



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, e-pasts pasts@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

17.05.2024

Atzinums Nr. 5-04/6/2024
par esošā divu joslu valsts galvenā autoceļa
A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) posma pārbūvi par ātrgaitas
autoceļu

Derīgs līdz 2027. gada 17. maijam

Paredzētās darbības ierosinātāja:

VSIA “*Latvijas Valsts ceļi*”, reģistrācijas Nr. 40003344207, juridiskā adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1050, tālr. 67028169 (turpmāk – Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātāja:

SIA “*Projekts EAE*”, reģistrācijas Nr. 44103073494, juridiskā adrese: “*Medulāji*”, Ziemera pagasts, Alūksnes novads, LV – 4332, elektroniskā pasta adrese: info@projektseae.lv, sadarbībā ar SIA “*Enviroprojekts*”, reģistrācijas Nr. 40003683283, juridiskā adrese: Mazā Nometņu iela 31, Rīga, LV-1002, elektroniskā pasta adrese: info@enviro.lv (turpmāk kopā sauktas – Izstrādātājas)¹.

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk arī Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk arī – IVN) ziņojums (turpmāk - Ziņojums) Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk – Birojs) iesniegts 2023. gada 6. jūlijā. Papildināts Ziņojums iesniegts 2023. gada 8. decembrī, Ziņojuma papildinājumi – 2023. gada 20. decembrī, Ziņojuma aktuālā redakcija – 2024. gada 22. martā.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk – Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu, un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

¹ Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju 2021. gada 27. maijā Ierosinātāja noslēdza līgumu ar SIA “*Projekts EAE*” par 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” (nolikums iepirkumam LVC2021/10/AC, kas apstiprināts 2021. gada 28. janvārī) izstrādi, kurā ietekmes uz vidi novērtējuma sadaļu izstrādā apakšuzņēmējs SIA “*Enviroprojekts*”.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Esošā divu joslu autoceļa A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne)* posma (turpmāk arī – autoceļš A4, kas šajā Biroja atzinumā tiek attiecināts uz autoceļa A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne)* pārbūvējamo posmu) pārbūve par ātrgaitas autoceļu (turpmāk – Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamās norises vietas:

Paredzēto darbību plānots veikt Ropažu un Salaspils novados. Paredzētās darbības vieta ietver esošā autoceļa A4 posmu no autoceļu A1 *Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)* (turpmāk – autoceļš A1), A2 *Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Vecclaicene)* (turpmāk – autoceļš A2) un A4 divlīmeņa ceļu mezgla līdz pārvadam pār esošo dzelzceļa līniju *Rīga – Daugavpils*, kas atrodas autoceļu A4 un A6 *Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)* (turpmāk – autoceļš A6) divlīmeņa ceļu mezgla tuvumā. (turpmāk – Darbības vieta).

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un ietekmes novērtējuma procedūru:

- 3.1.1. Plānotā darbība ir esošā divu joslu autoceļa A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne)* posma ~ 20,5 km garumā pārbūve par ātrgaitas/ātrsatiksmes² (nākotnē – automaģistrāle³) autoceļu ar divām brauktuvēnām (četrās braukšanas joslas, normālprofils NP 26) ar atļauto braukšanas ātrumu 130 km/h posmā no autoceļu A1, A2 un A4 divlīmeņa ceļu mezgla līdz pārvadam pār esošo dzelzceļa līniju *Rīga – Daugavpils* (Ziņojuma 1., 2. un 5. attēls). Autoceļa rekonstrukcija paredzēta pa esošo trasi (vienbrauktuves divjoslu ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuvi četrijoslu ceļu), neradot jaunu satiksmes koridoru un 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.
- 3.1.2. Saskaņā ar Ziņojumu, pēc autoceļa pārbūves atļauto braukšanas ātrumu vieglajām automašīnām un motocikliem varēs palielināt līdz 130 km/h, savukārt smagajām kravas automašīnām atļautais ātrums būs 90 km/h un autobusiem – 100 km/h. Ziemas mēnešos (no decembra līdz februārim) plānotais ātruma ierobežojums visām iepriekš minētajām transporta līdzekļu kategorijām – 90 km/h.
- 3.1.3. Saskaņā ar Ziņojumu autoceļa 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 ar četrām braukšanas joslām maksimālo atļauto ātrumu līdz 130 km/h, jāveic minētā projekta aktualizācija, kas ietver arī ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) veikšanu un tālāka būvprojekta izstrādi. Prognozēts, ka projekta aktualizācija ilgs 2,5 gadus, savukārt nepieciešamo zemju atsavināšana, kas tiks uzsākta uzreiz pēc būvniecības ieceres apstiprināšanas, no 2 līdz 3 gadiem, bet būvdarbu ilgums aptuveni no 2 līdz 3 gadiem.
- 3.1.4. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka sākotnējie skiču projekta izstrādes darbi autoceļa A4 pārbūvei tika uzsākti 2005. gadā, kad tika izstrādāts “*Autoceļa A4 Rīgas*

² Novērtējuma likumā lietots termins “*ātrsatiksmes ceļš*”, bet Iesniegumā atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 “*Ceļu satiksmes noteikumi*” noteiktajam – “*ātrgaitas ceļš*”.

³ Atbilstoši Iesnieguma 2. pielikumā pievienotā projektēšanas uzdevuma 1.2. punktā norādītajam.

apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) uzlabošanas un attīstības skīču projekts”. Uz skīču projekta risinājumu pamata laika posmā no 2006. - 2007. gadam tika veikta IVN procedūra autoceļa A4 rekonstrukcijai, par kuras gaitā sagatavoto IVN ziņojumu Vides pārraudzības valsts birojs (turpmāk – Birojs) 2007. gada 12. martā izdeva atzinumu⁴. Novērtējuma likuma 20. panta vienpadsmitajā daļā noteiktajā termiņā netika saņemti skarto pašvaldību akcepta lēmumi par autoceļa A4 rekonstrukciju⁵. Ņemot vērā minēto un nepieciešamību aktualizēt risinājumus un detalizāciju autoceļa A4 pārbūves projektam, Ierosinātāja 2017. gadā aktualizētajam autoceļa A4 pārbūves projektam uzsāka jaunu IVN procedūru, par kuras gaitā sagatavoto IVN ziņojumu Birojs 2018. gada 29. novembrī izdeva atzinumu⁶, par kuru, atbilstoši Novērtējuma likuma 22. panta otrajā un trešajā daļā noteiktajam, tika pieņemti skarto pašvaldību akcepta lēmumi⁷. Ņemot vērā, ka 2017.-2018. gadā IVN tika veikts divu joslu ceļa paplašināšanai par četrus joslu ceļu, neparedzot to kā ātrsatiksmes ceļu, un Paredzētajai darbībai, salīdzinot ar iepriekš minētajiem un veiktajiem IVN, ir paredzētas būtiskas izmaiņas (daļēji koriģēti iepriekš paredzēto darbību tehniskie risinājumi, paredzot esošā divu joslu autoceļa pārbūvi par ātrsatiksmes ceļu ar atļauto braukšanas ātrumu 130 km/h, Ierosinātāja aktualizētajam autoceļa A4 pārbūves projektam (Paredzētā darbība) uzsāka jaunu IVN procedūru.

- 3.1.5. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai piemērots ar Biroja 2020. gada 10. novembra lēmumu Nr. 5-02/16 “*par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*” (turpmāk – Lēmums Nr. 5-02/16), pamatojoties uz Novērtējuma likuma 4. panta pirmās daļas 1. punktu, 20. panta vienpadsmito daļu un 22. panta pirmo un otro daļu un šā likuma 1. pielikuma “*Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams*” 11. punktu.
- 3.1.6. Birojs 2022. gada 14. aprīlī Ierosinātājai izsniedza Programmu Nr. 5-03/12/2022 “*ietekmes uz vidi novērtējumam esošā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posma pārbūvei par ātrgaitas autoceļu*” (turpmāk – Programma Nr. 5-03/12/2022).

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Birojs neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti detalizēti izklāstīt Darbības vietas apstākļu un Paredzētās darbības risinājumu izklāstu, kas jau ir ietverts Ziņojumā un kas ir neatņemama IVN dokumentācijas sastāvdaļa. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos Darbības vietu un tās apkārtni raksturojošos apstākļus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šī atzinuma sadaļās.
- 3.2.2. Paredzētās darbības īstenošana vieta ir Ziņojumā norādītā Darbības vieta (skat. šī atzinuma 2. punktu, Ziņojuma 1., 2. un 5. attēls). No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka IVN ietvaros galvenokārt vērtēt teritorija ~ 500 m zonā ap autoceļu A4 un ar to saistīto infrastruktūru, kā arī Paredzētās darbības ietekmes zona (atkarībā no potenciālā ietekmju aspekta).

⁴ Atzinums Nr. 3 “*Par autoceļa A4 Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) posma no krustojuma ar autoceļu A2 (0,0 km) līdz 19,0 km rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”, derīgs līdz 2010. gada 12. martam.

⁵ Novērtējuma likuma 20. panta vienpadsmitā daļa noteic, ka “*Atzinums par ziņojumu ir spēkā trīs gadus. Ja šajā laikā netiek pieņemts šā likuma 21. pantā minētais paredzētās darbības akcepts, veicams jauns ietekmes novērtējums*”.

⁶ Atzinums Nr. 5-04/16 “*Par Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne posma ~0,3 km līdz ~18,9 km pārbūves ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”, derīgs līdz 2021. gada 29. novembrim (turpmāk – Atzinums Nr. 5-04/16).

⁷ Stopiņu novada domes 2019. gada 16. janvāra sēdes protokola Nr. 42 lēmuma izraksts – p. Nr. 2.8. “*Par atzinuma nosūtīšanu*”; Salaspils novada domes 2019. gada 28. februāra sēdes protokols Nr. 5 11. § Lēmums “*Par valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvi*”; Ropažu novada domes 2019. gada 24. jūlija sēdes protokols Nr. 12 12. § “*Par Ietekmes uz vidi novērtējuma akceptēšanu*”.

- 3.2.3. 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 – 1,50 m platas, autoceļa klātnes kopējais platums - 11,00 m. Esošo ceļu tīklu raksturojums sniegts Ziņojuma 2.2. nodaļā.
- 3.2.4. Līdzšinējie satiksmes intensitāte uz Autoceļa A4 un uz tā šķērsojamiem reģionālās nozīmes autoceļiem, pamatojoties uz VSIA “*Latvijas Valsts ceļi*” datiem, kas iegūti automātiskās intensitātes uzskaites punktos, kuri izvietoti konkrētās mērījumu vietās (autoceļa A4 km 1.132, km 7.800, km 12.774 un km 14.470), raksturota Ziņojuma 2.1. nodaļā, bet skaitliski apkopota Ziņojuma 1. – 4. tabulā. Esošās satiksmes intensitātes epīras sniegtas Ziņojuma 2. pielikuma 3_1. pielikumos.
- 3.2.5. Autoceļš A4 šķērso Ropažu un Salaspils novadu teritorijas⁸ (turpmāk kopā sauktas – skartās pašvaldības). Ropažu novadā autoceļš A4 pamatā virzās gar mežu teritoriju un jauktas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijām, kā arī gar savrupmāju apbūves teritorijām. Savukārt Salaspils novadā autoceļa A4 trase šķērso gan lauksaimniecības teritorijas, gan mežu teritorijas, gan rūpnieciskās apbūves teritorijas. Autoceļa A4 tiešā tuvumā esošās zemes ciemu teritorijās daudzviet noteiktas kā dabas un apstādījumu teritorijas. Teritorijas autoceļa A4 posmā no autoceļa P5 līdz autoceļam A6 ir mazāk apdzīvotas. Autoceļa A4 trase skar arī vairākas apdzīvotas vietas. Lielākās no tām - Bergi, Upesciems, Amatnieki, Sunīši, Mucenieki, Ābele, Avoti un Salaspils pilsētas teritorija. Lielākā daļa dzīvojamo māju šajās apdzīvotās vietās atrodas aiz autoceļa A4 aizsargjoslas, taču atsevišķas ēkas un pat ēku grupas (Amatnieki) atrodas ceļa aizsargjoslā. Proti, Autoceļa A4 posma tiešā tuvumā (līdz 100 m attālumam) atrodas 43 dzīvojamās ēkas (Ziņojuma 6. tabula). Abu skarto pašvaldību teritoriju plānojumos ir rezervēta vieta ceļa attīstībai (noteikta kā infrastruktūras attīstības teritorija), arī paralēlo ceļu un pieslēgumu risinājumi daļēji iekļauti teritorijas plānojumos.
- 3.2.6. Saskaņā ar Ziņojumu 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 %). Ziņojuma 7. pielikumā apkopota informācija par skartajiem zemes īpašumiem.
- 3.2.7. Autoceļam A4 noteikta aizsargjosla 100 m platumā uz katru pusi no ceļa ass. Kā norādīts jau šī atzinuma 3.2.5. punktā, autoceļa aizsargjoslā ir identificētas vairākas dzīvojamās ēkas. Saskaņā ar Ziņojumu Paredzētās darbības un tās apkārtne esoša teritorija jeb izpētes teritorija skar ekspluatācijas aizsargjoslas gar autoceļiem, dzelzceļu, elektrisko tīklu, gāzesvadu un gāzes pārvades infrastruktūru, kā arī tiek skartas ceļu sarkanās līnijas. Izpētes teritorijā identificētas arī vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjosla ap virszemes ūdensobjektiem (Lielā Jugla, Mazā Jugla, Ķivuļurga, Sunīšu ezers, Mārsēnu ezers), mežu aizsargjosla ap pilsētu, plūdu riska teritorijas. Autoceļa A4 apkārtne noteikta aizsargjosla ap centralizētu ūdens ņemšanas vietu – *Baltezera - Zaķumuižas* ūdensgūtni (skat. arī šī atzinuma 3.2.14. apakšpunktu). Detalizētāka informācija par skartajām aizsargjoslām un aprobežojumiem tajās sniegta

⁸ Ņemot vērā, ka Ziņojumā vērtētais pārbūvējamā autoceļa A4 posms skar Ropažu novada Garkalnes, Ropažu un Stopiņu pagastu teritorijas un Salaspils novada Salaspils pilsētas un Salaspils pagasta teritorijas, kontekstā ar Paredzēto darbību saistoši un spēkā esoši ir Garkalnes novada (Saskaņā ar Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumu (pieņemts 2020. gada 10. jūnijā) no 2021. gada 1. jūlija Ropažu novada administratīvajā teritorijā ietilpst Garkalnes pagasta teritorija) teritorijas plānojums 2013. – 2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis#document_432); Ropažu novada Ropažu pagasta teritorijas plānojums (5.2 redakcija) (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis#document_26320); Ropažu novada Stopiņu pagasta teritorijas plānojuma grozījumi (1.2 redakcija) (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis#document_27134) un Salaspils novada teritorijas plānojums (1.0 redakcija) (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis#document_141).

Ziņojuma 6.1. nodaļā 299. - 303. lpp., kartogrāfiskajā materiālā tās attēlotas Ziņojuma 11. pielikumā.

3.2.8. Ziņojumā identificēti galvenie infrastruktūras objekti, ūdensteces un komunikācijas, kuras skars vai šķērsos autoceļa A4 pārbūve:

3.2.8.1. Autoceļš A4 pieslēdzas diviem valsts galvenajiem autoceļiem A2 un A6, un krustojas ar trim valsts reģionālajiem autoceļiem (P2 *Juglas papīrfabrikas ciemats – Upesciems* (turpmāk – autoceļš P2), P4 *Rīga - Ērgļi* (turpmāk – autoceļš P4) un P5 *Ulbroka – Ogre* (turpmāk – autoceļš P5), 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.

3.2.8.2. Autoceļa A4 pārbūvējamais posms pieslēdzas pārvadam pār esošo dzelzceļa līniju *Rīga – Daugavpils*, kā arī to divās vietās šķērsos jaunbūvējamā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija (skat. arī šī atzinuma 3.2.27. apakšpunktu).

3.2.8.3. Autoceļš A4 km 9,5 šķērsos maģistrālos gāzesvadus *Rīga - Inčukalna pazemes gāzes krātuve - 1* (diametrs 700 mm; spiediens vienāds vai mazāks par 55 bar) ar sakaru kabeļiem, bet km 15,95 - *Rīga - Paņeveža* (diametrs 700 mm; spiediens mazāks par 55 bar) ar sakaru kabeļiem, kā arī šķērsos citus gāzes apgādes tīklus (Ziņojuma 40. - 41. lpp.).

3.2.8.4. Autoceļu A4 šķērsos un/ vai tam piekļaujas arī citas inženierkomunikācijas – elektropārvades līnijas un kabeļi, elektronisko sakaru tīkli, ūdensapgādes tīkli, kanalizācijas spiedvadu līnijas u.c. Nozīmīgākās no tām - maģistrālās elektropārvades līnijas ar spriegumu 110kV un 330kV. Detalizētāk informācija sniegta Ziņojuma 2.6. nodaļā.

3.2.8.5. Autoceļš A4 šķērsos trīs upes, kas ir arī valsts nozīmes ūdensnotekas - Lielo Juglu (ŪSIK kods 4123452:01), Ķīvuļurgu (ŪSIK kods 41234542:01) un Mazo Juglu (ŪSIK kods 412345:01), kā arī šķērsos vai skars vairākas meliorācijas sistēmas. Autoceļa šķērsojumā, galvenokārt upju palienēs, identificētas arī applūstošas un pārmitras teritorijas.

3.2.9. Detalizēts Paredzētās darbības un tās apkārtējās teritorijas ģeoloģisko apstākļu, tostarp teritoriju veidojošo nogulumu raksturojums sniegts Ziņojuma 3.3.1. nodaļā. Kvartāra nogulumu sedz visu izpētes teritoriju. Pārbūvējamā autoceļa trases zonā nogulumu biezums pieaug D - Z virzienā. Trases D daļā līdz šķērsojumam pār Mazo Juglu kvartāra nogulumu biezums nepārsniedz 10 m, atsevišķos posmos biezums ir tikai daži metri. Trases vidusdaļā kvartāra nogulumu biezums lielākoties ir 20 – 40 metri, bet Z daļā aiz šķērsojuma pār Lielo Juglu kvartāra nogulumu biezums var sasniegt 60 m. Atsevišķos pamatiežu ielejveida pazeminājumos visā trases posmā kvartāra nogulumu biezums var būt vēl lielāks. Zem kvartāra nogulumiem iegul vēlā Devona svītu nogulumieži. Pārbūvējamā trases posmā virsmas absolūtā augstuma atzīmes lielākoties ir 7 - 20 m v.j.l. robežās.

3.2.10. Pārbūvējamā autoceļa A4 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 šķērsos Mazo Juglu, Lielo Juglu un Ķīvuļurgu, izplatītas vājas nestspējas grunts - 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. Galveno grunšu tipu fizikāli mehāniskās īpašības apkopotas Ziņojuma 17. tabulā.

- 3.2.11. Ziņojuma 3.3.3. nodaļā sniegta informāciju par mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem un to iespējamo attīstību Darbības vietas apkārtnē. Saskaņā ar Ziņojumu Paredzētās darbības teritorija nav reģions, kurā mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem būtu intensīvs raksturs. Tomēr identificēta arī vairāku mūsdienu ģeoloģisko procesu attīstības iespējamība. Proti, pārpurvošanās procesi, kas galvenokārt izplatīti tikai vāji drenētās starppauguru ieplakās un vecupēs. Atsevišķās vietās pārbūvējamā posma Z 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 autoceļa uzbūruma valnis daudzviet ir ar stāvām nogāzēm, uz kurām, neievērojot visus būvniecības nosacījumus, var veidoties izskalojumi, noslīdējumi un krīps. Tāpat norādīts, ka autoceļa A4 trases D posms izvietots karsta izplatības rajonā, un novērtēts, ka teritoriju, kas piekļaujas rekonstruējamās trases D daļas posmam uz A no Salaspils, var uzskatīt par paaugstināta ģeoloģiskā riska nogabalu.
- 3.2.12. Detalizēts Paredzētās darbības un tās apkārtējās teritorijas hidroģeoloģisko apstākļu raksturojums sniegts Ziņojuma 3.4. nodaļā. Kopumā teritorijas aktīvās ūdens apmaiņas zonu (virzienā no augšas uz leju) veido kvartāra, Pļaviņu - Amulas un Arukilas – Amatas ūdens nesējslāņu kompleksi. Saskaņā ar Ziņojumu gruntsūdeņu ieguluma dziļums autoceļam pieguļošajās teritorijās lielākoties ir 2 – 6 m, atsevišķās vietās upju palienēs vai pie ūdenstilpēm tas var būt arī mazāks par 1 m. Līmeņa svārstības gada griezumā ir nelielas, galvenokārt līdz 1,5 m. Paredzētās darbības teritorijas apkārtnē gruntsūdens līmeni ietekmē tādi antropogēni apstākļi kā Salaspils ģipsakmens atradnes izmantošana un Rīgas ūdenskrātuve. 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 Paredzētās darbības teritorijas apkārtnē nepastāv viens konkrēts gruntsūdeņu plūsmas virziens, bet kopumā tas galvenokārt vērsts uz Daugavu, Mazo un Lielo Juglu vai kādu ezeru. Kopumā eksistē vairākas reģionāla rakstura ūdensšķirtnes.
- 3.2.13. Darbības vietai tuvāko ūdens ņemšanas vietu un ūdensapgādē izmantoto pazemes ūdensgūtnu raksturojums sniegts Ziņojuma 3.4. nodaļā. Pazemes ūdeņu kvalitātes raksturojums sniegts Ziņojuma 4.6. nodaļā. Autoceļa A4 trases tuvumā izvietotas vislielākās Latvijas pazemes ūdens atradnes, kas saistītas ar kvartāra ūdens horizontu. Tuvākās no tām (tikai dažu kilometru attālumā no autoceļa A4) - Rīgas centralizētās ūdensapgādes atradnes *Baltezers II* un *Zaķumuiža*. Autoceļa A4 trase neietilpst šo ūdensgūtnu ķīmiskajā aizsargjoslā. Aktīvās ūdens apmaiņas zonas spiedienūdeņus autoceļa A4 apkārtnē veido Pļaviņu - Amulas un Arukilas - Amatas ūdens horizontu kompleksi. No sniegtās informācijas izriet, ka Pļaviņu - Amulas kompleksā ietilpstošie ūdens horizonti (izņemot Salaspils svītas horizonts) tiek izmantoti decentralizētajā ūdensapgādē (horizontu statistiskie līmeņi atrodas 5 – 15 m dziļumā no zemes virsmas). Savukārt Arukilas - Amatas ūdens horizontu komplekss (galvenokārt Gaujas svītas horizonts) plaši tiek izmantots vietējā ūdensapgādē. Decentralizētajā ūdensapgādē izmanto galvenokārt augšdevona Gaujas un Amatas ūdens horizontus, daudz retāk kvartāra ūdens horizontu un pavisam reti - Pļaviņu un Daugavas ūdens horizontus.
- 3.2.14. Ziņojumā identificēts, ka Izpētes teritorijā (~ 500 m uz katru pusi no autoceļa A4 trases) atrodas vairāku pazemes ūdeņu atradņu ķīmiskās aizsargjoslas (Ziņojuma 11. pielikums) - apvienotā atradņu *Baltezers*, *Baltezers I*, *Baltezers II*, *Rembergi*, *Zaķumuiža*; atradnes *Mucenieki*; atradnes *Upeslejas*; atradnes *Jaunbajāri*; atradnes *Ķesterciems*. Detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 72. lpp.

- 3.2.15. Saskaņā ar Ziņojumu lielākā daļa Paredzētās darbības teritorijas ir meliorēta. Autoceļa A4 apkārtnē Salaspils novadā atrodas samērā blīvs meliorācijas sistēmu tīkls. Autoceļš A4 šķērso valsts nozīmes ūdensnotekas (skat. šī atzinuma 3.2.8.5. apakšpunktu), vairākas koplietošanas ūdens notekas, drenu kolektorus un meliorācijas objektus. Minēto objektu izvietojums kartogrāfiskajā materiālā un detālāka informācija par objektu raksturojumu pieejama Ziņojuma 3. pielikumā. Saskaņā ar VSIA “*Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk - LVĢMC) izstrādāto Daugavas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plānu un plūdu riska pārvaldības plānu 2022. - 2027. gadam⁹ Daugavas upju baseinu apgabala plūdu riska teritoriju objektu sarakstā atbilstoši sākotnējam plūdu riska novērtējumam iekļautās upes (ūdensobjekti) autoceļa A4 teritorijas zonā ir Lielā Jugla (D406) un Mazā Jugla (Ziņojuma 8. pielikums). Detalizētāka informācija par plūdu riskiem minētajās zonās sniegta Ziņojuma 3.1.2. nodaļā.
- 3.2.16. Ziņojuma 3.7. nodaļā sniegta informācija par Ropažu un Salaspils novadu teritorijā esošām derīgo izrakteņu atradnēm. Kontekstā ar Paredzēto darbību saskaņā ar LVĢMC Zemes dzīļu informācijas sistēmā (turpmāk - ZDzIS)¹⁰ pieejamo informāciju autoceļš A4 šķērso ģipsakmens atradnes “*Saulkalne*” (ZDzIS Nr. B304) teritoriju. Saskaņā ar Ziņojumu lielākā daļa atradnes “*Saulkalne*” teritorijas pārklājas ar *Rail Baltica* trases izpētes teritoriju, kas šajā posmā virzās paralēli autoceļam A4, uz A no tās (Ziņojuma 27. attēls). Minēto atradni plānots izstrādāt pirms tiek uzsākta *Rail Baltica* dzelzceļa trases būvniecība¹¹. Autoceļa A4 tuvumā atrodas arī ģipsakmens atradne “*Salaspils*” (ZDzIS Nr. B304) (800 m attālumā), saldūdens kaļķieža atradne “*Jaunreipiņi*” (ZDzIS Nr. B2900), kā arī kūdras prognozēto resursu laukums (ZDzIS Nr. K16708).
- 3.2.17. Saskaņā ar LVĢMC datu bāzes “*Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs*”¹² datiem autoceļa A4 izpētes teritorijā (līdz 500 m attālumā no tā) atrodas viena potenciāli piesārņota vieta (Ziņojuma 7. tabula) – bijušās armijas daļas garāžas (“*Viesuļi*”, Mucenieki, Ropažu novads) (reģ. Nr. 80848/1919), kuras atrodas ~ 180 m uz A no autoceļa A4.
- 3.2.18. Saskaņā ar Ziņojuma 48. lpp. sniegto informāciju autoceļam A4 tuvākais rūpniecisko avāriju riska objekts¹³ ir SIA “*Sprādziens*”, reģistrācijas Nr. 40003041566, piederošā sprāgstvielu noliktava (B kategorijas objekts), kas atrodas Daugavas ielā 8, Sauriešos, Stopiņu pagastā, Salaspils novadā. Objekts atrodas ~ 2,3 km uz R no autoceļa A4. Tāpat autoceļa A4 tuvumā atrodas vairākas degvielas uzpildes stacijas. Ziņojuma 47. lpp. sniegta arī informācija par autoceļam A4 tuvākajiem rūpniecības uzņēmumi un iestādēm, kam izsniegtas B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas. Saskaņā ar Ziņojuma 3.8. nodaļā sniegto informāciju par autoceļa A4 apkārtnē esošo citu vides problēmu un riska objektu raksturojumu norādāms, ka Ropažu novada teritorijas plānojumā mežu teritorijas gar autoceļu A4 tiek uzskatītas par ugunsgrēka riska teritorijām.
- 3.2.19. Darbības vietai tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija (turpmāk - ĪADT), kas ir arī Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija *Natura 2000* (turpmāk arī - *Natura 2000*) ir dabas liegums “*Lielā Baltezera salas*” (kods: LV0513000), kas atrodas ~2,3 km uz ZR no pārbūvējamās trases pieslēguma autoceļam A2. Vienlaikus norādāms, ka

⁹ Pieejams - <https://videscentrs.lv/mc.lv/lapas/udens-apsaimniekosana-un-pludu-parvaldiba>, (skatīta 11.01.2024).

¹⁰ Pieejama - <https://videscentrs.lv/mc.lv/iebuve/zemes-dzilu-informacijas-sistema>, (skatīta 11.01.2024).

¹¹ Birojs 2016. gada 11. jūlijā ir izdevis atzinumu Nr. 9 “*par ģipsakmens ieguves un nederīgo iežu atbērtņu izvietojuma atradni “Saulkalne” Salaspils novadā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”.

¹² Pieejama - <https://parissrv.lv/mc.lv/#viewType=pppvMapView&incrementCounter=1>, (skatīta 11.01.2024).

¹³ Saskaņā ar Ministru kabineta 2021. gada 21. janvāra noteikumiem Nr. 46 “*Paaugstinātas bīstamības objektu saraksts*”.

Ziņojuma izstrādes laikā ir stājušies spēkā Ministru kabineta 2023. gada 21. novembra noteikumi Nr. 674 “*Noteikumi par dabas liegumiem*”, kā rezultātā Autoceļa A4 tuvumā ir izveidota jaunā ĪADT - dabas liegums “*Ķīvuļurga*”, kas atrodas ~ 100 m uz DA no A4 šķērsojuma pār Ķīvuļurgu un ~ 80 m attālumā tuvākajā vietā no tā. Saskaņā ar Birojā saņemtajā Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) 2023. gada 29. decembra vēstulē Nr. 4.9/8081/2023-N sniegto informāciju dabas liegumu “*Ķīvuļurga*” plānots noteikt arī kā *Natura 2000* teritoriju, kas izveidota īpaši aizsargājamā biotopu (piemēram, 9080* *Staignāju meži*, 91E0* *Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)*, 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži u.c.*) aizsardzībai. Saskaņā ar DAP uzturētās dabas datu pārvaldības sistēmā “*Ozols*” (turpmāk - datu sistēmā “*Ozols*”)¹⁴ pieejamo un Ziņojumā sniegto informāciju, autoceļa A4 apkārtnē konstatētas arī tādas ĪADT kā aizsargājami koki jeb dižkoki¹⁵, kas atrodas vairāk kā 100 m attālumā no pārbūvējamās autoceļa trases. Savukārt IVN ietvaros, veicot apsekojumus dabā (Ziņojuma 1.6. pielikums), konstatēts, ka autoceļa A4 pārbūvējamās trases tuvumā atrodas divi aizsargājami koki jeb dižkoki – parastās priedes *Pinus sylvestris* un astoņi potenciālie dižkoki - parastās priedes (Ziņojuma 1.4. pielikuma 1. tabula un Ziņojuma 1.6. pielikuma 5. -18. lpp.). Autoceļam A4 tuvākais mikroliegums (ID 185405) atrodas ~0,4 km uz R no tā Mažēnu ezerā un ir izveidots īpaši aizsargājamas putnu sugas – lielā ķīra *Larus ridibundus* aizsardzībai.

- 3.2.20. Saskaņā ar datu sistēmā “*Ozols*” pieejamo informāciju un Ziņojumu autoceļa A4 apkārtnē, Paredzētās darbības ietekmes zonā konstatēti vairāki Eiropas Savienības (turpmāk ES) nozīmes un Latvijā aizsargājami biotopu veidi – 2320 *Piejūras zemienes smiltāju līdzenumu sausi virsāji*, 2180 *Mežainas piejūras kāpas*; 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži*, 91E0* *Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)*, 9180* *Nogāžu un gravu meži*, 6410 *Mitri zālāji periodiski izzūstošās augsnēs*, 6450 *Palieņu zālāji*, 3260 *Upju straujtecēs un dabiski upju posmi* (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 1.4. pielikuma 3. nodaļā un Ziņojuma 3.5.3. nodaļā). Autoceļa A4 apkārtnē un Paredzētās darbības iespējamās ietekmes zonā konstatētas vairākas īpaši aizsargājamās vaskulāro augu sugas – gada staupeknis *Lycopodium annotinum*, vāļīšu staupeknis *Lycopodium clavatum*, apdzira *Huperzia selago*, parastā plakanstaupeknis *Diplazium complanatum*, pļavas silpurene *Pulsatilla pratensis* (Ziņojuma 1.4. pielikuma 13. pielikums), jumstiņu gladiola *Gladiola imbricatus*, naktsvijoles *Platanthera sp* un Fuksa dzegužpirkstītes *Dactylorhiza fuchsia* (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 1.4. pielikuma 5. nodaļā un 14. pielikumā un Ziņojuma 3.5.5. nodaļā, kartogrāfiskais attēlojums sniegts Ziņojuma 1.4. pielikuma 1. - 13. pielikumā).
- 3.2.21. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka Paredzētās darbības vietā un tās apkārtnē (līdz 500 m attālumā no Paredzētās darbības vietas) konstatētas 14 Latvijā un ES īpaši aizsargājamo putnu sugas – vidējais dzenis *Dendrocopos medius*, melnā dzilna *Dryocopus martius*, pelēkā dzilna *Picus canus*, brūnā čakste *Lanius collurio*, meža balodis *Columba oenas*, sila cīrulis *Lullula arborea*, mežirbe *Tetrastes bonasia*, somzīlīte *Remiz pendulinus*, pupukis *Upupa epops*, ķīķis *Pernis apivorus*, grieze *Crex crex*, dzērve *Grus grus*, niedru lija *Circus aeruginosus*, baltais stārķis *Ciconia ciconia* (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 1.4. pielikuma 4. nodaļā un Ziņojuma 3.5.4. nodaļā). Saskaņā ar “*Apodziņa Glaucidium passerinum, bikšainā apoga Aegolius funereus, meža pūces Strix aluco, urālpūces Strix uralensis, ausainās pūces Asio otus un ūpja Bubo bubo aizsardzības plāns*”¹⁶ un “*Mazā dzeņa Dryobates minor, vidējā dzeņa Leiopicus medius, baltmugurdzeņa Dendrocopos leucotos, dižraibā dzeņa*

¹⁴ Pieejama: <https://ozols.gov.lv/pub>.

¹⁵ Saskaņā ar likuma “*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” 6. pantu aizsargājami koki jeb dižkoki, ietilpst aizsargājamo dabas teritoriju kategorijā dabas pieminekļi.

¹⁶ Pieejama: <https://www.daba.gov.lv/lv/sugu-un-biotopu-aizsardzibas-plani#putni-puces-2021-2029>.

Dendrocopos major, trīspirkstu dzeņa *Picoides tridactylus*, melnās dzilnas *Dryocopus martius* un pelēkās dzilnas *Picus canus* aizsardzības plans”¹⁷ Paredzētās darbības teritorijā un tās apkārtnē identificētas pūču (apodziņš *Glaucidium passerinum*, ūpis *Bubo bubo*,) un dzeņu (baltmugurdzenis *Dendrocopos leucotos*, vidējais dzenis *Dendrocopos medius*, melnā dzilna *Dryocopus martius*, pelēkā dzilna *Picus canus*) sugu aizsardzībai prioritāri nozīmīgas teritorijas. Konstatēto īpaši aizsargājamo putnu atradnes un identificētas pūču un dzeņu sugu aizsardzībai nozīmīgas teritorijas attēlotas kartoshēmās Ziņojuma 1.4. pielikuma 1. - 12. pielikumā.

- 3.2.22. Saskaņā ar Ziņojumu sikspārņu sugu raksturošanai autoceļa A4 apkārtnē izmantota pieejamā informācija (speciāla teritorijas apsekošana nav veikta) par apkārtnē veiktām sikspārņu izpētēm un monitoringu. No pieejamās informācijas izriet, ka autoceļam piegulošajā teritorijā kopumā sastopamas vismaz 6 - 8 sikspārņu sugas, no kurām dominējošās ir divas sugas - ziemeļu sikspārnis *Eptesicus nilssonii* un Natūza sikspārnis *Pipistrellus nathusii*¹⁸. No citām minamas rūsganais vakarsikspārnis *Nyctalus noctula*, ūdeņu naktssikspārnis *Myotis daubentonii*, diņu naktssikspārņi *Myotis dasycneme*, brūnais garausainis jeb garausainais sikspārnis *Plecotus auritus*, kā arī potenciāli – divkrāsainais sikspārnis *Vespertilio murinus* un Naterera naktssikspārnis *Myotis nattereri* (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 1.5. pielikuma 1. - 4. lpp. un Ziņojuma 3.5.6. nodaļā).
- 3.2.23. Saskaņā ar datu sistēmā “Ozols” pieejamo informāciju uz Ziņojumu Paredzētās darbības vietas apkārtnē ~ 15 m no autoceļa A4 šķērsojuma pār Mazo Juglu ir konstatētas īpaši aizsargājamas zīdītāju sugas Eirāzijas ūdra *Lutra lutra* darbības pazīmes (Ziņojuma 19. tabula). Kā norādīts jau šajā atzinumā iepriekš autoceļš A4 šķērso Lielo Juglu, Mazo Juglu un Ķivuļurgu, tās uzskatāmas par Eirāzijas ūdra dzīvotnēm. Pamatojoties uz Valsts mežu dienesta datiem, novērtēts, ka no lielajiem zīdītājiem Paredzētās darbības apkārtējā teritorijā visvairāk ir sastopamas stirnas *Capreolus capreolus* (Ziņojuma 22. attēls) un meža cūkas *Sus scrofa* (Ziņojuma 19. attēls). Darbības vietas apkārtnē iespējama arī pelēko vilku *Canis lupus* (Ziņojuma 24. attēls) un Eirāzijas lūšu *Lynx lynx* klātbūtne (Ziņojuma 23. attēls). Autoceļa A4 pārbūvējamais posms atrodas starp diviem Eiropas nozīmes ekoloģiskiem koridoriem - Gaujas un Daugavas ieleju, kā arī šķērso Nacionālās nozīmes ekoloģiskos koridorus - Lielās un Mazās Juglas ielejas (Ziņojuma 25. attēls).
- 3.2.24. Saskaņā ar sniegto vērtējumu par potenciāli ietekmējamo ihtiofaunu, tās raksturojums pamatojas uz zivju faunu autoceļa A4 nozīmīgākajās šķērsojamās ūdenstecēs – Lielajā Juglā un Mazajā Juglā. Abās upēs autoceļa A4 šķērsojuma tuvumā dominē lēnteces posmi 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, augšpus autoceļa A4 abās ūdenstecēs ir ceļotājzivju nārstam piemērotas straujteces. Pamatojoties uz 2014. gada izpētē iegūtajiem datiem Lielajā Juglā un Mazajā Juglā konstatētas kopumā 24 zivju sugas (pilns saraksts pieejams Ziņojuma 1.1. pielikuma nodaļā “Zivju fauna”).
- 3.2.25. Saskaņā ar Ziņojuma 3.6 nodaļā sniegto vērtējumu autoceļa A4 trase pamatā virzās pa zemieni, kurā galvenokārt priežu meži mijas ar kultivētiem laukiem, pļavām, kļajumiem un krūmājiem. Pēc tipoloģijas šo ainavu var raksturot kā ceļa joslas ainavu, kurai

¹⁷ Pieejams: <https://www.daba.gov.lv/lv/sugu-un-biotopu-aizsardzibas-plani#putni-dzeni-2021-2030>.

¹⁸ Saskaņā ar sikspārņu eksperta sniegto novērtējumu (Ziņojuma 1.5. pielikums) abām autoceļa A4 apkārtnē biežāk sastopamajām sikspārņu sugām salīdzinoši netālu no autoceļa 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.

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. Zināmu akcentu ienes Lielās Juglas un Mazās Juglas šķērsojumi, kur skatam paveras upju meandri. Saskaņā ar Garkalnes novada teritorijas plānojumu 2013. - 2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem¹⁹ Ropažu novadā autoceļa A4 apkārtņē identificētas mežu teritorijas, kas novērtētas kā ainaviski nozīmīgi saudzējamie meži (M3) un rekreācijai nozīmīgi saudzējamie meži (M4).

- 3.2.26. No Ziņojuma izriet, ka atbilstoši Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes (turpmāk – NKMP) sniegtajai informācijai autoceļa A4 trases teritorijā neatrodas valsts aizsardzībā esoši kultūras pieminekļi vai to aizsardzības zonas. Ziņojuma 20. tabulā ir apkopota informācija par autoceļa A4 tuvumā esošiem kultūrvēsturiskajiem pieminekļiem (Ziņojuma 10. pielikums). Tuvākais no tiem – dzelzceļa tilts pār Mazās Juglas upi pie Upeslejām, kas saskaņā ar NKMP mājaslapā pieejamo kultūras pieminekļu karti²⁰ un informāciju ir reģiona nozīmes industriālais piemineklis (aizsardzības Nr. 8902), atrodas ~350 m no autoceļa A4. Norādāms, ka autoceļa A4 tuvumā atrodas ar Pirmā pasaules kara un Latvijas atbrīvošanas cīņu notikumiem saistītas piemiņas vietas. Saskaņā ar NKMP sniegto informāciju, autoceļa A4 posmā no Sunīšiem līdz Avotiem abpus autoceļam ir identificējami mākslīgi veidoti uzkalniņi, kas varētu būt arheoloģiski nozīmīgi objekti - senās kokogļu ieguves vietas vai, iespējams, senkapu uzkalniņi. Detalizētāks autoceļa A4 trases apkārtņē identificēto kultūrvēstures objektu un teritoriju apraksts sniegts Ziņojuma 3.6. nodaļā. Identificētie kultūrvēsturiskie objekti kartogrāfiskajā materiālā attēloti Ziņojuma 10. pielikumā. Ziņojuma 47. – 48. lpp. identificētas arī citas autoceļa apkārtņē esošas publiskas iestādes, rekreācijas un tūrisma objekti.
- 3.2.27. Ziņojumā identificētas arī citas vērā ņemamas plānotās vai akceptētās paredzētās darbības autoceļa A4 apkārtņē (detalizētāka informācija par tām sniegta Ziņojuma 2.5. nodaļā). Kur attiecināms, ņemtas vērā to kumulatīvās ietekmes. Kā nozīmīgākais projekts, ar kuru Paredzētajai darbībai iespējamas arī kumulatīvās ietekmes tādos aspektos kā, piemēram, teritoriju fragmentācija, sasniedzamība mobilitāte un esošā trokšņa līmeņa izmaiņas, vērtējams Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* (turpmāk arī – *Rail Baltica*, *Rail Baltica* projekts) būvniecība²¹. Saskaņā ar Ziņojumu Paredzētā darbība un attiecīgajā sektorā plānotais *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas posms mērķtiecīgi plānoti iespējami vienotā koridorā (autoceļa A4 labajā jeb A pusē) (Ziņojuma 7. un 8. attēls). Norādāms, ka *Rail Baltica* trase posmā pie apdzīvotām vietām Cekule, Upeslejas un Avoti (Upesleju trijstūris), kur paredzēts būvēt dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* ievadu Rīgā²², pietuvojas un divās vietās šķērsos autoceļu A4 (Ziņojuma 8. attēls).

¹⁹ https://geolatvija.lv/geo/tapis?documents=open#document_432, (skatīts 10.04.2024).

²⁰ Pieejama - <https://karte.mantojums.lv/>, (skatīta 15.09.2023).

²¹ Satiksmes ministrijas, reģistrācijas Nr. 90000088687, paredzētās darbības - Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecība, iecerei Latvijas teritorijā laika posmā no 2015. - 2016. gadam tika veikts ietekmes uz vidi novērtējums un par tās IVN ziņojumu Birojs 2016. gada 3. maijā izdeva atzinumu Nr. 5 “*Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”. Minētā paredzētā darbība akceptēta ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467 “*Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu*”.

²² Par AS “*RB Rail*”, reģistrācijas Nr. 40103845025, paredzētās darbības – jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskā lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecība DTD2 posmā (Vangaži – Salaspils – Misa) no DPS1 apakšsekcijas piketāžās 11+782 līdz DPS2 apakšsekcijas piketāžai 3+459, IVN ziņojumu Birojs 2023. gada 4. oktobrī izdeva atzinumu Nr. 5-04/9/2023 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskā lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail*

3.3. Paredzētas darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Paredzētās darbības gaitā plānoto jauno infrastruktūras objektu un plānoto inženiertehnisko būvju risinājumu raksturojums sniegts Ziņojuma 2.4. nodaļā, Paredzētās darbības iespējamās alternatīvas – autoceļa A4 pārbūves risinājumu varianti, – Ziņojuma 7. nodaļā, grafiski attēloti – Ziņojuma 4. pielikumā. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos aspektus, kur nepieciešams, atsevišķu ietekmju griezumā tie vērtēti šī atzinuma 6. daļas attiecīgajos punktos.
- 3.3.2. Atbilstoši Ziņojumā (2.1. nodaļa) secinātajam – autoceļa A4 pašreizējais modificētais normālprofils NP 10.5 (skat. arī šī atzinuma 3.2.3. punktu) pie esošās satiksmes intensitātes ir gandrīz izsmēlis savas transporta caurlaides spējas, un nepieciešama ceļa pārbūve. Atbilstoši Ziņojumam (Ziņojuma 103. lpp.) Ierosinātājas prognozētā satiksmes intensitāte 2050. gadā svārstās no 16 014 līdz 33 022 automašīnām diennaktī (dažādos apskatāmā autoceļa posmos). Prognozētā satiksmes intensitāte parādīta kartogrāfiskajā materiālā Ziņojuma 2. pielikumā. Saskaņā ar Ziņojumā pieejamo informāciju šobrīd projektā paredzēts, ka pēc autoceļa A4 pārbūves autoceļam paredzēts normālprofils NP 26 ar paplašinātu cietā seguma nomali. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju, atbilstoši LVS 190-2 “*Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili*” normālprofils NP 26 nodrošina satiksmi ar vidējo diennakts intensitāti līdz 65 000 automašīnas diennaktī.
- 3.3.3. Kā norādīts jau šī atzinuma 3.1.1. punktā Paredzētā darbība ir esoša autoceļa rekonstrukcija pa esošo trasi (vienbrauktuves divjoslu ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuves četrijoslu ceļu), neradot jaunu satiksmes koridoru un plūsmu.
- 3.3.4. Ar Paredzēto darbību saistītas papilddarbības ir vietējās satiksmes pievedceļu tīkla izveide, maksimāli izmantojot jau esošos valsts un pašvaldību ceļus, meža ceļus un stigas. Ievērojams skaits tiešo pieslēgumu (tai skaitā nobrauktuves uz mājām, novadu ceļiem un ielām, uzņēmumiem) tiks likvidēts, pakārtoto satiksmi novirzot uz paralēlajiem ceļiem, ielām, valsts reģionālajiem un vietējiem autoceļiem. Tajos paralēlo un novadu ceļu pievienojumos, kas tiks saglabāti, paredzēts atļaut tikai labās nobraukšanas un labās uzbaukšanas manevrus. Ziņojuma 2.4. nodaļā sniegta informācija par paralēlo un apbraucamo ceļu risinājumiem.
- 3.3.5. Autoceļa A4 pārbūves projektā paredzētas vairākas inženierbūves – tuneļi, tilti, satiksmes pārvadi un citas būves (Ziņojuma 4. pielikums). Šķērsojumus paredzēts veidot divos līmeņos. No Ziņojuma 4. pielikumā esošās plāna rasējumiem izriet, ka esošajā autoceļa A4 pārbūves zonā, atkarībā no izvēlētajām alternatīvām, ir vismaz divdesmit divas būves un divdesmit pieci mezgli. Saskaņā ar Ziņojumu (piemēram, Ziņojuma 225. lpp.), detalizētāki ceļu mezglu risinājumi būs pieejami pēc autoceļa A4 pārbūves būvprojekta minimālā sastāvā izstrādes. Atsevišķās vietās tiek paredzētas jaunas sabiedriskā transporta pieturvietas, kā arī gājēju un velosipēdu ceļi.
- 3.3.6. Sagatavošanas darbu ietvaros paredzēts veikt uzmērīšanas un nospraušanas darbus, koku un krūmu zāģēšanu, grāvju rakšanu un tīrīšanu, zemes virskārtas norakšanu. Zemes klātnes izbūves darbu ietvaros paredzēts veikt pamatnes profilēšanu un planēšanu, pakāpju veidošanu, uzbērumu un/ vai ierakumu veidošanu. Pēc pamatnes sagatavošanas plānots secīgi turpināt salturīgās kārtas izbūvi vienā vai vairākos slāņos. Tam seko asfaltbetona seguma ieklāšana. Plānotie izbūves darbi un to secība aprakstīta Ziņojuma 4.1. nodaļā.

- 3.3.7. Satiksmes mezglos tiks veikta pārvadu un estakāžu būvniecība, jaunas brauktuves būvniecība, bet pār Lielo un Mazo Juglu plānota tiltu rekonstrukcija. Šie darbi paredzēti trīs posmos: pamatu un konstrukciju izbūve gruntī, balstu un atbalsta sienu izbūve un laiduma konstrukciju izbūve. Pārējās ūdensteces, tostarp Ķivuļurgas šķērsojums, un meliorācijas grāvji ceļa šķērsojuma vietā tiks aprīkoti ar caurtekām. Kur nepieciešams tiks veikta esošo inženiertīklu (apgaismes, elektropārvades līniju, gāzes vadu u.tml. esošās inženierkomunikācijas raksturotas Ziņojuma 2.6. nodaļā, kā arī šī atzinuma 3.2.8. punktā ar apakšpunktiem) pārbūve vai aizsardzība. Kopējais būvobjektu provizorisks apkopojums sniegts Ziņojuma 5. tabulā. Darbu noslēgumā tiks veikta nogāžu apzaļumošana, ceļa norāžu, barjeru, kā arī žogu ierīkošana.
- 3.3.8. Lai realizētu Paredzēto darbību, nepieciešams veikt nekustamā īpašuma atsavināšanu gan rekonstruējamās, gan jaunās brauktuves zonā. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības ietvaros būs nepieciešams nojaukt vienu ēku.
- 3.3.9. Ziņojuma 4.2. nodaļā novērtētā izcērtamo mežu platība ir ~ 36 ha, bet krūmāju – ~ 8 ha, Plašākās mežu platības, kuras šķērso autoceļa trase, atrodas Garkalnes pagastā.
- 3.3.10. Paredzams, ka autoceļa A4 rekonstrukcijas rezultātā būs ievērojams norokamās grunts, augsnes, kā arī kokmateriālu apjoms. Norokamo grunti būvniecības laikā paredzēts izmantot atkārtoti pārbūvējamā ceļa posmu uzbērumos un jaunās brauktuves izbūves vajadzībām. Arī veco ceļa segumu paredzēts izmantot jaunās ceļa klātnes uzbēruma un šķembu slāņa veidošanai. Norokamā augsnes virskārtu paredzēts izmantot jaunveidojamā ceļa uzbēruma un – pārpalikuma gadījumā – arī piegulošās joslas pārklāšanai ar auglīgo slāni. Autoceļa rekonstrukcijas darbiem nepieciešamo galveno izejvielu provizorisks apjoms sniegts Ziņojuma 22. tabulā. 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. Apraksts par būvniecības laikā radušos grunti un atkritumiem sniegts Ziņojuma 4.16. nodaļā. Kopumā no Ziņojuma izriet, ka precīzs norokamā/ noņemamā materiāla un sagaidāmo būvgružu atkritumu tiks apzināts un aprēķināts tehniskā projekta izstrādes stadijā.
- 3.3.11. Ar autoceļa A4 uzturēšanu saistītie jautājumi tā ekspluatācijas laikā apskatīti Ziņojuma 2.7. un 4.11. nodaļā.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. No novērtējuma izriet, ka IVN ietvaros vērtētas alternatīvas autoceļa A4 šķērsojumu un paralēlo ceļu novietojumam dažādu teritoriju sasniedzamībai, kā arī ceļa līknes rādiusa alternatīva. Kopumā Ziņojumā apskatītas trīs Paredzētās darbības alternatīvas: autoceļa A4 pārbūves risinājuma 1. variants un 2. variants, kā arī atteikšanās no Paredzētās darbības jeb "0" alternatīva. Tālāk šajā atzinumā sniegts IVN ietvaros vērtēto alternatīvu uzskaitījums un īss to salīdzinājuma un novērtējuma pamatojums. Detalizētāks to izvērtējums Ziņojumā vērtētajos ietekmju aspektos (piemēram, ietekme uz teritoriju sasniedzamību, dabas vērtībām) sniegts šī atzinuma attiecīgo ietekmju aspektu izvērtējuma apakšpunktos.
- 3.4.2. Ziņojumā vērtētas divas Paredzētās darbības alternatīvas jeb autoceļa A4 pārbūves risinājumu varianti, kas savstarpēji atšķiras ar autoceļa A4 līknes rādiusiem posmā no Pk. 72+00 līdz Pk. 78+00, paralēlo ceļu izbūves risinājumiem un autoceļa A4 un autoceļa P2 divlīmeņu ceļu mezgla, kā arī ar autoceļa A4 un Upesciema ielas ceļu mezgla risinājumiem.
- 3.4.3. Paredzētās darbības *1. alternatīva* jeb autoceļa A4 pārbūves risinājuma 1. variants paredz:

- 3.4.3.1. Divlīmeņu ceļa mezgla izbūvi autoceļa A4 un Upesciema ielas krustojumā, ar nepilnas shēmas rampu tipiem un ar diviem rotācijas apliem, nodrošinot uzbraukšanu un nobraukšanu no autoceļa A4 uz Upesciema ielu.
- 3.4.3.2. Divlīmeņa ceļu mezgla izbūvi ar nepilnas shēmas rampu tipiem un ar diviem rotācijas apliem autoceļa A4 un autoceļa P2 krustojumā.
- 3.4.3.3. Līknes rādiusa izbūvi autoceļa A4 posmā no Pk. 72+00 līdz Pk. 78+00, kas paredzēts 120 km/h ātrumam. To īstenojot tiks izcirsts mazāk meža, atsavināts mazāk privātīpašumu zemes, taču tas ir bīstamāks.
- 3.4.3.4. Paralēlā ceļa izbūvi posmā no autoceļa P4 līdz Upesleju ciemam (Pk. 113+70) autoceļa A4 kreisajā pusē.
- 3.4.4. Paredzētās darbības 2. *alternatīva* jeb autoceļa A4 pārbūves risinājuma 2. variants paredz:
 - 3.4.4.1. Autoceļa A4 un Upesciema ielas krustojumā izbūvēt tikai divlīmeņu šķērsojumu, liedzot uzbraukšanu un nobraukšanu no autoceļa A4 uz Upesciema ielu, tādējādi Langstiņu un Upesciema iedzīvotājiem veicams garāks ceļš un būtiski tiek palielināta satiksmes intensitāte autoceļa A4 un autoceļa P2 ceļu mezglā.
 - 3.4.4.2. Kreisā trompetveida divlīmeņu ceļu mezgla izbūvi autoceļa A4 un autoceļa P2 krustojumā, kuram uz rampas tiek pieslēgts rotācijas apla pievienojums. Šajā risinājumā paredzēts rotācijas aplis uz autoceļa P2, ko varētu neparedzēt gadījumā, ja tiktu izbūvēts autoceļa A4 Upesciema un Skolas ielas divlīmeņu ceļu mezgls.
 - 3.4.4.3. Līknes rādiusa izbūvi autoceļa A4 posmā no Pk. 72+00 līdz Pk. 78+00, kas paredzēts 140 km/h ātrumam. To īstenojot tiks izcirsts vairāk meža, atsavināts vairāk privātīpašumu zemes, taču tas ir drošāks.
 - 3.4.4.4. Paralēlā ceļa izbūvi posmā no autoceļa P4 līdz Upesleju ciemam (Pk. 113+70) autoceļa A4 labajā pusē, cauri Ūlupju un Kulpju ciematiem.
- 3.4.5. Paredzētās darbības alternatīvas plašāk aprakstītas un to vērtējums sniegts Ziņojuma 7. nodaļā. Informācija par piedāvātajām pārbūves variantu atšķirībām apkopota Ziņojuma 38. tabulā. Detalizēta grafiskā informācija par visām alternatīvām dota Ziņojuma 4. pielikumā. Pamatojoties uz Ziņojuma 7.2. nodaļā definētajiem kritērijiem ietekmju būtiskuma salīdzinājumam, Ziņojuma 40. tabulā, sniegts alternatīvu salīdzinājums un ietekmes uz vidi izvērtējums. Izvēlēto alternatīvu pamatojums sniegts Ziņojuma 7.4. nodaļā.
- 3.4.6. Salīdzinot un izvērtējot alternatīvas, Ziņojuma 7.3 nodaļā secināts, ka 1. *alternatīva* un 2. *alternatīvas* ietekmes uz vidi atšķirības ir minimālas un neierobežo autoceļa būvniecības iespēju, pie nosacījuma, ja tiek realizēti plānotie ietekmju samazināšanas pasākumi. Ziņojumā izvērtēts, ka 1. *alternatīva* ir drošāka un ērtāka no piegulošo teritoriju sasniedzamības viedokļa, kā arī atbilstošāka neplānoti straujam satiksmes intensitātes palielinājumam. Trasei piegulošajās teritorijās sastopamo ES nozīmes īpaši aizsargājamo biotopu platības zaudējums hektāros ir līdzvērtīgs (Ziņojuma 39. tabula). Atteikšanas no Paredzētās darbības netiek uzskatīta kā reāla alternatīva, jo, ņemot vērā satiksmes intensitātes tempu pieaugumu, esošā ceļa ģeometriskie parametri un platumi ir praktiski izsmēluši savas transporta caurlaides iespējas un netiek novērsta neatbilstība ceļu nozares normatīvu prasībām.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Ierosinātājas 2020. gada 21. oktobra iesniegums Nr. 2.1/14604 *“Par 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 novērtējumu”*(Biroja reģ. Nr. 5-01/1785).
- 4.2. Biroja 2020. gada 10. novembra Lēmums Nr. 5-02/16 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”*.
- 4.3. Izstrādātājas 2022. gada 14. marta vēstule *“Paziņojums par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”*, ar kuru Birojā iesniegts paziņojums par Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (turpmāk – Sākotnējā apspriešana) (Biroja reģ. Nr. 5-01/568).
- 4.4. Izstrādātājas 2022. gada 14. marta vēstule *“IVN programmas pieprasījums esošā divu joslu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne) posma pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”*, ar kuru pieprasīts izstrādāt programmu ietekmes uz vidi novērtējumam (Biroja reģ. Nr. 5-01/584).
- 4.5. SIA “Microbiome” 2022. gada 17. marta iesniegums *“Par atbildes sniegšanu risinājumam iebraukšanai īpašumā “Rožukrogs” no Rožu prospekta puses”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/606).
- 4.6. Fiziskas personas 2022. gada 18. marta iesniegums *“Saistībā ar A4 Rīgas apvedceļa pārbūvi par ātrgaitas ceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/612).
- 4.7. Fiziskas personas 2022. gada 18. marta elektroniskā pasta vēstule *“Publiskā apspriešana – A4 pārbūve par ātrgaitas ceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/618).
- 4.8. Fiziskas personas 2022. gada 21. marta elektroniskā pasta vēstule *“Rīgas apvedceļa (A4) IVN jautājumi/ priekšlikumi”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/625).
- 4.9. Fiziskas personas 2022. gada 21. marta elektroniskā pasta vēstule *“Papildinājums: Publiskā apspriešana – A4 pārbūve par ātrgaitas ceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/626).
- 4.10. Fiziskas personas 2022. gada 21. marta iesniegums *“Publiskās apspriešanas, autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu, ietvaros”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/627).
- 4.11. Fiziskas personas 2022. gada 21. marta iesniegums *“Sabiedriskās apspriešanas autoceļa Rīgas apvedceļa (A4) (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/629).
- 4.12. Izstrādātājas 2022. gada 21. marta elektroniskā pasta vēstule *“Atskaite par individuāli izsūtītajiem paziņojumiem par A4 IVN sākotnējo sabiedrisko apspriešanu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/634).
- 4.13. Fiziskas personas 2022. gada 22. marta elektroniskā pasta vēstule *“Autoceļš Baltezers- Saulkalne”* (Biroja reģ. Nr. 1-07/641).
- 4.14. Fiziskas personas 2022. gada 22. marta elektroniskā pasta vēstule *“IVN Rīgas apvedceļam”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/651).
- 4.15. Fiziskas personas 2022. gada 23. marta elektroniskā pasta vēstule *“Par paziņojumu par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 1-07/653).

- 4.16. Izstrādātājas 2022. gada 23. marta elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 1-07/654).
- 4.17. Fiziskas personas 2022. gada 23. marta elektroniskā pasta vēstule *“Rakstisks viedoklis par paredzētās darbības ietekmi uz vidi Vides pārraudzības valsts birojam (autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 1-07/659).
- 4.18. Fiziskas personas 2022. gada 24. marta elektroniskā pasta vēstule *“A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 1-07/666).
- 4.19. SIA *“Balti Tehnika Serviss”* 2022. gada 25. marta iesniegums Nr. 250322/01 *“Par nepieciešamajām ceļa pārbūves izmaiņām”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/673).
- 4.20. Fiziskas personas 2022. gada 25. marta elektroniskā pasta vēstule *“Pretenzija - Ierosinājumi”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/674).
- 4.21. Fiziskas personas 2022. gada 25. marta vēstule *“Protests/ Pretenzija/ Ierosinājums”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/691).
- 4.22. 89 fizisku personu parakstīta 2022. gada 25. marta vēstule Nr. 1/2022 *“Ropažu novada Ūlpju un Kulpju ciematu iedzīvotāju kopīgais iesniegums pret plānoto apbraucamā ceļa būvniecību un projekta “Autoceļa A4 Rīgas apvadceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve par ātrgaitas autoceļu”, turpmāk – Projekts, ietvaros/ Iedzīvotāju iesniegums par izvērtējamajiem kritērijiem, saistībā ar šādas būvniecības negatīvo ietekmi uz vidi, kas iekļaujami novērtējuma uz vidi programmā”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/692).
- 4.23. Fiziskas personas 2022. gada 26. marta elektroniskā pasta vēstule *“Viedoklis par paredzētās darbības ietekmi uz vidi autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/675).
- 4.24. Fiziskas personas 2022. gada 27. marta elektroniskā pasta vēstule *“Ierosinājumi projektam “Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš pārbūve””* (Biroja reģ. Nr. 5-01/676).
- 4.25. Latvijas Republikas Salaspils novada dārzkopības kooperatīvās sabiedrības *“Avoti”* vēstule Nr. 5 *“Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra – autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu sabiedriskā apspriešana”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/677).
- 4.26. Trīs fizisku personu parakstīts 2022. gada 28. marta iesniegums *“Par ceļa uzbūvi”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/679).
- 4.27. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta elektroniskā pasta vēstule *“Par paziņojumu par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 1-07/682).
- 4.28. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums *“Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra – autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu sabiedriskā apspriešana”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/683).
- 4.29. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums *“Publiskās apspriešanas autoceļa A4 pārbūves ietvaros”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/688).
- 4.30. Fiziskas personas 2022. gada 28. marta iesniegums *“Par priekšlikumiem par paredzētās darbības ietekmi uz vidi plānotajai esošā (autoceļa A4) Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/689).

- 4.31. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra – autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu sabiedriskā apspriešana”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/690).
- 4.32. SIA *“Auto Truck Studio”* 2022. gada 29. marta iesniegums Nr. 290322/01 (Biroja reģ. Nr. 5-01/698).
- 4.33. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta pretenzija *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/699).
- 4.34. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Par publiskās apspriešanas, autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu, ietvaros”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/701).
- 4.35. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/702).
- 4.36. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/703).
- 4.37. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/704).
- 4.38. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/705).
- 4.39. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/706).
- 4.40. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/707).
- 4.41. SIA *“Knauf”* 2022. gada 29. marta vēstule Nr. V 07/22 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/708).
- 4.42. Fiziskas personas 2022. gada 29. marta iesniegums *“Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/710).
- 4.43. 20 Upesciema iedzīvotāju parakstīta 2022. gada 29. marta vēstule *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/758).
- 4.44. SIA *“Zviedrijas mežu fondi”* 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5-01/759).
- 4.45. SIA *“Zviedrijas mežu fondi”* 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5-01/760).
- 4.46. SIA *“Magdalēnas”* 2022. gada 29. marta iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5-01/761).

- 4.47. Ropažu novada Rutku ielas iedzīvotāju 2022. gada 30. marta vēstule "Viedoklis par A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvi par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/711).
- 4.48. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums "Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/712).
- 4.49. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums "Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/713).
- 4.50. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums "Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/715).
- 4.51. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums "Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/722).
- 4.52. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta pretenzija "Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra - autoceļa A4 Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu sabiedriskā apspriešana" (Biroja reģ. Nr. 5-01/723).
- 4.53. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta elektroniskā pasta vēstule "Viedoklis/ ierosinājums par projektu – A4 šosejas pārbūvi par ātrgaitas maģestrāli – konkrēts piedāvājums par autobusu pieturām, gājēju ceļiem un velosipēdu satiksmi" (Biroja reģ. Nr. 5-01/727).
- 4.54. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta iesniegums "Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/728).
- 4.55. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta vēstule "Par autoceļa (A4) Baltezers – Saulkalne pārbūvi par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/729).
- 4.56. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta vēstule "Rutku iela. Viedoklis par A4 paplašināšanu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/730).
- 4.57. Fiziskas personas 2022. gada 30. marta elektroniskā pasta vēstule "Par autoceļa A4 Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/726).
- 4.58. Ropažu novada Rutku ielas iedzīvotāju 2022. gada 31. marta vēstule "Viedoklis par A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvi par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/731).
- 4.59. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule "Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 1-07/732).
- 4.60. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums "Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" (Biroja reģ. Nr. 5-01/735).
- 4.61. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule "Ierosinājums A4 apvedceļu pārbūvi" (Biroja reģ. Nr. 1-07/736).

- 4.62. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta pretenzija *"Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra - autoceļa A4 Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu sabiedriskā apspriešana"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/737).
- 4.63. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums *"Iebildumi/ priekšlikumi attiecībā par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru - autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/738).
- 4.64. Ropažu novada Rutku ielas iedzīvotāju 2022. gada 31. marta vēstule *"Autoceļa A4 pārbūves projekts"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/739).
- 4.65. Sešu Upesciema iedzīvotāju 2022. gada 31. marta iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5-01/740).
- 4.66. Fiziskas persona 2022. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule *"Par A4 pārbūvi par ātrgaitas autoceļu"* (Biroja reģ. Nr. 1-07/741).
- 4.67. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta vēstule *"Komentāri par projektu Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi "* (Biroja reģ. Nr. 5-01/742).
- 4.68. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta vēstule *"Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/746).
- 4.69. Salaspils novada domes 2022. gada 31. marta vēstule Nr. ADM/10-2.1/22/787 *"Par paredzētās darbības ietekmi uz vidi plānotajai esošā (autoceļa A4) Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posmā no A2 līdz A6 pārbūvei par ātrgaitas autoceļu"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/748).
- 4.70. Ropažu novada Rutku ielas iedzīvotāju 2022. gada 31. marta vēstule *"Rutku iela. Viedoklis par A4 paplašināšanu"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/749).
- 4.71. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums *"Par A4 pārbūvi – ierosinājums trokšņu līmeņa samazināšanai"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/751).
- 4.72. Fiziskas persona 2022. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule *"A4 Rīgas apvedceļš"* (Biroja reģ. Nr. 1-07/752).
- 4.73. Ropažu novada Ziedu ielas iedzīvotāju 2022. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule *"A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūve"* (Biroja reģ. Nr. 1-07/754).
- 4.74. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule *"A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu"* (Biroja reģ. Nr. 1-07/755).
- 4.75. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta elektroniskā pasta vēstule *"Komentāri: par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu"* (Biroja reģ. Nr. 1-07/756).
- 4.76. Fiziskas personas 2022. gada 31. marta iesniegums *"Par ietekmes uz vidi projekta "Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers- Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu" ietvaros"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/757).
- 4.77. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk - DAP) 2022. gada 1. aprīļa vēstule Nr. 4.9/1912/2022-N *"Par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš pārbūvei"* (Biroja reģ. Nr. 5-01/776).
- 4.78. Izstrādātājas 2022. gada 4. aprīļa vēstule Nr. 13/04-22 *"Par ātrgaitas autoceļa A4 IVN SSA rezultātiem"*, ar kuru Birojā iesniegts pārskats par Sākotnējo apspriešanu un Sākotnējās apspriešanas sanāksmes protokols (Biroja reģ. Nr. 5-01/779).

- 4.79. Salaspils novada deviņu lauku teritoriju mājāsaimniecību iedzīvotāju 2022. gada 17. aprīļa iesniegums (Biroja reģ. Nr. 5-01/914).
- 4.80. Biroja 2022. gada 14. aprīļa Programma Nr. 5-03/12/2022.
- 4.81. Biroja 2022. gada 20. aprīļa vēstule Nr. 5-01/449 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma programmas nosūtīšanu”*, ar kuru Ierosinātajai un Izstrādātajai nosūtīta Biroja 2022. gada 14. aprīlī izdotā Programma Nr. 5-03/12, kā arī IVN Sākotnējās apspriešanas laikā Birojā saņemtie pašvaldības, DAP, SIA “KNAUF”, fizisku un juridisku personu viedokļi.
- 4.82. Fiziskas personas 2022. gada 24. aprīļa elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 1-07/921).
- 4.83. Izstrādātajās 2022. gada 15. novembra elektroniskā pasta vēstule *“Par autoceļa A4 IVN apspriešanu”* ar pielikumiem, ar kuru iesniegts paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu un Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli (Biroja reģ. Nr. 5-01/2299).
- 4.84. Salaspils novada astoņu lauku teritoriju mājāsaimniecību 2022. gada 24. novembra vēstule *“Par autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūves projektam risinājumiem”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2392).
- 4.85. SIA “Balti Tehnika Serviss” 2022. gada 30. novembra iesniegums Nr. 301122/01 (Biroja reģ. Nr. 5-01/2402).
- 4.86. Fiziskas personas 2022. gada 2. decembra iesniegums Nr. 01/02122022 *“Iesniegums ar Jautājumiem IUVN A4 (Baltezers-Saulkalne) sakarā”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2424).
- 4.87. Apvienības “Pilsēta cilvēkiem” 2022. gada 13. decembra vēstule *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2466).
- 4.88. Fiziskas personas 2022. gada 16. decembra iesniegums *“Par Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu aktualizācijas ātrgaitas ceļa būvniecībai ietekmes uz vidi novērtējumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2494).
- 4.89. DAP 2022. gada 16. decembra vēstule Nr. 4.9/7113/2022-N *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (biroja reģ. Nr. 5-01/2498)
- 4.90. Fiziskas personas 2022. gada 16. decembra elektroniskā pasta vēstule *“A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2501).
- 4.91. Fiziskas personas 2022. gada 16. decembra iesniegums Nr. 01/16122022 *“Iesniegums ar Jautājumiem IUVN A4 (Baltezers-Saulkalne) sakarā”* ar pielikumiem (Biroja reģ. Nr. 5-01/2503).
- 4.92. Ropažu novada pašvaldības 2022. gada 16. decembra vēstule Nr. RN/2022/4.2-2/2760 *“Par papildu viedokli par autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūves par ātrgaitas autoceļu risinājumiem”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2504).
- 4.93. Salaspils novada pašvaldības 2022. gada 16. decembra vēstule Nr. ADM/10-2.1/22/4004 *“Par Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu aktualizācijas ātrgaitas ceļa būvniecībai ietekmes uz vidi novērtējumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2505).

- 4.94. Izstrādātājas 2023. gada 6. jūlija vēstule Nr. 56/07-23 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma iesniegšanu”* un tai pievienotie materiāli, ar kuru Birojā iesniegts Ziņojums (Biroja reģ. Nr. 5-01/1650).
- 4.95. VAS *“Latvijas Dzelzceļš”* 2023. gada 25. jūlija elektroniskā pasta vēstule *“Par IVN Ziņojumu – A4 Rīgas apvedceļš”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1805).
- 4.96. Salaspils novada pašvaldības 2023. gada 27. jūlija vēstule Nr. ADM/10-3.5/23/2083 *“Par Salaspils novada pašvaldības viedokļa sniegšanu par IVN Ziņojumu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumiem par ātrgaitas autoceļu (Latvijas Valsts ceļi VSLA)”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1820).
- 4.97. AS *“RB Rail”* 2023. gada 12. augusta vēstule Nr. 1.13/LV-2023-587 *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2005).
- 4.98. Valsts vides dienesta Atļauju pārvaldes (turpmāk - Dienests) 2023. gada 14. augusta vēstule Nr. 2.3/AP/9003/2023 *“Par atsauksmju sniegšanu par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2017).
- 4.99. DAP 2023. gada 21. augusta vēstule Nr. 4.9/5153/2023-N *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2084).
- 4.100. Ropažu novada pašvaldības 2023. gada 23. augusta vēstule Nr. RN/2023/4.2-2/1727 *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2110).
- 4.101. Biroja 2023. gada 24. augusta vēstule Nr. 5-01/1014/2023 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu”* ar pielikumiem, ar kuru pieprasīta papildu informācija.
- 4.102. Biroja 2023. gada 25. augusta vēstule Nr. 5-01/1018/2023 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu”* ar pielikumu.
- 4.103. Biroja 2023. gada 10. novembra vēstule Nr. 5-01/1333/2023 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu”*, ar kuru pieprasīta papildu informācija.
- 4.104. Izstrādātājas 2023. gada 7. decembra vēstule Nr. 86/12-23 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma iesniegšanu”*, ar kuru Birojā iesniegta Ziņojuma aktuālā redakcija (Biroja reģ. Nr. 5-01/3018).
- 4.105. Izstrādātājas pārstāvja 2023. gada 11. decembra vēstule Nr. b/n, ar kuru Birojā iesniegta paziņojums par Ziņojuma aktuālā redakcijas iesniegšanu Birojā (Biroja reģ. Nr. 5-01/3031).
- 4.106. Biroja 2023. gada 27. decembra vēstule Nr. 5-01/1545/2023 *“Par atzinuma izdošanas termiņa pagarināšanu”*.
- 4.107. Salaspils novada pašvaldības 2023. gada 22. decembra vēstule Nr. ADM/1-18.2/23/4141 *“Par viedokļa sniegšanu par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālo redakciju”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/3169).
- 4.108. AS *“RB Rail”* 2023. gada 29. decembra vēstule Nr. 1.13/LV-2023-933 *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/3214).
- 4.109. Dienesta 2023. gada 29. decembra vēstule Nr. 2.3/AP/13858/2023 *“Par atsauksmju sniegšanu par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/2).
- 4.110. DAP 2023. gada 29. decembra vēstule 4.9/8081/2023-N *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1).
- 4.111. Biroja 2024. gada 17. janvāra vēstule Nr. 5-01/57/2024 *“Par adresāta uzklauššanu trokšņa ietekmes vērtējuma kvalitātes jomā”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/57).

- 4.112. Ropažu novada pašvaldības 2024. gada 18. janvāra vēstule Nr. 4.2-2/110 “*Atsauksmes par ietekmes uz vidi novērtējumu divu joslu autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posma pārbūvei par ātrgaitas autoceļu*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/202).
- 4.113. Biroja 2024. gada 22. janvāra vēstule Nr. 5-01/71/2024 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu*”, ar kuru Ierosinātājai un Izstrādātājai pārsūtīta Birojā saņemtā Ropažu novada pašvaldības 2024. gada 18. janvāra vēstule Nr. 4.2-2/110.
- 4.114. Izstrādātājas 2024. gada 22. marta vēstule Nr. 18/03-2024 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma iesniegšanu*”, ar kuru Birojā iesniegta Ziņojuma aktuālā redakcija (Biroja reģ. Nr. 5-01/980).

5. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tai skaitā par Sākotnējās apspriešanas rezultātiem):

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 5.1.1. Sākotnējā apspriešana notika no 2022. gada 11. marta līdz 31. martam. Paziņojums par Paredzēto darbību un plānoto sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta “*Rīgas Aprīņa Avīze*” 2022. gada 11. marta izdevumā Nr. 20 (9231) un ievietots tīmekļvietnēs <https://lvceli.lv>, www.enviro.lv, www.salaspils.lv, www.ropazi.lv un www.vpvb.gov.lv. Ar sagatavotajiem materiāliem par Paredzēto darbību varēja iepazīties Salaspils novada www.salaspils.lv/lv un Ropažu novada www.ropazi.lv/lv tīmekļvietnēs, kā arī Ierosinātājas tīmekļvietnē <https://lvceli.lv> un Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv. Atbilstoši Izstrādātājas sniegtajai informācijai²³ par Paredzēto darbību individuāli informēti nekustamo īpašumu īpašnieki (valdītāji), kuru nekustamie īpašumi skar un robežojas ar Darbības vietu. Sākotnējās apspriešanas ietvaros tika organizēta sanāksme neklātienēs formā saskaņā ar likuma “*Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likums*” 20. pantu. Laika posmā no 2022. gada 21. marta līdz 25. martam tīmekļvietnē www.enviro.lv bija pieejama videoprezentācija par Paredzēto darbību, kā arī iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus par projektu un saņemt atbildes, rakstot uz Izstrādātājas pārstāvja elektroniskā pasta adresi valdis@felsbergs.lv. Tiešsaistes Sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika attālināti 2022. gada 24. martā plkst. 17.00, rīkojot tiešsaistes videokonferenci platformā Zoom. Sanāksmē bija iespējams piedalīties, izmantojot tīmekļvietnē www.enviro.lv publicēto saiti. Sabiedriskās apspriešanas materiāli tīmekļvietnē www.enviro.lv bija pieejami no 2022. gada 11. marta, savukārt Sabiedriskās apspriešanas tiešsaistes sanāksmes videoprezentācijas ieraksts - no 2022. gada 25. marta līdz programmas izdošanas brīdim. Saskaņā ar iesniegtajiem Sākotnējās apspriešanas materiāliem tīmekļvietnē www.enviro.lv paziņojums par IVN Sākotnējo apspriešanu laika posmā no 2022. gada 11. marta līdz 31. martam apmeklēts no 1 044 unikālām IP adresēm, savukārt projekta materiāli - no 549 unikālām IP adresēm, bet videoprezentācija laika posmā no 2022. gada 21. marta līdz 25. martam - no 7 unikālām IP adresēm. Sākotnējās apspriešanas tiešsaistes sanāksmē kopumā piedalījās 62 dalībnieki. Sanāksmes dalībnieki tika iepazīstināti ar prezentāciju par Paredzēto darbību, kā arī ar informāciju par IVN un Sākotnējās apspriešanas procedūru. Dalībniekiem bija iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus. Sākotnējās apspriešanas dalībnieki galvenokārt interesējās par dažādu piebraucamo ceļu, ceļu pieslēgumu un savienojumu, paralēlo ceļu izvietojumu un to risinājumiem gan īpašumu, gan apdzīvoto vietu sasniegšanai, kā arī izteica viedokļus par plānotajiem risinājumiem šajā aspektā, lielākoties tos noraidot. Dalībnieki

²³ Izstrādātājas 2022. gada 21. marta vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/634) ar kopsavilkumu par SIA “*Mailmaster*”, reģ. Nr. 40003266519, saņemto, apstrādāto un izsūtīto SIA “*Enviroprojekts*” korespondenci.

izteica bažas par iespējamu vietējas nozīmes tranzītkceļu veidošanos caur šobrīd blīvi apdzīvotām teritorijām, dzīvojamām zonām. Daļa iedzīvotāju interesējās par plānotajiem prettrokšņa pasākumiem un iespējamiem risinājumiem, kā arī par kompensācijām, ņemot vērā, ka sagaidāma ietekme uz autoceļam piegulošiem īpašumiem. Sanāksmes dalībnieki, tostarp arī SIA “Knauf” un Salaspils novada pašvaldības pārstāvji, norādīja uz Paredzētās darbības iespējamām negatīvām ietekmēm, tajā skaitā saistībā ar piebraukšanas iespējām, kopā ar plānoto dzelzceļa līniju *Rail Baltica*.

- 5.1.2. Paredzētās darbības Sākotnējās apspriešanas ietvaros Birojs ir saņēmis kopumā vairāk nekā 70 iesniegumus no sabiedrības pārstāvjiem, tostarp iedzīvotāju kolektīvi parakstītus iesniegumus, no uzņēmumiem un institūcijām, tostarp Salaspils novada domes un DAP, ar viedokļiem par Paredzēto darbību. Dabas aizsardzības pārvalde sniegusi viedokli, priekšlikumus par Paredzēto darbību un norādījusi jomas (ietekme uz biotopiem, zīdītājiem un abiniekiem, putniem, gaismas un trokšņa piesārņojuma un tā ietekme uz sugām), kas vērtējamās ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, lai samazinātu/ novērstu Paredzētās darbības negatīvo ietekmi. Iesniegumos galvenokārt pausta attieksme par risinājumiem saistībā ar plānotajiem piebraukšanas ceļiem un piekļuves iespējām autoceļam blakus esošajās apdzīvotajās vietās un īpašumos, norādīts uz potenciāliem apgrūtinājumiem saimnieciskajai darbībai u. tml. Vienlaikus sniegti arī konkrēti priekšlikumi saistībā ar piebraukšanas iespējām, kas atšķiras no projektā plānotajiem, kā arī norādīts uz nepieciešamību paredzēt prettrokšņa pasākumus, veidojot prettrokšņa sienas, kā arī sniegti citi priekšlikumi Paredzētās darbības IVN. Birojā saņemtie priekšlikumi un viedokļi ņemti vērā formulējot Biroja Programmas prasības, kā arī nosūtīti Ierosinātajai.

5.2. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes un apspriešanas stadijā:

- 5.2.1. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2022. gada 15. novembra līdz 16. decembrim. Paziņojums par Paredzēto darbību un plānoto sanāksmi tika publicēts laikraksta “*Rīgas Aprīņa Avīze*” 2022. gada 15. novembra izdevumā Nr. 88(9299) un ievietots tīmekļvietnēs <https://lvceli.lv>, www.enviro.lv, www.salaspils.lv, www.ropazi.lv un www.vpvp.gov.lv. Sākot ar 2022. gada 15. novembri ar pilnu Ziņojumu un tā kopsavilkumu varēja iepazīties skarto novadu (Salaspils novads un Ropažu novads) tīmekļvietnēs, kā arī Ierosinātajās tīmekļvietnē <https://lvceli.lv> un Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv. No 2022. gada 28. novembra līdz 2. decembrim Ierosinātajās un Izstrādātājas mājaslapā bija pieejama saite uz videoprezentāciju par Paredzēto darbību.
- 5.2.2. Saskaņā ar Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likumu Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme norisinājās neklātienē formā (attālināti) 2022. gada 28. novembrī plkst. 17.00. Zoom platformā. Saite uz virtuālo sanāksmes telpu, kā arī pievienošanās instrukcija tika publicēta Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv. Saskaņā ar Ziņojuma 5.6. nodaļu projekta materiāli laika posmā no 2022. gada 15. novembra līdz 16. decembrim skatīti no 114 unikālām IP adresēm, savukārt videoprezentācija no 28. novembra līdz 16. decembrim – no 76 unikālām IP adresēm. Sanāksmes laikā tika sniegta informācija par Paredzēto darbību un sagatavoto Ziņojumu, kā arī bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt uz tiem atbildes. Saskaņā ar Sabiedriskās apspriešanas protokolu sanāksmē attālināti piedalījās 32 dalībnieki. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes laikā dalībnieki interesējās par prettrokšņa sienām, krustojumu risinājumiem, plānoto gājēju un velo infrastruktūru un pārvietošanās iespējām paralēli ātrgaitas autoceļam, kā arī pauda satraukumu par

paredzētās darbības iespējamo gaisa piesārņojumu, īpaši kontekstā ar *Rail Baltica* izbūvi.

5.2.3. Sabiedrība interesējošos jautājumus par Paredzēto darbību varēja sūtīt uz e-pastu valdis@felsbergs.lv līdz 2022. gada 2. decembrim un saņemt atbildes vienas darba dienas laikā. Rakstiskus priekšlikumus un viedokļus par Ziņojumu Birojā varēja iesniegt līdz 2022. gada 16. decembrim. Šajā periodā Birojā tika saņemtas četras fizisku personu vēstules un astoņu Salaspils novada lauku teritoriju mājstāpniecību parakstīts iesniegums, kur uzdoti jautājumi un izteikts viedoklis par Paredzēto darbību, galvenokārt, saistībā ar plānotajiem krustojumiem un pieslēgumiem autoceļam A4, paralēlajiem ceļiem, drošu un efektīvu gājēju (īpaši bērnu) kustības nodrošināšanu, risinājumiem satiksmes organizēšanai būvdarbu laikā un citi ar Paredzēto darbību saistīti jautājumi, kā arī izteikta virkne priekšlikumu transporta plūsmas mazināšanai nepaplašinot esošo autoceļu A4. Īpaši norādīts uz iespējamiem trokšņa līmeņa pārsniegumiem un prettrokšņu sienas nepieciešamību, ierosināts veikt gaisa kvalitātes, trokšņa līmeņa un vides monitoringu 24 h diennaktī un visiem interesentiem nodrošināt brīvu pieeju rezultātiem. Birojā saņemta arī SIA “*Balti Tehnika Serviss*” vēstule ar jautājumu par piekļuves risinājumiem zemes gabalam “*Jaunlauki A*” un apvienības “*Pilsēta cilvēkiem*” vēstule, kurā izteikts viedoklis par Paredzēto darbību un pamatota nepieciešamība noteikt zemāku maksimāli atļauto ātrumu atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumu Nr. 279 “*Ceļu satiksmes noteikumi*” 103.4. apakšpunktā noteiktajam, kā arī piedāvāti ceļu nomales risinājumi, kas veicinātu cilvēku pārvietošanos videi draudzīgākos veidos.

5.2.4. Tāpat Birojā tika saņemtas DAP, Salaspils un Ropažu novadu pašvaldību vēstules ar priekšlikumiem un viedokļiem Ziņojuma papildināšanai. Visi Birojā saņemtie viedokļi nosūtīti Ierosinātājai un Izstrādātājai, Ziņojuma un vērtējuma papildināšanai. Pārskats par ieinteresēto pušu sniegtajiem viedokļiem un to detalizēta analīze pieejama Ziņojuma 5.6. nodaļā.

5.3. Sabiedrības informēšana par Birojā iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2023. gada 6. jūlijā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā ievietots Ierosinātājas tīmekļvietnē <https://lvceli.lv>, Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv, Salaspils un Ropažu novada pašvaldību tīmekļvietnēs www.salaspils.lv un www.ropazi.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvb.gov.lv.

5.3.2. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par Ziņojumu, Birojā tika saņemtas:

5.3.2.1. VAS “*Latvijas Dzelzceļš*” 2023. gada 25. jūlija vēstule, kurā netiek izteikti iebildumi vai priekšlikumi par Paredzēto darbību un IVN Ziņojumu.

5.3.2.2. Salaspils novada pašvaldības 2023. gada 27. jūlija vēstule Nr. ADM/10-3.5/23/2083, kurā aicināts atkārtoti izvērtēt un iekļaut IVN gala ziņojuma materiālos risinājumu pašvaldības iepriekš izvirzītajam ierosinājumam iekļaut paralēlo ceļu arī posmā no V57 līdz zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu 80310100015 ar iespēju pievienoties plānotajam A4 šķērsojumam paralēli esošajai dzelzceļa līnijai “*Rīga - Daugavpils*”, kā arī izvirzīta prasība nodrošināt piekļūšanu visām zemes vienībām, kam piekļūšana tiek likvidēta autoceļa A4 un dzelzceļa līnijas Rail Baltica izbūves rezultātā.

5.3.2.3. AS “*RB Rail*” 2023. gada 12. augusta vēstule Nr. 1.13/LV-2023-587 kurā norādīts, ka Ziņojumā ne visur ir ņemti vērā *Rail Baltica* projekta aktuālie risinājumi, kā arī nav vērtēta Paredzētās darbības un *Rail Baltica* savstarpējā un kopēja trokšņa ietekme. Vēstulē lūgts precizēt IVN ziņojumu.

- 5.3.2.4. Dienesta 2023. gada 14. augusta vēstule Nr. 2.3/AP/9003/2023, kurā izvirzīti vairāki obligātie nosacījumi, tajā skaitā par nepieciešamību būvprojektēšanas stadijā veikt atkārtotu un detalizētāku sagaidāmā vides trokšņa novērtējumu, nodrošināt Ziņojumā minētos uzraudzības pasākumus, papildus veicot arī trokšņa monitoringu, detalizētāk izvērtēt un nodrošināt mazo, vidējo un lielo zīdītāju pārvietošanās iespējas, kā arī izvirzīti virkne citu nosacījumu.
- 5.3.2.5. DAP 2023. gada 21. augusta vēstule Nr. 4.9/5153/2023-N (turpmāk - DAP Vēstule Nr. 4.9/5153/2023-N), kurā norādīts uz virkni nepilnību, piemēram, ka Ziņojumā nav pilnā apmērā izvērtēti iespējamie dzīvnieku migrācijas koridori, īpaši kopskatā ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas trases plānotajiem dzīvnieku pāreju risinājumiem. Kopumā Ziņojums vērtēts kā nepilnīgs, jo nav izstrādāts strukturēti un pārskatāmi. Vēstulē arī rekomendēti virkne nosacījumi, kas nepieciešami Paredzētās darbības īstenošanai.
- 5.3.2.6. Ropažu novada pašvaldības 2023. gada 23. augusta vēstule Nr. RN/2023/4.2-2/1727, kurā lūgts papildus precizēt un ņemt vērā jau iepriekš izvirzītos apsvērumus un prasības, galvenokārt, saistībā ar pievedceļu, paralēlo ceļu izbūvi, gājēju un velotransporta infrastruktūras risinājumiem, kā arī trokšņa monitoringu.
- 5.3.3. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu, Birojs ar 2023. gada 24. augustā ar vēstuli Nr. 5-01/1014/2023 (ar 2023. gada 25. augustā ar vēstuli Nr. 5-01/1018/2023 Ierosinātajai un Izstrādātajai papildu iepriekš minētajai vēstulei pārsūtīja Birojā saņemto Ropažu novada pašvaldības atsaukumi par Ziņojumu) un 10. novembra vēstuli Nr. 5-01/1333/2023 Ziņojumu nodeva papildināšanai.
- 5.3.4. Birojā Ziņojuma aktuālā redakcija tika iesniegta 2023. gada 8. decembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika ievietots Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvpb.gov.lv. Izstrādātāja 2023. gada 20. decembrī²⁴ informēja Biroju, ka Ziņojumā ietvertais trokšņa novērtējums precizēts un pievienots Ziņojuma 12. pielikumā.
- 5.3.5. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par Ziņojuma aktuālo redakciju, Birojā tika saņemtas:
- 5.3.5.1. Salaspils novada pašvaldības 2023. gada 22. decembra vēstule Nr. ADM/1-18.2/23/4141, kurā tā norādīja, ka bez papildu informācijas saņemšanas pašvaldībai nav iespējams konstatēt, kādas izmaiņas ir vietas Ziņojuma aktuālajā redakcijā attiecībā uz tās iepriekš norādīto par nepieciešamajiem papildinājumiem Ziņojumā saistībā ar teritoriju sasniedzamību.
- 5.3.5.2. AS “RB Rail” 2023. gada 29. decembra vēstule Nr. 1.13/LV-2023-933, kurā tā norādīja uz joprojām nenovērstiem Ziņojuma trūkumiem trokšņa ietekmes novērtējuma jomā, kā arī neaktualizētu informāciju saistībā ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas būvniecību teritorijā, kur sagaidāma ietekme gan no Paredzētās darbības, gan *Rail Baltica* būvniecības.
- 5.3.5.3. Dienesta 2023. gada 29. decembra vēstule Nr. 2.3/AP/13858/2023, kurā tas sniedz atsauksmes/ norādījumus par obligātajiem nosacījumiem paredzētās darbības realizācijai galvenokārt saistībā ar potenciālo ietekmju novēršanu uz apkārtnes ūdenstecēm, dabas vērtībām, trokšņa līmeni u.c., tostarp par nepieciešamību autoceļa A4 pārbūves projektu salāgot ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas projektu, tostarp ietekmi mazinošus risinājumus, piemēram, trokšņa ietekmes jomā, kur plānotā dzelzceļa līnija pietuvojās autoceļam A4.

²⁴ Biroja Reģ. Nr. 5-01/3135.

- 5.3.5.4.DAP 2023. gada 29. decembra vēstule, kurā tā vērš uzmanību uz Ziņojuma trūkumiem saistībā ar neaktuālo informāciju plūdu riska jomā, uz atšķirībām dažādās Ziņojuma vietās saistībā ar iznīcināmajām biotopu platībām u.c., kā arī uz Ziņojuma trūkumiem, kas joprojām nav novērsti, uz ko DAP norādīja jau savā atsauksmē par Ziņojuma iepriekšējo redakciju. Vienlaikus DAP norādīja, ja Biroja ieskatā Ziņojumā ietvertā informācija ir pietiekoša, lai pieņemtu lēmumu un noteiktu nosacījumus, ar kādiem darbība īstenojama, tā rekomendē iekļaut nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai, kurus DAP jau norādīja savā Vēstulē Nr. 4.9/5153/2023-N un nosacījumus, kas aprakstīti aktuālās atsauksmes 4. un 5. punktā.
- 5.3.6. Birojs izvērtējis Ziņojuma aktuālo redakciju, institūciju un pašvaldības viedokļus par to konstatēja, ka nav iespējams sniegt atzinumu par Paredzēto darbību, jo attiecībā uz trokšņa ietekmes novērtējumu institūciju un Biroja norādījumi, kas Ierosinātājai tika nosūtīti 2023. gada 24. un 25. augustā (Biroja vēstule Nr. 5-01/1014/2023 un vēstule Nr. 5-01/1018/2023) un 2023. gada 10. novembrī (Nr. 5-01/1333/2023) lielākoties nav ņemti vērā, kā arī nav sniegts argumentēts pamatojums, kāpēc norādītās nepilnības vērtējamas kā nebūtiskas. Ņemot vērā minēto Biroja ar 2024. gada 17. janvāra vēstuli Nr. 5-01/57/2024 Ierosinātājai pārsūtīja Birojā saņemtos institūciju un pašvaldības viedokļus par Ziņojuma aktuālo redakciju to izvērtēšanai un norādīja uz Ziņojuma trūkumiem un veicamajiem labojumiem trokšņa ietekmes novērtējuma jomā, kā arī lūdza paust viedokli atbilstoši Administratīvā procesa likuma 62. panta pirmajai daļai²⁵.
- 5.3.7. Birojā tika saņemta arī Ropažu novada pašvaldības 2024. gada 18. janvāra vēstule Nr. 4.2-2/110 ar atsauksmi par sagatavoto Ziņojuma redakciju, kurā pašvaldība atkārtoti izvirzīja nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai, kas saistīti ar teritoriju sasniedzamību un drošas infrastruktūras izveidi gājējiem un velotransportam. Minēto vēstuli Birojs ar 2024. gada 22. janvāra vēstuli Nr. 5-01/71/2024 pārsūtīja gan Ierosinātājai, gan Izstrādātājai, lūdzot izvērtēt tajā pausto pašvaldības viedokli un priekšlikumus, ja nepieciešams, attiecīgi papildināt Ziņojumu.
- 5.3.8. Birojā Ziņojuma aktuālā redakcija tika iesniegta 2024. gada 22. martā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika ievietots Izstrādātājas tīmekļvietnē www.enviro.lv, pašvaldību tīmekļa vietnēs www.ropazi.lv un www.salaspils.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvb.gov.lv.

6. Nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

- 6.1.** Ziņojumā vērtēta autoceļa A4 pārbūve par četru joslu ātrgaitas autoceļu ~ 20,5 km garā posmā, vērtējot arī saistīto infrastruktūru: pievedceļi, paralēlie ceļi, rotācijas apli, ūdensteču šķērsojumi u.c. IVN novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, ņemot vērā Paredzētās darbības raksturu, apjomus un sagaidāmās pārmaiņas, līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, kas izriet gan no autoceļa pārbūves un saistīto objektu pārbūves/ būvniecības, gan no autoceļa ekspluatācijas.
- 6.2.** Izvērtējis Ziņojumu un saistīto IVN dokumentāciju, tajā skaitā sabiedrisko apspriešanu ietvaros paustos iedzīvotāju, valsts un pašvaldību institūciju un fizisku personu viedokļus un atsauksmes par Ziņojumu, Birojs secina, ka būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas maiņa, kas ietver gan teritorijas zaudējumu autoceļa A4 pārbūves un saistītās infrastruktūras izveides rezultātā, gan ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus.

²⁵ Administratīvā procesa likuma 62. panta pirmā daļa noteic - *“Lemjot par tāda administratīvā akta izdošanu, kurš varētu būt nelabvēlīgs adresātam vai trešajai personai, iestāde noskaidro un izvērtē adresāta vai trešās personas viedokli un argumentus šajā lietā.”*.

Ar Paredzēto darbību no vienas puses tiks risinātas nozīmīgas satiksmes problēmas plašākā mērogā, bet no otras puses (sasniedzamības un mobilitātes ziņā) tiks radītas pārmaiņas lokālā mērogā, ko vistiešāk izjutīs tieši vietējie iedzīvotāji. Būvniecības darbi ietvers arī esošo būvju, tostarp infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu pārbūvi, sagaidāmi traucējumi būvniecības laikā un satiksmes ierobežojumi. No Paredzētās darbības risinājumiem ir atkarīga arī iespējamā ietekme uz hidroloģiskajiem apstākļiem, tostarp virszemes ūdensobjektiem un mūsdienu ģeoloģisko procesu iespējamu attīstību, kā arī iespējama ietekme uz dabas vērtībām. Savukārt būtiskākās ar autoceļa ekspluatāciju saistītās raksturīgās ietekmes ir trokšņa emisijas.

- 6.3.** Ņemot vērā minēto, plānošanas, novērtēšanas un projektēšanas ceļā jāpanāk, ka pārbūvētais autoceļš un ar to saistītie infrastruktūras objekti tiek integrēti esošajā dabas un cilvēku dzīves telpā pēc iespējas optimāli un ar mazākiem zaudējumiem attiecībā pret visiem vides komponentiem (tostarp neradot apgrūtinājumu, kas pārsniedz vides kvalitātes normatīvus), kā arī jānodrošina esošo infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu funkcionēšana, jā saglabā teritoriju integritāte, jānodrošina mobilitāte un teritoriju sasniedzamība un netiek pasliktināta ne dabas, ne cilvēku dzīves un apkārtējās vides kvalitāte.
- 6.4.** Papildus jau iepriekš minētajam norādāms, ka IVN procedūras veikšanas laikā, ņemot vērā Biroja, institūciju, pašvaldības un sabiedrības prasības, kopš IVN uzsākšanas Ziņojums ir vairākkārtēji papildināts, kā būtiskākais papildinājums norādāms pārstrādāts trokšņa ietekmes vērtējums, kā rezultātā sākotnēji sniegtā informācija ir pilnveidota, precizēti aprēķini. Tomēr Birojs secina, ka Ziņojuma atsevišķas sadaļas sagatavots formāli. Paredzētās darbības ietekmju vērtējuma kvantitatīvie un kvalitatīvie parametri, ar kuriem tiek pamatoti ietekmes vērtējuma secinājumi, ne visos gadījumos pievienoti Ziņojumā. Savus apsvērumus un secinājumus konkrētu ietekmes aspektu griezumā Birojs ir iekļāvis šī atzinuma turpmākajās apakšsadaļās.
- 6.5.** Izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka Paredzētās darbības radītās un summārās ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkots autoceļa A4 pārbūve, tostarp ar to saistītie alternatīvie risinājumi, sagaidāmie ietekmju veidi, to būtiskums un risinājumi ietekmes novēršanai vai samazināšanai, ja šāda Paredzētā darbība tiek akceptēta un realizēta. Saskaņā ar Ziņojumu visi būvniecības projekta tehniskie risinājumi šajā autoceļa A4 pārbūves projekta stadijā vēl nav pilnībā precizēti. Ir zināmi principiālie risinājumi, - plānotie apjomi, šķērsojumu un pieslēgumu veidi un iespējamās alternatīvas, esošais vides stāvoklis un tā sarežģītība. Ziņojumā identificēti nepieciešamie pasākumi Paredzētās darbības nodrošināšanai un ietekmes mazināšanai. Būvniecības projekta tehniskie risinājumi jau konkrētā detalizācijā izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi būs saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā akceptēto alternatīvu, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju. Ja Paredzētās darbības realizācijas gaitā tiek noteiktas izmaiņas Paredzētās darbības risinājumos (piemēram, identificējot tādu apstākļus, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus risinājumus, vai lemjot par saistīto/ pakārtoto darbību realizāciju), Ierosinātajai jā rēķinās, ka veicams šādu izmaiņu būtiskuma novērtējums un ja nepieciešams – var tikt piemērots un jāveic ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums saskaņā ar Novērtējuma likuma 3.² panta pirmās daļas 3. punktu.
- 6.6.** Birojs secina, ka Paredzētās darbības īstenošana paredzēta ievērojot normatīvo aktu saistošās prasības, tādēļ Birojam atkārtoti uz tām norādīt (un tās iekļaut savos nosacījumos) nav nepieciešams. Novērtējuma likuma 24. pants noteic - *“Ierosinātāja pienākums ir nodrošināt: 1) iesniegtās informācijas pilnīgumu un patiesumu, kā arī ziņojuma sagatavošanu atbilstoši šā likuma un citu normatīvo aktu prasībām;*

2) ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu, tai skaitā tādu risinājumu īstenošanu, kuri paredzēti, lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu un, ja iespējams, atlīdzinātu paredzētās darbības būtisko negatīvo ietekmi uz vidi”. Paredzētā darbība pieļaujama tikai nodrošinot Ziņojumā novērtēto vai labāku vides sniegumu, tostarp ievērojot Ziņojumā vērtētos un paredzētos ietekmi mazinošos pasākumus. Ņemot vērā Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu, Birojam ir tiesības noteikt papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā.

6.7. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

6.7.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.

6.7.2. Būvniecības procesa organizācijas aspekti.

6.7.3. Troksnis un vibrācija.

6.7.4. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem, augsnes kvalitāti un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem.

6.7.5. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.

6.7.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

6.7.7. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē. un ietekme uz klimatu.

6.8. Saistībā ar Paredzēto darbību realizāciju aspektiem, no kuriem varētu izrietēt būtiska negatīva ietekme uz vidi, Birojs secina:

6.8.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.

6.8.1.1. Autoceļa A4 paplašināšana radīs gan fiziskas izmaiņas, gan pārmaiņas zemju piederībā un lietošanas mērķī. Šīs pārmaiņas skars ne tikai zemi, kas atrodas zem pašas infrastruktūras, bet arī zemi ceļa nodalījuma joslā, kas ietilpst autoceļa kompleksā. Tādēļ zeme autoceļa A4 un citu ceļu nodalījuma joslā ietverama atsavināmo zemju aprēķinā. Ziņojumā ņemts vērā, ka ietekmi uz īpašumiem veido ne vien atsavināmās zemes platība, bet arī autoceļa radītā fragmentācija, ietekme uz īpašumu vērtību un attīstību.

6.8.1.2. No Paredzētās darbības risinājumiem izriet, ka gan Paredzētās darbības 1. *alternatīva*, gan 2. *alternatīva* ietekmē vienu un to pašu teritoriju salīdzināmā apjomā, jo atšķiras tikai ceļu mezglu risinājumi, trasējums (jaunās un pārbūvējamās brauktuves konfigurācijas nemainās) (Ziņojuma 38. tabula, Ziņojuma 4. pielikums). Savukārt autoceļu nodalījuma joslas, līdz ar to arī atsavināmo zemju apjoms, ir salīdzināms.

6.8.1.3. Realizējot Paredzēto darbu nekustamo īpašumu atsavināšanu būs nepieciešams veikt gan rekonstruējamās, gan jaunās brauktuves zonā. Saskaņā ar Ziņojumu, provizoriski novērtētās atsavināmo zemju platības (ieskaitot valsts un pašvaldību zemes) Paredzētās darbības 1. *alternatīvas* gadījumā ir 896 963 m², bet 2. *alternatīvas* gadījumā – 849 106 m², kas ir par 5,3 % mazāk un tiek vērtēta kā nebūtiska atšķirība. Informācija par skartajiem īpašumiem apkopota Ziņojuma 7. pielikumā, no kuras izriet, ka Paredzētās darbības 1. *alternatīvas* gadījumā tiek skarti 344 īpašumi, bet 2. *alternatīvas* gadījumā – 339 īpašumi.

- 6.8.1.4. Nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšana tiks veikta saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto. Īss pārskats par saistošajam normatīvajiem aktiem un būtiskākajiem posmiem un iespējamajiem risināmajiem jautājumiem šajā jomā sniegts Ziņojuma 5.3. nodaļā.
- 6.8.1.5. Autoceļa A4 tuvumā esošās teritorijas, ko skars plānotā autoceļa paplašināšana, galvenokārt ir lauksaimniecības, mežu un apdzīvotu vietu teritorijas. Attiecīgi tiks veikta esošo zemju transformācija no viena zemes izmantošanas veida citā un šāds ietekmes veids būs paliekošs. Kopumā Autoceļa A4 rekonstrukcija ir plānota tā, lai pēc iespējas mazāk skartu dzīvojamās un sabiedriskās ēkas. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā (neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas) – būtu jānojauc viena ēka Ropažu novada Garkalnes pagastā – kafejnīca īpašumā “*Briezes*” (kadastra Nr. 80600120001), kura atrodas jau esošā autoceļa aizsargjoslā.
- 6.8.1.6. Atšķirībā no esošās situācijas – satiksmi paredzēts organizēt veidojot šķērsojumu vietas un uzbrauktuves / nobrauktuves apvienojot vienotos divlīmeņu satiksmes mezglos. No Ziņojuma 4. pielikumā dotajiem autoceļa A4 trašu varantu rasējumiem konstatējams, ka, realizējot Paredzēto darbību, neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas, kopumā varētu tikt likvidētas 20 esošas reģistrētas nobraukt no autoceļa A4. Likvidējamās šķērsojumus paredzēts pievienot pie paralēlajiem ceļiem un vietējo ielu/ ceļu tīklu, tādējādi saglabājot iedzīvotāju iespēju šķērsot un uzbraukt/ nobraukt no autoceļa (Ziņojuma 27. -30. lpp.). Ietekme uz teritorijas fragmentāciju alternatīvu gadījumā vērtējama kā līdzvērtīga, jo, kā izriet no Ziņojuma, neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas neviens ceļš netiek izslēgts no ceļu tīkla, atšķirības ir mērojamā ceļa garums, kas veicams, lai šķērsotu vai uzbrauktu uz autoceļa.
- 6.8.1.7. Novērtēts, ka esošais autoceļš A4 jau šobrīd ir veicinājis esošo teritoriju fragmentāciju. Tādēļ, realizējot Paredzēto darbību, autoceļa un ar to saistītās infrastruktūras “*barjeras*” efekts un teritoriju fragmentācija gan saglabāsies kā paliekoša ietekme pēc autoceļa A4 pārbūves, gan arī palielināsies saistībā ar ceļa platuma pieaugumu, saistītās infrastruktūras izbūvi u.tml. Paredzēto darbību plānots realizēt vienotā koridorā arī ar dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecību (Ziņojuma 4. pielikums), dzelzceļa trasi izbūvējot autoceļa trases A pusē. Tādējādi no vienas puses tiks palielināta ietekmēto teritoriju un īpašumu platība, “*barjeras*” efekts un fragmentācija, bet no otras puses šīs ietekmes lokalizēsies ap teritoriju, kuru skars abu infrastruktūras projektu realizācija. Attiecīgi tieši un netieši skarto īpašumu un iedzīvotāju skaits būs mazāks, būs samazināta kopējā ietekme uz teritorijas fragmentāciju.
- 6.8.1.8. Ziņojumā identificēti vēl arī citas ar autoceļa pārbūvi sagaidāmas netiešas izmaiņas. Novērtēts, ka uzlabojoties infrastruktūrai, iespējamās iedzīvotāju skaita izmaiņas un tādējādi arī apdzīvojuma struktūras pieaugums skartajos novados. Līdz ar to palielināsies slodze uz apkārtējo vidi dažādos aspektos (satiksmes intensitāte, troksnis, ietekme uz dabas vērtībām u.c.), kas detālāk vērtēti tālāk šajā atzinumā. Identificēti arī ar Paredzētās darbības realizāciju saistītie pozitīvo ietekmju aspekti uz iedzīvotājiem – ātra un ērta pārvietošanās iespēja, satiksmes drošība. Ziņojumā atsevišķi sniegts Paredzētās darbības sociāli - ekonomisko ieguvumu vērtējums gan būvniecības, gan ekspluatācijas gaitā (Ziņojuma 5.1. nodaļa). Birojs atzīst, ka raugoties no vietējo iedzīvotāju perspektīvas, nozīmīgas ar autoceļa ekspluatāciju saistītās ietekmes uz sociālekonomiskajiem aspektiem ir arī Ziņojumā analizētās ietekmes uz pakalpojumu pieejamību, nodarbinātību, teritoriju sasniedzamību, kas galvenokārt saistīts ar barjeras efektu un izmaiņām esošajā infrastruktūrā un attiecīgi izmaiņām pārvietošanās maršrutos.
- 6.8.1.9. No IVN procedūras skatījuma ir būtiski pārliecināties, vai Ierosinātāja ir pilnvērtīgi apzinājusi ietekmēto ceļu tīklu un paredzējusi veidu, kā “*barjeras*” efekta un

teritoriju fragmentācijas ietekmi pēc iespējas mazināt. No Ziņojuma secināms, ka jautājums par piekļuvi īpašumiem ir vērtēts, tostarp uzklusot un iespēju robežās ņemot vērā sabiedrības priekšlikumus, plānojot tehniskos risinājumus jaunu pārvadu un publiskās lietošanas ceļu izvietojumam, lai līdz minimumam mazinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz dažādo teritoriju sasniedzamību un pakalpojumu pieejamību. Sabiedrisko apspriešanu laikā saņemtie priekšlikumi izvērtēti un izvēlētie risinājumi pamatoti un skaidroti Ziņojuma 34. un 35. tabulā. Plānotie piekļuves risinājumi abu alternatīvu gadījumā attēloti kartogrāfiskajā materiālā Ziņojuma 4. pielikumā. No Ziņojuma izriet, ka piekļuve īpašumiem un teritoriju sasniedzamība tiks risināta gan pa jau esošajiem ceļiem (ja nepieciešams, tos pārbūvējot), gan izbūvējot jaunus lokālus ceļus. Detalizētāki risinājumi tiks iekļauti būvprojektā minimālā sastāvā.

- 6.8.1.10. Novērtējis Ziņojumu un sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un argumentus, Birojs atzīst, ka ar plānotajiem risinājumiem Paredzētā darbība būtisku ietekmi uz īpašumu sasniedzamību visdrīzākais neradīs. Lai arī ne visās vietās nobrauktuves uz privātpašumiem saglabāsies nemainīgas, būs jāizmanto alternatīvi maršruti un attiecīgajās vietās ietekmes summēsies arī ar ietekmēm, ko radīs dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecība, - gan vienas, gan otras paredzētās darbības ietvaros paredzētie risinājumi izstrādāt tā, lai saglabātu iedzīvotāju mobilitāti un teritoriju sasniedzamību. Tādejādi Ierosinātajai šajā aspektā, ņemot vērā arī summāro ietekmju iespējamību, jānodrošina konsultācijas un sadarbība ar skartajām pašvaldībām un *Rail Baltica* projekta īstenotājiem, lai savstarpēji koordinētu abos plānotajos infrastruktūras projektos paredzētos risinājumus teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai, to savietojamībai un iespējamībai.
- 6.8.1.11. Papildus iepriekš minētajam norādāms, ka Birojs IVN procesa gaitā vairākkārt saņēmis arī skarto pašvaldību viedokļus²⁶ par izstrādātajām Ziņojuma redakcijām (skat. arī šī atzinuma 5.3.2.2., 5.3.2.6. un 5.3.7. apakšpunktu). Arī no pašvaldību viedokļos paustā izriet, ka risināmi jautājumi saistībā ar piekļuvi īpašumiem un infrastruktūras izveidi, kas nodrošinātu pārvietošanās iespējas paralēli Autoceļam A4 un iespēju pievienoties Autoceļam A4.
- 6.8.1.12. Atbildes uz pašvaldību viedokļiem (Salaspils novada pašvaldības 2023. gada 22. decembra vēstule Nr. ADM/1-18.2/23/4141 un Ropažu novada pašvaldības 2024. gada 18. janvāra vēstule Nr. 4.2-2/110) Ziņojuma autori snieguši Ziņojuma 34. tabulā (Ziņojuma 296. -298. lpp.). Izvērtējis sniegtās atbildes, Birojs secina, ka daļa risināmo jautājumu (piemēram, gājēju un velotransporta infrastruktūras izbūve gar paralēlajiem autoceļiem visā Paredzētās darbības teritorijā Ropažu novadā, risinājumi transporta plūsmas novirzīšanai no plānotā paralēlā ceļa caur Upesciema centru u.tml.) Ierosinātajās ieskatā ir saistīti ar pašvaldības vēlmi attīstīt savu infrastruktūru, bet nav saistāmi ar šo projektu. Ņemot vērā minēto, Birojs vērs uzmanību, ka arī šajā aspektā, Ierosinātajai jānodrošina konsultācijas ar skartajām pašvaldībām.
- 6.8.1.13. Tā kā autoceļš A4 teritorijas fragmentē jau vēsturiski, papildus ietekmes šajā aspektā Ziņojuma autori nevērtē kā būtiskas. Ziņojumā ir noteikti nepieciešamie principiālie risinājumi objektu funkcionēšanas turpināšanai un rasti jauni risinājumi teritoriju sasniedzamībai, kas gan vairākos gadījumos radīs lokālas neērtības (salīdzinot ar līdzšinējiem piekļuves risinājumiem), tomēr arī ar jaunajiem transporta maršrutiem

²⁶ Salaspils novada pašvaldības 2022. gada 31. marta vēstule Nr. ADM/10-2.1/22/787, 2022. gada 16. decembra vēstule Nr. ADM/10-2.1/22/4004, 2023. gada 27. jūlija vēstule Nr. ADM/10-3.5/23/2083 un 2023. gada 22. decembra vēstule Nr. ADM/1-18.2/23/4141 un Ropažu novada pašvaldības 2022. gada 16. decembra vēstule Nr. RN/2022/4.2-2/2760, 2023. gada 23. augusta vēstule Nr. RN/2023/4.2-2/1727 un 2024. gada 18. janvāra vēstule Nr. 4.2-2/110.

tiek nodrošināta piekļuve īpašumiem, sabiedriskajiem objektiem, kā arī nodrošināta sabiedriskā transporta tīkla un saimniecisko objektu turpmāka funkcionēšana. Vietās, kur tas novērtēts kā nepieciešams, paredzēts risināt arī gājēju un velotransporta satiksmes jautājumus. No novērtētā izriet, ka ietekmes uz īpašumiem *1. alternatīvas* un *2. alternatīvas* gadījumā ir līdzīgas. Tomēr *2. alternatīvas* gadījuma būs nepieciešama nedaudz lielāka atsavināmo teritoriju platība (skat. arī šī atzinuma 6.8.1.3. apakšpunktu), kā arī ietekme uz teritoriju sasniedzamību būs lielāka. No Ziņojuma neizriet, ka no ietekmju uz īpašumiem aspekta kādu no vērtētajām alternatīvām nebūtu iespējams realizēt. Ziņojuma autori novērtējuši, ka *1. alternatīvas* realizācija ir drošāks un ērtāks risinājums no piegulošo teritoriju sasniedzamības viedokļa, kā arī atbilstošāks neplānoti straujajam satiksmes intensitātes palielinājumam.

- 6.8.1.14. Birojs, izdodot šo atzinumu, ievēro, ka prasības saistībā ar nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšanu un atlīdzību par šādu atsavināšanu ir jau noteiktas ar normatīvajiem aktiem, tādēļ nav nepieciešams un nav lietderīgi šādas prasības atkārtot ar atzinumu par izstrādāto Ziņojumu. Ārējos normatīvajos aktos tāpat ir noteiktas arī citas prasības saistībā ar apgrūtinājumiem un aizsargjoslām, zemju lietošanas kategorijas maiņu u.c. saistītajiem jautājumiem.
- 6.8.1.15. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām ietekmēm uz teritoriju fragmentācija, izmaiņām teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamībā un ietekmē uz īpašumiem, Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumu, ar kādu Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:**
- a) **Nosakot piemērojamus mehānismus īpašumu atsavināšanai un kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.**
 - b) **Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek pilnībā izslēgts no satiksmes tīkla, bet tiek nodrošināta ar apvedceļu fragmentēto teritoriju sasniedzamība, tostarp piekļuves/ nobraukšanas iespējas uz/ no autoceļa A4, kur attiecināms – šim mērķim izbūvējot šķērsojumus un paralēlo ceļu tīklu vai sadarbībā ar vietējo pašvaldību un skarto īpašumu īpašniekiem vienojoties par alternatīviem maršrutiem. Esošo ceļu slēgšanas gadījumā attālumš līdz tuvākajām šķērsojumu vietām, ko iespējams sasniegt pa paralēlajiem piekļuves ceļiem, vai alternatīvo maršrutu garums īpašumu sasniedzamībai nedrīkst būt nesamērīgi liels un tāds, kas būtiski aprobežo piekļuves iespējas. Visi risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai jāparedz un jāiestrādā būvprojektā.**
 - c) **Ierosinātājai jākoordinē risinājumi ar *Rail Baltica* projekta īstenošanai, lai pārliecinātos, ka abos infrastruktūras projektos paredzētie risinājumi teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai ir savietojami un iespējami. Esošo ceļu slēgšanas gadījumā jāparedz risinājumi īpašumu sasniedzamībai.**

6.8.2. Būvniecības procesa organizācijas aspekti:

- 6.8.2.1. Autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas automaģistrāli un ar to saistīto objektu būvniecība un ekspluatācija radīs paliekošas izmaiņas apkārtējā vidē. Sagaidāmās ietekmes aptver divus pēc ietekmju veidiem, nozīmes, intensitātes un arī sagaidāmām

paliekošām ietekmēm atšķirīgus Paredzētās darbības posmus – būvniecības fāzi un ekspluatācijas fāzi.

- 6.8.2.2. Izvērtējis Ziņojumu Birojs konstatē, ka attiecībā uz būvniecības procesa organizāciju Ziņojumā (4. nodaļa) atspoguļota informācija, kas sniedz vispārīgu ieskatu galvenajos etapos, kas saistīti ar minētajiem Paredzētās darbības realizācijas posmiem, un to secībā, kā arī saistošajā dokumentācijā un principiālajos risinājumos, lai nodrošinātu Paredzētās darbības realizāciju un maksimāli mazinātu un/ vai saīsinātu ar būvniecības darbiem radīto traucējumu ietekmi uz apkārtējām teritorijām un to izmantošanas iespējām. Ziņojumā sniegta informācija par principiāliem ar Paredzētās darbības nodrošinājumu saistītiem tehniskajiem risinājumiem (Ziņojuma 2.4. nodaļa) un identificētas teritorijas, kur katru no konkrētajiem risinājumiem paredzēts realizēt, piemēram, jaunbūvējami ceļi, pārvadi u.tml. (Ziņojuma 4. pielikums). Savukārt Paredzēto darbību limitējošie faktori, tajā skaitā ar Aizsargjoslu likumā noteiktajiem ierobežojumiem saistītie, analizēti Ziņojuma 6.1. nodaļā. Autoceļa projektēšanas un būvniecības procesā veicamie pasākumi, lai mazinātu vai novērstu ietekmi uz vidi, norādīti Ziņojuma 6.2.1. un 6.2.3. nodaļā.
- 6.8.2.3. Kā izriet no Ziņojumā sniegtās informācijas un norādīts jau iepriekš arī šajā atzinumā, valsts nozīmes autoceļu būvniecību reglamentē Būvniecības likums un virkne Ministru kabineta noteikumu (skat. arī Ziņojuma 1.8. nodaļu), tādēļ Biroja ieskatā Ierosinātajai principiāli ir skaidri galvenie ar Paredzētās darbības nodrošināšanu saistītie automaģistrāles būvniecības posmi un tās ekspluatācijas iespējas, kas ietver atbilstību saistošajai likumdošanai, projektēšanu, saskaņošanu ar saistītajām un ietekmētajām institūcijām, komersantiem, īpašumu īpašniekiem un valdītājiem, būvprojektu izstrādi, būvniecības darbu organizēšanu, būvniecības darbus un ar tiem saistītās ietekmes, objektu nodošanu ekspluatācijā, autoceļa izmantošanu u.c. un ar tām saistītās galvenās ietekmes uz apkārtējām teritorijām, vidi, cilvēkiem, to veselību un drošību u.tml.
- 6.8.2.4. Attiecībā uz plānotās automaģistrāles būvniecības un ekspluatācijas iespējamo ietekmju vērtējumu konkrētos aspektos, piemēram, ietekme uz bioloģisko daudzveidību, hidroloģiju, vides troksni, Ziņojuma autori izvēlējušies pieeju, ka tās identificētas un vērtētas, tostarp vērtējot ietekmi mazinošus pasākumus, katram aspektam atbilstošā Ziņojuma nodaļā. Attiecīgi arī šajā atzinumā tie plašāk vērtēti, tostarp, ņemot vērā ietekmju mazinošos pasākumus, konkrētā ietekmju aspektā vērtējuma sadaļā.
- 6.8.2.5. Kopumā, vērtējot Ziņojumu un tajā aplūkotos būvniecības ietekmes aspektus, Birojs konstatē, ka IVN ietvaros tie ir identificēti un tiks ņemti vērā būvprojekta sagatavošanas stadijā un saņemot saistošajos normatīvos noteiktos saskaņojumus ar ietekmes zonā esošo infrastruktūras objektu īpašniekiem un/ vai pārvaldītājiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, Birojs neuzskata par lietderīgu šajā atzinumā izvērsti analizēt un vērtēt plānoto būvniecības procesa organizāciju un autoceļa ekspluatāciju, principiāli vērtēt plānotos Paredzētās darbības tehniskos risinājumus.
- 6.8.2.6. Ziņojumā identificētās būtiskākās ar būvniecības darbiem saistītās ietekmes uz vietējiem iedzīvotājiem ir īslaicīgi traucējumi saistībā ar būvdarbu radīto troksni, vibrācijām, kā arī traucējumi, kas saistīti ar būvniecībā iesaistītās tehnikas un autotransporta kustības ietekmi uz satiksmi, tāpat arī iespējamās īslaicīgas gaisa kvalitātes izmaiņas (piemēram, ar būvniecības putekļiem saistītie traucējumi, skat. arī šī atzinuma 6.8.7. apakšpunktu). Identificētos traucējumus pilnībā nav iespējams novērst, tomēr atbilstīgi plānojot un organizējot būvdarbu veikšanu, tos lielākoties ir iespējams ievērojami samazināt.
- 6.8.2.7. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju, Birojs norāda, ka ar Paredzētās darbības saistīto būvdarbu organizācijā jānodrošina citu specifisko ietekmju**

izvērtējumā noteikto nosacījumu izpilde, kas sniegti tālāk šajā atzinumā. Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt arī papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:

- a) Plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās risinājumus būvniecības vietā, maksimāli jāizmanto esošā un jaunbūvējamā ceļu infrastruktūra, pie nepieciešamības jau savlaicīgi veicot vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu būvniecības tehnikai nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti un nestspēju. Būvdarbi iespējami jānodrošina tādējādi, ka piekļuve būvniecības vietai tiek organizēta pa esošiem ceļiem vai sagatavoto autoceļa nodalījuma joslu.
- b) Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi, būvdarbu pilsētiņas jāizvieto ārpus citu infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, applūstošām teritorijām, īpaši aizsargājamu augu sugu un biotopu platībām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve.
- c) Būvdarbos iesaistītās tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšana jānodrošina speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargā grunti no potenciālas degvielas noplūdes.
- d) Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas tehnēs, virszemes un pazemes ūdeņos.
- e) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar attiecīgo vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst. 7.00 līdz 19.00. Būvniecības procesa laikā nepieciešamības gadījumā jāveic jaunveidojamās, pārbūvējamās autoceļa klātnes mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.
- f) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju funkcionēšanu. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir jānodrošina gan pagaidu, gan paliekošie risinājumi šo objektu funkcionēšanas nodrošināšanai, tajā skaitā pārbūve vai citi pasākumi to darbībai un aizsardzībai. Konkrētas prasības, kas piemērotas katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai, jānoteic būvprojektēšanas laikā, izstrādājot darbu organizēšanas projektu.
- g) Ja būvdarbu laikā no būvobjektiem nepieciešams izvest lieko augsni un iegūtos derīgo izrakteņus, ierosinātājam ir jāvēršas Dienestā un jāsaņem dabas resursu lietošanas atļauja un jānomaksā dabas resursu nodoklis atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam.
- h) Pēc būvdarbu pabeigšanas jānodrošina visi nepieciešamie rekultivācijas pasākumi, lai atgrieztu būvniecības laikā ietekmēto apkārtnes teritoriju ne sliktākā vides stāvoklī, kāds bija uz būvdarbu uzsākšanas brīdi. Jānodrošina, ka uzbērums, tostarp upes šķērsojuma vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

6.8.3. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem, augsnes kvalitāti un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem.

- 6.8.3.1. Izpētes teritorijas hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu raksturojums sniegts jau šī atzinuma 3.2.12. – 3.2.15. apakšpunktā. Vispārējs Izpētes teritorijas ģeoloģiskās uzbūves raksturojums sniegts jau šī atzinuma 3.2.9. apakšpunktā, teritorijas inženierģeoloģisko apstākļu raksturojums 3.2.10. apakšpunktā, bet teritorijā identificētie mūsdienu ģeoloģiskie riski aprakstīti 3.2.11. apakšpunktā.
- 6.8.3.2. Paredzētās darbības ietekmes novērtējums uz virszemes ūdensobjektu hidroloģisko režīmu novērtējums sniegts Ziņojuma 4.5. nodaļā, bet uz ūdens kvalitāti – Ziņojuma 4.9 nodaļā; ietekmes novērtējums uz hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņām – Ziņojuma 4.6. nodaļā, uz mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņām un attīstības iespējām – Ziņojuma 4.7. nodaļā un 4.8. nodaļā, bet uz augsnes kvalitātes izmaiņām – Ziņojuma 4.12. nodaļā.
- 6.8.3.3. Novērtējumā identificētās ar Paredzētās darbības realizāciju saistītās iespējamās ietekmes uz apkārtējās teritorijas hidroloģisko režīmu ir virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūdumu izmaiņas un virszemes ūdens kvalitātes izmaiņas. Ietekmes vērtējums, kas saistāms ar iespējamo hidroloģiskā režīma izmaiņu un ūdens kvalitātes izmaiņu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, tostarp zivsaimnieciskajiem resursiem sniegts šī atzinuma 6.8.4. apakšpunktā.
- 6.8.3.4. 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. Saskaņā ar novērtēto, lai novērstu ar potenciālām hidroloģiskā režīma izmaiņām saistītu nelabvēlīgu ietekmi uz apkārtējām teritorijām, tehniskā projekta stadijā jāveic atbilstoši caurteku plānošanas darbi (novietojums, diametrs, dziļums) un jāparedz teritoriju šķērsojošo meliorācijas sistēmu rekonstrukciju vai arī papildu meliorācijas sistēmu izveidošanu. Tādējādi nepasliktinot ūdensteču hidroloģisko režīmu un caurplūdumus, kā arī novēršot apkārtējo teritoriju applūšanas un pārpurvošanās riskus.
- 6.8.3.5. Realizējot Paredzētā darbību, nav pieļaujams pasliktināt esošo vides kvalitāti un radīt apkārtējo teritoriju applūšanas vai pārpurvošanās riskus. Līdz ar to nepieciešams veikt atbilstošas meliorācijas sistēmu un to elementu projektēšanas, rekonstruēšanas u.c.. darbus, lai nodrošinātu atbilstošu pārbūvējamajam autoceļam pieguļošo teritoriju funkciju. Birojs var pievienoties Ziņojumā izdarītajiem secinājumiem, ka tādejādi pārpurvošanās intensitātes pieaugums nav sagaidāms. Kā izriet no novērtējuma, atjaunojot pārbūvējamā autoceļa pieguļošās teritorijas meliorācijas sistēmas, iespējama pat pārpurvošanās intensitātes samazināšanās.
- 6.8.3.6. No Ziņojuma izriet, ka Paredzētā darbība nerada jaunus ūdensteču šķērsojumus jaunās vietās. Tiks veikta esošos tiltu un šķērsojumu pār ūdenstecēm pārbūve un/ vai nomaiņa. Attiecīgi ietekme uz šķērsojamo upju hidroloģisko režīmu netiek prognozēta, jo upju šķērsgriezums netiek mainīts (sašaurināts, padziļināts u.tml.).
- 6.8.3.7. Ziņojumā Lielās Juglas un Mazās Juglas šķērsojumu zonās identificētas plūdu riska teritorijas (skat. šī atzinuma 3.2.15. apakšpunktu, Ziņojuma 8. pielikumu). Attiecīgi Ziņojumā vērtēts, ka applūstošajās teritorijās jāievēro Aizsargjoslu likuma 37. pantā noteiktie ierobežojumi. Šie ierobežojumi vērsti uz to, lai nepieļautu ūdensobjekta piesārņojumu plūdu rezultātā, kā arī nenodarītu materiālus zaudējumus, ja šajā zonā būtu uzbūvētas būves. Atsevišķi no ierobežojumiem vērsti arī uz to, lai nepalielinātu plūdu varbūtību un applūstošās teritorijas lielumu.
- 6.8.3.8. Kā norādīts Ziņojumā Latvijā virszemes noteces ūdeņi no ārpilsētas autoceļiem tiek paštecē novadīti ceļmalas grāvjos. No tiem šie ūdeņi galvenokārt infitrējas zemē.

Līdz šim nav pētījumu, ka šāda prakse radītu kaitējumu videi, kura dēļ tā būtu jāparedz citi ūdens no autoceļa novades risinājumi. Vienlaikus Ziņojumā identificēts, ka galvenais ietekmes faktors uz virszemes ūdeņu kvalitāti ceļa izbūves rezultātā varētu būt pretapledošanas līdzekļu (sāls) izmantošana. Ziņojumā norādīts, ka pētījumā par sāls šķīduma ietekmi uz apstādījumiem Rīgas pilsētā konstatēts, ka nātrija hlorīda (NaCl) lietošana negatīvi ietekmē ielu apstādījumu augsnes struktūru un tā kļūst putekļaina. Novērtēts, ka autoceļa apstrādei ar mitrā sāls tehnoloģiju uz vienu kilometru vidēji ziemas sezonā būs nepieciešamas apmēram 3 t sāls. Vienlaikus Ziņojumā arī minēts, ka ārvalstu pētījumi liecina, ka piesārņojums ar sāli ietekmē apkārtējo teritoriju tikai dažu metru attālumā no ceļa un tādējādi nevar būtiski ietekmēt virszemes ūdeņu kvalitāti. Kā videi draudzīgāka alternatīva nātrija hlorīda izmantošanai autoceļa slīdamības samazināšanas nodrošināšanai, Ziņojumā izskatīta iespēja izmantot kalcija hlorīdu (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 4.9. nodaļā). No novērtētā izriet, ka īslaicīga ietekme uz virszemes ūdens kvalitāti bez paliekošām sekām var rasties tikai būvniecības fāzē, ja netiek ievērota laba būvniecības prakse, un tiek pieļauta grunts un citu materiālu nokļuve ūdenī.

- 6.8.3.9. No Ziņojumā novērtētā izriet, ka autoceļa 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).
- 6.8.3.10. Kopumā no novērtētā izriet, ka gruntsūdeņi Izpētes teritorijā ir relatīvi vāji aizsargāti vai arī pilnīgi neaizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma tiešas iekļūšanas tajā. Vienlaikus no novērtētā izriet, ka veicot pārbūvi atbilstoši projektam un ievērojot darbu tehnoloģiju, Paredzētā darbība neradīs nelabvēlīgu ietekmi uz gruntsūdeņu kvalitāti. Izņēmums ir neatbilstoša būvniecības darbu organizācijas, neparedzēti gadījumi vai avārijas situācijas, kad piesārņojums var nokļūt gruntsūdens horizontā. Tādēļ svarīgi visus piesardzības pasākumus ievērot ne tikai pašā būvniecības procesā uz ceļa trases, bet arī būvtechnikas un materiālu izvietošanas laukumos, kā arī paredzēt atbilstošus pasākumus avāriju situācijām (arī autoceļa ekspluatācijas gadījumā), piesārņojuma ierobežošanai un savākšanai.
- 6.8.3.11. Papildus jau minētajam identificētas vēl citas situācijas, kurās, veicot būvdarbus, jāpieiet ar īpašu rūpību, lai neradītu potenciālus piesārņojuma riskus. Proti, 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, un jāizvēlas tādi būvniecības materiāli, kas ir droši no potenciāli nelabvēlīgas pazemes ūdeņu ķīmiskā sastāva ietekmes. Tāpat jāņem vērā autoceļa A4 trases tuvumā (~ 180 m uz A no tā) identificētā potenciāli piesārņotā vieta – bijušās armijas daļas garāžas (skat. šī atzinuma 3.2.17. apakšpunktu), kurā identificēts potenciālais piesārņojuma veids - naftas produkti. Veicot būvniecības, rakšanas un grunts pārvietošanas darbus šajā teritorijā, jāņem vērā šī objekta iespējamie riski, piemēram, ja tiek konstatēta piesārņota grunts un jāparedz attiecīgi pasākumi piesārņojuma likvidēšanai. Tā kā nav novērtēts iespējamais piesārņojuma areāls, jāņem vērā, ka šajās teritorijās grunts var būt piesārņotas, līdz ar to, lai pieņemtu lēmumu par to apsaimniekošanas veidu vietās, kas atrodas tuvu piesārņotai vietai, var būt nepieciešams veikt grunts piesārņojuma testus.
- 6.8.3.12. Tā kā autoceļa trases ietekmes zonā neatrodas neviena viensētas, kuras ūdensapgādē izmanto grodu akas (skat. arī šī atzinuma 3.2.13. apakšpunktu), arī negatīva ietekme uz dzeramā ūdens kvalitāti nav sagaidāma.
- 6.8.3.13. Novērtējumā identificētās ar Paredzētās darbības realizāciju saistītās iespējamās ietekmes uz mūsdienu ģeoloģisko procesu attīstību ir pārpurvošanās procesu

aktivizēšanos vietās, kur var tikt aizšķērsota dabiskā notece, tostarp aizbērti, piegružoti vai kā citādi traucēti drenāžas apstākļi, kā arī izjauktas esošās meliorācijas sistēmas; mākslīgi izveidoto nogāžu un dabīgu pārslogoto (ja pārsniegta vai samazināta esošā noturība) nogāžu erozija; upju dinamikas izmaiņas plānotās tiltu pārbūves rezultātā.

- 6.8.3.14. Attiecībā uz iespējamu nogāžu erozijas procesu attīstību novērtēts, ka, ievērojot darbu tehnoloģiju, t.i., pareizi nostiprinot nogāzes ar augsni, betona blokiem, ierīkojot apstādījumus u.tml., erozijas procesu intensitāte nebūs nozīmīga. Nogāžu procesu novēršanai būtiski ievērot materiālu (atbilstoši struktūrai un daļiņu izmēram) dabiskos nobiruma leņķus. Attiecībā uz mākslīgi veidotām nogāzēm jāvērtē papildu nogāžu stiprināšanas pasākumu nepieciešamība, bet dabiskās stāvās nogāzēs, kurās nogāžu procesi ir aprimuši, svarīgi saglabāt apstākļus, kas nodrošina nogāžu stabilitāti (detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 115. -116. lpp.). Ziņojumā identificēts pārbūvējamā autoceļa trases posms starp Ūlupjiem un Amatniekiem, kur autoceļš piekļaujas Mazās Juglas ielejas krastiem. Saskaņā ar Ziņojumu, tehniskajā projektā ietvaros šai teritorijai nepieciešams vērtē radītās slodzes un to iespējamo ietekme uz dabīgo krasta nogāzi. Ja tiek prognozēta dabiskās nogāzes noturības pārsniegšana, nepieciešams paredzēt risinājumus nogāzes stiprināšanai, lai neveidotos noslīdeņi vai stiepes deformācijas.
- 6.8.3.15. Novērtēts, ka, rekonstruējot esošos tiltus pār Lielo Juglu un Mazo Juglu, nav sagaidāmas nopietnas mūsdienu ģeoloģisko procesu intensitātes izmaiņas, jo upes tecējums minēto šķērsojumu vietās ir lēns, bet krasti - lēzeni un apauguši. Savukārt, ņemot vērā minēto šķērsojumu vietās identificētos plūdu riskus (skat. šī atzinuma 3.2.15. apakšpunkts) un prognozējamās maksimālās ūdens līmeņus, novērtēts, ka jāveic atbilstoša uzbūruma nostiprināšana, tai skaitā būvniecības materiālu izvēle, lai infrastruktūras objekta konstrukcijas netiktu izskalotas.
- 6.8.3.16. Kā norādīts jau šajā atzinumā iepriekš (skat. 3.2.11. apakšpunktu) autoceļa A4 trases D posms izvietots karsta izplatības rajonā. Novērtēts, ka celtniecības darbu pieredze karsta skartajos rajonos norāda uz to, ka karsta process būvniecībai nav šķērslis, tomēr ar to noteikti ir jārēķinās. Saskaņā ar Ziņojumu līdz šim apskatāmās teritorijas D novēroto karsta procesu intensitāte ir relatīvi zema (it īpaši pēc Rīgas HES izbūves un ūdenskrātuves aizpildīšanās, kas ir bremsējusi karsta procesu intensitāti, jo ir izveidojušies hidroģeoloģiskie apstākļi, kas aizkavē virszemes ūdeņu un gruntsūdens pārteci uz augšdevona Salaspils horizontu) un tās ievērojama pastiprināšanās, t.sk. arī esošās trases izbūves un ekspluatācijas gaitā, nav fiksēta. Tādēļ prognozēts, ka šo procesu intensitātes pieaugums nenotiks arī trases rekonstrukcijas darbu rezultātā, jo autoceļa būves gaitā plašas un dziļas būvbedres netiek ierīkotas un stabilizēties hidroģeoloģiskais režīms pilnībā netiek izjaukts.
- 6.8.3.17. Vienlaikus, ņemot vērā identificēto ģeoloģiskā riska nogabalu, norādīts, ka rekonstruējamās trases inženierģeoloģiskajai izpētei ir jāveltī paaugstināta uzmanība. Jo īpaši ņemot vērā arī iespējamo ietekmi uz apkārtnējo teritoriju, ko var radīt ģipsakmens ieguve ģipsakmens atradnēs Salaspils novada teritorijā (atradnes "*Salaspils*" un "*Saulkalne*")²⁷. Ziņojuma novērtēts, ka autoceļa A4 pārbūves laikā

²⁷ Saskaņā ar Ziņojumu, tajā ņemts vērā, ka pārbūvējamais autoceļa A4 posms Salaspils novadā virzās gar ģipsakmens atradni "*Saulkalne*", kurā ģipsakmens ieguvei plāno SIA "*Knauf*" (Šai SIA "*Knauf*" iecerei (ģipsakmens ieguve atradnē "*Saulkalne*" ~ 74,79 ha platībā un ar derīgo izraktnu procesu saistīto nederīgo iežu atbērtņu izvietošana ~ 8,4 ha platībā) laika posmā no 2015. -2016. gadam ir veikts IVN, kura noslēgumā par sagatavoto IVN ziņojumu Birojs 2016. gada 11. jūlija izdeva atzinumu Nr. 9 "*par ģipsakmens ieguves un nederīgo iežu atbērtņu izvietošanas atradnē "Saulkalne" Salaspils novadā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*"). Tā kā depresijas piltuves veidošanās var veicināt karsta procesus, ģipsakmens ieguves iespējamā ietekme ir vērtēta jau SIA "*Knauf*" paredzētās darbības IVN ietvaros.

jāizvairās no pamatiežu atsegšanas, nav pieļaujamas darbības, kas būtiski maina hidroloģisko režīmu, vai ķīmisko vielu noplūdes pazemes ūdens horizontos, jo tās var aktivizēt iežu šķīšanu. Gadījumā, ja ģeotehniskās izpētes darbu gaitā noskaidrojas, ka karsta procesi var apdraudēt satiksmes drošību, nepieciešams veikt virkni pasākumu, lai izslēgtu karsta ietekmi. Šādā gadījumā Ziņojuma autori kā vienu no inženiertehniskajiem risinājumiem min nepārtrauktu betona plātņu pārklājumu autoceļa pamatnē, jeb tiltveida konstrukciju ierīkošanu uz pāļiem, kas balstīti stabilās gruntīs – augšdevona Pļaviņu svītas dolomītos.

- 6.8.3.18. Attiecībā uz Paredzētās darbības ietekmi uz augsnes kvalitātes izmaiņām novērtēts, ka tā var izpausties kā fizikālas izmaiņas - augsnes pārvietošana, sablīvēšanu u.tml.; kā ķīmiskas izmaiņas - ķīmisko vielu akumulācija augsnē, vienlaikus iespējams arī fizikāls piesārņojums, piemēram, ar piegružošanas ar atkritumiem u.tml.; kā izmaiņas zemes lietošanā (zemes transformācija no viena lietošanas veida citā). Detalizētāk identificētās ietekmes aprakstītas Ziņojuma 4.12. nodaļā. Šādu ietekmju novēršana mazināma ar nosacījumiem Paredzētās darbības realizācijai, kas paredz gan atbilstošu atkritumu savākšanu un apsaimniekošanu, kā arī piesārņojošo vielu nenonākšanu augsnē vai, ja tāds augsnē nonācis, pasākumus tā savākšanai.
- 6.8.3.19. Izvērtējis Ziņojumu attiecībā uz Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz pārbūvējamā autoceļa apkārtnes hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, augsnes kvalitāti un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem, Birojs secina, ka jau attiecīgajās Ziņojuma sadaļās, vērtējot iespējamās ietekmes, Ziņojuma autori līdztekus iespējamo ietekmju vērtējumam snieguši arī risinājumus un analizējuši nepieciešamos plānošanas un būvdarbu organizācijas darbus to novēršanai, kas jau aprakstīti gan augstāk šajā atzinumā, kā arī apkopotī Ziņojuma 6.2. nodaļā. Attiecīgi secināms, ka precīzi risinājumi un rīcības tiks formulēti trases tālākās izpētes, projektēšanas un būvprojektu izstrādes gaitā. Tāpat izvērtējis ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā saņemtos institūciju viedokļus par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi minētajos aspektos, Birojs secina, ka tie ir iekļauti Ziņojumā un kā nosacījumi paredzētās darbības veikšanai iekļauti gan šajā atzinuma sadaļā, gan citās šī atzinuma sadaļās (skat. nosacījums arī atzinuma sadaļās 6.12.2. un 6.12.4.).
- 6.8.3.20. Birojs kopumā secina, ka, ievērojot Ziņojumā norādītos un vispārējos nosacījumus caurteku, drenāžas un melioratīvo sistēmu, rekonstruējamo upju tiltu u.c. objektu projektēšanai, izsverot katrai situācijai piemērotākos tehniskos risinājumus, padziļināti novērtējot teritorijas inženierģeoloģiskos apstākļus un paredzot risinājumus un rīcības problēmsituāciju, sevišķi saistībā ar iespējamu karsta attīstības risku, vāju grunšu iespējamību, tostarp avārijas situāciju, gadījumā, kur attiecināms tos iestrādājot un paredzot jau būvprojekta izstrādes gaitā, nav pamata uzskatīt, ka Paredzētā darbība varētu radīt tādas ietekmes uz apkārtējo vidi, lai tās realizācija kopumā nebūtu pieļaujama.
- 6.8.3.21. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma izmaiņām, Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumu, ar kādu Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:**
 - a) **Paredzētā būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo ūdensteču un melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot katrai vietai atbilstošus tiltu konstrukciju risinājumus vai caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi. Nosakot**

nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu vietās, jāņem vērā applūšanas riska teritorijas.

- b) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms. Proti, pārprojektējot tiltus pār Lielo Juglu un Mazo Juglu pēc iespējas jāizvairās no risinājumiem, kur paredzēta tilta balstu atrašanās upju akvatorijā. Upju (Lielā Jugla, Mazā Jugla, Kivuļurga) šķērsojumu risinājumi jāizbūvē tā, lai tie neveicinātu ledus sablīvēšanos, neveicinātu applūstošo teritoriju veidošanos ne ceļa šķērsojuma vietā, ne augšpus vai lejpus upēm pieguļošajās teritorijās u.tml.
- c) Būvprojektā jāiestrādā risinājumi lietus notekūdeņu savākšanai un novadīšanai no tiltiem un divu līmeņu šķērsojumiem, paredzot iespēju avārijas gadījumā ierobežot piesārņojuma nokļūšanu ūdenstecēs.
- d) Turpmākās tehniskās projektēšanas ietvaros ir jāizstrādā un normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāsaskaņo un jārealizē meliorācijas sistēmu pārveides projekti, saņemot nosacījumus arī no attiecīgo meliorācijas sistēmu infrastruktūras īpašniekiem vai pārvaldītājiem. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu jautājumu risināšanai.
- e) Jānodrošina autoceļa A4 virszemes noteces novadgrāvju, caurteku un saistītās infrastruktūras uzturēšana un tīrīšana, nodrošinot netraucētu ūdens noteci un caurplūdi.
- f) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu virszemes ūdeņu, pazemes ūdens horizontu, augsnes un grunts piesārņošanu. Jāparedz virszemes noteces uztveršanas, savākšanas un novadīšanas no būvobjektiem tehniskais risinājums. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūkšanās, pie nepieciešamības jānodrošina to nostādīšana un novadīšana veidā, kas nozīmīgi neietekmē ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu.
- g) Būvniecības projektu izstrādes gaitā ir jānodrošina papildu izpētes darbi, tostarp ģeotehniskās izpētes darbi, lai pārliecinātos par grunšu stabilitāti visā pārbūvējamā autoceļa trasē. Sevišķa uzmanība vēršama uz posmiem, kur identificētas potenciāli nestabīlas gruntis - iespējama karsta izplatība, pārpurvotas teritorijas, kūdrainas un vājas nestspējas gruntis u.c. Kur attiecināms, jāparedz atbilstoši pasākumi potenciāli negatīvo ietekmju novēršanai.
- h) Lai novērstu risku, ka upju krastos būvniecības vai ekspluatācijas laikā var veidoties krastu noslīdeņi vai nogrūvumi, kā arī iespējama krastu izskalošanās, ja attiecināms, upju šķērsojumu vietās un autoceļa posmā, kur tas virzās paralēli Mazajai Juglai, jāparedz krastu nostiprinājumi un nogāžu nostiprināšana. Jāizvēlas tādi risinājumi, kas atstāj iespējami mazāku ietekmi uz upju hidroloģisko režīmu. Nogāžu stiprināšanas pasākumi jāparedz arī ceļa posmos, kur ceļa redzamības nodrošināšanai attiecībā pret esošo reljefu paredzēts veidot ierakumus vai uzbērumus. Nav pieļaujam augsnes un uzbērumu veidojošo materiālu ieskalošanu virszemes ūdenstecēs.

6.8.4. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.

- 6.8.4.1. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka Paredzētās darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējums veikts, izmantojot datus, kas par Izpētes teritoriju un tās apkārtni pieejami datu sistēmā “Ozols”, dabas novērojumu portālā www.dabasdati.lv, Valsts mežu dienesta (turpmāk - VMD) informācija u.c. (detalizētāka informācija par ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējumā izmantotajiem avotiem sniegta katrā attiecīgās jomas eksperta atzinumā, Ziņojuma 1. pielikumā), kā arī datus, kas iegūti gan iepriekšējā autoceļa A4 pārbūves projekta IVN gaitā tādās jomās kā ietekme uz mežu, purvu un zālāju biotopiem (Ziņojuma 1.3. pielikums), ietekmi uz ornitofaunu (Ziņojuma 1.2. pielikums), ietekmi uz Ķīvuļurgas zivsaimnieciskajiem resursiem (Ziņojuma 1.1. pielikuma pielikums), gan datus, tostarp no apsekojumiem dabā, kas iegūti šī ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā (Ziņojuma 1.4. – 1.6. pielikums).
- 6.8.4.2. Apsekojumus dabā veikuši sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificēti eksperti Gaidis Grandāns²⁸, Uldis Loļāns²⁹ (turpmāk arī - Ornitologi) un Kristīne Daudziņa³⁰ (turpmāk kopā – Sugu un biotopu eksperti), sniedzot atzinumu un papildinformāciju par paredzamo ietekmi uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, īpaši aizsargājamām augu sugām, aizsargājamiem biotopiem un ornitofaunu (Ziņojuma 1.4. un 1.4.1. pielikums). Ņemot vērā Darbības vietā un tās tiešā tuvumā konstatētos dižkokus un potenciālos dižkokus, SIA “LABIE KOKI eksperti”, reģistrācijas Nr. 40103442491 (turpmāk – Koku eksperti), atsevišķi veikusi ietekmes uz kokiem novērtējumu, sniedzot atzinumu par Paredzētās darbības ietekmi uz kokiem (Ziņojuma 1.6. pielikums).
- 6.8.4.3. Kā izriet no Ziņojuma un norādīts jau šī atzinuma 3.2.19. apakšpunktā, ņemot vērā attālumus no Darbības vietas līdz tuvākajām identificētajām ĪADT (izņemot dižkokus un to aizsargjoslas), tostarp *Natura 2000* teritorijām, nav prognozēta ar Paredzēto darbību saistīta tieša negatīva ietekme uz tām. Potenciālās ietekmes, kas saistāmas ar dabas liegumā “Kivulurga” esošajām dabas vērtībām – biotopi 91E0* *Ahuviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)* un 3260 *Upju straujtecēs un dabiski upju posmi*, analizētas tālāk šajā atzinumā (skat. 6.8.4.16. – 6.4.4.19. apakšpunktu).
- 6.8.4.4. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka identificētās ar Paredzēto darbību saistītās iespējamās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību saistāmas gan ar autoceļa A4 pārbūvi (turpmāk arī būvniecības fāze, būvniecība), gan ekspluatācijas fāzi. Tālāk šajā atzinumā sniegts vērtējums par Paredzētās darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējumu aspektos, kur prognozēta nozīmīgākā ietekme. Savukārt detalizētāka informācija par teritorijā konstatētajām dabas vērtībām, uz kurām saskaņā ar sertificētu sugu un biotopu ekspertu sniegtajiem vērtējumiem netiek prognozēta negatīva ietekme, pieejama attiecīgās jomas eksperta/-u atzinumos (Ziņojuma 1. pielikums).
- 6.8.4.5. IVN izstrādes gaitā Darbības vietas apkārtņē veikta esošo un potenciālo dižkoku apsekošana. Apsekoto koku novietojums parādīts Ziņojuma 1.6. pielikuma 7. – 18. lpp. Saskaņā ar Koku ekspertu atzinumā novērtēto (Ziņojuma 1.6. pielikums), pie esošā pārbūvējamās trases plānojuma nav iespējams saglabāt un

²⁸ Eksperta sertifikāts Nr. 061, specializācijas – biotopu grupas “meži un virsāji; zālāji; purvi” (pagarināts līdz 25.07.2026.), sugas un sugu grupas “putni” (pagarināts līdz 07.08.2024.); sugas un sugu grupas “sēnes” (derīgs līdz 26.08.2024.), sugas un sugu grupas “ķērpji” (derīgs līdz 24.03.2026.).

²⁹ Eksperta sertifikāts Nr. 059, specializācijas – biotopu grupas “meži un virsāji; purvi” (derīgs līdz 08.06.2025.), sugu grupas “putni” (derīgs līdz 20.08.2024.).

³⁰ Eksperta sertifikāts Nr. 085, specializācijas – biotopu grupas “meži un virsāji”, sugas, sugu grupas “vaskulārie augi” (pagarināts līdz 06.04.2026.).

tiks iznīcināti pieci potenciāli aizsargājami koki (Nr. 75793³¹, 75794, 75795, 75797, 75799) - parastās priedes *Pinus sylvestris*, kā arī viens aizsargājams koks (Nr. 75796), parastā priede). Savukārt no Ziņojuma 1.6. pielikuma izriet, ka aizsargājamā koka, arī parastās priedes (Nr. 75790), aizsardzības zonā un koka optimālajā sakņu aizsardzības zonā plānots izveidot ātrgaitas autoceļa A4 nodalījuma joslu, veidojot zemes līmeņa paaugstināšanu. Saskaņā ar novērtēto, neievērojot Koku ekspertu ieteiktos risinājumus zemes līmeņa paaugstināšanai, arī aizsargājamais koks (Nr. 75790) var iet bojā.

- 6.8.4.6. Norādāms, ka šajā gadījumā uz potenciāli ietekmējamiem aizsargājamiem kokiem (Nr. 75790 un 75796) attiecināmi Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumi Nr. 264 *“Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”* (turpmāk – Noteikumi Nr. 264). Noteikumu Nr. 264 44. punkts noteic darbības, kas aizliegtas aizsargājamo koku teritorijās, savukārt 46. punkts noteic, gadījumus, kad aizsargājamo koku atļauts nocirst (novākt) vai pārstādīt, ja ir saņemts kokkopja (arborista) atbilstošs rakstisks atzinums, kura nepieciešamību nosaka DAP, un ir saņemta DAP rakstiska atļauja.
- 6.8.4.7. Vienlaikus Koku eksperti savā atzinumā sniedz arī rekomendācijas īpaši aizsargājamo koku Nr. 75790 un 75796 iespējamai saglabāšanai, kā arī uzraudzībai (monitoringam):
- 6.8.4.7.1. Būvniecības darbu laikā pa dižkoku aizsardzības zonu jāizvieto nepārvietojamu žogu (~ 1,5 – 2 m augstumā). Žogu iespējams pārvietot vai kā citādi modificēt tikai sertificēta arborista uzraudzībā.
- 6.8.4.7.2. Dižkoka Nr. 75790 aizsardzības zonā un optimālajā sakņu aizsardzības zonā maksimālais pieļaujamais zemes līmeņa paaugstinājums ir 5 – 10 cm. Zemes līmeņa paaugstināšanai koka sakņu aizsardzības zonā jāizmanto gaisīgu, irdenu melnzemi (auglīga melnzeme sajaukta ar granti, smilti un šķembām), nav pieļaujams to noblietēt.
- 6.8.4.7.3. Koka Nr. 75796 saglabāšanai tiek izskatīts variants ar tā pārstādīšanu. Koku ekspertu atzinuma (Ziņojuma 1.6. pielikums) pielikumā *“Vispārējās vadlīnijas koku pārstādīšanā”* sniegtas pārstādīšanas vispārējās rekomendācijas, bet atzinuma 31. lpp. - koka potenciālās pārstādīšanas vietas. Vienlaikus Koku ekspertu atzinumā arī novērtēts, ka, ņemot vērā koka sugas īpašības, parametrus un augšanas apstākļus, koks pēc pārstādīšanas var neizdzīvot. Ja Paredzētās darbības realizēšana nav iespējama bez dižkoka Nr. 75796 nociršanas vai pārstādīšanas (projekt realizācijas gaitā vērtējama arī dižkoka Nr. 75790 saglabāšanas iespēja), lai realizētu Paredzēto darbību, Ierosinātajai būs jāsaņem Noteikumu Nr. 264 46. punktā minētā atļauja no DAP.
- 6.8.4.7.4. Nepieciešamo koku aizsardzības pasākumu uzraudzības (monitoringa) pasākumu nosacījumi detalizētāk sniegti gan Koku ekspertu atzinuma (Ziņojuma 1.6. pielikums) 2. lpp., gan pielikumā *“Vispārējās vadlīnijas koku pārstādīšanā”*.
- 6.8.4.8. Papildus jau minētajam, novērtēts, ka potenciālo dižkoku Nr. 75791, 75792, 75798 kritiskajā un/vai minimālajā sakņu aizsardzības zonās nav plānoti nekāda veida būvniecības darbi un tos nepieciešams saglabāt, ņemot vērā un būvniecības darbu laikā ievērojot Koku ekspertu atzinuma (Ziņojuma 1.6. pielikums) pielikumā *“Vispārējās rekomendācijas koku saglabāšanai būvniecības un labiekārtojumu darbu laikā”* sniegtās rekomendācijas.

³¹ Koku numerācija šeit un turpmāk saskaņā ar Koku ekspertu atzinumā (Ziņojuma 1.6. pielikums) lietoto numerāciju.

- 6.8.4.9. Kopumā no Koku ekspertu atzinumā novērtētā izriet, Paredzētās darbības ietekme uz saglabājamiem kokiem vērtējama kā nebūtiska, ja tiks ievērotas visas atzinumā minētās rekomendācijas.
- 6.8.4.10. Īpaši aizsargājamās augu sugu atradnes, kas tiks iznīcinātas vai potenciāli var tikt ietekmētas, veicot Paredzēto darbību:
- 6.8.4.10.1. Gan ceļa trases 1. variantā, gan 2. variantā izbūves gadījumā tiek šķērsotas pļavas silpures *Pulsatilla pratensis* atradnes (zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80600121320³², 80600120994 un 80600120067, Ziņojuma 1.4. pielikuma 13. pielikums). Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu atzinumā (Ziņojuma 1.4. pielikums) sniegto vērtējumu, iznīcinot minētās atradnes, prognozēta būtiska negatīva ietekme uz minētās sugas populāciju lokālā un reģionālā mērogā. Atsevišķas, mazāka mēroga pļavas silpures atradnes konstatētas arī citviet pārbūvējamā autoceļa tiešās ietekmes zonā (Ziņojuma 1.4. pielikuma 8., 10. – 13. pielikums).
- 6.8.4.10.2. No Sugu un biotopu ekspertu atzinumā novērtētā izriet, ka tādas aizsargājamo vaskulāro augu sugu kā gada staipekņa *Lycopodium annotinum*, vāļišu staipekņa *Lycopodium clavatum* un apdziras *Huperzia selago*, atradnes, kas konstatētas autoceļa A4 trases tiešā tuvumā (Ziņojuma 1.4. pielikuma 2., 4. un 12. pielikums), ir Latvijā bieži sastopamas un konkrēto atradņu potenciāla iznīcināšana neatstās uz sugu kopējo populāciju būtiski negatīvu ietekmi ne lokālā, ne reģionālā vai nacionālā mērogā.
- 6.8.4.10.3. Naktsvijoles *Platanthera* sp., kas konstatētas vairākās vietas pārbūvējamā autoceļa tiešā tuvumā ir ekoloģiski plastiskas sugas un bieži sastopamas visā Latvijas teritorijā. Arī Fuksa dzegužpirkstīte *Dactylorhiza fuchsii* ir bieži sastopama visā Latvijā. Minēto sugu atradnes konstatētas vairākās vietas pārbūvējamā autoceļa tiešā tuvumā (Ziņojuma 1.4. pielikuma 8., 9., 11. - 12. pielikums). Novērtēts, ka, realizējot Paredzēto darbību, arī konstatēto naktsvijolu atradņu potenciāla iznīcināšana, un Fuksa dzegužpirkstītes atradnes iznīcināšana un dzīvotnes (182. kvartāla 12. nogabalā, skat. arī šī atzinuma 3.2.20. punktu) kvalitātes pasliktināšana dēļ potenciāli izmainīta hidroloģiskā režīma, uz minēto sugu kopējo populācijām neatstās būtiski negatīvu ietekmi ne lokālā, ne reģionālā vai nacionālā mērogā.
- 6.8.4.10.4. Detalizētāka informācija par aizsargājamām augu sugām un to atradnēm, kuras tiks iznīcinātas un potenciāli var tikt negatīvi ietekmētas, kā arī par attiecīgo sugu aizsardzības stāvokli Latvijā sniegta Ziņojuma 1.4. pielikuma 5. un 7.3. punktā un Ziņojuma 3.5.5. un 4.13.3. nodaļā.
- 6.8.4.11. No Sugu un biotopu ekspertu atzinuma arī izriet pasākumi Paredzētās darbības negatīvās ietekmes uz aizsargājamām augu sugām mazināšanai, kas, ņemot vērā iepriekš norādīto, vērsti uz nozīmīgu pļavas silpuru atradņu saglabāšanu. Sugu un biotopu ekspertu atzinumā rekomendēts plānoto autoceļa trasi pārbīdīt ārpus konstatētajām pļavas silpures atradnēm (skat. šī atzinuma 6.8.4.10.1. apakšpunktu), tādējādi neveicot Paredzēto darbību sugas dzīvotnēs.

³²Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu atzinumā (Ziņojuma 1.4. pielikums) norādīto, pļavas silpures atradne atrodas zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 80600121079, taču minēto kadastra apzīmējumu pārbaudot Valsts zemes dienesta uzturētajā kadastra informācijas sistēmā kadastrs.lv un datu sistēmā "Ozols", īpašums ar šādu kadastra apzīmējumu netiek atrasts. Izskatījis Sugu un biotopu ekspertu atzinumam (Ziņojuma 1.4. pielikums) pievienotos pielikumus (1.4. pielikuma A4_10_pielikums_24_10_2022.pdf un A4_13_pielikums_silpurene_24_10_2022.pdf pielikums) un datu sistēmā "Ozols" pieejamo informāciju, Birojs secina, ka visticamāk Sugu un biotopu ekspertu atzinumā identificētā nekustamā īpašuma, kurā konstatētas pļavas silpuru atradnes, kuras, realizējot paredzēto darbību tiks iznīcinātas, zemes vienības kadastra apzīmējums ir Biroja atzinumā norādītais 80600121320.

Vienlaikus Sugu un biotopu eksperti norādījuši, ja nav iespējams izvairīties no Paredzētās darbības veikšanas norādītajās pļavas silpures atradnēs, pļavas silpures individuus ir iespējams saglabāt, veicot to pārstādīšanu piemērotā biotopā ārpus paredzētās darbības vietas. Nosacījumi pārstādīšanai detalizētāk izklāstīti Sugu un biotopu ekspertu atzinuma 7.3. nodaļā, 18. lpp. Norādāms, ka, lai realizētu šādu ietekmi mazinošu pasākumu, ievērojams likuma “*Sugu un biotopu aizsardzības likums*” 14. panta trešajā un ceturtajā daļā noteiktais – Ierosinātajai jāvēršas pie DAP, lai saņemtu nosacījumus šāda pasākuma realizācijai.

- 6.8.4.12. Lai gan no Ziņojum izriet, ka nav prognozēta tieša ar Paredzēto darbību saistīta ietekme uz aizsargājamās augu sugas jumstiņu gladiolas *Gladiola imbricatus* atradni mitrējā Sunīšu ezera apkārtnē (skat. šī atzinuma 3.2.20. punktu), novērtēts, ka tās saglabāšanai nepieciešams nodrošināt neizmainītu hidroloģisko režīmu mitrējā Sunīšu ezera apkārtnē, zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 80600120106. Neveicot saimniecisko darbību jumstiņu gladiolas atradnē un nodrošinot neizmainītus mitruma apstākļus, negatīva ietekme uz sugas atradni nav prognozējama.
- 6.8.4.13. Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu sniegto vērtējumu, realizējot Paredzēto darbību tiks iznīcinātas arī vairāku ES nozīmes biotopu platības. Proti, biotops 2180 *Mežainas piejūras kāpas* ~ 9,4 ha platībā, kas atbilst 0,018% no konkrētā biotopa aizņemtās platības Latvijā, biotops 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži* ~ 2,3 ha platībā, kas atbilst 0,005% no konkrētā biotopa platības Latvijā. Detalizētāka informācija par aizsargājamo biotopu platībām, kuras tiks iznīcinātas un negatīvi ietekmētas, kā arī par attiecīgo biotopu aizsardzības stāvokli Latvijā sniegta Ziņojuma 1.4. pielikuma 7.1. punktā un 14. pielikumā esošajā tabulā un Ziņojuma 4.13.1. nodaļā. No novērtētā izriet, ka iznīcināmo ES nozīmes biotopu platība un kvalitāte būtiski nesamazināsies. No Sugu un biotopu ekspertu atzinuma arī izriet ietekmi mazinošs pasākums - pēc iespējas saglabāt dabisko kāpu reljefu un bioloģiski vecās, lielu dimensiju priedes visā paredzētās darbības teritorijā, kas iekļauts arī Ziņojuma 6.2. nodaļā un ko kā nosacījumu paredzētās darbības veikšanai izvirzījusi arī DAP Vēstulē Nr. 4.9/5153/2023-N.
- 6.8.4.14. Papildus jau minētajam Sugu un biotopu eksperti savā atzinumā pārbūvējamā autoceļa trases tuvuma identificējuši arī citus aizsargājamus biotopus un snieguši vērtējumu par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz tiem. Detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 1.4. pielikuma 3. nodaļā, 7.1. nodaļā, 16. lpp 14. pielikumā esošajā tabulā.
- 6.8.4.15. Ziņojuma 39. tabulā apkopota informācija par pārbūvējamā autoceļa trases tuvumā konstatētajiem aizsargājamiem biotopiem un sagaidāmajām ietekmēm uz tiem.
- 6.8.4.16. Kā būtiskākais saistībā ar citiem identificētajiem aizsargājam biotopiem norādāms biotops 91E0* *Aluviāli meži*, kas saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu atzinuma papildinājumu (Ziņojuma 1.4.1. pielikums) konstatēts Paredzētās darbības vietas tiešā tuvumā (~ 15 m attālumā no autoceļa A4 apbraukšanas vajadzībām pārbūvējama ceļa posma, skat. arī Ziņojuma 1.4. pielikuma A4_7_pielikums_24_10_2022.pdf pielikumu) un ietilpst jaunizveidotā dabas lieguma “*Ķivuļurga*” teritorijā (zemes vienībās ar kadastra apzīmējumu 80840120197, 80840120027, 80840120025, Birojs konstatē, ka saskaņā ar datu sistēmā “*Ozols*” pieejamo informāciju arī zemes vienībās ar kadastra apzīmējumu 80840120024 un 80840120170 konstatēts biotops 91E0* *Aluviāli meži*). Realizējot Paredzēto darbību, minētajā biotopā, kas atrodas dabas lieguma “*Ķivuļurga*” teritorijā, nav paredzēta nekāda saimnieciskā darbība. Ziņojumā kā ietekmi mazinošs pasākums, norādīta nepieciešamība nodrošināt izlīdzinātu ūdens režīmu Ķivuļurgas šķērsojuma vietā, tādējādi nodrošinot izlīdzinātu ūdens režīmu (Ziņojuma

1.4. pielikuma 7.1. nodaļā, 16. lpp. un A4_14_pielikums_A4_biotopi_tabula.pdf pielikums). Attiecīgi nodrošinot minēto ietekmi mazinošo pasākumu un neveicot Paredzēto darbību minētajās biotopa 91E0* *Aluviāli meži aizņemtajās teritorijās*, negatīva ietekme uz minēto biotopu un tādejādi arī uz dabas lieguma “*Ķivuļurga*” nav prognozējama.

- 6.8.4.17. Papildus minētajam norādāms, ka šajā teritorijā, kur konstatēts biotops 91E0* *Aluviāli meži* un kas atrodas arī dabas liegumā “*Ķivuļurga*”, Ķivuļurgas posms saskaņā ar datu sistēmu “*Ozols*” atbilst īpaši aizsargājamam biotopam 3260 *Upju straujteces un dabiski upju posmi*. No novērtējuma neizriet, ka atsevišķi būtu vērtēta Paredzētās darbības ietekme uz minēto biotopa veidu.
- 6.8.4.18. Sugu un biotopu eksperti savā atzinuma un tā papildinājumā identificējuši arī potenciāli nelabvēlīgās ietekmes uz konstatētajiem aizsargājamiem biotopiem, tostarp tiem, kas konstatēti dabas liegumā “*Ķivuļurga*” - ūdens un augsnes piesārņojums vai fiziska iedarbība. Lai novērstu šādu potenciāli nelabvēlīgu ietekmi, projektēšanas un būvdarbu laikā nav pieļaujams ūdens un augsnes piesārņojums. Saistībā ar šī atzinuma iepriekšējā punktā norādīto, Birojs var izdarīt secinājumu, ka šādas potenciāli nelabvēlīgas ietekmes sagaidāmas arī uz biotopu 3260 *Upju straujteces un dabiski upju posmi* un to novēršanai ievērojami ietekmi mazinošie pasākumi, kas minēti jau šajā atzinuma punktā iepriekš.
- 6.8.4.19. Saskaņā ar novērtēto, ievērojot iepriekš minētos ietekmi mazinošos pasākumus, identificēto ES nozīmes biotopu platība un kvalitāte (izņemot tos, kuri identificēti kā iznīcināmi, realizējot Paredzēto darbību), to funkcijas un procesi, tostarp dabas lieguma “*Ķivuļurga*” teritorijā nesamazināsies. Paredzētajai darbībai netiek prognozēta būtiska ietekme uz esošajiem hidroloģiskajiem apstākļiem apkārtējā teritorijā, tajā skaitā dabas liegumā “*Ķivuļurga*”.
- 6.8.4.20. Papildus jau iepriekš minētajiem ietekmi uz aizsargājamiem biotopiem mazinošiem pasākumiem no Sugu un biotopu ekspertu atzinuma un DAP Vēstulē Nr. 4.9/5153/2023-N izvirzītajiem nosacījumiem Paredzētās darbības īstenošanai izriet arī pasākumi, kas saistīti ar melnzemes un augsnes izmantošanas ierobežojumiem gan teritorijas labiekārtošanā pēc būvdarbu pabeigšanas, gan būvdarbos un iekļauti Ziņojuma 6.2. nodaļā (detalizētāks attiecīgo pasāku apraksts sniegts Ziņojuma 305. lpp.)
- 6.8.4.21. Informācija par Darbības vietā un tās apkārtējā teritorijā sastopamo ornitofaunu sniegta jau šī atzinuma 3.2.21. punktā. No ietekmes uz Darbības vietas apkārtnes ornitofaunu novērtējuma izriet, ka:
- 6.8.4.21.1. Pamatojas uz pētījumos izdarītiem secinājumiem, kā nozīmīgākais meža biotopus apdzīvojošo īpaši aizsargājamo putnu sugu ietekmējošais faktors identificēta mežizstrāde, kuras laikā var tikt fiziski iznīcinātas putnu ligzdas un to mazuļi, vai dzīvotņu fragmentācija, kuras rezultātā samazinās piemērotas dzīvotnes platība un ligzdošanas iecirkņa kvalitāte. Arī antropogēnas izcelsmes trokšņa radītā traucējuma negatīvā ietekme.
- 6.8.4.21.2. Kontekstā ar Paredzēto darbību, novērtēts, ka veicot darbības īpaši aizsargājamo 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 platības.
- 6.8.4.21.3. Paaugstināts antropogēnas izcelsmes traucējums plānoto būvdarbu laikā un objekta ekspluatācijas laikā var lokāli negatīvi ietekmēt īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanas un barošanās apstākļus.

- 6.8.4.21.4. Tādejādi potenciāli negatīvu ietekmi uz Darbības vietā un tās apkārtnē esošām īpaši aizsargājamās putnu sugām var atstāt trases pārbūvei nepieciešamo teritoriju atmežošana un apauguma noņemšana, ar būvniecības darbiem un vēlāk arī pārbūvētā autoceļa ekspluatāciju saistītā trokšņa ietekme, kā arī citi antropogēnas izcelsmes traucējumi. Vienlaikus no novērtējuma arī izriet, ka Paredzētās darbības teritorijā ir jau esošs, augsts antropogēnas izcelsmes traucējums (tajā skaitā paaugstināts trokšņa līmenis).
- 6.8.4.22. Papildus minētajam Sugu un biotopu ekspertu atzinumā (Ziņojum 1.4. pielikums) sniegts detālāks vērtējums par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz konkrētām īpaši aizsargājamo pūčveidīgo un dzeņveidīgo putnu sugām (Ziņojuma 1.4. pielikuma 4. punkts). No tā izriet, ka, lai arī pārbūvējamā autoceļa apkārtnē novērtēta kā teritorija, kurā iespējama vai konstatēta tādu īpaši aizsargājamo putnu sugu kā apodziņa *Glaucidium passerinum*, baltmugurdzeņa *Dendrocopos leucotos*, videjā dzeņa *Dendrocopos medius*, melnās dzilnas *Dryocopus martius*, pelēkās dzilnas *Picus canus*, sila cīruļa *Lullula arborea*, somzīlītes *Remiz pendulinus*, griezes *Crex crex*, dzērves *Grus grus*, niedru lijās *Circus aeruginosus* un baltā stārķa *Ciconia ciconia* ligzdošana, kopumā novērtēts, ka Paredzētā darbība neatstāts būtisku negatīvu ietekmi uz minēto sugu ligzdošanas iespējām un/ vai barošanās apstākļiem. Pēc piesardzības principa, saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertu atzinumā norādīto, 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.
- 6.8.4.23. Paredzētās darbības ietekmes uz sikspārņu faunu novērtējumu, sniedzot atzinumu (Ziņojuma 1.5. pielikums), veicis sertificēts sikspārņu eksperts Viesturs Vintulis³³. Informācija par teritorijā sastopamajām sikspārņu sugām sniegta jau šī atzinuma 3.2.22. punktā. Sikspārņu eksperta atzinumā sniegts novērtējums par Darbības vietas un tās apkārtnes piemērotību sikspārņiem. No novērtētā izriet, ka pārbūvējamā autoceļa apkārtnē esošie priežu meži, kas izplatīti pārbūvējamā posma lielākajā daļā, ir piemērotas dzīvotnes vairākām sikspārņu sugām, kā arī var kalpot kā barošanās vietas citām sugām, kuru mītnes atrodas citur. Autoceļa A4 pārbūvējamais posms šķērso vairākas sikspārņiem potenciāli nozīmīgas ūdensteces (Lielā Juglu un Mazo Juglu), kā arī mazākas upītes vai grāvjus, no kurām nozīmīgākā ir Ķīvuļurga. Autoceļa tuvumā sikspārņiem viegli aizsniedzamā attālumā (vienas nakts laikā) ir arī vairākas citas sikspārņiem kā barošanās vietas nozīmīgas ūdenstilpes – Upesciema dīķi, Sunišu, Māšēnu un Langstiņu ezeri, kā arī Lielais Baltezers un Mazais Baltezers. Novērtēts, ka sikspārņi uz minētajām barošanās vietām var lidot, šķērsojot autoceļa trasi, vai izmantojot to kā vadlīniju dabā. Pārbūvējamā autoceļa posma Z daļā tiešā autoceļa tuvumā vai salīdzinoši netālu ir arī apbūves teritorijas galvenokārt ar privātmāju apbūvi, kas novērtētas kā potenciāli vērtīgs sikspārņu mītnu vietu rajons (Baltezers, Bergi, Upesciems un citi Pierīgas ciemi, kuru teritorijās atrastas vairākas sikspārņu kolonijas). Kopumā novērtēts, ka autoceļa A4 Z daļa (Baltezers – Mazā Jugla) šķērso teritorijas ar salīdzinoši lielu sikspārņiem piemēroto biotopu īpatsvaru.
- 6.8.4.24. Kontekstā ar Paredzēto darbību Sikspārņu eksperts savā atzinumā sniedzis vērtējumu par faktiskiem vai potenciāliem sikspārņus apdraudošiem faktoriem, kas iedalīti divās nosacītās grupās – 1) tiešā autoceļa un ar to saistītās infrastruktūras ekspluatācijas ietekme; 2) autoceļa rekonstrukcijas un ekspluatācijas ietekme uz sikspārņiem piemērotiem biotopiem (biotopu zaudējums rekonstrukcijas rezultātā un ietekme uz piegulošajiem biotopiem). No novērtētā izriet, ka galvenās ar Paredzētās darbības realizāciju saistāmās potenciālās ietekmes uz sikspārņiem ir - sikspārņiem

³³ Eksperta sertifikāts Nr. 070, specializācijas – sugas, sugu grupas “zīdītāji - sikspārņi” (sertifikāts pagarināts līdz 30.09.2025.).

potenciāli piemērotu biotopu zaudējums tiešā autoceļa tuvumā, īpaši mežos, veicot esošā autoceļa paplašināšanu un saistītās infrastruktūras izveidi; paaugstināts notriekšanas risks, īpaši – zemu lidojošajām sikspārņu sugām; papildu trokšņu piesārņojumu, kas ietekmēs gan sikspārņu iespējas baroties virs autoceļiem, gan potenciāli samazinās iespējas baroties tieši blakus esošajās teritorijās; mākslīgā apgaismojuma uzstādīšana, kas īpaši negatīvi var ietekmēt blakus teritorijas, īpaši ūdeņu tuvumā. Saskaņā ar novērtēto kopumā sagaidāms, ka autoceļš A4 pēc tā rekonstrukcijas kļūs sikspārņiem maz piemērots vai nepiemērots kā barošanās vieta, kā arī potenciāli vismaz lokāli atstās ietekmi uz blakus teritorijām. Detalizētāka informācija par sagaidāmajām ietekmēm uz sikspārņiem, realizējot Paredzēto darbību, sniegta Sikspārņu eksperta atzinuma (Ziņojuma 1.5. pielikums) 5. – 7. lpp.

- 6.8.4.25. Ņemot vērā potenciāli iespējamo ar Paredzētās darbības realizāciju saistīto negatīvo ietekmi uz sikspārņiem, Sikspārņu eksperts savā atzinumā izvirzījis nosacījumus/ rekomendācijas potenciālās ietekmes mazināšanai, kas detalizēti uzskaitītas Sikspārņu eksperta atzinuma (Ziņojuma 1.5. pielikums) 7. - 8. lpp. esošajā nodaļā “*Nosacījumi-rekomendācijas potenciālās paredzētās darbības ietekmes mazināšanai un turpmākajam monitoringam*” un galvenokārt saistīti ar specifiskiem nosacījumiem nepieciešamā apgaismojuma uzstādīšanai un sikspārņiem piemērotu un drošu šķērsojumu izveidei.
- 6.8.4.26. Papildus ietekmi mazinošiem pasākumiem Sikspārņu eksperts savā atzinumā rekomendējis veikt sikspārņu izpēti un Paredzētās darbības ietekmes monitoringu (Ziņojuma 1.5. pielikuma 8. -9. lpp.), veicot standartizētu sikspārņu aktivitātes uzskaiti ar automātiskajiem ultraskaņas ierakstītājiem gan sezonu pirms plānotās autoceļa pārbūves uzsākšanas, gan otrajā un piektajā gadā pēc rekonstrukcijas pabeigšanas.
- 6.8.4.27. Izvērtējis Ziņojumā sniegto informāciju (Ziņojuma 4.13.4., 6.2.1. un 8. nodaļa), Birojs secina, ka Ierosinātāja apņemās nodrošināt Sikspārņu eksperta atzinumā sniegtos nosacījumus-rekomendācijas Paredzētās darbības ietekmes uz sikspārņiem mazināšanai, kā arī sikspārņu monitoringu. Arī no DAP Vēstulē Nr. 4.9/5153/2023-N norādītā izriet, ka Sikspārņu eksperta atzinumā izvirzītie ietekmi uz sikspārņiem mazinošie pasākumi iekļaujami Biroja atzinumā kā nosacījumi Paredzētās darbības realizācijai.
- 6.8.4.28. Paredzētās darbības teritorijā sastopamo zīdītāju raksturojumu un atzinumu par zīdītāju pāreju risinājumiem saistībā ar plānoto autoceļa A4 posma pārbūvi (Ziņojuma 1.7. pielikums) snieguši jomas eksperti – Jurgis Šuba un Jānis Ozoliņš, kurš ir arī jomā sertificēts eksperts³⁴ (turpmāk – Zīdītāju eksperti). Paredzētās darbības ietekmes novērtējuma uz zīdītājiem ietvaros, pamatojoties uz pieejamo informāciju, vērtēta to sastopamība Darbības vietas apkārtnē (Ziņojuma 1.7. pielikuma 3. – 6. lpp.; skat. arī šī atzinuma 3.2.23. punktu) un Paredzētās darbības ietekme uz tiem galvenokārt saistībā ar sadursmju risku.
- 6.8.4.29. Kopumā novērtēts, ka Paredzētās darbības teritorijā nav augsts migrējošo dzīvnieku blīvums. Tomēr nav izslēgts, ka tādejādi teritorija var piesaistīt jaunus, mazāk pieredzējušus dzīvniekus. Novērtētā, ka esošajā situācijā uz autoceļa A4 sadursmes ar transporta līdzekļiem visbiežāk izraisa stirnas, mežacūkas un aļņi, bet, salīdzinot ar ļoti intensīvo satiksmi uz autoceļa, sadursmju skaits novērtēts kā neliels. Saskaņā ar novērtēto visbiežāk sadursmes ar dzīvniekiem konstatētas autoceļa A4 posmā Mucenieku apkārtnē, kā arī Salaspils novada teritorijā (2 – 4 km attālumā no krustojuma ar autoceļu A6). Papildus minētajam saistībā ar iespējamo ietekmi uz

³⁴ Eksperta sertifikāts Nr. 160, specializācijas – sugas, sugu grupas “zīdītāji” (sertifikāts pagarināts līdz 30.03.2025.).

īpaši aizsargājamo sugu Eirāzijas ūdru *Lutra lutra* novērtēts, ka potenciāli iespējama neliela nelabvēlīga ietekme, ņemot vērā iespējamās sadursmes ar transportlīdzekļiem.

- 6.8.4.30. Novērtēts, ka dzīvnieki biežāk šķērso ceļus, kuru braucamā daļa atrodas vienā līmenī ar tuvāko apkārtni. Tādēļ, lai nodrošinātu drošu dzīvnieku pārvietošanās iespēju pār pārbūvējamo autoceļu, veidojamas dzīvnieku pārejas jeb ekoloģiskie tilti vai ekoloģiskie tuneļi. Zīdītāju ekspertu atzinuma (Ziņojuma 1.7. pielikums) 7. -8. lpp. sniegts pārskats par ekoloģisko tiltu risinājumiem. Vērtējot potenciālās dzīvnieku pārejas, norādīts, ka, kontekstā ar Paredzēto darbību, jāņem vērā Paredzētās darbības vietas tuvumā plānoto infrastruktūras objektu – jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* trases posma būvniecību, par kura būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu Birojs 2023. gada 4. oktobrī ir izdevis atzinumu Nr. 5-04/9/2023. Ņemot vērā minēto, Birojs konstatē, ka zīdītāju ekspertu atzinumā analizēta informācija par plānotajām dzīvnieku pārejām *Rail Baltica* projektā un secināts, ka *Rail Baltica* projektā autoceļa A4 apkārtne izskatītas vairākas potenciālās dzīvnieku pārejas (ekoloģiskie tilti) (Ziņojuma 1.7. pielikuma 9. attēls).
- 6.8.4.31. Ņemot vērā minēto, Zīdītāju ekspertu atzinumā kā dzīvnieku potenciāli šķērsojumi izskatītas vietas, kur pārbūvējamais autoceļš A4 šķērso Lielo Juglu, Mazo Juglu un Ķīvuļurgu, kas ir dabiski savvaļas zīdītājdzīvnieku migrācijas koridori, lai šķērsotu lineārus šķēršļus (pārvietojoties zem tilta gar upes krastiem). Zīdītāju ekspertu atzinuma (Ziņojuma 1.7. pielikums) 8. lpp. sniegta informācija par principāliem risinājumiem dzīvnieku migrācijas koridoriem upju šķērsojumu vietās, bet 8. - 11. lpp. sniegts vērtējums par pašreizējo minēto ūdensteču šķērsojumu vietu piemērotību kā dzīvnieku migrācijas koridoriem, savukārt 11. – 13. lpp. sniegta informācija par dzīvnieku šķērsojumu risinājumiem, kas analizēti *Rail Baltica* projekta ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā. No novērtētā izriet, ka pašreizējā situācijā Lielās Juglas un Ķīvuļurgas šķērsojumi nav piemēroti kā dzīvnieku migrācijas koridori, bet Mazās Juglas šķērsojums jau esošā situācijā ir atbilstošs, lai zem tilta autoceļu varētu šķērsot stirnas un mazāki zīdītājdzīvnieki.
- 6.8.4.32. Paredzētās darbības ietvaros paredzēts pārbūvēt visus minētos ūdensteču šķērsojumus, tādejādi no novērtējuma izriet, ka pēc autoceļa pārbūves gan Lielās Juglas, gan Mazās Juglas šķērsojumi veidojami tā, lai būt piemēroti un kalpot kā dzīvnieku migrācijas koridori zem autoceļa. Vienlaikus novērtēts, ka Ķīvuļurgas šķērsojums arī pēc tā pārbūves nebūs piemērots, lai zīdītājdzīvnieki to šķērsotu gar ūdenstece krastu. Novērtēts, ka tādejādi šajā vietā pastāv risks, ka uz autoceļa brauktuves var iznākt ūdri un bebri.
- 6.8.4.33. Zīdītāju eksperti savā atzinumā snieguši arī nosacījumus (Ziņojuma 1.7. pielikumā 9. punkts) Paredzētās darbības realizācijai galvenokārt saistībā ar dzīvnieku iespējām droši šķērsot autoceļu A4, nenokļūstot uz tā un tādejādi neradot risku sadursmēm. Izvērtējis Ziņojumu (Ziņojuma 6.2.1. un 6.2.3. nodaļa), Birojs secina, ka Ierosinātāja kopumā apņemas nodrošināt zīdītāju ekspertu atzinumā norādītos pasākumus dzīvnieku šķērsojumiem, kā arī sadursmju riska novēršanai, papildus norādot, ka risinājumi paredzami sadarbībā ar *Rail Baltica* projekta īstenotājiem, iesaistot un par tehniskajiem risinājumiem konsultējoties gan ar attiecīgā jomā sertificētiem dabas ekspertiem, gan DAP.
- 6.8.4.34. Birojs arī konstatē, ka zīdītāju ekspertu atzinumā norādīts, ka saistībā ar ES nozīmes īpaši aizsargājamo plēsēju monitoringu, autoceļa A4 apsaimniekotājiem sadarbībā ar DAP un Valsts meža dienestu jānodrošina (uz autoceļa) bojāgājušo plēsēju (ūdru, vilku, lūšu un brūno lāču) ķermeņu vai to atlieku uzskaitē un nodošana zinātniskai izpētei. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs konstatē, ka minētais plēsēju monitoring pasākums ir iekļauts Ziņojuma 6.2.3. nodaļā “Pasākumi autoceļa eksploatācijas

ietekmes uz vidi mazināšanai”, nevis Ziņojuma 8. nodaļā “*Vides kvalitātes novērtēšanas monitorings*”. Vienlaikus Biroja ieskatā tas nemaina būtību, ka šāds monitoringa pasākums Ierosinātajai ir saistošs.

- 6.8.4.35. Izvērtējis Ziņojumā sniegto ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējumu, Birojs konstatē, ka ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā nav veikts ietekmes novērtējums uz sīkajiem zīdītājiem un abinieku (Programmas 3.2.11. punkts). Uz to netieši savā atsauksmē (DAP Vēstule Nr. 4.9/5153/2023-N) norādīja arī DAP, rekomendējot noteikt nosacījumu Paredzētās darbības īstenošanai, kas paredz būvprojekta izstrādes laikā veikt konsultācijas ar sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētu ekspertu par sugu grupu “rāpuļi, abinieki” un paredzēt risinājumi sīko zīdītāju/ abinieku pārejām zem ceļa vietās, kur to rekomendē eksperts. Izvērtējis Ziņojuma aktuālo redakciju, Birojs konstatē, ka Ziņojuma autori ir ņēmuši vērā DAP rekomendāciju un to kā Paredzētās darbības ietekmes uz vidi mazinošu pasākumu iekļāvuši arī Ziņojuma 6.2.1. nodaļā. Tāpat Birojs konstatē, ka zīdītāju ekspertu atzinums (Ziņojuma 1.7. pielikums) un arī Ziņojuma 4.13.6. nodaļa papildināta ar šķērsojumu risinājumu apskatu, kas piemērots sīko zīdītāju, abinieku un rāpuļu migrācijas iespējām, no *Rail Baltica* projekta ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma.
- 6.8.4.36. Izvērtējot arī DAP Vēstulē Nr. 4.9/5153/2023-N sniegtos nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai attiecībā uz ietekmes uz zīdītājiem mazināšanai, Birojs secina, ka ar Ziņojuma 6.2.1. un 6.2.3. nodaļa iekļautajiem pasākumiem, Ierosinātāja apņemas tos īstenot.
- 6.8.4.37. Ņemot vērā iepriekš minēto, lai arī Ziņojumā nav atspoguļotas visas Programmā ietvertās prasības attiecībā uz Paredzētās darbības ietekmes uz dabas vērtībām novērtējumu, Ziņojuma autori ir ņēmuši vērā DAP kā kompetentās iestādes valsts dabas aizsardzības īstenošanā, tajā skaitā sugu un biotopu aizsardzības jomā, sniegtās rekomendācijas par trūkstošo novērtējumu un nepieciešamību paredzēt piemērotus šķērsojumus arī sīkajiem zīdītājiem, abiniekiem un rāpuļiem. Tādējādi šajā gadījumā Biroja ieskatā, izvirzot iepriekš minētos nosacījumus Paredzētās darbības veikšanai, tiks kļiedētas bažas, ka šī IVN ietvaros kāds no ietekmju uz bioloģisko daudzveidību aspektiem netiks novērtēts un netiks īstenoti atbilstoši risinājumi, lai nodrošinātu Paredzētās darbības ietekmes uz sīkajiem zīdītājiem, abiniekiem un rāpuļiem mazināšanu. Ievērojot minēto, Biroja ieskatā nepastāv tādi apstākļi, kas šajā aspektā neļautu izdot atzinumu par sagatavoto Ziņojumu.
- 6.8.4.38. Sniedzot atzinumu par Paredzētās darbības ietekmi uz Lielās Juglas un Mazās Juglas zivsaimnieciskajiem resursiem (Ziņojuma 1.1. pielikums), novērtējumu veicis sertificēts eksperts Kaspar Abersons³⁵ (turpmāk – Ihtiofaunas eksperts).
- 6.8.4.39. Kā norādīts jau šī atzinuma 3.3.7. punktā, Paredzētās darbības paredz vairāku upju (Lielā Jugla, Mazā Jugla, Ķivuļurga) šķērsojumu pārbūvi. Saskaņā ar Ihtiofaunas eksperta sniegto vērtējumu, šķērsojumu pār ūdenstecēm pārbūves rezultātā sagaidāmas ietekmes, kas saistītas gan ar būvniecības, gan ekspluatācijas fāzi. Nozīmīgākie ar būvniecības fāzi saistāmie potenciāli nelabvēlīgās ietekmes faktori uz zivju faunu ir ūdens kvalitātes pazemināšanās un zivju dzīvotņu pārveidošana. Savukārt ar ekspluatācijas fāzi - tilta laiduma mestā ēnā, iespējama ūdensteču gultņu izgaismošanu diennakts tumšajā laikā, ar tilta ekspluatāciju saistītais troksnis un vibrācija. Ar būvniecības fāzi saistāmās ietekmes kopumā novērtētas kā īslaicīgas. Savukārt ilgstoša ietekme saistāma ar iespējamām izmaiņām ūdens kvalitātē galvenokārt no putekļu un neattīrīta lietus ūdens nonākšanas no tiltiem upēs.

³⁵ Eksperta sertifikāts Nr. 055, specializācijas – sugas, sugu grupas “zivis” (sertifikāts pagarināts līdz 10.03.2024.).

6.8.4.40. Ihtiofaunas eksperta savā atzinumā sniedzis ietekmju novērtējumu arī uz konkrētām zivju sugām³⁶ (Ziņojuma 1.1. pielikuma nodaļa “*Sagaidāmā ietekme*”). No novērtētā izriet:

6.8.4.40.1. Zivis, kas apvienotas otrajā grupā³⁷ un ir lēnāk tekošiem vai stāvošiem ūdeņiem raksturīgās zivis, var ietekmēt gan ūdens kvalitātes pazemināšanās, gan dzīvotņu pārveidošana. Ņemot vērā šīm sugām piemēroto dzīvotņu lielās platības un šo sugu zivju plašo izplatību pārbūves darbu ietekme uz tām būs lokāla un īslaicīga. Ārpus ar būvniecības darbiem saistītiem 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. Savukārt tiešas un netiešas nelabvēlīgās ietekmes risks palielinās zivju nārsta laikā (lielākā daļa no lēntecēm raksturīgajām zivju sugām nārsto periodā no aprīļa līdz jūnijam) un dažas nedēļas pēc tā, jo zivju ikri, kāpuri un mazuli pirmajās dzīves nedēļās parasti ir jutīgāki pret vides izmaiņām un to pārvietošanās iespēja ir ierobežota.

6.8.4.40.2. Ņemot vērā, ka pārbūvējamais autoceļš Lielo Juglu un Mazo Juglu šķērso vietās, kas novērtētas kā nozīmīgi ceļotājzivju migrācijas ceļi un migrācija starp nārsta un barošanās vietām ir ļoti nozīmīga ceļotājzivju, dzīves cikla daļa, migrācijas kavēšana var būtiski samazināt gan ceļotājzivju, kas apvienotas trešajā grupā³⁸, izplatību, gan īpatņu blīvumu. Saskaņā ar novērtēto Lielā Jugla un Mazā Jugla ir potenciāli nozīmīgākās lašveidīgo zivju dabiskās atražošanās vietas Daugavas baseinā 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. Novērtēts, ka īslaicīgo ietekmi uz ceļotājzivju migrāciju var atstāt galvenokārt tādu darbu, kas var kavēt to migrācijas norisi, veikšana (gan darbi, kuru rezultātā pazeminās ūdens kvalitāte, gan arī darbi, kas saistīti ar lielu troksni, vai kuru veikšanai nepieciešama būtiska ūdensteču gultnes izgaismošana diennakts tumšajā laikā) ceļotājzivju migrācijas laikā. Īslaicīgu ietekmi var atstāt arī dažādu pagaidu konstrukciju atrašanās ūdensteču gultnē, ja to ietekmē upēs veidojas augšupmigrējošajām zivīm grūti pārvarama spēcīga vienlaidu straume. Vienlaikus no novērtētā izriet, ka, realizējot Paredzēto darbību, nav plānota caurteku, aizsprostu vai citu zivju migrāciju būtiski kavējošu veidojumu izbūve autoceļa A4 šķērsojuma vietās pār Lielo Juglu un Mazo Juglu. Novērtēts, ka ilgstošo ietekmi uz ceļotājzivīm var atstāt galvenokārt ūdens kvalitātes pazemināšanās. kā arī tilta ekspluatācijas

³⁶ Saskaņā ar Ihtiofaunas eksperta sniegto vērtējumu - būvdarbu tieša mehāniska iedarbība, kas potenciāli saistāma galvenokārt ar zivju un nēģu ikru, kāpuru un mazuļu, kā arī zivju barības organismu izrakšanu no upes vai apbēršanu; ūdens kvalitātes pazemināšanās, kas saistāma galvenokārt ar rakšanas un līdzīgu darbu radīto uzduļķojumu, arī potenciāla naftas produktu, celtniecības ķīmikāliju vai cita veida piesārņojuma nonākšana ūdenī; upes gultņu pārveidošana rakšana darbu laikā un iespējamu pagaidu konstrukciju (uzbērumi, būvbedres u.c.) veidošana ūdensteču gultnē un to tam sekojoša minēto to demontāža

³⁷ Saskaņā ar Ihtiofaunas eksperta atzinumu (Ziņojuma 1.1. pielikuma 2. – 3. lpp.) otrajā grupā iekļautas 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.

³⁸ Saskaņā ar Ihtiofaunas eksperta atzinumu (Ziņojuma 1.5. pielikuma 3. lpp.) trešajā grupā iekļautas 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. 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.

radītā trokšņa, vibrācijas un gultnes izgaismošanas ietekme (uz ceļotājzivju migrāciju).

- 6.8.4.40.3. Lai arī šādu ietekmi izslēgt nav iespējams, norādīts, tiltu ekspluatācijas ietekme ka būtiska 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.
- 6.8.4.41. Papildus jau sniegtajam ihtiofaunas novērtējumam, no kura izriet, ka realizējot Paredzēto darbību nav sagaidām nozīmīga ietekme uz Lielās Juglas un Mazās Juglas zivsaimnieciskajiem resursiem, Ihtiofaunas eksperts savā atzinumā sniedz vērtējumu arī par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz Ķīvuļurgas zivsaimnieciskajiem resursiem, kas pamatojās uz 2023. gada 15. martā Pārtikas un drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta “BIOR” atzinumu Nr. 17-3/39 “*Zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinums par autoceļa A4 caurtekas uz Ķīvuļurgas pagarināšanu*” (Ziņojuma 1.1. pielikuma pielikums). No novērtētā izriet, ka iespējama ar Paredzēto darbību saistīta ilgstoša vai īslaicīga ietekme uz Ķīvuļurgas zivsaimnieciskajiem resursiem saistāma ar tādiem pašiem ietekmju veidiem, kā no vērtēts attiecībā uz Lielo Juglu un Mazo Juglu un norādīts jau šajā atzinumā iepriekš. Detālāka analīze par ietekmi uz Ķīvuļurgas zivsaimnieciskajām resursiem sniegta Ziņojuma 1.1. pielikuma 4. lpp. un pielikumā.
- 6.8.4.42. Ihtiofaunas eksperts savā atzinumā sniedzis arī viedokli par Paredzētās darbības iespējamās ietekme samazināšanu uz šķērsojamo ūdensteču ihtiofaunu. Ņemot vērā novērtēto, secināts, ka galvenie ilgstošo nelabvēlīgo ietekmi mazinošie pasākumi saistāmi ar šķērsojumu ietekmes samazināšanu uz ūdens kvalitāti, kā arī iespēju robežās samazinot tilta apgaismojuma spīdēšanu upē un ierobežojot tilta ekspluatācijas radītā trokšņa un vibrācijas ietekmi uz upi. Savukārt īslaicīgu nelabvēlīgu ietekmi mazinošie pasākumi galvenokārt saistāmi ar būvniecības darbu ierobežošanu šķērsojamās ūdenstecēs saldūdenszivīm un ceļotājzivīm nozīmīgos periodos, attiecīgi no aprīļa – jūnijam un no oktobra – novembrim un aprīļa – maijam.
- 6.8.4.43. Izvērtējis Ziņojuma 6.2.1. nodaļā iekļauto informāciju, Birojs secina, ka attiecībā uz Paredzētās darbības ietekmi mazinošiem pasākumiem uz šķērsojamo ūdensteču ihtiofaunu, Ziņojumā pārņemti Ihtiofaunas eksperta atzinumā norādītie ietekmes mazināšanas pasākumi, un tādejādi Ierosinātāja attiecīgi apņemas tos nodrošināt. Izvērtējot arī DAP Vēstulē Nr. 4.9/5153/2023-N sniegtos nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai attiecībā uz ietekmes uz ihtiofaunu mazināšanai, Birojs secina, ka tie saskan ar Ihtiofaunas eksperta sniegtajiem ietekmi mazinošajiem pasākumiem un attiecīgi ir iestrādāti Ziņojumā.
- 6.8.4.44. Izvērtējis Ziņojumā sniegto novērtējumu saistībā ar Paredzētās darbības ietekmi uz dabas vērtībām un bioloģisko daudzveidību, apkopojot iepriekš konstatēto un Ziņojuma vērtēšanas gaitā izteiktos viedokļus un argumentus, secināms, ka dabas vērtību aizsardzības kontekstā Paredzētās darbības ietekme dažos no ietekmju aspektiem, piemēram, aizsargājami koki, īpaši aizsargājamo biotopu platības un īpaši aizsargājamo sugu atradnes, kuru saglabāšana to esošajās vietās nav savietojama ar Paredzētās darbības realizāciju vērtētajā teritorijā, būs neatgriezeniska un paliekoša. Tāpat tiks ietekmētas arī blakus esošās teritorijas. Paredzētās darbības ietekmē var mainīties augšanas apstākļi pārbūvējamās autoceļa A4 trases un saistīto infrastruktūras objektu tiešā tuvumā esošajos biotopos, tiks fragmentēta teritorija, tostarp ietekmējot gan konstatēto biotopu un dzīvotņu viengabalainību, gan zīdītājdzīvnieku pārvietošanās iespējas u.c. Ņemot vērā novērtējuma gaitā identificētās Paredzētās darbības iespējamās negatīvās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību, aspektos, kur tas iespējams, paredzēts īstenot pasākumus ietekmes

mazināšanai, kas detalizētāk aprakstīti Ziņojuma 6.2. nodaļā, kā arī jau analizēti iepriekš šajā atzinumā pa ietekmējamo dabas vērtību grupām, tostarp kontekstā ar Ziņojuma izvērtēšanas gaitā saņemto institūciju viedokļiem un nosacījumiem Paredzētās darbības veikšanai ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspektā. No novērtētā izriet, ka, realizējot plānotos ietekmi mazinošos pasākumus uz bioloģisko daudzveidību, kopumā nevienā no ietekmju uz bioloģisko daudzveidību aspektiem nav sagaidāmas būtiska nelabvēlīga ietekme. Attiecībā uz Paredzētās darbības realizācijas alternatīvu ietekmes uz bioloģisko daudzveidību kontekstā no Ziņojuma 7.3. nodaļā sniegtā vērtējuma izriet, ka trasei pieguļošajās teritorijās sastopamo ES aizsargājamo biotopu platību zaudējums hektāros neatkarīgi no izvēlētajām alternatīvām ir vienāds. Tāpat kā norādīts jau šajā atzinumā iepriekš (skat. 6.4.4.10.1. apakšpunktu) neatkarīgi no izvēlētajām alternatīvām esošajā vietā nav iespējams saglabāt konstatētās īpaši aizsargājamās augu sugas - pļavas silpuresnes, vitālās atradnes. Attiecīgi secināms, ka ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspektā nav konstatējami Ziņojumā vērtēto alternatīvu realizāciju ierobežojoši faktori, pie nosacījuma, ka attiecībā uz aizsargājamo koku un īpaši aizsargājamo augu atradņu iznīcināšanu tiek saņemtas nepieciešamās un normatīvos noteiktās atļaujas.

6.8.4.45. Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar ietekmi uz dabas vērtībām un bioloģisko daudzveidību, Birojs uzskata, ka nepieciešams noteikt šādus nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai akcepta gadījumā:

- a) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto, tostarp būvniecības darbu plānošanas posmā paredzēto, nosacījumu ietekmju novēršanai vai samazināšanai attiecībā uz bioloģisko daudzveidību ievērošana:
 - i. tehnikas un būvniecības materiālu pagaidu novietņu izvietojums, iespēju robežās, plānojams ārpus īpaši aizsargājamo augu sugu un biotopu aizņemtajām platībām;
 - ii. pēc iespējas visā Paredzētās darbības teritorijā jāsaglabā dabisko kāpu reljefu un bioloģiski vecas, lielu dimensiju priedes;
 - iii. pārbūvējamā autoceļa un saistītās infrastruktūras objektu trases attīrīšanu no veģetācijas (koku un krūmu ciršanu) jāveic ārpus putnu ligzdošanas sezonas, laika periodā no 31. jūlija līdz 31. martam;
 - iv. plānojot ceļa pārbūvi, nepieciešams saglabāt neizmainītu hidroloģisko režīmu mitrājā Sunīšu ezera apkārtnē. Saglabājamās dabas datu sistēmā "Ozols" norādītās jumstiņu gladiolas *Gladiolus imbricatus* atradnes zemes vienībā ar kadastra apzīmējumu 806 00120 106.
- b) Jānodrošina izlīdzinātu ūdens režīmu pārbūvējamā autoceļa šķērsojuma vietā pār Ķivuļurgu, lai neradītu negatīvi ietekmi uz hidroloģisko režīmu dabas liegumā "Ķivuļurga" esošā ES nozīmes biotopa 91E0 *Aluviāli meži* aizņemtajās platībās zemes vienībās ar kadastra apzīmējumiem 80840120197, 80840120027, 80840120025, 80840120024 un 80840120170, tādejādi novēršot arī iespējamu nelabvēlīgu ietekmi uz Ķivuļurgu, tostarp tās posmu, kurā konstatēts ES nozīmes saldūdens biotops 3260 *Upju straujtecēs un dabiski upju posmi* un zivīm.
- c) Paredzētā darbība kopumā realizējama veidā, kas neatstāj negatīvu ietekmi uz dabas liegumu "Ķivuļurga" un tajā aizsargātajām dabas vērtībām, kā arī nav pretrunā ar Noteikumu Nr. 264 16. punktā noteiktajiem aizliegumiem.

- d) Ņemot vērā vairāku īpaši aizsargājamo koku (saskaņā ar Ziņojuma 1.6. pielikumā norādīto koks Nr. 75790 un 75796) atrašanos pārbūvējamās autoceļa trases tiešā tuvumā, Paredzētās darbības realizācija šajā aspektā ir pieļaujama ievērojot šādus nosacījumus:
- i. būvniecības darbu laikā pa minēto aizsargājamo koku aizsardzības zonu jāizvieto nepārvietojams žogu (~ 1,5 – 2 m augstumā). Žogu iespējams pārvietot vai kā citādi modificēt tikai sertificēta arborista uzraudzībā;
 - ii. attiecībā uz koku Nr. 75790 jānodrošina Noteikumu Nr. 264 44. punktā noteikto nosacījumu ievērošana;
 - iii. veicot darbus koka Nr. 75790 aizsardzības zonā un optimālajā sakņu aizsardzības zonā (Ziņojuma 1.6. pielikuma 7. lpp.) jānodrošina, ka maksimālais pieļaujamais zemes līmeņa paaugstinājums nepārsniedz 5 – 10 cm. Zemes līmeņa paaugstināšanai koka sakņu aizsardzības zonā jānodrošina gaisīgas, irdenas melnzemes (auglīga melnzeme sajaukta ar granti, smilti un šķembām) izmantošana, nav pieļaujama tās noblietēšana;
 - iv. attiecībā uz koku Nr. 75796 nepieciešams izskatīt tā pārstādīšanas iespēju piesaistot Eiropas Arboristu padomes sertificētu koku tehniķi vai arboristu, kas sniedz atzinumu par aizsargājamā koka pārstādīšanas iespējām un nosacījumiem, tostarp monitoringa (uzraudzības) pasākumiem, lai novērtētu pasākuma sekmes, un novērtē šāda pasākuma sekmīgas īstenošanas iespēju. Pēc minētā atzinuma saņemšanas vērtējama arī šāda pasākuma īstenošanas samērība. Lemjot par koka pārstādīšanu, jāsaņem rakstveida piekrišana no zemes īpašuma īpašnieka, kurā koku plānots pārstādīt;
 - v. Paredzēto darbību realizācija attiecībā uz koku Nr. 75796 ir pieļaujama ar nosacījumu, ka tiek saņemta DAP rakstveida atļauja saskaņā ar Noteikumu Nr. 264 46. punktā noteikto, kā arī izpildās citi minētajā pantā noteiktie kritēriji. Minētais nosacījums attiecināms arī uz koku Nr. 75790, ja projekta tālākas virzības gaitā tiek secināts, ka nav iespējams nodrošināt nosacījumu d) punkta iii. nosacījumu vai rodas citi apstākļi kuru dēļ šo koku nav iespējams saglabāt;
 - vi. jānodrošina potenciālo dižkoku Nr. 75791, 75792, 75798 saglabāšana un būvniecības darbu laikā Ziņojuma 1.6. pielikuma pielikumā “*Vispārējās rekomendācijas koku saglabāšanai būvniecības un labiekārtojumu darbu laikā*” sniegto rekomendāciju ievērošana.
- e) Jānodrošina pļavas silpureņu *Pulsatilla pratensis* atradņu, kas konstatētas zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80600121320, 80600120994 un 80600120067 (Ziņojuma 1.4. pielikuma 13. pielikums), saglabāšana plānotos ceļa pārbūves un izbūves darbus novirzot no tām vai veicot sugas īpatņu pārstādīšanas pasākumus tiem piemērotos biotopos. Lemjot par pļavas silpureņu pārstādīšanu, jāsaņem rakstveida piekrišana no zemes īpašuma īpašnieka, kurā augus plānots pārstādīt. Lai īstenotu iespējamās pļavas silpureņu pārstādīšanas pasākumus, ka arī ņemot vērā arī citu īpaši aizsargājamo vaskulāro augu sugu atradņu atrašanos pārbūvējamā autoceļa un saistītās infrastruktūras objektu trašu tiešā tuvumā (Ziņojuma 1.4. pielikuma 1. - 12. pielikums), Paredzētās darbības realizācija šajā aspektā ir pieļaujama ar nosacījumu, ka tiek saņemta DAP rakstveida atļauja saskaņā ar Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14. panta 3. punktā noteikto, kā arī izpildās citi minētajā pantā noteiktie

kritēriji.

- f) Jānodrošina invazīvo un ekspansīvo augu sugu izplatības ierobežošana:
- i. būvdarbu veikšanas gaitā identificējot teritorijas, kurās izplatītas invazīvo augu sugas, nav pieļaujama šajās teritorijās iegūtās augsnes atkārtota izmantošana būvdarbos;
 - ii. pēc būvdarbu veikšanas gan ES nozīmes biotopu aizņemtajās platībās, gan pārējā Paredzētās darbības teritorijā, kas klasificēta kā meža zeme, teritorijas labiekārtošanā nav pieļaujams izmantot auglīgas melnzemes materiālu ar zāliena piesēju.
- g) Jānodrošina Ziņojumā paredzēto vai līdzvērtīgu pasākumu ietekmes uz zīdītājiem, tostarp sikspārņiem, samazināšanai un novēršanai ievērošana:
- i. sadarbībā ar *Rail Baltica* projekta īstenotajiem paredzami risinājumi dzīvnieku pārejām, projektēšanas laikā konsultējoties ar zīdītāju sugu speciālistiem, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz dzīvnieku migrācijas iespējām un dzīvnieku migrācijas koridoriem. Tehniskie risinājumi un zīdītāju šķērsojumu vietas saskaņojami ar DAP. Kā dzīvniekiem piemērotu šķērsojumi risinājumi izskatāmi:
 - autoceļa A4 šķērsojumam/ tiltam pāri Lielajai Juglai tā pārbūves rezultātā jāklūst par piemērotu migrācijas koridoru lielajiem zīdītājiem;
 - autoceļa A4 šķērsojumam/ tiltam pāri Mazajai Juglai veiktās pārbūves rezultātā jā saglabā funkcija kā migrācijas koridoram;
 - pārbūvējamajā autoceļa A4 posmos gar mežu masīviem paredzami iezogojumi sadursmju riska ar meža dzīvniekiem samazināšanai;
 - ii. būvprojekta izstrādes laikā jāveic konsultācijas ar sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētu ekspertu par sugu grupā “*rāpuļi, abinieki*” un jāparedz risinājumi sīko zīdītāju/ abinieku pārejām zem ceļa vietās, kur to rekomendē eksperts. Tehniskie risinājumi un pāreju vietas saskaņojamas ar DAP;
 - iii. veidojot caurtekas mazajām upītēm (Kīvuļurga u.tml.) un lielākajiem novadgrāvjiem, jānodrošina, lai attālums no caurtekas griestiem līdz ūdens virsmai arī lielūdens periodā būtu vismaz 1 m, tranzīta iespēju nodrošināšanai zemu virs ūdens lidojošajām sikspārņu sugām;
 - iv. autoceļa posmos meža teritorijās vēlams veidot blīvu krūmāja sienu mežmalā trokšņa un automašīnu radītā apgaismojuma izplatīšanās samazinātu. Šāds risinājums potenciāli arī novirzītu sikspārņus lidot augstāk. Kur tas nepieciešams, vadoties no citām prasībām, pieļaujams veidot arī mākslīgos trokšņu aizsegus, kas arī nodrošinātu ceļu šķērsojošos sikspārņu novirzīšanu lielākā augstumā;
 - v. izbūvējot divstāvu pārvadus, jānodrošina, ka to tiltus sikspārņi var izmantot kā aizsegu-vadlīniju ceļu šķērsošanai – attiecīgi jānodrošina neapgaismota/noēnota zona vismaz vienā pārvada pusē;
 - vi. ja tas nav pretrunā ar satiksmes drošības nodrošināšanu un normatīvo regulējumu, ietekmes uz sikspārņiem mazināšanai jānodrošina mākslīgā apgaismojuma risinājumu izveidi, kas ietver turpmākos nosacījumus:

- tiltu un caurteku apgaismošanas no sāniem un apakšas nepieļaušanu;
 - tikai uz zemi, ceļu (un/vai gājēju ietvi u.tml., ja tādas tiek veidotas) fokusēta (vērsta) apgaismojuma izmantošanu;
 - apgaismojuma intensitātes 0 – 3 m augstumā virs ūdens virsmas saglabāšanu $\leq 0,1$ lx, kas aptuveni atbilst pilnmēness nakts dabiskajai apgaismojuma intensitātei. Īpaši nozīmīgi tas ir lielo upju, piemēram, Lielās Juglas un Mazās Juglas šķērsojumu gadījumā;
 - apgaismojumā (vietās, kur to pieļauj normatīvie akti) jāizmanto oranžā spektra gaismas, kas ir relatīvi mazāk traucējošas – ar gaismas viļņa garumu >540 nm un CCK (Correlated colour temperature) <2700 K.
 - maksimālu gaismas noplūdes blakus biotopos, īpaši mežu biotopos, novēršanu;
 - apgaismojuma lampas vēlams izvietot pēc iespējas reti, lai starp tām saglabātos tumšāki noēnoti “koridori” (vēlams - ar apgaismojuma intensitāti tuvu 0,1 lx), vai, alternatīvi – siks pārņu vairošanās laikā vasaras mēnešos (maijs, jūnijs, jūlijs) vēlams apgaismojumu izslēgt ne vēlāk kā divas stundas pēc saulrieta, saglabājot nakts lielākajā daļā dabisko apgaismojumu. Pārējos gadalaikos, sevišķi ziemā, īpaši piesardzības pasākumi attiecībā uz apgaismojumu nav nepieciešami;
 - ja iespējams, jāuzstāda uz sensoriem/releja darbināmu apgaismojumu, kurš īslaicīgi ieslēdzas tikai nepieciešamības gadījumā.
- h) Jāizvēlas upju šķērsojumu risinājumi, kas nodrošina šķērsojumu negatīvās ietekmes samazināšanu uz upju ekoloģiskajiem procesiem un vidi kopumā.
- i) Ierosinātājam ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto vai līdzvērtīgu pasākumu ietekmes uz ihtiofaunu samazināšanai un novēršanai ievērošana:
- i. autoceļa pārbūves rezultātā nav pieļaujama ūdens kvalitātes pazemināšanās autoceļa šķērsojošajās ūdenstecēs;
 - ii. periodā no aprīļa līdz jūnijam nav pieļaujams veikt darbus upju gultnē vai darbus, kas saistīti ar būtisku ūdens uzduļķojumu vai cita veida ietekmi uz ūdens kvalitāti;
 - iii. īslaicīgas nelabvēlīgās ietekmes uz ceļotājzivīm samazināšanai sugām nozīmīgākajos migrācijas periodos (oktobris – novembris un aprīlis – maijs) jānodrošina:
 - darbu, kas saistīti ar gultnes izgaismošana diennakts tumšajā laikā neveikšana;
 - darbu, kas saistīti ar būtisku troksni neveikšana;
 - darbu, kas saistīti ar ūdens uzduļķošanu vai cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz ūdens kvalitāti neveikšana;

- iv. nav pieļaujama ceļotāzivīm nozīmīgākajos migrācijas periodos (oktobris – novembris un aprīlis – maijs) sugu migrāciju potenciāli traucējošu pagaidu konstrukciju (uzbērumi, caurtekas u.c.) atrašanās ūdensteču gultnē. Arī kopumā šādu pagaidu konstrukciju veidošanas un atrašanās ūdensteču gultnē nav vēlama.
 - v. ilglaicīgās nelabvēlīgās ietekmes uz zivīm samazināšanai:
 - jānodrošina autoceļa šķērsojumu pār ūdenstecēm ietekmes mazināšana uz ūdens kvalitāti;
 - iespēju robežās nodrošināma samazināta tilta apgaismojuma spīdēšanu upēs;
 - iespēju robežās nodrošināma tilta ekspluatācijas radītā trokšņa un vibrācijas ietekmes ierobežošanu uz upēm;
 - vi. ja autoceļa pārbūves laikā nepieciešams veikt būvdarbus, kas saistīti ar pāļu izbūvi upju ūdens vidē vai tiešā to tuvumā, darbi jāveic izmantojot urbšanas metodi būtiskas vibrācijas izplatības novēršanai.
- j) Nepieciešamie monitoringa pasākumi bioloģiskās daudzveidības aspektā:
- i. jānodrošina sikspārņu monitorings saskaņā ar Sikspārņu eksperta atzinumā (Ziņojuma 1.5. pielikums) izvirzītajiem sikspārņu monitoringa nosacījumiem, tostarp veicot monitoringu gan pirms, gan pēc autoceļa pārbūves. Monitoringa plāns, tostarp atskaites sagatavošanas biežums, un pasākumi jānosaka un jāsaskaņo ar DAP. Monitorings jāveic sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu/ekspertiem. Monitoringa atskaites jāiesniedz DAP un Dienestā;
 - ii. jānodrošina monitorings autoceļa A4 ietekmes uz savvaļas dzīvnieku migrāciju novērtēšanai. Ja iespējams, monitorings īstenojams sadarbībā ar jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas *Rail Baltica*, projekta īstenotājiem. Monitoringa plāns, tostarp atskaites sagatavošanas biežums, un pasākumi jānosaka un jāsaskaņo ar DAP. Monitorings jāveic sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu/ekspertiem. Monitoringa atskaites jāiesniedz DAP un Dienestā;
 - iii. autoceļa A4 apsaimniekotājiem sadarbībā ar DAP un VMD jānodrošina uz autoceļa bojāgājušo ES nozīmes īpaši aizsargājamo plēsēju sugu monitorings.

6.8.5. Troksnis un vibrācijas.

- 6.8.5.1. Paredzētā darbība ir esoša autoceļa pārbūve pa esošo trasi (ceļš ar vienu brauktuvi tiks pārbūvēts par ceļu ar divām brauktuvenēm), tādā veidā pietuvinot esošu trokšņa avotu (ar to saprotot transporta plūsmu) dzīvojamās apbūves teritorijām. Trokšņa līmeņa izmaiņas ir viena no būtiskākajām ietekmēm, kas tiek novērota gan esošu, gan jaunizveidotu infrastruktūras objektu – ceļu tuvumā. Šādas trokšņa izpausmes intensīvas satiksmes gadījumā rada diskomfortu apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem, tādēļ troksnis ir nozīmīgs ietekmes aspekts arī Paredzētās darbības kontekstā. Troksni rada satiksme pa jau esošo autoceļu A4, ietekme turpināsies, neatkarīgi no Paredzētās darbības realizācijas (pārbūvēšanas vai nepārbūvēšanas). Tomēr Paredzētā darbība var būt arī tiešs trokšņa līmeņa pieauguma cēlonis tajās teritorijās, kurām brauktuve pietuvosies autoceļa A4 paplašināšanas dēļ. Atkarībā no attāluma kādā ceļa trase tiek virzīta gar citiem objektiem, nozīmīgs faktors var būt arī vibrācijas. Šādas trokšņa un

vibrācijas izpausmes intensīvas satiksmes gadījumā rada diskomfortu apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem, tādēļ tiek vērtētas arī Paredzētās darbības kontekstā.

- 6.8.5.2. Paredzētās darbības radīto izmaiņu novērtēšanai veikti trokšņa aprēķini un izkliedes modelēšana 2050. gadam prognozētajai satiksmes intensitātei³⁹. Modelī ņemts vērā trokšņa līmenis, ko radīs autotransporta kustība pa pārbūvēto četru joslu ātrgaitas autoceļu A4, valsts un pašvaldības autoceļiem un vilcienu kustība pa *Rail Baltica* dzelzceļu līniju. Ziņojumā vērtēts sagaidāmais trokšņa līmenis ar un bez troksni samazinošiem pasākumiem. Savukārt esošās situācijas raksturošanai izmantoti Ierosinātajās tīmekļvietnē publiskotie autoceļa A4 stratēģiskā trokšņa novērtējuma dati (informācija sagatavota 2022. gadā⁴⁰ un publiski pieejama Ierosinātajās tīmekļvietnē). Trokšņa ietekmes novērtējumu (Ziņojuma 12. pielikums, turpmāk arī – Trokšņa novērtējums) sagatavoja SIA “*R&D Akustika*” (reģistrācijas Nr. 40103100457), trokšņa izplatīšanās modelēta ar datorprogrammu “*SoundPLAN 9.0*”, kas nodrošina trokšņa rādītāju aprēķināšanu atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumiem Nr. 16 “*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 16). Vidējo meteoroloģisko rādītāju dati iegūti izmantojot Rīgas meteostacijas datus, trokšņa izplatīšanās rādītāji aprēķināti 4 m augstumā virs teritorijas. Trokšņa izkliedes modeļa ievades dati vienam no scenārijiem pievienoti Trokšņa novērtējuma pielikumā⁴¹.
- 6.8.5.3. Vides trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes nosaka Noteikumi Nr. 16, kas ņemti vērā Trokšņa ietekmes novērtējumā. Atbilstoši Noteikumu Nr. 16 2.8. punktam, uz būvdarbiem, kas saskaņoti ar vietējo pašvaldību, netiek attiecināti noteikumos noteiktie vides trokšņa robežlielumi, līdz ar to Ziņojumā nav kvantitatīvi vērtēta būvdarbu ietekme uz trokšņa līmeni Darbības vietas apkārtnē.
- 6.8.5.4. Vērtējot trokšņa ietekmi esošajā situācijā Izstrādātāja atsaukusies un Ziņojuma pielikumā pievienojusi autoceļa A4 stratēģiskā trokšņa izstrādes rezultātu kopsavilkumu un atsevišķas trokšņa izkliedes kartes. Konstatējams, ka šobrīd autoceļš A4 tiek ekspluatēts bez trokšņa mazināšanas pasākumu īstenošanas un veiktie aprēķini uzrādījuši pārsniegumus vairākos autoceļa posmos. Būtiskāk ietekmētā teritorija ir autoceļa posmā no Bergiem līdz Sunīšiem. Jāņem vērā, ka trokšņu stratēģiskās kartes ir izstrādātas, izmantojot atšķirīgu vērtēšanas pieeju un mērķi, tādēļ tās nav tieši salīdzināmas ar Ziņojumu. Tomēr trokšņu stratēģiskās kartes var būt izmantojamas, lai izdarītu vispārējus secinājumus par esošo situāciju un salīdzinātu ar Paredzētās darbības ietekmes prognozi. Ziņojumā norādīts, ka esošās situācijas vērtējums sagatavots pirms stājušies spēkā grozījumi Noteikumos Nr. 16, līdz ar to mainījušies arī kritēriji, pēc kuriem vērtējams satiksmes radītais troksnis⁴².
- 6.8.5.5. Vērtējot trokšņa ietekmi pēc pārbūves pabeigšanas, ņemts vērā, ka tiks izbūvēti jauni divlīmeņu šķērsojumi, veidosies krustojumi ar palielinātu satiksmes intensitāti, ņemti vērā kopējā ietekmes zonā esošie vietējās satiksmes ceļi/ielas, jaunbūvējamais *Rail Baltica* dzelzceļš un *Rail Baltica* Salaspils intermodālais kravu termināls. Jaunās trases asfaltbetona segums ir pieņemts vienāds ar esošo, jo konkrētais veids tiks precizēts nākamajās projektēšanas stadijās, bet esošais ir bez speciālām prettrokšņa īpašībām, līdz ar to tiek nodrošināta maksimālās piesardzības principa ievērošana.

³⁹ Satiksmes intensitātes izmaiņu prognozi sagatavoja Ierosinātāja, Ziņojuma 2. pielikumā pievienotas satiksmes intensitāšu epīras (grafiskais attēlojums), tai skaitā arī automaģistrāli šķērsojošajiem autoceļiem

⁴⁰ Stratēģiskā trokšņa novērtējuma izstrādātāja – SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” (reģistrācijas Nr. 40003374818), pieejams - <https://lvceli.lv/celu-tikls/celu-kartes/troksnu-kartes/>.

⁴¹ Pielikuma datne: 2_3_Sit_IevadesDati.pdf.

⁴² Noteikumu Nr. 16 2. pielikumā noteikto satiksmes vides trokšņa robežlielumu vērtības pievienota Ziņojuma 10. tabulā un tās attiecīgi noteiktas L_{diena} – 65 dB(A), L_{vakars} – 60 dB(A), L_{nakts} – 55 dB(A).

Šāda pieeja ļauj objektīvāk novērtēt tieši autoceļa A4 pārbūves (platums un ātrums⁴³), kā arī objektīvi pieaugošās intensitātes (izmantota prognoze 2050. gadam, skat. Trokšņa novērtējuma 1. tabulu un Ziņojuma 2. pielikuma satiksmes intensitātes epīras) radītās trokšņa līmeņa izmaiņas apkārtnes teritorijās.

- 6.8.5.6. Ziņojumā norādīts, ka salīdzinoši daudz dzīvojamo ēku atrodas autoceļa A4 aizsargjoslā (100 m no ceļa ass uz katru pusi). Ziņojuma 6. tabulā pievienots saraksts ar 43 ēkām, kuras atrodas autoceļa A4 aizsargjoslā, lielākā daļa no tām atrodas Ropažu novada Upesciemā un Amatniekos. Atbilstoši Noteikumu Nr. 16 2. pielikuma 3. piezīmē noteiktajam, aizsargjoslās gar autoceļiem un aizsargjoslās gar dzelzceļiem satiksmes vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. Tomēr minētais nenozīmē, ka mērķlieluma vērtība nav jāņem vērā, – tas ir lielums, līdz kuram esoša trokšņa emisija būtu pakāpeniski jāsamazina, to ierobežojot, un kuras sasniegšanai izstrādājami tehniski paņēmieni. Līdz ar to Ziņojumā veiktais trokšņa ietekmes mazināšanas risinājumi (prettrokšņa barjeru izvietošana) aprēķināts ar mērķi nodrošināt, lai tuvējās apbūvju teritorijās, ilgtermiņa trokšņa līmeņa rādītāji L_{diena} , L_{vakars} un L_{nakts} tiktu samazināti un nepārsniegtu Noteikumos Nr. 16 noteiktos ilgtermiņa trokšņa rādītāju robežlielumus, un/vai nepasliktinātu esošo trokšņa situāciju autoceļa ietekmes zonā⁴⁴. Saistībā ar minēto vienlaikus būtiski atzīmēt, ka, plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi, arī vietējai pašvaldībai ir jānodrošina, ka tiek ņemtas vērā plānoto satiksmes infrastruktūras objektu vietas, iespējamās trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonas, rēķinoties, ka pašreizējā situācija mainīsies, kas ņemams vērā vērtējot būvniecības ieceru pieļaujamību, nosacījumus, kā arī būvatļauju izsniegšanu.
- 6.8.5.7. Aprēķinu rezultāti vērtētajai situācijai ar prognozēto satiksmes intensitāti 2050. gadam bez prettrokšņa pasākumiem attēloti trokšņa izkļedes kartēs Trokšņa novērtējuma 5. pielikumā, kā arī papildus pievienotajās augstas izšķirtspējas kartēs Ziņojuma 12. pielikumā. Kartēs atzīmētas visas zonas ar prognozētajiem robežlielumu pārsniegumiem. Aprēķinu rezultāti, kas raksturo trokšņa rādītāju izmaiņas 14 ārpus ceļa aizsargjoslas esošajās teritorijās pievienoti Ziņojuma 24. tabulā⁴⁵. Informācija par autosatiksmes trokšņa mazināšanas barjeru parametriem apkopota Trokšņa novērtējuma 11. pielikumā, novietojums un izkļedes rezultāti parādīti Trokšņa novērtējuma 8. pielikumā.
- 6.8.5.8. Tomēr, lai arī konkrētas prettrokšņu pasākumu īstenošanas vietas attēlotas Ziņojuma grafiskajās trokšņa novērtējuma kartēs, konkrēti risinājumi un to tehniskie parametri, kas būtu piemēroti katrā no aplūkojamiem autoceļa A4 posmiem var tikt precizēti būvprojekta sagatavošanas stadijā. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā katrā no attiecīgajām teritorijām būs vērtējami jau konkrētie piemērotie prettrokšņa pasākumi⁴⁶ un to kombinācijas, tajā skaitā ņemot vērā arī kumulatīvo ietekmi

⁴³ Kā norādīts Trokšņa novērtējumā, autoceļa platums palielināsies par 16 m, atļautais braukšanas ātrums pieaugs līdz 130 km/h. Satiksmes trokšņa līmenis ir proporcionāls ātruma kvadrātam, tāpēc, būvējot ātrgaitas automaģistrāles, vienmēr un viennozīmīgi ir jārēķinās ar trokšņa līmeņa pieaugumu tuvējā apkārtnē ap ātrgaitas automaģistrāli.

⁴⁴ Ziņojumā vērtētā nepieciešamā samazinājuma panākšanai nepieciešamais B3 klases trokšņa ekrānu kopējais garums ir aptuveni 13,4 km un laukums 46 300 m². Paredzēts, ka ekrānu augstums būs 3 – 5 m atkarībā no nepieciešamā samazinājuma.

⁴⁵ Aprēķinātais trokšņa parametru pieaugums rādītājam L_{nakts} šajās teritorijās ir no aptuveni 4 līdz 23 dB(A) un atsevišķās no tām sasniedz 60 dB(A) vērtību.

⁴⁶ Barjeru efektivitātes raksturošanai visbiežāk tiek izmantoti divi galvenie tās raksturojoši parametri – skaņas absorbcijas un skaņas izolācijas spēja. Barjeras atkarībā no to skaņas absorbcijas spējas (DL_{α}) tiek iedalītas 6 klasēs, bet pēc izolācijas spējas (DL_R) – 5 klasēs. Ziņojuma modelī trokšņa samazināšanas pasākumu efektivitātes novērtēšanai izmantotas dažāda augstuma B3 (izolācijas klase) un A1 – A3 (absorbcijas klase) kategorijai atbilstošas barjeras.

veidojošos objektus. No minētā izriet, ka precīzu aprēķinu veikšana un pasākuma izvēle (varētu tikt piemēroti arī citi līdzekļi, kas prasītu mazāku finanšu ieguldījumu, piemēram, zemes uzbērumu veidošana, stādījumi, īpašas prasības ceļa segumam vai kombinēti pasākumi), arī to efektivitātes pārbaude, būs nepieciešama būvprojekta izstrādes stadijā, kas nostiprināms arī Biroja nosacījumos (Novērtējuma likuma 20. panta desmitā daļa). Šāda nosacījuma izvirzīšanu pamato arī piesardzība, jo no konkrētu pasākumu izvēles ir atkarīga trokšņa ietekmes samazināšanas efektivitāte, kas nozīmē, ka tā var būt arī zemāka par trokšņa novērtējuma nolūkos Ziņojumā šobrīd izdarītajiem pieņēmumiem. Nevar arī izslēgt situāciju, ka trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumi var būt nepieciešami lielākā skaitā teritoriju, kā Ziņojuma 12. pielikumā identificētajās vietās, jo Noteikumu Nr. 16 2. pielikuma 3.2. punkts paredz, ka *“vides trokšņa līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem novērtē teritorijā, kura ietver dzīvojamo apbūvi, kas reģistrēta Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā kā apbūves zeme vai zeme zem dzīvojamo ēku pagalmiem, kā arī 2 m attālumā no fasādes, kura ir visvairāk pakļauta trokšņa iedarbībai”*. Saprojami, ka Ziņojuma izstrādes stadijā, kuras mērķis ir nodrošināt informāciju, lai konceptuāli izlemtu par Paredzētās darbības pieļaujamību, novērtējumam neparedz tik dziļu detalizāciju.

- 6.8.5.9. Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās teritorijās, pie dzīvojamo ēku fasādēm, kur piemērojami trokšņa robežlielumi. Ņemot vērā Ziņojumā veiktā trokšņa novērtējuma rezultātus, atbilstoši kuriem vērtētajās zemes vienībās aprēķinātie trokšņa ietekmes summārie parametri tieši atbilst robežlielumu vērtībām vai ir tikai par 1 - 2 dB(A) zemāki, šajās teritorijās veicams atkārtots trokšņa ietekmes un samazināšanas pasākumu risinājumu efektivitātes novērtējums un, ja nepieciešams, precizējami izmantojamie prettrokšņa risinājumi. Biroja ieskatā noteiktajās summārā trokšņa problēmzonās Ierosinātājai jākonsultējas ar *Rail Baltica* projekta īstenotājiem un Satiksmes ministriju, lai rastu risinājumu abu infrastruktūras objektu kopējās ietekmes mazināšanai trokšņa aspektā līdz normatīviem atbilstošām robežvērtībām. Līdz ar to var uzskatīt, ka ar Ziņojumu ir vispārēji noskaidrots, kāda ir iespējamā Paredzētās darbības ietekme, t.sk. teritorijas, kur nepieciešami prettrokšņa pasākumi, tomēr nepieciešamie risinājumi ir atkārtoti jāpārbauda būvprojekta izstrādes stadijā. Līdzvērtīga prasība ir izvirzīta arī *Rail Baltica* projekta realizācijai, un atbilstoši situācijai un nenoteiktībai, kas saglabājas attiecībā uz dažādo projektu realizācijas secību, laiku (vai realizāciju vispār), – tā uzskatāma par samērīgu un pamatotu.
- 6.8.5.10. Ņemot vērā, ka pārbūvējamās automaģistrāles tuvumā ir izvietotas dažādu konstrukciju būves Ziņojuma 4.4.2. nodaļā ietverts Paredzētās darbības realizācijas (būvniecības un ekspluatācijas) radītas vibrācijas ietekmes indikatīvs novērtējums, norādot, ka Latvijas normatīvajos aktos šobrīd nav noteikts maksimālais atļautais svārstību, ko izraisa vibrācija, lielums. Atbilstoši Ziņojumam, 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 apkārtne esošās grunts sastāva un tās elastības, kā arī sezonāliem laika apstākļiem. Ziņojuma 26. tabulā apkopoti tipiskie grunts vibrācijas līmeņi, ko rada būvniecībā izmantojamo iekārtu ekspluatācija un autosatiksmē. Salīdzinot tabulā norādītos vibrācijas līmeņus ar, piemēram, Vācijas standartā DIN 4150 - 3 noteikto robežvērtību attiecībā uz 3. kategorija struktūrām un būvēm, kas īpaši jutīgas pret vibrāciju (8 mm/s), Birojs konstatē, ka Paredzētā darbība ārpus autoceļam noteiktās aizsargjoslas ne būvniecības, ne ekspluatācijas laikā pirmšķietami neradīs apdraudējumu dzīvojamām ēkām, būvēm un infrastruktūras objektiem.

- 6.8.5.11. Birojs ņem vērā, ka Ziņojumā visās identificētajās iespējamo problēmsituāciju vietās ir kopumā vērtēta vienādu tipveida, augstas efektivitātes trokšņa mazināšanas pasākumu piemērošana. Līdz ar to paredzams, ka katrā konkrētā vietā, kur ietekmes mazināšanai līdz nebūtiskam līmenim varētu tikt piemēroti arī citi līdzekļi, kas prasītu mazāku finanšu ieguldījumu, projektēšanas stadijā jāveic atkārtoti aprēķini, un piemērotākais risinājums jāpamato būvprojektā.
- 6.8.5.12. **Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama darbības akcepta gadījumā:**
- a) Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu (tajā skaitā Ziņojuma 4.4.1. nodaļā un 12 pielikumā⁴⁷ norādīto), kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu visā Ziņojumā vērtētās automaģistrāles posmā. Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas teritorijās, kur tie nepieciešami, nav pieļaujama.
 - b) Ievērojot to, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas atbildīs akceptēto alternatīvu risinājumam, izstrāde ir paredzēta turpmākās projektēšanas ietvaros, Ierosinātājam nepieciešams veikt atkārtotus trokšņa parametru aprēķinus un izklīdes modelēšanu, tostarp, lai veiktu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi un kumulatīvo ietekmi radošo objektu (piemēram, *Rail Baltica* posmu) trokšņa un citu būtisko parametru aktualizāciju atbilstoši projektēšanas laikā pieejamajai informācijai.
 - c) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana blīvi apdzīvotajās teritorijās pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas periodā (no plkst. 7.00 līdz 19.00).

6.8.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

- 6.8.6.1. Ziņojumā, kā arī jau šī atzinuma 3.2.25. un 3.2.26. punktā ir iekļauta informācija un vērtējums par Darbības vietas apkārtnes ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu. Tāpat Ziņojumā (Ziņojuma 4.14. nodaļa) iekļauts vērtējums par Paredzētās darbības sagaidāmo ietekmi uz identificētajām vērtībām minētajā aspektā.
- 6.8.6.2. Ņemot vērā, ka Paredzētā darbība ir jau esoša autoceļa pārbūve un autoceļš kā infrastruktūras objekts jau ietekmē esošo apkārtnes ainavu, no Ziņojumā novērtētā izriet, ka, realizējot Paredzēto darbību, nedaudz palielināsies transporta plūsma un tās vizuālās klātesamības radītā ietekme uz ainavu. Tomēr, ņemot vērā, ka autoceļš A4 ir esošs un jau šobrīd tas ir transporta plūsmas noslogots – tā paplašināšana būtiskas izmaiņas ainavā neradīs. Kā papildu elementi ainavā parādīsies ar autoceļa A4 pārbūvi saistītie paralēlie ceļi vai ceļu mezgli, nožogojumi, arī prettrokšņu sienas. Saskaņā ar Ziņojumu drošību garantējošo ceļmalas nožogojumu risinājumi būtu jāveido saskaņā ar ainavas arhitektūras principiem.
- 6.8.6.3. Autoceļa A4 tiešā tuvumā un nelielā attālumā no tā atrodas ar Pirmā pasaules kara un Latvijas atbrīvošanas cīņu notikumiem saistītas piemiņas vietas (Ziņojuma 3.6. nodaļa un Ziņojuma 10. pielikums), tādēļ, atbilstoši Ziņojumam, pārbūves darbus vēlams saskaņot ar Latvijas Brāļu kapu komiteju. Tāpat, ņemot vērā, ka

⁴⁷ Prettrokšņa modelis/ kartes skatāmi Ziņojuma 12. pielikumā esošā faila *Trokšņa novērtējums* 8. pielikumā un Ziņojuma 12. pielikumā esošajā failā *Trokšņa ekrāni_450x1200_ok.pdf*; trokšņa ekrānu tehniskie parametri – 12. pielikuma esošā faila *Trokšņa novērtējums* 11. pielikumā.

autoceļa apkārtnē saistāma ar Pirmā pasaules kara laika kaujām, nav izslēgts, ka būvdarbu laikā iespējama kritušo karavīru mirstīgo atlieku atrašana un/ vai sprādzienbīstamu priekšmetu atrašana. Tādejādi, realizējot Paredzēto darbību, nepieciešamas paredzēt pasākumus gadījumiem, ja tiktu atklātas kādas no iepriekš minētajām kara laika liecībām.

- 6.8.6.4. Papildu Paredzētās darbības ietekmes vērtējumam uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu, Ziņojuma 4.14. nodaļā vērtēta arī Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz tūrismu un rekreācijas resursiem. No novērtēta izriet, ka pārbūvējamā autoceļa A4 apkārtnē trūkst tūrismam piemērotu mērķu - pievilcīgu ainavu, kas būtu bagātinātas ar peldvietām vai citām rekreācijas iespējām u.tml. Tādēļ kopumā šajā aspektā novērtēts, ka Paredzētā darbība būtiski neietekmēs autoceļa A4 apkārtnē esošā mazattīstītā tūrisma darbību un rekreācijas resursus.
- 6.8.6.5. Novērtējis Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopoto informāciju, Birojs secina, ka Paredzētā darbība izmainīs ainavu, ietekme būs paliekoša. Tomēr Darbības vietā lielākoties nav augstvērtīgas pret pārmaiņām jutīgas un aizsargājamās ainavas. Tāpat sagaidāmās pārmaiņas ainavā, ņemot vērā, ka Paredzētā darbība ir esoša autoceļa pārbūve, kopumā nav vērtējamas kā būtiskas. No Ziņojuma tāpat kopumā neizriet, ka Paredzētā darbība varētu radīt negatīvu ietekmi uz kultūrvēsturiskiem objektiem. Vienlaikus potenciāli ir iespējama kultūrvēsturisku liecību atrašanas iespējamība, veicot būvdarbus, tādejādi, realizējot Paredzēto darbību, ir jāparedz arī atbilstošas rīcības.
- 6.8.6.6. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām ietekmēm uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu, Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumu, ar kādu Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:**
- a) Plānojot būvdarbus, jānodrošina kultūrvēsturiski nozīmīgu liecību saglabāšana teritorijās, kas atrodas līdzās būvniecības darbu zonai, bet tieši netiek skartas.
 - b) Pirms būvdarbu uzsākšanas jānodrošina konsultācijas ar Brāļu kapu komiteju⁴⁸ par iespējamiem būvniecības darbu organizācijas nosacījumiem zonās, kur identificētas ar Pirmā pasaules kara un Latvijas atbrīvošanas cīņu notikumiem saistītas piemiņas vietas, kas attēlotas Ziņojuma 10. pielikumā. Nepieciešamības gadījumā nosacījumi iestrādājami būvprojektā.
 - c) Pirms būvdarbu uzsākšanas jānodrošina konsultācijas ar NKMP par iespējamiem būvniecības darbu organizācijas nosacījumiem arheoloģiskās uzraudzības un kultūrvēsturiskā mantojuma jomā vismaz autoceļa A4 posmam no Suniņiem līdz Avotiem saistībā ar identificētajiem mākslīgas izcelsmes uzkalniņiem (iespējamiem arheoloģiski nozīmīgiem objektiem - senās kokogļu ieguves vietas vai senkapu uzkalniņi), kas nepieciešamības gadījumā iestrādājami būvprojektā.
 - d) Kultūras mantojuma un arheoloģisko vērtību saglabāšanai savlaicīgi jāparedz un jāieplāno pasākumi un nosacījumi rīcībām gadījumos, ja tiek atklātas vēstures liecības vai apbedījumi būvdarbu īstenošanas laikā.
 - e) Savlaicīgi jāparedz un jāieplāno pasākumi un nosacījumi rīcībām gadījumos, ja tiek atklātas karavīru mirstīgās atliekas un sprādzienbīstami priekšmeti būvdarbu īstenošanas laikā.

⁴⁸ Biedrība "Brāļu kapu komiteja", reģ. Nr. 40008004852.

- f) Izvēloties Paredzētās darbības realizācijai piemērotus drošību garantējošos celmalas nožogojumu risinājumus un trokšņa izplatību ierobežojošos risinājumus, pēc iespējas jāapsver arī to iekļaušanās ainavā, ciktāl tas nenonāk pretrunā ar šādu pasākumu mērķi un nodrošina nepieciešamos drošības pasākumus un trokšņu līmeņu samazināšanu.**

6.8.7. Gaisu piesārņojošo vielu emisija, izmaiņas gaisa kvalitātē.

- 6.8.7.1. Viens no nozīmīgiem piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to pasākumu nodrošināšana gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoma un siltumnīcefekta gāzu emisiju (turpmāk – SEG) emisiju, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan Eiropas Savienības, gan Latvijas līmenī. Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā autoceļš A4 tiks pārbūvēts par ātrgaitas automaģistrāli, tomēr norādāms, ka darbība pati par sevi nebūs nozīmīgs gaisu piesārņojošo vielu un SEG iemesls⁴⁹. Paredzētā darbība plānota, lai risinātu jau esošas satiksmes jautājumus un iespējami līdzsvarotu ar tiem saistīto ietekmi. Jāņem vērā, ka tad, ja netiek īstenota autoceļu tīkla uzlabošana, satiksmes intensitātes pieaugums var novest pie gaisa kvalitātes pasliktināšanās – lēnākas satiksmes plūsmas un sastrēgumu pieauguma, kas ir iemels lielākam autotransporta emisiju daudzumam. Ar Paredzēto darbību saistītas autoceļa būvniecības posmā radītās emisijas, taču Ziņojumā tās nav vērtētas. Ņemot vērā, ka atbilstoši Ziņojumā norādītajam, būvniecības darbus paredzēts veikt 2 – 3 gadu periodā pakāpeniski pārbūvējot automaģistrāli aptuveni 18 km garā posmā, ar būvniecību saistāmās izmaiņas gaisa kvalitātē vērtējamas kā īslaicīgas un pārejošas.
- 6.8.7.2. Esošās situācijas gaisa kvalitātes vērtējumam Ziņojuma 3.1.4. nodaļā Izstrādātāja izmantojusi SIA “*Vides Eksperti*” (reģistrācijas Nr. 40003820612) 2018. gada IVN Ziņojumā sagatavoto informāciju, kā arī Atzinuma Nr. 5-04/16 secinājumus. 2018. gada IVN Ziņojuma vajadzībām saņemtās LVĢMC izziņas un kartogrāfiskais materiāls pievienots Ziņojuma 13. un 14. pielikumā.
- 6.8.7.3. Ziņojumam pievienotais esošais gaisa kvalitātes vērtējums uzskatāms par provizorisks, tā sagatavošanā izmantoti LVĢMC rīcībā esošie 2017. gada rūpniecisko objektu radīto emisiju rādītāji un meteoroloģiskā informācija, kā arī 2017. gadā Ierosinātās sagatavotā prognoze par satiksmes intensitāti pa autoceļu A4 2025. gadam. Izstrādātāja konstatējusi, ka 2018. gada IVN Ziņojumā esošajā vērtējumā un Ziņojumā pārpublicētās 9. tabulas “*Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultāti un to novērtējums*” rezultāti un norādītās maksimālās koncentrācijas nav attiecināmas uz autoceļa satiksmes radīto gaisa kvalitāti, jo maksimālais piesārņojums tiek radīts tuvumā esošajos rūpnieciskajos objektos, taču nav veikusi papildus vērtējumu. Vērtējot Ziņojumam pievienotā emisiju izkliedes (NO₂, PM₁₀ un PM_{2.5} emisijas) kartogrāfiskā materiāla informāciju, Birojs konstatē, ka tiešā autoceļa ietekmes zonā noteiktās emisiju koncentrācijas nepārsniedz Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 “*Noteikumi par gaisa kvalitāti*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 1290) noteiktās robežvērtības. Piesārņojuma koncentrācijas slāpekļa dioksīdam ir zemākas nekā apakšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis (65 % no gada robežlieluma vērtības), arī daļiņu PM₁₀ un PM_{2.5} koncentrācijas svārstās ap apakšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni (50 % no gada robežlieluma vērtībām), kas nozīmē, ka esošā gaisa kvalitāte izpētes teritorijā ir vērtējama kā laba.
- 6.8.7.4. Ziņojuma 4.3. nodaļā norādīts, ka arī pēc automaģistrāles pārbūves nav paredzams, ka autotransporta radītās emisijas varētu pārsniegt Noteikumos Nr. 1290 noteiktos

⁴⁹ SEG emisiju vērtējums pievienots Ziņojuma 5.2. nodaļā.

gaisa kvalitātes robežlielumus. Izstrādātāja uzskaitījusi vairākus laika periodā no 2001. gada līdz 2018. gadam veiktos IVN ziņojumus, kuros ir veikti gaisa kvalitātes izmaiņu vērtējumi, un nav tikuši konstatēti normatīvu pārsniegumi. Atbilstoši Ierosinātās prognozei par satiksmes intensitātes izmaiņām periodā no 2021. līdz 2050. gadam secināts, ka tā palielināsies aptuveni divas reizes, bet vienlaicīgi samazināsies degvielas patēriņš, kas būs nepieciešams vienāda attāluma nobraukšanai. Līdz ar to Birojs var piekrist, ka nav prognozējams emisiju apjoma pieaugums tādā mērā, lai tiktu pārsniegti šobrīd valstī noteiktie koncentrāciju robežlielumi.

- 6.8.7.5. Ziņojuma 4.3.1. nodaļā norādīts, ka būvniecības procesā kā emisiju avoti vērtējami tādi procesi kā augsnes virskārtas noņemšana, birstošo materiālu izkraušana⁵⁰, būvdarbiem paredzētās tehnikas izmantošana un materiālu transportēšana, kas īslaicīgi radīs satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņas uz pievedceļiem. Būvdarbu radītā ietekme galvenokārt būs jūtama autoceļam, pievedceļiem un birstošo materiālu krautnēm tuvāk esošo māju teritorijās. Ziņojumā secināts, ka ietekme uz gaisa kvalitāti sagaidāma kā lokāla un pārejoša. Biroja norāda, ka būvprojektā jāparedz nepieciešamie pasākumi putekļu emisiju mazināšanai visos būvniecības posmos.
- 6.8.7.6. **Izvērtējot Ziņojumā sniegto un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, Birojs nekonstatē, ka ar Paredzēto darbību varētu būt sagaidāma tāda ietekme uz gaisa kvalitāti, lai ietekmes kontekstā Paredzētās darbības realizācijai būtu identificējami limitējoši faktori vai izslēdzoši apstākļi tās realizācijai. Ir sagaidāms, ka būvdarbu veikšanas vietu tuvumā gaisa kvalitāte lokāli pasliktināsies, taču nepārsniegs gaisa kvalitātes nodrošināšanai noteiktos robežlielumus. Līdz ar to nav pamata izvirzīt papildus obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība būtu realizējama, vienlaikus Birojs norāda, ka ievērojami un pēc iespējas realizējami arī Biroja rekomendētie risinājumi un pasākumi - būvmateriālu un tehnikas laukumu izvietošana pēc iespējas plānojama tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve; plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās shēmas būvobjektos, maksimāli jāizmanto esošā ceļu infrastruktūra, ja iespējams, savlaicīgi nodrošinot nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti; piekļuve būvniecības vietai pēc iespējas jāorganizē pa esošiem ceļiem, sausuma periodos īstenojami būvprojektā saskaņotie ceļa virsmu un birstošo materiālu krautņu pretputēšanas pasākumi.**

IVN uzdevums ir iegūt informāciju par Paredzēto darbību un apzināt to ietekmi, nevis saistoši izlemēt, vai Paredzētā darbība var tikt īstenota. Tas ir papildu process, kas vēl nedod tiesības uzsākt Paredzēto darbību⁵¹. IVN rezultātā, pamatojoties uz novērtējuma secinājumiem, gala lēmuma pieņēmējs konceptuāli izlemj, vai plānotā darbība ar būtisku ietekmi uz vidi, kādas ir visas Novērtējuma likuma 1. pielikuma darbības, var tikt akceptēta, vai būtiskās ietekmes iespējams novērst vai samazināt līdz pieņemamam līmenim.

Izvērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums kopumā veikts atbilstoši tā nosacījumiem. Birojs nekonstatē tādas apstākļus, kas kopumā nepieļautu Paredzēto darbību. Vienlaikus Ziņojumā un šajā Biroja atzinumā identificēta virkne nosacījumu, ar kādiem Paredzētā darbība tās akcepta gadījumā var būt īstenojama vai nav pieļaujama.

⁵⁰ Atbilstoši Ziņojuma 22. tabulai, provizoriski novērtētais nepieciešamais birstošo būvmateriālu daudzums (bez noņemtās virskārtas) ir aptuveni 1,2 milj. m³

⁵¹ Skat. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2012. gada 30. oktobra spriedumu lietā Nr. A42991709.

Vērtējot Ziņojumā sniegto alternatīvu novērtējumu, Birojs secina, ka nav konstatēti tādi apstākļi, kas kopumā nepieļautu realizēt kādu no Ziņojumā vērtēto alternatīvu (*1. alternatīva* vai *2. alternatīva*) risinājumiem. Tāpat nav konstatētas būtiskas atšķirības kādā no vērtēto ietekmju aspektiem, kas dotu priekšroku vienas vai otras vērtētās alternatīvas realizācijai. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja priekšroku dod *1. alternatīvas* realizācijai, kas skars mazāk īpašumu un būs drošāka un ērtāka no piegulošo teritoriju sasniedzamības viedokļa, kā arī atbilstošāka neplānoti straujam satiksmes intensitātes palielinājumam. Tā kā nevienas vērtētās alternatīvas realizācija nav ierobežota, projekta tālākās virzības gaitā, identificējot piemērotākos risinājumus nepieciešamības gadījumā pieļaujams īstenot arī vērtēto alternatīvu kombinācijas.

Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā īstenojama (Novērtējuma likuma 22. panta 2.¹ daļa, 24. panta pirmās daļas 2. punkts). Par Paredzētās darbības akceptu Novērtējuma likuma 21. panta izpratnē lemj visas skartās pašvaldības - Ropažu novada un Salaspils novada pašvaldības.

Direktore

(paraksts*)

D. Avdejanova

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

Elīza Platpīre, eliza.platpire@vpvb.gov.lv
Dace Strode, dace.strode@vpvb.gov.lv
Vineta Maskava, vineta.maskava@vpvb.gov.lv