



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

**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

**Paredzētās darbības ierosinātājs:**

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

**Ziņojuma izstrādātājs:**

SIA “*Vides Eksperti*”, reģistrācijas Nr. 40003820612, adrese: Ganību dambis 24D-25, Rīga, LV-1005, tālr. 27507017 (turpmāk – Izstrādātāja).

**Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk - Birojs):**

2018. gada 17. augustā iesniegts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums “*Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne posma ~0,3 km līdz ~18,9 km pārbūves ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālā versija*” (turpmāk – Ziņojums).

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. Paredzētās darbības nosaukums:**

Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne posma ~0,3 km līdz ~18,9 km pārbūve (turpmāk – Paredzētā darbība).

**2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:**

Paredzēto darbību plānots veikts Garkalnes, Ropažu, Stopiņu un Salaspils novados. Paredzētās darbības vieta ietver esošā autoceļa A4 posmu no ~0,3 km līdz ~18,9 km (turpmāk - Darbības vieta).

**3. Īss paredzētās darbības raksturojums:**

**3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un Paredzētās darbības ierosinātāju:**

3.1.1. Plānotā darbība ir Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne posma no ~ 0,3 km līdz ~18,9 km pārbūve, proti, otras brauktuves izbūve visā apvedceļa garumā no autoceļu A4

un A2 Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene) esošā divlīmeņu mezglā līdz autoceļu A4 un A6 Rīga - Daugavpils - Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) esošajam divlīmeņu mezglam, tos nepārbūvējot (turpmāk šajā Biroja atzinumā attiecīgais Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne posms tiek apzīmēts kā autoceļš A4). Pārbūvējamā posma garums ~18,6 km, pārbūves zonā ietilpst 13 būves (tilti, pārvadi un tuneļi, neskaitot caurtekas).

- 3.1.2. Atbilstoši Ziņojumam sākotnējie skiču projekta izstrādes darbi autoceļa A4 pārbūvei tika uzsākti 2005. gadā, kad tika izstrādāts *“Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) uzlabošanas un attīstības skiču projekts”*. Uz skiču projekta risinājumu pamata laika posmā no 2006.-2007. gadam tika veikta arī autoceļa A4 ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk arī IVN) procedūra. IVN noslēgumā Vides pārraudzības valsts birojs (turpmāk – Birojs) 2017. gada 12. martā izsniedza atzinumu par sagatavoto IVN ziņojumu. Tomēr tā kā Novērtējuma likuma 20. panta vienpadsmitajā daļā noteiktajā termiņā netika saņemti skarto pašvaldību akcepta lēmumi par paredzēto darbību<sup>1</sup> un 2012. gadā tika veikta 2006. gadā apstiprinātā skiču projekta risinājumu aktualizācija un papildus detalizācija (jaunie inženierbūves risinājumi skar papildus teritorijas un tie atšķiras no iepriekš izstrādātajiem), Ierosinātāja aktualizētajam autoceļa A4 pārbūves projektam (Paredzētā darbība) uzsāka jaunu IVN procedūru.
- 3.1.3. Paredzētās darbības IVN procedūra tika uzsākta 2017. gada 3. februārī ar Ierosinātājas – VAS *“Latvijas Valsts ceļi”* iesniegumu Birojam, uz kā pamata Birojs 2017. gada 21. februārī pieņēma lēmumu Nr. 35 par IVN procedūras piemērošanu. IVN Paredzētajai darbībai piemērots un veikts kā Novērtējuma likuma 4. panta un 1. pielikuma *“Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams”* 11. prim punkta objektam – esošu divu vai mazāk joslu ceļu paplašināšana par četrus vai vairāk joslu ceļiem, ja paplašinātā autoceļa posms ir 10 km garš vai garāks.

### 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 raksturojošos apstākļus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šī atzinuma sadaļās.
- 3.2.2. Pārbūvējamā posmā autoceļš A4 šķērso Garkalnes, Ropažu, Stopiņu un Salaspils novadu (turpmāk kopā sauktas – skartās pašvaldības) teritorijas un skar vairākas apdzīvotās vietas – ciemus Upesciems, Bergi, Amatnieki, Sunīši, Mucenieki un Salaspils pilsētu. Visu skarto pašvaldību teritorijas plānojumos ir rezervēta vieta ceļa attīstībai (noteikta kā infrastruktūras attīstības teritorija), arī paralēlo ceļu un pieslēgumi risinājumi daļēji iekļauti teritorijas plānojumos.
- 3.2.3. Saskaņā ar spēkā esošā Garkalnes novada teritorijas plānojuma 2013.-2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem (apstiprināts ar Garkalnes novada padomes 2015. gada 22. decembra lēmumu) funkcionālo zonējumu Garkalnes novadam autoceļš A4 pamatā virzās gar mežu teritoriju, savukārt Upesciemā, Amatnieku un Sunīšu ciemā gar savrupmāju apbūves teritorijām. Ciemu teritorijās daudzviet tiešā autoceļa tuvumā ir noteikta dabas un apstādījumu teritorijas. Saskaņā ar spēkā esošo Ropažu novada teritorijas plānojuma 2006. - 2018. gadam ar 2009. gada grozījumiem (apstiprināts ar Ropažu novada domes lēmumu 2009. gada 25. martā) grafisko daļu autoceļš A4 pamatā virzās gar mežsaimniecības teritorijām un jauktas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijām. Ropažu novada dienvidu daļā autoceļš A4 skar arī dzīvojamās apbūves teritorijas. Stopiņu novadā saskaņā

<sup>1</sup> 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”*.



ar spēkā esošā Stopiņu novada teritorijas plānojuma pilnveidotās redakcijas (apstiprināta ar Stopiņu novada domes 2016. gada 30. novembra lēmumu) grafisko daļu autoceļš galvenokārt robežojas ar mežu teritoriju. Saskaņā ar spēkā esošo Salaspils novada teritorijas plānojumu, (pieņemts ar saistošajiem noteikumiem Nr. 18/2013 2013. gada 19. jūlijā) autoceļa A4 trase šķērso gan lauksaimniecības teritorijas, gan mežu teritorijas, gan rūpnieciskās apbūves teritorijas, teritorija abpus autoceļam apzīmēta kā turpmākās plānošanas teritorija autoceļu attīstībai.

- 3.2.4. Saskaņā ar Ziņojumu pašreizējais autoceļa A4 normālprofils NP 10,5 ir gandrīz izsmēlis savas transporta caurlaides spējas. Saskaņā ar LVS 190-2:2007 "*Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili*" norādīto, A1 un B1 kategorijas ceļam normālprofila NP10,5 (NP11) lietošanas robeža ir  $\leq 16000 - 18000$  transportlīdzekļi diennaktī, atkarībā no kravas transporta plūsmas. Ņemot vērā esošo kravas transporta plūsmu (aptuveni 30%) un autoceļa regulējamo luksoforu skaitu, Ziņojumā tiek pieņemts, ka normālprofila NP 10,5 lietošanas robeža A1 kategorijas ceļam ir  $\leq 16000$  transportlīdzekļi diennaktī. Gada vidējā satiksmes intensitāte, saskaņā ar VAS "*Latvijas Valsts ceļi*" statistikas datiem 2017. gadā apskatāmajā autoceļa A4 posmā svārstās no 8958 līdz 14895 automašīnas diennaktī, veidojot ērtības līmeni D, kuru raksturo braukšana garās rindās, apdzīšanas neiespējamība un braukšanas ātrums sastāda ~80% no atļautā braukšanas ātruma.
- 3.2.5. Autoceļa tiešā tuvumā (līdz 100 m attālumam) atrodas 43 dzīvojamās ēkas, no tām viena atrodas tuvāk par 10 m no autoceļa (šo ēku paredzēts nojaukt). Vairums minēto ēku atrodas aptuveni 30 līdz 80 metru attālumā no ceļa. Ropažu novadā un Stopiņu novadā autoceļa A4 tiešā tuvumā (100 m attālumā) dzīvojamās mājas neatrodas.
- 3.2.6. Saskaņā ar Ziņojuma 2.6 nodaļu autoceļa nodalījuma joslas un tā mezglu zonā atrodas vairums inženierkomunikāciju, kuras būs nepieciešams pārbūvēt apvedceļa pārbūves realizācijas laikā. Autoceļa un tā mezglu tuvumā izvietotas divas kanalizācijas spiedvadu līnijas, elektropārvades līnijas ar spriegumu 20 kV, 110 kV un 330 kV, pazemes elektrokabeļi, maģistrālais gāzes vads *Rīga – Inčukalna pazemes gāzes krātuve-1* ar sakaru kabeļiem, maģistrālais gāzesvads *Rīga – Paņeveža* ar sakaru kabeļiem, pazemes sakaru kabeļi, gaisvadu sakaru līnijas, meliorācijas būves un ūdensapgādes tīkli.
- 3.2.7. Pārbūvējamā autoceļa A4 posma trase šķērso trīs upes – Lielo Juglu, Mazo Juglu un Ķīvuļurgu. Trase divos posmos atbilstoši Plūdu riska informācijas sistēmas datiem ietilpst applūduma teritorijā ar varbūtību 1 reizi 10 gados. Pirmā no tām ir Lielās Juglas ieleja pie Upesciema – applūstošais upes posms ir aptuveni 0,6 kilometri garš, un tikai nedaudz lielāks tas ir ar applūšanas varbūtību reizi 100 un 200 gados. Otrā teritorija ir šķērsojums pār Mazo Juglu, kur applūstošais upes posms ir aptuveni 0,1 kilometru garš, bet ar applūšanas varbūtību reizi 100 un 200 gados posma garums pieaug vismaz 3 reizes. Trešais posms, kura applūšana ir ar varbūtību reizi 100 un 200 gados, ir šķērsojums pār Ķīvuļurgu – posma garums aptuveni 0,08 kilometri.
- 3.2.8. Gruntsūdeņu ieguluma dziļums autoceļam pieguļošajās teritorijās lielākoties ir 2 – 6 metru dziļumā no zemes virsmas, atsevišķās vietās upju palienēs vai pie ūdenstilpēm tas var būt arī mazāks par 1 metru. Līmeņa svārstības gada griezumā ir nelielas, galvenokārt līdz 1,5 metriem. Apskatāmajā teritorijā 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 aplūkojamajā teritorijā nepastāv viens konkrēts gruntsūdeņu plūsmas virziens, drīzāk tas ir mozaīkveida, galvenokārt vērsts uz Daugavu, Mazo un Lielo Juglu vai kādu ezeru – kopumā eksistē vairākas reģionāla rakstura ūdensšķirtnes.
- 3.2.9. Dažu kilometru attālumā no pārbūvējamā autoceļa izvietotas Rīgas centralizētās ūdensapgādes atradnes Baltezers – 2 un Zaķumuiža. Pati trase neietilpst šo ūdensgūtnu



ķīmiskajā aizsargjoslā (visām atradnēm kopīgā). Vērtējot teritoriju aptuveni 500 metrus uz katru pusi no trases, ūdensgūtnes aizsargjoslā ietilpst pavisam neliela daļa, aptuveni 150 tūkst.m<sup>2</sup> no kopējās vairāku tūkstošu hektāru lielās ķīmiskās aizsargjoslas.

- 3.2.10. Autoceļa apkārtnē Salaspils novadā atrodas samērā blīvs meliorācijas sistēmu tīkls. Saskaņā ar sniegto informāciju autoceļš A4 šķērso vairākas koplietošanas ūdens notekas, drenu kolektorus un meliorācijas objektus.
- 3.2.11. Pārbūvējamais Rīgas apvedceļa posms atrodas Viduslatvijas zemienē - Ropažu līdzenuma. Trases dienvidu daļā līdz šķērsojumam ar Mazo Juglu kvartāra nogulumu biezums nepārsniedz 10 metrus, atsevišķos posmos biezums ir tikai daži metri. Trases vidusdaļā kvartāra nogulumu biezums lielākoties ir 20 – 40 metri, bet ziemeļu daļā aiz šķērsojuma ar Lielo Juglu biezums var sasniegt jau 60 metrus. Atsevišķos pamatiežu ielejveida pazeminājumos visā trases posmā kvartāra nogulumu biezums var būt vēl lielāks. Pārbūvējamā trases posmā virsmas absolūtā augstuma atzīmes lielākoties ir 7 - 20 m vjl. robežās. Pārbūvējamā autoceļa posms gandrīz visā garumā izvietots uz labas nestspējas gruntīm, kuras veido dažāda rupjuma (putekļainas, smalkas, vidēji rupjas, rupjas) smiltis, grunts vidēji blīva līdz blīva. Atsevišķos ceļa posmos, kur tas šķērso Mazo Juglu, Lielo Juglu un Ķivuļurgu, izplatītas vājas nestspējas grunts – īrdenas un vidēji blīvas dažāda rupjuma smiltis ar organikas piemaisījumu un dūņu starpkārtām. Šo upju ielejveida pazeminājumos, palieņu teritorijās iespējami arī kūdras nogulumi, kas ir ļoti vājas nestspējas grunts, un ir pilnībā jāizņem, veicot kapitālus ceļa pārbūves darbus. Autoceļa A4 trase uz dienvidiem no šķērsojuma ar Mazo Juglu šķērso teritoriju, kurā kvartāra nogulumu biezums ir mazāks par 10 metriem, atsevišķās vietās tas var būt tikai 1 metrs.
- 3.2.12. Saskaņā ar Ziņojumu autoceļa A4 trases dienvidu posms izvietots karsta izplatības rajonā. Karsts ir karbonātus un sulfātus saturošu minerālu un nogulumiežu ķīmiska izskalošana, kuras rezultātā iežos veidojas pazeminātas izturības zonas un tukšumi, kuros var iebrukt augstāk sagulošie nogulumi. Rīgas hidroelektrostacijas ūdenskrātuves aizpildīšana ir bremsējusi karsta procesu intensitāti, jo ir izveidojušies hidroģeoloģiskie apstākļi, kas aizkavē virszemes ūdeņu un gruntsūdens pārteci uz augšdevona Salaspils horizontu. Tomēr, veicot ģipšakmens ieguvī ģipšakmens atradnēs Salaspils novada teritorijā (atrades "Salaspils" un "Saulkalne"), tiek veikta gruntsūdens līmeņa pazemināšana, kas veido depresijas piltuvi. Ziņojumā ņemts vērā, ka pārbūvējamais autoceļa A4 posms Salaspils novadā virzās gar ģipšakmens atradni "Saulkalne", kurā ģipšakmens ieguvī plāno SIA "Knauf". Šai SIA "Knauf" iecerei laika posmā no 2015.-2016. gadam ir veikts IVN, kura noslēgumā par sagatavoto IVN ziņojumu Birojs ir izdevis 2016. gada 11. jūlija atzinumu Nr. 9 "par ģipšakmens ieguves un nederīgo iežu atbērtnu izvietojuma atradni "Saulkalne" Salaspils novadā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu"<sup>2</sup>. Tā kā depresijas piltuves veidošanās var veicināt karsta procesus, ģipšakmens ieguves iespējamā ietekme ir vērtēta jau SIA "Knauf" paredzētās darbības IVN ietvaros.
- 3.2.13. Atbilstoši Ziņojumam autoceļa A4 pārbūvē vērā ņemamas arī citas plānotās vai akceptētās paredzētās darbības autoceļa A4 pārbūves tuvumā, tostarp autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība, Automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecība, autoceļu A6 un A4 mezgla pārbūve un Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas "Rail Baltica" (turpmāk – Rail Baltica) būvniecība (minētie projekti detalizētāk aprakstīti Ziņojuma 2.6.nodaļā). No minētajiem projektiem kā salīdzinoši jaunākais minama dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecības iecere, kurai laika posmā no 2015.-2016. gadam ir veikts IVN. IVN noslēgumā par sagatavoto IVN ziņojumu Birojs ir izdevis 2016. gada 3. maija

<sup>2</sup> Paredzētā darbība ir ģipšakmens ieguve atradni "Saulkalne" apmēram 74,79 ha platībā, un ar derīgo izrakteņu procesu saistīto nederīgo iežu atbērtnu izvietojuma apmēram 8,4 ha platībā. Biroja 2016. gada 11. jūlija "Atzinums Nr.9 par ģipšakmens ieguves un nederīgo iežu atbērtnu izvietojuma atradni "Saulkalne" Salaspils novadā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu" pieejams tīmekļvietnē <http://www.vpvb.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=2513>.



atzinumu Nr. 5 “*Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”<sup>3</sup>. Paredzētās darbības (autoceļa A4 pārbūves) sektorā Rail Baltica dzelzceļa līnija mērķtiecīgi plānota iespējami vienotā koridorā ar autoceļu A4 (autoceļa A4 labajā jeb A pusē), ņemot vērā arī Ierosinātājas ieceri veikt autoceļa A4 paplašināšanu. Tā kā teritoriju fragmentācijas, sasniedzamības un mobilitātes, kā arī trokšņu ietekmes jautājumi abu līnijveida infrastruktūras objektu būvniecības/pārbūves gadījumā sagaidāmi līdzīgi un daļēji skartu vienu un to pašu teritoriju, tie apsvērti un ņemti vērā arī jau Rail Baltica IVN ietvaros. Atbilstoši projektētajam un akceptētajam<sup>4</sup> Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvniecības risinājumam, sektorā Stopiņu novada teritorijā (apdzīvotu vietu Cekule, Avoti, Upeslejas tuvumā) paredzēts būvēt dzelzceļa līnijas Rail Baltica ievadu Rīgā, attiecīgi divās vietās dzelzceļa līnija šķērsos autoceļu A4. Visus Rail Baltica dzelzceļa līnijas šķērsojumus ar citiem infrastruktūras objektiem paredzēts risināt divos līmeņos un Rail Baltica, kā arī dzelzceļa infrastruktūra ir kopumā paredzēta norobežota no publiskās lietošanas ceļu tīkla. Vienā no šķērsojumu posmiem (paralēli dzelzceļa līnijai Rail Baltica) autoceļu A4 šķērsotu arī Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 330 kV elektropārvades līnija<sup>5</sup>, kuras būvniecība šajā sektorā paredzēta vienotā koridorā ar dzelzceļa līniju Rail Baltica.

3.2.14. Autoceļa A4 tuvumā nav īpaši aizsargājamo dabas teritoriju. Tuvākā Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija *Natura 2000*, ir Lielā Baltezera salas, kas atrodas ~2,5 km attālumā uz ziemeļiem no pārbūvējamās trases sākumpunkta. Saskaņā ar dabas datu pārvaldības sistēmu *OZOLS*, autoceļa A4 tiešā tuvumā atrodas vairāki īpaši aizsargājumi biotopi, īpaši aizsargājami koki, viens mikroliegums un vairāki sugu dzīvotņu punkti. Mikroliegums putnu sugas aizsardzībai Mašēnu ezerā atrodas ~0,4 km attālumā no autoceļa. Ziņojumam pievienotajā sugu un biotopu eksperta atzinumā (Ziņojuma 2. pielikums), secināts, ka ceļa paplatinājuma josla šķērso un robežojas galvenokārt ar cilvēka darbības stipri ietekmētām un pārveidotām teritorijām - lauksaimniecības zemēm, apbūvētām platībām, mežiem, kultivētiem zālājiem un tūrumiem, saimnieciskās darbības teritorijām. Autoceļa izpētes teritorijā (500 m platā joslā ap trasi) kopumā konstatēti 13 īpaši aizsargājamo biotopu veidi – 5 mežu biotopi, 4 zālāju biotopi, 2 purvu biotopi un 2 saldūdens biotopi. Visbiežāk sastopamais biotops ir *mežainas piejūras kāpas 2180*, kurš izpētes teritorijā aizņem 298,5 ha. Saskaņā ar Ziņojumu tiešā trases tuvumā esošais (raksturojošā koordināte 524859, 302975) biotops *veci vai dabiski boreāli meži 9010\** jau ir izcirsts. Autoceļa izpētes teritorijā konstatētas 5 īpaši aizsargājamās augu sugas – gada staipekņi, pļavas silpurene, odu gimnadēnija, naudiņu saulrozīte un jumstiņu gladiola. Trases izpētes teritorijā konstatēti vismaz 9 potenciālie dižkoki ar apkārtmēru no 2,22 m līdz 2,47 m, atrašanās vieta 140 -350 m attālumā no ceļa trases.

3.2.15. Ziņojumam pievienotajā ornitologa atzinumā (Ziņojuma 2. pielikums) veikts autoceļa apkārtnē esošās ornitofaunas novērtējums. Saskaņā ar atzinumā minēto, apsekošana veikta praktiski ideālos meteoroloģiskajos apstākļos 2017. gada 24. un 25. jūlijā, gar autoceļa labo malu pa piegulošo meža masīvu vai gar pašu ceļa malu. Apsekošanas laikā novērotas divas īpaši aizsargājamās sugas – brūnā čakste un ķīķis. Pārējās novērotās sugas (43 dažādas sugas) ir bieži sastopamas un raksturīgas konkrētajai ainavai.

3.2.16. Attiecībā uz lielo zīdītāju iespējamiem migrācijas ceļiem Ziņojumā minēts, ka saskaņā ar Valsts meža dienesta sniegtajiem datiem dzīvnieku blīvums ir neliels un zīdītāju

<sup>3</sup> Biroja 2016. gada 3. maija atzinums Nr. 5 “*Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*” pieejams Biroja tīmekļa vietnē <http://www.vpvb.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=2426>.

<sup>4</sup> 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*”.

<sup>5</sup> Paredzētās darbības ierosinātājs AS “*Latvijas Elektriskie tīkli*”, informācija par paredzēto darbību pieejama Biroja tīmekļvietnē <http://www.vpvb.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=1404>.



nonākšanai autoceļa apkārtnē vairāk ir gadījuma raksturs, jo teritorija novietota starp Pierīgas apbūves teritorijām, kurā praktiski nav migrācijai piemērotu mežu koridoru. Saskaņā ar Ziņojumu laika posmā no 2015. gada līdz 2017. gadam uz autoceļa A4 ir notikušas 29 sadursmes ar meža dzīvniekiem. Visbiežākās sadursmju vietas ir posms Mucenieku apkārtnē, kā arī Salaspils novada teritorijā (2 – 4 km attālumā no krustojuma ar autoceļu A6). Saskaņā ar Ziņojumu un atbilstoši Valsts mežu dienesta uzskaites datiem, dotajā vietā vilki un lūši nav sastopami. Pēdējo gadu laikā neviens no šo divu sugu pārstāvjiem konkrētajā teritorijā nav arī nomedīts. Autoceļa A4 pārbūves posms šķērso Nacionālās nozīmes ekoloģiskos koridorus - Lielās un Mazās Juglas ielejas.

- 3.2.17. Ziņojumam pievienotajā ihtioloģijas eksperta atzinumā (Ziņojuma 2. pielikums) raksturota zivju fauna un nozīmīgākās sugas Lielajā un Mazajā Juglā. Saskaņā ar minēto atzinumu abās upēs autoceļa šķērsojuma tuvumā dominē lēnteces, augšpus autoceļa šķērsojuma abās ūdenstecēs ir ceļotājzivju nārstam piemērotas straujtes. Ziņojumam pievienots arī pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta “BIOR” atzinums par Ķīvuļurgas caurtekas pagarinājuma izbūves ietekmi uz zivsaimnieciskajiem resursiem. Ķīvuļurgas zivsaimnieciskais potenciāls vērtēts kā salīdzinoši neliels.
- 3.2.18. Saskaņā ar Ziņojuma 3.6 nodaļā veikto novērtējumu apvedceļa 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 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. Salīdzinoši vienmuļajā vidē zināmu akcentu ienes Lielās un Mazās Juglas šķērsošanas vietas, kur skatam paveras upju meandri. Saskaņā ar Ziņojumu autoceļa A4 plānoto darbu teritorijā neatrodas valsts aizsardzībā esoši kultūras pieminekļi vai to aizsardzības zonas. Tuvākais no vēstures un arheoloģijas pieminekļiem, kas atrodas apvedceļa A4 tuvumā, ir Dzelzceļa tilts pār Mazās Juglas upi, kas atrodas aptuveni 350 m no ceļa. Mūku kalns (Spolišukalns) - pilskalns atrodas ~800 m attālumā no apvedceļa A4. Sunīšu viduslaiku kapsēta un Dizaina objekts robežzīme RĪGA atrodas vairāk nekā 1 km attālumā (Ziņojuma 11.pielikums).
- 3.2.19. Gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeņa un tā iespējamo izmaiņu novērtējums veikts, ņemot vērā, ka apvedceļa A4 pārbūves pabeigšana plānota 2025. gadā. Par “esošo situāciju” pieņemta situācija 2025. gadā un novērtējums veikts ņemot vērā prognozētās satiksmes intensitātes izmaiņas. Informācija par prognozēto satiksmes intensitāti sniegta 2.1. nodaļā. Lai gan pārbūves rezultātā vienbrauktuves ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuvi, krass satiksmes plūsmu pārdalījums nav gaidāms, jo tiek saglabāta autoceļa A4 esošā trase, uzlabojot tā caurlaides spēju (klātnes paplašinājums no 2 joslām uz 4 joslām) un satiksmes drošību. Līdz ar to aprēķinot satiksmes intensitāte 2025. gadā situācijās “ar” un “bez” autoceļa A4 pārbūves ir pieņemtas kā nemainīgas. Piesārņojošo vielu un trokšņu emisijas un to ietekmes apskatītas šī atzinuma 6.3.3. un 6.3.4. nodaļās.
- 3.2.20. Saskaņā ar VSIA “Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” (turpmāk – LVĢMC) datu bāzes “Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs” datiem autoceļa izpētes teritorijā (līdz 500 m attālumā) atrodas viena potenciāli piesārņota vieta – bijušās armijas daļas garāžas (Mucenieku ciems), kuras atrodas ~180 m no autoceļa A4.

### 3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Atbilstoši Ziņojumā (2.1 nodaļa) secinātajam – autoceļa A4 pašreizējais normālprofils NP 10,5 pie esošās satiksmes intensitātes ir gandrīz izsmēlis savas transporta caurlaides spējas, un nepieciešama ceļa pārbūve uz normālprofilu NP 20.5. Attiecīgi – Paredzētā darbība ir esošā autoceļa pārbūve pa esošo trasi (vienbrauktuves ceļš tiks pārbūvēts par divbrauktuvi), neradot jaunu satiksmes koridoru un neradot jaunu satiksmes plūsmu. Atbilstoši Ziņojumam prognozētā satiksmes intensitāte 2025. gadā svārstās no 11453 līdz



19044 automašīnas diennaktī, un 2045. gadā no 16201 līdz 26938 automašīnām diennaktī (dažādos apskatāmā autoceļa posmos). Prognozētā satiksmes intensitāte detalizēti raksturota Ziņojuma 2.1 nodaļā un 3. pielikumā.

- 3.3.2. Ar paredzēto darbību saistītas papilddarbības ir vietējās satiksmes pievedceļu tīkla izveide, maksimāli izmantojot jau esošos valsts un pašvaldību ceļus, meža ceļus un stigas. Autoceļa A4 pārbūves projektā paredzētas vairākas inženierbūves – tuneļi, tilti, satiksmes pārvadi un citas būves (Ziņojuma 5.pielikums). Esošajā autoceļa A4 pārbūves zonā ir trīspadsmit būves (neskaitot caurtekas).
- 3.3.3. Sagatavošanas darbu ietvaros paredzēts veikt uzmērīšanas un nospraušanas darbus, koku un krūmu zāģēšana, 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 secīgi turpinās salturīgās kārtas izbūve vienā vai vairākos slāņos. Tam seko asfaltbetona seguma ieklāšana.
- 3.3.4. Satiksmes mezglos paredzēts veikt pārvadu un estakāžu būvniecību, jaunas brauktuves būvniecību, bet pār Lielo un Mazo Juglu plānota tiltu pārbūve. Šie darbi norit trīs posmos: pamatu un konstrukciju izbūve gruntī, balstu un atbalsta sienu izbūve un laiduma konstrukciju izbūve. Pārējās ūdensteces un meliorācijas grāvji ceļa šķērsojuma vietā paredzēts aprīkot ar caurtekām. Tāpat plānots veikt inženiertīklu (apgaismes, elektropārvades līniju, gāzes vadu u.tml.) pārkārtošanu. Darbu noslēgumā plānota nogāžu apzaļumošana, ceļa norāžu, barjeru, kā arī žogu ierīkošana.
- 3.3.5. Ziņojumā secināts, ka, saglabājot esošo autoceļa A4 novietojumu un pārbūves risinājumus abiem alternatīvajiem variantiem, būs jānojauc viena ēka Garkalnes novadā (autoceļa A4 un P2 krustojuma tuvumā). Ēka atrodas publiskās apbūves teritorijā - kafejnīca “*Briezes*” (kadastra apzīmējums 80600120001)
- 3.3.6. Saskaņā ar Ziņojumu, provizoriski aprēķinātas mežu un krūmu platības. Aprēķins balstīts uz skarto zemju īpašumu sarakstu (Ziņojuma 8. pielikumu) un plānoto atsavināmo zemes platību. Saskaņā ar esošo situāciju: izcērtamās meža platības – 36,3 ha; izcērtamo krūmu platības – 7,8 ha.
- 3.3.7. Norokamo grunti būvniecības laikā paredzēts izmantot pārbūvējamā ceļa posmu uzbērumos un jaunās brauktuves izbūves vajadzībām, t.i., izmantot atkārtoti. 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.

#### **3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:**

- 3.4.1. Ziņojumā apskatītas trīs Paredzētās darbības alternatīvas: Paredzētā darbība (1. alternatīva), salīdzināmā darbība (2. alternatīva), atteikšanās no Paredzētās darbības (“0” alternatīva).
- 3.4.1.1. Paredzētā darbība – 1. alternatīva tiek aplūkota kā pamatvariants un no Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja tās īstenošanai dod priekšroku (Ziņojuma 8.4. nodaļa “*Izvēlētais risinājuma pamatojums*”. Šīs alternatīvas pamatā ir jau agrāk izstrādātā projekta - “*Skiču projekta A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers — Saulkalne) uzlabošana un attīstība (A4 posma km 0,3 — 18,9) risinājumu aktualizācija un papildus detalizācija*” (SIA “*Polyroad*”, 2013) risinājumi, tomēr tie pilnveidoti, ņemot vērā arī IVN sabiedrisko apspriešanu laikā saņemtos priekšlikumus un ieteikumus.
- 3.4.1.2. Salīdzināmā darbība – 2.alternatīva, kurā koriģēti Paredzētās darbības 1. alternatīvas risinājumi. Galvenās atšķirības starp 1. un 2. alternatīvu ir piekļuves un uzbraukšanas/nobraukšanas risinājumi. Paredzēts, ka 2. alternatīvas gadījumā



esošajiem autoceļiem tiks saglabāta autoceļa A4 šķērsošanas iespēja, bet liegta uzbraukšana/nobraukšana no autoceļa A4 (izņemot Upesciema ielas satiksmes mezglu, kur, izvērtējot attālumu starp satiksmes mezgliem, saglabāts risinājums gan autoceļa A4 šķērsošanai, gan uzbraukšanai/nobraukšanai no tā). 2. alternatīvas gadījumā satiksme daudz vairāk tiktu virzīta pa paralēliem ceļiem vai esošām ielām, kas būs nepieciešams pēc tiešo pieslēgumu autoceļa A4 likvidēšanas.

3.4.1.3. Atteikšanās no Paredzētās darbības – t.s. “0” alternatīva (nedarīt neko), kurā tiek saglabāta esošā viena brauktuve ar esošo krustojumu konfigurāciju un satiksmes organizāciju.

3.4.2. Visi ceļu mezglu risinājumi dažādu alternatīvu gadījumos grafiski attēloti Ziņojuma 8.3. nodaļā.

3.4.3. Alternatīvu novērtējums veikts, salīdzinot alternatīvas pēc izvirzītiem kritērijiem un nosakot ietekmes veidu (pozitīva “+”, negatīva “-” vai ietekmes nav “0”) un ietekmes būtiskumu (“1” nebūtiska; “2” būtiska). Alternatīvu salīdzinājumā (Ziņojuma 8.1. tabula) secināts, ka 1. un 2. alternatīvas gadījumā atšķirības veido tikai ietekme uz sociāli-ekonomiskajiem aspektiem un ietekme uz teritorijas attīstību, kas 1. alternatīvas gadījumā ir vērtēta ar “+2”, bet 2. alternatīvas gadījumā ar “+1”. 1. alternatīva ir novērtēta ar kopējo ietekmi “-4”, bet 2. alternatīva ar “-6”. Atteikšanās no Paredzētās darbības novērtēta ar kopējo ietekmi “-7”.

#### 4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Ierosinātājas 2017. gada 3. februāra iesniegums Nr. 2.1/1253 “VAS “Latvijas Valsts ceļi” iesniegums Vides pārraudzības valsts birojam (VPVB) attiecībā uz Rīgas apvedceļa A4 Baltezers – Saulkalne pārbūvi”.
- 4.2. Biroja 2017. gada 21. februāra lēmums Nr. 35 “par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.
- 4.3. Izstrādātājas 2017. gada 6. decembra vēstule “Par ietekmes uz vidi novērtējuma programmas pieprasījumu” ar lūgumu izsniegt ietekmes uz vidi novērtējuma programmu paredzētajai darbībai.
- 4.4. Izstrādātājas 2017. gada 28. decembra vēstule “par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem” un tai pievienotie materiāli.
- 4.5. SIA “Knauf” 2017. gada 22. decembra vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/2169).
- 4.6. SIA “Maiva” 2017. gada 22. decembra elektroniskā pasta vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/2172).
- 4.7. Privātpersonas 2017. gada 25. decembra elektroniskā pasta vēstule.
- 4.8. Privātpersonas 2018. gada 3. janvāra vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/45).
- 4.9. Biroja 2018. gada 8. janvāra Programma Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.10. Privātpersonas 2018. gada 16. janvāra vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/96).
- 4.11. Izstrādātājas 2018. gada 4. jūnija elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesūtīta informācija par Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas norisi (Biroja reģ. Nr. 5-01/953).
- 4.12. Izstrādātājas 2018. gada 19. jūnija elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesūtīti sabiedriskās apspriešanas protokoli (Biroja reģ. Nr. 5-01/1057).
- 4.13. Izstrādātājas 2018. gada 28. jūnija elektroniskā pasta vēstule, ar kuru iesūtīti sabiedriskās apspriešanas protokoli (Biroja reģ. Nr. 5-01/1111).
- 4.14. Biedrības “Ainava” 2018. gada 2. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1124).
- 4.15. Privātpersonas 2018. gada 5. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1143).
- 4.16. Privātpersonas 2018. gada 5. jūlija vēstule (Biroja reģ. Nr. 5-01/1147).



- 4.17. Izstrādātājas 2018. gada 17. augusta vēstule par Ziņojuma iesniegšanu, pievienotais Ziņojums un paziņojums par Birojā iesniegto Ziņojumu.
- 4.18. Salaspils novada domes 2018. gada 10. septembra vēstule Nr. ADM/10-3.5/18/2574 ar atsauksmi par Ziņojumu.
- 4.19. Pārvaldes 2018. gada 26. septembra vēstule Nr. 4.5.-20/6724 ar atsauksmi Ziņojumu.
- 4.20. Biroja 2018. gada 17. oktobra vēstule par Atzinuma izdošanas termiņa pagarinājumu.
- 4.21. Dabas aizsardzības pārvaldes 2018. gada 19. oktobra vēstule Nr.4.9/5400/2018-N ar atsauksmi par Ziņojumu.

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

Detalizēta informācija par sabiedriskās apspriešanas gaitu un termiņiem ir publiskota Biroja tīmekļvietnē Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtēšanas gaitas sadaļā: <http://www.vpvp.gov.lv/lv/ivn/projekti>. Citu starpā minētajā vietnē publiskoti arī visi sabiedrisko apspriešanu paziņojumi, kuros norādīta informācija par apspriešanas periodiem, notikušajām sanāksmēm un priekšlikumu iesniegšanas termiņiem. Tālāk Birojs sniedz īsu sabiedrības līdzdalības procesa un apkopoto viedokļu un argumentu izklāstu.

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

- 5.1.1. Sākotnējā sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2017. gada 5. decembrim līdz 2017. gada 25. decembrim. Paziņojums par IVN uzsākšanu un Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta "*Rīgas aprīņa avīze*" 2017. gada 5. decembra numurā Nr.91 (8817), kā arī ievietots Stopiņu pašvaldības tīmekļvietnē [www.stopini.lv](http://www.stopini.lv), Salaspils pašvaldības tīmekļvietnē [www.salaspils.lv](http://www.salaspils.lv), Ropažu novada tīmekļvietnē [www.ropaži.lv](http://www.ropaži.lv), Garkalnes pašvaldības tīmekļvietnē [www.garkalne.lv](http://www.garkalne.lv), SIA "*Vides eksperti*" tīmekļvietnē [www.videseksperti.lv](http://www.videseksperti.lv) un Biroja tīmekļvietnē [www.vpvp.gov.lv](http://www.vpvp.gov.lv), kā arī Izstrādātāja par Paredzēto Darbību individuāli informēja tos nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar Darbības vietu. Ar trases plānu un citiem sagatavotajiem materiāliem varēja iepazīties tīmekļvietnē [www.videseksperti.lv](http://www.videseksperti.lv). Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2017. gada 18. decembrī plkst. 16:00 Garkalnes novada domes kultūras centrā "*Berģi*", 2017. gada 19. decembrī plkst. 16:00 Salaspils novada domē, 2017. gada 20. decembrī plkst. 17:00 Ropažu novada dienas centrā "*Mucenieki*", 2017. gada 21. decembrī plkst. 17:00 Stopiņu novada dienas centrā "*Upeslejas*". Visās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmēs piedalījās Izstrādātājas, pašvaldības un atšķirīgs skaits sabiedrības pārstāvju. Apskatīto jautājumu loks galvenokārt aptvēra pievedceļu, šķērsojumu un paralēlo brauktuvi izbūves risinājumus.
- 5.1.2. Paredzētās darbības IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas ietvaros laikā no 2017. gada 5. decembrim līdz 2017. gada 25. decembrim sabiedrība varēja sniegt priekšlikumus par Ierosinātās Paredzēto darbību. Paredzētās darbības IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemti vairāki juridisku un privātpersonu iesniegumi saistībā ar plānoto darbību. Galvenokārt pausti ieteikumi par piekļuves iespējām īpašumiem un par autoceļa šķērsošanas un uzbraukšanas/nobraukšanas iespējām.
- 5.1.3. Pamatojoties uz Ierosinātās sniegto informāciju un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Birojs sagatavoja un 2018. gada 8. janvārī izdeva Paredzētās darbības IVN Programmu, kurā ietvertas prasības un nosacījumu kopums Paredzētās darbības novērtējumam. Visas saņemtās vēstules Birojs kopā ar Programmu nosūtīja izvērtēšanai arī Ierosinātājai.



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

- 5.2.1. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās 30 dienu periodā, sākot no 2018. gada 5. jūnija, kad laikrakstā *"Rīgas aprīņa avīze"* Nr.40 (8863) tika publicēts paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu. Paziņojums tika publicēts tīmekļvietnēs [www.salaspils.lv](http://www.salaspils.lv), [www.stopini.lv](http://www.stopini.lv), [www.ropaži.lv](http://www.ropaži.lv), [www.garkalne.lv](http://www.garkalne.lv), [www.videseksperti.lv](http://www.videseksperti.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ziņojums bija pieejams Garkalnes novada domē, dienas centrā *"Mucenieki"*, Stopiņu novada domē, Salaspils novada domes apmeklētāju apkalpošanas centrā un Izstrādātājas tīmekļvietnē [www.videseksperti.lv](http://www.videseksperti.lv). Ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2018. gada 13. jūnijā plkst. 17:00 Stopiņu novada dienas centrā *"Upeslejas"*, 2018. gada 14. jūnijā plkst. 17:00 Ropažu novada dienas centrā *"Mucenieki"*, 2018. gada 20. jūnijā plkst. 16:00 Garkalnes novada domes kultūras centrā *"Berģi"* un 2018. gada 21. jūnijā plkst. 15:30 Salaspils novada aktu zālē. Saskaņā ar sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokoliem, sanāksmēs piedalījās Izstrādātājas, pašvaldības, Pārvaldes un sabiedrības pārstāvji. Klātesošajiem tika sniegta informācija par Paredzēto darbību un ietekmju novērtējuma rezultātiem. Dalībniekiem tika dota iespēja izteikt viedokli un uzdot jautājumus. Sabiedrības pārstāvji interesējās par pieveceļu risinājumiem un autoceļa šķērsošanas iespējām.
- 5.2.2. Rakstiskus priekšlikumus un viedokļus par Paredzēto darbību Ierosinātajai vai Birojam varēja iesniegt līdz 2018. gada 5. jūlijam. Šajā periodā Birojā tika saņemtas vairākas sabiedrības pārstāvju vēstules, kurās galvenokārt pausti ieteikumi saistībā ar trokšņu ietekmes mazināšanu, autoceļa šķērsošanas iespējām un sabiedriskā transporta pieturvietu izvietojumu.

## **5.3. Sabiedrības informēšana un ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:**

- 5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2018. gada 17. augustā. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu tika publicēts tīmekļvietnēs [www.salaspils.lv](http://www.salaspils.lv), [www.stopini.lv](http://www.stopini.lv), [www.ropaži.lv](http://www.ropaži.lv), [www.garkalne.lv](http://www.garkalne.lv), [www.videseksperti.lv](http://www.videseksperti.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ziņojums bija pieejams Salaspils, Stopiņu, Ropažu un Garkalnes novada domēs un Izstrādātājas tīmekļvietnē [www.videseksperti.lv](http://www.videseksperti.lv).
- 5.3.2. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par Ziņojumu, Birojs saņēma:
- 5.3.2.1. Salaspils novada domes 2018. gada 10. septembra vēstuli Nr. ADM/10-3.5/18/2574, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu pret izstrādāto Ziņojumu.
  - 5.3.2.2. Pārvaldes 2018. gada 26. septembra atsauksmi Nr. 4.5.-20/6724, kurā norādīts, ka Pārvaldei nav iebildumu pret izstrādāto Ziņojumu.
  - 5.3.2.3. Dabas aizsardzības pārvaldes 2018. gada 19. oktobra vēstuli Nr. 4.9/5400/2018-N, kurā norādīts, ka tai nav būtisku iebildumu pret izstrādāto Ziņojumu.

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

- 6.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā, ņemot vērā līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, aizsargājamas dabas vērtības, apkārtnes teritorijas un iedzīvotāju blīvumu, Paredzētās darbības raksturu, apjomus, piesārņojuma un traucējuma veidus u.c. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir apkopojuši pieejamo informāciju par Darbības vietu un aplūkojuši ietekmes, kas izriet no būvdarbu nepieciešamības, būvniecības laikā radušos atkritumu apsaimniekošanas, izsvērtas gaisu piesārņojošo vielu emisijas, trokšņa līmeņa izmaiņas, vides stāvokļa izmaiņu ietekme uz ekosistēmām un bioloģisko daudzveidību, aizsargājamām dabas teritorijām, sugām un biotopiem, kultūrvēsturiskiem objektiem, ainaviskām teritorijām, grunts



un gruntsūdens kvalitāti u.c. jomām. Šāda novērtējuma ietvarā Birojs secina, ka būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas maiņa, kas ietvertu gan teritorijas zaudējumu uz ceļa izbūves rēķina, gan ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus. Paredzētā darbība no vienas puses risinātu nozīmīgas satiksmes problēmas plašākā mērogā, bet no otras puses (sasniedzamības un mobilitātes ziņā) radītu pārmaiņas lokālā mērogā, ko vistiešāk izjustu vietējie iedzīvotāji u.c. 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, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un dabas, kultūrvēstures vērtībām. Arī ekspluatācijas laikā autoceļam ir savas raksturīgās ietekmes, – sagaidāmas gan gaisu piesārņojošo vielu, gan trokšņa emisijas. Tādēļ plānošanas, novērtēšanas un projektēšanas ceļā jāpanāk – gan, ka autoceļš tiek integrēts 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), gan, ka tiek iespēju robežās maksimāli nodrošināta esošo infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu funkcionēšana, saglabāta teritoriju integritāte, nodrošināta mobilitāte un teritoriju sasniegjamība.

## **6.2. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:**

- 6.2.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniegjamība un ietekme uz īpašumiem.
- 6.2.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tostarp ietekme uz infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektiem, to nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība, ietekme uz to funkcionēšanu.
- 6.2.3. Troksnis un vibrācija.
- 6.2.4. Gaisa piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.
- 6.2.5. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti.
- 6.2.6. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.
- 6.2.7. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

## **6.3. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi, Birojs secina sekojošo:**

- 6.3.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniegjamība un ietekme uz īpašumiem.
  - 6.3.1.1. 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.
  - 6.3.1.2. No Paredzētās darbības risinājumiem izriet, ka gan Paredzētā darbība (1. alternatīva), gan salīdzināmā darbība (2. alternatīva) ietekmē vienu un to pašu teritoriju salīdzināmā mērā, jo atšķiras tikai ceļu mezglu risinājumi, trasējums (jaunās un pārbūvējamās brauktuves konfigurācijas nemainās). Savukārt autoceļu nodalījuma joslas, līdz ar to – arī atsavināmo zemju apjoms – ir salīdzināms.



6.3.1.3.Kopsavēlot Ziņojumā secināto, konstatējams, ka Paredzētās darbības (pamatvariants jeb 1. alternatīva) rezultātā varētu tikt likvidētas kopumā 28 nobrauktuves un izveidotas 25 jaunas, saglabājot iedzīvotāju iespēju šķērsot un uzbraukt/nobraukt no autoceļa. Salīdzināmā darbība (jeb 2.alternatīva) savukārt paredz likvidēt 34 un izveidot 28 jaunas uzbrauktuves/nobrauktuves. Ietekme uz teritorijas fragmentāciju alternatīvu gadījumā ir līdzvērtīga, jo neatkarīgi no alternatīvas neviens ceļš netiek izslēgts no ceļu tīkla, atšķirības ir mērojamā ceļa garums, kas veicams, lai šķērsotu vai uzbrauktu uz autoceļa. Atšķirībā no esošās situācijas – satiksmi paredzēts organizēt, šķērsojumu vietas un uzbrauktuves/nobrauktuves apvienojot vienotos divlīmeņu satiksmes mezglos, kas atsevišķās vietās var nozīmēt, ka ir jāveic garāks ceļš (salīdzinājumā ar esošo situāciju). Novērtēts ka autoceļa A4 tuvumā, platībās, ko skar iespējamā paplašināšana, galvenokārt ir lauksaimniecības un mežu zemes. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā (neatkarīgi no izvēlētajām alternatīvām) – būtu jānojauc viena ēka Garkalnes novadā - kafejnīca “Briezes”, kas atrodas publiskās apbūves teritorijā.

6.3.1.4.Autoceļa A4 paplašināšana (papildus joslu izbūve) ir paredzēta autoceļa A4 labajā jeb A pusē, kas pamatots ar mazāku skarto īpašumu skaitu, kā arī mazāku ietekmi ar īpašumu fragmentāciju (tā rodas arī jaunu pievedceļu izbūves rezultātā). Šajā autoceļa A4 pusē paredzēta arī dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecība. Ziņojumā ņemts vērā, ka ietekmi uz īpašumiem veido ne vien atsavināmās zemes platība, bet arī autoceļa radītā fragmentācija. Ietekmes uz īpašumiem būtiskumu noteic gan skartā īpašuma lielums, gan tas, vai trase skar īpašuma malu vai šķērsojuma rezultātā pilnīgi sadala zemes īpašumu (vienādās vai nevienādās daļās), traucē, apgrūtinā tam piekļuvi. Saskaņā ar Ziņojuma 8.pielikumā pievienoto skarto zemes īpašumu sarakstu, autoceļa A4 pārbūve skartu kopumā 121 īpašumu. Novērtēts, ka 3 gadījumos būs nepieciešams atsavināt visu zemes vienību, 9 gadījumos zemes vienība tiek sadalīta, bet pārējos gadījumos – tiktu atsavināta daļa no īpašuma. Gadījumos, kad īpašumi tiek pārdalīti, lai nokļūtu no vienas zemes gabala daļas uz otru, būs nepieciešams mērot lielāku ceļa posmu, šķērsot autoceļu A4, izmantojot tam paredzētās šķērsojuma vietas. Papildus apgrūtinājums tas ir gan iedzīvotājiem, gan zemju (lauksaimniecības) apsaimniekotājiem. Līdz ar to, atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam – būs nepieciešams izsvērt un katrā konkrētā gadījumā risināt, vai kāda no sadalītā īpašuma atlikušajām daļām pēc atsavināšanas nekļūst neizmantojama (piemēram, atbilstoši vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam – dēļ platības, konfigurācijas vai citu iemeslu dēļ). Biroja ieskatā būtu rekomendējams, kur tas iespējams, apsvērt arī zemju konsolidācijas iespējamību, lai rastu pēc iespējas loģiskākos risinājumus ietekmes uz īpašumiem mazināšanai, tostarp lai efektīvi pārkārtotu zemes īpašumu robežas, racionāli veidotu īpašuma objektu izvietojuma struktūru un neveidotu nesamērīgu barjeras efektu ar traucējumiem īpašuma apsaimniekošanai.

6.3.1.5.No ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras skatījuma ir būtiski pārliccināties, 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 ar atbilstīgu rūpību, tostarp uzklusot un ņemot vērā sabiedrības priekšlikumus. Sabiedrisko apspriešanu laikā saņemtie priekšlikumi izvērtēti un izvēlētie risinājumi pamatoti Ziņojuma 17. 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.

6.3.1.6.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 privātipašumiem saglabāsies nemainīgas un būs jāizmanto alternatīvi maršruti, turklāt ietekmes skarto pašvaldību griezumā 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 nevienu no esošajiem ceļiem nav paredzēts izslēgt no satiksmes tīkla. Vienlaikus summāro ietekmju iespējamība prasīs no Ierosinātājas papildus rūpību izstrādāto risinājumu savstarpējai koordinācijai. Ierosinātājai būs jāsadarbojas ar Satiksmes ministriju (Rail Baltica būvniecības ierosinātāja), lai savstarpēji koordinēti pārliecinātos, ka abos projektos paredzētie risinājumi teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai ir savietojami un iespējami, kā arī neviens no esošajiem ceļiem ar to realizāciju netiek izslēgts no satiksmes tīkla.

6.3.1.7. Tā kā autoceļš A4 teritorijas fragmentē jau vēsturiski, papildus ietekmes ar Paredzēto darbību 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 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. Ietekmes uz īpašumiem 1. un 2. alternatīvas gadījumā ir līdzīgas, tomēr ietekme uz teritoriju sasniedzamību 2. alternatīvas gadījuma būtu lielāka. No Ziņojuma neizriet, ka vienas vai otras alternatīvas realizācijai būtu konstatējami izslēdzoši apstākļi, tomēr ar mazāku ietekmi un pieņemamāku Ziņojuma autori atzīst 1. alternatīvu jeb pamatvariantu, kas saglabā ērtāku piekļuvi (uzbraukšanu un nobraukšanu) autoceļam A4.

6.3.1.8. Birojs, izdodot šo atzinumu, ievēro, ka prasības saistībā ar nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšanu un atlīdzību par šādu atsavināšanu ir jau noteikti 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, turklāt Novērtējuma likuma 24. panta pirmā daļa paredz, ka Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu. **Līdz ar to Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir nepieciešams un lietderīgi ar šo atzinumu nostiprināt šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) Paredzētās darbības Ierosinātājai jānodrošina Ziņojumā ietverto vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu pasākumu realizācija teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai.
- b) Nosakot piemērojamus mehānismus īpašumu atsavināšanai un kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.
- c) Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek pilnībā izslēgts no satiksmes tīkla, bet tiek nodrošināta ar apvedceļu fragmentēto teritoriju sasniedzamība, 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 attālums 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.
- d) Ierosinātājai jāsadarbojas ar Satiksmes ministriju (dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecības ierosinātāja), lai savstarpēji koordinēti pārliecinātos, ka abos projektos paredzētie risinājumi teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz



īpašumiem novēršanai un samazināšanai ir savietojami un iespējami, kā arī neviens no esošajiem ceļiem ar to realizāciju netiek izslēgts no satiksmes tīkla.

- e) Visi risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai, tostarp samērīgiem attālumiem līdz pievedceļiem, kas nodrošina piekļuves/nobraukšanas iespējas uz/no autoceļa A4, jāparedz un jāiestrādā būvprojektā, cita starpā sadarbojoties ar vietējo pašvaldību.

### **6.3.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tostarp ietekme uz infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektiem, to nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība, ietekme uz to funkcionēšanu.**

6.3.2.1. Jaunu infrastruktūras objektu, sevišķi, ja tie atrodas blīvi apdzīvotās teritorijās, būvniecības un pārbūves darbi ir saistīti ar dažāda veida ietekmēm, kuru izpausmes atkarīgas gan no apdzīvoto vietu un dzīvojamo māju tuvuma, gan Darbības vietu raksturojošajiem apstākļiem. Konkrētajā gadījumā pārbūvējamais autoceļš virzās pārsvarā caur mežu un lauksaimniecības teritorijām, tomēr atsevišķos posmos Pierīgas apbūve pietuvojas ceļa trasei. Saskaņā ar Ziņojuma 3.1.1. tabulu tiešā tuvumā (līdz 100 m attālumam) atrodas 43 dzīvojamās ēkas, no tām viena atrodas tuvāk par 10 m no autoceļa. Šo ēku autoceļa pārbūves ietvaros paredzēts nojaukt. Vairums minēto ēku atrodas aptuveni 30 līdz 80 metru attālumā no ceļa, šo ēku iedzīvotāji autoceļa pārbūvi izjutīs visbūtiskāk, līdz ar to liela nozīme ir pārdomātai un efektīvai būvniecības procesa organizēšanai.

6.3.2.2. Ņemot vērā to, ka paredzēta satiksmes infrastruktūras objekta pārbūve un būvniecība, sagaidāms, ka plānoto darbu teritorijā būs jāsaskaras ar satiksmes organizācijas izmaiņām, ierobežojumiem un neērtībām. Būvniecība būs saistīta ar papildus satiksmes ierobežojumiem, un šī ietekme vērtējama kā salīdzinoši būtiska. Tomēr jāņem vērā, ka veicamo darbu mērķis ir nodrošināt autoceļa parametru atbilstību iespējamam nākotnes satiksmes intensitātes pieaugumam, t.sk. nodrošināt satiksmes drošību un pārskatīt pieslēgumu skaitu, kas atsevišķos posmos apgrūtinā braucēju komfortu.

6.3.2.3. Lai par minētajiem darbiem savlaicīgi tiktu informēta pēc iespējas lielāka sabiedrības daļa, novērtēts, ka svarīgi šādu informāciju izplatīt pēc iespējas plašākā mērogā, izmantojot plašsaziņas līdzekļus, izvietot atbilstošas norādes ne tikai konkrētajā būvdarbu veikšanas vietā, bet arī pie galvenajiem ceļiem tādā attālumā, lai jau savlaicīgi būtu iespējams mainīt plānoto braukšanas maršrutu un izvēlēties piemērotus apbraukšanas ceļus. Ņemot vērā iepriekš minēto, darbu veikšanas projektā paredzēts iekļaut satiksmes organizācijas shēmas, norādot un nodrošinot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, kā arī piekļuvi saviem īpašumiem un citiem objektiem būvdarbu teritorijā, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā. Paredzams, ka būvniecības veikšanas laikā sagaidāmi arī traucējumi un ierobežojumi gājēju un velosipēdistu kustībai, līdz ar to risināmi jautājumi arī šo satiksmes dalībnieku plūsmas organizācijai.

6.3.2.4. Plānotie būvdarbi saistīti ne vien ar izmaiņām/traucējumiem satiksmes organizācijā, bet arī ar gaisa piesārņojumu, trokšņiem un vibrācijām, kas radīsies būvdarbu veikšanas laikā:

6.3.2.4.1. Būvniecības laikā piesārņojošo vielu emisijas gaisā ir sagaidāmas no augsnes virskārtas noņemšanas, izkraušanas bērtnēs, birstošo materiālu izkraušanas un no būvdarbiem paredzētās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas, arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņām. Šādas ietekmes visizteiktāk būs jūtamas autoceļam tuvāk esošo māju iedzīvotājiem Upesciema un Amatnieku ciemu teritorijās. Tomēr atzīmējams, ka ietekme uz gaisa kvalitāti sagaidāma kā lokāla un pārejoša.

6.3.2.4.2. Būvniecības darbi saistīti arī ar trokšņa līmeņa izmaiņām. Novērtēts, ka apvedceļa būvniecība un ar to saistīto darbu trokšni apkārtējā vidē varētu radīt nepieciešamās



tehnikas izmantošana un materiālu transportēšana, kā arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņas. Pilnībā izvairīties no būvdarbu radīta trokšņa un citām ietekmēm nav iespējams, – tās iespējams vienīgi saprātīgi pārvaldīt un mazināt, tostarp izvairīties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad, piemēram, Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku apgrūtinājumu. Ņemot vērā būvdarbu specifiku un to ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam, arī Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr.16 "*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*" 2.8.punktā paredz, ka šos noteikumus un attiecīgi – tajos noteiktos vides trokšņa robežlielumus neattiecina uz būvdarbu radītā trokšņa emisiju. Tomēr šādiem būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar vietējo pašvaldību. Arī šajā gadījumā Ierosinātajai jānodrošina atbilstoši tehniskie risinājumi un darbu veikšanas laiki, lai būvdarbu radītie traucējumi būtu pēc iespējas mazāki.

6.3.2.4.3. Latvijas normatīvie akti nosaka darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret vibrācijas radīto risku darba vidē, tomēr robežvērtības ēku un būvju aizsardzībai nav reglamentētas. Ziņojuma 4.4.2. nodaļā iekļauts vibrāciju izmaiņu novērtējums - aplūkoti vibrācijas veidi un izplatīšanās attālums dažādām ar būvniecības procesu saistītām aktivitātēm. Pievienotajās tabulās uzskaitīts vibrāciju izplatīšanās attālums un uztveres pakāpe. No šīs informācijas izriet, ka vibrācijas līmenis 1 mm/s ir manāmi jūtams vibrācijas līmenis un nozīmīgākie vibrācijas avoti ir vibrējoši veltni, blīvēšanas iekārtas un iekārtas pāļu dzīšanai vai izvilkšanai. Vienlaikus Ziņojumā minēts, ka attālumā lielākā par 12 m no vibrējošā veltna nav sagaidāmas tādas vibrācijas, kas ēkas vai būves varētu būtiski ietekmēt. Būvniecības darbi vērtējami kā īslaicīgi un nav sagaidāms, ka tajos izmatotās tehnikas vienības strādās vienuviet nepārtrauktā darba režīmā, vibrācijas ietekmei teritorijas tiks pakļautas īslaicīgi.

6.3.2.5. Būvniecības darbi potenciāli ir saistāmi ar ķīmisku vielu, t.sk. degvielas noplūdēm (ja notiek negadījums) būvdarbu veikšanas laikā, kā arī ar notekūdeņu un atkritumu rašanos, kas neatbilstošas apsaimniekošanas rezultātā var nonākt apkārtējā vidē. Līdz ar to nepieciešams apzināt gan potenciālās šāda piesārņojuma rašanās vietas, gan iespējamās avāriju scenārijus tā nokļūšanai apkārtējā vidē. Piesārņojums var rasties būvdarbu veikšanas laikā un laukumos, kas paredzēti būvtechnikas un materiālu uzglabāšanai, kā arī personāla vajadzībām. Ņemot vērā Paredzētās darbības projektēšanas stadiju, Ziņojumā nav detalizēti aprēķināts šādos laukumos uzglabājamo materiālu daudzums, tāpat vēl nav zināmas precīzas šādu laukumu vietas. Ziņojumā minēts, ka šādi laukumi tiks veidoti ceļu nodalījuma joslā atklātās vietās, kā arī tuneļu, pārvadu, tiltu izbūves vietās, kur nepieciešamības gadījumā tiks veikti arī montāžas darbi. Ziņojumā nav ievērtēti nosacījumi, kas izvirzāmi, vadoties no ietekmes uz vidi viedokļa, līdz ar to ir pamats uz Paredzēto darbību radzīties līdzvērtīgi kā uz citām salīdzināmām darbībām un to radīto ietekmi uz vidi. Proti, būvdarbos iesaistītās tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšanai jānotiek speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargātu grunti no degvielas noplūdes, kā arī būvniecības darbos iesaistītajai teknikai paredzama tehniskā stāvokļa regulāra kontrole un aprīkošana ar absorbcijas materiāliem, kurus nepieciešamības gadījumā izmantot naftas produktu savākšanai. Vērtējot iespējamās avāriju riskus, Birojs secina, ka tie saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami un pārvaldāmi. Uz būvdarbu veikšanas laiku jau konkrētajās darbības vietās nodrošināmi pasākumi, t.sk. veicama personāla vajadzībām nepieciešamo kanalizācijas risinājumu ieviešana, nodrošinot notekūdeņu atbilstošu apsaimniekošanu. Potenciālie ar būvdarbu veikšanu saistītie vides riski nav vērtējami kā augstas varbūtības notikumi, ja tiek ievēroti organizatoriski un inženiertehniski pasākumi avāriju situāciju nepieļaušanai. Attiecībā uz atkritumiem Ziņojumā minēts, ka būvdarbu gaitā radīsies tādi materiāli un atkritumi kā,



piemēram, noraktā grunts, augsne un koksnes atkritumi no autoceļa klātnes izbūves darbiem, būvgruži no esošā autoceļa pārbūves, noņemot veco brauktuvi un nojaucot vecās būves. Daļu no atkritumiem paredzēts otrreiz izmantot un pārstrādāt, t.sk. izmantot būvniecības ietvaros, savukārt otrreizēji neizmantojamus materiālus paredzēts nodot licencētiem atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem.

6.3.2.6. Papildus uzmanība no būvniecības procesa organizācijas viedokļa Salaspils novadā būs nepieciešama teritorijā, kur autoceļa A4 tiešā tuvumā plānota SIA "Knauf" paredzētā darbība – ģipšakmens ieguve atradnē "Saulkalne". Atradnes "Saulkalne" teritoriju paralēli autoceļam A4 šķērso plānotā Rail Baltica izbūves vieta, vienlaikus Atradni "Saulkalne" šķērso arī AS "Latvijas Gāze" gāzes vads "Rīga – Paņeveža" (ar atzaru "Rīga – Daugavpils" ZA virzienā), kas daļēji atrodas arī plānotā Rail Baltica koridora zonā. Ievērojot Rail Baltica būvniecībai paredzētos saspringtos termiņus, SIA "Knauf" ir paredzējusi ģipšakmens ieguvi vispirms veikt atradnes daļā, kas atrodas autoceļa A4 tuvumā un plānotajā Rail Baltica izbūves vietā. Tomēr, kā izriet no abu minēto projektu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumiem, šādas ieceres realizācijas iespējamībai būtisks nosacījums ir atradni "Saulkalne" šķērsojošā AS "Latvijas Gāze" gāzes vada "Rīga – Paņeveža" (un, iespējams, arī tā atzara) pārbūve vai iznešana no derīgo izrakteņu ieguves vietas un Rail Baltica dzelzceļa koridora zonas. No abu minēto projektu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumiem izriet, ka attiecīgā gāzes vada posma pārcelšanu paredzēts nodrošināt tieši Rail Baltica projekta ietvaros, un konceptuālais risinājums paredz gāzes vadu šajā posmā pārnest otrpus autoceļam A4, tā kreisajā pusē (A4 un gāzes vada šķērsojums 90° leņķī un gāzes vada virzība gar autoceļu A4). Lai arī no Paredzētās darbības Ziņojuma neizriet, ka konkrētajā autoceļa A4 posmā Ierosinātāja būtu plānojuši realizēt attiecīgos gāzes vada pārbūves darbus, tomēr arī uz Ierosinātāju ir pamats attiecināt nosacījumu par nepieciešamu koordināciju un sadarbību ar SIA "Knauf" un Rail Baltica projekta ierosinātāju (Satiksmes ministrija), lai iespējami salāgotu projektu secīgu īstenošanu. Šāda projektu koordinācija ir nepieciešama arī tajos posmos, kur dzelzceļa līnija Rail Baltica un Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 330 kV elektropārvades līnija šķērsos autoceļu A4. Visu saistīto objektu pārbūvi un izbūvi nepieciešams nodrošinātu plānveidīgi un pārdomāti, lai maksimāli novērstu situācijas, ka pēc darbu pabeigšanas tiek atkārtoti uzsākti rakšanas un pārbūves darbi.

6.3.2.7. Citas autoceļa A4 tuvumā esošās vai šķērsojošās inženiertehniskās būves raksturotas Ziņojuma 2.6. nodaļā. No Ziņojuma izriet ka autoceļa A4 nodalījuma joslas un tā mezglu zonā atrodas vairums inženierkomunikāciju, kurām var būt nepieciešama pārbūve apvedceļa realizācijas laikā - tādas kā maģistrālais ūdensvads, augstsprieguma līnija (110kV un 330kV) u.c. Saskaņā ar Ziņojumu šķērsojumu vietās tiks veikti vai nu pasākumi attiecīgo būvju aizsardzībai (piemēram, ar aizsargcaurulēm) vai to pārbūve (iznešana ārpus autoceļa A4 trases zonas). Ierosinātājam jāreķinās, ka infrastruktūras objektu pārbūve izraisa pārejošus traucējumus to funkcionēšanai. Līdz ar to būs nepieciešama gan tehnisko darbu izpildes nosacījumu saņemšana no šo objektu pārvaldītājiem, gan darbu organizācijas saskaņošana, plānojot atslēgumu/pārslēgumu laikus un ilgumus (arī nodrošinot pagaidu risinājumus vietās, kur tādi nepieciešami). Arī no Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās – minēto būvju pārbūves laikā iespējami piegāzu (piemēram, elektroenerģijas) pārtraukumi gala patērētājiem, par ko tie laicīgi jāinformē. Tehniskos risinājumus paredzēts saskaņot ar attiecīgajiem inženiertīklu īpašniekiem darbu veikšanas projektu izstrādes laikā.

6.3.2.8. Rezumējoši Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir veikuši ar būvniecības procesa organizēšanu un būvniecību saistīto ietekmju izvērtējumu. Birojs kopumā atzīst, ka ar dažādiem ietekmju mazinošajiem pasākumiem ir iespējams samazināt ietekmi, ko radīs būvdarbiem tipiskie un raksturīgie traucējumi, tomēr to efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no piesardzības pasākumu plānošanas un atbilstīgas izpildes. Ietekmes 1. un 2. alternatīvas gadījumā ir līdzīgas un būtiski neatšķiras, tomēr lielāks būvdarbu apjoms varētu būt



sagaidāms 2. alternatīvas gadījumā (nepieciešams lielāks paralēlo ceļu tīkls). Vienlaikus Ierosinātajai jāņem vērā, ka Paredzētās darbības realizācija būs saistīta ar būvdarbu radītām ietekmēm un traucējumiem, kurus nav iespējams pilnībā novērst, tādēļ tos būs nepieciešams saprātīgi pārvaldīt un mazināt, izvēloties piemērotākos būvniecības risinājumus. Šādu risinājumu vidū ir gan pasākumi, kas nepieciešamai, lai radītu iespējami mazākus apgrūtinājums autoceļa A4 tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, uzņēmumu darbībai un satiksmei, gan pasākumi, kas nepieciešami, lai ietekme uz vides kvalitāti nepārsniegtu pieļaujamās līmeņus, lai darbi tiktu veikti pēc iespējas saudzīgi dabai, neradītu drošības riskus, jo īpaši dzelzceļa satiksmei. Secināms, ka ar dažādiem ietekmju mazinājošajiem pasākumiem ir iespējams samazināt ietekmi, ko radīs būvdarbiem tipiskie un raksturīgie traucējumi, tomēr to efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no piesardzības pasākumu plānošanas un atbilstīgas izpildes.

**6.3.2.9. Lemjot par nosacījumu izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību būvniecībai ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem, ir Ierosinātajai un attiecīgo darbu izpildītājiem saistoša un citādā veidā Paredzētās darbības realizācija nav pieļaujama. Līdz ar to turpmākā projekta izstrādes gaitā, būvniecības laikā un Paredzētās darbības realizācijas rezultātā jānodrošina visu normatīvajos aktos un Ziņojumā paredzēto (vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu) pasākumu ietekmes samazināšanai realizācija. Tomēr, tā kā Ziņojumā ietekmes mazināšanas pasākumi ne visu ietekmju kontekstā ir noteikti, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta desmito daļu ir norādāmi papildus sekojoši nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:**

- a) Pirms būvdarbu uzsākšanas jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības skartajām teritorijām būvdarbu laikā. Satiksmes organizācijas plānam jāaptver risinājumi satiksmes plūsmu (nepieciešamības gadījumā arī sabiedriskā transporta, gājēju un velosipēdistu plūsmas) organizācijai, lai pēc iespējas mazinātu sastrēgumus un negatīvu ietekmi, kā arī nodrošinātu ar būvlaukumu fragmentēto teritoriju sasniedzamību.
- b) 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 vai nestspēju. Būvdarbi iespējami jānodrošina tādējādi, ka piekļuve būvniecības vietai tiek organizēta pa esošiem ceļiem vai sagatavoto autoceļa nodalījuma joslu.
- c) Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi pēc iespējas jāizvieto ārpus citu infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, īpaši aizsargājamu biotopu platībām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve. Būvniecības laikā jāizvairās ar smago tehniku izbraukāt pārmitras teritorijas, kur izbraukāšana būtiski maina mikroreljefu, veģetācijas sastāvu un ilgstoši saglabājas iebruktās rises.
- d) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļūvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas tehnēs, virszemes un pazemes ūdeņos.



- e) Tā kā tādu paredzēto darbību īstenošana kā AS “*Latvijas Gāze*” gāzes vada “*Rīga – Paņeveža*” (un, iespējams, arī tā atzara) pārbūve ar autoceļa A4 šķērsojumu jaunā vietā, autoceļa A4 un dzelzceļa līnijas Rail Baltica šķērsojumu būvniecība, kā arī autoceļa A4 un Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 330 kV elektropārvades līnijas šķērsojuma būvniecība ir savstarpēji saistīta – Ierosinātājam ir jāsadarbojas ar attiecīgo paredzēto darbību ierosinātājiem, lai iespējami koordinēti īstenotu saistītos būvniecības darbus un ar tiem saistītos drošības jautājumus.
- f) Visi pārbūves un būvniecības pasākumi plānojami un veicami tā, lai respektētu piegulošo teritoriju izmantošanu un neradītu nesamērīgu apgrūtinājumu vai traucējumus. Kur nepieciešams, vibrācijas ietekmes mazināšanai jānodrošina paņēmieni, kas samazina vibrācijas un nerada riskus ēku un būvju drošībai. 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.
- g) Būvniecības tehnikai un iekārtām, uz kurām tas attiecināms, jāatbilst Ministru kabineta 2002. gada 23. aprīļa noteikumos Nr.163 “*Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām*” noteiktajām prasībām.
- h) 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. Risinājumi jānoteic sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem un to realizācijai jāsaņem tehniskie noteikumi, ar īpašu rūpību plānojot būvdarbus un nepieciešamos ierobežojumus gāzes vadu pārbūves vietās un dzelzceļa satiksmes drošībai. Ja nepieciešams, sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jāsaņem arī iespējamie objektu atslēgumu laiki un ilgumi, lai īslaicīgo darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.
- i) 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 uzbūrumi, tostarp upes šķērsojuma vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.

### 6.3.3. Troksnis un vibrācija

- 6.3.3.1. 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. Paredzētā darbība pati par sevi nav galvenais iemesls trokšņa ietekmes problēmai – 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. Paredzētā darbība ir esoša autoceļa pārbūve pa esošo trasi (ceļš ar vienu brauktuvi tiks pārbūvēts par ceļu ar divām brauktuvēm), tādā veidā pietuvinot esošu trokšņa avotu (ar to saprotot transporta plūsmu) dzīvojamās apbūves teritorijām. 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.

6.3.3.2. Norādāms, ka satiksmes intensitāte visā pārbūvējamā autoceļa posmā saskaņā ar VAS “*Latvijas Valsts ceļi*” satiksmes intensitātes statistikas datiem<sup>6</sup> jau kopš 2015. gada pārsniedz 3 miljonus transportlīdzekļu gadā, līdz ar to jau vēsturiski pastāv (un joprojām turpinās) problēma ar vides trokšņa pārsniegumiem līdzīgi kā pie citiem valsts galvenajiem autoceļiem. Izpildot likuma “*Par piesārņojumu*” 18.<sup>1</sup> panta otrā daļā noteikto, un atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 “*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 16) noteiktajam ir izstrādātas un apstiprinātas trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem<sup>7</sup>, tai skaitā atsevišķiem pārbūvējamā autoceļa A4 posmiem (turpmāk – stratēģiskās kartes un rīcības plāns). Stratēģiskajās trokšņu kartēs attēlota trokšņu diskomforta zona, kas visos diennakts periodos skar autoceļam A4 piegulošās dzīvojamās apbūves teritorijas. Jāņem vērā, ka trokšņu stratēģiskās kartes ir izstrādātas, izmantojot atšķirīgus satiksmes intensitātes datus, to izstrādes mērķis var paredzēt citu vērtēšanas pieeju un tajās neparādās arī citu plānoto, bet vēl nerealizēto satiksmes infrastruktūras objektu (tādu kā dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica, automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis ievads Rīgā un citi) ietekmes, 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.

6.3.3.3. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus ilgtermiņa trokšņa rādītājiem  $L_{\text{diena}}$ ,  $L_{\text{vakars}}$ ,  $L_{\text{nakts}}$ . Trokšņa rādītājus – fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes – regulē Noteikumu Nr. 16 2. pielikuma 1. punkts ar apakšpunktiem, tostarp nosaka šādus trokšņa robežlielumus konkrētiem teritorijas lietošanas funkciju veidiem:

- individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums  $L_{\text{diena}}$  ir 55dB(A),  $L_{\text{vakars}}$  ir 50dB(A), bet  $L_{\text{nakts}}$  – 45dB(A);
- daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās un publiskās apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) trokšņa robežlielums  $L_{\text{diena}}$  ir 60dB(A),  $L_{\text{vakars}}$  ir 55dB(A), bet  $L_{\text{nakts}}$  – 50dB(A);
- savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi)  $L_{\text{diena}}$  ir 65dB(A),  $L_{\text{vakars}}$  ir 60dB(A), bet  $L_{\text{nakts}}$  – 55dB(A).

6.3.3.4. Autoceļa A4 tuvumā un apkārtnē ir gan apdzīvotu vietu teritorijas, gan teritorijas ārpus pilsētām un ciemiem (lauku teritorijas ar atsevišķām viensētām). Visu skarto pašvaldību

<sup>6</sup> <https://lvceli.lv/informacija-un-dati/#satiksmes-intensitate>.

<sup>7</sup> Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2019.-2023. gadam. Pieejams <https://lvceli.lv/informacija-un-dati/#troksni>.



(kuras šķērso autoceļš A4) teritoriju plāņosumos ārpus apdzīvotām vietām šīm teritorijām ir galvenokārt noteikts ar mežsaimniecisku izmantošanu vai lauksaimniecisku izmantošanu saistīts funkcionālais zonējums, tomēr nereti arī viensētu apbūve tajā ir viens no galvenās izmantošanas veidiem, tādēļ tur piemērojami individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) teritorijām noteiktie normatīvi ( $L_{\text{diena}}$  55 dB(A),  $L_{\text{vakars}}$  50 dB(A) un  $L_{\text{nakts}}$  45 dB(A)). Vietās, kur autoceļš A4 virzās gar apdzīvotām vietām, pie autoceļa A4 lielākoties ir mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas, tomēr citviet ir arī teritorijas (piemēram, jauktas un publiskās apbūves teritorijas ar dzīvojamo apbūvi), kur normatīvs ir nedaudz augstāks.

6.3.3.5. Secināms, ka salīdzinoši daudz viensētu atrodas autoceļa A4 aizsargjoslā. Atbilstoši Noteikumu Nr.16 2. pielikuma 2. piezīmē noteiktajam aizsargjoslās gar autoceļiem (tai skaitā arī gar autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir mazāka nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā) vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. 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. Jo īpaši gadījumos, kad tiek plānotas izmaiņas esošā darbībā (kā konkrētajā gadījumā – autoceļa A4 paplašināšana) – iespēja sasniegt mērķlielumus ir jāizsver un jāparedz risinājumi būtiskas ilgtermiņa ietekmes mazināšanai. Nav šaubu, ka vislielāko akustisko diskomfortu rada troksnis tieši teritorijās, kas atrodas autoceļa aizsargjoslā, – pēc būtības tā ir arī uzskatāma par plānošanas kļūdu, ka mājokļi tiek celti autoceļu tuvumā. Tomēr iestādēm, kas pieņem lēmumus par darbību pieļaujamību (šajā gadījumā arī pašvaldībai), jāņem vērā arī iespēja noteiktos lielumus sasniegt. Trokšņa robežlielumi dienai, vakaram un naktij ir noteikti arī telpām, ņemot vērā telpu lietošanas funkciju (Noteikumu Nr. 16 4. pielikums). Dzīvojamās telpās un guļamtelpās robežlielumi ir viszemākie (35dB(A) dienā; 35dB(A) vakarā un 30dB(A) naktī). Papildus ar minēto noteikumu 4. pielikumu noteikts, ka telpās tiek regulēta arī maksimālā pieļaujamā (t.i. - vislielākā pieļaujamā) trokšņa emisija uztvērēja atrašanās vietā noteiktajā novērtēšanas laika intervālā. Attiecībā uz trokšņa robežvērtībām telpā Noteikumi Nr.16 neparedz, ka autoceļu aizsargjoslās tie būtu uzskatāmi par mērķlielumiem.

6.3.3.6. Autoceļa A4 pārbūves ietekmes novērtējuma nolūkiem satiksmes trokšņa izplatības modelēšana veikta satiksmes intensitātei, kas prognozēta 2025. gadā, t.sk. ņemot vērā arī prognozēto satiksmes intensitātes pieaugumu uz valsts galvenajiem autoceļiem A2 un A6, reģionālajiem autoceļiem P2, P4 un P5 un vietējiem autoceļiem V31, V54 un V57, kurus šķērso autoceļš A4. Izvēlēta pieeja balstīta satiksmes intensitātes prognozes analīzē. Atbilstoši Ziņojumam satiksmes intensitātes prognoze (attiecīgajam autoceļa A4 posmam) periodam no 2017. gada līdz 2045. gadam izstrādāta, izmantojot iepriekšējo gadu satiksmes intensitātes pieauguma datus un VAS “*Latvijas valsts ceļi*” Stratēģijas daļas sniegto informāciju par plānoto satiksmes intensitātes pieaugumu. Ziņojumā secināts, ka laika posmā no 2017. līdz 2019. gadam sagaidāms lielākais satiksmes intensitātes pieaugums (salīdzinājumā ar esošo situāciju), proti, 4,7 % gadā, savukārt no 2019. līdz 2030. gadam – 2,4 % gadā, bet pēc 2030. gada (līdz 2045. gadam) vairs tikai – 1,5 % gadā (2017. un 2045. gada satiksmes intensitātes epīras autoceļam A4 un nozīmīgākajiem satiksmes mezgļiem grafiskā veidā attēlotas Ziņojuma 3. pielikumā). Atbilstoši Ziņojumam vieglā un kravas transporta procentuālais sadalījums dienas, vakara un nakts periodos (skat. Ziņojuma 3.1.9. tabula) iegūts datu analīzes ceļā. Atbilstoši 3.1.9. tabulā attēlotajai informācijai izmantotais transportlīdzekļu procentuālais sadalījums ir sekojošs – dienas periodā 83%, vakara periodā 10%, nakts periodā 6%.

6.3.3.7. Ievērojot to, ka starp 1. un 2. alternatīvu nav principiālas atšķirības (pēc būtības tā ir Paredzētās darbības modifikācija, īstenojot atšķirīgus ceļu pieslēgumus/šķērsojumus), Ziņojumā vērtēta situācija 2025. gadā bez Paredzētās darbības realizācijas un Paredzētās



darbības pamatvariants jeb 1. alternatīva (ar un bez pasākumiem trokšņa ietekmes mazināšanai dzīvojamās apbūves teritorijās). Atbilstoši Ziņojumam trokšņa līmenis novērtēts, izmantojot *SoundPLAN* GmbH izstrādātu datorprogrammu *SoundPLAN Essential* (licences Nr. 7073) un Francijā izstrādātā aprēķina metodi “*NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*”, kas minēta izdevumā “*Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6*” un Francijas standartā XPS 31-133. Atbilstoši Noteikumu Nr. 16 1. pielikuma 1.2. punktam, novērtējot trokšņa rādītājus, ņemts vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas, vakara – četras stundas, nakts – astoņas stundas. Diena ir no plkst. 7.00 līdz 19.00, vakars – no plkst. 19.00 līdz 23.00, nakts – no plkst. 23.00 līdz 7.00. Trokšņa radītāji novērtēti 4 m augstumā virs zemes.

- 6.3.3.8. No Ziņojuma izriet, ka trokšņa radīta ietekme ir problēma pie pastāvošās satiksmes intensitātes un tā saglabāsies kā problēma gan Paredzētās darbības īstenošanas, gan tās neīstenošanas gadījumā. Vērtējot teritorijas, kurās 2025. gadā tiek prognozēti pārsniegumi vides trokšņa robežlielumiem, kuri piemērojami individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās (attiecīgi  $L_{\text{dienas}}$  ir 55dB(A),  $L_{\text{vakars}}$  – 50dB(A), bet  $L_{\text{nakts}}$  – 45dB(A)), – Ziņojumā secināts, ka dienas periodā pārsniegumu zona var skart ~240 m, vakara periodā – ~260 m un nakts periodā – ~270 m plašu zonu uz abām pusēm no autoceļa A4 ass. Ziņojumā identificēts, ka augstākais trokšņa līmenis prognozējams autoceļu A4 un A2 krustojumam piegulošajās teritorijās, jo tur satiksmes troksnis summēsies, proti, trokšņa robežlielumu pārsniegumi dienas periodā tur prognozēti ~410 m attālumā, vakara periodā ~500 m, bet nakts periodā ~620 m attālumā no autoceļa A4 ass. Tādējādi - līdzīgi, kā jau ir konstatēts, izstrādājot stratēģiskās trokšņu kartes un rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai autoceļa A4 attiecīgajam posmam, trokšņa ietekmes mazināšanai autoceļa A4 ietekmes zonā jau šobrīd ir nepieciešami un arī autoceļa A4 pārbūves gadījumā ir jāparedz prettrokšņu pasākumi. Birojs secina, ka Ziņojumā (13. pielikums) ir identificētas visas tās vietas, kur būtu izbūvējami prettrokšņa pasākumi jau vienlaikus ar Paredzētās darbības realizāciju (kopskaitā identificētas ~22 šādas vietas). Ziņojuma 5.5. nodaļā apkopotī arī IVN sabiedrisko apspriešanu laikā saņemtie priekšlikumi vai iebildumi no iedzīvotājiem (saistībā ar trokšņa ietekmi), izvērtējot situāciju un sniedzot atbildes uz iedzīvotāju izteiktajiem priekšlikumiem (pamatojot izvēlēto rīcību). Citu starpā secināms, ka risinājumi trokšņa ietekmes mazināšanai paredzēti arī Upesciema un Amatnieku teritorijās, kas kā problemātiskas zonas izceltas jau rīcības plānā, jo satiksmes troksnis šajās vietās ietekmē lielu iedzīvotāju skaitu. 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 (piemēram, sienas/grunts vaļņi), Ziņojumā nav precizēti. Ziņojumā skaidrots, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā katrā no attiecīgajām teritorijām tiks vērtēti jau konkrētie piemērotie prettrokšņa pasākumi un to kombinācijas. No minētā izriet, ka precīzu aprēķinu veikšana un pasākuma izvēle (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. No Ziņojuma tāpat izriet, ka trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumi var būt nepieciešami lielākā skaitā teritoriju, kā Ziņojuma 13. pielikumā identificētajās vietās, jo Noteikumu Nr. 16 1. 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*". Saprotami, ka Ziņojuma izstrādes stadija, kuras mērķis ir nodrošināt informāciju, lai konceptuāli izlemtu par Paredzētās darbības pieļaujamību, novērtējumam neparedz tik dziļu detalizāciju.

- 6.3.3.9. Ziņojumā ievērtētas arī iespējamās savstarpējās un summārās satiksmes trokšņa radītās ietekmes ar citiem plānotiem satiksmes infrastruktūras objektiem (piemēram, dzelzceļa līnija Rail Baltica, autoceļš E22 u.c.), kuru realizācijas secība, laiks (un atsevišķiem arī realizācijas varbūtība) vēl nav precīzi zināma. Vadoties no šāda novērtējuma secināms, ka trokšņa ietekme faktiski visā dzelzceļa līnijas Rail Baltica sektorā, kur tas iespēju robežās plānots vienā koridorā ar autoceļu A4, ir sagaidāma kā problēma arī Rail Baltica tuvumā, un faktiski visā šajā sektorā, daudzviet pat abās pusēs, trokšņa sienas ir plānots būvēt arī Rail Baltica koridorā. Arī Rail Baltica gadījumā, respektējot stadiju, kurā IVN tiek veikts, un plānotās darbības mērogu, visā Rail Baltica trasē trokšņa ietekmes mazināšanai analizēts tipveida konvencionālās absorbējošās trokšņa barjeras lietojums, tomēr piemērotāko risinājumu tālāku, detalizētu plānošanu (atbilstoši aktuālajai situācijai trasei pieguļošajās teritorijās) paredzēts īstenot būvprojektā. Attiecīgi arī Rail Baltica būvniecības īstenošanai Birojs ar 2016. gada 3. maija atzinumu Nr. 5 ir noteicis, ka konkrēti aprēķini un piemērotākais risinājums pamatojams būvprojektā.
- 6.3.3.10. Kopsavelkot summāro ietekmju novērtējumu, kas ietverts gan Paredzētās darbības, gan Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumos, Birojs atkārtoti secina, ka Ziņojumā novērtētās autoceļa A4 trokšņa ietekmes zonas (arī vietas, kur būs nepieciešams īstenot trokšņa ietekmi mazinošos pasākumus), visdrīzākais, būs atšķirīgas, un lokāli var skart arī plašākas (vietām arī mazākas) teritorijas kā novērtētās. Jo īpaši šīs izmaiņas attiecināmas uz teritorijām, kuru tuvumā būs vairāki dominējošie satiksmes trokšņa avoti. Uz to, ka satiksmes trokšņa radītās ietekmes (atkarībā no vērtējuma, prognozētās satiksmes intensitātes un citu objektu ietekmes) faktiski var būt atšķirīgas no Ziņojumā novērtētās, norāda arī autoceļam A4 izstrādātās stratēģiskās trokšņa kartes, kur trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonas prognozētas plašākā zonā, arī dzelzceļa līnijas Rail Baltica ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros summārā trokšņa izplatības zonas ar attiecīgo decibelu soli tika prognozētas atšķirīgi. 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 atkāroti 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.
- 6.3.3.11. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā atsevišķi ir vērtēta arī autoceļa pārbūves un ekspluatācijas laikā radītā vibrācija un tās ietekme uz apkārtējo teritoriju. Novērtēts, ka vibrācijas ietekmes zonas lielums autoceļa ekspluatācijas laikā ir atkarīgs no vairākiem faktoriem – autoceļa virsmas seguma, autotransporta braukšanas ātruma, transportlīdzekļa masas un piekares sistēmas, autoceļa un tā apkārtnē esošā grunts sastāva un tās elastības un sezonāliem laika apstākļiem. Lai gan atšķirībā no būvniecības laikā radītās vibrācijas (kas būs samērā īslaicīga un pārejoša) autoceļa pārbūves laikā radītā vibrāciju ietekme vērtējama kā pastāvīga un ilglaicīga, tomēr atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai (4.4.2. un 4.4.3. tabula) autosatiksmes radītais vibrācijas līmenis pa gludām ceļa virsmām 10 – 20 m attālumā no ceļa braucamās daļas sasniedz tikai 0,01 – 0,2 mm/s, kas cilvēkam praktiski nav jūtams.
- 6.3.3.12. Tādējādi – rezumējoši attiecībā uz trokšņa ietekmi konstatējams, ka Paredzētās darbības trokšņa ietekme ir vērtēta, tostarp ievērtēta ietekme summāri ar citiem objektiem, tomēr faktiskā situācija var atšķirties un – visdrīzākais – atšķirsies no prognozēm. Tādēļ turpmākajā projektēšanas stadijā būs nepieciešams veikt papildus novērtējumu, lai nodrošinātu, ka katrā teritorijā, kur tas nepieciešams, tiek realizēti piemērotākie



risinājumi (piemēram, prettrokšņa sienas, vaļņi, stādījumi, īpašas prasības ceļa segumam vai kombinēti pasākumi) trokšņu līmeņu samazināšanai, - citu starpā ņemot vērā apjomu, kādā trokšņa izplatības vājināšanās jāpanāk. Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā būs jāņem vērā arī aktuālā faktiskā un tiesiskā situācija – un būvprojekta izstrādes gaitā jāveic pārvērtēšana vai detalizēšana (trokšņa mazināšanas pasākumiem jābūt neatņemamai būvprojekta sastāvdaļai). Arī pašai Ierosinātājai dažādo autoceļu radītās ietekmes jārisina kompleksi, un plāns rīcībām būs nepieciešams ne tikai lai lemtu par būvniecību, bet arī ekspluatācijai. Izstrādājot būvprojektu, būs jāņem vērā akceptētais risinājums un izvirzītie nosacījumi, un trokšņa pārvaldības risinājumi jānoteic būvprojektā, balstoties uz atbilstīgu aprēķinu un ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi. 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. Noteikumu Nr. 16 14.1. punkts paredz, ka teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2. pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ir pieļaujama, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-15 “*Būvakustika*” prasībām. Minēto jautājumu pārvaldība un nodrošinājums ir galvenokārt jau vietējās pašvaldības kompetencē, regulējot tos ar teritorijas plānojuma nosacījumiem, būvniecības ieceru pieļaujamības un nosacījumu novērtējumu, kā arī būvatļauju izsniegšanu.

**Birojs norāda, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, t.sk. trokšņa normatīvu, ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir Ierosinātājai saistoša. Vienlaikus Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu darbu veikšanai ir izvirzāmi obligātie nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

- j) Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas teritorijās, kur tie nepieciešami, nav pieļaujama.**
- k) Ievērojot to, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas piemēroti jau konkrētam pārbūvējamā autoceļa A4 posmam un situācijai, izstrāde ir paredzēta turpmākās projektēšanas ietvaros, Ierosinātājai jārēķinās, ka būs nepieciešams veikt atkārtotus trokšņa izkļiedes aprēķinus, tostarp, lai veiktu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi, ņemot vērā arī citu infrastruktūras objektu ietekmi.**
- l) Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu, kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu. Detalizēti teritorijas, kur realizējami trokšņa mazināšanas pasākumi, un katrai vietai piemērotākie risinājumi nosakāmi būvprojekta stadijā, ņemot vērā katras vietas apstākļus, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju, prognozēto satiksmi un citu satiksmes infrastruktūras objektu ietekmi.**

#### **6.3.4. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē**

- 6.3.4.1 Viens no nozīmīgākajiem antropogēnā piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to pasākumu nodrošināšana gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoma un SEG emisiju, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan Eiropas Savienības, gan Latvijas līmenī.**



- 6.3.4.2 Lai novērtētu Paredzētās darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti, prognozēti piesārņojošo vielu emisiju apjomi un koncentrācijas 2025. gadā, kad plānota autoceļa A4 pārbūve, ņemot vērā prognozētās satiksmes intensitātes izmaiņas gan uz autoceļa A4, gan uz citiem autoceļiem piegulošajā teritorijā. Saskaņā ar Ziņojumu gaisu piesārņojošo vielu emisiju daudzuma aprēķinus veikusi LVGMC, izmantojot *COPERT V (Computer Program to calculate Emissions from Road Transport)* modeli, kas ir pēc Eiropas Vides aģentūras pasūtījuma izveidota un akceptēta transporta emisiju aprēķinu datorprogramma, par pamatu ņemot atmosfēras emisiju krājuma *CORINAIR* emisiju faktoru datubāzi (metodiku). Minētajā datu bāzē iekļauti emisijas faktori atkarībā no automašīnas tipa, dzinēja tipa un darba tilpuma u.c. nosacījumiem. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros emisiju daudzumi noteikti sekojošām vielām – oglekļa oksīdam (CO), slāpekļa dioksīdam (NO<sub>2</sub>), daļiņām PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub> un sērā dioksīdam (SO<sub>2</sub>) (Ziņojuma 14. pielikums).
- 6.3.4.3 Atbilstoši Ziņojuma 14. un 15. pielikumā sniegtajai informācijai gaisa piesārņojošo vielu izkliedes modelēšanu LVGMC veikusi izmantojot OPSIS AB (Zviedrija) izstrādāto datorprogrammu *EnviMan* (beztermiņa licence Nr. 0479-7349-8007; versija 3.0), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Aprēķinos ņemtas vērā vietējā reljefa īpatnības un apbūves raksturojums. Meteoroloģiskajam raksturojumam izmantoti Rīgas novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati. Gaisa piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini veikti vielām, kurām saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumiem Nr. 1290 “*Noteikumi par gaisa kvalitāti*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 1290) noteikti gaisa kvalitātes robežlielumi.
- 6.3.4.4 Ziņojumā secināts, ka autoceļa pārbūve pati par sevi neietekmēs satiksmes intensitātes pieaugumu un tādējādi piesārņojošo vielu apjomu, kā arī izdarītie izkliedes aprēķini raksturo gan situāciju, ja Paredzētā darbība netiktu realizēta, gan Paredzētās darbības gadījumā. Vienlaikus norādīts, ka galvenie gaisa piesārņojuma avoti Paredzētās darbības ietekmes zonā nebūtu autotransports uz autoceļa A4, bet gan stacionārie piesārņojuma avoti un citi valsts nozīmes autoceļi un to krustojumi ar autoceļu A4, ap kuriem novērojamas augstākās gaisu piesārņojošo vielu emisiju koncentrācijas. Atbilstoši Ziņojuma 3.1.5. tabulai gaisu piesārņojošo vielu CO, SO<sub>2</sub> un NO<sub>2</sub> stundas 19. augstākās maksimālās summārās koncentrācijas Paredzētās darbības ietekmes zonā nepārsniegs 30 % no gaisa kvalitātes normatīva. Turpretim NO<sub>2</sub> gada, PM<sub>10</sub> gada un diennakts 36. augstākās un PM<sub>2,5</sub> gada maksimālās summārās koncentrācijas sasniegs attiecīgi 71,4; 63,2; 50,5 un 62,7 % no gaisa kvalitātes normatīva.
- 6.3.4.5 Ziņojumā SEG emisiju novērtējums veikts atbilstoši rokasgrāmatas “*Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014*” metodikai. Birojs kā trūkumu vērtē to, ka Ziņojumā aprēķinu veikšanai nav izmantota Ministru kabineta 2018. gada 23. janvāra noteikumos Nr. 42 “*Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika*” noteiktā metodika, tāpat novērtējums sniegtu vēl vairāk informācijas par sagaidāmo ietekmi, ja SEG aprēķinos būtu ņemta vērā arī atmežošanas ietekme. Tomēr, izsverot šādu trūkumu būtiskumu un veicot aptuvenu pārrēķinu, Birojs secina, ka rezultātu skaitliskās atšķirības nav nozīmīgas un tās nemaina Ierosinātās izdarītos secinājumus. Proti, samazinot bremsēšanas un braukšanas uzsākšanas notikumu skaitu uz autoceļa A4 (un tādējādi degvielas patēriņu), transporta vienību radītās SEG emisijas Paredzētās darbības gadījumā samazināsies.
- 6.3.4.6 Tādējādi – Paredzētās darbības gadījumā tiktu pārbūvēts autoceļa A4 posms, tomēr nav konstatējams, ka darbība pati par sevi būtu nozīmīgs gaisu piesārņojošo vielu un siltumnīcefekta gāzu emisiju (turpmāk – SEG) iemesls. 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). Tādēļ



Paredzētās darbības realizācijai ir arī pozitīva ietekme. Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs uzskata, ka papildus normatīvajos aktos un šajā Biroja atzinumā jau noteiktajām prasībām saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu nav nepieciešams izvirzīt obligātos nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai.

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

6.3.5.1. Saskaņā ar Ziņojumu autoceļa pārbūves laikā var rasties sekojošas ietekmes uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu: virszemes ūdensteču un meliorācijas sistēmu noteces un caurplūdumu izmaiņas un virszemes ūdens kvalitātes izmaiņas.

6.3.5.2. Lai novērstu caurplūduma izmaiņas, tehniskā projekta stadijā jāveic pareizi caurteku izplānošanas darbi (novietojums, diametrs, dziļums), nepieciešamības gadījumā, paredzot arī piegulošo meliorācijas sistēmu pārbūvi. Tehniskā projekta sagatavošanas gaitā jāparedz teritorijai atbilstošs caurteku iebūves dziļums, tādējādi nepasliktinot ūdensteču hidroloģisko režīmu un caurplūdumus. Paredzētā darbība nerada jaunus ūdensteču šķērsojumus jaunās vietās, tikai nomaina esošos tiltus ar jauniem vai pārbūvētiem, ietekme uz hidroloģisko režīmu netiek paredzēta, ja upju šķērsgriezums netiek mainīts (sašaurināts, padziļināts u.tml.). Saskaņā ar Ziņojumam pievienotajiem būvkonstrukciju risinājumiem, redzams, ka Lielās un Mazās Juglas tiltu pārbūve nesašaurina upju nogāzes šķērsojuma vietas, savukārt Ķivuļurgas caurteka tiek pagarināta pēc esošās caurtekas parauga – ~2.5 m augsta un 4 m plata. Applūstošajās teritorijās jāievēro Aizsargjoslu likuma 37. pantā noteiktie ierobežojumi, kuri nosaka virkni būvju un darbību, ko nedrīkst būvēt vai veikt virszemes ūdensobjektu aizsargjoslās – tātad arī applūstošajās teritorijās. Šie ierobežojumi vērsti uz to, lai nepieļautu ūdensobjekta piesārņojumu plūdu rezultātā, kā arī nenodarītu materiālus zaudējumus, ja šajā zonā būtu uzbūvētas būves. Atsevišķi no ierobežojumiem vērsti arī uz to, lai nepalielinātu plūdu varbūtību un applūstošās teritorijas lielumu.

6.3.5.3. Saskaņā ar Ziņojumu, gruntsūdens horizonts autoceļa apkārtnē ir vāji aizsargāts vai arī pilnīgi neaizsargāts no potenciāli iespējamā piesārņojuma tiešas iekļūšanas tajā. Viens no ievērojamākajiem ietekmes faktoriem uz virszemes ūdeņu kvalitāti ceļa izbūves rezultātā varētu būt pretapledošanas līdzekļu (sāls) izmantošana lielākā teritorijā un līdz ar to – arī apjomā. Ziņojumā 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. Secināts, ka, veicot pārbūvi atbilstoši projektam un ievērojot darbu tehnoloģiju, Paredzētā darbība neradīs nelabvēlīgu ietekmi uz gruntsūdeņu kvalitāti. Tomēr, dažādu neparedzētu gadījumu vai avāriju, kā arī nolaidības rezultātā 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. Ievērojot minēto, pārbūvētā autoceļa A4 ietekmei uz ūdens kvalitāti pēc pārbūves nav pamata būt citādi nekā esošā autoceļa A4 ietekmei. Vienlaikus jāņem vērā, ka atbilstoši LVĢMC uzturētajiem Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu informācijas sistēmas datiem pārbūvējamās trases tuvumā atrodas viens potenciāli piesārņots objekts – Bijušās armijas daļas garāžas (Mucenieku ciems), apmēram 180 m attālumā no autoceļa A4. Potenciālā piesārņojuma veids – naftas produkti. Veicot būvniecības, rakšanas un grunts pārvietošanas darbus, jāņem vērā šī objekta iespējamie riski, piemēram, ja tiek konstatēta piesārņota grunts vai gruntsūdens plūsma piesārņojuma avota tuvumā.

6.3.5.4. Būvniecības darbu laikā tiks veikta augsnes noņemšana, tās pārvietošana un pagaidu uzglabāšana atsevišķās krautnēs. Ceļa pārbūves beigu posmā augsni izmanos trases



labiekārtošanas darbos – uzbērto posmu apzaļumošanai. Pārbūves gaitā ir iespējama augsnes virskārtas piegružošana ar būvniecības atkritumiem un piesārņošana ar naftas produktiem, un autoceļa ekspluatācijas laikā – piegružošana ar sadzīves atkritumiem un piesārņošana, tomēr ietekme uz augsni var būt novērojama gk. tikai nelielā attālumā (dažu metru plata josla) ceļam piegulošā teritorijā, ja nenotiek būtiskas noplūdes kravas automašīnu avāriju rezultātā.

6.3.5.5. Saskaņā ar Ziņojumu autoceļa pārbūves posms neatrodas reģionā, kurā mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem būtu intensīvs raksturs, pārpurvošanās procesi galvenokārt izplatīti tikai vāji drenētās starppauguru iepakās un vecupēs, nogāžu procesi potenciāli var attīstīties atsevišķos posmos, kur autoceļa trase piekļaujas Mazās Juglas stāvajiem ielejas krastiem, vai vietās kur autoceļā uzbēruma valnis veido stāvas nogāzes. Ģeoloģisko, ģeomorfoloģisko un klimatisko apstākļu kopums neliecina, ka upju darbībai trases teritorijā būtu liela nozīme, tomēr atsevišķos posmos jāņem vērā applūšanas riski un ar tiem saistītie būvniecības risinājumi. Tomēr autoceļa A4 pārbūves D posms izvietots karsta izplatības rajonā. Ziņojumā secināts, ka celtniecības darbu pieredze karsta skartajos rajonos norāda uz to, ka karsta process būvniecībai nav šķērslis, tomēr ar to noteikti ir jārēķinās. Līdz šim apskatāmās teritorijas dienviddaļā novēroto karsta procesu intensitāte ir relatīvi zema (it īpaši pēc Rīgas HES izbūves un ūdenskrātuves aizpildīšanas) un tās ievērojama pastiprināšanās, t.sk. arī esošās trases izbūves un ekspluatācijas gaitā, nav fiksēta. Var prognozēt, ka šo procesu intensitātes pieaugums nenotiks arī trases pārbūves darbu rezultātā, jo autoceļa būves gaitā plašas un dziļas būvbedres netiek ierīkotas un stabilizējies hidroloģiskais režīms pilnībā neizjūk. Tomēr, karsta procesu pierimšana nenozīmē, ka tie ir izslēgti pilnībā. Līdz ar to, pārbūvējamās trases inženierģeoloģiskajai izpētei ir jāveltī paaugstināta uzmanība, jo īpaši ņemot vērā iespējamu summāru ietekmi ar ģipsakmens ieguvī atradnē “Saulkalne”. Ziņojuma novērtēts, ka autoceļa A4 pārbūves laikā 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.

6.3.5.6. Novērtējis Ziņojumu konkrēto ietekmes aspektu griezumā, Birojs secina, ka ir veikts ietekmju novērtējums attiecībā uz hidroloģisko un hidroģeoloģisko situāciju, kā arī virszemes ūdensobjektiem, augsnes kvalitāti un mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem, ar tiem saistītajiem riskiem. Kopsavelkot iepriekš minēto, kā arī balstoties uz Ziņojuma novērtējumu, **Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteic šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) **Paredzētā būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošas caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu jautājumu risināšanai.**
- b) **Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānodrošina atbilstoši šķērsojamās ūdensteces un tās ielejas platumam, caurplūdumam un maksimālajiem līmeņiem. Nosakot**



nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu vietās, jāņem vērā applūšanas riska teritorijas, atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.

- c) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūkņēšana, pie nepieciešamības jānodrošina to nostādināšana un novadišana veidā, kas nozīmīgi neietekmē ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu.
- d) Būvprojektā jāiestrādā risinājumi lietussavākšanai un novadišanai no tiltiem un divu līmeņu šķērsojumiem, paredzot iespēju savākšanas un novadišanas sistēmu noslēgt, lai avārijas gadījumā ierobežotu piesārņojuma nokļūšanu ūdenstecēs.

#### 6.3.6. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.

- 6.3.6.1. Autoceļa izpētes teritorijā esošās dabas vērtības izvērtētas Ziņojuma 3.5. un 4.13. nodaļā, kā arī 2. un 10. pielikumā. Rezumējoši secināms, ka autoceļa A4 pārbūves vajadzībām paredzēts izcirst ~ 36,6 ha meža, galvenokārt priežu un bērzu meža. Novērtēts, ka īpaši aizsargājama biotopa *mežainas piejūras kāpas 2180* samazinājums uz autoceļa A4 paplašināšanas rēķina varētu būt sagaidāms ~ 7,8 ha platībā, kas sastāda 0,013% no kopējās biotopa platības valstī. Uz pārējiem biotopu veidiem ietekme novērtēta kā neitrāla. Secināts, ka kopumā trases paplašināšana nesamazina īpaši aizsargājamo zālāju un purvu biotopu platības. Pārbūvējamā autoceļa A4 tuvumā konstatētas tādas aizsargājamās augu sugas kā gada staupeknis un pļavas silpurene, tomēr iespējama ietekme uz šo sugu populācijām vērtēta kā neitrāla. Arī ietekme uz dižkokiem vai potenciālajiem dižkokiem ar Paredzēto darbību novērtēta kā neitrāla, jo šādi aizsargājami koki autoceļa A4 paplašināšanas zonā neatrodas. Ievērojot attālumu līdz tuvākajām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, – Paredzētās darbības negatīva ietekme šajā kontekstā netiek prognozēta. Arī no ornitofaunas viedokļa (ornitologa atzinums Ziņojuma 2. pielikumā) autoceļa A4 paplašināšana netiek vērtēta kā būtiska, tostarp eksperta vērtējumā būtiska ietekme nav sagaidāma arī uz putnu sugas aizsardzībai veidotu mikroliegumu (ML kods: 2342, mikrolieguma tips: putni), kas atrodas ~0,4 km attālumā uz R no autoceļa A4 (autoceļa A4 paplašināšana paredzēta uz pretējo pusi). Vienlaikus eksperts uzskata, ka trases attīrīšanu no veģetācijas (koku un krūmu ciršanu) būtu nepieciešams veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas, t.i. veikt tos laikā no 31. jūlija līdz 31. martam.
- 6.3.6.2. Ziņojumā novērtēts, ka teritorijās Pierīgas tuvumā (salīdzinoši blīvās apbūves dēļ) nav lielo zīdītāju migrācijai piemēroti mežu masīvi, tādēļ dzīvnieku pāreju jeb ekoloģisko tiltu kontekstā secināts, ka piemērotākais risinājums ir dzīvnieku pārejas apvienot ar tiltu izbūvi pār upēm (atstājot pietiekami platas apaugušas un neapplūstošas piekrastes joslas). Birojs secina, ka plānotie būvkonstrukciju risinājumi tiltiem pār Lielo un Mazo Juglu (Ziņojuma 5. pielikums) atbilst šai pieejai. Vienlaikus vietām gar mežu masīviem pārbūvējamā autoceļa A4 posmā ir paredzēti iezogojumi, lai samazinātu sadursmju ar meža dzīvniekiem iespējamības risku.
- 6.3.6.3. Pieaicinot ihtiofaunas speciālistu (Ziņojuma 2.pielikums), Ziņojumā vērtēta arī Paredzētās darbības iespējama ietekme uz zivju resursiem. Būtiskas nelabvēlīgas ietekmes ar Paredzēto darbību nav identificētas, vienlaikus izvērtēti iespējamie ietekmju veidi un risinājumi to mazināšanai (ja nepieciešams). Kā nozīmīgākie zivju faunu ietekmējošie faktori identificēti – ūdens kvalitātes pazemināšanās un dzīvotņu pārveidošana, bet īslaicīgu ietekmi var radīt arī rakšanas un līdzīgu darbu radītais uzduļķojums un naftas produktu, celtniecības ķīmikāliju vai cita veida piesārņojuma nonākšana ūdenī. Tādēļ vietās, kur upju šķērsojumi (tilti) ir ar balstiem upē – būs



nepieciešams ievērot ihtiofaunas eksperta atzinumā iestrādāto rekomendāciju – neveikt darbus upes gultnē periodā no aprīļa līdz jūnijam. Ziņojumā tāpat secināts, ka ilgstošu ietekmi var atstāt galvenokārt putekļu un neattīrīta lietuss ūdens nonākšana ūdenī, daļēji arī tilta laiduma mestā ēna un iespējama gultnes izgaismošana diennakts tumšajā laikā, kā arī ar tilta ekspluatāciju saistītais troksnis un vibrācija. Secināms, ka jaunu caurteku, aizsprostu vai citu zivju migrāciju kavējošu būvju būvniecība nav paredzēta, attiecīgi ietekme uz ceļotājzivju sugām vērtēta kā lokāla, un īslaicīga. Arī ietekme uz lēni tekošu vai stāvošu ūdeņu un straujtecēm raksturīgām zivju sugām novērtēta kā lokāla un īslaicīga. Papildus uzmanība novērtējumā pievērsta plānotajai caurtekas pagarināšanai Ķīvuļurgā, kam ir paredzama gan īslaicīgā (būvdarbu) gan ilgstošā (caurtekas atrašanās upes gultnē) ietekme uz zivju resursiem. Saskaņā ar Ziņojumam pievienoto Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskais institūta “BIOR” atzinumu par Ķīvuļurgas caurtekas pagarinājuma izbūvi, ietekmju mazināšanai tiek rekomendēts: izvairīties no tehnikas pārvietošanās pa upes gultni un izvairīties no dabīgās gultnes un ūdens plūsmas izmaiņšanas darbu veikšanas laikā; samazināt ūdens piesārņošanas risku ar naftas produktiem un uzsulķošanu caurtekas izbūves laikā; darbus kas saistīti ar upes gultnes pārveidošanu un ūdens piesārņošanas risku, veikt ārpus saldūdens zivju nārsta laika, kas ir no 16.aprīļa līdz 20. jūnijam.

6.3.6.4. Novērtējis Ziņojumu un tam pievienotos ekspertu atzinums, Birojs secina, ka ir apzinātas galvenās ietekmes uz sugu un biotopu daudzveidību, īpaši aizsargājamām teritorijām, ornitofaunu un ihtiofaunu. Izvērtējis ekspertu un “BIOR” sniegtos atzinumus, konstatējams, ka atzinumos ir ietverti pasākumi Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai, tostarp uz putnu sugām un zivju resursiem, savukārt sugu un biotopu aizsardzības kontekstā šādi pasākumi nav identificēti kā nepieciešami, tostarp tādēļ, ka netiek būvēts jauns ceļš, bet gan paplašināta jau esošā infrastruktūra. Ietekmes mazināšanas pasākumi, kur nepieciešams, iestrādājami būvprojektā un realizējami autoceļa A4 pārbūves ietvaros. **Līdz ar to, izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju un novērtējumu, Birojs uzskata, ka Paredzētās darbības īstenošanai saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem tā īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) Ievērojot Ziņojumā iestrādāto ornitofaunas eksperta novērtējumu, trases attīrīšana no veģetācijas (koku un krūmu ciršanu) veicama ārpus putnu ligzdošanas sezonas (t.i. tā veicama laikā no 31. jūlija līdz 31. martam), iespēju robežās arī būvdarbus organizējot ārpus putnu ligzdošanas sezonas.
- b) Ievērojot Ziņojumā iestrādāto ihtiofaunas eksperta novērtējumu, ceļotājzivju migrācijas periodā no oktobra līdz novembrim un no aprīļa līdz jūnijam jāizvairās veikt darbus upju gultnēs, kā arī darbus kas saistīti ar upju gultnes izgaismošanu diennakts tumšajā laikā, darbus kas saistīti ar būtisku troksni, gultnes uzsulķošanu vai cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz ūdens kvalitāti. Nav pieļaujama migrāciju traucējošu pagaidu konstrukciju (uzbērumi, caurtekas) atrašanās ūdensteču gultnē migrācijas periodā.
- c) Darbus, kas saistīti ar upes gultnes pārveidošanu un ūdens piesārņošanas risku Ķīvuļurgā nav pieļaujamas veikt laika posmā no 16.aprīļa līdz 20. jūnijam.

### 6.3.7. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu

6.3.7.1. Ziņojumā novērtēts, ka, veicot autoceļa A4 pārbūvi, nedaudz palielināsies transporta plūsmas emisiju un 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 papildus elementi ainavā parādīsies ar autoceļa A4 pārbūvi saistītie paralēlie ceļi vai ceļu mezgļi, nožogojumi, arī prettrokšņu sienas.



Ziņojumā secināts, ka minēto elementu būvkonstrukcijas un risinājumi jāveido saskaņā ar ainavas arhitektūras principiem.

- 6.3.7.2. Autoceļa A4 tiešā tuvumā un nelielā attālumā no tā atrodas ar I pasaules kara un Latvijas atbrīvošanas cīņu notikumiem saistītas piemiņas vietas (skatīt Ziņojuma 3.6. nodaļu un 11. pielikumu), secināts, ka pārbūves darbus vēlams saskaņot ar Latvijas Brāļu kapu komiteju.
- 6.3.7.3. Vērtējot iespējamu ietekmi uz rekreācijas resursiem, Ziņojumā secināts, ka abas Juglas upes (Lielā Jugla un Mazā Jugla) dažkārt tiek izmantotas ūdens tūrismam, tomēr tā norisi autoceļa A4 pārbūve neietekmēs. Secināts, ka autoceļa nožogojumi vietām varētu traucēt tūristu pieeju pie upes (iekāpšanu, izkāpšanu), tomēr šos jautājumus iespējams risināt, izvēloties citas piekļuves vietas vai, piemēram, ar celiņu izbūvi.
- 6.3.7.4. Novērtējis Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopoto informāciju, Birojs secina, ka Paredzētā darbība izmainīs ainavu, tomēr Darbības vietā lielākoties nav augstvērtīgas pret pārmaiņām jūtīgas un aizsargājamas ainavas. No Ziņojuma tāpat neizriet, ka Paredzētā darbība varētu radīt negatīvu ietekmi uz kultūrvēsturiskiem objektiem. **Lemjot par nosacījumu izvērzišanas nepieciešamību, Birojs ņem vērā, ka tādas jau ir izvērzītas ārējos normatīvajos aktos, tādēļ papildus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteic, ka, izvēloties Paredzētās darbības realizācijai piemērotus trokšņa izplatību ierobežojošos risinājumus, pēc iespējas jāapsver arī to iekļaušanās ainavā, ciktāl tas nenonāk pretrunā ar šādu pasākumu mērķi un nodrošina nepieciešamo trokšņu līmeņu samazināšanu.**

Rezumējoši Birojs atzīst, ka Ierosinātāja ir izvērtējusi risinājumus Paredzētās darbības realizācijai un sagaidāmās ietekmes galvenajos ietekmes aspektos. Izvērtējis Ziņojumu un tajā vērtētās alternatīvas, Birojs nekonstatē tādas apstākļus, kas kopumā nepieļautu Paredzētās darbības vai kādas no tās alternatīvām (1. alternatīva vai 2. alternatīva) realizāciju, vienlaikus abu alternatīvu gadījumā atsevišķu ietekmes aspektu griezumā būs nepieciešams veikt arī papildus vērtējumus (būvprojekta stadijā), kas Paredzētās darbības risinājumus detalizē. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvērztos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama (Novērtējuma likuma 22. panta divi prim daļa), kas ietver arī aprobežojumus un papildus prasības ietekmes mazināšanai. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21. panta kārtībā, kas Paredzētās darbības gadījumā nozīmē akcepta lēmumu izdošanu katrā no skartajām pašvaldībām. Attiecīgā vietējā pašvaldība vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu.

Direktors

A. Lukšēvics

2018. gada 29. novembrī