



Projektēšanas konsultatīvā firma - akciju sabiedrība

CEĻUPROJEKTS

Būvkomersanta
reģistrācijas
Nr.1755-R

Vienotais reģ. Nr. 40003026637, Murjāņu iela 7A, Rīga, LV-1024
Norēķinu konta Nr. LV 36 HABA 0551 0031 3334 2, AS Swedbank, HABALV22
Tāl.: 67840580, fakss: 67840581, e-pasts: cp@celuprojekts.lv; www.celuprojekts.lv

Pasūtītājs	VAS „Latvijas Valsts ceļi”
Reģistrācijas Nr.	40003344207
Adrese	Rīga, Gogoļa iela 3, LV-1050
Pasūtījuma Nr.	LVC2019/1.10/AC/98
Būvprojekta nosaukums Adrese	Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums
Būvprojektēšanas stadija	IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS
Būvprojektēšanas daļa vai sadaļa	Gala ziņojums.
Sējums Nr.	2. Pielikumi
Būvprojekta vadītājs	V. Rautmanis
Būvprojekta autori	AS "Ceļuprojekts" SIA "Enviroprojekts"
Arhīva reģistrācijas Nr. D-3425	RĪGA – 2020. gada oktobris

BŪVPROJEKTA SASTĀVS

Sējuma Nr.	Sējuma nosaukums
<i>1. sējums</i>	<i>Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums</i>
<i>2. sējums</i>	<i>Pielikumi</i>

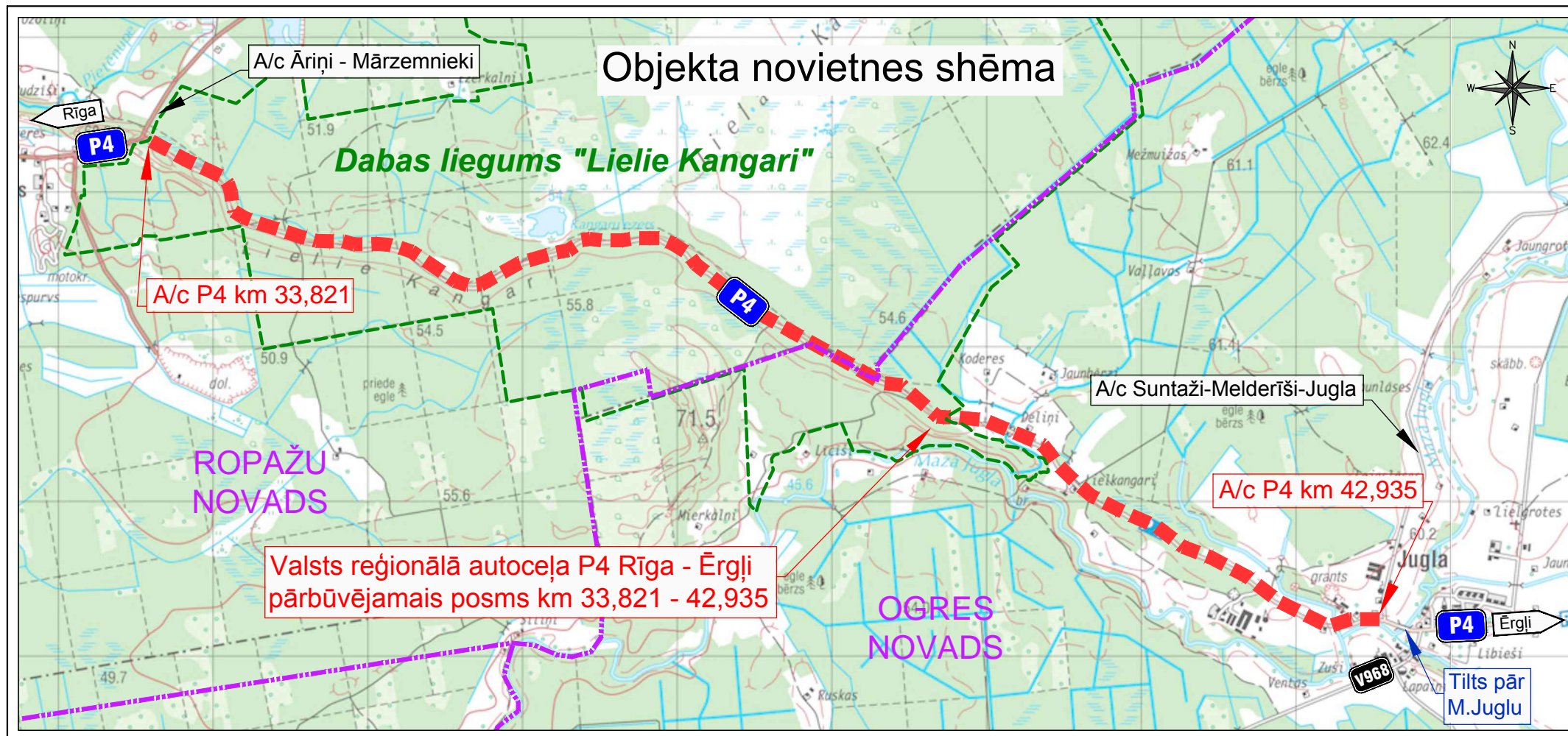
Saturs

1. pielikums. Rasējums CD-1. Vispārīgie rādītāji: Objekta novietnes shēma
2. pielikums. Rasējums CD-2-1-1. Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes.
1. variants. Lapa 1
3. pielikums. Rasējums CD-2-1-2. Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes.
1. variants. Lapa 2
4. pielikums. Rasējums CD-2-2-1. Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes.
2. variants. Lapa 1
5. pielikums. Rasējums CD-2-2-2. Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes.
2. variants. Lapa 2
6. pielikums Biotopu savietotais plāns
7. pielikums Bīstamo koku plāns
8. pielikums SIA “Koku eksperts” inventarizācijas kopsavilkums, 2019
9. pielikums Dabas ekspertu 2012.-2013. gada atzinumi par toreizējām alternatīvām, izmantoti situācijas raksturojumam vidējā termiņā papildus 2020. gada atzinumiem
10. pielikums Dabas ekspertu 2020. gada atzinumi
11. pielikums Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma no km 35,7 – 45,0 ar grants segumu pārbūves uz asfalta segumu kā vienīgās alternatīvas pamatojums, LVC, 2014
- 12.pielikums Sabiedriskās apspriešanas neklātienēs (attālinātajā) sanāksmē pa e-pastu saņemtie jautājumi un sniegtās atbildes.
- 13.pielikums Sabiedriskajā apspriešanā VPVB saņemtie iesniegumi.
- 14.pielikums IVN rezultātā 1.alternatīvā ieviestās korekcijas biotopu aizsardzībai
- 15.pielikums Vides pārraudzības valsts biroja Nosacījumi autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 35,7 – 45,0 (Vāverkrogs – Jugla) pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējumam (05.10.2015.)
- 16.pielikums Projektējamā ceļa šķērsprofili ar filtraku (tipveida risinājumi)

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

1. pielikums

**Rasējums CD-1. Vispārīgie rādītāji:
Objekta novietnes shēma**



Galvenie projekta rādītāji	
Ceļa posma novietnes administratīvais rajons	Ropažu novads, Ogres novads
Ceļa nozīme	Valsts reģionālais autoceļš
Ceļa funkcija	Reģionālo autoceļu tranzītsatiksmes, apdzīvoto vietu iekšējā satiksme
Ceļa kategorija	AIII
Projektētā posma garums	9.114 km
Normālprofilis	NP9.5
Brauktuves platums	6.5m
Projektētais braukšanas ātrums	50+90km/h
Aprēķina transportlīdzeklis	Vilcējs ar puspiekabi
Ceļa seguma veids	Asfaltbetons




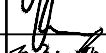
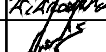
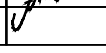
Rasējumu saraksts		Mērogs
CD-1	Vispārīgie norādījumi un galvenie projekta rādītāji	-
CD-2-1	Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes. 1.alternatīva	1:5000
CD-2-2	Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes. 2.alternatīva	1:5000
CD-3-1	Izbūves plāns. 1.alternatīva	1:1000
CD-3-2	Izbūves plāns. 2.alternatīva	1:1000
CD-4-1	Garenprofilis. 1.alternatīva	1:5000 1:500
CD-4-2	Garenprofilis. 2.alternatīva	1:5000 1:500
CD-5	Šķēršņoprofilis, segas konstrukcijas	1:50

IZMANTOTO DOKUMENTU UN NORMATĪVU SARAKSTS

- | | | |
|-----|--------------|--|
| 1. | LVS 190-1 | Ceļa trase |
| 2. | LVS 190-2 | Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofilis |
| 3. | LVS 190-3 | Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli |
| 4. | LVS 190-4 | Ceļu projektēšanas noteikumi. Vairāklīmeņu ceļumezgli |
| 5. | LVS 190-5 | Ceļu projektēšanas noteikumi. Zemes klātne |
| 6. | LVS 190-6 | Ceļu projektēšanas noteikumi. Autoceļu un tiltu būvprojektu saturs un noformēšana |
| 7. | LVS 190-8 | Ceļu projektēšanas noteikumi. Autobusu pieturu projektēšanas noteikumi |
| 8. | LVS 370 | Ceļu satiksmes regulēšanas luksofori |
| 9. | LVS 77-1,2,3 | Ceļa zīmes |
| 10. | LVS 85 | Ceļa apzīmējumi |
| 11. | LVS 94 | Ceļu norobežojošās sistēmas. Transportlīdzekļu norobežojošās sistēmas. Drošības barjeras |

NORĀDĪJUMI

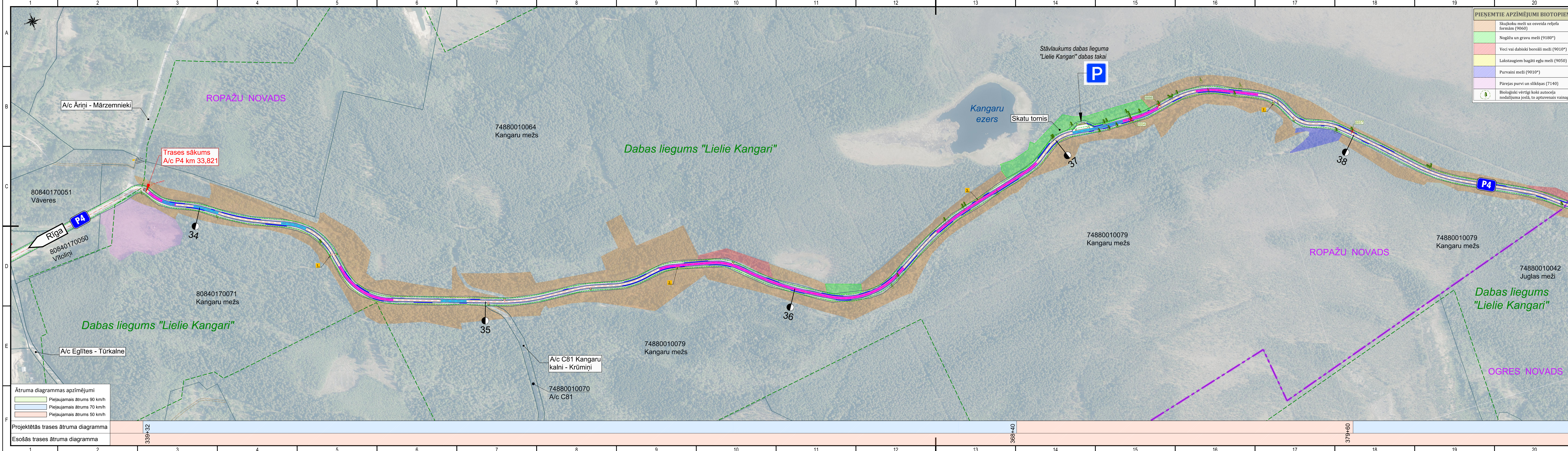
- Plāns sastādīts LKS 92 TM koordinātu sistēmā. Latvijas normālo augstumu sistēma (LAS-2000,5)
- Visi plāna izmēri doti metros.
- Projekta dokumentācijas izstrādei par pamatu izmantoti Latvijas Republikas normatīvie dokumenti, tādi kā Latvijas būvnormatīvi, Valsts standarti, Ministru kabineta noteikumi un saistošie ES standarti, kā arī Pasūtītāja projektēšanas uzdevums.
- Veicot rakšanas darbus esošo komunikāciju tuvumā jāveic to aizsardzība un nostiprināšana atbilstoši būvniecības normām un prasībām, izstrādājot darba veikšanas projektu.
- Veicot būvdarbus, ievērot pazemes un gaisvadu komunikāciju aizsardzības noteikumus.

Pasūtītājs:		2.starpziņojums	
 VAS "Latvijas valsts ceļi" Reģistrācijas Nr. 40003344207		Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050 Tālrunis: 67028169 Fakss: 67028171 www.lvceli.lv	
Projektētājs:		AS "Ceļuprojekts"	
 Projektēšanas konsultatīvā firma - akciju sabiedrība AS "Ceļuprojekts" Reģistrācijas Nr. 40003026637 Būvkomersanta reģ. Nr. 1755-R		Murjāņu iela 7A, Rīga, LV-1024 Tālrunis: 67840580 Fakss: 67840581 E-pasts: cp@celuprojekts.lv	
Amats	V. Uzvārds	Paraksts	Datums
Būvproj. vad.	V.Rautmanis		09.03.2020.
Būvproj. d. vad.	V.Rautmanis		09.03.2020.
Izstrādāja	K. Krastiņš		09.03.2020.
Pārbaudīja	A.Auseklis		09.03.2020.
Mērogs: -		Būvprojekts: Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi posma km 33,821-42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējums	
		Būvprojekta daļa: Tehniskie risinājumi	
		Rasējums: Vispārīgie rādītāji	
		Pasūtījuma Nr. LVC2019/1.10/AC/98	
		Arhīva Nr. D-3485	
		Rasējuma Nr. CD-1	
	Stadija	Marka	Lapa
	MBP	CD	1

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

2. pielikums

Rasējums CD-2-1-1. Pārskata plāns uz ortofotopamatnes. 1. variants. Lapa 1



PIENĒMTE APZĪMĒJUMI BIOTOPIEM

Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (9060)
Nogāžu un gravu meži (9180*)
Vēci vai dabiski boreāli meži (9010*)
Lakstaugiem bagāti egļu meži (9050)
Purvaini meži (9010*)
Pārejas purvi un sliekšņi (7140)
Bioloģiski vērtīgi koki autoceļa nodalījuma joslā, to aptuvenais vaivags

IZBŪVES PLĀNA APZĪMĒJUMI

APZĪMĒJUMS	APRAKSTS UN ATŠIFRĒJUMI
[Symbol]	Brauktuves segums (asfaltbetons)
[Symbol]	Brauktuves nomaļi
[Symbol]	Zālājs
[Symbol]	Nesaistītu minerālielu maisījuma segums nobrauktuvēm
[Symbol]	Esošā autoceļa taisnotie posmi
[Symbol]	Posmi ar garantitumu >3%, kuros nepieciešami papildus ūdens novades risinājumi
[Symbol]	Sašāduma posmi ar esošo brauktuvi
[Symbol]	Brauktuves mala
[Symbol]	Profilā šķautne
[Symbol]	Nogāzes pēda
[Symbol]	Projektētā nogāze
[Symbol]	Nogāžu nostiprināšanas pasākumi
[Symbol]	Projektētā nodalījuma joslā (11m no ass)
[Symbol]	Zemes īpašumu robeža ar kadastra numuru
[Symbol]	Kadastra informācijas sistēmā reģistrētas ēkas
[Symbol]	Demontāža, koku ciršana, koka numurs
[Symbol]	Bioloģiski vērtīgi koki autoceļa nodalījuma joslā, to aptuvenais vaivags
[Symbol]	Skarto biotopu platības
[Symbol]	Skartā biotopa Nr. sarakstā

VIŠPĀRĪGI

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ergļi posma km 33,821 - 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējums tiek veikts saskaņā ar 2019. gada 9. oktobrī noslēgto līgumu Nr. LVC2019/1.10/AC/98.

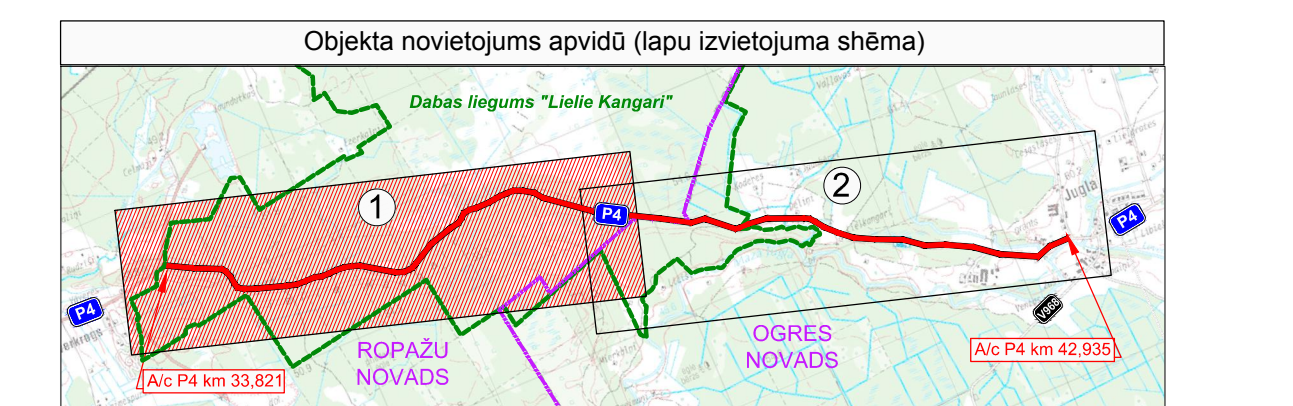
Projekta mērķi:

- Izstrādāt vismaz divas alternatīvas posma pārbūvei par autoceļu ar asfaltbetona segumu;
- saņemt vides institūciju un pašvaldību akceptu plānotajai darbībai - minētā posma asfaltēšanai;
- balstoties uz saņemtajiem iedzīvotāju un skarto personu ierosinājumiem, apkopot un sagatavot rekomendācijas būvprojekta izstrādei.

Darba veikšanai tiek izmantoti Valsts zemes dienesta kadastra kartes dati, ortofoto kartes, pieejamie topogrāfiskie uzņēmējumi, VAS LVC satiksmes intensitātes skaitšanas un prognozēšanas dati, teritorijas plānojumi un dabas aizsardzības zonu kartes.

PĀRSKATA PLĀNA APZĪMĒJUMI

[Symbol]	Valsts reģionālie autoceļi, Nr. P63
[Symbol]	Valsts vietējie autoceļi, Nr. V21
[Symbol]	Autoceļa P4 kilometrāža
[Symbol]	Sabiedriskā transporta pieturvietas
[Symbol]	Stāvlaukumi



Ātruma diagrammas apzīmējumi

[Symbol]	Pieļaujamais ātrums 90 km/h
[Symbol]	Pieļaujamais ātrums 70 km/h
[Symbol]	Pieļaujamais ātrums 50 km/h

Projektētās trases ātruma diagramma

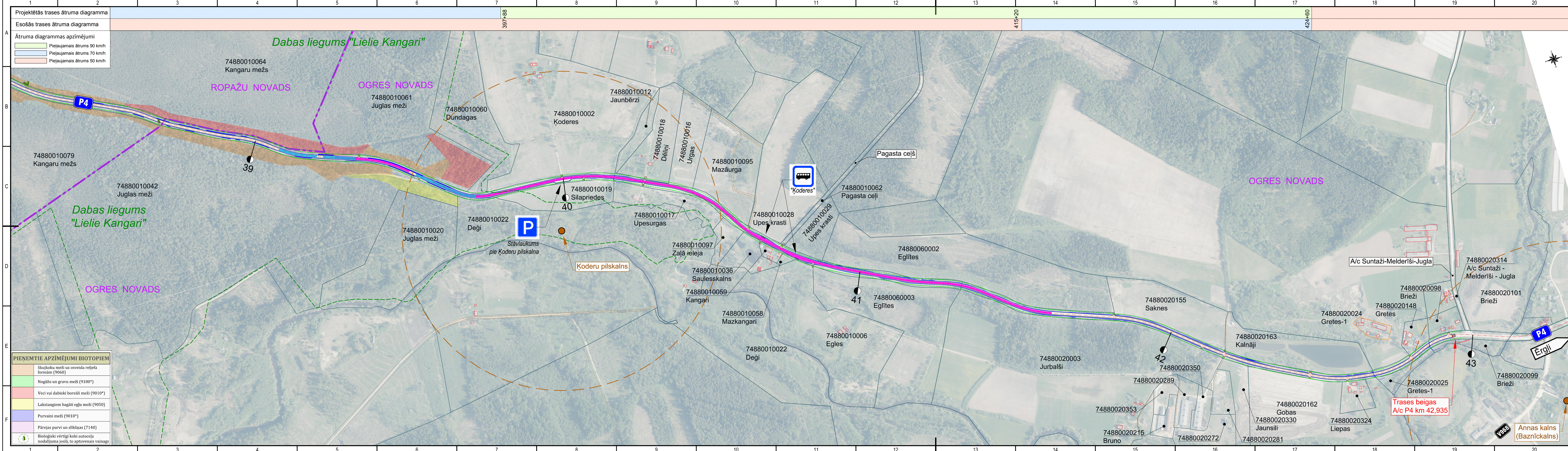
Esošās trases ātruma diagramma

Pasūtītājs:		Gala ziņojums	
Pasūtītājs: VAS "Latvijas valsts ceļi" Reģistrācijas Nr. 40003344207		Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050 Tālrunis: 67028169 Fakss: 67028171 www.lvceļi.lv	
Projektētājs: Projektēšanas konsultatīvā firma - akciju sabiedrība "CEĻUPROJEKTS"		Murjāņu iela 7A, Rīga, LV-1024 Tālrunis: 67840580 Fakss: 67840581 E-pasts: cp@celuprojekts.lv	
Amats: V. Uzvārds Paraksts Datums		Būvprojekts: Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ergļi posma km 33,821-42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējums	
Būvproj. vad. V. Rautmanis 03.07.2020.		Pasūtītāja Nr. LVC2019/1.10/AC/98	
Būvproj. d. vad. V. Rautmanis 03.07.2020.		Arhīva Nr. D-3485	
Izstrādāja K. Krastiņš 03.07.2020.		Rasējuma Nr. CD-2-1-1	
Pārbaudīja A. Auseklis 03.07.2020.		Būvprojekta daļa: Tehniskie risinājumi	
Mērogs: M 1:5000		Rasējums: Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes. 1. variants (1.lapa)	
		Stadija Marka Lapa	
		MBP CD 1	
		A3,0	

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

3. pielikums

Rasējums CD-2-1-2. Pārskata plāns uz ortofotopamatnes. 1. variants. Lapa 2



Projektētās trases ātruma diagramma

Esošās trases ātruma diagramma

Ātruma diagrammas apzīmējumi

- Pieļaujama ātrums 90 km/h
- Pieļaujama ātrums 70 km/h
- Pieļaujama ātrums 50 km/h

PIEŅEMTIE APZĪMĒJUMI BIOTOPIEM

- Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (9060)
- Nogāžu un gravu meži (9180*)
- Veci vai dabiski boreāli meži (9010*)
- Lakstaugiem bagāti egļu meži (9050)
- Purvaini meži (9010*)
- Pārejas purvi un sliekšņi (7140)
- Bioloģiski vērtīgi koki autoceļa nodalījuma joslā, to aptuvenais vainags

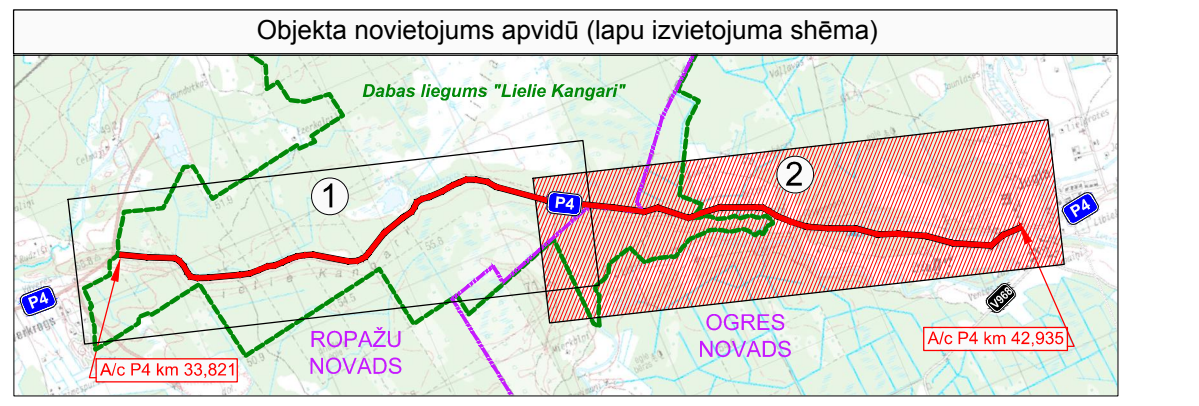
IZBŪVES PLĀNA APZĪMĒJUMI

APZĪMĒJUMS	APRAKSTS UN ATŠĪFRĒJUMI
	Brauktuves segums (asfaltbetons)
	Brauktuves nosaukums
	Zālājs
	Nesaisītu minerālvielu maisījuma segums nobrauktuvēm
	Esošā autoceļa taisnotie posmi
	Posmi ar garenkritumu >3%, kuros nepieciešami papildus ūdens novades risinājumi
	Sabiedrība posmi ar esošo brauktuvi
	Brauktuves mala
	Profilā šķautne
	Nogāzes pēda
	Projektētā nogāze
	Nogāžu nostiprināšanas pasākumi
	Projektētā nodalījuma josla (11m no asis)
	Zemes īpašumu robeža (ar kadastra numuru)
	Kadastru informācijas sistēmā reģistrētās ēkas
	Demontāža, koku ciršana, koka numurs
	Bioloģiski vērtīgi koki a/c nodalījuma joslā, to aptuvenais vainags
	Skarto biotopu platības
	Skartā biotopa Nr. sarakstā

PĀRSKATA PLĀNA APZĪMĒJUMI

-
-
-
-
-

Valsts reģionālie autoceļi, Nr. P63
 Valsts vietējie autoceļi, Nr. V21
 Autoceļa P4 kilometrāža
 Sabiedriskā transporta pieturvietas
 Stāvlaukumi



Pasūtītājs:		Gala ziņojums	
 VAS "Latvijas valsts ceļi" Reģistrācijas Nr. 40003344207		Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050 Tālrunis: 67028169 Fakss: 67028171 www.lvceļi.lv	
Projektētājs:		Murjāņu iela 7A, Rīga, LV-1024 Tālrunis: 67840580 Fakss: 67840581 E-pasts: cp@celuprojekts.lv	
Projektētājs: Projektēšanas konsultatīvā firma - akciju sabiedrība CEĻUPROJEKTS Reģistrācijas Nr. 40003026637 Būvkomersanta reģ. Nr. 1755-R		AS "Ceļuprojekts" Reģistrācijas Nr. 40003026637 Būvkomersanta reģ. Nr. 1755-R	
Amats:	V. Uzvārds	Paraksts	Datums
Būvproj. vad.	V. Rautmanis		03.07.2020.
Būvproj. d. vad.	V. Rautmanis		03.07.2020.
Izstrādāja	K. Krastiņš		03.07.2020.
Pārbaudīja	A. Auseklis		03.07.2020.
Mērogs: M 1:5000		Rasējums: Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes. 1. variants (2.lapa)	
Pasūtītāja Nr. LVC2019/1.10/AC/98		Arhīva Nr. D-3485	
Rasējuma Nr.		Stadija	Marka
		MBP	CD
		Lapa 1	

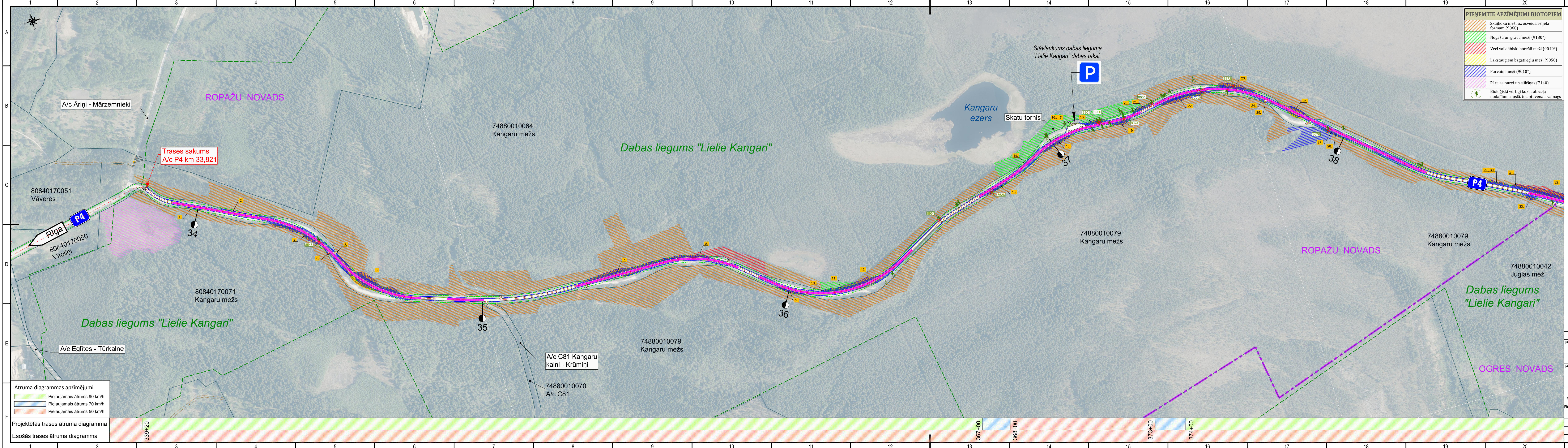
Trases beigas
A/c P4 km 42,935

Annas kalns (Baznīckalns)

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

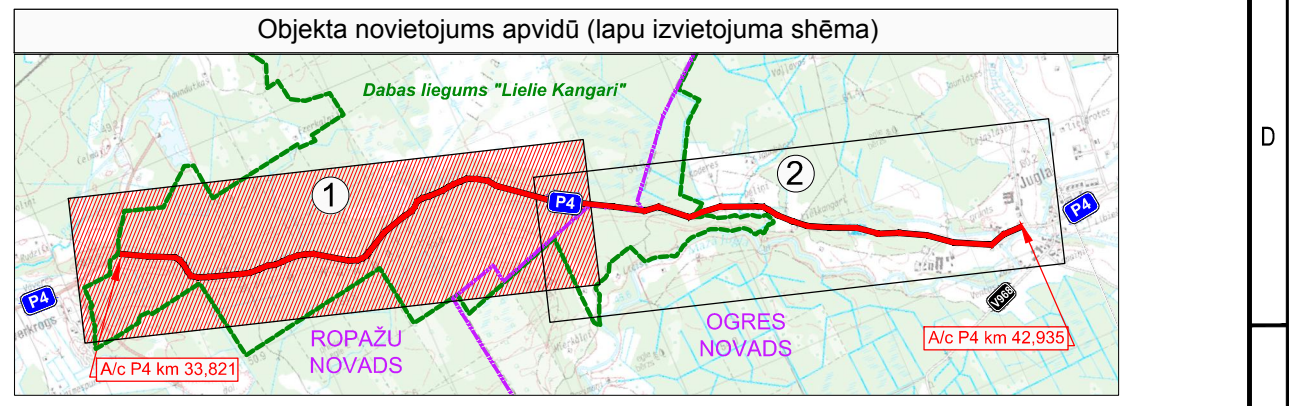
4. pielikums

Rasējums CD-2-2-1. Pārskata plāns uz ortofotopamatnes. 2. variants. Lapa 1

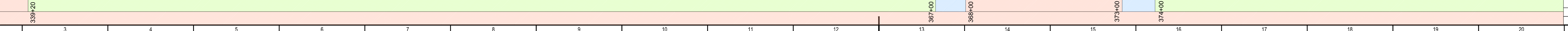


PIENĒMIE APZĪMĒJUMI BIOTOPIEM	
	Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (9060)
	Nogāžu un gravu meži (9180*)
	Veci vai dabiski boreāli meži (9010*)
	Lakstaugiem bagāti eglu meži (9050)
	Purvaini meži (9010*)
	Pārejas purvi un sliekšņi (7140)
	Bioloģiski vērtīgi koki autoceļa nodalījuma joslā, to aptuvenais vainags

IZBŪVES PLĀNA APZĪMĒJUMI	
	APZĪMĒJUMS: Brauktuves segums (asfalbetons)
	APZĪMĒJUMS: Brauktuves noma
	APZĪMĒJUMS: Zālājs
	APZĪMĒJUMS: Nesaistītu minerālieku maisījuma segums nobrauktuvēm
	APZĪMĒJUMS: Esošā autoceļa taisnotie posmi
	APZĪMĒJUMS: Posmi ar garenkritumu >3%, kuros nepieciešami papildus ūdens novades risinājumi
	APZĪMĒJUMS: Salvaizuma posmi ar esošo brauktuvi
	APZĪMĒJUMS: Brauktuves mala
	APZĪMĒJUMS: Profila šķautne
	APZĪMĒJUMS: Nogāzes pēda
	APZĪMĒJUMS: Projektētā nogāze
	APZĪMĒJUMS: Nogāžu nostiprināšanas pasākumi
	APZĪMĒJUMS: Projektētā nodalījuma joslā (11m no ass)
	APZĪMĒJUMS: Zemes iedaņu robeža ar kadastra numuru
	APZĪMĒJUMS: Kadastru informācijas sistēmā reģistrētas ēkas
	APZĪMĒJUMS: Demontāža, koku ciršana, koka numurs
	APZĪMĒJUMS: Bioloģiski vērtīgi koki a/c nodalījuma joslā, to aptuvenais vainags
	APZĪMĒJUMS: Skarto biotopu pārlības
	APZĪMĒJUMS: Skartā biotopa Nr. sarakstā



Ātruma diagrammas apzīmējumi	
	Pielaujamais ātrums 90 km/h
	Pielaujamais ātrums 70 km/h
	Pielaujamais ātrums 50 km/h

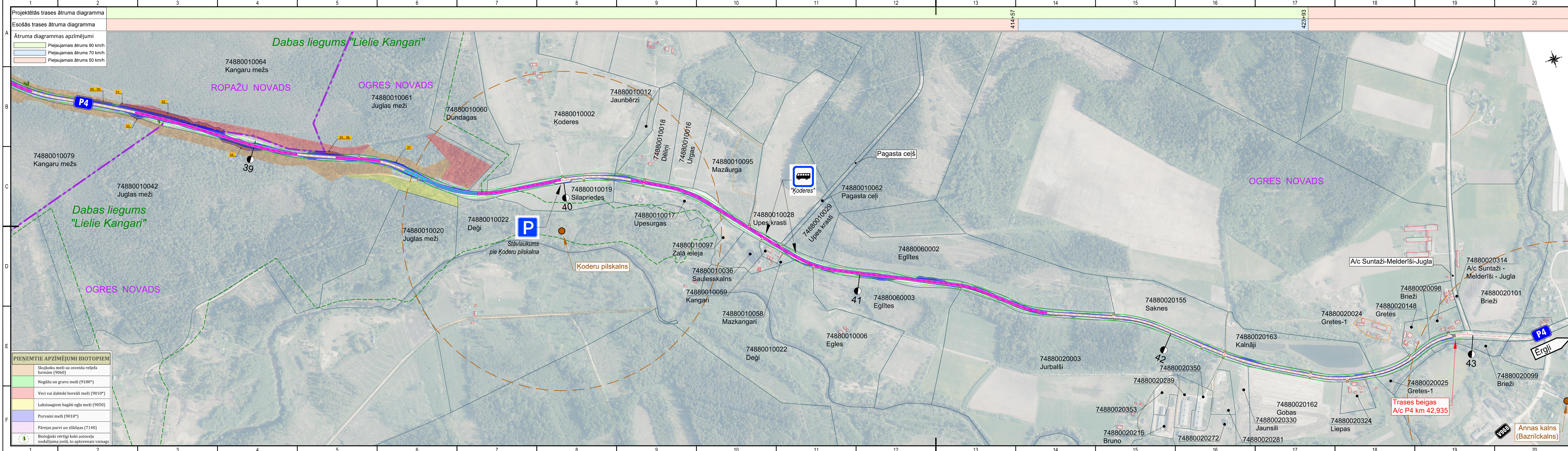


Pasūtītājs:		Gala ziņojums	
Pasūtītāja adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050		Tālrunis: 67022169	
Fakss: 67022171		www.lvcell.lv	
Projektētājs: AS "Ceļuprojekts"		Mūrīņu iela 7A, Rīga, LV-1024	
Reģistrācijas Nr. 40003026637		Tālrunis: 67840580	
Būvkomersanta reģ. Nr. 1755-R		Fakss: 67840581	
E-pasts: cp@celuprojekts.lv		E-pasts: cp@celuprojekts.lv	
Amats: V. Rautmanis	V. Uzvārds: Rautmanis	Paraksts:	Datums: 03.07.2020.
Būvproj. d. vad. V. Rautmanis	Būvprojekta: Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi posma km 33,821-42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējums		
Izstrādāja: K. Krastiņš	Būvprojekta daļa: Tehniskie risinājumi		
Pārbaudīja: A. Auseklis	Rasējums: Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes. 2. variants (1.lapa)		
Mērogs: M 1:5000	Stadija: MBP		Marka: CD
		Lapa: 1	

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

5. pielikums

Rasējums CD-2-2-2. Pārskata plāns uz ortofotopamatnes. 2. variants. Lapa 2



Projektētās trases ātruma diagramma

Esošās trases ātruma diagramma

Ātruma diagrammas apzīmējumi

	Pieļaujamais ātrums 90 km/h
	Pieļaujamais ātrums 70 km/h
	Pieļaujamais ātrums 50 km/h

PIENĒMTIE APZĪMĒJUMI BIOTOPIEM

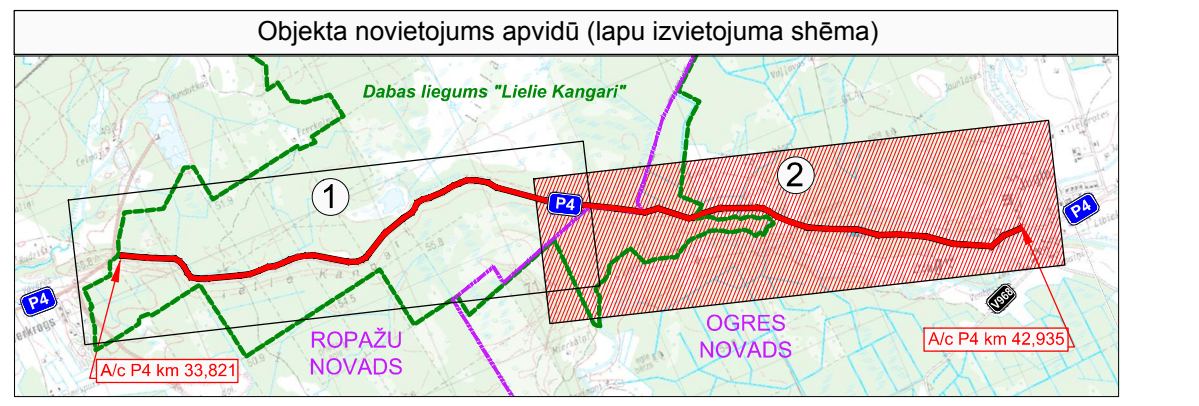
	Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (9060)
	Nogāžu un gravu meži (9180*)
	Veci vai dabiski boreāli meži (9010*)
	Lakstaugiem bagāti egļu meži (9050)
	Purvaini meži (9010*)
	Pārejas purvi un sliekšņas (7140)
	Bioloģiski vērtīgi koki autoceļa nodalījuma joslā, to aptuvenais vainags

IZBŪVES PLĀNA APZĪMĒJUMI

APZĪMĒJUMS	APRAKSTS UN ATŠĪPRĒJUMI
	Brauktuves segums (asfaltbetons)
	Brauktuves nomale
	Zālājs
	Nesaistītu minerālvielu maisījuma segums nobrauktuvēm
	Esošā autoceļa taisnotie posmi
	Posmi ar garenkritumu >3%, kuros nepieciešami papildus ūdens novades risinājumi
	Salaucējuma posmi ar esošo brauktuvi
	Brauktuves mala
	Profilā škaune
	Nogāzes pēda
	Projektētā nogāze
	Nogāžu nostiprināšanas pasākumi
	Projektētā nodalījuma joslā (11m no ass)
	64720020039 Zemes pašašumu robeža ar kadastra numuru
	Kadastra informācijas sistēmā reģistrētās ēkas
	Demontāža, koku ciršana, koka numurs
	Bioloģiski vērtīgi koki a/c nodalījuma joslā, to aptuvenais vainags
	Skarto biotopu platības
	Stāvlaukumi
	Skartā biotopa Nr. sarakstā

PĀRSKATA PLĀNA APZĪMĒJUMI

	Valsts reģionālie autoceļi, Nr.
	Valsts vietējie autoceļi, Nr.
	Autoceļa P4 kilometraža
	Sabiedriskā transporta pieturvietas
	Stāvlaukumi

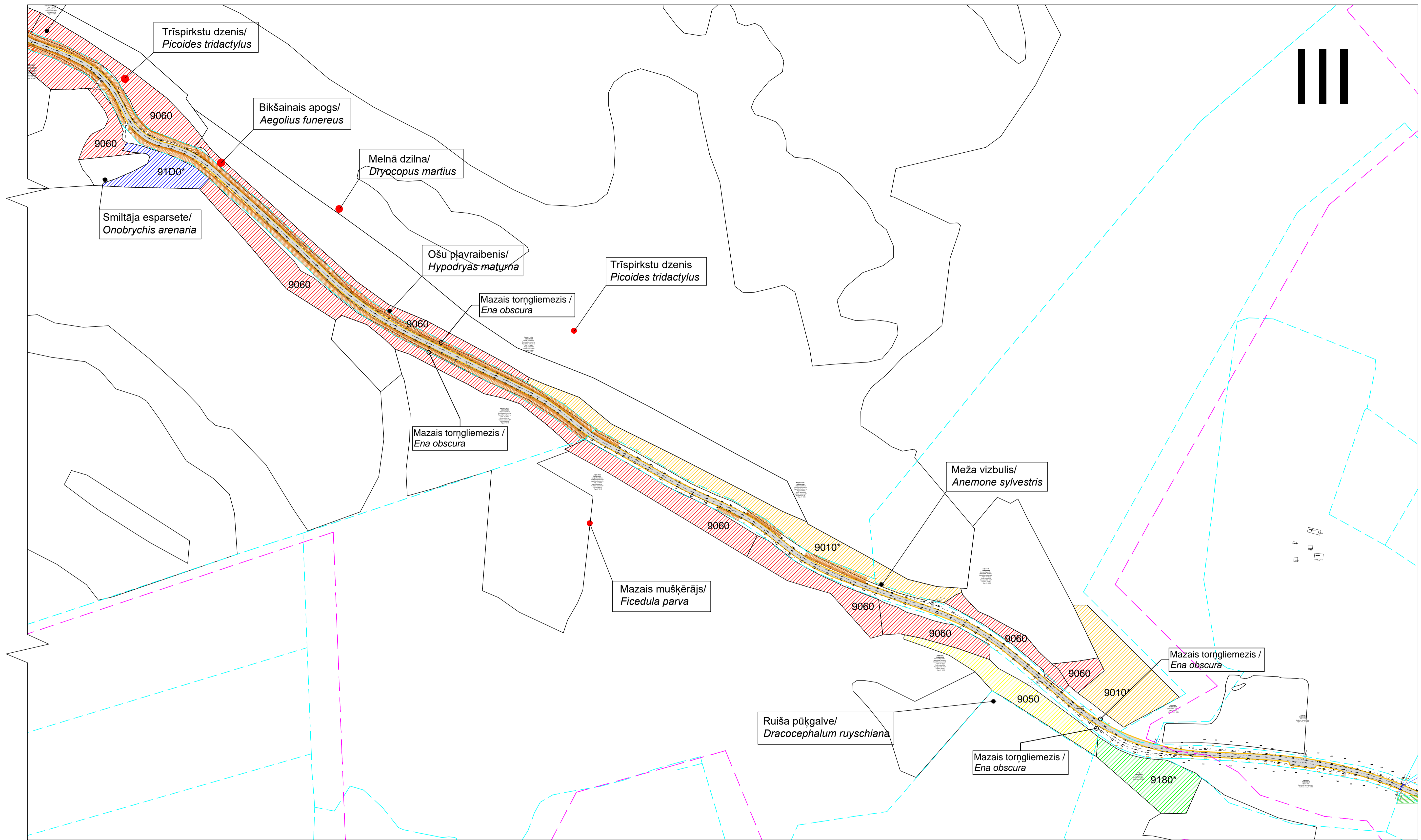


Pasūtītājs:		Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050 Tālrunis: 67028169 Fakss: 67028171 www.lvceli.lv	
Projektētājs:		AS "Ceļuprojekts" Reģistrācijas Nr. 40003026637 Būvkomersanta reģ. Nr. 1755-R	
Amats:		Murjāņu iela 7A, Rīga, LV-1024 Tālrunis: 67840580 Fakss: 67840581 E-pasts: cp@celuprojekts.lv	
Būvproj. vad.		Būvprojekts: Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ergļi posma km 33,821-42,935 pārtvērtes ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējums	
Būvproj. d. vad.		Pasūtījuma Nr. LVC2019/1.10/AC/98	
Izstrādāja:		Arhīva Nr. D-3485	
Pārbaudīja:		Rasējuma Nr. CD-2-2-2	
Mērogs: M 1:5000		Rasējums: Pārskata plāns uz ortofoto pamatnes. 2. variants (2.lapa)	
		Stadija Marka Lapa	
		MBP CD 1	
		A3.0	

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

6. pielikums

Biotopu savietotais plāns (2 lapas)



Pieņemtie apzīmējumi			
	Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (9060)	● Īpaši aizsargājamo vaskulāro augu un bezmugurkaulnieku dzīvotne	
	Nogāžu un gravu meži (9180*)	● Īpaši aizsargājamo putnu sugu novērojumi	
	Veci vai dabiski boreāli meži (9010*)		Likvidējams koks
	Lakstaugiem bagāti egļu meži (9050)		Saglabājams koks
	Purvaini meži (9010*)		
	Pārejas purvi un slīkšņas (7140)		

KOKU EKSPERTS
 SIA KOKU EKSPERTS
 reģ. Nr. 40103756780
 Tel: +371 29135557
 E-pasts: leiburgs@gmail.com

Objekts: ĪADT "Lielie kangari", autoceļš P4, Rīga - Ērgļi 33,8-39,8 km

Autoceļa P4 33,8-33,9 km, Ropažu novads
 Adrese: un Ogres novada Suntažu pagasts
 (kadastra Nr. 80840170067, 74880010050)

Pasūtītājs: VAS "Latvijas Valsts ceļi"
 Izstrādāja: Gvido Leiburgs
 Rasēja: Kristīna Timofejeva

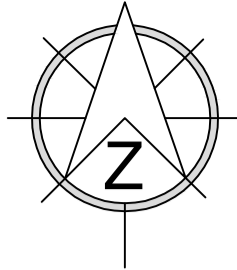
Rasējums:
Autoceļa P4 33,8-39,8 km topogrāfiskais plāns savietots ar plānoto ceļa trasi, īpaši aizsargājamo meža biotopu un sugu plānu ĪADT "Lielie Kangari"

Mērogs: 1:3000
 Pielikums Nr. 2(2)
 Datums: 11.09.2019

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

7. pielikums

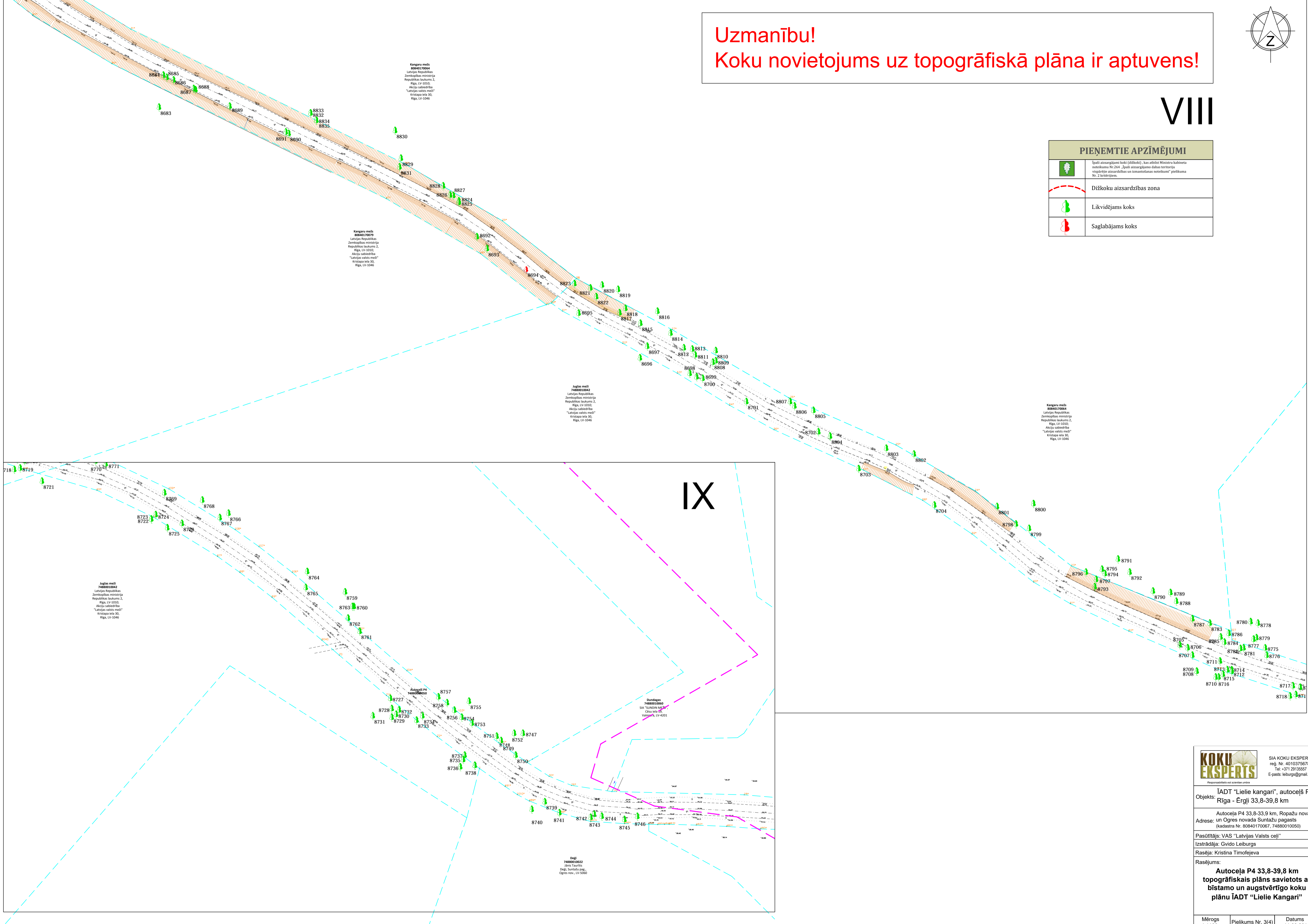
Bīstamo koku plāns (4 lapas) un
novērtējuma tabula (22 lapas)



Uzmanību!
Koku novietojums uz topogrāfiskā plāna ir aptuvenš!

VIII

PIEŅEMTIE APZĪMĒJUMI	
	Īpaši aizsargājami koki (dārkoki), kas atbilst Ministru kabineta noteikumu Nr.204 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārīgo aizsardzības un izmantošanas noteikumi” pielikuma Nr.2 kriterijiem.
	Dižkoku aizsardzības zona
	Likvidējams koks
	Saglabājams koks



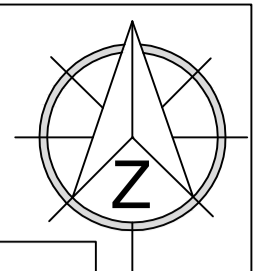
IX

KOKU EKSPERTS
 SIA KOKU EKSPERTS
 reģ. Nr. 40103756780
 Tel. +371 29135557
 E-pasts: leiburgs@gmail.com

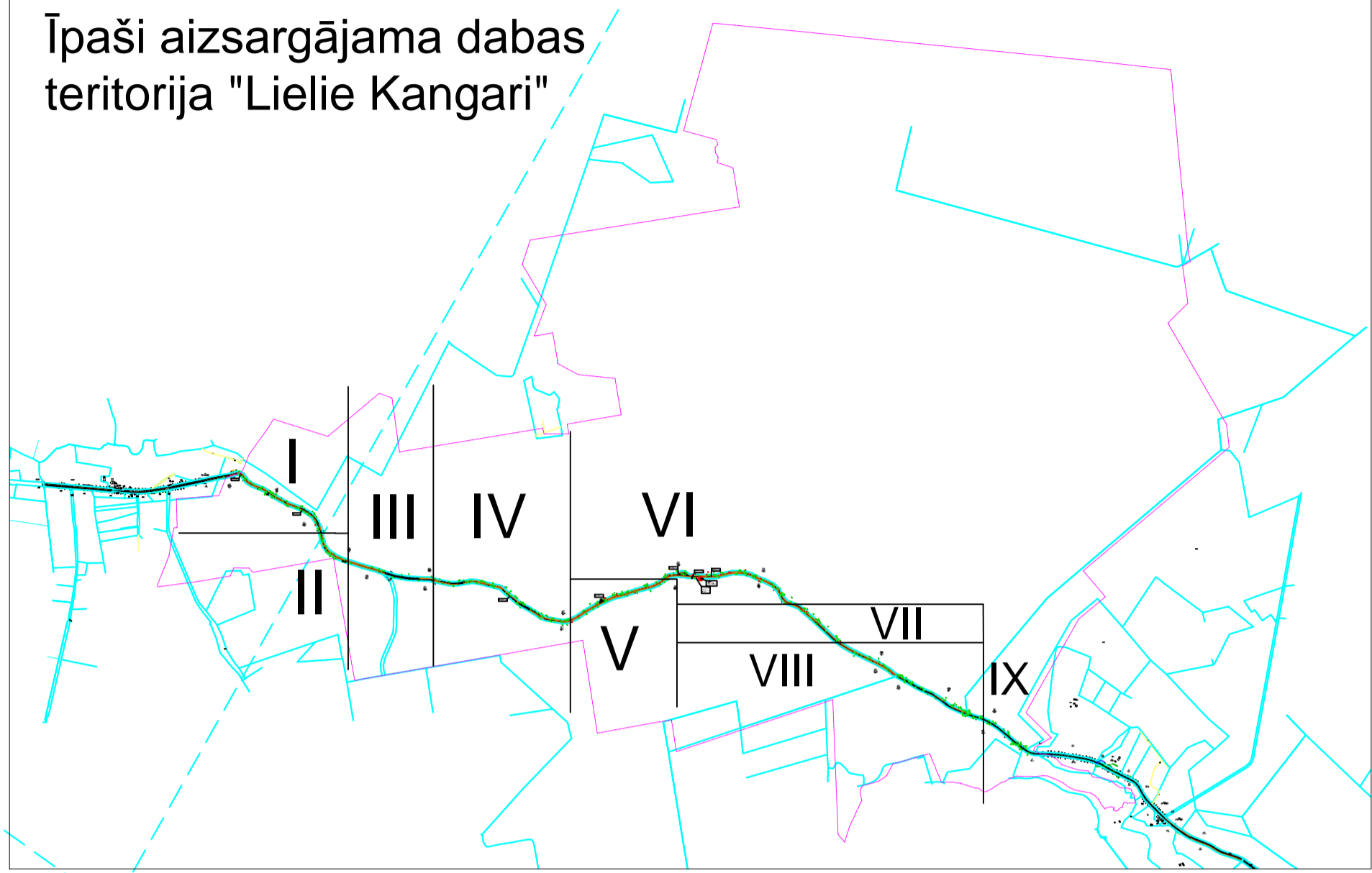
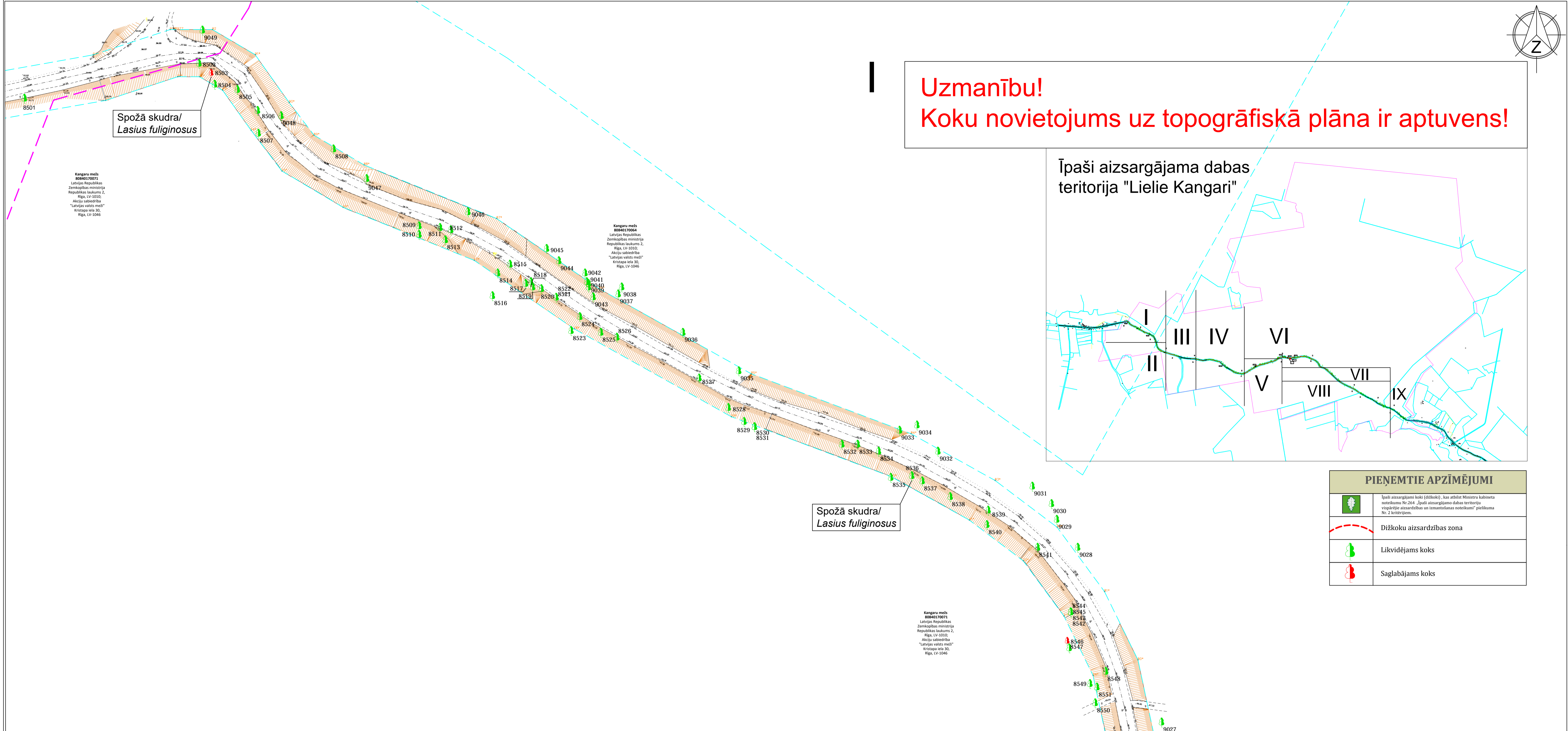
Objekts: ĪADT "Lielie kangari", autoceļš P4, Rīga - Ērgļi 33,8-39,8 km
 Adrese: un Ogres novada Suntažu pagasts (kadastra Nr. 80840170067, 74880010050)
 Pasūtītājs: VAS "Latvijas Valsts ceļi"
 Izstrādāja: Gvido Leiburgs
 Rasēja: Kristīna Timofejeva

Rasējums:
Autoceļa P4 33,8-39,8 km topogrāfiskais plāns savietots ar bīstamo un augstvērtīgo koku plānu ĪADT "Lielie Kangari"

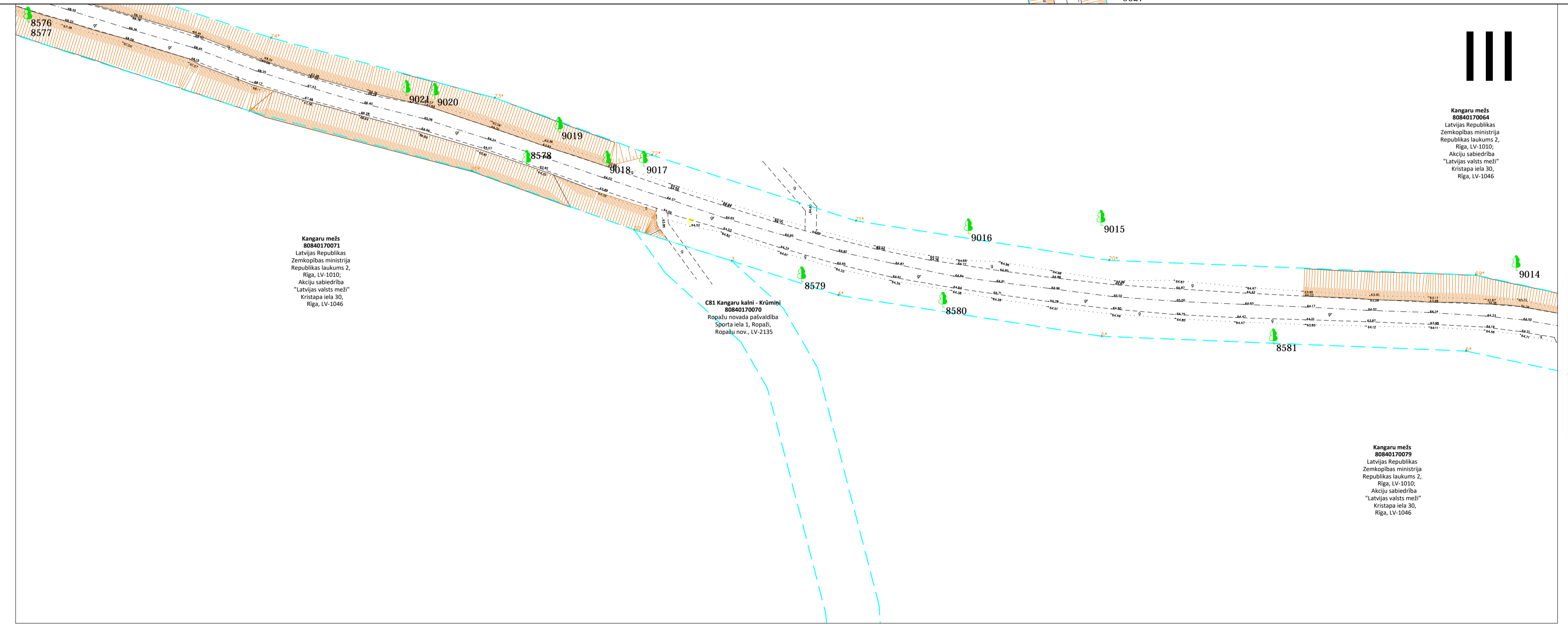
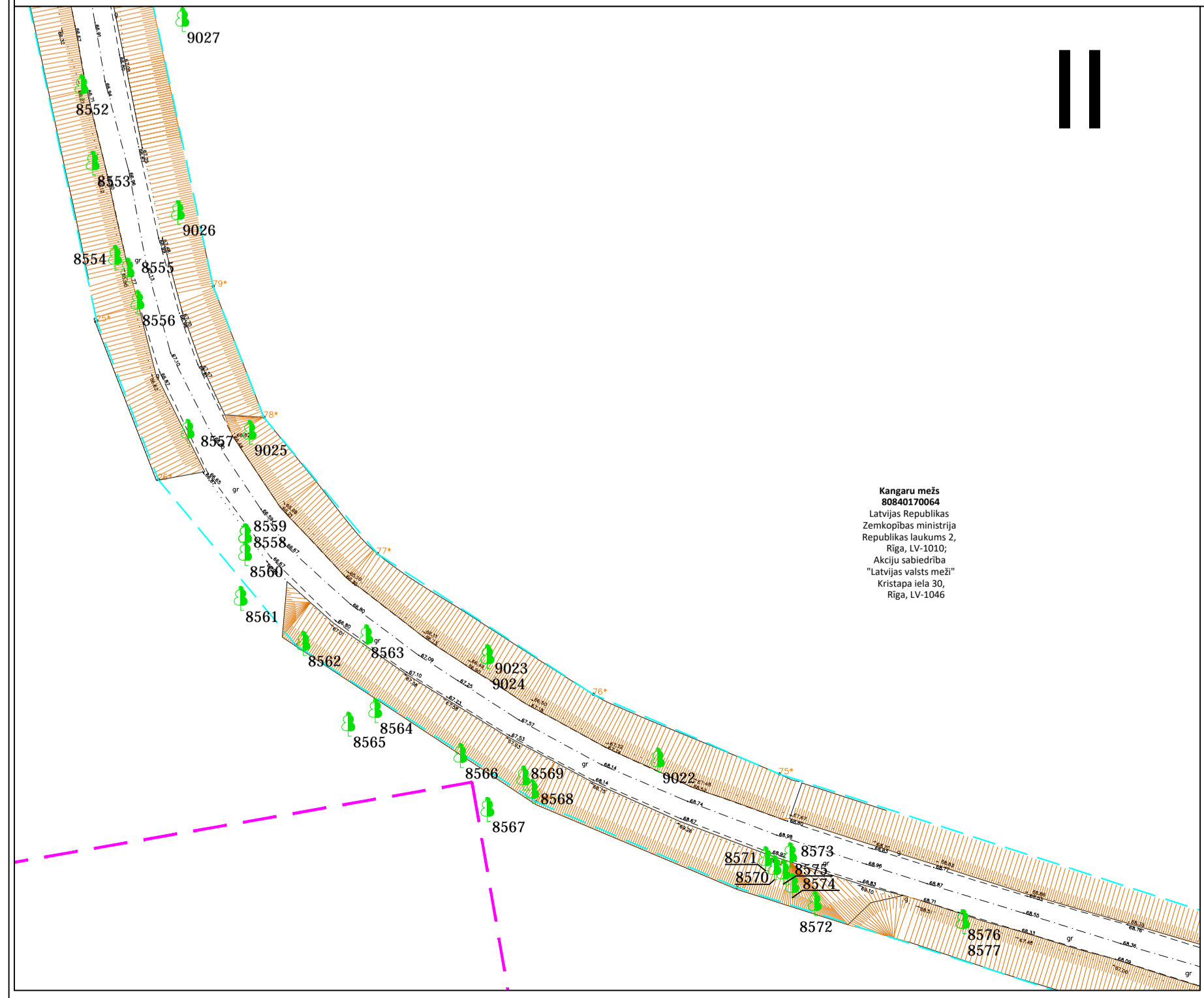
Mērogs: 1:1100 | Pielikums Nr. 3(4) | Datums: 11.09.2019



Uzmanību!
Koku novietojums uz topogrāfiskā plāna ir aptuvens!



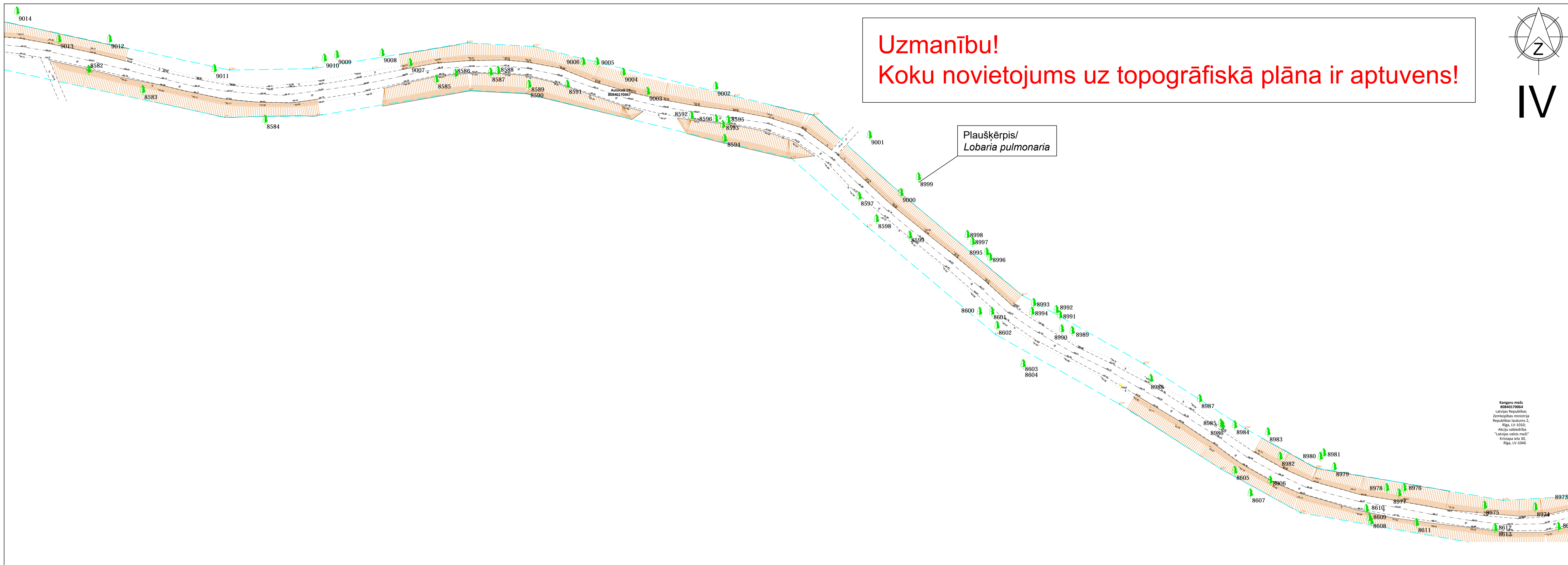
PIEŅEMTIE APZĪMĒJUMI	
	Īpaši aizsargājami koki (dīžoki), kas atbilst Ministru kabineta noteikumu Nr.264 "Īpaši aizsargājama dabas teritorijā vairoģijie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" pielikuma Nr. 2 krūņzīmēm.
	Dīžkoku aizsardzības zona
	Likvidējams koks
	Saglabājams koks



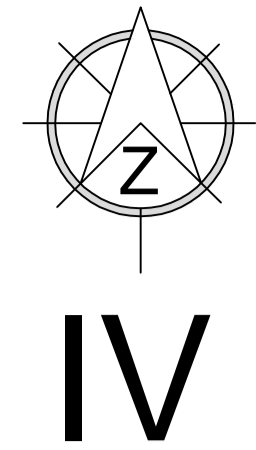
KOKU EKSPERTS
 SIA KOKU EKSPERTS
 reģ. Nr. 40103756780
 Tel. +371 29135557
 E-pasts: leiburga@gmail.com

Objekts: ĪADT "Lielie kangari", autoceļš P4, Rīga - Ērgļi 33,8-39,8 km
 Adrese: un Ogres novada Suntažu pagasts (kadastra Nr. 80840170067, 74880010050)
 Pasūtītājs: VAS "Latvijas Valsts ceļi"
 Izstrādāja: Gvido Leiburģs
 Rasēja: Kristīna Timofejeva
 Rasējums:
Autoceļa P4 33,8-39,8 km topogrāfiskais plāns savietots ar bīstamo un augstvērtīgo koku plānu ĪADT "Lielie Kangari"

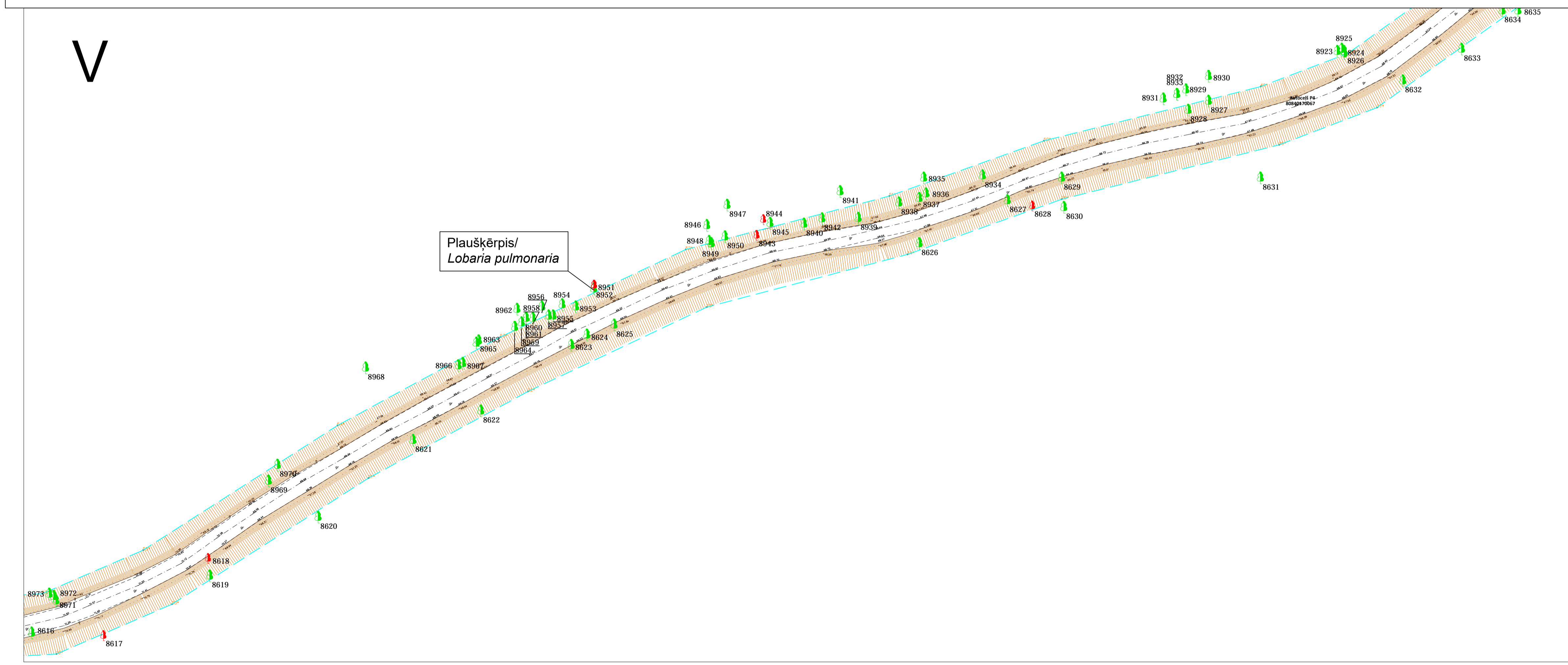
Mērogs: 1:1100 | Pielikums Nr. 3(1) | Datums: 11.09.2019



Uzmanību!
Koku novietojums uz topogrāfiskā plāna ir aptuvens!



Kangaru mēls
 80840170067
 Latvijas Republikas
 Zemeslietu ministrija
 Republikas laukums 2,
 Rīga, LV-1010
 Atļauja sākotnējā
 "Lielie Kangari mēls"
 Kristapa iela 30,
 Rīga, LV-1006



PIENĒMTIE APZĪMĒJUMI	
	Ipaši aizsargājami koki (dabiskie), kas atbilst Ministru kabineta noteikumu Nr.264 „Ipaši aizsargājamo dabas teritoriju vairogāņu aizsardzības un izmantošanas noteikumi” pielikuma Nr.3 kritērijiem.
	Dziļoku aizsardzības zona
	Likvidējams koks
	Saglabājams koks

V

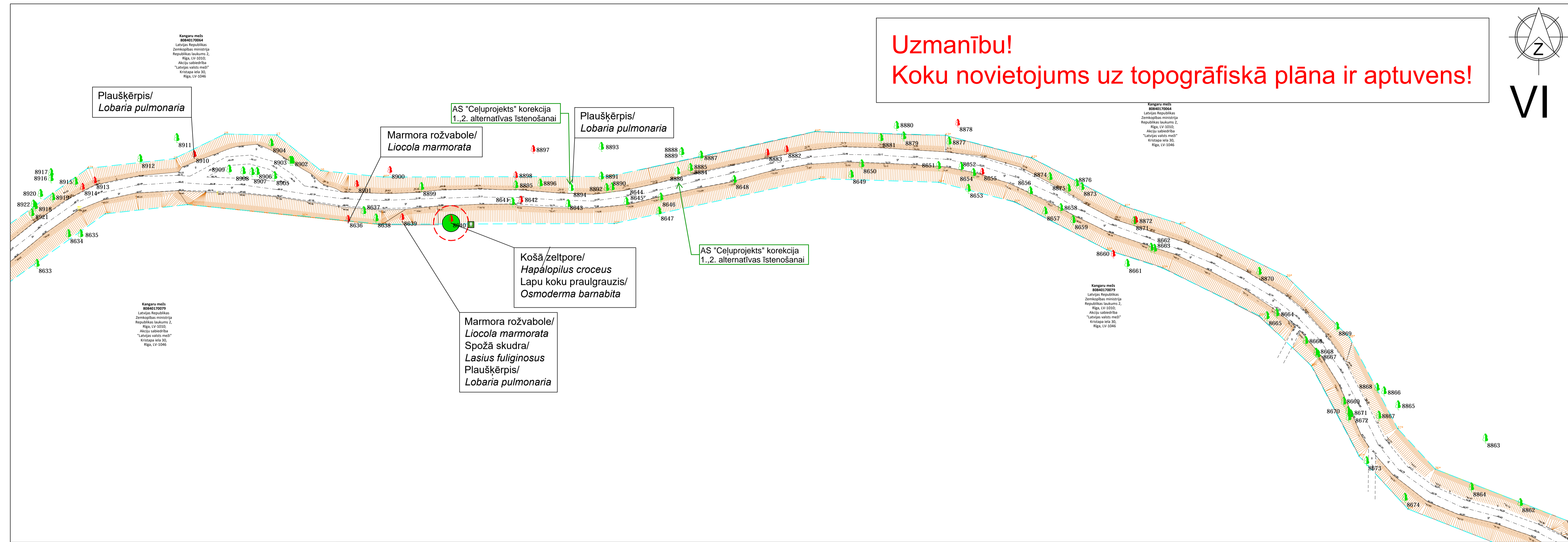
KOKU EKSPERTS
 SIA KOKU EKSPERTS
 reģ. Nr. 40103756780
 Tel. +371 29135557
 E-pasts: leiburga@gmail.com

Objekts: ĪADT "Lielie kangari", autoceļš P4, Rīga - Ērgļi 33,8-39,8 km
 Adrese: un Ogres novada Suntažu pagasts (kadastra Nr. 80840170067, 74880010050)
 Pasūtītājs: VAS "Latvijas Valsts ceļi"
 Izstrādāja: Gvido Leiburģs
 Rasēja: Kristīna Timofejeva
 Rasējums:
Autoceļa P4 33,8-39,8 km topogrāfiskais plāns savietots ar bīstamo un augstvērtīgo koku plānu ĪADT "Lielie Kangari"

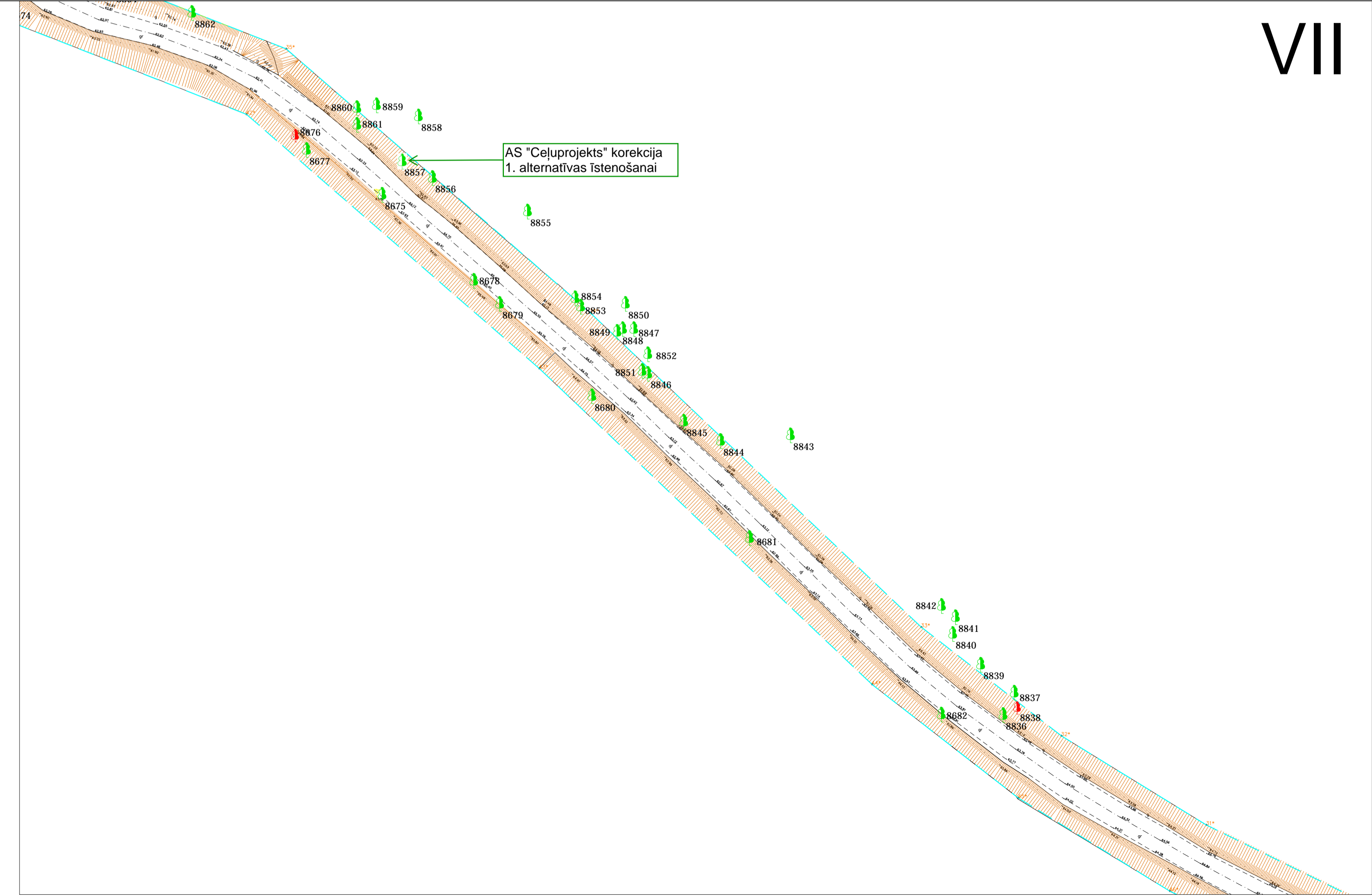
Mērogs 1:1100	Pielikums Nr. 3(2)	Datums 11.09.2019
---------------	--------------------	-------------------



Uzmanību!
Koku novietojums uz topogrāfiskā plāna ir aptuvens!



VII



PIENĒMTIE APZĪMĒJUMI	
	Īpaši aizsargājami koki (dabiskie), kas atbilst Ministru kabineta noteikumu Nr.264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējo aizsardzības un izmantošanas noteikumu” pielikuma Nr.2 kritērijiem.
	Dīķkoku aizsardzības zona
	Likvidējams koks
	Saglabājams koks

KOKU EKSPERTS
 SIA KOKU EKSPERTS
 reģ. Nr. 40103756780
 Tel. +371 29135557
 E-pasts: leiburga@gmail.com

Objekts: ĪADT "Lielie kangari", autoceļš P4, Rīga - Ērgļi 33,8-39,8 km
 Adrese: un Ogres novada Suntažu pagasts (kadastra Nr. 80840170067, 74880010050)
 Pasūtītājs: VAS "Latvijas Valsts ceļi"
 Izstrādāja: Gvido Leiburģs
 Rasēja: Kristīna Timofejeva
 Rasējums:
Autoceļa P4 33,8-39,8 km topogrāfiskais plāns savietots ar bīstamo un augstvērtīgo koku plānu ĪADT "Lielie Kangari"

Mērogs: 1:1100 | Pielikums Nr. 3(3) | Datums: 11.09.2019

Bīstamo koku novērtēšanas tabula autoceļa P4 ceļa nodalījuma joslā ĪADT "Lielie kangari" teritorijā


Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
Ceļa labā puse										
8501	541463	309315	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,71	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8502	541563	309335	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,17	0,37	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8503	541570	309330	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,80	0,57	dzeņu sakalts, trupējis	saglabāt!	spožā skudra/ <i>Lasius fuliginosus</i>	bioloģiski veca, augtspējīga
8504	541572	309323	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,59	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8505	541585	309320	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,83/0,81	0,26	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		30°sasvērums
8506	541598	309309	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,56	0,18	caurmēra:garuma attiecība <1:100, snieglieču koks	likvidēt		
8507	541597	309295	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,58	0,18	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		50° sasvērums
8508	541640	309286	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,67	0,21	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8509	541689	309242	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,15	0,37	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		30° sasvērums
8510	541689	309237	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,60	0,19	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		trupējis !
8511	541701	309241	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,58	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8512	541711	309248	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,83	0,26	piepes uz stumbra	likvidēt		A1 kopš.darbu prioritāte pārlicies pār ceļu
8513	541704	309234	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,73	0,23	piepes pie stumbrs pamatnes	likvidēt		
8514	541734	309215	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,66/0,46	0,21	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8515	541741	309220	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,83	0,26	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8516	541731	309202	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,76	0,24	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8517	541750	309209	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,62	0,20	piepes uz stumbra	likvidēt		
8518	541753	309210	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,43	0,14	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8519	541754	309207	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,52/0,38	0,17	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8520	541759	309206	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,5/0,5/0,64	0,20	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8521	541770	309210	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,57	0,18	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8522	541770	309210	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,16	0,37	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8523	541776	309182	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	2,20	0,70	dzeņu sakalts, trupējis	saglabāt!		bioloģiski vērtīga, trupe pamatnē
8524	541781	309190	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,90	0,61	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8525	541793	309181	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,54	0,49	c-veida dobumi >1/3 apkm	likvidēt		
8526	541802	309186	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,15	0,37	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
Nr.	koordinātas LKS92		koka taksons,	koka taksons,	stumbra	stumbra	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru	piezīmes

pie	x	y	latv.	latīn.	apkārtmērs,	diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	kabineta	piezīmes
8527	541850	309157	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,95	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8528	541866	309138	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,97	0,31	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8529	541875	309130	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,17/0,80	0,37	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		A1 kopšanas darbu prioritāte
8530	541881	309127	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,40	0,45	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8531	541881	309127	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,06	0,34	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8532	541931	309117	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,85	0,27	c-veida dobumi >1/3 apkm	likvidēt		
8533	541940	309117	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,28	0,41	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8534	541952	309113	ozols parastais	<i>Quercus robur</i>	0,75	0,24	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8535	541959	309098	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,71	0,23	piepes uz stumbra	likvidēt		
8536	541971	309099	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,17	0,69	dzeņu sakalts, trupējis	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni	spoža skudra/ <i>Lasius fuliginosus</i>	trupe, dobums pie pamatnes !
8537	541977	309096	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,84	0,59	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8538	541993	309087	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,74	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8539	542016	309081	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,55	0,18	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8540	542014	309071	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,13	0,36	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8541	542043	309058	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	1,73	0,55	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		pie saknēm
8542	542062	309021	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,62	0,20	bīstami zari	izzāgēt bīstamos zarus		
8543	542062	309021	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,53	0,17	nokaltis 95_100%	likvidēt		iekritusi citā kokā
8544	542062	309021	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,50	0,16	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8545	542062	309021	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,21	0,39	piepes pie stumbrs pamatnes	likvidēt		
8546	542060	309005	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	2,45	0,78		saglabāt!		bioloģiski vērtīgs, stumbra pasesinājums
8547	542060	309003	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,79	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		iekārusies citā kokā
8548	542082	308987	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,75/0,60	0,24	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8549	542073	308980	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,58	0,50	piepes uz stumbra	likvidēt		
8550	542076	308969	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,01	0,32	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8551	542077	308978	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,51	0,16	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8552	542095	308943	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,04	0,33	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8553	542094	308926	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,95	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
Nr.	koordinātas LKS92	koka taksons,	koka taksons,	stumbra	stumbra	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru	piezīmes	

pie	x	y	latv.	latīn.	apkārtmērs,	diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	kabineta	piezīmes
8554	542099	308905	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,54	0,49	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		Bioloģiski vērtīgs
8555	542103	308905	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,76	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8556	542104	308895	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,31	0,42	piepes pie stumbrs pamatnes	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8557	542117	308868	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,71/0,68/0,67	0,23	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		2 sakaltuši
8558	542128	308843	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,63	0,20	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8559	542128	308843	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,57	0,18	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8560	542128	308839	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,1/0,82	0,35	nokaltis 95_100%	likvidēt		12° sasvērums
8561	542127	308829	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,15	0,37	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8562	542141	308819	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,69	0,22	caurmēra:garuma attiecība <1:100, snieglieču koks	likvidēt		
8563	542155	308821	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,88	0,28	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8564	542157	308804	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,99	0,32	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8565	542151	308801	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,60	0,19	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8566	542176	308794	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,92	0,29	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8567	542182	308782	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,67	0,21	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8568	542192	308786	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,84	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8569	542190	308789	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,67	0,21	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8570	542246	308769	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,63/1,03	0,33	nokaltis 95_100%	likvidēt		plus pūpolvītols
8571	542244	308771	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,82	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8572	542255	308761	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,64	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8573	542251	308776	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,63	0,20	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8574	542250	308765	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,64	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8575	542248	308768	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,57	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8576	542288	308757	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,6/0,66	0,21	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8577	542288	308757	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,73	0,23	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8578	542465	308711	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,63	0,20	caurmēra:garuma attiecība <1:100, snieglieču koks	likvidēt		
8579	542562	308665	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,86	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8580	542612	308656	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,87	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt		iekārusies priede
8581	542729	308643	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,67	0,21	nokaltis 95_100%	likvidēt		
Nr.	koordinātas LKS92	koka taksons,	koka taksons,	stumbra	stumbra	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru	piezīmes	

pie	x	y	latv.	latīn.	apkārtmērs,	diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	kabineta	piezīmes
8582	542856	308642	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,62/0,59/0,7 1	0,23	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8583	542887	308624	kļava parastā	<i>Acer platanoides</i>	0,98	0,31	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8584	542957	308607	kļava parastā	<i>Acer platanoides</i>	0,70	0,22	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8585	543055	308630	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,39	0,44	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8586	543066	308642	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,64	0,20	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8587	543086	308634	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,79	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8588	543088	308639	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,64	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8589	543108	308627	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,63	0,20	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		<i>Pseudomonas syringae</i> bojājumu pazīmes
8590	543108	308627	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,64	0,20	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8591	543130	308627	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,64	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8592	543201	308610	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,99	0,32	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8593	543219	308604	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,03/0,64	0,33	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8594	543220	308596	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,7/0,68	0,22	caurmēra:garuma attiecība <1:100, snieglieču koks	likvidēt		plus apse
8595	543222	308607	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,90	0,29	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8596	543215	308608	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,86	0,27	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		lapu koku vēža bojājumi
8597	543297	308563	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,59/0,7	0,22	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8598	543307	308550	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,09	0,67	sašķelts stumbrs	likvidēt		arī trupe
8599	543326	308542	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,89	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8600	543366	308497	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,88	0,28	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8601	543373	308498	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,35	0,43	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8602	543376	308489	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,04/1,25	0,40	piepes uz stumbra	likvidēt		
8603	543391	308467	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,90	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8604	543391	308467	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,79	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8605	543512	308406	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,01	0,32	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8606	543535	308406	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,95	0,62	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		Bioloģiski vērtīgs
8607	543521	308393	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,29/1,63	0,52	sašķelts stumbrs	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		25° sasvērums
8608	543590	308377	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,28	0,41	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
Nr.	koordinātas LKS92	koka taksons,	koka taksons,	stumbra	stumbra	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru	piezīmes	

pie	x	y	latv.	latīn.	apkārtmērs,	diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	kabineta	piezīmes
8609	543589	308379	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,70	0,22	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8610	543588	308385	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,91	0,29	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8611	543616	308376	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,61	0,19	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8612	543661	308373	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,65	0,21	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8613	543661	308373	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,90	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8614	543667	308353	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,15	0,37	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8615	543698	308355	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,53	0,49	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8616	543696	308382	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,69	0,22	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8617	543729	308373	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,95	0,62	dzeņu sakalts, trupējis	saglabāt!		Bioloģiski vērtīga, stumbra bojājums ar zāģi
8618	543770	308414	ozols parastais	<i>Quercus robur</i>	1,67	0,53		saglabāt!		perspektīvs
8619	543776	308399	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,66	0,21	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8620	543824	308425	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,95	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8621	543866	308459	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,45	0,46	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8622	543896	308472	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,17	0,37	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8623	543936	308501	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,64	0,52	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8624	543938	308510	melnalksnis	<i>Alnus glutinosa</i>	1,39	0,44	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8625	543955	308510	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	2,19	0,70	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8626	544090	308546	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,23	0,71	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8627	544129	308565	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,52	0,17	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8628	544140	308563	egle parastā	<i>Picea abies</i>	2,50	0,80		saglabāt!		Bioloģiski augstvērtīgs !
8629	544153	308575	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,80	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8630	544154	308562	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,20	0,38	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8631	544241	308575	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,41	0,45	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								

8632	544304	308618	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,53/0,57/0,6 1	0,19	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8633	544330	308632	goba parastā	<i>Ulmus glabra</i>	0,85	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8634	544348	308649	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,36	0,43	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8635	544355	308649	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,94	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		37 km labā puse
8636	544508	308658	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	3,14	1,00	c-veida dobumi >1/3 apkm	vainaga samazināšana	marmora rožvabole/ <i>Liocola marmorata</i>	saglabājama, bioloģiski vērtīga
8637	544517	308665	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,69	0,22	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		30° sasvērums
8638	544524	308658	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,50/0,57	0,18	sašķelts stumbrs	likvidēt		
8639	544539	308659	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	3,31	1,05	c-veida dobumi >1/3 apkm	saglabāt!	marmora rožvabole/ <i>Liocola marmorata</i> , spožā skudra/ <i>Lasius fuliginosus</i> , plaušķērpis/ <i>Lobaria pulmonaria</i>	Bioloģiski augstvērtīgs !
8640	544567	308658	ozols parastais	<i>Quercus robur</i>	4,50	1,43	dzeņu sakalts, trupējis	saglabāt!	košā zeltspore/ <i>Hapalopilus croceus</i> , lapu koku praulgrauzis/ <i>Osmoderma barnabita</i>	 ĪADT - dižkoks! sēra piepe/ <i>Laetioporus sulfureus</i> , bioloģiski augstvērtīgs!
8641	544602	308669	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,91/0,59	0,29	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8642	544607	308669	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	3,37	1,07	c-veida dobumi >1/3 apkm	vainaga samazināšana		brauktuves malā, iespēju robežās saglabāt vai likvidēt kā bioloģisko kriticalu
8643	544634	308668	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,53/0,74	0,24	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8644	544667	308674	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	0,95/0,78	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8645	544667	308674	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,07	0,34	nokaltis 95_100%	likvidēt		

Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8646	544687	308670	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,54/0,59	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8647	544686	308662	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,59	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8648	544729	308680	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,53	0,49	piepes uz stumbra	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8649	544796	308683	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,12	0,36	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8650	544802	308689	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,32	0,42	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8651	544846	308688	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,37	0,44	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8652	544859	308693	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,65	0,21	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8653	544863	308675	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,57	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8654	544866	308684	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,43	0,46	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8655	544871	308685	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,67	0,53		saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8656	544901	308678	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,83	0,26	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		trupējis
8657	544907	308662	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,75	0,24	paceltas saknes, erodēta grunts	likvidēt		slīpa
8658	544917	308668	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,51	0,16	nokaltis 95_100%	likvidēt		čaga/ <i>Inonotus obliquus</i>
8659	544923	308657	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,77	0,25	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8660	544946	308638	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	1,42	0,45	sasvērts >15° ceļa virzienā	saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8661	544954	308632	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,74	0,55	dzeņu sakalts, trupējis	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8662	544969	308646	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,51	0,16	caurmēra:garuma attiecība <1:100, snieglieču koks	likvidēt		
8663	544969	308646	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,58	0,18	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8664	545042	308610	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	0,99	0,32	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		iekārusies egle
8665	545034	308602	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,70	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		iekārusies
8666	545062	308594	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,08	0,34	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8667	545065	308583	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,81	0,58		saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8668	545065	308583	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	1,19	0,38	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8669	545083	308554	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,81	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8670	545084	308548	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,89/0,91	0,29	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8671	545087	308548	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,04	0,33	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		

Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8672	545087	308544	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,98	0,31	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8673	545091	308519	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,50	0,48	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8674	545113	308498	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,08/0,98	0,34	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8675	545247	308430	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,55	0,49	piepes uz stumbra	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8676	545223	308459	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,03	0,65	bīstami zari	izzāgēt bīstamos zarus		
8677	545220	308446	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,69	0,54	sašķelts stumbrs	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8678	545283	308405	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,57/0,44/0,6	0,19	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8679	545289	308391	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,81	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8680	545322	308358	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,04	0,33	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8681	545382	308314	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,69/0,58	0,22	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8682	545451	308251	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,89	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8683	545561	308151	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,79	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		iekārusies citā
8684	545564	308173	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,01	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8685	545566	308176	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,94	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8686	545571	308172	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,58	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8687	545586	308163	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,57	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8688	545586	308166	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	0,62	0,20	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8689	545610	308153	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,07	0,34	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		iekārusies egle
8690	545650	308133	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,74	0,24	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8691	545648	308134	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,94	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		iekārusies egle
8692	545780	308070	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,84/0,67	0,27	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		
8693	545786	308054	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,66	0,21	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8694	545813	308040	ozols parastais	<i>Quercus robur</i>	1,27	0,40	bīstami zari	izzāgēt bīstamos zarus		iespēju robežās saglabāt
8695	545850	308014	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,00	0,32	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		piepes uz stumbra
8696	545891	307979	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,95/0,96	0,31	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8697	545896	307987	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,17	0,37	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8698	545931	307973	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,5/0,44	0,16	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8699	545935	307970	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,57	0,18	sasvērts >15° ceļa virzienā	likvidēt		

Nr. pie	koordinātas LKS92 x	koordinātas LKS92 y	koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
8700	545934	307965	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	2,20	0,70	piepes uz stumbra	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		čaga/ <i>Inonotus obliquus</i>
8701	545964	307949	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,17/1,37	0,44	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8702	546014	307930	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,62	0,52	v- veida stubrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8703	546041	307903	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,35	0,43	dzeņu sakalts, trupējis	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8704	546093	307878	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,80	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8705	546266	307786	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,64	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8706	546269	307783	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,61	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8707	546270	307775	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,49	0,16	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8708	546273	307764	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,82	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8709	546273	307764	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,76	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8710	546286	307760	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,69	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8711	546289	307771	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,00	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8712	546297	307764	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,90	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8713	546294	307765	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,56	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8714	546297	307765	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,90	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8715	546291	307762	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,56	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8716	546288	307760	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,85	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8717	546339	307754	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,09	0,35	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8718	546337	307747	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,75	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8719	546341	307748	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,73	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8720	546344	307753	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,40	0,45	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8721	546356	307739	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,81/0,76	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8722	546431	307713	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,72	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8723	546431	307713	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,69	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		

Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8724	546434	307716	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,07	0,34	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8725	546442	307707	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,33	0,42	v- veida stubrs ar plaisu	likvidēt		
8726	546452	307710	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,01	0,32	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8727	546595	307590	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,80	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8728	546596	307583	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,60	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8729	546596	307577	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,83	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8730	546599	307579	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,64	0,20	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8731	546583	307578	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,92	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8732	546601	307582	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,84	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8733	546613	307575	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,24	0,39	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8734	546617	307578	lazda parastā	<i>Corylus avellana</i>	0,61	0,19	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8735	546645	307548	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.95/1.23	0,39	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8736	546643	307543	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,86	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8737	546646	307551	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,12	0,36	piepes uz stumbra	likvidēt		
8738	546671	307561	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,15	0,37	piepes uz stumbra	likvidēt		
8739	546701	307519	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,72	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8740	546691	307509	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,42	0,13	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8741	546731	307492	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,63	0,52	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		!
8742	546742	307507	osis parastais	<i>Fraxinus excelsior</i>	1,03	0,33	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8743	546746	307500	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,21	0,39	piepes uz stumbra	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8744	546749	307515	ieva parastā	<i>Prunus padus</i>	0,57	0,18	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8745	546758	307501	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,25	0,72	piepes pie stubrs pamatnes	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8746	546770	307501	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,48	0,47	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		Piepes
Ceļa kreisā puse										
8747	546686	307566	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,87	0,28	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8748	546653	307544	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,71	0,23	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8749	546653	307544	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,70	0,22	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8750	546681	307551	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,65	0,21	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8751	546668	307564	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,88	0,28	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		

Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8752	546680	307566	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,80	0,25	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8753	546651	307573	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,95	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8754	546644	307577	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	1,10	0,35	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8755	546649	307588	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,90	0,29	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8756	546637	307562	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,99	0,32	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8757	546628	307591	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,71	0,23	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8758	546631	307573	goba parastā	<i>Ulmus glabra</i>	1,32	0,42	nokaltis 95_100%	galotnot, saglabājot kā eko stumbeni		
8759	546564	307663	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,04	0,33	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8760	546570	307653	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,60	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8761	546574	307636	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,36	0,43	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8762	546566	307645	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,07	0,34	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8763	546569	307653	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,70	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8764	546538	307677	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.7/0.65/0.56	0,22	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8765	546537	307666	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.51/0.64	0,20	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8766	546484	307717	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,79	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8767	546478	307714	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,99	0,32	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8768	546466	307726	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,91	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8769	546440	307731	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,80	0,25	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8770	546390	307750	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,70	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8771	546397	307748	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,86	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8772	546390	307760	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,82	0,26	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8773	546379	307749	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,89	0,60	bīstami zari	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		Vienpusējs vainags
8774	546379	307753	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,64	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8775	546320	307780	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,60	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8776	546321	307775	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,97	0,31	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8777	546312	307786	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,49	0,47	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8778	546315	307797	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,46	0,46	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		

pie	x	y	latv.	latīn.	apkārtmērs,	diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	kabineta	piezīmes
8779	546314	307787	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,33	0,42	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8780	546310	307798	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,70	0,54	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8781	546306	307771	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.8/0.6	0,25	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8782	546303	307772	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,64	0,20	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8783	546282	307797	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,30	0,41	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8784	546292	307784	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,70	0,54	v- veida stubrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8785	546291	307773	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,64	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8786	546295	307790	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,35	0,75	bīstami zari	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		Piepes
8787	546270	307800	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,34	0,43	bīstami zari	likvidēt		
8788	546259	307812	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,33	0,42	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8789	546255	307818	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0.50/0.56	0,18	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8790	546243	307819	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,26	0,40	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8791	546219	307841	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,75	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8792	546227	307832	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,48	0,47	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		Trupe
8793	546203	307822	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,65	0,21	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8794	546210	307831	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0.75/0.42	0,24	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8795	546208	307834	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0.6/0.55	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8796	546197	307832	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,56	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8797	546204	307827	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,05	0,33	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8798	546149	307865	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,94	0,30	v- veida stubrs ar plaisu	likvidēt		
8799	546158	307862	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,20	0,38	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8800	546161	307879	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,98	0,31	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8801	546136	307877	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,30	0,41	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8802	546079	307913	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,89	0,28	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8803	546060	307917	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,93	0,30	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8804	546022	307927	goba parastā	<i>Ulmus glabra</i>	1,03	0,33	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8805	546010	307943	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,97	0,31	nokaltis 95_100%	likvidēt		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								

8806	545997	307946	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,85	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8807	545994	307949	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1.09/1.40	0,45	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8808	545941	307976	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,88	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8809	545943	307977	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0.5/0.6	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8810	545943	307984	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0.62/0.4	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8811	545928	307979	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	0,89	0,28	sasvērts >150 ceļa virzienā	likvidēt		
8812	545920	307982	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,56	0,18	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8813	545926	307983	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.41/1.26	0,40	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8814	545912	307996	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,67	0,21	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8815	545889	307999	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,68	0,54	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8816	545903	308011	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,33	0,42	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8817	545877	308010	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,15	0,37	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8818	545881	308013	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,15	0,37	piepes uz stumbra	likvidēt		
8819	545876	308026	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,28	0,41	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		Dzeņu sakalts
8820	545865	308029	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,60	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8821	545857	308027	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,93	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8822	545861	308021	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,72	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8823	545846	308030	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.73/0.70/0.60	0,23	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8824	545766	308084	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,26	0,40	sašķelts stumbrs	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8825	545766	308084	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,20	0,38	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8826	545760	308088	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.6/0.82/0.7	0,26	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8827	545766	308083	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,80	0,25	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8828	545756	308097	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.7/0.65	0,22	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8829	545727	308116	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,30	0,41	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8830	545723	308135	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,19	0,38	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8831	545726	308110	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,65	0,21	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8832	545665	308147	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,95	0,30	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		

8833	545665	308147	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,13	0,36	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8834	545669	308142	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,30	0,41	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8835	545669	308142	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,90	0,29	sasvērts >150 ceļa virzienā	likvidēt		
8836	545469	308244	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,57	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8837	545473	308252	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,91	0,61	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8838	545474	308247	mežābele	<i>Malus sylvestris</i>	1,01	0,32	bīstami zari	vainaga samazināšana		Saglabāt, sasvēries ceļa virzienā, pie pamatnes stumbrs saaudzis ar egli
8839	545461	308262	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,50	0,48	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8840	545451	308273	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,80	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8841	545452	308279	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,40	0,45	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8842	545447	308283	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,71	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8843	545393	308344	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,64	0,52	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8844	545368	308342	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,84	0,90	sašķelts stumbrs	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8845	545353	308347	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,62	0,52	sašķelts stumbrs	likvidēt		
8846	545342	308366	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,50	0,48	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8847	545337	308382	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,41	0,45	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8848	545333	308382	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,95	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8849	545331	308381	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,07	0,34	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8850	545334	308391	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,17	0,37	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8851	545340	308367	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,81	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8852	545342	308373	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,21	0,39	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8853	545318	308390	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,89	0,60	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		A1 kopš.darbu prioritāte
8854	545316	308393	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,54	0,49	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		Mizas bojājumi
8855	545299	308424	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,43	0,46	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8856	545265	308436	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,39	0,44	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		Dobums

8857	545254	308442	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,60	0,51	nokaltis 95_100%	1.alternatīvas īstenošanai jānocērt		Stumbenis
8858	545260	308458	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,33	0,42	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		Atmirušas mizas laukumi
8859	545245	308462	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,21	0,39	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8860	545238	308461	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,78	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8861	545238	308455	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,22	0,39	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8862	545179	308495	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,72	0,55	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		Bīstami zari virs ceļa
8863	545159	308532	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1.08/1.34	0,43	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8864	545151	308504	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,45	0,78	c-veida dobumi >1/3 apkm	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		Mērīts uz stumbra paplašinājuma
8865	545109	308551	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,26	0,40	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8866	545101	308559	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,44	0,46	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		V veida stubrs
8867	545098	308545	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.63/0.55	0,20	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8868	545097	308561	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,29	0,41	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8869	545074	308596	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,63	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8870	545028	308625	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,67	0,21	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8871	544957	308654	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,24	0,39	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8872	544958	308655	egle parastā	<i>Picea abies</i>	2,69	0,86		saglabāt!		Bioloģiski augstvērtīgs !
8873	544928	308676	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,61	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8874	544905	308675	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,41	0,45	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8875	544919	308672	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	1,31	0,42	bīstami zari	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		Vienpusējs zarojums uz ceļa pusi
8876	544925	308678	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,89	0,28	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8877	544852	308702	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,85	0,27	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8878	544857	308713	egle parastā	<i>Picea abies</i>	2,55	0,81		saglabāt!		Bioloģiski augstvērtīgs !
8879	544826	308705	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,93	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8880	544822	308711	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,99	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta	piezīmes
	x	y								

8881	544813	308704	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,87	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8882	544759	308696	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	3,01	0,96	dzeņu sakalts, trupējis	saglabāt!		C veida, bioloģiski vērtīgs
8883	544748	308696	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2.08/1.45	0,66	bīstami zari	saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8884	544704	308684	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,63	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8885	544704	308684	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,00	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8886	544697	308682	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,80	0,89	bīstami zari	1.alternatīvas īstenošanai jānocērt	plaušķērpis/ <i>Lo baria pulmonaria</i>	saglabāšana nav iespējama
8887	544710	308694	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,56	0,50	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8888	544699	308696	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,90	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		legāzusies liepā 8886
8889	544699	308696	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,89	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8890	544659	308672	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,58	0,50	c-veida dobumi >1/3 apkm	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8891	544653	308682	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,18	0,38	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8892	544656	308675	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,01	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt		Balstās pret Nr. 8891
8893	544653	308699	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,85	0,27	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8894	544636	308673	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	1,36	0,43		1.alternatīvas īstenošanai jānocērt	plaušķērpis/ <i>Lo baria pulmonaria</i>	saglabāšana nav iespējama
8895	544604	308677	kļava parastā	<i>Acer platanoides</i>	1,06	0,34	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8896	544618	308678	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	0,75	0,24	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8897	544614	308698	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,02	0,64		saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8898	544604	308683	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,24	0,71	nokaltis 95_100%	saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8899	544550	308676	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,37	0,44	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8900	544532	308686	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,00	0,64		saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8901	544513	308678	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,86	0,91		saglabāt!		Perspektīvs koks
8902	544476	308691	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,80	0,25	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8903	544475	308691	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,82	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8904	544464	308701	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,09	0,35	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8905	544466	308681	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,91	0,29	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8906	544456	308686	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.56/0.6/0.64	0,27	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8907	544453	308682	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.8/0.82/0.85	0,27	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		

8908	544448	308685	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.7/0.85	0,27	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8909	544440	308686	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.8/0.97/0.98	0,31	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8910	544420	308695	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,98	0,95	bīstami zari	vainaga drošināšanas sistēma 8t	plaušķērpis/ <i>Lo baria pulmonaria</i>	Bioloģiski augstvērtīgs! Saglabāt!
8911	544410	308704	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,31	0,74	sasvērts >15o ceļa virzienā	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8912	544389	308692	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.85/0.89	0,28	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8913	544363	308680	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	1,80	0,57	bīstami zari	vainaga samazināšana		Bioloģiski vērtīgs
8914	544357	308673	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	1,82	0,58		saglabāt!		Bioloģiski vērtīgs
8915	544352	308679	osis parastais	<i>Fraxinus excelsior</i>	1,97	0,63	zaudējis augtspēju 70-95%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8916	544338	308681	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0.83/0.97	0,31	nokaltis 95_100%	likvidēt		Iekritušas 8815
8917	544338	308684	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	1,12	0,36	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8918	544329	308665	osis parastais	<i>Fraxinus excelsior</i>	1,43	0,46	zaudējis augtspēju 70-95%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8919	544339	308670	osis parastais	<i>Fraxinus excelsior</i>	1,09	0,35	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8920	544332	308672	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.99/1.05	0,33	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8921	544327	308661	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,78	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8922	544328	308666	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,69	0,22	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
8923	544275	308631	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	1,29	0,41	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8924	544278	308631	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,78	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8925	544277	308632	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,55	0,18	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8926	544278	308630	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,05	0,33	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8927	544218	308609	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,54	0,49	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8928	544209	308605	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,75	0,56	piepes uz stumbra	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8929	544208	308614	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,81	0,58	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8930	544218	308620	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,42	0,45	piepes uz stumbra	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8931	544198	308610	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,18	0,38	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8932	544204	308612	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	0,61	0,19	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8933	544204	308612	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,11	0,35	piepes uz stumbra	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		

8934	544118	308576	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,40	0,45	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8935	544092	308575	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,72	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8936	544093	308568	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0.69/0.72	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8937	544090	308566	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,34	0,75	c-veida dobumi >1/3 apkm	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8938	544081	308564	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,34	0,43	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8939	544063	308555	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,40	0,45	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8940	544040	308552	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,59	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8941	544055	308569	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,55	0,49	sasvērts >150 ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8942	544047	308557	pīlādzis parastais	<i>Sorbus aucuparia</i>	0,62	0,20	sasvērts >150 ceļa virzienā	likvidēt		
8943	544018	308550	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,13	0,68	bīstami zari	izzāgēt bīstamos zarus		
8944	544021	308557	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,10	0,67		saglabāt!		
8945	544024	308555	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	0,69	0,22	sasvērts >150 ceļa virzienā	likvidēt		
8946	543996	308554	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,94	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8947	544005	308563	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,13	0,36	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8948	543997	308547	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,81	0,26	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8949	543998	308546	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,38	0,44	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8950	544004	308549	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,61	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8951	543946	308528	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,52	0,80		saglabāt!	plaušķērpis/ <i>Lo baria pulmonaria</i>	Bioloģiski augstvērtīgs !
8952	543946	308526	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,53	0,49	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm		
8953	543938	308518	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,20	0,38	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		iekāries 8952
8954	543932	308519	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,97	0,31	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8955	543928	308514	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,76	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8956	543923	308518	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,75	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8957	543926	308514	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,12	0,36	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								
8958	543919	308513	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,71	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		

8959	543914	308511	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,81	0,26	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8960	543916	308513	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,99	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8961	543916	308513	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,28	0,41	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8962	543912	308517	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,72	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8963	543895	308503	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,03	0,33	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8964	543911	308509	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,18	0,38	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8965	543894	308502	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,26	0,40	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8966	543886	308492	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,92	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8967	543888	308493	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,78	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8968	543845	308491	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,00	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8969	543802	308441	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,58	0,50	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8970	543806	308448	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,75	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8971	543708	308388	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,68	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8972	543707	308390	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,12	0,36	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8973	543705	308391	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,93	0,30	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8974	543684	308385	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,71	0,23	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8975	543655	308386	bērzs purva	<i>Betula pubescens</i>	1,66	0,53	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8976	543609	308396	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,74	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8977	543606	308393	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,66	0,53	sasvērts >150 ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8978	543599	308396	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,00	0,64	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8979	543569	308408	egle parastā	<i>Picea abies</i>	2,52	0,80	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8980	543561	308414	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,24	0,71	nokaltis 95_100%	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8981	543563	308416	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,94	0,62	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8982	543538	308414	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	2,82	0,90	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
Nr. pie	koordinātas LKS92		koka taksons, latv.	koka taksons, latīn.	stumbra apkārtmērs,	stumbra diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru kabineta)	piezīmes
	x	y								

8983	543531	308428	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,79	0,57	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8984	543512	308432	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,88	0,28	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8985	543504	308433	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,46	0,46	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
8986	543505	308432	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,30	0,41	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8987	543492	308447	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,38	0,44	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8988	543463	308458	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	0,77	0,25	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt		
8989	543419	308486	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,79	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8990	543413	308487	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,90	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8991	543412	308495	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,92	0,29	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8992	543410	308498	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,70	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8993	543397	308502	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,75	0,24	nokaltis 95_100%	likvidēt		
8994	543396	308497	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,55	0,49	bīstami zari	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8995	543370	308531	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,65/1,40	0,53	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8996	543372	308528	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,84	0,59	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
8997	543362	308537	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	2,28	0,73	sašķelts stumbrs	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		
8998	543359	308541	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,18	0,38	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
8999	543331	308574	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,04	0,33	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt	parastais plaušķērpis/ <i>Lo baria pulmonaria</i>	saglabāšana nav iespējama
9000	543321	308565	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,43	0,46	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9001	543303	308598	egle parastā	<i>Picea abies</i>	1,06	0,34	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
9002	543215	308626	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,69	0,54	dzeņu sakalts, trupējis	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni		dobums
9003	543176	308623	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,75/0,76	0,24	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		viens stumbrs nokaltis
9004	543162	308634	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,28	0,41	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9005	543147	308640	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,35	0,43	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
Nr.	koordinātas LKS92	koka taksons,	koka taksons,	stumbra	stumbra	bīstamības pakāpe	apdraukuma pakāpe	ĪAS (Ministru	nosaukums	

pie	x	y	latv.	latīn.	apkārtmērs,	diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	kabineta	piezīmes
9006	543139	308640	kļava parastā	<i>Acer platanoides</i>	1,52	0,48	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9007	543040	308638	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,12	0,36	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
9008	543024	308645	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,17	0,37	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
9009	542998	308644	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,24	0,39	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9010	542991	308642	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,88	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9011	542928	308636	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,77	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9012	542868	308653	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,51	0,48	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9013	542839	308653	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,61	0,51	bīstami zari	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9014	542815	308669	kļava parastā	<i>Acer platanoides</i>	1,65	0,53	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9015	542668	308685	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,88	0,28	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9016	542621	308682	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,00	0,32	bīstami zari	likvidēt		
9017	542506	308706	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	0,75	0,24	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
9018	542493	308706	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,48	0,47	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
9019	542476	308718	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,30/1,48	0,47	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9020	542432	308730	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,08/0,94	0,34	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
9021	542422	308731	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,71/0,86	0,27	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
9022	542220	308793	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,91	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9023	542182	308816	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,89/0,92	0,29	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
9024	542182	308816	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,77/0,8	0,25	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
9025	542129	308866	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,85/0,7	0,27	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
9026	542113	308915	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,46	0,46	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9027	542114	308958	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,45	0,46	v- veida stumbrs ar plaisu	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9028	542066	309058	baltalksnis	<i>Alnus incana</i>	0,82	0,26	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt		
9029	542054	309074	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	0,68	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9030	542051	309083	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,18	0,38	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
Nr.	koordinātas LKS92	koka taksons,	koka taksons,	stumbra	stumbra	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	ĪAS (Ministru	piezīmes	

pie	x	y	latv.	latīn.	apkārtmērs,	diametrs, m	bīstamības pazīme	apsaimniekošana	kabineta	piezīmes
9031	542040	309093	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,90	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9032	541986	309113	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,06	0,34	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
9033	541964	309125	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,12	0,36	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9034	541974	309128	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,91	0,29	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9035	541872	309159	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,54	0,49	bīstami zari	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9036	541840	309181	liepa parastā	<i>Tilia cordata</i>	0,80	0,25	sasvērts >15o ceļa virzienā	likvidēt		
9037	541803	309203	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,78/0,6	0,25	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9038	541805	309207	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,25	0,40	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9039	541786	309207	egle parastā	<i>Picea abies</i>	0,62	0,20	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9040	541786	309209	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,61	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9041	541785	309210	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,01	0,32	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9042	541784	309215	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	0,69	0,22	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9043	541786	309200	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	0,61	0,19	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9044	541769	309222	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,54	0,49	zaudējis augtspēju 70-95%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9045	541762	309229	bērzs āra	<i>Betula pendula</i>	1,15	0,37	nokaltis 95_100%	likvidēt		
9046	541717	309250	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,90	0,61	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
9047	541659	309268	apse parastā	<i>Populus tremula</i>	1,16	0,37	nokaltis 95_100%	likvidēt, saglabājot kā eko kriticalu biotopā, diam.>25 cm		
9048	541610	309305	pūpolvītols	<i>Salix caprea</i>	1,22	0,39	dzeņu sakalts, trupējis	likvidēt		
9049	541565	309354	priede parastā	<i>Pinus sylvestris</i>	1,20/1,19	0,38	nokaltis 95_100%	likvidēt		

Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu!

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

8. pielikums

**SIA “Koku eksperts” inventarizācijas
kopsavilkums, 2019**



SIA „KOKU EKSPERTS”, Reģ. Nr. 40103756780, juridiskā adrese Rīga, D.Brantkalna iela 14/87, mob. tālr. 29135557,
leiburgs@gmail.com, www.kokueksperts.lv

13.09.2019.

Kroņaucē/ Nr. 2019_24

INVENTARIZĀCIJAS KOPSAVILKUMS

Bīstamo, bioloģiski augstvērtīgo koku inventarizācija un īpaši aizsargājamo biotopu robežu precizēšana objektā: ĪADT “Lielie kangari”, autoceļa P4, Rīga - Ērgļi km 33,8-39,8 km Ropažu novadā un Ogres novada Suntažu pagastā (kadastra Nr. 80840170067, 74880010050), veikta 2019. gada 19., 20., 21., 27., 28., 29. augustā pēc VAS “Latvijas Valsts ceļi” pasūtījuma. Kopā dabā izpētes teritorijā numurēti un novērtēti 549 gab. koki 6 km ceļa posmā.

Inventarizāciju veica: eksperts Gvido Leiburgs

Eksperta kvalifikācija: LLU MF (*mežzinātņu inženieris, diploma Nr. 001095*), VBDT (*dārznieks, diploma Nr. T048304*), ETW (*arborista sertifikāta Nr. ID001624*), LR dabas eksperts, kurš tiesīgs sniegt atzinumus par biotopu grupu: meži un virsāji, sugu gripām: vaskulārie augi, ķērpji un bezmugurkaulnieki (*sertifikāta Nr. 058*), LAAA (*ainavu tehniķis-darbu vadītājs, sertifikāta Nr. 032-2008*), Latvijas dendrologu biedrības sertificēts dendrologs (*sertifikāta Nr. 001*), Latvijas arboristu biedrības biedrs, Latvijas dendrologu biedrības viceprezidents.

Asistēja:

Mg.biol. Kristīne Lejniece, konsultante

LIF. AAP. Kristina Timofejeva, ainavu arhitekte

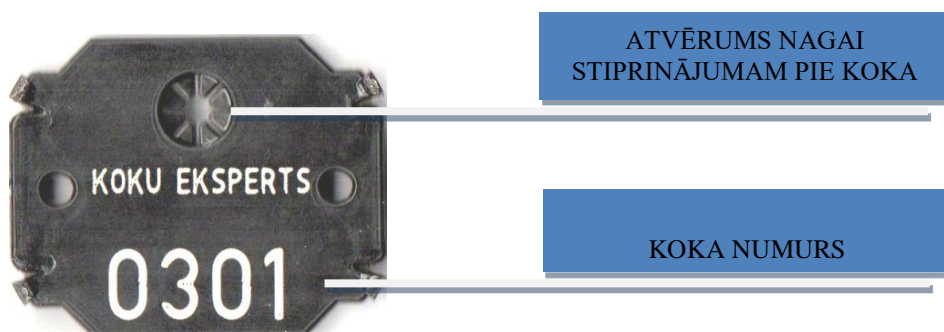
Oskars Zinenko, biotopu eksperta palīgs, LLU MF students

Izpētes teritorijā ceļa nodalījuma joslā (13,5 m uz katru pusi no ceļa ass), atsevišķos gadījumos arī tālāk, novērtēti bīstamie koki, kuru celma caurmērs ir **lielāks par 20 cm**. Nav novērtēti atsevišķi bīstami koki tālāk no brauktuves, kas saskārušies ceļam pretējā virzienā un ceļu neapdraud.

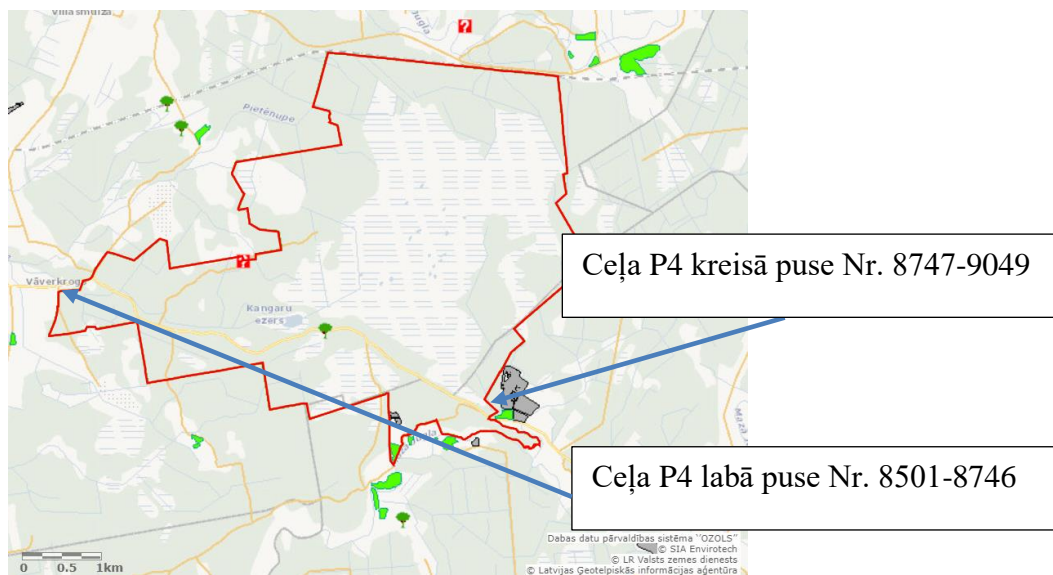
Pirms koku novērtēšanas koki dabā numurēti ar speciāliem plastmasas numuriem, kas pie koka piestiprināti ar nerūsējošu naglu pie koka stumbra aptuveni 2.5 m augstumā. Numuri ir piestiprināti tā, lai kokam augot tie neieaugtu koka stumbrā, tie ir UV un vides noturīgi. Koka numura piestiprināšana ar naglu pie koka nav kokam bīstama, bet palīdz koku viegli identificēt, plānojot un veicot kopšanas pasākumus.

Objektā kokiem izmantota sekojoša numerācija: **8501-9049**. Koki numurēti no ceļa puses. Numuri atspoguļoti kopsavilkuma tabulā.

Koku atrašanās vietas ar topogrāfiju savietotajā plānā (Pielikums 3) ir aptuvenas, jo koku koordinātām nav veikta datu korekcija un apstrāde, kā arī tās nav iegūtas ar profesionālu mērniecības iekārtu!



Koku novērtējums sadalīts divās daļās – ceļa P4 labā un kreisā puse virzienā no Rīgas puses:



*Kartogrāfiskais materiāls no DAP dabas datu pārvaldības sistēmas "Ozols" uz 01.09.2019.

SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS

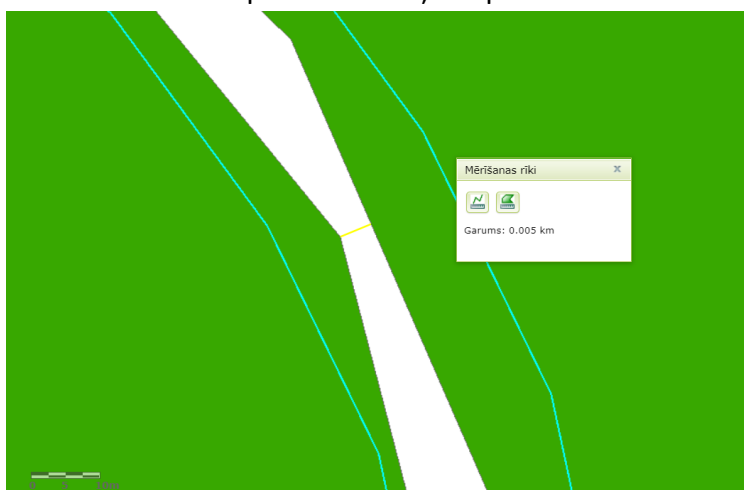
Novērtējot objektu un analizējot koku stāvokļa novērtējumu, secināms:

1. Novērtētie koki, sugas un biotopi atrodas izpētes teritorijā ĪADT "Lielie Kangari", valsts autoceļa P4, Rīga-Ērgļi km 33,8-39,8 km, ceļa nodalījuma joslā, atsevišķi koki arī ārpus tās. Ceļš izvietots pa ģeomorfoloģiskā objekta - osu grēdas kori. Kopš 2005. gada dabas liegums "Lielie Kangari" iekļauts Eiropas mēroga īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklā – **NATURA 2000**. Esošā ceļa P4 brauktuves platums dabā ir vidēji 8 m, ceļš ir izteikti līkumains. Ceļa segums ir grants un tam nav izbūvētas lietus ūdens savākšanas un novades sistēmas.
2. Gandrīz visā posmā abpus ceļam ir nokartēti sekojoši **īpaši aizsargājami meža biotopi: Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (9060)**, Veci vai dabiski boreāli meži (9010*), Nogāžu un gravu meži (9180*), Pārejas purvi un slīkšņas (7140), Purvaini meži (91D0*).
3. Problemātika:

3.1. Ceļa nodalījuma joslā ilgstoši nav veikti apauguma novākšanas darbi, kā rezultātā ceļu ieskauj **blīvs krūmu un koku apaugums**, daudzi ir bīstami vai arī rada apdraudējumu satiksmei. Tajā pašā laikā ceļa nodalījuma joslā ir arī bioloģiski augstvērtīgi koki un īpaši aizsargājami meža biotopi, kas rada apsaimniekošanas pretrunas šajā zonā;

3.2. Īpaši aizsargājamie meža biotopi un īpaši aizsargājamo sugu atradnes līdz 27.18.2019. daudzviet **kartētas neprecīzi**, robusti. Vietumis attālums starp ceļa pretējās pusēs izvietotiem biotopiem ir tikai 5 m, neskatoties uz to, ka brauktuves platums ir 8 m un sugu atradnes kartētas arī uz brauktuves;

1. att. ekrānšāviņš no DAP dabas datu pārvaldības sistēmas "Ozols" pirms aizsargājamo meža biotopu (zaļā krāsā) robežu precizēšanas (zilā līnija autoceļa P4 kadastra vienības robeža, kas nosacīti sakrīt ar ceļa nodalījuma joslu). Attēlā redzams, ka minimālais attālums starp ceļa pretējās pusēs novietotiem biotopiem ir 5 m un biotopu robežas ir ļoti aptuvenas:



3.3. Ceļa grants segums pieguļošajiem īpaši aizsargājamiem biotopiem rada nevēlamu blakus efektu – **putekļus**, kas biežā slānī nosēžoties uz augiem un organismiem traucē normālu to augšanu un attīstību. Ceļa putekļi bagātina biotopus, tos eitroficējot, veicinot to aizaugšanu ar lapu kokaugiem, kā rezultātā izmainās dabīgā biocenozē un tiek apdraudētas vairākas specifiskas, īpaši aizsargājamas sugas, kam nepieciešami izgaismoti biotopi:

2.att. ceļa putekļiem klāta Vogēzu roze/*Rosa dumalis* x ?



3.4. Ceļa nogāzēs krūmu apaugumā konstatēts liels daudzums sadzīves un būvniecības, tai skaitā bīstamo **atkritumu** (asbestcimenta šiferis, riepas utt.).

3.att. asbestcimenta šifera izgāztuve ceļmalā



4. Novērtēto koku sadalījums pa koku dažādībām jeb taksoniem – parastā kļava/ *Acer platanoides* (5 gab.), melnalksnis/ *Alnus glutinosa* (1 gab.), baltalksnis/ *Alnus incana* (22 gab.), āra bērzs/ *Betula pendula* (24 gab.), purva bērzs/ *Betula pendula* (18 gab.), parastā lazda/

Corylus avellana (1 gab.), parastais osis/ *Fraxinus excelsior* (4 gab.), mežābale/ *Malus sylvestris* (1 gab.), parastā egle/ *Picea abies* (122 gab.), parastā priede/ *Pinus sylvestris* (57 gab.), parastā apse / *Populus tremula* (139 gab.), parastā ieva / *Prunus padus* (1 gab.), parastais ozols/ *Quercus robur* (4 gab.), pūpolvītols / *Salix caprea* (120 gab.), parastais pīlādzis / *Sorbus aucuparia* (1 gab.), parastā liepa / *Tilia cordata* (26 gab.), parastā goba/*Ulmus glabra* (3 gab.).

5. Konstatēti pavisam **17 vietējo koku sugu taksoni**.
6. Starp novērtētajiem taksoniem dominē **parastā apse / *Populus tremula* (25,3 %), parastā egle/ *Picea abies* (22,2 %) un pūpolvītols / *Salix caprea* (21,9 %)**.
7. Koku sadalījums pa taksoniem atspoguļo zināmas likumsakarības, jo parastā apse un pūpolvītols ir īsmūža taksoni, kas ātri inficējas ar koksnes trupes sēnēm, to koksnes aizsardzība ir vāja un koki salīdzinoši ātri kļūst bīstami. Gandrīz visas kā bīstamas novērtētās egles ir nokatušas vai kalstošas (**98,1%**). Daļa koku gājuši bojā gaismas konkurences rezultātā, daļa kukaiņu, sēņu infekciju vai vējgāžu rezultātā.
8. Analizējot bīstamos kokus tiek iegūts aptuvenš priekšstats par ceļmalai pieguļošās mežu joslas sadalījumu pa koku sugām. Iegūtie dati liecina, ka mērķa suga osu biotopā - **parastā priede sastopama vien 10,4 %. Lapu koki sastāda 67,4%**. Neskatoties uz to, ka osa Z nogāzē lapu koku piemistrojums varētu būt lielāks kā D nogāzē, tas norāda uz spēcīgu meža biotopu aizaugšanu ar lapu kokiem, noēnojumu un eitrofikāciju, īpaši ceļa tuvumā.
9. Biotopā ieviešas arī **parastās kļavas/*Acer platanoides***, kas no bīstamajiem kokiem pagaidām sastāda vien 0,9%, tomēr paaugā ir sastopamas biežāk. Minētais taksons var veidot blīvas, ļoti noēnotas audzes, kurās skuju koki viennozīmīgi zaudē konkurencē. Parastās kļavas strauji izplatās ar sēklām. Un izveidojoties 2. un 3. sēklas ražojošajai koku paaudzei kļavu izplatība palielinās sprādzienveidīgi. Nevajadzētu novērtēt par zemu parasto kļavu ietekmes potenciālu uz biotopu kopumā. Kā piemērs ir augšanas apstākļu ziņā līdzīgās Tērvetes dižsila vai Mežaparka (Rīga) priežu audzes, kas transformējas lapu koku mežaudžu virzienā.
10. Ekoloģiski nozīmīgājie koku taksoni teritorijā ir **parastā priede/*Pinus sylvestris***, parastais ozols/ *Quercus robur*, parastā liepa/ *Tilia cordata* un parastā apse/*Populus tremula*.
11. **Novērtēto koku sadalījums pa bīstamības pazīmēm:**

Nr.	bīstamības pazīme*	koku skaits, gab.	%
1	nokaltis 95_100%	231	42.08
2	dzeņu sakalts, trupējis	91	16.58
3	sasvērts >15° ceļa virzienā	82	14.94
4	zaudējis augtspēju 70-95%	45	8.20
5	v- veida stumbrs ar plaisu	28	5.10
6	bīstami zari	17	3.10
7	piepes uz stumbra	15	2.73

8	bez bīstamības pazīmes	14	2.55
9	c-veida dobumi >1/3 apkm	8	1.46
10	sašķelts stumbrs	8	1.46
11	caurmēra:garuma attiecība <1:100, snieglieču koks	5	0.91
12	piepes pie stumbrs pamatnes	4	0.73
13	paceltas saknes, erodēta grunts	1	0.18

*kokiem atzīmēta tikai būtiskākā pazīme, pat ja vienam kokam tās ir vairākas

12. Izpētes laikā konstatēti **535 bīstami koki** un 14 bioloģiski augstvērtīgi koki, bez bīstamības pazīmes. Galvenā bīstamības pazīme ir **augstspējas zudums 42,08%** gadījumu.

13. Rekomendējamie novērtēto koku apsaimniekošanas pasākumi:

Nr.	koku kopšanas pasākums	koku skaits, gab.	%
1	likvidēt	332	60.47
2	likvidēt, saglabājot kā eko kritalu biotopā, diam.>25 cm	163	29.69
3	saglabāt!	24	4.37
4	galotņot, saglabājot kā eko stumbeni	20	3.64
5	izzāgēt bīstamos zarus	4	0.73
6	vainaga samazināšana	4	0.73
7	vainaga drošināšanas sistēma 8t	2	0.36

14. Plānā (Pielikums Nr.3) koki atspoguļoti divās lielās grupās: **likvidējamie** (pieskaitot arī ekoloģiskos stubenņus un kritalas) un **saglabājamie** (atsevišķi lielāko dimensiju bioloģiski augstvērtīgi koki), kā arī pie koka numura ir atzīme par īpaši aizsargājamām sugām, kas fiksētas uz koka to novērtēšanas laikā. Konkrētie koku kopšanas pasākumi precizēti Koku novērtējuma tabulā (Pielikums Nr.1).

15. Analizējot rekomendējamās kopšanas pasākumus redzams, ka 332 gab. jeb 60,4 % novērtēto koku rekomendējams nozāgēt un utilizēt no biotopa, 29,69 % nozāgēt, bet saglabāt kā ekoloģisko kritalu biotopā, 3,64% koku rekomendējoši "galotņot" h 6-10 m saglabājot ekoloģiskos stubenņus putnu ligzdošanai, īpaši ņemot vērā, ka biotopu apdzīvo dzilnas, dzeņi un pūčveidīgie, piemēram apodziņš/*Glaucidium passerinum* un bikšainais apogs/*Aegolius funereus*.

16. Kopumā 6,19% no novērtētajiem kokiem ir saglabājami. Saglabājami ir 24 gab. bioloģiski augstvērtīgi koki bez īpašiem kopšanas pasākumiem, 4 gab. jāizzāgē bīstami zari, 4 gab, jāveic vainaga samazināšana, lai palielinātu koku drošību un 2 gab. bioloģiski

augstvērtīgiem kokiem rekomendējoši uzstādīt vainaga drošināšanas sistēmas, lai nodrošinātu to ilgtspēju un vienlaicīgi palielinātu drošību ceļa zonā.

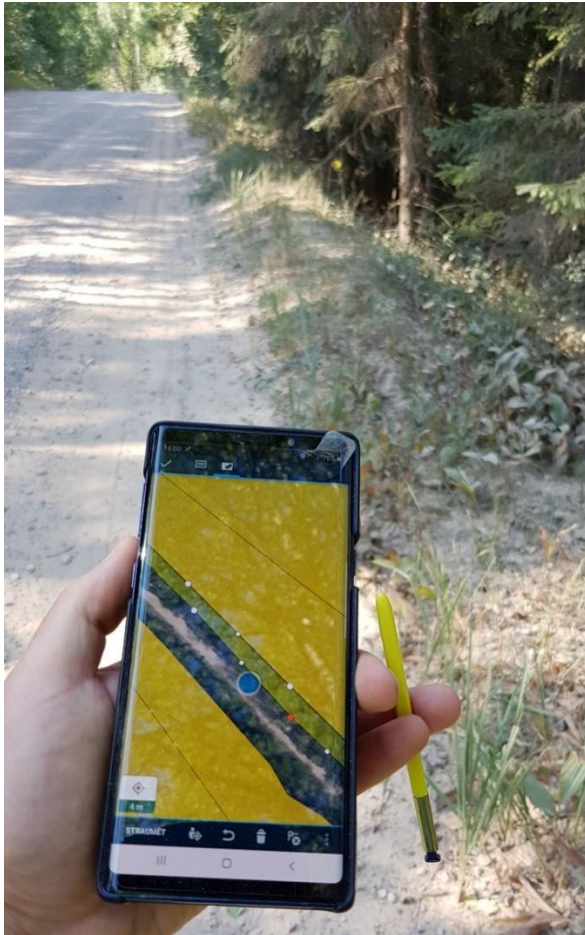
17. **Precizējums: kopumā ceļa nodalījuma joslā izzāgējams ievērojams apjoms ceļa apsaimniekošanai traucējoši koki ar celma caurmēru līdz 20 cm, kas netika iekļauti novērtējumā, jo šādu dimensiju kokiem ir zema ekoloģiska vērtība.**
18. Inventarizācijas laikā izpētes teritorijā ceļa nodalījuma joslā **iegūta papildu informācija par sekojošām retu un īpaši aizsargājamu sugu atradnēm:**
 - **koks Nr. 8640** – bezmugurkaulnieks, **lapukoku praulgrauzis/*Osmoderma barnabita*** (osu grēdas platlapju kokiem apaugušās nogāzes uzskatāma par lapukoku praulgrauža dzīvotni. Suga ir ES prioritāri aizsargājama MK noteikumi Nr.153 “Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu”, MK noteikumi Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”. Labvēlīga aizsardzības statusa ievērošanai jānodrošina ilglaicīga ozolu un citu platlapju koku, īpaši dobumaino, saglabāšana, tai skaitā arī ceļa nodalījuma joslā, kā arī nevēlamā apauguma novākšana lapu koku praulgrauža apdzīvoto koku tuvumā),
 - **koks Nr. 8639** – bezmugurkaulnieks, **marmora rožvabole/*Liocola marmorata*** (konstatēti dendroksilofāgo vaboļu ekskrementi, bet pēc tiem viennozīmīgi nebija identificējama *Osmoderma barnabita*. Labvēlīga aizsardzības statusa ievērošanai jānodrošina ilglaicīga ozolu un citu platlapju koku, īpaši dobumaino, saglabāšana). MK noteikumi Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”;
 - **koki Nr. 8503, 8536, 8639** bezmugurkaulnieks, **spožā skudra/*Lasius fuliginosus*** (Konstatētas vismaz 3 atradnes. Labvēlīga aizsardzības statusa nodrošanai jānodrošina ilglaicīga sugas apdzīvoto, kā arī bioloģiski veco, dobumaino koku saglabāšana), MK noteikumi Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”;
 - **koks Nr. 8640** – piepju sēne **košā zeltapore/*Hapalopilus croceus***. Sastopama ļoti reti, pārsvarā uz bioloģiski veciem dzīviem vai kritušiem ozoliem. Labvēlīga aizsardzības režīma ievērošanai jānodrošina ilglaicīga lielu dimensiju ozolu un to kritalu saglabāšana. MK noteikumi Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”;



- koki Nr. 8639, 8894, 8910, 8951, 8999 – parastais plaušķērpis/*Lobaria pulmonaria*. Bioloģiski augstvērtīgs ķērpis, kas apdzīvo tikai kvalitatīvus meža biotopus, sastopams uz lapu koku stumbriem un zariem, nereti lielākā augstumā, pārsvarā objektā konstatēts uz vecām parastajām liepām. Labvēlīga aizsardzības statusa ievērošanai jānodrošina paša ķērpja saglabāšana un ilglaicīga ķērpja apdzīvoto koku saglabāšana. Situācijās, kad nav iespējama kāda koka saglabāšana, piemēram, Nr. 8999, tas saglabājams kā ekoloģiskā kritala biotopā. Patīk daļēji noēnoti vides apstākļi un palielināts gaisa mitrums.
- putns **melnā dzilna / *Dryocopus martius***. Nozīmīga dobumveidotājsuga, vairākkārtīgi konstatēta barojamies kalstošos kokos ceļa tuvumā. Labvēlīga aizsardzības statusa ievērošanai jānodrošina lielu dimensiju lapu koki un priedes, kā arī lielu dimensiju koku stubeņi. MK noteikumi Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”;
- putns **pelēkā dzilna/ *Picus canus***. Nozīmīga dobumveidotājsuga, konstatēta barojamies kalstošos kokos ceļa tuvumā. Labvēlīga aizsardzības statusa ievērošanai jānodrošina lielu dimensiju lapu koki, tai skaitā parasto apšu, kā arī lielu dimensiju lapu koku stubeņi. MK noteikumi Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”;
- **mednis / *Tetrao urogallus*** ierobežoti izmantojama īpaši aizsargājama putnu suga, pamatojoties uz MK noteikumi Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”. Konstatēts barojamies uz ceļa P4 (gastrolītu ieguve) 28. un 29. augustā teritorijas DR daļā;
- vaskulārais augs – **ārstniecības indaine /*Vincetoxicum hirundinaria***. Konstatēta vitāla atradne ceļa nodalījuma joslā netālu no skatu torņa stāvlaukuma ceļa pretējā pusē dižkoka (Nr. 8640) virzienā. Latvijā reti un nevienmērīgi: galvenokārt rietumu, centrālajā un dienvidaustrumu daļā. Izplatīta upju ielejās. Labvēlīga aizsardzības statusa ievērošanai jānodrošina atradņu saglabāšana, kā arī pietiekams izgaismojums un konkurējošā krūmu apauguma likvidēšana. Latvijas Sarkanā grāmata 3.kategorija.



19. Inventarizācijas laikā izpētes teritorijā konstatēts **1 īpaši aizsargājams koks – dižkoks** Nr. 8640 (parastais ozols), pamatojoties uz MK noteikumu Nr.264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” 2. pielikuma kritērijiem. Par koku ir ieraksts Dabas aizsardzības pārvaldes (DAP) dabas datu pārvaldības sistēmas “Ozols”. Izpētes laikā konstatēti arī vairāki lielu dimensiju koki, kas nav sasnieguši dižkoku kritērijus (Pielikums Nr. 1).
20. **ĪADT “Lielie Kangari” bioloģiskās daudzveidības vērtība ceļam pieguļošajos biotopos ir ļoti augsta, par to liecina gan pieejamā informācija par sugu un biotopu izplatību, gan izpētes laikā konstatētie īpaši aizsargājami biotopi un sugas!**
21. ĪADT “Lielie Kangari” teritorijā veikta manuāla ceļam P4 pieguļošo meža biotopu robežu precizēšana ceļa nodalījuma joslā, izmantojot rediģēšanas iespējas *Collector* DAP ģeotelpisko datu kopā. Pēc robežu rediģēšanas minimālais attālums starp ceļa pretējās pusēs novietotiem īpaši aizsargājamiem biotopiem ir aptuveni 16 m (autoceļa nodalījuma joslas platums ir 27 m) un biotopu robežas pietuvinātas dabiskām kontūrām.



22. Lai nodrošinātu vērtīgo koku ilgtermiņa saglabāšanu, uzlabotu vides kvalitāti un ceļa satiksmes drošību, rekomendējoši:

22.1. koku kopšanu un likvidēšanu veikt, ņemot vērā koku stāvokli, dabas aizsardzības un ainavas kopšanas prasības, atbilstoši pielikuma Nr. 1 „Koku stāvokļa novērtējuma tabula” informācijai,

22.2. iespēju robežās ceļa nodalījuma joslā saglabāt perspektīvas dažāda vecuma un bioloģiski vecas **parastās priedes/*Pinus sylvestris*,**

22.3. izcirst koku sējeņus līdz 20 cm celma caurmēra kā arī krūmus (~70-80%) ceļa nodalījuma joslā, palielinot ceļa pārredzamību, saglabājot ainaviskus **parasto lazdu/*Corylus avellana*,** pabērza/*Rhamnus cathartica*, rožu/*Rosa sp*, mežābelu/*Malus sylvestris*, Eiropas segliņu/ *Euonymus europaeus*, parastās irbenes/*Viburnum opulus* eksemplārus, kā arī ceļam netraucējošus perspektīvos kokus: **parastās priedes/*Pinus sylvestris*,** parastās egles/*Picea abies*, parastos ozolus/*Quercus robur*, parastās liepas/*Tilia cordata*,

22.4. veicot ceļa nodalījuma joslas tīrīšanu fokusēties uz visu vecumu parastās kļavas/*Acer platanoides* sējeņu likvidēšanu, lai samazinātu to izplatību biotopos,

22.5. veicot koku kopšanas darbus, arborists var pieņemt lēmumu par alternatīvu kopšanas veidu vai citu kopšanas intensitāti, labas koku kopšanas prakses ietvaros, nodrošinot vides drošības prasības,

22.6. **plānot ceļa rekonstrukciju, izbūvējot smalkgraudainas virsmas asfaltbetona segumu**, kas uzlabotu vides kvalitāti, būtiski samazinot trokšņu un putekļu daudzumu ceļa tuvumā, tai skaitā īpaši aizsargājamus biotopos,

22.7. **izstrādājot ceļa rekonstrukcijas projektu maksimāli plānot ceļa trasi neskarot īpaši aizsargājamus meža biotopus, īpaši aizsargājamu sugu atradnes, izņēmums – putnu novērojumu punkti, kā arī kokus uz kuriem konstatējamās īpaši aizsargājamās sugas** (Pielikums Nr.1), izstrādājot vertikālo plānojumu maksimāli saglabāt esošo ceļa klātnes augstumu +/- 0,5 m,

22.8. izstrādājot ceļa rekonstrukcijas projektu maksimāli saudzēt bioloģiski augstvērtīgos kokus ceļa trasē, nepieciešamības gadījumā atkāpjoties no Autoceļu specifikāciju nebūtisku prasību ievērošanas, projekta izstrādes gaitā konsultēties ar kvalificētu sugu un biotopu ekspertu, arboristu, dendrologu,

22.9. veikt ceļa nodalījuma joslā atkritumu, tai skaitā bīstamo atkritumu savākšanu. Paredzams, ka pēc ceļam pieguļošā krūmu apauguma novākšanas samazināsies izmesto atkritumu apjoms,

22.10. veicot ceļa uzturēšanu vai plānojot rekonstrukciju, iespēju robežās ievērot saglabājamo koku sakņu **minimālās aizsargzonas** (5-10 koka diametra attālumā no koka stumbra) aizsardzību. Šajā zonā nav veicami grunts rakšanas darbi, pazemes komunikāciju izbūve (izņemot, ja tiek izmantota caurdures tehnoloģija vai citi kokiem draudzīgi risinājumi), būtiskas (< 0.1 m) grunts līmeņa izmaiņas (aizsargzonas noteiktas empīriski, situācija dabā var atšķirties),

22.11. veicot ceļa uzturēšanu, **instruēt greiderēšanas un sniega tīrīšanas darbu veicējus par koku aizsardzības pasākumiem** (mehāniski nebojāt koku stumbrus un sakņu sistēmu!),

22.12. ĪADT uz autoceļa P4 **nepieciešams samazināt maksimālo braukšanas ātrumu** un uzstādīt ātrumu ierobežojošas ceļa zīmes "70 km/h" un īpaši bīstamos posmos "50 km/h", šāds ierobežojums saglabājams arī pēc ceļa rekonstrukcijas. Tas nepieciešams gan satiksmes drošības, gan īpaši aizsargājamu un ierobežoti izmantojamo sugu labvēlīga aizsardzības režīma nodrošināšanai, kā piemēram, medņa/*Tetrao urogallus* aizsardzībai,

22.13. pirms iebraukšanas ĪADT "Lielie Kangari" no Rīgas un no Ērgļu puses uzstādīt 2 lielformāta ceļa zīmes, kas informē autovadītājus par iebraukšanu dabas liegumā un Natura 2000 teritorijā,

22.14. tāpat pēc ceļa rekonstrukcijas plānot uzstādīt speciālos ceļa apzīmējumus, ko plaši lieto Eiropā, brīdinot par kokiem ceļa profilā:



22.15. kociem, kuru stumbri pēc rekonstrukcijas būs līdz ar ceļa klātni, koku stumbriem rekomendējoši piestiprināt atstarojošus elementus vai arī vismaz 2 m attālumā no koku stumbriem uzstādīt vertikālos ceļa apzīmējumus:





906



907



908



909

*312.3. **906.** un **907.** ceļa apzīmējums apzīmē pa kreiso pusi (906. ceļa apzīmējums) un pa labo pusi (907. ceļa apzīmējums) apbraucamus paaugstinājumus (sadalošās joslas, drošības salīņas u.tml.), kā arī šķēršļus (barjeru un nožogojumu galus u.tml.), kas atrodas tiešā brauktuves tuvumā un var būt bīstami braucošiem transportlīdzekļiem*

23. Koku kopšanas pasākumus (vainaga kopšanas darbi, vainaga drošināšanas sistēmas, koku “galotņošana”, veidojot ekoloģiskos stumbeņus) rekomendējoši veikt kvalificētam arboristam, saskaņā ar Koku novērtējuma tabulu (Pielikums Nr.1.).
24. **Ekoloģiskos stumbeņus veidot 4-8 m m augstus**, atkarībā no attāluma līdz ceļam un stumbeņa stabilitātes. **Ekoloģiskās kritalas – atzarot**, lai tievgalī ekoloģiskā kritala nav mazāka par 10 cm un zarus uztilizēt ārpus biotopa, tāpat kā izzāgētos krūmus un mazo dimensiju kokus, maksimāli samazinot organikas uzkrāšanos ceļam pieguļošajos īpaši aizsargājamajos biotopos.
25. **Veicot vainaga pacelšanu ceļa profilā nodrošināt no zariem brīvu zonu brauktuves profilā** vismaz 4,5 m virs ceļa klātnes, bet ņemot vērā nokrišņu ietekmi un klātnes augstuma izmaiņu dažādos gadalaikos no zariem atbrīvojot **vismaz 5 m ceļa profilu!**
26. Koku **likvidēšanu plānot laika posmā no 1. augusta līdz 1. februārim**, lai nodrošinātu optimālu īpaši aizsargājamo putnu aizsardzību ligzdošanas periodā.
27. Pirms koku nozāģēšanas, pamatojoties uz MK noteikumu Nr.309 “Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža” vai kopšanas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, īpaši aizsargājamo sugu dzīvotnēs jāsaņem **vietējās pašvaldības koku ciršanas atļauja, Dabas aizsardzības pārvaldes saskaņojums.**
28. Koku aizsardzības pasākumu plānošanu (Koku aizsardzības plāns), uzraudzību (monitoringu) būvniecībā (ceļa rekonstrukcijas plānošana), koku izpēti un koku aizsardzības konsultācijas projektēšanas laikā veikt kvalificētam koku ekspertam (sertificēts dabas eksperts, arborists, dendrologs) ar pieredzi šādu darbu veikšanā.

29. Vainaga drošināšanas sistēmas jāmaina ne vēlāk kā 8-12 gadus pēc montāžas, atbilstoši ražotāja noteiktajām specifikācijām.
30. Atkārtota koku stāvokļa novērtēšana jāveic pēc būvdarbu pabeigšanas vai 2024. gadā. Tomēr koku vizuāls novērtējums jāveic regulāri, īpaši pēc spēcīga vēja un intensīviem nokrišņiem, ziņojot atbildīgajām institūcijām par koku bīstamību un stāvokļa izmaiņām.

Koku novērtējums sastādīts uz 14 (četrpadsmit) lapām, neieskaitot pielikumus Nr. 1, 2, 3.

Pielikumi:

1. *Bīstamo koku novērtējuma tabula, 22 lp.*
2. *Autoceļa P4 33,8-39,8 km topogrāfiskais plāns savietots ar plānoto ceļa trasi, īpaši aizsargājamo meža biotopu un sugu plānu ĪADT "Lielie Kangari", 2 lp.*
3. *Autoceļa P4 33,8-39,8 km topogrāfiskais plāns savietots ar bīstamo un augstvērtīgo koku plānu ĪADT "Lielie Kangari", 4 lp.*

Eksperts Gvido Leiburgs

Šis dokuments ir elektroniski parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu!

Koka drošība laika gaitā mainās. Nepieciešams atkārtoti izvērtēt koka drošību, ja gada laikā iestājas viens vai vairāki sekojoši apstākļi, kas var mainīt koku drošību: vēja ātrums lielāks par 17.2 m/s; lokāla virpuļvētra; ekstremāls apledoījums, pārmērīga sniega uzkrāšanās vainagā, zibens radīti bojājumi, pārmērīga sniega/ūdens uzkrāšanās vainagā vienlaicīgi ar mērenu vēju; pārmērīga augsnes pārmitrināšanās, kas var veicināt sakņu izslīdēšanu, mehāniski vai ķīmiski koka sakņu sistēmas, stumbra vai vainaga bojājumi, tai skaitā neatbilstoši veikti kopšanas pasākumi. Eksperts neatbild par koku izraisītiem bojājumiem vai nelaiemes gadījumiem, ja to iemesls ir slēpti koka bojājumi, ko nav iespējams objektīvi noteikt, veicot koka vizuālo novērtējumu (piemēram, koka sakņu bojājumi), kā arī gadījumos, ja netiek veikti eksperta noteiktie kopšanas pasākumi, iestājas vides apstākļi, kad nepieciešams atkārtoti izvērtēt koka drošību u.t.t. Koku novērtēšanu, stāvokļa monitoringu un vainaga drošības sistēmu pārbaudi veikt EAC (Eiropas arboristu padomes) sertificētiem arboristiem. Vainaga drošības sistēmas nepieciešams pārbaudīt vizuāli pēc vētras vai vismaz 1 reizi 5 gados veicot pārbaudi koka vainagā, sistēmas nav ekspluatējamas ilgāk par 8-12 gadiem.

9. pielikums

Dabas ekspertu 2012.-2013. gada atzinumi par toreizējām alternatīvām, izmantoti situācijas raksturojumam vidējā termiņā papildus 2020. gada atzinumiem

9. pielikums

Dabas ekspertu atzinumu kopijas

Eksperta atzinums par autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma no km 35,7 līdz 45,0 (Vāverkrogs-Jugla) rekonstrukcijas ietekmi uz aizsargājamām gliemeži sugām DL Lielie Kangari teritorijā

Voldemārs Spuņģis

9.3. informācija par ietekmējamām īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, pamatojoties uz šādiem kritērijiem:

9.3.1. īpaši aizsargājamie biotopi, to apdraudētības, aizsardzības un saglabāšanas pakāpe un atjaunošanās iespējas, to platība (pamatojoties uz jaunāko pieejamo informāciju), kā arī to aizsardzības statusa novērtējums valstī;

Gliemeži apdzīvo biotopus abpus ceļam dabas lieguma 6 km garumā. Ceļa ietekmētajā zonā ir aizsargājamie biotopi 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām un 9180 Nogāžu un gravu meži, kas ir piemēroti aizsargājamām gliemežu sugām. Ceļa malā biotopiem raksturīgs lapu koku sugu piejaukums, kā arī lazdas. Piedevām putekļi no grantētā ceļa, kas izgulsnējas meža rada bāzisku vidi. Abās ceļa pusēs, pateicoties augstajiem kokiem ir noēnojums. Rezultātā veidojas labvēlīgi apstākļi aizsargājamo sugu pastāvēšanai.

9.3.2. īpaši aizsargājamās sugas, to populāciju lielums (tai skaitā attiecībā pret populācijas lielumu valstī kopumā), populācijas izolācijas pakāpe attiecībā pret citām tās pašas sugas populācijām un šīs sugas dabisko izplatību kopumā (pamatojoties uz jaunāko pieejamo informāciju), kā arī to aizsardzības statusa novērtējums valstī;

Apsekotajā posmā konstatētas trīs Latvijā aizsargājamas gliemežu sugas (1. tabula). Katrā novērojumu vietā gliemeži uzskaitīti 2x 10 m lielā laukumā. Minētās gliemežu sugas pārsvarā barojas ar aļģēm uz kokiem, tāpēc uzskaitīti indivīdi uz koku un krūmu stumbriem. Iegūti dati par sugu populāciju minimālo lielumu, jo zemsedzē esošos indivīdus uzskaitīt ir darbietilpīgi. Gliemeži DJ izvietoti ļoti nevienmērīgi, aprēķināts vidējais to populāciju blīvums, kas izmantots tālākajos aprēķinos. Nav būtisku atšķirību starp gliemežu blīvumu abos apsekotajos biotopos. Minēto sugu gliemežiem ir bagātas populācijas DL teritorijā, tās ir izolētas no tuvākajām populācijām. Konstatētās gliemežu sugas ir izplatītas piemērotos biotopos visā Latvijā, samērā bieži.

Gliemežu sugu populācijas blīvums (ind./10 m²) ceļa posmos DL Lielie Kangari teritorijā, uzskaitīti 07.10.2012.

N.p.k.	Koordinātes		Gliemežu sugas		
	x	y	<i>Ena obscura</i> Mazais torņgliemezis	<i>Macrogastera ventricosa</i> Vēderainais vārspiņgliemezis	<i>Macrogastera plicatula</i> Krokainais vārpstiņgliemezis
1	546743	6307546	5	6	0
2	546418	6307720	0	0	0
3	546098	6307878	0	0	0
4	545148	6308509	0	11	0
5	544894	6308679	0	0	0
6	544621	6308685	74	0	0
7	544436	6308703	24	0	8
8	544380	6308660	22	0	0
9	544156	6308577	0	0	0
10	544093	6308566	180	0	0
11	544004	6308530	0	0	0
12	543948	6308511	160	0	0
13	543729	6308394	5	5	0
14	543546	6308403	0	6	0
15	543255	6308601	0	15	0
16	543101	6308632	0	0	0
17	542979	6308625	0	0	0
18	543140	6308615	18	11	0
19	542640	6308656	0	5	0
20	542119	6308857	0	6	0
21	542032	6309050	0	0	0
22	541636	6309282	0	0	0
22	541576	6309335	0	0	0
Vidēji	ind./kv/m		2,22	0,30	0,04

9.3.3. Īpaši aizsargājamo sugu un tām raksturīgo dzīvotņu platības, apdraudētības, aizsardzības un saglabāšanās pakāpe un atjaunošanās iespējas;

Konstatētie gliemeži DL teritorijā ir izplatīti abās osa nogāzēs visā DL garumā, galvenokārt osa augšdaļā, jo pie osa pamatnes dominē skujkoki, kas veido gliemežiem nepiemērotu biotopu. DL austrumu daļā, kur vaira nav ceļa, arī ir bagātas šo gliemežu populācijas. Citos biotopos šo gliemežu ir maz.

9.4. visu paredzētās darbības un šo noteikumu 9.2.apakšpunktā minēto risinājumu (attiecībā uz darbības vietu un izmantojamo tehnoloģiju veidiem) ietekmju novērtējums uz *Natura 2000* teritoriju, tās ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un

izveidošanas un aizsardzības mērķiem, pamatojoties uz šādiem kritērijiem un atbilstoši šo noteikumu pielikuma 1.tabulā minētajai informācijai:

9.4.1. īpaši aizsargājamā biotopa vai sugas dzīvotnes platība;

Gliemežu apdzīvotā platība atbilst apmēram biotopu 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām un 9180 Nogāžu un gravu meži aizņemtajai platībai, tātad atbilstoši 45,2 ha un 1,6 ha.

9.4.2. īpaši aizsargājamās sugas populācijas blīvums;

Skat 1. tabulu.

9.4.3. īpaši aizsargājamā biotopa vai sugas dzīvotnes fragmentācija;

Visu sugu dzīvotnes nav fragmentētas un stiepjas abpus ceļas visā osa garumā. Ceļš dzīvotni sadala.

9.4.4. traucējums (piemēram, troksnis, gaismas avots) īpaši aizsargājamām sugām;

Paredzamais traucējums ir vibrācija, gaisa un augsnes piesārņojums. Pašreizējais stāvoklis liecina, ka gliemeži ir labi sadzīvojuši ar šiem faktoriem.

9.4.5. īpaši aizsargājamā biotopa vai sugas dzīvotnes izolēšana (nošķiršana) no citiem tādiem pašiem biotopiem vai sugas dzīvotnēm;

Biotopi netiks nošķirti DL ietvaros. Ceļš, it īpaši asfaltēts, kā līdz šim paliks izolējošais mehānisms starp abām populācijas daļām. Minētās gliemežu sugas parasti uzturas uz vertikāliem elementiem un tiem nav paradums daudz pārvietoties pa horizontālām virsmām, tātad arī ceļu.

9.4.6. izmaiņas īpaši aizsargājamā biotopa vai sugas dzīvotnes kvalitātē (tam raksturīgajās struktūrās un funkcijās);

Samazināsies apdzīvojamā biotopa platība. Ja pārtrauksies putekļu plūsma uz ceļmalu, tad nākotnē varētu mainīties vides pH (paskābināties), kas negatīvi ietekmētu gliemežus.

9.4.7. izmaiņas likumsakarībās un mijiedarbībās, kuras nosaka *Natura 2000* teritorijas struktūru un funkcijas;

Teritorijas struktūras un funkcijas saglabāsies iepriekšējā līmenī.

9.5. visu paredzētās darbības kumulatīvo ietekmju (saistībā ar citām darbībām) identificēšana un apraksts (iekļauj informāciju atbilstoši šo noteikumu pielikuma 2.tabulai), kā arī novērtējums atbilstoši šo noteikumu 9.4.apakšpunktā minētajiem kritērijiem un indikatoriem;

Balstoties uz biotopu zudumu un gliemežu vidējo blīvumu biotopos, var aprēķināt minimālo gliemežu indivīdu zudumu (2. tabula). Biotopa 9060 Skujkoku meži uz

osveida reljefa formām zudums paredzēts 0,25 ha jeb 2500 m², biotopa 9010 Nogāžu un gravu meži 0,16 ha jeb 1600 m². Ceļam piegulošā josla abās ceļa pusēs 6 km x 10 m x 2 = 120000 m². Tabulā ir aprēķini.

2. tabula

Gliemežu populācijas zudums ceļa būvniecības gaitā.

Parametrs	Gliemežu suga		
	<i>Ena obscura</i> Mazais torņgliemezis	<i>Macrogastra ventricosa</i> Vēderainais vārpsiņgliemezis	<i>Macrogastra plicatula</i> Krokainais vārpsiņgliemezis
Vidējais ind./m ²	2,22	0,30	0,04
Biotops 9060	Min. 5550	Min. 740	Min. 90
Ceļmala	Min. 266190	Min. 35450	Min. 4360
Biotops 9010	Min. 3550	Min. 470	Min. 60

Populācijas indivīdu zudumu ir iespējams minimalizēt ar šādiem pasākumiem:

- a) izcirsto koku atstāšanu satrūdēšanai ārpus ceļa ietekmētās zonas;
- b) zemeszemes nogrābšanu un pārvietošanu ārpus ceļa ietekmētās zonas.

2012. gada 21. oktobrī

Eksperta atzinums
par sugu un biotopu stāvokli dabas liegumā „Lielie Kangari“
autoceļa P4 Rīga-Ērgļi rekonstruējamajā posmā no 35,7 km līdz 41,7 km.

2012. gada 20. oktobrī apsekots autoceļa P4 Rīga-Ērgļi rekonstruējamais posms no 35,7 km līdz 41,7 km (6 km kopgarumā). Laika apstākļi – saule. 6 stundu laikā apsekota minētā ceļa posma apkārtnē. Apsekotā teritorija atrodas dabas lieguma (NATURA 2000 teritorija) „Lielie Kangari” robežās. Situācijas analīzei izmantota dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānā (laika posmam no 2007. – 2017 gadam) iekļautā informācija.

1. Pašreizējās situācijas apraksts pēc novērojumiem dabā

Dabas lieguma teritorija gar ceļu atrodas uz rievoto morēnu un osu reljefa. Visu apsekoto teritoriju gar esošo autoceļu klāj meži. Ceļa rekonstrukcijas gadījumā, ja nerodas būtiskas hidroloģiskā režīma izmaiņas, nav paredzama ietekme uz ezera un tā piekrastes biotopiem un augu sugām, kas atrodas attālāk no autoceļa.

Esošais grantētais ceļš šķērso osa grēdas augšējo daļu. Ceļa josla ir šaura – lielākoties nav ceļmalas grāvju un mežmalas joslu – ceļa segums tieši robežojas ar mežu, bieži mežs atrodas izteiktā reljefa kritumā. Vietās, kur osa grēdas virsma ir platāka, starp ceļa segumu un mežu ir josla ar plāvām un mežmalām tipisku augāju (1. attēls 1. pielikumā). Te sastopamas arī dažas biotopam **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām** raksturīgās sugas. Saskaņā ar dabas aizsardzības plāna datiem, ceļmalas joslā reģistrēta **smiltāja esparsete *Onobrychis arenaria***. Suga iekļauta LR MK 2000. gada 14. novembra noteikumos Nr.396 (“Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”), LR MK 2001. gada 30. janvāra noteikumos Nr.45 (“Mikroliegumu izveidošanas, aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi”) un Latvijas Sarkanās grāmatas 3. kategorijā.

Apsekojot autoceļa tuvāko apkārtni dotajā posmā konstatēts, ka visus biotopu veidus vairāk vai mazāk ietekmē osiem raksturīgās augsnes, kas nosaka biotopa **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām** raksturojošo sugu izplatību arī citos dabas aizsardzības plānā atzīmētajos aizsargājamajos meža biotopu veidos, kas atrodas reljefa nogāzēs, tai skaitā biotopos: **9010* Veci vai dabiski boreāli meži un 1.9., 9180* Nogāžu un gravu meži** (tā kā esošais kartogrāfiskais materiāls nedod iespēju aktualizēt biotopa robežas, biotopu karte nav pievienota). Saskaņā ar Noteikšanas rokasgrāmatu „Eiropas Savienības aizsargājami biotopi Latvijā” (Auniņš, 2010): „biotopa robežas nosaka pēc tā, cik tālu sastopami glaciofluviālas izcelsmes grantaini nogulumi, kas raksturīgi osveida reljefa formām” (249. lpp.). Šajā avotā arī atzīmēti līdzīgie biotopi – „Osu mežu ēnaino nogāžu veģetācija, ja kopā ar egli tajās sastopami arī platlapu koki, var būt līdzīga biotopam 9108* *Nogāžu un gravu meži*. Noteicoša šai gadījumā ir ģeoloģiskā izcelsme – osveida reljefa forma” (251.lpp.)”. Ņemot vērā minētās norādes un apstākli, ka ceļš izvietots osa grēdas

augšējā daļā, būtībā visa autoceļam tuvākā apkārtnē atbilst biotopam **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**.

Lai pārskatāmāk aprakstītu situāciju dabā, izmantots dabas aizsardzības plānā dotais aizsargājamo biotopu kartējums (neskatoties uz to, visa teritorija aiz esošā ceļa grants seguma būtu jāuzskata par biotopu **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**).

- ES nozīmes prioritāri aizsargājams biotops - **9010* Veci vai dabiski boreāli meži** saimnieciskās darbības zonā aizņem samērā nelielu platību, pie kam tiešā autoceļa tuvumā mežaudze ir samērā jauna – lielākās bioloģiskās vērtības ir sastopamas attālāk no autoceļa. Tomēr teritorija ir uzskatāma par augstas kvalitātes biotopu **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**.
- Latvijas un ES nozīmes īpaši aizsargājams biotops - **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**, saskaņā ar dabas aizsardzības plānu, ir plašāk pārstāvētais aizsargājamais biotops gar autoceļa malu. Biotopa raksturojošu sugu sastopamība ir nevienmērīga, taču augsnes un reljefa apstākļi lielākoties ir atbilstoši biotopa minimālajiem kvalitātes kritērijiem. Nogabalos, kuros ir izdalīti dabiskie meža biotopi, aizsargājamā biotopa vērtība ir augstāka. Konkrētajā iespējamās ceļa rekonstrukcijas zonā mežos nav konstatētas īpaši aizsargājamās un retas augu sugas.
- Latvijas un ES nozīmes īpaši aizsargājams biotops – **1.9., 9180* Nogāžu un gravu meži** robežojas tieši ar ceļa segumu (2.,3. attēls 1. pielikumā). Šajā joslā sastopami vairāki lielu dimensiju lapu koki ar epifītisko sūnu segu uz stumbriem. Biotopā ir samērā daudz skuju koki, bet tie aug kopā ar platlapu kokiem. Tiešā ceļa tuvumā ir reģistrētas vairākas īpaši aizsargājamās augu sugas: **gludā nekera *Neckera complanata*** un **parastais plaušķērpis *Lobaria pulmonaria*** – sugas iekļautas LR MK 2000. gada 14. novembra noteikumos Nr.396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”; **doblapu leženeja *Lejeunea cavifolia*** – suga iekļauta LR MK 2000. gada 14. novembra noteikumos Nr.396 un LR MK 2001. gada 30. janvāra noteikumos Nr.45 “Mikroliegumu izveidošanas, aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi”. Bez tam te reģistrētas vairākas epifītiskās dabisko meža biotopu indikatorsugas: sašaurinātā, garlapu, pinumu kažocene *Anomodon attenuatus*, *A. longifolius*, *A. viticulosus*, tievā gludlape *Homalia trichomanoides*, parastā sprogaine *Ulota crispa*, rakstu ķērpis *Graphis scripta*. Bioloģiskās daudzveidības ziņā šī ir viena no vērtīgākajām teritorijām, kas tomēr būtu pieskaitāma biotopam **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**.

ES nozīmes prioritāri aizsargājams biotops – **91D0* Purvaini meži** nav konstatēts tiešā saskares joslā ar autoceļu, jo ceļu no šī biotopa atdala šaurāka vai platāka nogāze, uz kuras nav biotopam piemērotu hidroloģisko apstākļu. Biotopa kvalitāte ir vidēja, kokaudzes vecums ceļa tuvumā nepārsniedz 90 gadus. Iespējama biotopa ietekme un zināma hidroloģisko apstākļu maiņa, ja autoceļa rekonstrukcijas darbi skars šo biotopu. Tā kā biotops **91D0* Purvaini meži** Latvijā ir sastopams samērā bieži un plaši pārstāvēts īpaši aizsargājamās dabas teritorijās (ĪADT), kā arī ņemot vērā tā samērā zemo kvalitāti, šī biotopa potenciālo ietekmi var uzskatīt par nebūtisku gan dabas lieguma „Lielie Kangari”, gan Latvijas mērogā.

2. Teritorijas izvērtējums saskaņā ar LR MK noteikumiem Nr. 3000 (turpmāk Noteikumi)

- Pašreizējā situācija ceļa P4 Rīga-Ērgļi posmā caur dabas liegumu „Lielie Kangari” – grantēts ceļš zināmā mērā ietekmē dabas vērtības dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā (Noteikumu 9.1.3. punkts), jo:
 - ✓ Esošais ceļš un tā uzturēšanas darbi rada negatīvu ietekmi - 1) ceļa segums iznīcina noteiktu biotopa **1,14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām** platību; 2) ja ceļa kaisīšanai ziemas apstākļos izmanto sāls vai citu ķīmisko vielu piedevas, kas ieskalojas dabas lieguma teritorijā, var rasties nelielas izmaiņas augsnes ķīmiskajā sastāvā, taču tās ir mazākas, nekā, ja šādu materiālu izmanto asfalta seguma kopšanai, jo caur grants segumu daļa ķīmisko vielu var iesūkties tieši zem ceļa grants seguma, kamēr no asfalta seguma tās notecēs biotopā vai izšļakstīsies, ietekmējot arī skujkoku vainagus (uz ceļa ar asfalta segumu autotransporta plūsma parasti pārvietojas lielākā ātrumā, kas varētu pastiprināt šādu efektu); 3) var rasties koku mehāniski bojājumi, ja tie piekļaujas ceļa trasei un rodas ceļa uzturēšanas darbu rezultātā (transporta avāriju gadījumā šādi bojājumi var rasties arī, ja ceļa segumu no meža joslas atdala ceļa nodalījuma josla bez kokiem);
 - ✓ Esošais ceļš rada pozitīvu efektu: 1) grants segums noskalojumu un putekļu veidā, ja izmantota grants no apkārtnes karjeriem ar lielāku kaļķa saturu, rada labvēlīgus augšanas apstākļus kalcifilām sugām un epifītiem (gan bagātinot augsni ar ieskaloto kaļķi, gan izgulsnējot to uz koku stumbriem, kur to izmanto epifītās sugas), kādas ir raksturīgas biotopam 1.14., 9060 *Skujkoku meži uz osveida reljefa formām*; 2) rodas kontakjoslas (mežmalas ar labvēlīgiem apgaismojuma apstākļiem) un fitocenozes ar daļēji saslēgtu veģetāciju, kas rada iespēju šeit augt pļāvām un mežmalām raksturīgām augu sugām, tai skaitā osu veģetācijai raksturīgām sugām, kas gan vairo bioloģisko daudzveidību apkārtnē, gan nodrošina konkurēt mazspējīgāko sugu eksistenci.
- Hidroloģisko režīmu pašreizējais autoceļš būtiski neietekmē, nav konstatēti augsnes noskalojumi. Pašreizējais ceļa platums nav šķērslis izplatīties augu sugām, arī cita veida būtiska ietekme uz augu sugām un biotopiem nav konstatēta (Noteikumu 9.1.4. punkts).
- Teritorijai ir ļoti liela nozīme biotopa **1,14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām** saglabāšanai Latvijā, jo dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā ir lielākais osa valnis Latvijā. Biotops Latvijā sastopams ļoti reti – tikai Latvijas centrālajā un austrumu daļā. No augu sugu izplatības viedokļa, „Lielie Kangari” veido vienotu biotopu kompleksu ar īpaši aizsargājamām teritorijām DL „Mazie Kangari” un DP „Ogres Zilie kalni” (Noteikumu 9.1.5.punkts). Kā norādīts Noteikšanas rokasgrāmatā (Auniņš, 2010): „Veģetācijas atjaunošana biotopā iespējama, kamēr saglabājas osveida reljefa forma. ... Apdraudošs faktors ir ceļu rekonstrukcija, palielinot ceļa joslas platumu, jo raksturīgi, ka vērtīgu augu sugu populācijas nereti sastopamas tieši ceļmalās” (251.lpp.). Tas nozīmē, ka pēc esošās ceļa trases slēgšanas, ilgā laika periodā teorētiski ir iespējama biotopa atjaunošanās. (Noteikumu 9.1.5. ; 9.3.1. punkts).
- Lielākā pašreizējā ceļas trases seguma josla tieši robežojas ar biotopu **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**. Ja tiek pieņemts lēmums

ceļu restaurēt, situācijas precizēšanai ir nepieciešams ļoti precīzs situācijas uzmērījums: 1) lai konstatētu robežu, kurā aug koki – respektīvi, sākas biotops **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**; 2) lai konstatētu konkrēto reto un aizsargājamo sugu atradņu novietojumu potenciāli tieši ietekmētajā zonā vai attālumu līdz tai (Noteikumu 9.2.4., 9.3.3. punkts).

- Pēc pieejamajiem datiem, izmantojot dabas aizsardzības plānā iekļauto kartogrāfisko materiālu, salīdzinājumā ar ceļa rekonstrukcijai paredzamo joslu, dabas aizsardzības plānā minētie biotopi tiks skarti sekojošās platībās un proporcijās attiecībā pret biotopu izplatību dabas liegumā „Lielie Kangari” (Noteikumu 9.3.1. punkts) :

ES biotopi	Kopējā platība DL	Mehāniskas ietekmes zonā (ha)	Mehāniskas ietekmes zonas % no biotopa platības DL
9010* (Veci vai dabiski boreāli meži)	194,4	0,32	0,16
9060 (Skujkoku meži uz osveida reljefa formām)	45,2	0,25	0,55
91D0* (Purvaini meži)	438,3	0,01	0,002

Salīdzinot ar situāciju dabā, tabulā atspoguļotajos datos redzamas būtiskas neatbilstības, kuras var novērst tikai, sagatavojot precīzu topogrāfisko karti, uz kuras atlikt biotopu robežas un ar ceļa rekonstrukciju saistītās darbības (koku izciršana, pārmaiņas zemsedzē vai reljefā – grunts šķūrēšana vai uzbēršana u.c.), kas ļautu precīzi aprēķināt zaudēto biotopa platību.

- Ietekme uz īpaši aizsargājamām sugām (Noteikumu 9.3.2., 9.3.3. punkts), kuras ir reģistrētas autoceļa ietekmes zonā.

Smiltāja esparsete *Onobrychis arenaria* Latvijā sastopama reti un nevienmērīgi. Suga iekļauta LR MK 2000. gada 14. novembra noteikumos Nr.396 (“Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”), LR MK 2001. gada 30. janvāra noteikumos Nr.45 (“Mikroliegumu izveidošanas, aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi”) un Latvijas Sarkanās grāmatas 3. kategorijā. Suga konstatēta dabas liegumos „Lielie Kangari”, „Mazie Kangari”, „Grebļukalns”, dabas parkā „Numernes valnis” un Ķemeru nacionālajā parkā. Sugas atradnes dabiskos biotopos lielākoties saistītas ar osu formācijām, jo šeit ir piemērota augsne (smilts vai grants uz karbonātiskiem cilmiežiem), nogāzes ar piemērotu ekspozīciju attiecībā uz sugai nepieciešamajiem apgaismojuma un siltuma apstākļiem, kā arī erozijas rezultātā veidojušies laukumi ar daļēji saslēgtu veģetāciju vai bez veģetācijas. Tāpēc sugai piemērotākās augtenes ir skraji priežu sausieņu meži, to lauces un biotopu kontakjoslas Es un Latvijas nozīmes īpaši aizsargājama biotopa – **9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām** - ietvaros. Kopumā pēc LU Bioloģijas institūta herbārija un datu bāzes datiem suga reģistrēta 28 ģeobotāniskajos kvadrātos, no tiem 13 kvadrātos augšmalās vai citās ruderalās vietās (Fatare I., 1992.; Latvijas Sarkanā grāmata, 2003.). Sugas atradnes cilvēka darbības pārveidotos biotopos parasti ir īslaicīgas, jo tās ietekmē

dažādas izmaiņas vidē – sākot no mehāniskas ietekmes, iznīcinot konkrēto eksemplāru, līdz sugu savstarpējās konkurences izmaiņām (pēc ceļa būves, grāvju rakšanas u.c. saimnieciskām darbībām veidojas no apauguma brīvi augsnes laukumi, kuros var iesēties sugas ar pazeminātu konkurences spēju, tai skaitā smiltāja esparsete, atradnes saglabājas, kamēr teritorijā ir daļēji saslēgta veģetācija, bet bieži iznīkst, ja augu sega kļūst blīva). Tāpēc ceļmalas, dzelzceļi u.c. visbiežāk kalpo kā sugas izplatīšanās koridori, bet nav uzskatāmi par noturīgām un nozīmīgām sugas atradnēm.

Smiltāja esparsetes atradne P4 trases esošajā un projektētajā nodalījuma joslas zonā dabas liegumā „Lielie Kangari” ir pieskaitāma ruderālo atradņu kopai. Ja tā tiks iznīcināta, nebūs būtiska ietekme uz citām sugas atradnēm lieguma teritorijā. Šo sekundāro, cilvēka darbības rezultātā agrāk radīto, atradņu iznīcināšanas gadījumā netiks radīts būtisks zaudējums sugas izplatībai Latvijā kopumā. Zināma loma atradņu saglabāšanai ceļa nodalījuma zonā ir tieši dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā, jo no šādām atradnēm ir iespējama sugas tālāka izplatība dabiskos biotopos. Lai nodrošinātu iespēju, ka suga atkal atjaunosies ceļmalā pēc ceļa rekonstrukcijas darbu nobeiguma, jā saglabā sugas sēklu banka atradnē un tās apkārtnē. Tāpēc ceļa P4 nodalījuma joslā atradņu apkārtnē un ~20m uz katru pusi no atradnes, ieteicami sekojoši pasākumi, kas veicina sugas atjaunošanos teritorijā:

- 1) iezīmēt smiltāja esparsetes eksemplārus vai visu atradni zināmajās atradnēs dabā (mietiņi vai citi marķieri); ja suga šobrīd nav atrodamā, iezīmēt uzrādītās atradnes vietu, to paplašinot par 20m uz katru pusi;
- 2) iezīmētajās atradnēs iespēju robežās izvairīties no grunts norakšanas ceļmalas un mežmalas zonā; ja tā tomēr nepieciešama – ieteicams norakto materiālu izvietot mežmalā atradnes tuvumā;
- 3) ceļa grāvju nogāžu un ceļa apmaļu stiprināšanai neizmantojot ievestu augsni, tai vietā lietot granti no tuvākajām grants atradnēm;
- 4) neapsēt ceļa apmales un grāvju nogāzes ar zālāja sēklām – ja nepieciešama preterozijas aizsardzība, izmantot sieta pinumu "gabioni", kas ļautu uzdzīt sēklām, kas saglabājušās augsnē.

Sugas - **gludā nekera** *Neckera complanata*, **parastais plaušķerpis** *Lobaria pulmonaria*, **doblapu leženeja** *Lejeunea cavifolia* ir tipiski vecu, dabisku platlapu koku, jauktu koku, kā arī apšu mežu epifītās indikatorsugas un specifiskās sugas (meži atbilst dabisku meža biotopu (DMB) kritērijiem). Latvijas mērogā šīm sugām ir samērā plaša izplatība, bet tās liecina par biotopa ilglaicību, jo parasti neaug uz mazu dimensiju kokiem. Tās indicē biotopa kontinuitāti. Konkrētajām atradnēm ir būtiska loma, veidojot sugu pārvietošanās koridorus. Aktuālo atradņu skaitu sūnu un ķērpju sugām Latvijas mērogā noteikt ir grūti, jo pieejamajā informācija ir ierobežota, nav iekļautas visas reģistrētās ziņas, tāpēc adekvāti aprēķināt aizsardzības pakāpi nav iespējams. Pēc pieejamajiem datiem, visas minētās sugas sastopamas vismaz 30 atradnēs Latvijā. Minētās sugas aug galvenokārt uz lapu kokiem, kādi ir sastopami dabas aizsardzības plānā minētajā biotopā **1.9., 9180* Nogāžu un gravu meži** - aizsargājamās sugas konstatētas tiešā ceļa trases tuvumā, tāpēc paredzama negatīva ietekme uz sugu populāciju, vai minētās sugas iznīcinās pilnībā, atkarībā no tā:

- 1) cik no populācijas tiks iznīcināts mehāniski (iespējams procentuāli liela daļa, jo šī nosacītā biotopa josla ir ļoti šaura, bet to nav iespējams pašreiz precizēt bez atbilstoša kartogrāfiskā materiāla);
 - 2) cik lielā platībā tiks mainīti ekoloģiskie apstākļi (apgaismojums, mitruma režīms – ja arī saglabās daļu no dabas plānā iezīmētās biotopa joslas, nav teikts, ka suga tur ir sastopama un, vai atlikušajā daļā ir saglabājušies atbilstoši ekoloģiskie apstākļi);
 - 3) cik liela biotopa platības daļa saglabāsies ar sugām nepieciešamo substrātu – augoši koki (sugas ilgstoši nesaglabāsies uz kritālām, pat, ja tās pārvietos atlikušā biotopa daļā, tās neaugs uz priedēm, augsnes, akmeņiem u.c. neatbilstošiem substrātiem, neskatoties uz to, ka tie atrastos tajā pašā biotopā).
- Minēto aizsargājamo augu sugu saglabāšanās pakāpe (Noteikumu 9.3.3. punkts) ir atkarīga no to dzīvotņu mehāniski iznīcinātās platības un teritorijas, kurā tās joprojām varētu pastāvēt, vai ieviesties no jauna. Labākās izredzes neizzust autoceļa ietekmes zonā ir sugai - **smiltāja esparsete *Onobrychis arenaria***, jo tā varētu ieviesties ceļa nodalījuma joslā ar samazinātu citu sugu konkurenci (grants uzbērums, ceļmalas atbrīvošana no kokiem). Turklāt suga lieguma teritorijā ir sastopama arī no ceļa trases attālākās vietās. Epifītajām sūnu un ķērpju sugām prognozējama saglabāšanās vienīgi esošajā biotopa daļā, ja pēc ceļa rekonstrukcijas tur netiks būtiski izmainīti ekoloģiskie apstākļi sugām piemērotās augtenēs. Šo sugu izplatība DL „Lielie Kangari” teritorijā ir saistīta vienīgi ar dabas aizsardzības plānā atzīmēto biotopu **1.9., 9180* Nogāžu un gravu meži**, kas vairāk vai mazāk piekļaujas esošajam autoceļam.

3. Kompensējošie pasākumi, iespējamie pasākumi plānotās darbības ietekmes uz aizsargājamiem biotopiem un augu sugām mazināšanai

- Visa līdz šim apzinātā biotopa **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām** platība ir iekļauta īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, līdz ar to nav iespējams kompensēt aizsargājamā biotopa platību kādā citā teritorijā, to iekļaujot aizsargājamo teritoriju tīklā.
- Kā kompensējošo pasākumu iespējams paredzēt biotopu kopšanas darbus dabas aizsardzības plānā noteiktajās vietās un paredzētajā veidā.
- Ja plānotā darbība tiek atzīta par vienīgo iespējamo risinājumu un tiek realizēts ceļa rekonstrukcijas projekts, ietekmes uz biotopiem un augu sugām mazināšanai, jāievēro sekojoši nosacījumi:
 - 1) aktualizēt biotopu kartējumu uz topogrāfiskā plāna bāzes, paralēli veicot biotopa kvalitātes vērtējumu saimnieciskās darbības ietekmes zonā (iespēja pārskatīt ceļa rekonstrukcijas projektā paredzēto ceļa paplašinājumu izvietojumu);

- 2) rekonstrukcijas darbu skarto joslu maksimāli sašaurināt, saglabāt ceļa likumainību;
- 3) nepārveidot osu grēdas reljefu, nošķūrējot vai uzberot pašreizējā ceļa segumu;
- 4) ceļa paplašināšanai izmantot granti ar augstu kaļķu saturu; paplašināšanu veikt tikai absolūtas nepieciešamības gadījumā;
- 5) grants uzbērumu nostiprināšanai lietot sieta pinumu, lai netraucēti varētu uzdīgt savvaļas augu sēklas; nedrīkst granti nosegt ar ievestas augsnes kārtu un sēt zālāja sēklas;
- 6) saglabāt lapu kokus dabas aizsardzības plānā kartētajā biotopā - **1.9., 9180* Nogāžu un gravu meži**, ceļa paplašinājumu veidojot pretējā ceļa pusē;
- 7) izvērtēt nepieciešamību izcirst kokus ceļa pārskatāmības nodrošināšanai – lielu dimensiju koki maksimāli saglabājami; autobraucēju drošības nodrošināšanai, ieviest pieļaujamā ātruma ierobežojumus un apdzīšanas manevru aizliegumu.

Secinājumi

1. Plānotā saimnieciskā darbība ietekmēs ES nozīmes un Latvijas īpaši aizsargājamo biotopu **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām** un biotopā sastopamās minētās retās un aizsargājamās augu sugas. Tā ir pretrunā ar DL „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānā noteikto ilgtermiņa mērķi – „saglabāts neizmainīts lielākās osu grēdas – Lielo Kangaru- reljefs ar tā vizuāli augstvērtīgajām ainavām, teritorijas biotopi ar tipiskajām un retajām augu sabiedrībām, kā arī dzīvotspējīgas reto un aizsargājamo sugu populācijas”.
2. Situācijas analīzei jāaktualizē dabas aizsardzības plāna informācija, precizējot karšu materiālu ar topogrāfiskajiem uzmērījumiem, biotopu robežām, aizsargājamo augu atradnēm, detālām plānotajām saimnieciskajām darbībām (koku izciršana, grunts uzvešana u.c.), ņemot vērā:
 - ka esošais autoceļa grants klājums tieši vai pēc šauras ceļmalas joslas robežojas tikai un vienīgi ar īpaši aizsargājamo biotopu **1.14., 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām**, kas sastopams visā ceļa garumā abās tā pusēs ĪADT „Lielie Kangari”;
 - precīzi jāaprēķina platība, kāda tiks zaudēta, paplašinot ceļa segumu vai izcērtot kokus ceļa nodalījuma joslā, ņemot vērā nogāzes slīpumu katrā konkrētajā situācijā.

¹ Pirms aizsargājamā biotopa nosaukuma dots LR MK noteikumu Nr. 421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" atbilstošais punkts (05.12.2000., grozījumi 27.01.2009.) un ES biotopa kods saskaņā ar Eiropas Kopienas 1992.g. Padomes Direktīvu 92/43/EEK. Ja, saskaņā ar Eiropas Savienības aizsargājamo biotopu Latvijā noteikšanas rokasgrāmatu (Auniņš, 2010), ES biotopa nosaukums atšķiras no šī paša biotopa nosaukuma Latvijas likumdošanā, doti abi nosaukumi.

Literatūra

Auniņš A. (red.), 2010. Eiropas Savienības aizsargājami biotopi Latvijā. Noteikšanas rokasgrāmata. Latvijas Dabas fonds, Rīga, 320.

Fatare I., 1992. Latvijas floras komponentu izplatības analīze un tās nozīme augu sugu aizsardzības koncepcijas izstrādāšanā. Vides aizsardzība Latvijā. 3. 259.

Latvijas Sarkanā grāmata, 2003. Retās un apdraudētās augu un dzīvnieku sugas. 3. sēj. Vaskulārie augi. Rīga, LU Bioloģijas institūts, 380. – 381. lpp.

Saskaņā ar LR MK 2010. gada 16. marta noteikumiem Nr. 267, eksperta sertifikāta Nr. 2 (jomas: vaskulārie augi; sūnas; meži un virsāji; purvi; zālāji; tekoši saldūdeņi; jūras piekraste; alas, atsegumi un kritenes; sertifikāts derīgs no 11.05.2010. līdz 10.05.2013.)

Atzinums sagatavots 2 eksemplāros uz 8 lpp., ar 1 pielikumu.

Ilze Rēriha

Tālrunis 26362096, 27885213.

**1. pielikums eksperta atzinumam
par sugu un biotopu stāvokli dabas liegumā „Lielie Kangari“
autoceļa P4 Rīga-Ērgļi rekonstruējamajā posmā no 35,7 km līdz 41,7 km.**



1.attēls. Neliela mežmalas josla starp ceļu un mežu.



2.attēls. Ceļa apmales daudzviet robežojas ar mežu, kas atrodas uz reljefa nogāzes – gar ceļa malām nav grāvju un mežmalas jostas.



3.attēls.Redzams, ka ceļmalā ir bojāti koku stumbri, attēla labajā pusē ceļmalā ir neliels ceļa paplatinājums.

Atzinums par autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma no km 35,7 līdz 45,0 (Vāverkrogs-Jugla) rekonstrukcijas ietekmi uz mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritorijā *Natura 2000*.

Saistīto limitējošo faktoru un iespējamo risku novērtējums.

Teritorijas ģeogrāfiskais un ģeomorfoloģiskais raksturojums

Skartā teritorija fiziogeogrāfiski ietilpst Viduslatvijas nolaidenumā. Paredzamā autoceļa P4 rekonstrukcija galvenokārt skars Lielo Kangaru jeb Suntažu Kangaru osu grēdas kori, tajā daļā, kura tā tiek dēvēta par „Īstajiem Kangariem”.

Ar nelieliem pārtraukumiem un izliekumiem Lielie Kangari stiepjas 26 km garumā no Bajāriem gandrīz līdz Suntažiem (RZR – ADA virzienā). No Bajārkroga Rīgas virzienā vēl 3 km garumā izsekojams Lielo Kangaru turpinājums kā iegarena kēmu pauguru virkne. Austrumos, aptuveni 2 km no rekonstruējamā ceļa sākumposma, osu valnis beidzas ar mežiem apaugušiem, lēzeniem, 2,5-4 m augstiem smilšainiem pacēlumiem, kas, domājams, veidojušies kā savdabīga „osu delta”. Gar Osu vaļņa dienvidu piekāji tek Mazā Jugla, savukārt tā ziemeļu piekājē atrodas Lielais Kangaru ezers un Lielkangaru purvs.

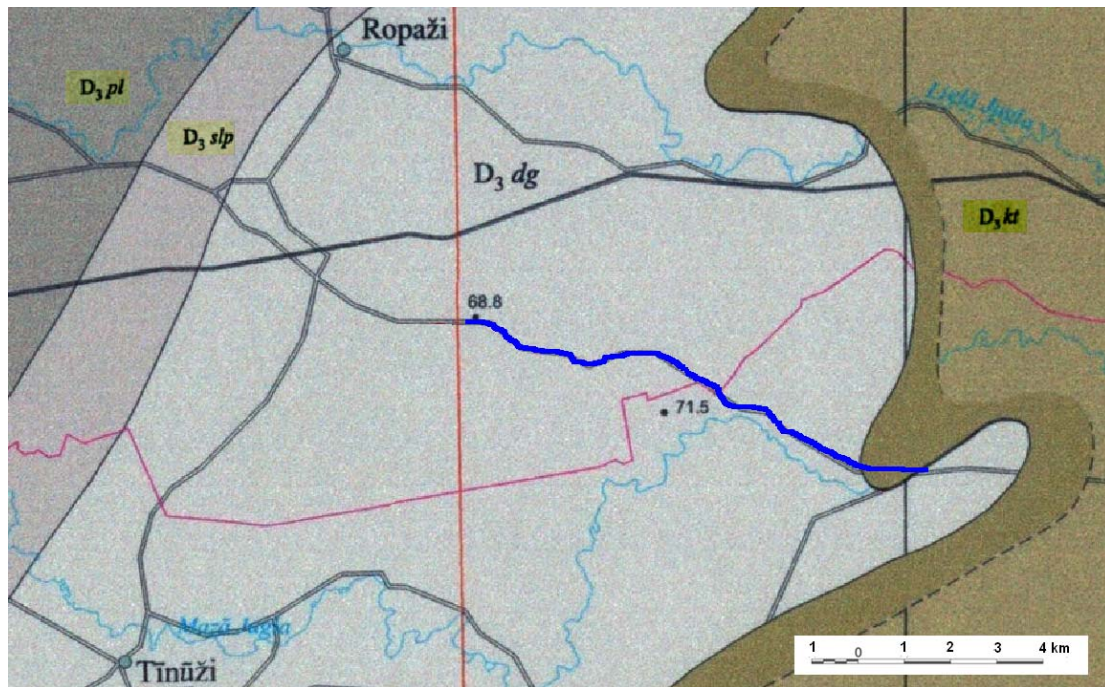
Lielie Kangari veidojušies, pēdējā apledojuma beigās, pēc Linkuvas aktivizācijas fāzes, apņemot Viduslatvijas ledāja lobam. Ledus masām nevienmērīgi bremsējoties pret pamatiežu pacēlumu, ledājā radās plaisas, kas vēlāk pakāpeniski tika aizpildītas ar ledāja kušanas ūdeņu jeb fluvioglaciālajiem nogulumiem (smilti, granti, oļiem). Osu grēdas patreizējais izskats izveidojās pēc pārsedzošā un ierobežojošā ledus izkušanas un nestabilo nogāžu stabilizēšanās tām nobrūkot un pārklājoties ar veģetāciju. Kangarus veidojošo fluvioglaciālo nogulumu slāņkopās bieži ir glaciokarsta iegruvumi un nosēdumi.

Grēdas absolūtais augstums sasniedz 78-79 m vjl., bet relatīvais – 27 m. Platums pie pamatnes 60-100 m, nogāžu slīpums līdz 30⁰. Reljefā vislabāk izteikta mežiem klātā grēdas daļa starp Kangarīšiem un Mazo Juglu.

Teritorijas ģeoloģiskais raksturojums

Pamatiežu virsa osu valnim blakus esošajās zemajās teritorijās atrodas 2-10 m dziļumā (50-40 m vjl). To veido galvenokārt augšdevona Frānas stāva Daugavas svītas dolomīti un dolomītmerģeļi, kā arī (austrumu daļā) Katlešu svītas dolomītmerģeļi un māli (attēls). Pamatiežu virsmai raksturīgs ceļa trasei subparalēls kritums rietumu virzienā. Zem Daugavas svītas nogulumiežiem secīgi iegul augšdevona Salaspils, Pļaviņu, Amatas un Gaujas svītu terigēnie un karbonātiskie nogulumieži. Kopējais paleozoja nogulumiežu slāņa biezums teritorijā sasniedz aptuveni 900 m.

Tieši zem osa esošā pamatiežu virsa kopumā saglabā apkārtnē raksturīgo līmeni, bet atsevišķās vietās tajā ir sastopami erozijas ceļā veidojušies pazeminājumi. Rezultātā kopējais kvartāra nogulumu slāņa biezums osu valnī sasniedz 35-40 m.



Apzīmējumi:

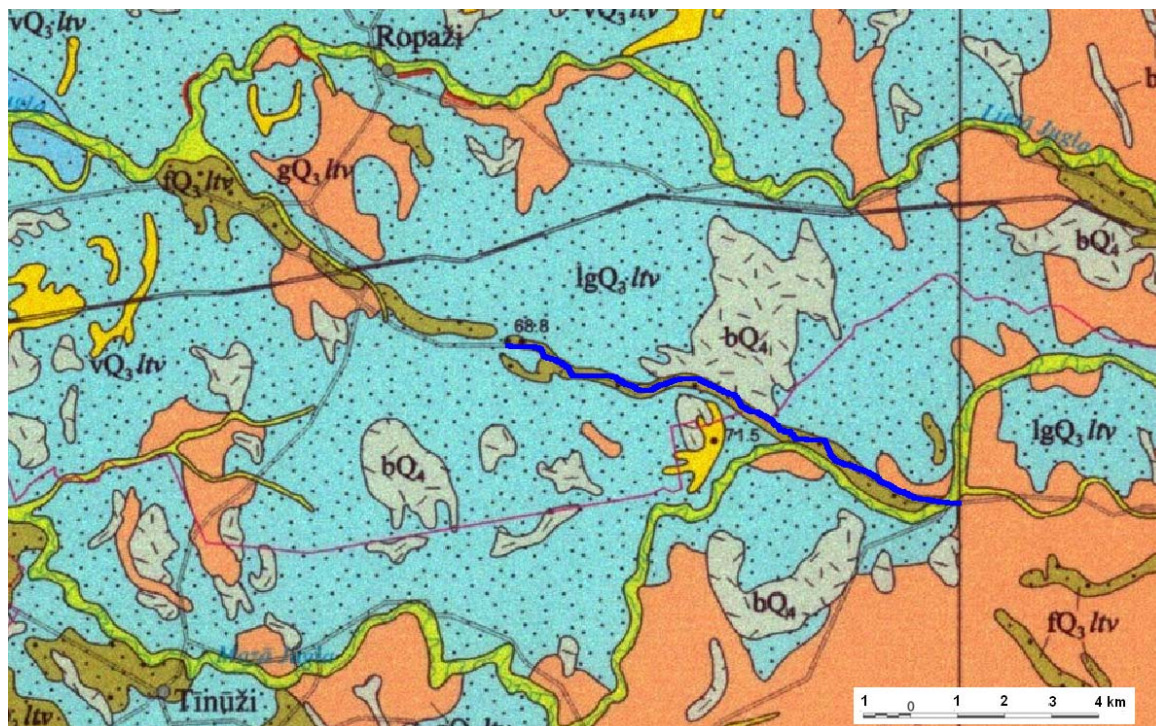
Augšdevons

- D₃pl Pļaviņu svīta
- Dolomīti
 - D₃kt Katlešu svīta
- Māli, aleirolīti, smilšakmeņi
 - D₃dg Daugavas svīta
- Dolomīti
 - D₃slp Salaspils svīta
- Māli, domerīti, ģipši
- ~~~~~ Autoceļš P4 rekonstruējamais posms

Pamatiežu virsmas ģeoloģiskā karte (Izkopējums no „Latvijas ģeoloģiskā karte. Mērogs 1:200 000.

Pamatiežus pārsedzošā kvartāra nogulumu sega, teritorijā ap osu sastāv no pēdējā apledojuma morēnas mālsmilts vai smilšmāla un Silciema sprostezera limnoglaciālajiem nogulumiem. Glacigēno (morēnas) nogulumu biezums osu vaļņa piekāvē vidēji sasniedz 1-5 m biezumu. Domājams, ka lielākajā daļā osu vaļņa kopgaruma, morēnas nogulumi tieši zem tā nav saglabājušies (izskaloti) un osu veidojošais materiāls uzguļ augšdevona karbonātiskajiem pamatiežiem. Lielākajā daļā skartās teritorijas, abpus Lielo Kangaru osu valnim glacigēnos nogulumus pārsedz limnoglaciālie nogulumi, kas uzkrājušies pieledāja sprostezera apstākļos. Limnoglaciālo nogulumu biezums sasniedz 0,5-3 m, to sastāvā galvenokārt smalkgraudainas smiltis un alirīts. Glacigēnos un glaciokvālos nogulumus pārsedz Holocēna aluviālie (upju ielejās) un purvu nogulumi (attēls). Lielkangaru purvā, kā arī vairākos nelielos purvos uz dienvidiem no osu vaļņa, kūdras slāņa biezums sasniedz 4-5 m. Aptuveni 300 m uz dienvidiem no rekonstruējamā ceļa posma vidusdaļas atrodas neliels iekšzemes kāpu masīvs, kas veidojies leduslaikmeta beigu posmā pēc Silciema sprostezera līmeņa pazemināšanās. Kāpu masīva maksimālais augstums sasniedz 71,5 m vjl., bet relatīvais augstums – aptuveni 20 m. Relatīvi līdzenā virsmas

reljefa (abpus osu valnim), bet galvenokārt virsējo iežu slāņu hidroģeoloģisko īpašību dēļ teritorijai ir raksturīgs augsts gruntsūdens līmenis un traucēta virszemes notecē. To apliecina purvu plašā izplatība.



Apzīmējumi:

HOLOCĒNS

- bQ₄ Purvu nogulumi. Kūdra
- aQ₄ Aluviālie nogulumi. Smilts, grants, oļājs, aleirīts

AUGŠPLEISTOCĒNS Latvijas svīta

- vQ₃/lv Eolie nogulumi. Smilts
 - lgQ₃/lv^b Baltijas ledus ezera nogulumi. Smilts, grants, oļājs, aleirīts, māls
 - lgQ₃/lv Limnoglaciālie nogulumi. Smilts, aleirīts, māls
 - fQ₃/lv Fluvioglaciālie nogulumi. Smilts, grants, oļājs
 - gQ₃/lv Glacigēnie nogulumi. Morēnas mālsmilts un smilšmāls
- Autoceļa P4 rekonstruējamais posms

Kvartāra nogulumu ģeoloģiskā karte (izkopējums no „Latvijas ģeoloģiskā karte. Mērogs 1:200 000”)

Uz ziemeļiem no trases 39. km atrodas teritorijā visnozīmīgākais hidroģeoloģiskais objekts – Lielais Kangaru ezers, kas ir ledāja kušanas ūdeņu izveidots erozijas

iegultnes ezers. Domājams, ka ezera veidošanās notikusi vienlaikus ar osa valni, vietā kur intensīvi izplūdis zemledāja plaisās esošais kušanas ūdens.

Pagājušā gadsimta divdesmitajos gados teritorijā ir veikti nopietni meliorācijas darbi, izrokot vairākus grāvjus Lielkangaru purvā Ticis pazemināts Lielā Kangaru ezera līmenis un būtiski ietekmēts purva hidroloģiskais režīms. Lielākā daļa no senās meliorācijas sistēmas vairs nefunkcionē, aizaug un notiek hidroloģiskā režīma pakāpeniska renaturalizācija.

Zemajās un pārmitrajās teritorijās ap osu valni izplatītas gan pseidoglejotās augsnes uz smilts cilmiežiem, gan purva kūdraugsnes un kūdrainās podzolētās augsnes. Lielo Kangaru grēdā un citās labi drenētās teritorijās galvenokārt sastopamas tipiskās podzolaugsnes.

Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz teritorijas apkārtnes hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem

Rekonstruējamais autoceļa posms no inženierģeoloģiskā viedokļa ir izvietots samērā labvēlīgos apstākļos, un tāpēc dabas un vides aizsardzības jautājumu risināšana tieši attiecībā uz drenāžas, hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu iespējamajām izmaiņām nevar radīt vērā ņemamas grūtības. Neskatoties uz to, ka autoceļa rekonstrukcija visos piedāvātajos variantos izņem pirmo, ir paredzēta gandrīz pilnībā esošās ceļa zemes nodalījuma joslas robežās, bet paredzētās ceļa virsas augstuma izmaiņas pret esošo tikai atsevišķos posmos pārsniedz 2 m, ir sagaidāms, ka ietekme uz vidi tomēr būs gan trases rekonstrukcijas, gan tās vēlākās ekspluatācijas gaitā. Tomēr ir jāņem vērā, ka osu vaļņa korē pastāv samērā specifiski drenāžas apstākļi, ko galvenokārt raksturo: zems gruntsūdens līmenis; īslaicīgi un neizteikti sezonālie līmeņa maksimumi; raksturīgs gruntsūdens līmeņa kritums virzienā uz vaļņa nogāžu lejasdaļu; ļoti strauja nokrišņu un sniega kušanas ūdeņu infiltrācija. Pateicoties šādiem drenāžas apstākļiem ar paredzēto darbību saistīto ierakumu, uzbūrumu un kontūrgrāvju veidošana nevar radīt tādas vērā ņemamas izmaiņas, kas varētu nelabvēlīgi ietekmēt skartās *NATURA 2000* teritorijas ekoloģisko kvalitāti.

Tilta pār Mazo Juglu pie ceļa 45,1 km rekonstrukcijas iespējamā ietekme uz ūdens kvalitāti, plūdu risku un hidroloģisko režīmu kopumā, gan lieguma teritorijā, gan ārpus tā robežām vērtējama kā nebūtiska. Straumes īpašību izmaiņas tilta kreisā krasta jaunbūvējamā stiprinājuma tuvumā nav sagaidāmas tādā apmērā, kas pat teorētiski varētu novest pie gultnes un sānu erozijas pastiprināšanās. Tilta rekonstrukcija neparedz jaunu balstu ierīkošanu, gultnes padziļināšanu, gultnes profila mainīšanu vai citus pasākumus, kas varētu būtiski mainīt esošo fluviālās litomorfoģenēzes attīstību un radīt ar upes darbību saistītu ģeoloģisko risku aktivizēšanos. Jāpiebilst, ka vienīgie divi ūdensteču šķērsojumi ar rekonstruējamo ceļa posmu atrodas ārpus dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijas.

Plānotā darbība nav tieši saistīta ar ūdens resursu izmantošanu, lieguma teritorijā realizējot 2., 3. vai 4. rekonstrukcijas variantu netiek skarts neviens virszemes ūdens objekts, tāpēc var apgalvot, ka ietekme uz virszemes noteces intensitāti un/vai virzienu būs nebūtiska. Hidroloģiskais režīms osu vaļņa piekāvē esošajās pārmitrajās teritorijās nemainīsies un jaunu pārpurvotu teritoriju veidošanās nav sagaidāma. Dabiski sausie meži gar trasi osu vaļņa korē un nogāžu augšdaļā tādi paliks arī pēc rekonstrukcijas, neskatoties uz ceļa trases novietojuma plānā un garenprofila izmaiņām.

Kā cita iespējamo ietekmju pozīcija, minama grunts virskārtas piesārņošana ar būvtehnikas tehniskajiem šķidrumiem (gk. naftas produktiem), izplūdes gāzu sastāvā esošiem ķīmiskiem elementiem un to savienojumiem, kā arī piegružošana ar sadzīves atkritumiem un būvgružiem. Autoceļa rekonstrukcijas laikā nelabvēlīgu ietekmi uz pazemes ūdeņu kvalitāti var atstāt neatbilstoša būvtehnikas izmantošana un avārijas. Tomēr minētie piesārņojuma un citu nelabvēlīgo ietekmju rašanās riski uzskatāmi par nebūtiskiem gan pēc apjoma, gan varbūtības.

Ierīkojot uzbērumus un ierakumus ceļa rekonstrukcijas darbu gaitā, kā arī vēlākā teritorijas labiekārtošanā, ir nepieciešama pārveidoto nogāžu slīpuma izveidošana atbilstoši to ģeoloģiskajai uzbūvei un to veidojošo iežu litoloģiskajiem parametriem. Nav pieļaujama nenostiprinātu mākslīgu nogāžu veidošana slīpumā, kas pārsniedz osu vaļņa dabiskajām nogāzēm raksturīgo. Situācijās, kur esošās ceļa zemes nodalījuma joslas ierobežotā platuma dēļ nav iespējama atbilstoša ierakumu vai uzbērumu nogāžu izlīdzināšana, jāparedz atbilstoša to nostiprināšana ar piemērotiem armējošiem materiāliem tā novēršot nobrukumu veidošanos, augsnes erozijas risku un citus ar nogāžu procesu attīstību saistītus riskus. Izvēloties nogāzes nostiprināšanas risinājumus priekšroka dodama vietējai ainavai raksturīgiem materiāliem (ar oļiem pildīti gabioni), vai citiem vizuāli neuzkrītošiem paņēmieniem (nogāzē iestrādāts „ģeorežģis” uc.).

Sagaidāmo iespējamo ietekmju kontekstā savrupi ir jāapskata ceļa trases posms starp 35,5 un 36 km piketiem. Šajā posmā tiek piedāvāti četri risinājuma varianti, no kuriem būtiskāko nelabvēlīgo ietekmi uz vidi gan būvniecības darbu laikā, gan arī tālākā autoceļa ekspluatācijā uzskatāms 1.variants. Par nozīmīgāko ietekmju pozīciju uzskatāmi tie traucējumi, kas radīsies īpaši aizsargājamās dabas teritorijas integritātē, kā arī to dabas apstākļu kopuma, kas bijis par pamatu šīs dabas teritorijas īpašā statusa noteikšanai, būtiska deformācija. Šādas nelabvēlīgas situācijas izveidošanās par ļoti ticamu uzskatāma jo:

- ceļa būves tehnisko parametru atbilstošai nodrošināšanai ir nepieciešama purvu (relatīvi nesen aizaugušu ezeru) veidojošo kūdraino nogulumu izņemšana un aizvietošana ar atbilstošas nestspējas būvsmilti uc.;
- būvdarbu laikā paredzami ievērojami gruntsūdens režīma traucējumi gan tiešā būves tuvumā, gan arī tādā attālumā, kas ievērojami pārsniegs ceļa zemes nodalījuma joslas platumu;
- ceļa uzbērums darbosies kā daļēja vai pilnīga barjera dažādām augu un dzīvnieku sugām;
- ceļa apsaimniekošanas un uzturēšanas darbi (pretslīdes apstrāde, sniega tīrīšana), transportlīdzekļu radītie izmeši, kā arī teorētiski pastāvošais satiksmes avāriju risks var nelabvēlīgi ietekmēt šķērsojamās pārpurvotās teritorijas grunts un gruntsūdens kvalitāti.

Par vēlāmāko no ietekmes uz drenāžas apstākļiem un ģeoloģisko procesu aktivizācijas iespējamības viedokļa ir uzskatāmi trases 3. un 4. risinājuma varianti, kas paredz apļveida satiksmes organizāciju pie 35,5 km piketa, ar jaunās ceļa klātnes izvirzīšanos ārpus esošās ceļa nodalījuma joslas virzienā uz ziemeļiem (ārpus dabas lieguma „Lielie Kangari” robežām). Var uzskatīt, ka piedāvāto 3. un 4. variantu iekļautās trases garenprofila un plāna izmaiņas neradīs būtiskas paliekošas nelabvēlīgas ietekmes, jo dabas apstākļu kopums (gruntsūdens režīms, augšņu veidošanās, augu un

dzīvnieku sugu sastāvs uc.) esošajā joslā ir bijis traucēts jau vairākus desmitus gadu un daļēji stabilizējies.

Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze

Sakarā ar rekonstruējamā autoceļa P4 posma novietojumu osu grēdas korē, inženierģeoloģiskie apstākļi visā tā garumā ir ļoti līdzīgi. Fluvioglaciālo rupjgraudaino nogulumu nestspēja ir uzskatāma par pietiekoši drošu un piemērotu. Ģeotehnisko situāciju labvēlīgi ietekmē arī zemais gruntsūdens līmenis, kas tikai vietām ir paaugstinās virs 5,0 m dziļuma. Atbilstoši Latvijas būvnormatīvam LBN 005 – 99 „Inženierizpētes noteikumi būvniecībā”, apstākļi apskatāmajā teritorijā pārsvarā attiecināmi pie celtniecībai labvēlīgiem (skat. tabulu). Teritorija (osu valnis) atbilst VI stabilitātes kategorijai (ļoti stabila) attiecībā uz karsta procesu izplatību. Pretēji tam, zemajās teritorijās ap osu valni pastāv virszemes karsta veidošanās risks (Latvijas teritorijas inženierģeoloģisko apstākļu karte. M 1:500 000 *L.Tracevska, V.Venska*).

Tuvākā potenciālo endogēno (seismisko) procesu izpausmes vieta atrodas aptuveni 5 km attālumā uz austrumiem no tālākā rekonstruējamā posma austrumu punkta (aptuveni līnijā Lielvārde – Sigulda), tomēr jāņem vērā, ka minēto procesu iespējamā intensitāte tiek vērtēta kā ļoti zema un noteikti nav uzskatāma par riska faktoru paredzamo darbību kontekstā.

Teritorijas dabas apstākļu sarežģītības pakāpe.

Dabas apstākļu grupa	Sarežģītības pakāpe
Ģeomorfoloģiskie apstākļi	I vai II (vienkārši vai vidēji sarežģīti)
Ģeoloģiskā uzbūve	I (vienkārši)
Hidroģeoloģijiskie apstākļi	I
Būvniecībai nelabvēlīgi ģeoloģiskie procesi	I
Specifiskas gruntis	I

Mūsdienu ģeoloģisko procesu vispārējā aktivitāte pētītajā teritorijā ir vērtējama kā samērā zema. Tādi procesi kā upju ģeoloģiskā darbība (fluviālā litomorfoģenēze), noslīdeņi un nogrūvumi (nogāžu procesi), deflācija un kāpu jaunveidošanās (eolie procesi), ar pazemes ūdeņu ģeoloģisko darbību saistīti procesi (karsts un sufozija), kā arī gravu veidošanās nav attīstīti tādā apmērā, lai ietekmētu objektu. To nosaka lielu upju un ezeru trūkums, kā arī virsējo iežu slāņu īpašības. Tomēr pateicoties osu vaļņa izteiktajam reljefam un tā nogāžu slīpumam, īpaši nelabvēlīgos apstākļos var sākties gravu jaunveidošanās. Par īpaši nelabvēlīgiem apstākļiem šajā kontekstā ir uzskatāma osa nogāzes sedzošās veģetācijas pilnīga vai daļēja iznīcināšana, lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmu neatbilstoša ierīkošana (lielu ūdens masu koncentrācija vienuviet), kā arī esošo osa nogāžu pārveidošana (pastāvināšana).

Ceļa posmam tuvākā vieta, kur mūsdienās litomorfoģenēze norisinās ar vērā ņemamu intensitāti ir 200 līdz 500 m uz dienvidiem esošā Mazās Juglas upes ieleja. Tomēr, ņemot vērā lielo attālumu un upes gultnē notiekošo procesu zemo intensitāti, jebkāda ietekme vai saistītie riski ir pilnīgi izslēgti.

Saistīto ietekmju novērtējums uz Natura 2000 teritoriju - dabas liegumu "Lielie Kangari"

Tajos trases posmos, kur trases plāna nodrošināšanai ir paredzēta esošo līkumu pārveidošana būtiski palielinot to rādus, kā arī atbilstoša garenprofila nodrošināšanai paredzētā osu grēdas reljefa pārveidošana (jaunu uzbērums un ierakumu veidošana) arī sagaidāma nelabvēlīga ietekme uz vidi, kas galvenokārt realizēsies kā:

- gruntsūdens līmeņa, kvalitātes un apmaiņas režīma izmaiņas;
- ģeoloģisko risku līmeņa pieaugums;
- potenciāla pārpurvošanās procesu attīstība (atsevišķās pēc platības nelielās teritorijās).

Par citu būtisku nelabvēlīgu ietekmi uzskatāma arī Latvijas apstākļiem relatīvi retā, kā arī ainaviski, ģeoloģiski, ģeomorfoloģiski vērtīgā objekta pārveidošana traucējot tā raksturīgo reljefu ar nostabilizējušos bioloģisko dabas komponenti un augstu sugu daudzveidību.

Plānotā ceļa normālprofilam NP 9,5 ir raksturīgas vairākas būtiskas atšķirības no esošā autoceļa P4 šķērsprofila:

- kopējais brauktuves un ceļa nomaļu platums ir lielāks par esošās brauktuves platumu (brauktuves platums 6,5 m, nomaļu kopējais platums – 3,0 m);
- ceļam paredzēti kontūrgrāvji ar relatīvo dziļumu 1,5 m (pret ceļa ass līnijas augstumu);
- kontūrgrāvju nogāžu un uzbērums/ierakumu nogāžu slīpums sastāda 1:1,5;
- brauktuves segumam tiks izmantots asfaltbetons;
- kopējais segas konstrukcijas biezums – 0,95-0,96 m (atkarībā no varianta).

Ceļa rekonstrukcijas ceturrtā varianta gadījumā, gandrīz visā posmā nepieciešamie zemes darbi notiks esošās ceļu zemes nodalījuma joslas robežās. Grunts norakšana vai uzbēršana ārpus ceļa zemes nodalījuma joslas paredzēta 3007 m² kopplatībā (924 m² – NATURA 2000 teritorijas „Kangaru mežs” teritorijā (tabula)).

Ārpus esošās ceļa zemes nodalījuma joslas paredzēto uzbērums vai ierakumu skartās NATURA 2000 teritorijas „Kangaru mežs” platība un uzbērums apjoms ceturrtā autoceļa rekonstrukcijas varianta gadījumā.

Zemes darbu skartās teritorijas platība (m ²)	Zemes darbu rezultātā izmainītais grunts aptuvenais apjoms iecirknī (m ³)	Ceļa ass piketi (km)
101	+180	38,10-38,16
90	+200	38,98-38,24
224	+400	41,22-41,34
509	+500	41,46-41,64
564	+345	41,63– 41,69

Galvenokārt pateicoties kontūrgrāvju ierīkošanas nepieciešamībai, kā arī garenprofila izlīdzināšanas nepieciešamībai un lielākam paredzamā ceļa platumam, ievērojamā

rekonstruējamā ceļa posma daļā paredzēta grunts norakšana vidēji 3-5 m³ apjomā uz metru garu ceļa posmu. Atsevišķos gadījumos (īsos, 50-200 m garos posmos) norokamās grunts apjoms var sasniegt 10-15 m³/m.

Autoceļa P4 rekonstrukcijas ceturrtā varianta realizācijas gadījumā paredzēto zemes darbu apjoms nevienā iecirknī nepārsniedz dažus % no osu vaļņa apjoma attiecīgajā posmā. Paredzētais uzbērumu un ierakumu, kā arī ceļa kontūrgrāvju nogāžu slīpums (1:1,5) ir uzskatāms par atbilstošu vietai raksturīgajiem dabas apstākļiem un nevar radīt jebkādu nogāžu procesu vai gravu erozijas attīstības risku. Paliekoša negatīva ietekme uz osu valni kā ģeomorfoloģisku dabas objektu nav sagaidāma.

Vērtējot ietekmju būtiskumu ir nepieciešams nošķirt īslaicīgās ietekmes, kas radīsies autoceļa rekonstrukcijas laikā no ilglaicīgajām ietekmēm, kuras izpaudīsies vēlākā objekta ekspluatācijas laikā. Tabulā ir apkopoti dažādu autoceļa rekonstrukcijas plāna risinājumu variantu ietekmju būtiskuma vērtējumi.

Ietekmju būtiskuma kopsavilkums¹

Ietekmju veids	1. rekonstrukcijas variants		2. rekonstrukcijas variants		3. rekonstrukcijas variants		4. rekonstrukcijas variants	
	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes
Izmaiņas virszemes ūdeņu hidroloģiskajā režīmā	2	2	1	1	0	0	0	0
Drenāžas apstākļu izmaiņas, jaunu pārmitru teritoriju izveidošanās iespējamība	2	2	1	2	0	0	0	0
Ietekmes uz pazemes ūdeņu kvalitāti iespējamība un apmēri	2	1	1	1	1	1	1	1
Ar nogāžu pārveidošanu saistīto ģeoloģisko procesu iespējamība un apmēri	2	1	2	1	1	0	1	0
Karsta procesu aktivizēšanās iespējamība un apmēri	1	1	0	0	0	0	0	0
Mazās Juglas fluviālās litomorfoģenēzes aktivizēšanās	0	0	0	0	0	0	0	0

¹Ar „2” apzīmēta vērā ņemama ietekme, ar „1” apzīmēta nenozīmīga ietekme un ar „0” apzīmēts ietekmes trūkums.

Ietekmju veids	1. rekonstrukcijas variants		2. rekonstrukcijas variants		3. rekonstrukcijas variants		4. rekonstrukcijas variants	
	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes	Būvdarbu radītās ietekmes un riski	Paliekošās un ekspluatācijas radītās ietekmes
iespējamība un apmēri								
Ietekme uz dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas vērtībām	2	1	2	1	1	1	1	0

Tabulā izmantotā ietekmju būtiskuma gradācija ir jāsaprot kā kvalitatīvs vērtējums, jo kvantitatīvas analīzes veikšana plašajai dažādo faktoru kopai nav iespējama. Atšķirīgu faktoru (ietekmju veidu) vērtējumi nav objektīvi savstarpēji salīdzināmi, tāpēc to mehāniskai summēšanai nav pamata. Jāņem vērā, ka līdz šim nav izstrādāta metodiskā bāze, kas ļautu klasificēt ietekmes uz vidi novērtējumā izmantotos kritērijus pēc to būtiskuma pakāpes.

Neskatoties uz to, ka sagaidāma atsevišķu vides aspektu uzlabošanās vai/un ļoti lokāla vides stāvokļa uzlabošanās (trokšņa līmeņa nebūtiska samazināšanās un ceļa seguma radītā gaisa piesārņojuma samazināšanās), ir iespējams apgalvot, ka plānotās darbības ietekme uz vidi ir vērtējama kā nenozīmīgi negatīva. Šāds novērtējums lielā mērā ir pašsaprotams, jo plānotās darbības primārais mērķis nav saistīts ar dabas vides kvalitātes uzlabošanu un/vai iepriekšēji radītu negatīvu ietekmju sanācību.

Kopumā var secināt, ka mazāko nelabvēlīgo ietekmi radīs 4. Trases rekonstrukcijas variants. Izmantojot atbilstošus inženiertehniskos paņēmienus ietekmes novēršanai un mazināšanai, paredzētās darbības rezultātā netiks būtiski ietekmēta dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorija, jo antropogēnā ietekme uz dabas apstākļiem esošajā ceļa nodalījuma joslā pastāv jau vairākus gadu desmitus, bet sagaidāmās izmaiņas kopumā vērtējamas kā maznozīmīgas.

Iespējamo risku novērtējums

Apkopojot novērtējuma rezultātus, paredzētās autoceļa P4 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi būtiskums izvērtēts ņemot vērā dažādus kritērijus – ietekmes varbūtība, apjoms, ilgums biežums un atgriezeniskums (tiešā, netiešā, sekundārā ietekme), nozīmīgums un komplicētība (būtiskuma izvērtējums). Par nozīmīgākajiem iespējamajiem ar vides un dabas aizsardzību saistītajiem riskiem tika atzīti šie:

Hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma izmaiņas

Varbūtība: Būtiska negatīva ietekme uz hidroloģisko un hidroģeoloģisko režīmu sagaidāma tikai trases rekonstrukcijas 1. un 2. varianta realizācijas gadījumā, jo ceļa trases novietojums osu vaļņa korē ļauj izvairīties no

būtiskām gruntsūdens līmeņa, plūsmas virziena un atslodzes zonu izvietojuma izmaiņām arī tad, ja osa korē tiek veidoti ierakumi un uzbērums, kas pārsniedz 2 m dziļumu/augstumu.

Apjoms: Autoceļa trases 3. un 4. Varianta un kontūrgrāvju ietekme uz gruntsūdens līmeni osu vaļņa posmā nepārsniegs dažus desmitus cm un izmaiņas izpaudīsies dažu līdz dažu desmitu metru platā joslā ap ceļa būvi. Ietekme uz apstākļiem osu vaļņa piekāpjē esošajās pārmitrajās teritorijās nav sagaidāma.

Pretēji tam, autoceļa trases 1. un 2. (mazākā mērā) variantu izbūve pie 35 km piketa var būtiski ietekmēt apstākļus skartajās pārmitrajās teritorijās.

Ilgums, biežums un atgriezeniskums: Paredzamās ietekmes vērtējamas kā paliekošas un neatgriezeniskas.

Nozīmīgums un komplikētība: Nenožīmīgās hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas osu vaļņa korē neapdraudēs tam raksturīgo biotopu sastāvu, augu un dzīvnieku sugu eksistenci, ainavisko kvalitāti un teritorijas integritāti. Paredzamās darbības nemainīs Lielo Kangaru ezera vai Mazās Juglas un to pieteku hidroģeoloģisko režīmu.

Mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizēšanās, ģeoloģiskie riski

Varbūtība: 2., 3. un 4. trases rekonstrukcijas variantos karsta procesu, upju fluviālās litomorfoģenēzes, nogāžu pārveidošanās un pārpurvošanās procesu aktivizēšanās iespējamība un ar tiem saistīto dabas risku parādīšanās vērtējama zemu vai ļoti zemu. Nogāžu pārveidošanās (gravu erozija, nobrukumi, augsnes erozija) iespējama vien īpaši nelabvēlīgos hidrometeoroloģiskos apstākļos, gadījumā ja būvdarbu laikā tika būtiski traucēta osu vaļņa nogāzes sedzošā veģetācija un/vai tiks veidotas mākslīgas nogāzes kuru slīpums pārsniedz kritisko.

Citu ģeoloģisko procesu aktivizēšanās gan būvdarbu fāzē, gan vēlākā trases ekspluatācijā vērtējama kā neiespējama. 1. Trases rekonstrukcijas varianta gadījumā pārpurvošanās procesu un nogāžu pārveidošanās procesu aizsākšanās vai reaktivizācija vērtējama kā ļoti iespējama. Nav izslēgta arī karsta procesu aktivizācija trases sākumposmā pateicoties saistītajām hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņām.

Apjoms: realizējoties kādam no ģeoloģiskajiem riskiem, tā radītās ietekmes apjoms nav droši paredzams, tomēr sagaidāms, ka pat visnelabvēlīgākajā gadījumā skarto teritoriju kopplatība un procesu intensitāte nebūs tāda, kas varētu būtiski traucēt Natura 2000 dabas lieguma „Lielie Kangari” ekoloģisko kvalitāti un teritoriālo integritāti. Apjoms kādā var notikt karsta procesu attīstība nav paredzams.

Ilgums, biežums un atgriezeniskums: Realizējoties kādam/-iem no ģeoloģiskajiem riskiem, to radītā ietekme būs paliekoša un neatgriezeniska, tomēr jāņem vērā, ka turpmāk notiks situācijas stabilizācija un pārējo dabas vidi veidojošo komponentu pielāgošanās jaunajiem apstākļiem neradīs vērā ņemamus traucējumus teritorijas ekoloģiskajām funkcijām un integritātei.

Sagatavoja:

Dr. geol. Jānis Lapinskis

2012. gada 4. jūnijā

Sertificētas ekspertes Sintijas Martinsones
(eksperta sertifikāts Nr. 064 (26.07.2011.),
tiesīga sniegt atzinumus par sugu grupu „putni”)

Atzinums par autoceļa P4 Rīga-Ērgļi rekonstrukcijas 4. variantā ietekmi uz aizsargājamām putnu sugām¹ dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā

Autoceļa P4 apkārtnē dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā tika apsekota ārpus putnu uzskaišu perioda – 2013. gada 11. augustā plkst. 14:30-17:30. Apsekojuma laikā tika novērtēta plānotās rekonstrukcijas ietekmes zonā esošo biotopu potenciālā piemērotība aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai. Teritorijas apsekošanas maršruts atspoguļots 1. attēlā.



1. attēls. Rekonstruējamā autoceļa P4 apsekotais posms

¹ Atbilstoši MK noteikumu Nr. 396 (14.11.2000. ar grozījumiem 27.07.2004.) 1. pielikumam.

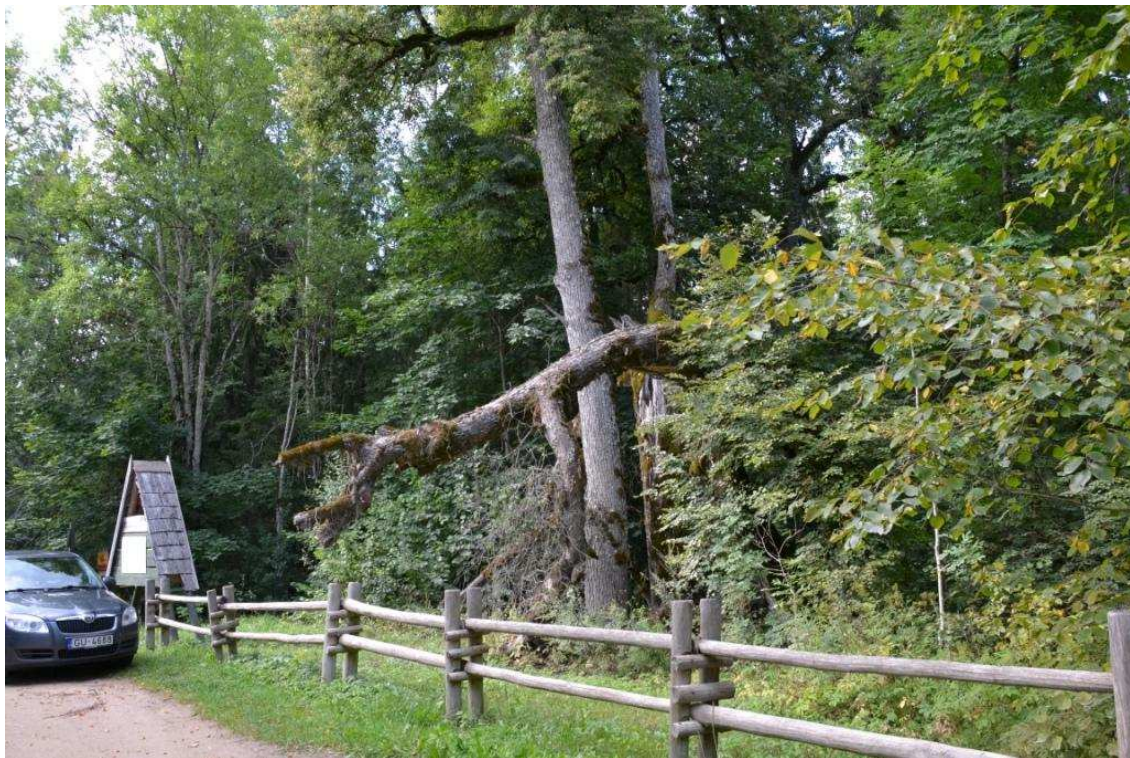
Autoceļa P4 posms dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā apsekots ar mērķi novērtēt paredzētās darbības – autoceļa rekonstrukcijas, iespējamo ietekmi uz aizsargājamām putnu sugām un to dzīvotnēm. Tā kā paredzētā darbība ir lieguma teritorijā esošā autoceļa rekonstrukcija pamatā pašreizējās ceļa klātnes robežās, apsekošanas laikā īpaša uzmanība tika pievērsta vietām, kur plānota fiziska meža izciršana, paplašinot klātni vai iztaisnojot līknes. Gandrīz visur autoceļa P4 malās esošais mežs ir augstvērtīga aizsargājamo putnu sugu dzīvotne – mežaudzes ar dažāda vecuma, arī ļoti lieliem un veciem, kokiem un daudz dabiska meža struktūras elementiem – sausokņiem, stāvošiem stumbeņiem un liela izmēra kritālām (2.-4. attēls). Gandrīz visur, kur paredzēta koku zāģēšana, aug arī lielu dimensiju koki; tikai atsevišķās vietās izcērtamā mežaudze ir krūmājs vai jauns mežs (5. attēls). Apsekojuma laikā tiešā ceļa tuvumā netika konstatēti koki ar lielām putnu ligzdām vai lieliem (melnās dzilnas) dobumiem.



2. attēls. Liela izmēra stāvoši stumbeņi autoceļa P4 ziemeļu malā (autoceļa 40. km)



3. attēls. Liela izmēra kritala autoceļa P4 ziemeļu malā (autoceļa 41. km)



4. attēls. Sausoknis pie autostāvvietas autoceļa P4 ziemeļu malā



5. attēls. Salīdzinoši jauns mežs autoceļa P4 malās pie lieguma rietumu robežas

Tā kā apsekošanas laikā nebija iespējams konstatēt ligzdojošās putnu sugas, tika izmantoti esošie dati par aizsargājamo putnu sugu ligzdošanu pētāmajā teritorijā. Esošo datu avoti bija:

- portāls dabasdati.lv;
- dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plāns;
- Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēma „Ozols”.

Portālā dabasdati.lv nav reģistrēts neviens aizsargājamas putnu sugas novērojums dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā.

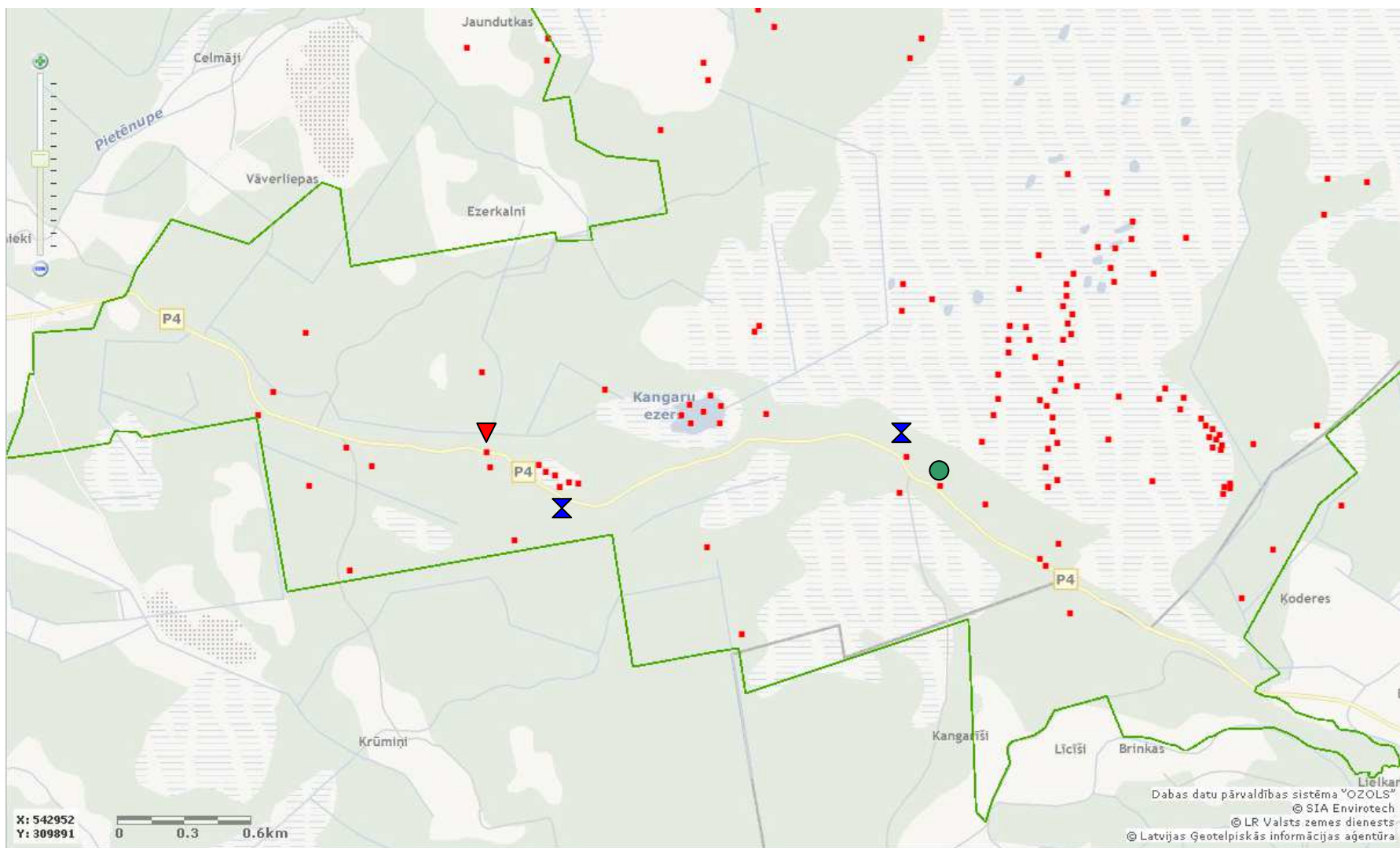
Lieguma dabas aizsardzības plāna ietvaros teritorija ir tikusi apsekota 2006. gadā; apsekojuma laikā konstatētas 13 aizsargājamas putnu sugas (Latvijas Dabas fonds 2007). Tomēr nav informācijas par konkrētām to ligzdošanas vietām, līdz ar to arī nav iespējams novērtēt plānotās rekonstrukcijas iespējamo ietekmi uz tām.

Dabas datu pārvaldības sistēmā „Ozols” ir apkopota informācija par 18 aizsargājamo putnu sugu atradnēm (tabula). Nav zināms, kāda statusa atradnes tās ir, tāpēc pēc piesardzības principa pieņemts, ka visos gadījumos tā ir apdzīvota ligzda/dobums. Atbilstoši pasūtītāja sniegtajai informācijai, rekonstrukcijas (4. varianta) ietvaros vietām ir paredzēts, esošā autoceļa klātnei paplašinot vai iztaisnojot līknes, izzāgēt kokus. Maksimālais vidējais izcērtamās meža joslas platums ir 10,7 m, tāpēc potenciāli apdraudētas varētu būt četras aizsargājamo putnu ligzdošanas vietas (6. attēls):

- 1) apodziņa dobuma koks pie pašas ceļa klātnes (uz D) pie autoceļa km 37,620;
- 2) trīspirkstu dzeņa dobuma koks ~30 m attālumā no ceļa (uz Z) pie km 38,000;
- 3) trīspirkstu dzeņa dobuma koks ~30 m attālumā no ceļa (uz Z) pie km 39,680;
- 4) bikšainā apoga dobuma koks ~20 m attālumā no ceļa (uz Z) pie km 39,900.

Tabula. Dabas liegumā „Lielie Kangari” ligzdojošās aizsargājamās putnu sugas

Nr.p. k.	Suga	Dzīvotņu skaits liegumā	t.sk. tuvāk par 500 m no autoceļa P4 (attālums no ceļa, m)
1.	Melnais stārķis <i>Ciconia nigra</i>	1	0
2.	Ķīķis <i>Pernis apivorus</i>	2	1 (350)
3.	Zivjērglis <i>Pandion haliaeetus</i>	1	1 (200)
4.	Mežzirbe <i>Bonasa bonasia</i>	3	2 (300; 300)
5.	Rubenis <i>Tetrao tetrix</i>	2	0
6.	Mednis <i>Tetrao urogallus</i>	3	0
7.	Dzērve <i>Grus grus</i>	16	2 (80; 90)
8.	Dzeltenais tārtiņš <i>Pluvialis apricaria</i>	3	0
9.	Purva tilbīte <i>Tringa glareola</i>	3	0
10.	Apodziņš <i>Glaucidium passerinum</i>	5	2 (1; 400)
11.	Bikšainais apogs <i>Aegolius funereus</i>	1	1 (20)
12.	Vakarlēpis <i>Caprimulgus europaeus</i>	2	0
13.	Pelēkā dzilna <i>Picus canus</i>	2	1 (380)
14.	Melnā dzilna <i>Dryocopus martius</i>	4	1 (100)
15.	Baltmugurdzenis <i>Dendrocopus leucotos</i>	1	0
16.	Trīspirkstu dzenis <i>Picoides tridactylus</i>	7	4 (30; 30; 100; 250)
17.	Mazais mušķērājs <i>Ficedula parva</i>	4	4 (450; 120; 100; 100)
18.	Lielā čakste <i>Lanius excubitor</i>	1	0



6. attēls. Aizsargājamo sugu (putnu, bezmugurkaulnieku un augu) dzīvotnes (sarkanie kvadrātiņi) dabas liegumā „Lielie Kangari”, t.sk. potenciāli apdraudētās apodziņa ▼, bikšainā apoga ● un trīspirkstu dzeņa ✕ dzīvotnes.

Apodziņa dzīvotnes tuvumā autoceļu plānots paplašināt tikai ziemeļu virzienā, nozāģējot septiņus kokus, tātad plānotie darbi to neskar.

Trīspirkstu dzeņa abu dzīvotņu tuvumā nav paredzēta klātnes paplašināšana vai līknes iztaisnošana, tātad fiziska to iznīcināšana nav sagaidāma.

Bikšainā apoga dzīvotnes tuvumā ir paredzēta ceļa klātnes paplašināšana ziemeļu virzienā, nozāģējot 10 kokus. Tā kā vidējais izcērtamās meža joslas platums šajā vietā būs tikai viens metrs, nav paredzama fiziska dzīvotnes iznīcināšana.

Pavisam lieguma teritorijā, rekonstruējot autoceļu P4 atbilstoši 4. variantam, paredzēts izcirst mežu 1,5 ha platībā, kas sastāda 0,07 % no visas lieguma platības. Izmantojot pieejamos datus, aizsargājamo putnu sugu dzīvotnes fiziski netiks iznīcinātas. Rekonstrukcijas ietvaros izcērtamās šaurās meža joslas atrodas pie pašas esošā ceļa klātnes, tāpēc tas nepalielinās jau esošo fragmentāciju. Ņemot vērā nelielo zaudētā meža platību jau esoša traucējuma (autoceļa) tiešā tuvumā, plānotās rekonstrukcijas rezultātā nav sagaidāma būtiska negatīva paliekoša ietekme uz aizsargājamām putnu sugām dabas liegumā „Lielie Kangari”. Lai mazinātu paliekošo ietekmi uz aizsargājamo putnu sugu dzīvotnēm, veicot ceļa rekonstrukciju, nav pieļaujama jebkāda meža dabisko struktūru iznīcināšana ārpus projektā paredzētajām nepieciešamajām izcērtamā meža platībām, piemēram, sausokņu, stāvošu stubeņu un kritalu aizvākšana piegulošajās teritorijās.

Būtiskāks traucējums aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai sagaidāms tieši būvniecības un tās ietvaros paredzētās koku ciršanas laikā. Kaut arī iespējamā ietekme ir samērā īslaicīga, tomēr, ņemot vērā daudzu aizsargājamo putnu sugu lielo jutību pret traucējumiem ligzdošanas laikā (Ķerus 2013), tā uzskatāma par būtiski negatīvu. Liegumā konstatēto aizsargājamo putnu ligzdošanas periods ilgst no aprīļa sākuma līdz jūnija beigām agrāk ligzdojošajām sugām, piemēram, baltmugurdzenim un dzilnām, un līdz pat septembra sākumam-vidum sugām ar garu ligzdošanas periodu, piemēram, ķīķim un melnajam stārķim (LOB 1999, LOB 2000). Lai mazinātu negatīvo ietekmi uz liegumā ligzdojošajām putnu sugām, rekonstrukcijas ietvaros paredzētā koku ciršana jāveic ārpus putnu ligzdošanas sezonas, t.i. no 1. oktobra līdz 31. martam.

Nosacījumi paredzētās darbības veikšanai

Paredzēto darbību – autoceļa P4 Rīga-Ērgļi rekonstrukcijas 4. variantu, var īstenot, ievērojot šādus nosacījumus:

- 1) lai mazinātu paliekošo negatīvo ietekmi uz aizsargājamo putnu sugu dzīvotnēm, veicot ceļa rekonstrukciju, nav pieļaujama jebkāda meža dabisko struktūru iznīcināšana ārpus projektā paredzētajām izcērtamā meža platībām, piemēram, sausokņu, stāvošu stubeņu un kritalu aizvākšana piegulošajās teritorijās;
- 2) lai mazinātu īslaicīgo negatīvo ietekmi uz liegumā ligzdojošajām putnu sugām, rekonstrukcijas ietvaros paredzētā koku ciršana jāveic laika periodā no 1. oktobra līdz 31. martam.

Izmantotie avoti:

Ķerus Viesturs 2013. Turpinot par mežu ciršanu pavasarī. LOB žurnāls Putni dabā. 2013/2 (62): 2.-4. lpp.

Latvijas Dabas fonds 2007. Dabas aizsardzības plāns dabas liegumam „Lielie Kangari”. Rīga.

LOB 1999. Latvijas ūdeņu putni. Rīga.

LOB 2002. Latvijas meža putni. 2. izdevums. Rīga.

<http://dabasdati.lv/> [02.08.2013.]

<http://ozols.gov.lv/ozols/> [11.08.2013.]

Atzinumā ir astoņas lappuses.

Sintija Martinsone

12.08.2013.

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

10. pielikums

Dabas ekspertu 2020. gada atzinumi

Atzinums par gliemežiem dabas liegumā Lielie Kangari

Adresāts:
SIA "Enviroprojekts"
Mazā Nometņu iela 31, Rīga, LV-1--2

1. Biotopu grupa, suga vai sugu grupa, par kuru sniedz atzinumu;

Atzinums sniegts par sugu grupu – gliemeži. Pēc iepriekšējās ekspertīzes 2012. gadā, teritorijā gar ceļu atrasts mazais torņgliemezis *Merdigera obscura*. Tā ir īpaši aizsargājama suga.

2. Pētāmās teritorijas apsekošanas datums un meteoroloģiskie apstākļi, apsekošanas ilgums, atrašanās vieta (kadastra numurs, adrese, platība) un izpētes metodes (piemēram, transektes, randomizēta parauglaukumu izvēle, fotofiksācija, maršruta iezīmēšana ar ģeogrāfiskās pozicionēšanas sistēmu)

Ceļš caur dabas liegumu (DL) Lielie Kangari ir apmēram 6 km garš. Parauglaukumi izvietoti randomizēti apmēram ik pēc 600 m ceļa abās pusēs, apmēram 5 m attālumā no ceļa seguma. Kopā nosprausti 20 parauglaukumi 2x10 m lielumā paralēli ceļam. Parauglaukumu izvietojums gar ceļu noteikts pēc automašīnas odometra rādījumiem virzienā no Juglas uz Vāverkrogu. Paraugi ievākti 23.05.2020., saulainā dienā, temperatūra +16-18 °C, laikā no 9.00-16.00 un 24.05.2020. mākoņainā dienā, temperatūra +12 °C, smidzina, laikā no 9.00-12.00. Gliemeži parauglaukumā saskaitīti uz kokiem no stumbra pamatnes līdz 2 m augstumam. Parauglaukumu koordinātas un uzskaites rezultāti apkopoti 1. tabulā.

1. tabula

Parauglaukumu koordinātas un konstatētās gliemežu sugas.

Ceļa puse	Nr.	X	Y	Mazais torņgliemezis	Vārpstīngliemeži	Dominējošie koki
Ceļa labā puse						
	1	546664	307569	93	4	Lapkoki
	2	546209	307825	0	0	Skujkoki
	3	545597	308176	2	0	Skujkoki
	4	545111	308537	0	4	Skujkoki
	5	544485	308698	195	11	Lapkoki
	6	543847	308473	109	8	Jaukti
	7	543223	308622	12	1	Jaukti
	8	542684	308665	0	0	Jaukti
	9	542106	308991	0	0	Jaukti
	10	541668	309273	12	1	Lapkoki
Ceļa kreisā puse						
	1	546661	307548	94	8	Lapkoki
	2	546203	307819	0	1	Skujkoki
	3	545581	308162	5	0	Skujkoki
	4	545084	308522	0	0	Skujkoki
	5	544501	308644	147	12	Lapkoki

	6	543854	308456	101	9	Jaukti
	7	543247	308604	22	0	Jaukti
	8	542698	308648	0	1	Jaukti
	9	542084	308979	0	0	Jaukti
	10	541664	309258	18	6	Lapkoki
			Kopā	810	66	
			Vidēji m ²	2,025	0,165	

Dabas datu pārvaldības sistēmā "Ozols" ir jaunākie ieraksti par šo sugu. Natura2000 standarta datu formā (SDF) suga nav minēta (<https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=LV0513400&release=10>).

3. Teritorijas statuss atbilstoši aizsargājamām dabas teritorijām noteiktajam statusam (piemēram, mikroliegums, dabas liegums, dabas parks, nacionālais parks), aizsargājamās teritorijas funkcionālā zona, kurā atrodas pētāmā teritorija, ja tā atrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā

Visa ekspertētā teritorija atrodas DL Lielie Kangari

4. Atzinuma sniegšanas mērķis (piemēram, mikrolieguma izveidošana, dabas aizsardzības plāna izstrāde, detālplānojuma izstrāde, atzinums saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, plānotās darbības vai pasākuma izvērtējums)

Atzinuma sniegšanas mērķis ir noskaidrot par autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posma 33,821 – 42,935 km (Vāverkrogs-Jugla) rekonstrukcijas ietekmi uz aizsargājamām gliemeži sugām DL Lielie Kangari teritorijā. Tieši DL teritorijā ceļa garums ir apmēram 6 km.

5. Vispārīgs pētāmās teritorijas apraksts, arī informācija par teritorijas reljefu un mikroreljefu, hidroloģisko režīmu, sastopamajiem biotopiem un attiecīgās grupas sugām, kā arī apsaimniekošanu (arī informāciju par teritorijas vēsturisko apsaimniekošanu, ja tāda zināma), norādot dabisko, daļēji dabisko un antropogēnas izcelsmes platību īpatsvaru

Apsēkota šaura teritorija gar ceļu uz kangara nogāzēm. Tajā dominē 9010 Veci vai dabiski boreālie meži (kopējā platība 245,48 ha), 9060 Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (45,86 ha), 9180 Nogāžu un gravu meži (8,34 ha). Jāņem vērā, ka ekspertētā platība aizņem tikai niecīgu daļu no biotopu kopējās platības, tāpēc biotopi papildus netika novērtēti un analizēti. Mazais torņgliemezis vienlīdz bieži ir sastopams visus trijos biotopos.

6. Īss piegulošās teritorijas raksturojums

Ekspertējamai šaurajai, ceļam piegulošajai joslai virzienā uz nogāzes lejas daļu turpinās minētie biotopi, kas zemāk nogāzes lejasdaļā var pāriet arī citos biotopos.

7. Konstatētās īpaši aizsargājamās sugas vai sugu grupas un to izplatības īpatnības, norādot izmantotos informācijas avotus, noteikšanas metodiku un vērtēšanas kritērijus, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums

Mērķtiecīgi meklēti īpaši aizsargājamie gliemeži. Mazajam torņgliemezim saskaitīti gan pieaugušie, gan juvenīlie (nepieaugušie) īpatņi. Vārpstiņgliemežiem (Clausiliidae) konstatēti tikai juvenīlie īpatņi, kuriem sugu nav iespējams noteikt kamēr tie nav pieauguši. Gludo

vārpstīngliemezi var noteikt arī juvenīlā stadijā, taču tas netika konstatēts. Gliemeži nav ievākti.

Gliemežu izplatība kopumā DL nav pētīta.

8. Konstatētie Latvijā un Eiropas Savienībā īpaši aizsargājami biotopi, biotopi ar specifiskām izplatības īpatnībām Latvijā un konstatēto biotopu kvalitāte, norādot izmantotos informācijas avotus, noteikšanas metodiku un vērtēšanas kritērijus, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums

Biotopi tika vērtēti tikai pēc to piemērotības gliemežiem. Mazais torņgliemezis vienlīdz bieži ir sastopams visus trijos iepriekš minētajos biotopos. Varēja secināt, ka mazais torņgliemezis lielākā skaitā sastopams mežos ar lielāku lapkoku īpatsvaru. Tas biežāk sastopams uz liepu, apšu, lazdu, baltalkšņu stumbriem. Uz bērzu, egļu vai priežu stumbriem, tas atrodams reti. Populācija DL teritorijā ir bagāta, stabila, tai šobrīd ir labvēlīgs aizsardzības statuss. Populācijas relatīvais lielums ceļam piegulošajā joslā ir vismaz aptuveni 50000 Īpatņi. Aprēķins ir sekojošs: apsekoti 20 parauglaukumi, katrs 20 m² liels, kopējais apsekotais laukums ir 400 m². Vidējais relatīvais populācijas blīvums mazajam torņgliemezim ir 2,025, savukārt vārpstīngliemežiem – 0,165 Īpatņi uz 1 m². Tad 6 km posmā abās ceļa malās (12000 m) 2 m platumā ir: 12000x2.025x2= noapaļojot vismaz 50000 Īpatņi. Vārpstīngliemežiem – apmēram 4000 Īpatņi. Apdraudoši faktori nav identificēti. Iepriekšējā izpēte veikta 2012. gadā. 2020. gadā iegūti līdzīgi rezultāti, kas liecina par populācijas stabilitāti.

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

Citas dabas vērtības netika novērtētas.

10. Pētāmās teritorijas aizsargājamo dabas un ainavas vērtību labvēlīga aizsardzības statusa nodrošināšanas prasības un darbības, lai uzlabotu konstatēto sugu un biotopu stāvokli un bioloģisko vērtību neatkarīgi no to aizsardzības statusa

Mazā torņgliemeža populācija dabas liegumā ir stabila un bagāta. Pa gadiem tās lielums tomēr var svārstīties. Gliemeža populācijai ir labvēlīga esošā ceļa putekļu ietekme, kas vidē (augsnē, uz koku stumbriem) samazina pH. Ja pārtrauksies putekļu plūsma uz ceļmalu, tad tālā nākotnē varētu mainīties vides pH (paskābināties), kas negatīvi ietekmētu gliemežus. Tomēr ceļa putekļu rezerves ir pietiekoši lielas, lai izmaiņas nebūtu straujas. Biotopu struktūras un funkcijas saglabāsies iepriekšējā stāvoklī.

Biotopu zudums 1. ceļu būves variantā paredzēts 108 m² lielā platībā, 2. variantā – 8991 m². Ja vidējais mazā torņgliemeža blīvums ir 2,025 Īpatņi/m², tad 1. variantā varētu iznīcināt apmēram 240 Īpatņi, 2. variantā – apmēram 16400 Īpatņi. Atbilstoši 0,4% un 33% no kopējā populācijas lieluma ceļam piegulošajā joslā. 1. variantā populācijas zudums ir nebūtisks un to ilgtermiņā neietekmēs. 2. variantā – ietekme varētu negatīvi ietekmēt vairākus gadus. Vārpstīngliemežiem kopā atbilstoši 1. variantā – 20 Īpatņi un 0,5% no populācijas, 2. variantā – 1300 Īpatņi un 32%.

Populācijas indivīdu zudumu ceļa izbūves laikā ir iespējams minimalizēt ar šādiem pasākumiem iznīcināto biotopu platībā (108 m²): a) izcirsto koku atstāšanu satrūdēšanai ārpus ceļa ietekmētās zonas; b) zemsedzes nogrābšanu un pārvietošanu ārpus ceļa ietekmētās zonas.

NO SDF minētajām negatīvajām ietekmēm neviena pašlaik sugas neapdraud. Gluži pretēji, ceļa radītais putekļu piesārņojums sugām ir labvēlīgs. Kā jau iepriekš minēts, pašreizējo ceļa putekļu daudzums ir pietiekams ilgstošai sugu pastāvēšanai. Tomēr pēc ceļa izbūves paejot sešiem gadiem nepieciešams atkārtot gliemežu uzskaites. Ja notiek populācijas samazināšanās, tad abās ceļa pusēs visa DL garumā ārpus ceļa seguma jāizkaisa smalkas dolomīta atsijas vai dolomīta miltus ar aprēķinu 0,1 kg uz tekošo ceļa metru.

Ceļa segumam ziemā paredzēts izmantot pretslīdes materiālus (smilts-sāls maisījumu). Nav literatūras datu par negatīvu vai pozitīvu ietekmi uz gliemežiem. Pretslīdes materiālus pielieto ziemā, kad gliemeži atrodas augsnē un ir neaktīvi. Tā ka materiāli tos tieši neietekmē. Hipotētiski varētu būt negatīva ietekme uz gliemežiem. Atkārtotas gliemežu uzskaites to parādītu. Līdz tam nav nepieciešami īpaši aizsardzības pasākumi.

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

Ceļa rekonstrukcijas 1. variants nebūtiski ietekmēs gliemežu populācijas piegulošajā joslā. Savukārt rekonstrukcijas 2. variants – ietekmēs būtiski. Tāpēc pieļaujams tikai 1. variants. Izpildot ieteikumus ceļa rekonstrukcijas ietekmes mazināšanai un turpmākajam monitoringam un ieteiktajiem pasākumiem mazā torņgliemeža un vārpstiņgliemežu populācijām saglabāsies labvēlīgs aizsardzības statuss.



Voldemārs Spuņģis

Eksperta sertifikāts Nr. 046, izsniegts 28.04.2019., elektroniski pagarināts līdz 27.03.2024. par sugu grupu "bezmugurkaulnieki".

Parakstīts 23.08.2020.

Atzinums uz 4 lpp., 1 lpp. pielikumā (karte).

1. pielikums



ROLANDS LEBUSS

EKSPERTS

Eksperta sertifikāts Nr. 005.
Sertifikāts izsniegts 14.05.2010., derīgs līdz 13.05.2023.

SIA "Enviroprojekts"
Reģ. Nr. LV40003683283

RL/497/23.10.2020.

Eksperta Rolanda Lebusa (eksperta sertifikāts Nr. 005; sertifikāts izsniegts 08.04.2013, derīgs līdz 13.05.2023) eksperta atzinums par autoceļa P4 posma no 33,8 līdz 39,8 km *Natura 2000* teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari” asfaltēšanas ietekmi uz dabas lieguma ornitofaunu.

Atzinums sagatavots saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 925 (Rīgā 2010. gada 30. septembrī, prot. Nr. 50 7. § “Sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu atzinuma saturs un tajā ietvertās minimālās prasības”. Atzinums sagatavots atbilstoši eksperta kompetencei, kas ļauj izvērtēt putnus. Šī ir atzinuma RL/464/29.05.2020. koriģēta versija.

2.1. biotopu grupa, suga vai sugu grupa, par kuru sniedz atzinumu;

Putni un to dzīvotnes (atbilstoši kompetencei).

2.2. pētāmās teritorijas apsekošanas datums un meteoroloģiskie apstākļi, apsekošanas ilgums, atrašanās vieta (kadastra numurs, adrese, platība) un izpētes metodes (piemēram, transektes, randomizēta parauglukumū izvēle, fotofiksācija, maršruta iezīmēšana ar ģeogrāfiskās pozicionēšanas sistēmu);

Izvērtējamais autoceļa P4 posms no 33,8 līdz 39,8 km *Natura 2000* teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari” (turpmāk atzinumā saukta par izvērtējamo teritoriju; skatīt šī eksperta atzinuma 1. attēlu) dabā apsekots 2020. gada 25. maijā plkst. 10:55 – 12:10.

Meteoroloģiskie apstākļi apsekošanas laikā sekojoši: ZA vējš 1 – 2 m/s, saulains, mākoņi 30 – 50 %, gaisa temperatūra +17°C. Putnu aktivitāte augsta.

Izvērtējamā teritorijā veikta rekogniscējoša izpēte. Tā apsekota, pārvietojoties kājām un no lēni braucošas automašīnas. Apsekošanā izmantots binoklis Kowa Genesis 10.5x44 HD, GPS ierīce Garmin Montana 650 (ar precizitāti 2–6 m), fotoaparāti Canon EOS 60D (18-135 IS KIT) un Panasonic Lumix DC-FZ-81.

Atzinuma sagatavošanā izmantota atzinuma pasūtītāja iesniegtā informācija, pieejamā ornitoloģiskā informācija (manis ievāktā un citu novērotāju ziņas, t.sk., anonīma rakstura, kas izvērtējuma laikā pārbaudīta dabā, piemēram, lielās ligzdas, kuru uzrādītājs vēlas palikt anonīms), un veikta kartogrāfiska analīze, izmantojot dažādu karšu, *Natura 2000* teritoriju un ornitoloģisko datu digitālos slāņus (interneta vietne Dabasdati.lv, Latvijas Dabas fonda LIFE13 NAT/LV/001078 “Mazā ērgļa aizsardzības nodrošināšana Latvijā” projekta GIS dati, Latvijas ligzdojošo putnu otrā atlanta GIS dati, Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldes sistēma OZOLS u.c.). Putnu zinātniskajiem nosaukumiem izmantota *BirdLife* rekomendētā sistemātika¹.

2.3. teritorijas statuss atbilstoši aizsargājamām dabas teritorijām noteiktajam statusam (piemēram, mikroliegums, dabas liegums, dabas parks, nacionālais parks), aizsargājamās teritorijas funkcionālā zona, kurā atrodas pētāmā teritorija, ja tā atrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā;

Plānotās darbības vieta atrodas *Natura 2000* teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari”.

¹ <http://datazone.birdlife.org/species/factsheet>

2.4. atzinuma sniegšanas mērķis (piemēram, mikrolieguma izveidošana, dabas aizsardzības plāna izstrāde, detālplānojuma izstrāde, atzinums saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, plānotās darbības vai pasākuma izvērtējums);

Autoceļa P4 posma no 33,8 līdz 39,8 km *Natura 2000* teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari” asfaltēšanas ietekmes uz dabas lieguma ornitofaunu izvērtējums.

2.5. vispārīgs pētāmās teritorijas apraksts, arī informācija par teritorijas reljefu un mikroreljefu, hidroloģisko režīmu, sastopamajiem biotopiem un attiecīgās grupas sugām, kā arī apsaimniekošanu (arī informāciju par teritorijas vēsturisko apsaimniekošanu, ja tāda zināma), norādot dabisko, daļēji dabisko un antropogēnas izcelsmes platību īpatsvaru;

Izvērtējamā teritorija (skatīt šī eksperta atzinuma 2. – 7. attēlu) atrodas osa paugura virsotnē, pa kuru stiepjas grantēts autoceļš P4 ar mērenu noslogotību. Osa nogāzes noaugušas pamatā ar lapu koku mežu, pakājē un piegulošajās platībās dominē skujkoku mežs. Nogāzes un osa augšdaļa sausas līdz mēreni mitras, pakājē un piegulošajās platībās mēreni mitrs līdz slapjš.

2.6. īss piegulošās teritorijas raksturojums;

Apkaimē dominē meža zemes, osam pieguļ Lielais Kangaru purvs. Tuvākajā apkaimē viensētu maz, tuvākās apdzīvotās vietas Vāverkrogs un Jugla.

2.7. konstatētās īpaši aizsargājamās sugas vai sugu grupas un to izplatības īpatnības, norādot izmantotos informācijas avotus, noteikšanas metodiku un vērtēšanas kritērijus, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums;

Turpmākajā tekstā Latvijas īpaši aizsargājamās sugas², Putnu direktīvas 1. pielikuma putnu sugas³ un sugas, kuru aizsardzībai ir veidojami mikroliegumi⁴ tiek apvienotas zem viena nosaukuma – īpaši aizsargājamās putnu sugas.

Manis veiktajā izvērtējamās teritorijas apsekošanas laikā īpaši aizsargājamās putnu sugas nav konstatētas. Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldes sistēma OZOLS atrodami vairāki īpaši aizsargājamo putnu sugu ieraksti, kas lokalizēt dažādā attālumā no izvērtējamā ceļa posma. Tādi ir reģistrēti arī citos datu avotos (interneta vietne Dabasdati.lv, Latvijas ligzdojošo putnu otrā atlanta GIS dati). Plānotās darbības ietekme uz minētajām sugām ir prognozējama kā nebūtiska, tāpēc detalizēti atsevišķu sugu līmenī nav analizēta.

2.8. konstatētie Latvijā un Eiropas Savienībā īpaši aizsargājamie biotopi, biotopi ar specifiskām izplatības īpatnībām Latvijā un konstatēto biotopu kvalitāte, norādot izmantotos informācijas avotus, noteikšanas metodiku un vērtēšanas kritērijus, kā arī esošie un potenciālie (ja tos iespējams identificēt) apdraudošie faktori apsekotajā teritorijā un to ietekmes vērtējums; 2.9. citas apsekotās teritorijas bioloģiskās daudzveidības un ainavas saglabāšanai nozīmīgas vērtības, piemēram, dižkoki, veci koki, alejas, zinātniski nozīmīgas sugu atradnes;

2.8. un 2.9.punkti nav manā kompetencē.

2.10. pētāmās teritorijas aizsargājamo dabas un ainavas vērtību labvēlīga aizsardzības statusa nodrošināšanas prasības un darbības, lai uzlabotu konstatēto sugu un biotopu stāvokli un bioloģisko vērtību neatkarīgi no to aizsardzības statusa;

Kopumā, nekādi pasākumi minēto sugu populāciju stāvokļa uzlabošanai un to dzīvotņu atjaunošanai un uzturēšanai izvērtējamā teritorijā nav nepieciešami, izņemot, tos, kas aprakstīti šī atzinuma secinājumu daļā 2.22. punktā kā ietekmi mazinoši.

² Ministru kabineta noteikumi Nr. 396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" (2000. gada 14. novembrī).

³ Directive 2009/147/EC of the European Parliament and of the Council of 30 November 2009 on the Conservation of Wild Birds.

⁴ Ministru kabineta noteikumi Nr. 940 "Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" (2012. gada 18. decembrī).

2.11. secinājumi par plānotās darbības vai pasākuma ietekmi uz konstatēto sugu un biotopu stāvokli un bioloģisko vērtību, kā arī uz piegulošo teritoriju un nosacījumi darbības vai pasākuma veikšanai.

Pārbūvējamais autoceļa P4 posms no 33,8 līdz 39,8 km atrodas *Natura 2000* teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari”, un lielākā daļa pārbūves darbu dabas lieguma šķērsojuma posmā ir iespējama esošās ceļu zemes nodalījuma joslas robežās. Lielākā daļa pārbūvējamā ceļa posma (aptuveni 5,5 km) atrodas Ropažu novada teritorijā, bet atlikušie 0,5 km – Ogres novada Suntažu pagasta teritorijā. Satiksmes intensitāte projektējamā posmā ir salīdzinoši zema, ceļš nav populārs maršruts starppilsētu braucieniem, jo tam ir grants segums dotajā posmā, kas attiecīgi pazemina braukšanas komfortu un ātrumu. Neraugoties uz faktu, ka autoceļš P4 ir īsākais ceļš no Rīgas līdz Ērgļiem un arī līdz Madonai, tas pašlaik bieži netiek iekļauts šajos maršrutos tieši seguma veida un kvalitātes dēļ. Autoceļa P4 vairākos posmos jau ir veikta un pašlaik tiek realizēta pārbūve vai arī tā tiek paredzēta (veikti projektēšanas darbi), izveidojot ceļam jaunu segu ar asfaltbetona segumu, kas nākotnē radīs priekšnosacījumus būtiskam satiksmes intensitātes pieaugumam, izvēloties autoceļu P4 maršrutā Rīga – Ērgļi – Madona.⁵

Šajā atzinumā esmu izvērtējis 1. alternatīvu, proti, autoceļa asfaltēšana tikai esošās ceļa klātnes robežās, neskarot nepārveidoto dabas lieguma daļu.

Manis veiktajā izvērtējamās teritorijas apsekošanā konstatētas Latvijā parastas un plaši izplatītas putnu sugas, kuras apsekojuma laikā nav reģistrētas. Īpaši aizsargājamās putnu sugas nav konstatētas, lai arī dažviet autoceļa malā redzamas dzeņveidīgo putnu darbības pēdas, pamatā, kalumi, kas var piederēt arī īpaši aizsargājamām dzeņveidīgo sugām (ticamāk, melnajai dzilnai *Dryocopus martius* un trīspirkstu dzenim *Picoides tridactylus*).

Koku dobumu autoceļam piegulošajā meža joslā maz, īpaši lielāku dimensiju, bet samērā daudz sausokņu un kalstošu koku. Tālāk no autoceļa, uz osa nogāzēm veci meži ar lielu daudzumu mirušās koksnes dažādās sadalīšanās stadijās; sausokņos samērā daudz dobumu (dabisku un kalstu), lielākoties nelielu izmēru un novērojami samērā daudz dzeņveidīgo putnu citu darbības pēdu (kalumu, lobījumu), lielākoties pasenu.

Automašīnu satiksme izvērtējamā teritorijā samērā intensīva – apsekojuma laikā abos virzienos aizbrauc 3 smagās automašīnas un 11 vieglās automašīnas. Par samērā intensīvu satiksmi liecina arī ar kaļķa putekļiem noputējusi augsne un veģetācija līdz 10 – 20 m no autoceļa malas. Tomēr antropogēnas izcelsmes trokšņu fons samērā neliels – to rada tikai autotransports novērotāja tuvumā. Citus antropogēnas dabas trokšņus nedzird.

Nemot vērā augstāk aprakstīto, varu secināt, ka plānotā darbība un tālākā autoceļa ekspluatācija izvērtējamā teritorijā būtisku ietekmi uz savvaļas putnu populācijām neradīs, pat tad, ja tās intensitāte palielināsies. Domājams, ka putni izvērtējamā teritorijā esošam trokšņa piesārņojumam ilgstošā laika periodā ir pielāgojušies un lielākā vai mazākā mērā akceptēs tā pieaugumu, arī pēc būtiskas satiksmes intensitātes palielināšanās.

Ja trokšņa piesārņojuma intensitātes pieaugums izrādīsies pārlietu liels, iespējams, autoceļam tuvākās ligzdošanas teritorijas jutīgāko indivīdu gadījumā izzudīs vai pārvietosies attālāk no autoceļa, dabas lieguma iekšienē. Šajā gadījumā, iespējamās izmaiņas ir vērtējamās pat pozitīvi, jo, samazinoties autoceļa tiešā tuvumā ligzdojošo putnu blīvumam, samazināsies putnu un autotransporta sadursmju iespējamība, kas jau tagad ir visumā augsta.

Pēc autoceļa P4 posma no 33,8 līdz 39,8 km pārbūves, minētajā posmā, *Natura 2000* teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari” rekomendējams ieviest ātruma ierobežojumus, lai iespēju robežās samazinātu putnu un autotransporta sadursmes.

⁵ Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums. RĪGA – 2020.

Saskaņā ar vienu no pētījumiem⁶, ātrums, pie kura putnu sadursmju iespējamība ar autotransportu tiek samazināta būtiski, ir 50 km/h. Pieņemot, ka šāda ātruma ierobežojuma noteikšana visam izvērtējamam autoceļa posmam varētu būt problemātiska, maksimālais atļautais ātrums dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā varētu būt 70 km/h, ierobežojumu 50 km/h nosakot vietām, kur vienā vai otrā pusē autoceļam, līdz 300 m attālumā no tā atrodas bioloģiski vērtīgi meži (meža biotopi, īpaši izdalīti meža iecirkņi u.tml.).

3. Ja atzinumu sniedz par vairākām biotopu grupām, sugām vai sugu grupām, to aprakstu un izvērtējumu atbilstoši šo noteikumu 2.7., 2.8., 2.10. un 2.11.apakšpunktam sniedz atsevišķi par katru biotopu grupu, sugu vai sugu grupu.

Atzinumā tiek izvērtēta autoceļa P4 posma no 33,8 līdz 39,8 km *Natura 2000* teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari” asfaltēšanas ietekme uz dabas lieguma ornitofaunu.

4. Atzinumam pievieno kartoshēmu ar norādītām koordinātām, ja iespējams, – arī kartes un fotogrāfijas.

Kartogrāfiskais materiāls un fotogrāfijas ir iekļautas atzinuma saturā.

5. Atzinumā var ietvert papildu informāciju, ko eksperts atbilstoši savai izglītībai un profesionālajai pieredzei, kā arī iegūtajam sertifikātam sugu un biotopu aizsardzības jomā uzskata par nepieciešamu.

Visa informācija un tās analīze, kā arī secinājumi ietverti atzinuma saturā.

23.10.2020.

Rolands Lebuss

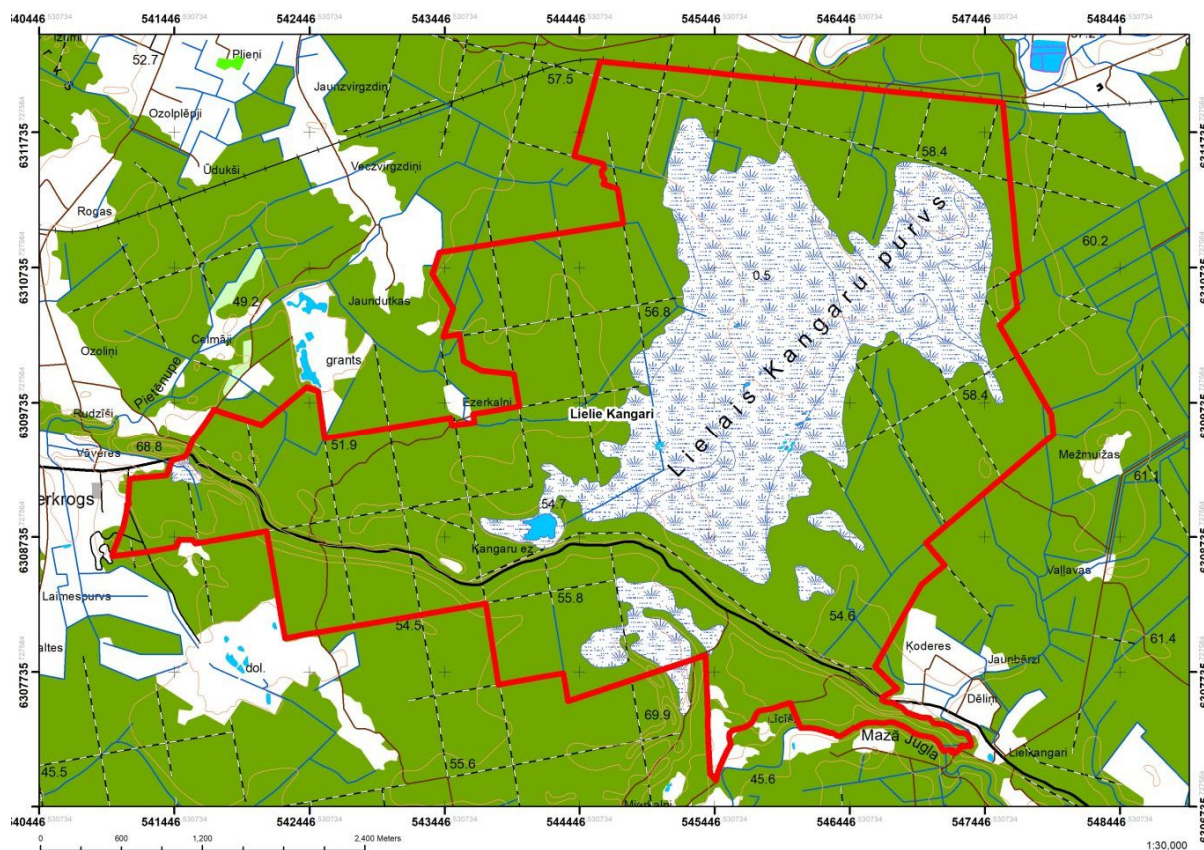
tālr.: 29489097

e-pasts: rolands.lebuss@lob.lv

Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

⁶ Legagneux P, Ducatez S. 2013 European birds adjust their flight initiation distance to road speed limits. *Biol Lett* 9: 20130417. <http://dx.doi.org/10.1098/rsbl.2013.0417>

PIELIKUMS



1. attēls. Autoceļa P4 posms no 33,8 līdz 39,8 km Natura 2000 teritorijā dabas liegumā „Lielie Kangari”.



2. – 3. attēls. Tiešā autoceļa tuvumā daudzviet aug veci koki, kas var būt pievilcīgi putniem. Šādās vietās vēlams ieviest satiksmes ātruma ierobežojumus.



4. – 5. attēls. Uz nogāzēm un autoceļa malā atrodamā mirusī koksne un kalstošie koki ir ar dzeņveidīgo putnu darbības pēdām.



6. – 7. attēls. Izvērtējamās teritorijas apsekošanas laikā novērota salīdzinoši intensīva autotransporta kustība tajā.

Nozares eksperte
Sandra Ikauniece
(sert.Nr.044)

Sugu un biotopu eksperta atzinums

Par aizsargājamiem meža biotopiem dabas liegumā “Lielie Kangari” autoceļa P4 Rīga-Ērgļi rekonstruējamajā posmā no 35,7 km līdz 41,7 km Ogres un Ropažu novadā.

Apsekotā teritorija: autoceļa P4 Rīga-Ērgļi rekonstruējamā ceļa posma apkārtnē no 35,7 km līdz 41,7 km (6 km kopgarums); visu minēto teritoriju gar autoceļu klāj meži.

Teritorijas statuss: dabas liegums “Lielie Kangari”, ietverts Eiropas Savienības īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklā *Natura 2000*.

Atzinuma sniegšanas mērķis: atzinums sagatavots 2020. gada 24. aprīlī uzsāktā autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves ceļa posmā 33,821 – 42,935 km ietekmes uz Eiropas Savienības (turpmāk tekstā - ES) nozīmes *Natura 2000* tīkla īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – dabas liegumu „Lielie Kangari” – novērtējuma sabiedriskā apspriešanas ietvaros.

Ietekmes uz vidi vērtēšanas process un pārbūves plānošana uzsākta jau iepriekšējos gados. Sākotnēji novērtējums prasīts ar Vides pārraudzības valsts biroja lēmumu (VPVB) Nr.3-n Rīgā 2011.gada 12.augustā, nosacījumi tam izdoti 2015.gada 5.oktobrī. Ietekmes uz vidi novērtējums četrām rekonstrukcijas alternatīvām tika pabeigts 2013.gada 22.novembrī ar VPVB atzinumu, ka tām visām ir nepieļaujami būtiska nelabvēlīga ietekme.

2019. gadā atkārtoti tika uzsākts ietekmes uz vidi novērtējums divām jaunām alternatīvām, novēršot iepriekš konstatētos nelabvēlīgās ietekmes faktorus, un patlaban ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums ir sagatavots sabiedriskajai apspriešanai.

Apsekošanas datums un laiks: 09.maijs, 2020.gads; no plkst. 12.00 līdz 18.30.

Laika apstākļi: nedaudz mākoņains, gaisa temperatūra +18° C.

Izpētes metodes: Apsekošana. Tā kā teritorijā Dabas aizsardzības pārvaldes realizētā ES Kohēzijas fonda projekta *Priekšnosacījumu izveide labākai bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un ekosistēmu aizsardzībai Latvijā* jeb *Dabas skaitīšana* projekta ietvaros ir veikta ES nozīmes aizsargājamo biotopu inventarizācija 2017.gadā, tad aizsargājamo meža biotopu atkārtota kartēšana nav veikta. Informācija par kartēšanas rezultātiem un konstatētajiem aizsargājamiem biotopiem un sugām pieejama dabas datu sistēmā OZOLS.

Izmantotā informācija un literatūra: Analīze balstīta uz pieejamo literatūru un metodiku attiecībā uz mežu ekoloģisko izvērtēšanu: Interpretation manual of European Union habitats. EC, 2013.; Auniņš A. (red.) Eiropas Savienības aizsargājami biotopi Latvijā. Noteikšanas rokasgrāmata. (2. papildināts izdevums, 2013.); ar Vides ministra 2010.gada 15.marta rīkojumu Nr.93 apstiprinātā noteikšanas metodika „Eiropas Savienības aizsargājami biotopi Latvijā”, kā arī Vides un reģionālās attīstības ministrijas 2016.gada 22.jūlija rīkojums Nr.188 “Par Eiropas Savienības nozīmes biotopu izplatības un kvalitātes apzināšanas un darbu organizācijas metodikas apstiprināšanu”; Ek T., Suško U., Auziņš R. Mežaudžu atslēgas biotopu inventarizācija. Metodika. VMD, 2002. Papildus informācijai izmantota informācija no dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plāna (2007.-2017.gadam).

Tāpat izmantota informācija par ietekmes uz vidi novērtējumu VAS „Latvijas Valsts ceļi” mājas lapā <https://lvceli.lv/apsriesana/#kangarkalni>, t.sk. pielikumi ar informāciju par konstatētajiem biotopiem un sugām, kā arī ietekmes uz vidi ziņojums, turpmāk (tekstā - IVN ziņojums)

Biotopu izvērtējumam izmantota informācija no ziņojuma Eiropas Komisijai par biotopu un sugu aizsardzības stāvokli Latvijā (2013.-2018.gada periods).

http://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=lv/eu/art17/envxwalvg/LV_habitats_reports-20190829-115432.xml&conv=589&source=remote)

Biotopu platības dabas liegumā no aktuālās informācijas *Natura 2000* standarta datu formas <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=LV0513400&release=10#6>.

Vispārīgs pētāmās teritorijas raksturojums.

Paredzamā autoceļa rekonstrukcijas teritorija dabas liegumā atrodas Viduslatvijas nolaidenumā uz Lielo Kangaru osu grēdas kores, aizņemot izteiksmīgāko daļu no kopumā 26 km garās osu grēdas. Osi veidojušies pēdējā apledojuuma beigās, un to patreizējais izskats izveidojies pēc pārsedzošā un ierobežojošā ledus izkuššanas un nestabilo nogāžu stabilizēšanās, tām nobrūkot un apaugot ar veģetāciju. Grēdas absolūtais augstums sasniedz 78-79 m vjl., relatīvais līdz 27 m, nogāzu slīpums līdz 30 grādiem.


Dabas liegums ir dibināts 1957.gadā 639 ha platībā, ietverot dabas aizsardzības objektu sarakstā visizteiksmīgāko Lielo Kangaru posmu. Šajā dabas kompleksā floras daudzveidība ir cieši saistīta ar ģeoloģisko izcelsmi. 1977.gadā nedaudz lielākā platībā tas noteikts kā kompleksais dabas liegums, bet teritorija nozīmīgi paplašināta 2004.gadā, ietverot daudzveidīgākas ekosistēmas.

Dabas lieguma 2007.gadā izstrādāts dabas aizsardzības plāns laika periodam no 2007. līdz 2017.gadam. 2018.gadā saskaņā ar Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra K.Gerhada 2018. gada 30. janvāra rīkojumu Nr.1-2/18 „Par dabas aizsardzības plānu darbības termiņa pagarināšanu” dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plāna darbības termiņš pagarināts līdz 2022. gada 31. decembrim.

Dabas aizsardzības plānā izvirzīts mērķis saglabāt neizmainītu Latvijas lielākās osu grēdas – Lielo Kangaru – reljefu ar tā vizuāli augstvērtīgajām ainavām, teritorijas aizsargājamus biotopus, kā arī dzīvotspējīgas reto un aizsargājamo sugu populācijas.

Apsekošanas un informācijas analīzes rezultāti.

Intensīva mežsaimnieciskā darbība dabas lieguma valsts mežos nav veikta ilgu gadus, īpaši osu grēdas teritorijā. To noteica teritorijai jau 1957.gadā piešķirtais aizsardzības statuss un izteiktais reljefs, kas apgrūtina mežsaimniecisko darbību.

	<p>Esošais grantētais ceļš virzās pa osa grēdas augšējo daļu. Ceļa joslai nav ceļmalas grāvju un mežmalas joslu, tā segums tieši robežojas ar mežu, un lielākajā ceļa posma daļā mežs atrodas izteiktā reljefa kritumā (1.attēls). Tāpat ceļu ieskauj blīvs koku un krūmu apaugums. E.Grolle slēdzienā 2012.gadā norādījusi, ka tur, kur osa grēdas virsma ir platāka, starp ceļa segumu un mežu ir josla ar pļāvām un mežmalām tipisku augāju, bet 2017.gada <i>Dabas skaitīšanas</i> datos informācija par nemeža biotopiem teritorijā nav fiksēta.</p>
1.attēls. Ceļš dabas liegumā “Lielie Kangari”.	


Ceļam pieguļošajās teritorijās fiksēti 3 veidu ES nozīmes aizsargājami meža biotopi – visplašāk pārstāvēts biotops “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām” (kods 9060), vairākos meža nogabalos ir biotops “Veci vai dabiski boreāli meži” (prioritāri aizsargājams biotops, kods 9010*) un “Nogāžu un gravu meži” (Prioritāri aizsargājams biotops, kods 9180*), atsevišķos poligonos konstatēti biotopi “Lakstaugiem bagāti egļu meži” (kods 9050) un “Purvaini meži” (prioritāri aizsargājams biotops, kods 91D0*).

Biotops “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām” ir viena no dabas lieguma īpašajām iezīmēm, tas pārstāvēts gandrīz tikai gar autoceļa malu uz osa nogāzēm, tāpēc šī zona prasa īpašu uzmanību. Biotopa platība dabas liegumā 45,86 ha, laba reprezentativitāte un esošais aizsardzības stāvoklis. Tas veido gandrīz 3% (2,82%) no kopējās biotopu platības valstī.

“Skujkoku meži uz osveida reljefa formām” ir viens no retākajiem aizsargājamajiem meža biotopu veidiem Latvijā. Biotopa esamību nosaka attiecīgo reljefa formu izplatība valstī – galvenais kritērijs, nosakot biotopu, ir reljefa ģenēze un forma, un augu sabiedrību komplekss ir tieši atkarīgs no reljefa (t.sk. ekspozīcijas un slīpuma) un augsnes cilmieža. Tajā pašā laikā ne uz visiem osiem un osveida reljefa formām ir sastopams šis biotops.

Biotopa izplatība valstī tiek vērtēta 16,26 km², tā aizsardzības stāvoklis novērtēts kā slikts ar tendenci pasliktināties (2013.-2018.gada ziņojums). Negatīvā ziņa attiecībā uz aizsardzības stāvokli ir tāda, ka sešu gadu periodā 1,4% no iepriekš zināmajām biotopa teritorijām vairs nav sastopamas mežaudzes, līdz ar to vērtēts, ka biotopa tur vairs nav, bet, tā kā pati ģeoloģiskā formācija nav iznīcināta, pēc ilga laika pastāv iespēja biotopam atjaunoties. Tikai 5% biotopam ir

labā kvalitāte, bet 95% biotopa kvalitāte ir zema un vidēja, t.sk. vairāk kā 25% ir zema kvalitāte. Būtiskākais negatīvais faktors aizsargājamās dabas teritorijās ir eutrofikācija un tai sekojošās veģetācijas izmaiņas, bet ārpus aizsargājamām teritorijām mežaudzes nociršana kailcirtē un grants ieguve. Ceļu būvniecība vērtēta kā vidēji nozīmīga negatīva ietekme.

	<p>Biotopu veido sausieņu skujkoku meža veģetācijas komplekss, kokaudzē parasti dominē parastā priede <i>Pinus sylvestris</i>, piemistrojumā parastā egle <i>Picea abies</i> un kārpainais bērzs <i>Betula pendula</i>, vietām diezgan daudz sastopama arī parastā apse <i>Populus tremula</i>. Augu sabiedrības atkarībā no grēdas novietojuma pret debess pusēm var atšķirties, vairāk izgaismotajā dienvidu ekspozīcijā dominējot sausāku meža tipu un biotopam raksturīgāku sugu augiem (2.attēls).</p>
<p>2.attēls. Osa dienvidu nogāze.</p>	

Biotopa raksturojošo sugu sastopamība ir nevienmērīga, taču augsnes un reljefa apstākļi visur ir atbilstoši biotopa minimālajiem kvalitātes kritērijiem. Kvalitāte kopumā biotopu poligonos dabas liegumā vērtēta vidēja un laba, ar zemu kvalitāti novērtēts tikai viens biotopa poligons. Tas atšķiras no kopējā stāvokļa valstī, akcentējot šīs vietas nozīmīgumu biotopa saglabāšanai valsts mērogā. Lielā mērā šādu vērtējumu ir ietekmējusi biotopu strukturālā daudzveidība, veco koku un mirušās koksnes klātbūtne, pateicoties ilgstošai mežsaimnieciskās darbības neesamībai osa nogāzēs.

	<p>Biotopa labvēlīgu aizsardzības stāvokli raksturo gan tipiskais sugu sastāvs, gan ilglaicīga dabisko struktūras elementu klātbūtne. Pateicoties tam, ka ilgstoši nav notikušas mežsaimnieciskās aktivitātes, lielā daļā ceļam uz nogāzēm pieguļošajos meža biotopos ir sastopams liels skaits bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgu dabisku struktūru – bioloģiski veci koki, lielāku dimensiju sausokņi un kritālas (3.attēls).</p>
<p>3.attēls. Vecas apses un to kritālas uz nogāzes.</p>	

Eutrofikācijas radītās izmaiņas biotopa veģetācijā, kas ilgtermiņā negatīvi ietekmē biotopa kvalitāti, dabas liegumā ir tik pat aktuālās kā citās vietās Latvijā. Lai gan varētu domāt, ka ceļa

putekļi bagātina biotopus, veicina aizaugšanu ar lapu kokiem un rezultātā izmainās dabīgā biocenoze un tiek apdraudētas vairākas specifiskas sugas, kam nepieciešami izgaismoti biotopi, tomēr līdzīga eitrofikācija un izmaiņas šajos biotopos vērojamas arī vietās, kurās nav putekļu piesārņojums. Specifiski biotopu apsaimniekošanas pasākumi, kas uzlabotu biotopu stāvokli, Latvijā nepieciešami daudzās vietās.

Biotops “Veci vai dabiski boreāli meži” konstatēts 3 meža nogabalos ceļam pieguļošajās nogāzēs. Visos gadījumos tās ir osa ziemeļu nogāzes, kas mazāk pakļautas saule ekspozīcijai, un tajās intensīvāk risinās eitrofikācijas procesi, kokaudzē gan pirmajā stāvā, gan otrajā un paaugā dominē egles, piemistrojumā apses un platlapju koku sugas, veģetācijā praktiski nav sastopamas osiem specifiskās sugas, ir vairāk zaļšūnu un sīkkrūmu. Biotopa platība dabas liegumā 245,48 ha, kas ir ~ 0,4% no platībām valstī.

Biotopam pieskaita vecus, bioloģiski daudzveidīgus mežus ar daudzveidīgu dabisko struktūru apjomu – te sastopami dažādu dimensiju sausokņi un kritālas dažādās sadalīšanās pakāpēs, bioloģiski veci koki ar koksnes sēnēm (piepēm), raksturīga dažādvecuma kokaudze, atvērumi vainaga klājā, konstatējamas izteiktas dzeņu darbības pēdas. Biotops valstī sastopams relatīvi bieži, tomēr nelielās platībās un fragmentēts, jo lielāko daļu no mūsdienu pieaugušajiem mežiem ir ietekmējis cilvēks.

Ceļam pieguļošajos biotopu poligonos biotopu kvalitāte vērtēta kā laba un izcila, pateicoties lielajam dabisko struktūras elementu daudzumam tajos.

Biotops “Lakstaugiem bagāti egļu meži” labā kvalitātē uz osa nogāzes konstatēts vienā meža nogabalā, mežaudzē dominē egles, piemistrojumā parastās liepas *Tilia cordata*. Zemesdzies veģetācijā sastopama virkne nemorāliem mežiem raksturīgo sugu un papardes, raksturīga liela sugu daudzveidība, kā arī lielākā apjomā ir dabiskiem mežiem raksturīgās struktūras, īpaši mirusī koksne, atbilst potenciāla dabiska meža biotopa kvalitātes kritērijiem. Tā kā biotopa nosacījumiem var atbilst arī zemākas strukturālās kvalitātes mežaudzes un 2015.-2018. periodā, kopš biotops tiek fiksēts, ir vērtēts, ka tikai ~ 30% biotopa platības ir labā kvalitātē, tad šī teritorija ir nozīmīga dabas lieguma bioloģiskajai daudzveidībai.

Biotops “Nogāžu un gravu meži” konstatēts trīs poligonos uz osa ziemeļu nogāzes. Biotopa būtiskākā iezīme ir tā novietojums – biotops sastopams uz nogāzēm upju ielejas un sāngravās, kā arī augstienēs uz pauguru nogāzēm. Uz osu nogāzēm tas veidojas eitrofikācijas rezultātā palielinoties platlapju koku sugu piemistrojumam un izmainoties veģetācijai, kurā sāk dominēt nemorāliem mežiem raksturīgās sugas. Kokaudzē un paaugā dominē platlapju koku sugas – parastā liepa, parastā kļava *Acer platanoides*, arī parastais osis *Fraxinus excelsior* un parastā goba *Ulmus glabra*, sastopami atsevišķi ozoli *Quercus rubra*. Biotopa kvalitāte ceļam pieguļošajos poligonos vērtēta kā laba un izcila, konstatēts liels daudzums dabiskiem mežiem raksturīgu struktūru un vairākas dabisko mežu indikatorsugas.

Biotopa kopējais aizsardzības stāvoklis vērtēts kā negatīvs ar neskaidrām nākotnes izredzēm, biotopa platība vērtēta starp 56 km² un 65 km². Valstī kopumā dominē vidējas kvalitātes biotopi,

tāpēc kvalitatīvi augstvērtīgām teritorijām kā biotopiem dabas liegumā ir liela nozīme. Dabas liegumā biotops konstatēts 8,34 ha, kas ir ~ 0,14 % no valstī sastopamā biotopa platības.

Secinājumi un rekomendācijas.

Paredzētajai darbībai tiek izvirzītas divas alternatīvas. Atbilstoši ceļa kategorijai un funkcijai ceļam tiek piemērots normālprofils NP 9.5 ar asfalta platumu 6,5 m un nomales platumu 1,5 m. Kā drošības veids gājējiem un velosipēdistiem būtu ar saistvielām saistītu segumu nostiprinātas nomales, ceļa nomale ir 1.5 m un paplašināt to nav iespējams. Barjeru lietojums no velosatiksmes ērtības un drošības viedokļa ir neviennozīmīgs, argumenti minēti IVN ziņojumā (28.lp).

1.alternatīva – pirmais variants paredz pieļaut posmus ar samazinātu atļauto braukšanas ātrumu. Saglabājot esošo situāciju, projekta risinājumi minimāli skar apkārt esošos aizsargājamus biotopus. Vietās, kur tomēr nepieciešams paplašināt esošo zemes klātni, ir paredzēts uzbūvēt atbalsta sienas vai veikt citus nogāžu stiprināšanas pasākumus, neskarot biotopus ārpus ceļa nodalījuma joslas. Ceļa trase iekļaujas esošajā ceļa nodalījuma joslā.

2.alternatīva - otrs variants izstrādāts ar mērķi nodrošināt 90 km/h lielu braukšanās ātrumu šajā ceļa posmā. Lai to nodrošinātu, ceļa plāna elementi ir mainīti, kā rezultātā ceļa trase vairākos posmos neiekļaujas ceļa nodalījuma joslā. Iespēju robežās paredzēti atsevišķi nogāžu stiprināšanas pasākumi. Šim variantam būtu zināma ietekme uz biotopiem, jo autoceļš tiek taisnots arī dabas liegumā.

IVN ziņojuma 5.6.tabulā abām alternatīvām sniegts salīdzinājums par apjomiem, kādos, veicot plānotos darbus, tiks iznīcināti īpaši aizsargājami biotopi:

1.alternatīvas gadījumā tie ir 35,56 m² “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām” un 72,63 m² “Nogāžu un gravu meži” (kopā ~ 108 m²);

2.alternatīvas gadījumā tie ir 33420 m² (kreisā mala 24550 m² un labā mala 8870 m²), ieverot gan biotopu “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām” (24850 m²), gan citus biotopus kā “Veci vai dabisku boreāli meži” (1242 m²), “Nogāžu un gravu meži” (7246 m²) un pat “Purvaini meži” (82 m²).

Kā jau iepriekš minēts, dabas liegumā ceļa trasei pieguļošajās mežaudzēs konstatēti Latvijas mērogā ļoti kvalitatīvi biotopi, to aizsardzība un saglabāšana, īpaši attiecībā uz biotopu “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām”, ir ļoti būtiska biotopa kopējam aizsardzības stāvoklim valstī. Tā kā visu mežu biotopu aizsardzības stāvoklis ir nelabvēlīgs ar tendenci pasliktināties, to aizsardzībai izveidotās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas primāri ir vietas, kurās maksimāli jānodrošina biotopu saglabāšana un aizsardzība.

2.alternatīvas realizēšana paredz dabas liegumā iznīcināt nozīmīgu biotopa platību – kopā 33420 m² (jeb 3,342 ha). Tai skaitā iznīcināt 2,4851 ha biotopu “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām”. Tā ir ļoti nozīmīga platība, ņemot vērā, ka šis ir viens no retākajiem meža biotopu veidiem Latvijā. Dabas liegumā, salīdzinoši ar kopējo situāciju valstī, lielākā skaitā sastopami labas kvalitātes biotopi, tāpēc 2.alternatīva nav atbalstāma.

1.alternatīvas realizēšana arī paredz biotopa iznīcināšanu, bet salīdzinoši daudzkārt mazākos apjomos.

Sagatavojot precīzu topogrāfisko karti, uz kuras atliktas biotopu robežas un ar ceļa rekonstrukciju saistītās darbības, var precīzi aprēķināt zaudēto biotopa platību. Tajā pašā laikā jāpatur prātā, ka biotopu kartēšanas procesā to robežas netiek atliktas ar topogrāfisku precizitāti. Konkrētajā situācijā biotops “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām” vairumā gadījumu sākas tur, kur sākas dabiskā veģetācija un koku vai krūmu apaugums blakus ceļa klātnei, īpaši, ja ceļa klātne robežojas ar nogāzi, tāpēc biotops iespējams arī ceļa nodalījuma joslā.

Realizējot projektu, arī 1.alternatīvas gadījumā jāapzinās, ka reālā dabā iznīcinātā biotopa platība būs lielāka nekā patreiz aprēķinātā, un atrašanās ceļa nodalījuma joslā atbilstoši normatīvajiem aktiem nepadara šo eksistējošo dabisko ekosistēmu par neesošu.

LR Likuma “Par autoceļiem” 24.pants 3.punkts nosaka, ka veicot būvniecības, rekonstrukcijas un uzturēšanas darbus ceļu zemes nodalījuma joslā, pēc iespējas tiek saglabāta vides daudzveidība. 1.alternatīvas realizācija iespējama, strikti ievērojot nosacījumu iekļauties jau esošās ceļa trases robežās un pieņemot situāciju, ka būvniecības procesā tiek iznīcināti 108 m² īpaši aizsargājamu meža biotopu, kā arī ievērojot sekojošus ieteikumus:

- dabas lieguma teritorijā ieteikums iespēju robežās ceļa nodalījuma joslu ārpus asfaltētā seguma klātnes saglabāt bez mākslīgiem pārveidojumiem;
- īpaši būtisks ir nosacījums granti nenosegt ar ievestas augsnes kārtu un sēt zālāju sēklas – tas var veicināt dabiskajiem biotopiem netipisku vai invazīvu sugu ienešanu dabiskajās ekosistēmās un, ņemot vērā jau esošo dabiskās veģetācijas trauslumu biotopos “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām”, šāds risks nav pieļaujams;
- nogāzēs izmantot sieta pinumu, lai var uzdīgt savvaļas augu sēklas.

Ņemot vērā to, ka teritoriju kopš 2012.gada ir apmeklējuši vairāki biotopu un sugu eksperti, kā arī ir veikta ES nozīmes aizsargājamo biotopu apzināšana 2019.gadā, kuras ietvaros tiek atzīmētas arī aizsargājamo sugu atradnes, papildus jau zināmo atradņu apsekošanai un izvērtēšana 2020.gadā nav veikta. Ietekmes vērtēšanai uz aizsargājamām augu, sūnu un ķērpju sugām izmantota esoša informācija, kas no iepriekšējiem apsekojumiem un dabas datu sistēmas OZOLS ir apkopota 2020.gadā sagatavotā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma 6.1 un 6.2 pielikumos (Biotopu savietotie plāni).

1.pielikumā vairākām aizsargājamām sugām (parastais plaušķērpis *Lobaria pulmonaria*, košā zeltspore *Hapalopilus croceus*) augtene ir koki, kuri atzīmēt kā saglabājami ceļa būves darbos – tos saglabājot, tiks nodrošināta sugas saglabāšana.

Ceļa apkārtņē konstatētās aizsargājamās augu sugas zāļlapu smiltenīte *Arenaria stenophylla*, smiltāja esparsete *Onobrychis arenaria*, Ruiša pūķgalve *Dracocephalum ruyschiana*, sirdsvieda

divlape *Listera cordata*, meža silpurene *Pulsatilla patens* atrodas attālāk no ceļa, to atradnes nav ceļa nodalījuma joslā. 1.varianta realizācijā sugu atradnes nav pakļautais iznīcināšanai.

2.pielikumā atzīmēts meža vizbulis (*Anemone sylvatica*) (ierakstīts Latvijas Sarkanajā grāmatā komerciāli apdraudēto sugu kategorijā), 5 eksemplāri, ceļa nodalījuma joslas robežā ar mežu. Ieteicams sugas atradni pirms darbu uzsākšanas dabā atzīmēt un gadījumā, ja darbu veikšana saistīta ar vietas pārveidošanu, augus izrakt un pārstādīt attālāk no ceļa līdzīgos augšanas apstākļos.

Atzinums sagatavots uz 8 (astoņām) lapām.

Speciāli kartogrāfiskie pielikumi nav gatavoti, slēdzienu ilustrē IVN ziņojuma 6.1. un 6.2.pielikumi (biotopu savietotie plāni), kuru pievienošana šim slēdzienam nav atzīta par lietderīgu.

03.06.2020.

Sandra Ikauniece

eksperte par vaskulārajiem augiem, sūnām,
ķērpjiem, mežiem un virsājiem, purviem.



(Sertifikāta Nr.044, izdots 03.12.2010.) Sertifikāts izsniegts saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumiem Nr.267 „Sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu sertificēšanas un darbības uzraudzības kārtība”.

11. pielikums

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma no km 35,7 – 45,0 ar grants segumu pārbūves uz asfalta segumu kā vienīgās alternatīvas pamatojums, LVC, 2014

**Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi
posma no km 35,7 – 45,0 ar grants segumu
rekonstrukcijas uz asfalta segumu
kā vienīgās alternatīvas
PAMATOJUMS**

**Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi”
Rīga, 2014.gads**



SATURS

I. Par dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānu	3.lpp
II. Par reģionālo autoceļu P4 Rīga – Ērgļi	3.lpp
III. Vides biroja atzinums	4.lpp
IV. SM par vienīgo risinājumu	5.lpp
V. Par jau realizētajiem projektiem	8.lpp
VI. Sabiedrības ieteikto alternatīvo risinājumu izvērtējums	10.lpp
VII. Galvenie fakti	13.lpp
VIII. Galvenais secinājums	14.lpp

Pielikumā shēma - Reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi attīstība 2002. – 2020.gads

I. Par dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānu.

Dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorija atrodas Rīgas rajona Ropažu novadā un Ogres rajona Suntažu pagastā, plāns izstrādāts laikposmam no 2007. gada līdz 2017.gadam. Dabas aizsardzības plāns apstiprināts ar Vides ministrijas rīkojumu Nr.72 (06.02.2007.).

Satiksmes ministrijas (SM) viedoklis

Izveidojot Dabas liegumu saistošs ir likuma **Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām uzdevums:** *savienot valsts, starptautiskās, reģionālās un privātās intereses īpaši aizsargājamo dabas teritoriju izveidošanā, saglabāšanā, uzturēšanā un aizsardzībā. [1.panta 4) punkts].*

Šis uzdevums nav ievērots izstrādājot dabas lieguma „Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānu, tas nav dalīts funkcionālajās zonās! Lieguma teritorijā ir iekļauts valsts reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi, neievērojot likumu Par autoceļiem (*spēkā no 02.04.1992.*) un Aizsargjoslu likumu (*spēkā no 11.03.1997.*).

Tas ir pretrunā arī ar likuma Par īpaši aizsargājamām teritorijām 19.panta punktu (5) *Aizsargājamo teritoriju funkcionālās zonas nosaka, ņemot vērā īpaši aizsargājamo sugu un biotopu labvēlīga aizsardzības statusa nodrošināšanas vajadzības, kā arī līdzšinējo saimniecisko darbību un tās ietekmi. Ir nepārprotami skaidrs, ka uz grants ceļa nevar augt nekādi augi, tai skaitā aizsargājamie un tieši tāpēc ir šāda likuma norma.*

Dabas liegumam „Lielie Kangari” nav izstrādāti individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, līdz ar to spēkā ir Ministru kabineta Noteikumi Nr.264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”.

Noteikumos pat dabas rezervātu stingrā režīma zonā aizliegtajām darbībām ir izņēmumi.

*„8. Dabas rezervāta stingrā režīma zonā ir aizliegta uzturēšanās un pārvietošanās, kā arī saimnieciskā un cita veida darbība, **izņemot šādas darbības:***

8.3. būvju un infrastruktūras objektu uzturēšana, kā arī renovācija būvniecību regulējošajos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā;

8.4. ceļu ikdienas un periodiskā uzturēšana;

Kā arī

8.5. ar Dabas aizsardzības pārvaldes rakstisku atļauju:

8.5.4. ceļu rekonstrukcija.”

Saistībā ar aizliegumiem Dabas liegumu (kas ir Lielie Kangari) teritorijās ar autoceļiem saistošs punkts ir

„16. Dabas lieguma teritorijā aizliegts:

*16.16. mainīt zemes lietošanas kategoriju, **izņemot:***

16.16.3.5. ceļu (arī sliežu ceļu), inženierkomunikāciju un citu inženierbūvju restaurāciju un rekonstrukciju, ja tiek mainīts trases platums un novietojums;”

II. Par reģionālo autoceļu P4 Rīga - Ērgļi

Latvijas valsts (Satiksmes ministrijas personā) īpašumā ir reģionālais autoceļš P4 ceļa nodalījuma joslas platumā (*Zemesgrāmatu apliecība Ropažu novada zemesgrāmatu nodalījums Nr. 1000 0049 7528, Kadastra numurs: 8084 017 0067 un Suntažu pagasta zemesgrāmatu nodalījums Nr. 1000 0049 7429, Kadastra numurs: 7488 001 0050*). Īpašuma tiesību aprobežojumi saistībā ar dabas liegumu „Lielie Kangari” autoceļam nav noteikti.

Autoceļš P4 Rīga – Ērgļi posmā no km 35,7 līdz 45,0 (Vāverkrogs – Jugla) atrodas Ropažu novada un Ogres novada teritorijā. Ropažu novada un Ogres novada teritorijas plānojumā ir noteikta reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi ekspluatācijas aizsargjosla **60 m** no ceļa ass uz katru pusi.

„Aizsargjoslu likuma” 13.panta pirmajā daļā noteikts, ka aizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem tiek noteiktas, lai samazinātu ielu, autoceļu un dzelzceļu negatīvo ietekmi uz vidi, nodrošinātu transporta maģistrāļu ekspluatāciju un drošību, kā arī izveidotu no apbūves brīvu joslu, kas nepieciešama ielu un autoceļu rekonstrukcijai.

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi sakārtošana, īpaši pēc dzelzceļa līnijas Rīga- Ērgļi slēgšanas 2005.gadā, ir būtiska visa reģiona (Ogres, Ropažu novadu) iedzīvotāju pārvietošanās spēju uzlabošanā un ekonomiskās attīstības veicināšanā un viens no pamatojumiem dzelzceļa līnijas slēgšanai bija valdības solījums iedzīvotājiem šo ceļu pārbūvēt ar asfalta segu. Kaut arī ar kavēšanos laikā, valdība šo solījumu ir izpildījusi par 85%.

Valsts reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi ietilpst a/c maršrutā Rīga – Madona, kas nodrošina reģionālas nozīmes attīstības centra (Madona) savienojumu ar Rīgu.

2007.-2013.gada plānošanas periodā Rīgas un Vidzemes plānošanas reģionu attīstības padomes apstiprinājušas, ka autoceļš P4 Rīga – Ērgļi ir prioritārs reģionu attīstībā un, piesaistot ERAF līdzfinansējumu, tā sakārtošanā investēti aptuveni 16 milj. LVL rekonstruējot kopumā ~42 kilometrus ar grants segu.

Jāatzīmē, ka teritoriju plānojumos šī autoceļa asfaltēšana (grants segas pārbūve par asfalta segu) tika iekļauta tieši pēc iedzīvotāju pieprasījuma, un publiski apspriestie teritorijas plānojumi atspoguļo sabiedrības vēlmi.

Autoceļa P4 Rīga – Ērgļi km 35,70 – 45,00 posmam ir izstrādāts rekonstrukcijas būvprojekts (skiču projekta stadijā, *AS „Ceļuprojekts”, 2013.*) un veikts ietekmes uz vidi novērtējums (*„Eirokonsultants”, 2013.*). Lēmums par ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma procedūras piemērošanu pieņemts 2011.gada 12.augustā. Seši kilometri (35,7 km - 41,7 km) no rekonstruējamā posma virzās caur dabas liegumu un Natura 2000 teritoriju “Lielie Kangari”. Gandrīz visa dabas lieguma šķērsojuma posmā autoceļa P4 rekonstrukcija ir iespējama esošās ceļu zemes nodalījuma joslas robežās, veicot tikai nelielus plāna līkņu novietojuma precizējumus un padarot garenprofila līniju „plūdenāku”, tādējādi uzlabojot ceļa trases pārredzamību. Plānots, ka realizējot optimālāko trases risinājuma variantu (4.variantu), ceļa izbūvei papildus būtu nepieciešami 0,1571 ha, jeb 0,02% no kopējās dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijas. (No IVN)

Projekta autoru piedāvātais variants realizācijai ir 4.variants pa esošā ceļa zemes nodalījuma joslu, kur tiek nodrošināts braukšanas ātrums 70km/h (ierobežotos apstākļos 50km/h. Realizējot 4. variantu, praktiski tiek saglabāts viens no augstākajiem un ainaviski izteiksmīgākajiem reljefa pacēlumiem osu vaļņa korē.

PS. Ceļa zemes nodalījuma josla ir paredzēta autoceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai (likuma par autoceļiem 27.¹ pants).

III. Vides biroja atzinums

Ir saņemts Vides pārraudzības valsts biroja **Atzinums Nr.3 par autoceļa P4 Rīga - Ērgļi rekonstrukcijas posmā no km 35,7 - 45,0 (Vāverkrogs - Jugla) ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari” - novērtējuma ziņojumu.** (Izdots 2013.gada 22.novembrī, derīgs līdz 2016.gada 22.novembrim.)

„Pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10)daļu, Vides pārraudzības valsts birojs ir noteicis sekojošus obligātos nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

Paredzētā darbība - autoceļa P4 (Rīga - Ērgļi) posma no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs - Jugla) rekonstrukcija Suntažu pagastā, Ogres novadā (kadastra Nr.74880010050) un Ropažu novadā (kadastra Nr.80840170067), daļā, kas šķērso Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas

teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari” (B LV0513400) - nav pieļaujama Ziņojumā norādītajā 1., 2. un 3.variantā, bet 4.variantā **ir pieļaujama vienīgi likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļā noteiktajā gadījumā, ja par to atbilstošu lēmumu, saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (6)daļu pieņem Latvijas Republikas Ministru kabinets, pretējā gadījumā darbība nav pieļaujama.”**

2013.gada 16.decembrī VAS „Latvijas Valsts ceļi” Centra reģiona Tehniskās komisijas sanāksmē tika apstiprināts „autoceļa P4 Rīga – Ērgļi km 35,70 – 45,00 izstrādātā būvprojekta (skiču projekta stadijā) 4.trases variants.

Vides pārraudzības valsts biroja (VPVB) Atzinumā par novērtējuma ziņojumu ir norādīts secinājums (42.lpp):

„Konkrētajā gadījumā secināms, ka atbilstoši Ziņojumam paredzētā darbība neietekmē prioritāri aizsargājamās Eiropas nozīmes biotopus, tādējādi darbības pieļaujamība ir vērtējama likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļas tvērumā, proti, vai tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai.

7. Vērtējot Ziņojumu likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļas tvērumā, no Ziņojuma būtu jāsecina, ka, pirmkārt, paredzētā darbība ir vienīgais risinājums, un, otrkārt, tas nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko, apmierināšanai.

Lai izdarītu secinājumus par to, ka paredzētā darbība ir vienīgais risinājums, vispirms būtu izsveramas alternatīvas, tai skaitā, ne tikai konkrētā ceļa posma rekonstrukcijas alternatīvas, bet arī alternatīvas neveikt šī posma rekonstrukciju, bet izvēlēties risinājumus, kas neskar Natura 2000 teritoriju. Ziņojums satur tikai un vienīgi izvērtējumu attiecībā uz četriem ceļa P4 posma rekonstrukcijas variantiem dabas lieguma “Lielie Kangari” teritorijā, tas nesatur jebkādu citu alternatīvu izvērtējumu, vēl jo vairāk Ziņojumā ir norādīts, ka citas alternatīvas ierosinātājs nevērtēs (sk. Ziņojuma 8.pielikuma 12.lpp. - atbilde uz Vides pārraudzības valsts biroja ierosinājumu vērtēt alternatīvas).

Tādējādi Birojs secina, ka nav iespējams argumentēti konstatēt, ka ierosinātāja paredzētā darbība ir uzskatāma par vienīgo risinājumu, jo pats ierosinātājs ir atteicies sniegt šādu izvērtējumu.”

IV. SM par vienīgo risinājumu

1. Atbilstoši autoceļu tīkla plānošanai tika izvirzīta ceļa posma rekonstrukcijas alternatīva.

2. Alternatīva neveikt šī posma rekonstrukciju vai alternatīvs risinājums, kas neskar Natura 2000 teritoriju, atbilstoši autoceļu tīkla plānošanas sociāli ekonomiskajiem apsvērumiem nekad netika izvirzīts, jo acīmredzot un nepārprotami šādu alternatīvu izvirzīšana nav sociāli un ekonomiski pamatojama.

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija atbilst Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam (LIAS, apstiprināta Saeimā 10.06.2010.).

Autoceļu jomai ir saistošs LIAS Telpiskās attīstības perspektīvai noteiktais pirmais mērķis - radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīves vietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus.

Latvijas telpiskās attīstības perspektīvai kā viens no galvenajiem aspektiem ir noteikta sasniedzamība un mobilitātes iespējas [(266) a)].

LIAS - Iekšējās sasniedzamības uzlabošana

(286) Valsts iekšējās sasniedzamības uzlabošanai, reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku. Jāsamazina brauciena ilgums sabiedriskajā transportā, ceļojot no nacionālas un reģionālas nozīmes centriem uz Rīgu, kā arī jānodrošina iespējas 45 minūšu laikā no jebkuras apdzīvotas vietas nokļūt tuvākajā nacionālas vai reģionālas nozīmes centrā pa līdzenu un satiksmes drošības tehniskajiem līdzekļiem aprīkotu autoceļu, tai skaitā asfaltētu. Lai to panāktu, ir jāuzlabo to autoceļu kvalitāte, kas savieno kādreizējos pagastu administratīvos centrus ar novadu centriem, reģionālas un nacionālas nozīmes centriem.

LIAS - Attīstības virzieni un risinājumi

Transporta infrastruktūras plānošana

(288) Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.

Autoceļu tīkla attīstība

(293) Jānodrošina visu valsts reģionālo autoceļu iekļājums ar melno segumu, kā arī ievērojami jāpalielina ar melno segumu ieklāto valsts un pašvaldību autoceļu īpatsvars, savienojot apdzīvotās vietas lauku teritorijās. Tādējādi tiks sekmēta novadu attīstība un iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanās, garantējot lauku teritoriju iedzīvotājiem nepieciešamās mobilitātes iespējas jebkuros laika apstākļos. Ir jāuzlabo satiksmes drošība un jāsamazina transporta radītā kaitīgā ietekme uz vidi.

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija ir saskaņā ar Eiropas Savienības struktūrfondu plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem.

2007. – 2013.gada perioda plānošana īstenota trīs līmeņos – ar ES līmeņa stratēģijas (Kopienas stratēģiskās pamatnostādnes), dalībvalstu stratēģijas (Valsts stratēģiskais ietvardokuments) un dalībvalstu (Darbības programmu) palīdzību.

Valsts stratēģiskais ietvardokuments 2007. – 2013.gada periodam (LR Finanšu ministrija, Rīga 2007.gads; VSID apstiprināts Ministru kabinetā 23.10. 2007.) izstrādāts atbilstoši Eiropas Savienības Kopienas stratēģiskajām pamatnostādnēm (KSP), kas nosaka nepieciešamību risināt reģionu, pilsētu, un lauku teritoriju specifiskās problēmas kā horizontālo tēmu. KSP arī nosaka galvenos stratēģiskos virzienus teritoriālajai sadarbībai – pārrobežu, starpvalstu un starpreģionu līmeņos. 2005.gada 6.oktobrī Eiropas Savienības Padome apstiprināja Kopienas stratēģiskās pamatnostādnes ekonomiskai, sociālai un teritoriālai kohēzijai 2007. – 2013.gadā.

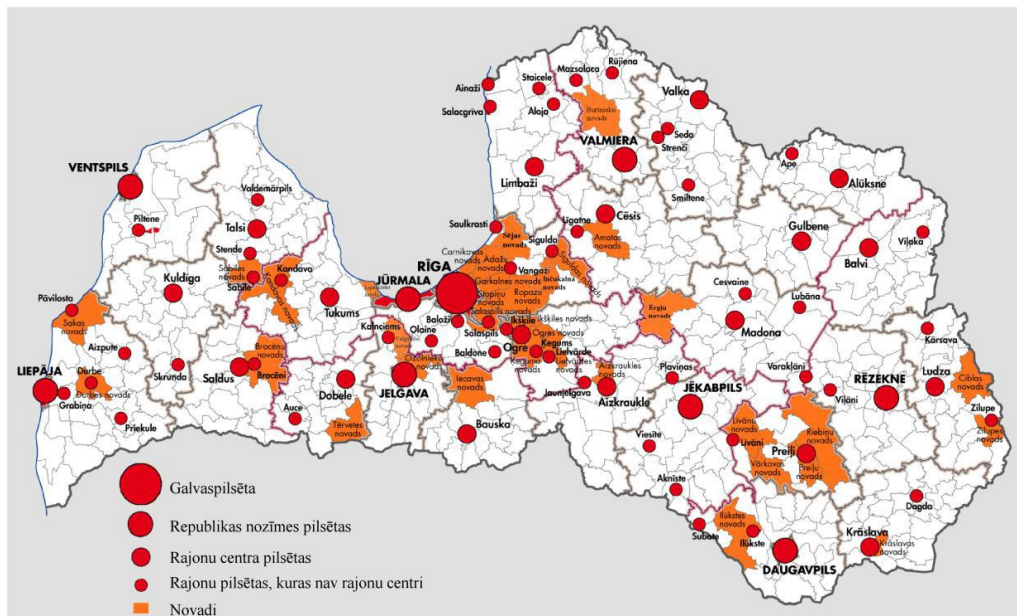
VSID galvenie stratēģiskie pamatprincipi ir pēctecība, stratēģiskā pieeja un daudzgadu plānošana.

VSID ir definēts, ka (173) Latvijā kopumā ir labvēlīgi priekšnoteikumi līdzsvarotai un ilgtspējīgai attīstībai, piemēram, vienmērīgs pilsētu izvietojums valsts teritorijās, kas ir policentriskas valsts attīstības priekšnosacījums, kvalitatīva un nepārblīvēta vide, apmierinošs vietējo dabas resursu stāvoklis, optimāls transporta infrastruktūras izvietojums. Tajā pašā laikā ekonomikas tālāku izaugsmi un teritorijas līdzsvarotu attīstību apdraud infrastruktūras nolietojums vai neatbilstība ekonomikas izaugsmes radītajām kvalitātes prasībām, publisko pakalpojumu zema kvalitāte un ierobežota pieejamība. VSID stratēģija ir vērsta uz to, lai mazinātu risku, ka infrastruktūras un publisko pakalpojumu nepilnības sāk traucēt tautsaimniecības tālāku straujo izaugsmi, ka arī negatīvi ietekmē cilvēku dzīves kvalitāti dažādās valsts teritorijas daļās.

Lai īstenotu VSID stratēģiju un sasniegtu noteiktos mērķus, tika izstrādātas trīs darbības programmas. Kā trešā tika noteikta Eiropas reģionālās attīstības fonda (ERAF) un Kohēzijas fonda (KF) darbības programma (DP) - 3. „Infrastruktūra un pakalpojumi” (LR Finanšu ministrija, Rīga 2007.gads).

1.10. Teritoriju līdzsvarota attīstība (477.) Līdzsvarota un ilgtspējīga valsts un atsevišķu tās teritoriju attīstība ir sasniedzama, veicinot policentrisku (daudzcentru) attīstību. Policentrisks attīstība balstās uz attīstības centru ekonomiskā un sociālā potenciāla izmantošanu un tā paaugstināšanu ar mērķi veidot reģionu attīstības virzītājspēku tīklu. Attīstības centrs ir apdzīvota vieta, kurā ir resursu (tai skaitā cilvēkresursu), sociālo un ekonomisko aktivitāšu un pakalpojumu koncentrācija un kas veicina apkārtējās teritorijas attīstību. Attīstības centru tīklu veidošanās notiek, tiem diferencējoties pēc nozīmes reģiona/nacionālajā apdzīvojamā sistēmā, specializējoties noteiktas ievirzes ekonomiskajā darbībā, aktivizējot dažādu centru savstarpējo sadarbību un saliedējot ap sevi apkārtējās lauku teritorijas.* Atbilstoši minētajam nacionālās un reģionālās nozīmes attīstības centru līmenī ir republikas nozīmes pilsētas un rajonu centri. Savukārt novadu un vietējas nozīmes attīstības centru līmenī ietilpst rajonu pilsētas, novadi, pagasti un ciemi.

(* Nacionālais attīstības plāns 2007.-2013.gadam.)



Pilsētas un novadi. 2007. gada sākums

Attēls Nr. 19: Latvijas pilsētas un novadi

Avots: RAPLM dati 2007.gada sākumā

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija ir saskaņā ar:

- ✓ 3.darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" 3.2.prioritāti „Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana”

Prioritātes mērķis ir panākt dažādu valsts teritorijas daļu labāku fizisku sasniedzamību, kā arī valsts teritorijā dzīvojošo iedzīvotāju piekļuvi pie informācijas un pakalpojumiem, uzlabojot reģionālās nozīmes transporta infrastruktūru, IKT pakalpojumus un IKT infrastruktūru.

- ✓ 3.2.1. Pasākumu „Pieejamības un transporta sistēmas attīstība”

Pasākuma mērķis ir izveidot kvalitatīvu, mūsdienīgu, drošu un ikvienam pieejamu nacionālā un reģionālā transporta infrastruktūru, kas veicinātu satiksmes drošības uzlabošanu un nodrošinātu dažādu sabiedrības grupu sociālās un ekonomiskās vajadzības ilgtermiņā.

- ✓ 3.2.1.1.aktivitāti. Valsts (pirmās šķiras) reģionālo autoceļu maršrutu sakārtošana.

772. Indikatīvais aktivitātes mērķis: Komfortabla un droša satiksme valsts pirmās šķiras autoceļu tīklā, **asfaltējot ceļus ar grants segumu** (t.sk., veicot ceļu posmos ietilpstošo tiltu

rekonstrukciju), kas nodrošina attīstības centru savienojumu vai to savienojumu ar valsts galvenajiem autoceļiem, priekšroku dodot autoceļiem ar lielāku satiksmes intensitāti.

Darbības programmai „Infrastruktūra un pakalpojumi” ir veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums un sagatavots Vides pārskats, par kuru Vides pārraudzības valsts birojs 2007.gada 5.martā izdevis Atzinumu Nr.24. „Par vides pārskatu plānošanas dokumentam „Darbības programma Infrastruktūra un pakalpojumi””.

Vides pārskatā tiek analizēta DP „Infrastruktūra un pakalpojumi” atbilstība izvirzītajiem starptautiskajiem, Eiropas Savienības un nacionālajiem vides aizsardzības politikas mērķiem un kritērijiem, pamatnostādnēm un spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

Darbības programma ir apstiprināta ar Eiropas Kopienas Komisijas lēmumu 2007-XII-10 ar ko pieņem darbības programmu „Infrastruktūra un pakalpojumi” Kopienas palīdzībai no Eiropas Reģionālās attīstības fonda atbilstīgi konverģences mērķim Latvijā, CCI 2007 LV 1 PO 002. Un programmā ir iekļautas šādas prioritāšu ass:

- 1) „Infrastruktūra cilvēku kapitāla nostiprināšanai”;
- 2) „Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana”;
- 3) „Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstība un ilgtspējīga transporta veicināšana”;
- 4) „Kvalitatīvas vides dzīvei un ekonomiskai aktivitātei nodrošināšana”;

Utt.

VSID Vides pārskata kopsavilkumā ir atzīmēts (punktā 4.VSID plānoto darbību ietekme uz teritoriju attīstību): „VSID plānotie pasākumi lielākoties vērsti uz ilgtspējīgas attīstības veicināšanu un vides saglabāšanu. Atsevišķas pasākumu grupas, piemēram, infrastruktūras attīstības projekti, nevar tikt vērtētas viennozīmīgi, jo pastāv risks, ka to realizācija var negatīvi ietekmēt tuvumā esošās dabas vērtības vai aizsargājamās teritorijas. Tomēr, pieņemot, ka šāda veida projekti tiks realizēti veicot ietekmes uz vidi novērtējumu atbilstoši pastāvošajai likumdošanai, kopumā VSID realizācija dos vairāk pozitīvus vides efektus, kā negatīvus.”

V. Par jau realizētajiem projektiem

Reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi: maršruta kopgarums ir 101,4 km, tai skaitā Rīgas pilsētā posms 0,0 – 7,9; valstij piederošā posma garums - 93,5 km.

Pirms maršruta rekonstrukcijas uzsākšanas 67% no valsts autoceļa P4 bija ar grants segumu (62,8 km). 2004.gadā tika pabeigta posma Ķeipene – Taurupe (km 69,1 – 81,0; 11,9km) rekonstrukcija „Lauku autoceļu attīstības programmas 2002. – 2004.gads” ietvaros ar valsts budžeta finansējumu.

ERAF 2007. – 2013.gada programmas ietvaros ir un tiks rekonstruēti kopumā 41,6 kilometri grants seguma posmi. Atlikušie 9,3 km (posms 35,7 – 45,0), kas daļēji ir dabas lieguma Lielie Kangari ietekmes zonā ir pārcelti uz 2014. – 2020.gada plānošanas periodu (tie ir 15% no sākotnējā ceļa posma ar grants segumu un 10% no valsts autoceļa P4 maršruta kopgaruma).

Lūdzu skatīt papildus pielikumā shēmu: „Reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi attīstība 2002. – 2020.gads”. Kopumā autoceļa P4 sakārtošanā un attīstībā (laika periodā 2003. – 2014.gads) ir ieguldīti 20,4 milj. LVL!

Reģionālajam autoceļam P4 posmā (km 35,7 – 45,0) ar grants segumu esošajā situācijā tiek noteikti sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi - 10 tonnas (*pavasārī un rudenī, grunts pamatnei atkūstot un pārmitrinoties, ceļa segas nestspēja būtiski samazinās, lai novērstu ceļa sabrukumu tiek ieviesti pagaidu satiksmes ierobežojumi kravas autotransportam*).

Veicot autoceļa posma pārbūvi ar asfaltbetona segumu, sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi netiks noteikti.



!!! Autoceļš P4 ir paredzēts visiem ceļa lietotājiem, un tas nodrošina vienīgo starppilsētu autobusu satiksmi Rīga – Suntaži – Ērgļi. Autobusu maršrutu pagarināšana pa alternatīvajiem maršrutiem paildzinās pasažieru nokļūšanu galapunktā un palielinās biļešu cenas, tādējādi pasliktinot iedzīvotāju iespējas saņemt pakalpojumus par līdzīgām cenām, kā citur Latvijā. Pasažieru pārvadājumus pāri Kangaru kalniem pārtraukt nevar, un šo autobusu gabarīti un ietekme uz ceļa segas konstrukciju nekādi nav mazāki par kravas automašīnu attiecīgajiem datiem un ietekmi, savukārt satiksmes drošības prasības (ceļa plāna, garenprofila un šķērsprofila rādītāji) autobusiem būs pat augstākas – jo atbildība ir nevis par vienu cilvēku (kravas automašīnas šoferi), bet gan par vairākiem desmitiem cilvēku vienlaikus.

VI. Sabiedrības ieteikto alternatīvo risinājumu izvērtējums

Respektējot (VPVB) atzinumā noteikto, esam veikuši ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamās teritorijas Natura 2000 Ziņojuma izstrādes laikā sabiedrības ieteikto (izvirzīto) alternatīvo risinājumu, kas neskar Natura 2000 teritoriju, izvērtējumu:

Posmā Suntaži – autoceļu P10/P4 krustojums tiek salīdzināti 4 iespējamie varianti (1.shēma):

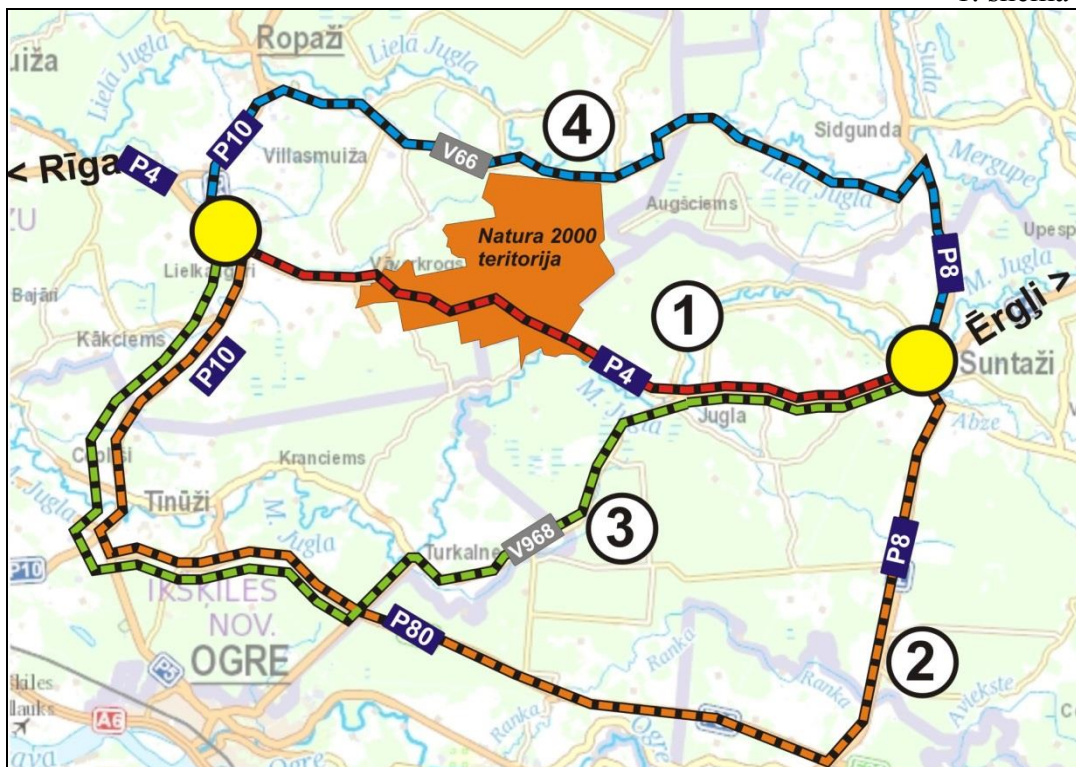
- 1) Pamatvariants - esošais autoceļš P4 [Suntaži (P4) – P4xP10];
- 2) Suntaži (P4) – Glāžšķūnis (P80) – Tīnūži (P10) – P4xP10 (maršrutā izmantotie valsts autoceļi P8, P80, P10);
- 3) Suntaži (P4) – Jugla – Turkalne (P80) – Tīnūži (P10) – P4xP10 (maršrutā izmantotie valsts autoceļi P4, V968, P80, P10);
- 4) Suntaži (P4) – Sidgunda – Villasmuiža – Ropaži – P4xP10 (maršrutā izmantotie valsts autoceļi P8, V66, P10);

Valsts autoceļu pilni nosaukumi:

valsts reģionālie autoceļi: P8 Inciems–Sigulda–Ķegums, P80 Tīnūži–Koknese (izbūvētais E22 posms), P10 Inčukalns-Ropaži-Ikšķile;

valsts vietējie autoceļi V968 Ogre-Jugla, V66 Sidgunda-Ropaži.

1. shēma



Visiem variantiem apkopotas būvizmaksas divās pozīcijās:

- a) 2014. – 2020. g. plānošanas periodā paredzētie reģionālo autoceļu sakārtošanas objekti (tie tiek realizēti neatkarīgi no alternatīvo maršrutu attīstības);
- b) valsts vietējo autoceļu sakārtošanas izmaksas, ko realizē vien tad, ja izvēlas attīstīt kādu alternatīvu, nevis P4. Finansējums variantu īstenošanai nav pieejams (1.tabulā izcelti).

1.tabula

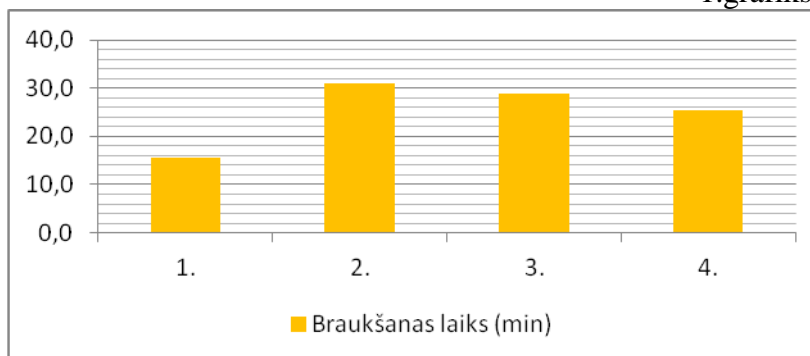
Variants	A/c	Km (no)	Km (līdz)	Finansējums	Būvniecības gads	Veicamie darbi	Izmaksas, milj. EUR
1.	P4	35,7	45,0	ERAF	2016. - 2017.	Grants seguma rekonstrukcija uz asfalta segumu	5,3
2.	P8	48,0	59,7	Valsts budžets	2017. - 2020.	Reģionālo autoceļu segumu periodiskā atjaunošana	2,3
	P10	26,1	35,3	ERAF	2018. - 2019.	Autoceļa rekonstrukcija	3,9
2.variants kopā							6,2
3.	V968	0,0	11,9	Finansējuma avota nav		Šaura un tikai dajēji asfaltēta autoceļa rekonstrukcija par asfaltu	7,7
	P10	26,1	35,3	ERAF	2018. - 2019.	Autoceļa rekonstrukcija	3,9
3.variants kopā							11,6
4.	P8	42,4	48,0	Valsts budžets	2017. - 2020.	Reģionālo autoceļu segumu periodiskā atjaunošana	1,1
	V66	0,0	20,3	Finansējuma avota nav		Šaura grants seguma rekonstrukcija uz asfalta segumu	13,2
	Ropažu apvedceļš	0,0	1,1	Finansējuma avota nav		Apvedceļa, kas novirzīs kravas satiksmi no Ropažiem, izbūve	1,0
4.variants kopā							15,3

Katram variantam ir aprēķināts maršruta garums, paredzamais braukšanas laiks vieglajam automobilam vienā virzienā, aprēķināts viena vieglā automobiļa braukšanas izmaksas, kā arī apkopotas papildus izmaksas. Šie rezultāti ir apkopoti 2.tabulā un grafikos 1.,2.,3.

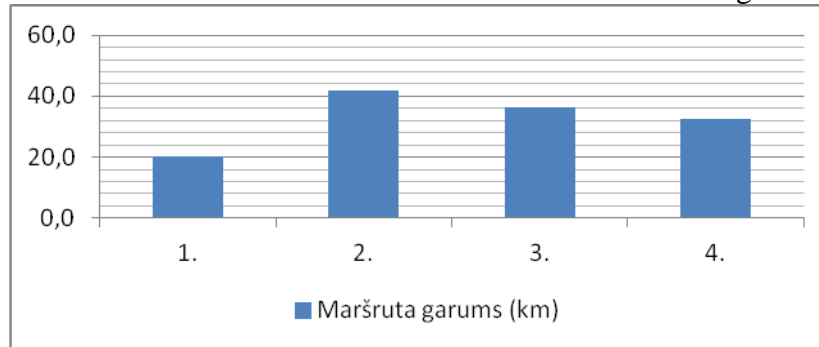
2.tabula

Variants	Braukšanas laiks vienā virzienā vieglajai automašīnai (min)	Braukšanas izmaksas vienā virzienā vieglajai automašīnai (EUR)	Garums (km)	2014. - 2020. g. plānošanas perioda objektu izmaksas,	Papildus izmaksas, milj. EUR
1.	15,6	10,0	20,1	5,3	0,0
2.	31,0	20,5	41,9	6,2	0,0
3.	28,8	17,9	36,2	3,9	7,7
4.	25,4	16,5	32,5	1,1	14,2

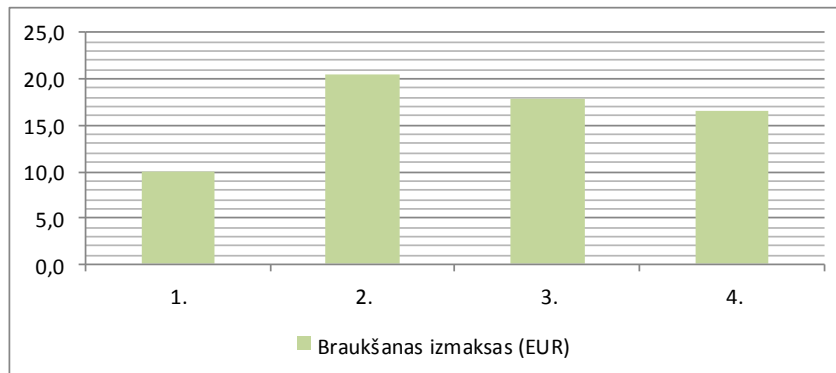
1.grafiks



2.grafiks



3.grafiks



Salīdzinot alternatīvos variantus ar pamatvariantu, ir acīmredzami, ka tie no visiem aspektiem ir neizdevīgāki (skat. 3.tabulu).

3.tabula

Braucot VIENĀ virzienā				
Variants	PAPILDUS braukšanas laiks vieglajai automašīnai (min)	PAPILDUS braukšanas izmaksas vieglajai automašīnai (EUR)	PAPILDUS attālums (km)	PAPILDUS būvniecības izmaksas, milj. EUR
2.	15	10	22	-
3.	13	8	16	7,7
4.	10	6	12	14,2
Braucot ABOS virzienos (piemēram, braucot uz darbu Rīgā no rīta un vakarā braucot atpakaļ)				
Variants	PAPILDUS braukšanas laiks vieglajai automašīnai (min)	PAPILDUS braukšanas izmaksas vieglajai automašīnai (EUR)	PAPILDUS attālums (km)	PAPILDUS būvniecības izmaksas, milj. EUR
2.	31	21	44	-
3.	26	16	32	7,7
4.	20	13	25	14,2

Secinājums – neviens no alternatīvajiem variantiem nav līdzvērtīgs pamatvariantam. 4.variantā, kas ir īsākais no alternatīvajiem piedāvājumiem, autobraucējs, kas ikdienā dodas Rīgas virzienā (vakarā atpakaļ) nobrauc liekus 25 km, patērējot papildus 20 min laika. Automašīna papildus ekspluatācijas izmaksas un nelietderīgi iztērētā laika kopējās izmaksas ir 13 EUR dienā! Bez tam šī varianta īstenošanā nepieciešams ieguldīt vairāk kā 14 milj. EUR esošo autoceļu sakārtošanā. 2.variantā, kas neprasa kapitālieguldījumus, abu virzienu autobraucējs papildus nobrauc 44 km, 31 min un nelietderīgi iztērē 21 EUR katru dienu!

VII. GALVENIE FAKTI:

1.) Reģionālais autoceļš P4 Rīga – Ērgļi posmā no km 35,7 līdz 45,0 (Vāverkrogs – Jugla) ceļa nodalījuma joslas platumā ir Latvijas valsts (Satiksmes ministrijas personā) īpašums. Ceļa zemes nodalījuma josla ir paredzēta autoceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai (likuma par autoceļiem 27.¹ pants).

2.) Valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots Valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" pārziņā (likuma par autoceļiem 4.pants).

3.) Ropažu novada un Ogres novada teritorijas plānojumā tam ir noteikta ekspluatācijas aizsargjosla **60 m** no ceļa ass uz katru pusi. „Aizsargjoslu likuma” 13.panta pirmajā daļā noteikts, ka aizsargjoslas gar ielām, autoceļiem un dzelzceļiem tiek noteiktas, lai samazinātu ielu, autoceļu un dzelzceļu negatīvo ietekmi uz vidi, nodrošinātu transporta maģistrāļu ekspluatāciju un drošību, kā arī izveidotu no apbūves brīvu joslu, kas nepieciešama ielu un autoceļu rekonstrukcijai.

4.) Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi sakārtošana, īpaši pēc dzelzceļa līnijas Rīga-Ērgļi slēgšanas 2005.gadā, ir būtiska visa reģiona (Ogres, Ropažu novadu) iedzīvotāju pārvietošanās spēju uzlabošanā un ekonomiskās attīstības veicināšanā.

Projekta mērķis ir dot līdzvērtīgu dzīves kvalitāti tiem iedzīvotājiem, kas izmanto autoceļu P4 nokļūšanai Rīgā, neveicot, piemēram, Suntažu iedzīvotājiem, liekus 25 km dienā, taupot savu naudu un mazāk piesārņojot vidi ar lieki nodedzinātu degvielu. Projekta mērķis ir arī samazināt putekļu radīto piesārņojumu tiem iedzīvotājiem, kas dzīvo līdzās autoceļam P4.

5.) LVC Tehniskās komisijas sanāksmē tika apstiprināts „autoceļa P4 Rīga – Ērgļi km 35,70 – 45,00 izstrādātā būvprojekta (skiču projekta stadijā) 4.trases variants.

Gandrīz visa dabas lieguma šķērsojuma posmā autoceļa P4 rekonstrukcija ir iespējama esošās ceļu zemes nodalījuma joslas robežās, veicot tikai nelielus plāna līkņu novietojuma precizējumus un padarot garenprofila līniju „plūdenāku”, tādejādi uzlabojot ceļa trases pārredzamību. Plānots, ka realizējot optimālāko trases risinājuma variantu (4.variantu), ceļa izbūvei papildus būtu nepieciešami 0,1571 ha, jeb 0,02% no kopējās daba lieguma „Lielie Kangari” teritorijas. (No IVN)

6.) Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi plānotā rekonstrukcija atbilst Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam un ir saskaņā ar Eiropas Savienības struktūrfondu plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem.

7.) Autoceļš P4 ir paredzēts visiem ceļa lietotājiem, un tas nodrošina starppilsētu autobusu satiksmi Rīga – Suntaži – Ērgļi.

8.) Veicot visa P4 maršruta rekonstrukciju, nav lietderīgi atstāt vienu posmu ar grants segumu, asfaltētā un grants ceļam ir pilnīgi atšķirīgas kopšanas (uzturēšanas) metodes, un nav saimnieciski pieļaujams, ka uz 6 km garu posmu (lieguma zona) jānogādā cita speciālā tehnika.

9.) Reģionālajam autoceļam P4 posmā (km 35,7 – 45,0) ar grants segumu esošajā situācijā tiek noteikti sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi - 10 tonnas (*pavasārī un rudenī, grunts pamatnei atkūstot un pārmitrinoties, ceļa segas nestspēja būtiski samazinās, lai novērstu ceļa sabrukumu tiek ieviesti pagaidu satiksmes ierobežojumi kravas autotransportam*). Veicot autoceļa posma pārbūvi ar asfaltbetona segumu, sezonālie transportlīdzekļu pilnas masas ierobežojumi netiks noteikti.

10.) Ietekmes uz Natura 2000 Ziņojuma izstrādes laikā sabiedrības ieteiktie (izvirzītie) alternatīvie risinājumi nav sociāli un ekonomiski pamatojami.



11.) Satiksmes ministrija nerosinās projekta variantu – smago transportu nelaist pāri Kangaru kalniem. Arī Ropažu un Ogres novada teritorijas attīstības plānošanas dokumentos šāds jautājums netiek izskatīts. **Valsts autoceļi ir paredzēti visiem ceļa lietotājiem transportlīdzekļu satiksmei.**

VIII. GALVENAIS SECINĀJUMS:

Paredzētā darbība - autoceļa P4 (Rīga - Ērgļi) posma no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs - Jugla) rekonstrukcija Ziņojumā norādītajā 4.variantā **ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo un ekonomisko interešu, apmierināšanai.**

Infrastruktūra ir tautsaimniecības pamats, uz kura balstās tās nozaru struktūra un teritoriālais izvietojums un tā ir pamats ekonomikas attīstībai, kā arī tās darbības traucējumi var radīt neatgriezeniskas sekas veselām nozarēm vai pat teritorijām.

VAS „Latvijas Valsts ceļi”
Tehniskā pārvalde
Direktors: Valdis Laukšteins
67028173
Valdis.Lauksteins@lvceli.lv

Stratēģijas daļa
Vadītāja: Ināra Pavlovska
67028175
Inara.Pavlovska@lvceli.lv

Būvinženieris: Matīss Jakovels
67028119
Matiss.Jakovels@lvceli.lv

12. pielikums

Sabiedriskās apspriešanas neklātienēs
(attālinātajā) sanāksmē pa e-pastu
saņemtie jautājumi un sniegtās atbildes

From: "Valdis Felsbergs" <valdis@felsbergs.lv>
To: 11111
Sent: Tuesday, 5 May, 2020 4:16:39 PM
Subject: Re: P4 Kangari

Labdien, a.god. 11111 kungs!

Paldies par morālo atbalstu!

Plānotais būvniecības laiks IVN ziņojumā speciāli nav uzsvērts, bet informācija par to atrodama 12. un 13.lpp.:

"Ar pārbūvi uzlabojot P4 parametrus un nodrošinot asfaltbetona segumu visā autoceļa P4 garumā 2025.gadā, sagaidāms lēcienveida satiksmes intensitātes pieaugums (skat. 3.2.tab.),"

un norādītajā tabulā attiecīgi treknā drukā izcelts 2025.gads, kā arī zem tās vēl paskaidrots:

"Par izbūves gadu pieņemts 2025.gads, kad varētu būt sagaidāms lēcienveidīgs intensitātes pieaugums vismaz par 30%."

Arī 3.1.tabulā rakstīts:

"2025 32,00* - *iespējamais izbūves gads: +30% pieaugums"

Tātad 2025.gads uzskatāms par pirmo, kad ceļa pārbūve varētu būt jau pabeigta, attiecīgi nodrošinot satiksmes pieaugumu. Attiecīgi tā jāuzsāk vismaz 2024.gadā.

Bet, protams, plānu īstenošana būs atkarīga no pieejamā finansējuma,

Ar cieņu

Valdis Felsbergs

sabiedriskās apspriešanas vadītājs

292 777 44

No: 11111

Nosūtīts: otrdiena, 2020. gada 5. maijs 13:48

Kam: SA kangarkalni <kangarkalni@lvceli.lv>

Tēma: P4 Kangari.

Labdien.

Loti ceru, ka beidzot vienā vai otrā variantā šis projekts tiks novests līdz galam. Katru dienu pārvietojoties par šo ceļa posmu neko labu pateikt nav iespējams.

Gadījumā, ja IVN atzinums būs pozitīvs, kādā laika posmā varētu tikt uzsākti reāli būvdarbi?

11111

From: "Valdis Felsbergs" <valdis@felsbergs.lv>
To: 22222
Sent: Wednesday, 6 May, 2020 10:59:33 AM
Subject: Re: kangari

Labdien, a.god. 22222 kungs!

Nosūtu Jums LVC atbildes uz Jūsu jautājumiem (skat. pielikumā).

Ar cieņu
Valdis Felsbergs
sabiedriskās apspriešanas vadītājs
292 777 44

1. 1. un 45. lpp ...padarīt "plūdenāku" garenprofilu ... nozīmē izmainīt unikālo Kangaru kalnu grēdu. Bet 5.un 7. lpp. Sola ...saglabāts neizmainīts Latvijas lielākās osu grēdas reljefs. Un 11 lpp.... Nepieciešams atsevišķus ceļa posmus iztaisnot. Kurās lappusēs ir meli?

Atbilde.

3. un 45. lpp "...padarīt "plūdenāku" garenprofilu" nozīmē 1.variantā "zemes nodalījuma joslas robežās, tajās veicot tikai nelielus plāna līkņu novietojuma precizējumus" (3.lpp.) tikai jau esošā ceļa platuma un jaunveidojamās klātnes biezuma ietvaros līdzināt asākos līkumus un kūkumus/iedobes, savukārt nedaudz "izmainīt unikālo Kangaru kalnu grēdu" prasa 2.variants. "Nepieciešams atsevišķus ceļa posmus iztaisnot" 2.variantā vairāk (ārpus nodalījuma joslas), 1.variantā minimāli (nodalījuma joslas ietvaros).

5. un 7. lpp. ir citēti dabas aizsardzības plāna mērķi, ar kuriem pārbūves projektā ir jārod kompromiss. Melu nav nevienā lappusē.

2. 9.lpp. ...esošajā ceļā kokiem rodas mehāniski bojājumi... Nu, un ko darīsim, ja kore ir šaurāka par 10m, un koki ir vienīgie, kas pasargā mašīnas no kūleņošanas ? Reiz pat vesels autobuss "uzkārās" eglēs. Pasažieri sala 2h.

Atbilde.

9.lpp. aprakstīta esošā ceļa ietekme uz kokiem, nevis plānotā pārbūve.

3. 12.lpp. ...stāvas nogāzes vairāk kā 10m augstumā. Nozāgēsīm kokus, un ļausīm mašīnām kūleņot 10m? ...līdz 0,5m grants vaļņi, vairākus cm dubļu slānis... Cik dramatiski!!! Osu grēda ir ideāla vieta ceļa ierīkošanai (tāpēc jau tas tur ir), grants uzsūc mitrumu. Kāpēc unikālais kalnu ceļš jāsalīdzina ar zemes ceļiem, kuri mitrumā uzrūgst ?

Atbilde.

12.lpp. aprakstīta esošā ceļa ietekme uz kokiem, nevis plānotā pārbūve.

4. 13.lpp. Būšot 30% satiksmes intensitātes pieaugums. Bez maz 100km noasfaltētie posmi līdz Ērgļiem ir devuši pieaugumu. Bieži braucu, un redzu. Uz kādiem aprēķiniem balstās 30% pieaugums pēc 10 km (kalnos 5km) ? Sevišķi ņemot vērā, ka Ērgļu lielākais uzņēmums Ērgļu arodividusskola – ir beidzies, un iedzīvotāju skaits visās ceļam pieguļošajās teritorijās turpina sarukt.

Atbilde.

Satiksmes pieaugums prognozēts, pamatojoties uz VAS "Latvijas Valsts ceļi" piedāvātiem uzskaites datiem (12.lpp.) un VAS „Latvijas Valsts ceļi” izstrādātiem „Nākotnes satiksmes intensitātes

pieauguma prognozes” koeficientiem. Lēcienvēda pieauguma koeficients pieņemts pēc līdzīgu projektu (grantētu ceļu noasfaltēšanas) intensitātes statistikas datiem.

12.lpp.: “Satiksmes intensitāte projektējamā posmā ir salīdzinoši zema, ceļš nav populārs maršruts starppilsētu braucieniem, jo tam ir grants segums dotajā posmā, kas attiecīgi pazemina braukšanas komfortu un ātrumu. Neraugoties uz faktu, ka autoceļš P4 ir īsākais ceļš no Rīgas līdz Ērgļiem un arī līdz Madonai, tas pašlaik bieži netiek iekļauts šajos maršrutos tieši seguma veida un kvalitātes dēļ. Autoceļa P4 vairākos posmos jau ir veikta un pašlaik tiek realizēta pārbūve vai arī tā tiek paredzēta (veikti projektēšanas darbi), izveidojot ceļam jaunu segu ar asfaltbetona segumu, kas nākotnē radīs priekšnosacījumus būtiskam satiksmes intensitātes pieaugumam, izvēloties autoceļu P4 maršrutā Rīga-Ērgļi-Madona.”

Pašreiz maršruts Rīga-Ērgļi daudziem braucējiem nav pievilcīgs tieši viena neasfaltētā un sliktā stāvoklī esošā grants posma dēļ. Noasfaltējot to, viss maršruts Rīga-Ērgļi būs ar melno segumu un var sagaidīt, ka uz to pārcelsies daļa citu autoceļu lietotāju.

Piemēri: autoceļš P73 Vecumnieki-Nereta-Subate un autoceļš P76 Jēkabpils-Aizkraukle, ko 2009.-2012.gadā pārbūvēja. Pirms pārbūves satiksmes intensitāte grantētajos posmos bija ~500 a/dnn, tagad tā ir 1100-1800 a/dnn (P73) un 2200 (P76), tātad pārbūves izraisītais pieaugums 2,2-4,4 reizes.

5. 15.lpp. ...10 gados 10 avārijas (un ne sevišķi smagas). Pēdējos 5 gadus galvenais arguments Kangaru asfaltēšanai bijis satiksmes drošības uzlabošana. Tātad mums visu laiku meloja? Braukšanu pa Kangaru kalniem var salīdzināt ar braukšanu pa daudzstāvu mājas jumtu. Zinām Kokneses ceļa statistiku. Kurš atbildēs par tiem, kuri domājot, ka Latvijā nav kalnu ceļu, nositīsies “ieskrienot” asfaltētajos kalnos?

Atbilde

Statistika par visiem Latvijas autoceļiem patiešām ir publiski pieejama:

- par satiksmes intensitātēm: https://lvceļi.lv/informacija-un-dati_trashed/#satiksmes-intensitate
- par satiksmes negadījumiem: <http://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/>,

tomēr būtu pārspīlēti apgalvot, ka sabiedrībai tā ir zināma: sabiedrība pārsvarā gūst subjektīvus iespaidus pēc publikācijām plašsaziņas līdzekļos.

Desmit gados 2010.-2019. pārbūvējamajā P4 9 km garajā posmā bijuši 12 satiksmes negadījumi. P80 pašreizējā veidolā pastāv kopš 2013.gada, un līdz 2019.gada beigām jeb 7 gados tā 64 km jeb septiņreiz garākā posmā bijuši 128 negadījumi. P80 satiksmes intensitāte šajā laikā bijusi vidēji 9,9 reizes lielāka, nekā P4 intensitāte. Pārbūvējamajā P4 posmā vidēji uz vienu braucēju uz vienu kilometru gadā notiek 4,6 reizes vairāk negadījumu, nekā uz P80. P80 gan neizceļas ar negadījumu intensitāti, uz valsts galvenajiem autoceļiem tā ir arī divkārt augstāka, tomēr pārbūvējamajā P4 posmā – vēl divkārt augstāka par to. Papildus satiksmes drošībai pārbūvējamajā ceļa posmā ir problēmas ar satiksmes ērtību, ātrumu un dažkārt – vispār iespējamību (ko ilustrē arī Jūsu iesūtītie fotoattēli). Ceļš tiks pārbūvēts atbilstoši drošības standartiem, un satiksme pa to tiks organizēta ar atbilstošām ceļa zīmēm u.c., risinot vienlaikus visus šos uzdevumus.

6. 28.lpp. ...asfalta platums 6,5 m... Kore 10m, autobusa platums 3-3,40 (bez spoguļiem). Tas būs vienvirziena ceļš? Un vēl gājējus laidīsim pa 1,5m malņu?!? 4-5 vietas uz kores ir šaurākas par 10m. Un kā reiz, saprotamu iemeslu dēļ, tās ir arī stāvākās vietas un līkumi. Par kādām aizsargbarjerām ir runa? Varbūt mīkstiem paklājiem lejā?

Atbilde.

12.lpp.: “Normālprofils NP9.5 izvēlēts ar domu saglabāt ceļa viendabīgumu (iepriekšējiem pārbūvējamiem autoceļa P4 posmiem ir apstiprināts normālprofils NP 9.5)”. Tas ir Latvijā izplatīts divjoslu ceļu normālprofils, pa kādu brīvi pārvietojas smagais un autobusu transports: divas joslas, 3,25 m katra, un 1,5 m nomale katrā pusē. Neviena vieta pārbūvētajā ceļā nebūs šaurāka par šo

normālprofilu. Starptautiskās satiksmes autobusu standarta platums nepārsniedz 2,55 m.

7. 29.lpp. ...atbalsta sienas... Paplašinājumi būs vajadzīgi (1.variantā, protams, par 2.variantu vispār nav ko runāt) uz 5 kalnu ceļa kilometriem kādās 10 vietās 1km kopgarumā. Cik (mln) tas maksās? Kas paliks pāri no ainavas pēc tādas industrializācijas ?

Atbilde.

29.lpp.: “1.alternatīva (..) paredzēts izbūvēt atbalsta sienas (vai citi nogāžu pastiprināšanas pasākumi), neskarot biotopus ārpus ceļa nodalījuma joslas. Ceļa trase iekļaujas esošajā ceļa nodalījuma joslā.” Tātad 1.alternatīvā atbalsta sienas būs vajadzīgas, lai nepieļautu ceļa iziešanu ārpus esošās nodalījuma joslas. 2.alternatīva paredz iziešanu ārpus ceļa esošās nodalījuma joslas, tāpēc atbalsta sienas nav vajadzīgas.

8. 30 lpp. plāno norakt 100 000 m³, un uzbērt zemajās vietās. Kas paliks pāri no unikālās osu grēdas?

Atbilde.

1. alternatīvā uzbēruma un ceļa segas kopapjoms ir 114 tūkst. m³, ierakums – 100,5 tūkst. m³, bilance – +13,5 tūkst. m³. Rekonstruējamā ceļa platība – 90 tūkst. m². Līdz ar to rekonstruētā ceļa asfalta klātne būs vidēji $13,5/90 = 0,15$ m jeb 15 cm augstāka par līdzšinējo zemes klātņi.

9. 39. lpp.... ūdeni novadīs brauktuves šķērskritums... Līdz šim ūdens iesūcās grants grēdā. Latvijā nav citu 10m augstu tik stāvu nogāžu. Tāpēc nav arī pieredzes, kas notiks uz kores uzklājot hidroizolējošo asfaltu. Cik lielu eroziju izraisīs lietusgāzes ? Cik mln tērēsim nākamojos gados veidojot ūdens noteces sistēmas? Kas paliks pāri no kalniem pēc šīs industrializācijas ?Kā to sola 42. un 47. lpp.(gabioni).

Atbilde.

No ikviena Latvijas ārpilsētas autoceļa bez lietus kanalizācijas ūdeni novada brauktuves šķērskritums: šajā ziņā rekonstruētais ceļš paredzēts tieši tāds pats, kā citi ceļi. Tāpat arī gabioni ir parasta prakse Latvijas ceļu un tiltu piebrauktuvju stāvo nogāžu stiprināšanā.

10. pielikums 8.un 9. punkti. ...atstājot kalnu ceļu esošajā veidā, radīsies sarežģījumi tā uzturēšanā: kopšanas tehnikas transports, 10 t ierobežojums... Kāpēc nevar pateikt, ka kalnu ceļš (5km vienīgie Latvijā) atšķiras no līdzenuma ceļa Koderes-Jugla? 10m augsts grants “uzbērums” absorbē mitrumu, pavasarī ceļš neuzrūgst, un neveido “trepī”. Tur nav ko greiderēt. Kāpēc nevar vienkārši epizodiski aizbērt lokālas bedrītes, un likt Kangaru kalnu ceļu mierā?

Atbilde.

10. pielikumā ir pareizi identificētas problēmas un to risinājumi, kas šim grants seguma ceļam neatšķiras no citiem grants seguma ceļiem.

“Galu galā... IVN ne ar vārdu nav pieminēta Kangaru kalnu ceļa kultūrvēsturiskā nozīme. Tas ir senākais dabīgā veidā saglabātais viduslaiku ceļš, pieminēts un aprakstīts daudzos literatūras izdevumos, arī kanonizētajos (piem. “Lācplēsis”).”

Atbilde.

Dabas lieguma “Lielie Kangari”, ietekme uz kuru tiek vērtēta, dabas aizsardzības plānā nav nekādā veidā identificēta autoceļa P4 seguma veida kultūrvēsturiskā nozīme un nav paredzēti nekādi šā seguma aizsardzības pasākumi pret citiem seguma veidiem.

“Kāpēc nav pētīts, kādu ietekmi uz latviešu kultūru atstās Kangaru kalnu ceļa pārbūve par šoseju P4

(vai kādu tur) ?”

Atbilde.

Tāpēc, ka nav datu, kādu ietekmi uz latviešu kultūru būtu atstājis Kangaru kalnu ceļa pašreizējais segums. Ja Jūsu rīcībā šādi pētījumi ir, priecāsimies par norādi un ņemsim vērā, bet šāda kultūrvēsturiska pētījuma veikšanai ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros darba uzdevuma nav un nevar būt.

VAS “Latvijas valsts ceļi”

----- Original Message -----

From: 22222

To: kangarkalni@lvceli.lv

Sent: Tuesday, 5 May, 2020 3:16:34 PM

Subject: Fwd: Fwd: Fwd:kangari

Labdien!

Jautājumi pielikumā .

Ar cieņu

22222

10. 1. un 45. lpp ...padarīt “plūdenāku” garenprofilu ... nozīmē izmainīt unikālo Kangaru kalnu grēdu. Bet 5.un 7. lpp. Sola ...saglabāts neizmainīts Latvijas lielākās osu grēdas reljefs. Un 11 lpp.... Nepieciešams atsevišķus ceļa posmus iztaisnot. Kurās lappusēs ir meli?

11. 9.lpp. ...esošajā ceļā kokiem rodas mehāniski bojājumi... Nu, un ko darīsim, ja kore ir šaurāka par 10m, un koki ir vienīgie, kas pasargā mašīnas no kūleņošanas ? Reiz pat vesels autobuss “uzkārās” eglēs. Pasažieri sala 2h.

12. 12.lpp. ...stāvas nogāzes vairāk kā 10m augstumā. Nozāgēsim kokus, un ļausim mašīnām kūleņot 10m? ...līdz 0,5m grants vaļņi, vairākus cm dubļu slānis... Cik dramatiski!!! Osu grēda ir ideāla vieta ceļa ierīkošanai (tāpēc jau tas tur ir), grants uzsūc mitrumu. Kāpēc unikālais kalnu ceļš jāsalīdzina ar zemienes ceļiem, kuri mitrumā uzrūgst ?

13. 13.lpp. Būšot 30% satiksmes intensitātes pieaugums. Bezmaz 100km noasfaltētie posmi līdz Ērgļiem ir devuši pieaugumu. Bieži braucu, un redzu. Uz kādiem aprēķiniem balstās 30% pieaugums pēc 10 km (kalnos 5km) ? Sevišķi ņemot vērā, ka Ērgļu lielākais uzņēmums Ērgļu arodvidusskola – ir beidzies, un iedzīvotāju skaits visās ceļam pieguļošajās teritorijās turpina sarukt.

14. 15.lpp. ...10 gadus 10 avārijas (un ne sevišķi smagas). Pēdējos 5 gadus galvenais arguments Kangaru asfaltēšanai bijis satiksmes drošības uzlabošana. Tātad mums visu laiku meloja? Braukšanu pa Kangaru kalniem var salīdzināt ar braukšanu pa daudzstāvu mājas jumtu. Zinām Kokneses ceļa statistiku. Kurš atbildēs par tiem, kuri domā, ka Latvijā nav kalnu ceļu, nositīsies “ieskrienot” asfaltētajos kalnos?

15. 28.lpp. ...asfalta platums 6,5 m... Kore 10m, autobusa platums 3-3,40 (bez spoguļiem). Tas būs vienvirziena ceļš? Un vēl gājējus laidīsim pa 1,5m malņu?!? 4-5 vietas uz kores ir šaurākas par 10m. Un kā reiz, saprotamu iemeslu dēļ, tās ir arī stāvākās vietas un līkumi. Par kādām aizsargbarjerām ir runa ? Varbūt mīkstiem paklājiem lejā?

16. 29.lpp. ...atbalsta sienas... Paplašinājumi būs vajadzīgi (1.variantā, protams, par 2.variantu vispār nav ko runāt) uz 5 kalnu ceļa kilometriem kādās 10 vietās 1km kopgarumā. Cik (mln) tas maksās? Kas paliks pāri no ainavas pēc tādas industrializācijas ?

17. 30 lpp. plāno norakt 100 000 m³, un uzbūrt zemajās vietās. Kas paliks pāri no unikālās osu grēdas?

18. 39. lpp.... ūdeni novadīs brauktuves šķērskritums... Līdz šim ūdens iesūcās grants grēdā. Latvijā nav citu 10m augstu tik stāvu nogāžu. Tāpēc nav arī pieredzes, kas notiks uz kores uzklājot hidroizolējošo asfaltu. Cik lielu eroziju izraisīs lietusgāzes? Cik mln tērēsim nākamajos gados veidojot ūdens noteces sistēmas? Kas paliks pāri no kalniem pēc šīs industrializācijas? Kā to sola 42. un 47. lpp.(gabioni).

11. pielikums 8.un 9. punkti. ...atstājot kalnu ceļu esošajā veidā, radīsies sarežģījumi tā uzturēšanā: kopšanas tehnikas transports, 10 t ierobežojums... Kāpēc nevar pateikt, ka kalnu ceļš (5km vienīgie Latvijā) atšķiras no līdzenuma ceļa Koderes-Jugla? 10m augsts grants "uzbērums" absorbē mitrumu, pavasarī ceļš neuzrūgst, un neveido "trepī". Tur nav ko greiderēt. Kāpēc nevar vienkārši epizodiski aizbērt lokālas bedrītes, un likt Kangaru kalnu ceļu mierā?

Galū galā... IVN ne ar vārdu nav pieminēta Kangaru kalnu ceļa kultūrvēsturiskā nozīme. Tas ir senākais dabīgā veidā saglabātais viduslaiku ceļš, pieminēts un aprakstīts daudzos literatūras izdevumos, arī kanonizētajos (piem. "Lācplēsis").

Kāpēc nav pētīts, kādu ietekmi uz latviešu kultūru atstās Kangaru kalnu ceļa pārbūve par šoseju P4 (vai kādu tur)?

Kangaru kalnu ceļš.

Reiz, sensenos laikos, milzis nesis sāli uz Rīgu pārdot. Tak viens no maisiem, kad milzis bridis pāri purvam, saplīsis, un sāls izbirusi ārā. Ne visa uzreiz, pamazām: kangaru kangariem. Tā radās Kangaru kalni. Gara kalnu grēda pāri ne mazāk slavenajam Kangaru purvam.

Ģeologi garenās, šļūdoņa atnestās grants kaudzes sauc par osiem. Līvu valodas filologi cenšās saskaitīt, cik daudz mums to Kangaru ir? Skat, pat seno laiku mežoņi prata pamanīt, ka šie kalni ir atšķirīgi, un deva tiem nosaukumu! Tad jau mēs arī pratīsim novērtēt savas atšķirīgās dabas bagātības.

Suntažu pagasta Lielie Kangari ir pati stāvākā kalnu grēda Latvijā. Ir vietas, kur piebremzējot mašīnu, un paskatoties lejā, paliek neomulīgi- tālāk brauksim prātīgi. Mums maz izteiks grēdas augstums virs jūras līmeņa (49m), tomēr augstuma starpība starp kori un purvu lejā sasniedz pat 27m, un rada sajūtu ka braucam pa daudzstāvu mājas jumtu. Tikai šaurāku: vietām kore nerasniedz pat 10m platumu.

Kangarus savos darbos piemin Andrejs Pumpurs, Andrejs Upītis, Antons Austrīņš. Kalni ir visas mūsu tautas vēstures liecinieki. Kad Arheologs Juris Urtāns pētīja viduslaiku ceļu uz Rīgas arhibīskapa pilīm Ērgļos un Baltavā (arī Ogres krastā), viņš sāka akurāt ar Kangariem. Mums visiem zināmā Lielā vīra gulta starp Mazo Juglu un ceļu, tagad attīrīta no apauguma, slejas pāri apkārtnē. Izrādās, šis pilskalns pētīts jau 16.gs, kad toreizējais Rīgas birģermeistars Francs Nienšteds to dēvējis par mītiskās Jersikas robežpili.

Visos gadsimtos latvieši no Lubānas, Madonas, arī Ogres rajona ziemeļu pagastiem, mēroja ceļu uz Rīgu pa šauro Kangaru kalnu kori. Starp Rīgu un Ērgļiem 100 km posmā 10 krogi liecina par dzīvu satiksmi. Un, kas interesanti, no Rīgas puses teju vai blakus pašā Kangaru pakājē veseli divi – Bajārkogs un Vāverkrogs. Ja uz Rīgu, ar sviesta mucām vai labības maisiem aizceļot nebija problēmu, tad atpakaļ ar ietirgoto naudiņu makā ceļš pāri Kangaru kalniem nebija drošs. No laupītājiem nav kur sprukt: apkārt stāvas nogāzes un lejā purvs. Prātīgāk bija pārļaut nakti krogā, un gaidīt

ceļabiedrus. Vecākie ļaudis vēl tagad zina stāstīt, ka arī pēc pēdējā kara viss bijis tāpat kā senāk: laupītāji slēpušies Burlakkalniņā. Ko lai dara? Kas vieniem burlakas, citiem nacionālie partizāni. Visi grib ēst.

Kur beidzas leģendas, un kur sākas patiesība, varam izvērtēt paši, dzirdot kā slavenais Kaupēns esot dzīvojis gan pa Mazajiem Kangariem Allažu pusē, gan Lielajiem, un reiz pat izlīdis no Kangaru purva, un viens pats ar divām pistolēm apturējis un aplaupījis Ērgļu vilcienu. Tikai atcerēsimies ka čuk-čuk pāri Kangaru purvam pirmo reizi atskanēja 1934.gadā, bet Kaupēnu noķēra 7 gadus agrāk.

Traģiskākā šaudīšanās Kangaros notika 1917.g. rudenī Mazās Juglas kaujā, kad strēlnieki uz pāris dienām aizkavēja vāciešus no Rīgas ieņemšanas. Tagad pretī Vāverkrogam, tieši Kangaru kalnu grēdā atrodas Ehrenfriedhof - Gross Kangern ar 79 „doiče krīgeriem”, un aiz mūra sētas kopējo latviešu un krievu karavīru kapu.

Kādu Kangaros var interesēt konkrētas vēstures lappuses, vēl kādu knapi nojaušamā mūsu tautas tūkstošgade, vēl citi sajūsmināsies par mūsu dabas daudzveidību un ainaviskumu. Jebkurā gadījumā, Kangaru kalnu ceļš ir kaut kas sevišķs un unikāls, ceļš kas aizved mūs gan pagātnē, gan parāda neticamu tagadni. Un varbūt paskatīsimies arī nākotnē?

Gundars Patmalnieks





22222
Biedrība "Staburaga bērni" Meņģele

From: "Valdis Felsbergs" <valdis@felsbergs.lv>
To: 33333
Sent: Wednesday, 6 May, 2020 11:42:01 AM
Subject: Re: 2km

Labdien, a.god. 33333 kungs!

Sniedzu atbildi uz jautājumu.

Autoceļa P4 Rīga - Ērgļi asfaltēšanas darbi tika veikti ar ERAF līdzfinansējumu grantēto autoceļu asfaltēšanas programmas ietvaros, kas neparedzēja esošā melnā seguma atjaunošanu. Aktuālā projekta finansējuma pieteikumam tika loģiski izraudzīts viss grantētais posms starp diviem asfaltētajiem posmiem: no Lielo Kangaru sākuma līdz Juglas ciemam. Daļīt finansējuma pieteikumu vairākos īsos posmos nebija paredzēts, un īsu posmu būvdarbi vienmēr ir dārgāki, kas projektu nepamatoti sadārdzina, tāpēc finansējuma pieteikums zaudē konkurētspēju.

Būvprojekts minimālā sastāvā ir izstrādāts ir visam posmam, savukārt ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtējums pēc likuma tiek veikts tikai Lielo Kangaru posmā, kaut arī IVN ziņojums kā papildinformāciju atspoguļo visu projektējamo posmu, un tas arī ir korekti atspoguļots IVN ziņojumā: "Pirmie seši pārbūvējamā posma kilometri (33,8 –39,8km) vedcaur Natura2000 teritoriju: dabas liegumu "Lielie Kangari"" (3.lpp.), "Pārbūvējamais autoceļa P4 posms no 33,8 līdz 39,8km atrodas dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā" (6.lpp.), "Ārpus lieguma projektētais ceļš iekļaujas nodalījuma joslā, saglabājot atļauto braukšanas ātrumu $V_{atļ}=90\text{km/h}$ " (9.lpp.) u.c.

Uzsākot projektēšanas darbus, nebija paredzēts, ka atļauja šā posma noasfaltēšanai izrādīsies tik problemātiska: Latvijā šāda precedenta nav bijis.

Ar cieņu
Valdis Felsbergs
LVC sabiedriskās apspriešanas vadītājs
292 777 44

----- Original Message -----

From: 33333
To: kangarkalni@lvceli.lv
Sent: Tuesday, 5 May, 2020 7:32:57 PM
Subject: 2km

Labdien!

Kāpēc projekts tiek skatīts kopumā, ietverot to ceļa posmu, kas nemaz neietilps dabas lieguma teritorijā? Pievienotajā kartē tas ir no Juglas līdz tumši zaļās krāsas teritorijai. Tas ir ~20% no kopējā garuma. Kāpēc šim posmam vispār nepieciešams vides novērtējums un kāpēc tas jau iepriekš nav bijis

noasfaltēts, bet bijis kā apgrūtinājums iedzīvotājiem?



33333

Subject: Re: Rīga-Ērgļi (P4) pārbūvējamais posms caur dabas liegumu "Lielie Kangari"
Date: trešd., 6 maijs 2020, 10:09
From: Valdis Felsbergs <valdis@felsbergs.lv>
To: 44444

Labdien, 44444 kungs!

Atbilstoši Iesniegumu likuma 7.panta pirmās daļas 3.punktam Jūsu iesniegums tiek atstāts bez izskatīšanas.

Valdis Felsbergs
VAS "Latvijas valsts ceļi"
sabiedriskās apspriešanas vadītājs
292 777 44

----- Original Message -----

From: 44444
To: kangarkalni@lvceļi.lv
Sent: Tuesday, 5 May, 2020 7:28:53 PM
Subject: Rīga-Ērgļi (P4) pārbūvējamais posms caur dabas liegumu "Lielie Kangari"

Labdien.

Kāpēc Jūs stūrgalvīgi Satiksmes ministrijas un citu iestāžu darbinieki virzat šo ceļa posma asfaltešanu caur šo dabas liegumu, kā "stulbi auni" ?

Tā vietā Jūs labāk būtu izstrādājuši asfaltētā ceļa posma izveidi Rīga-Ērgļi dzelzceļa posmā, kas šķērso P4 ceļu pie Kangariem aiz P4 un P10 ceļa krustojuma un ar daudziem taisniem posmiem turpinās līdz Suntažiem, pēc Suntažiem atkal dzelzceļa posms šķērso P4 ceļu ?

Vai tik tiešām Jūsu prāta spējas ir tik zemā līmenī (zem plintusa) un mazspējīgi saprast, ka izveidojot asfaltēto ceļu dzelzceļā posmā tiek neskarti šie zaļo debesīs celtie "Lielie Kangari", pie reizes var šo grantēto ceļu noklāt ar vienas virsmas melno segumu (rezerves ceļš - ekstremāliem gadījumiem) ?

Papildus Jūsu smadzenes ir tik aprobežotas, lai izdomātu, ka visu veco demontēto dzelzceļa posmus var pārverst par gājēju, riteņbraucēju, elektrisko pārvietošanās līdzekļu posmiem (it īpaši, ja tagad ir pieejami 4 miljardi eiro zaļie papīrīši 1 un 0 ciparu virknējumā), pie reizes varēsiet attīstīt velo un cita veida tūrismu Latvijā ?

Tik tiešiem izdoma Jums ir aprobežota, kā "vistām uz lakts - doma tikai par gaili) !!!

A.C.

44444

From: "Valdis Felsbergs" <valdis@felsbergs.lv>
To: 55555
Sent: Friday, 8 May, 2020 7:57:46 AM
Subject: Re: „Lielie Kangari” – novērtējuma sabiedriskā apspriešana

Labrīt, a.god. 55555 kungs!

Sniedzu Jums LVC atbildes uz Jūsu vēstuli.

"Paldies visiem ekspertiem, kas piedalījās novērtējuma veidošanā."
Paldies par interesi un iesaisti!

"Novērtējuma citāts 13 lpp.: "(..) Par īpaši nelabvēlīgiem apstākļiem šajā kontekstā ir uzskatāma osa nogāzes sedzošās veģetācijas pilnīga vai daļēja iznīcināšana, lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmu neatbilstoša ierīkošana (..), kā arī esošo osa nogāžu pārveidošana (pastāvināšana)."
Jūs pareizi citējat raksturotos "īpaši nelabvēlīgos apstākļus" no 13.lpp. IVN ziņojuma kopsavilkumā, kurā varbūt nav pietiekami skaidrs, ka tie ir tādi apstākļi, kādi, protams, netiks pieļauti. Pilnajā IVN ziņojuma tekstā ir vieglāk saprast, ka "osa nogāzes sedzošās veģetācijas iznīcināšana" projekta īstenošanā kategoriski netiek paredzēta, tāpat arī nogāžu pastāvināšana, savukārt "neatbilstoša ierīkošana" jebkurā gadījumā ir nepieļaujama kļūda: projektā jāparedz visa atbilstošu ierīkošanu. Līdz ar to šie "īpaši nelabvēlīgie apstākļi" ir nevis tie, kas izraisīs problēmas, bet gan tie, kuri projekta īstenošanā kategoriski nav pieļaujami, tāpēc arī ir uzsvērti.

"Ceļa izbūves projektā Kangaru kalnos ir paredzēti samērā gari posmi bez jebkādas lietus ūdens drenāžas."

Pašreizējā priekšprojekta stadijā Jums nav nekādu avotu, no kā smelties šādu kļūdainu informāciju, jo tiek ieskicēti tikai trases plāna un profila rādītāji. Tehniskajā būvprojektā tiks detalizēti risināti visi tehniskie jautājumi, ieskaitot drenāžu tik garos posmos, cik vajadzīgs.

"Kangaru kalnu ceļš ir līkumots un nogāzes tur ir ļoti stāvas (līdz 20 m), tāpēc liela ūdens daudzuma noplūde vienā vietā var izraisīt nogāzes eroziju un jaunu gravu veidošanos. (..) Liela ūdens noplūde no ceļa vienā vietā un ilgākā laika posmā var izraisīt arī ceļa nobrukumu."
Šī informācija projektētājiem ir zināma.

"Sāksies nopietni zemes un betonēšanas darbi, lai saglābtu esošo ceļu."
Šo Jūsu prognozi par katastrofas seku likvidēšanu ir paredzēts nepiepildīt, neizraisot pašu katastrofu.

"Vai kāds no ceļu būves ekspertiem Latvijā var garantēt, ka ceļš tiks uzbūvēts tik profesionāli, ka izteikta lietus ūdeņu koncentrācija vienā vietā un izskalojumi nebūs iespējami?"
Ceļu būves eksperti Latvijā ir atbilstoši sertificēti, un likums nosaka daudzpakāpju projektēšanu, projekta un būvdarbu uzraudzību.

"Manuprāt, tieši ignorance lietus ūdens novadīšanas un drenāžas izbūvē Kangaru kalnu ošu grēdā var radīt vislielāko postu šim neparastajam dabas objektam ilgtermiņā."

Tieši tā: šāda ignorance nekādā gadījumā nav pieļaujama.

Izstrādājot detalizētu būvprojektu, ūdens atvade tiks organizēta un sadalīta ar vajadzīgo izkliedi, lai neveidotos izskalojumi. Vajadzības gadījumā tiks ierīkotas infiltrācijas akas, lai ūdens netecētu pa nogāzi, bet gan iesūktos uzbērumā, kurš ir pietiekami filtrējošs, lai aizvadītu ūdeni (tāpat, kā to aizvada līdz šim). Koncentrētāka ūdens noplūde paredzama virāžās un garākos slīpuma posmos, kur vajadzības gadījumā paredzēs betona teknes, kas savāc ūdeni un tālāk novada vai nu drenāžas sistēmā, vai vaļējā betona teknē nogāzē. Plānotā mērenā trases kūkumu pielīdzināšana vēl palīdz risināt šo iespējamo ūdens erozijas iespējamo ietekmi, izkļiedējot noteces plūsmu.

Ar cieņu
Valdis Felsbergs
LVC sabiedriskās apspriešanas vadītājs
292 777 44

----- Original Message -----

From: 55555
To: kangarkalni@lvceli.lv
Sent: Thursday, 7 May, 2020 8:58:29 AM
Subject: „Lielie Kangari” – novērtējuma sabiedriskā apspriešana

Labdien!

Vēlos padalīties savās domās par jauna ceļa izbūvi dabas liegumā “Lielie Kangari”.

Temats: novērtējuma sabiedriskā apspriešana

Autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves ceļa posmā 33,821 – 42,935 km ietekmes uz Eiropas nozīmes Natura 2000 tīkla īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – dabas liegumu „Lielie Kangari” novērtējuma sabiedriskā apspriešana.

Citāts no Vikipēdija [https://lv.wikipedia.org/wiki/Lielie_Kangari_\(dabas_liegums\)](https://lv.wikipedia.org/wiki/Lielie_Kangari_(dabas_liegums))

“Lielos Kangarus šķērso reģionālais autoceļš P4 (Rīga—Ērgļi), kas šajā posmā ir ar īpaši izteiktiem un asiem līkumiem un Latvijas apstākļiem ļoti ievērojamām nogāzēm, kas dažviet pārsniedz 20 metrus. Šis ceļa posms īpašs arī ar to, ka tas pielāgots un izbūvēts atbilstoši kalna reljefam. Tas ir viens no gleznainākajiem, skaistākajiem ceļu posmiem Latvijā. Ziemā, atkalā, kad ir ļoti slidens, šis Rīgas—Ērgļu ceļš, sevišķi posmā no Vāverkroga līdz gandrīz Juglai (vēsturiski — Annasmuižai), ir parastiem autobraucējiem bīstams...”

Labdien.

Neapšaubāmi labi un kvalitatīvi ceļi stimulē valsts ekonomisko izaugsmi kopumā, tirdzniecības un

loģistikas attīstību, tūristu pieplūdumu un citas pozitīvas lietas. Tāpēc ceļa Rīga-Ērgļi (P4) Lielo Kangaru Kalnu daļā modernizācija un braukšanas drošības uzlabošana būtu apsveicama lieta. Pirmais variants (1) ceļa izbūvei acīmredzot ienesu vismazāk izmaiņu apkārtējai videi un dabas lieguma „Lielie Kangari” subjektiem. Paldies visiem ekspertiem, kas piedalījās novērtējuma veidošanā.

Šeit es vēlos norādīt uz aspektiem, kam varētu būt negatīva ietekme uz šo unikālo dabas objektu (osu grēdu) ilgtermiņā. Asfalta segums noteikti ienesīs savas korekcijas lietus ūdeņu noplūdē blakus esošajās gravās, jo tiks mainīts ceļa seguma materiāls, slīpums, ūdens noplūdes ceļi.

Novērtējuma citāts 13 lpp.: “Tomēr pateicoties osu vaļņa izteiktajam reljefam un tā nogāžu slīpumam, īpaši nelabvēlīgos apstākļos var sākties gravu jaunveidošanās. Par īpaši nelabvēlīgiem apstākļiem šajā kontekstā ir uzskatāma osa nogāzes sedzošās veģetācijas pilnīga vai daļēja iznīcināšana, lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmu neatbilstoša ierīkošana (lielu ūdens masu koncentrācija vienuviet), kā arī esošo osa nogāžu pārveidošana (pastāvināšana).”

Ceļa izbūves projektā Kangaru kalnos ir paredzēti samērā gari posmi bez jebkādas lietus ūdens drenāžas. Kangaru kalnu ceļš ir līkumots un nogāzes tur ir ļoti stāvas (līdz 20 m), tāpēc liela ūdens daudzuma noplūde vienā vietā var izraisīt nogāzes eroziju un jaunu gravu veidošanos. Un tā jau tad būs paliekoša negatīva ietekme uz osu valni kā ģeomorfoloģisku dabas objektu. Liela ūdens noplūde no ceļa vienā vietā un ilgākā laika posmā var izraisīt arī ceļa nobrukumu. Sāksies nopietni zemes un betonēšanas darbi, lai saglābtu esošo ceļu. Vai kāds no ceļu būves ekspertiem Latvijā var garantēt, ka ceļš tiks uzbūvēts tik profesionāli, ka izteikta lietus ūdeņu koncentrācija vienā vietā un izskalojumi nebūs iespējami? Manuprāt, tieši ignorance lietus ūdens novadīšanas un drenāžas izbūvē Kangaru kalnu ošu grēdā var radīt vislielāko postu šim neparastajam dabas objektam ilgtermiņā.

Saudzēsim Latvijas dabu!
Būvēsim gudri!

Cienā,
55555
Dabas Retumu Krātuve

----- Original Message -----

From: "Valdis Felsbergs" <valdis@felsbergs.lv>

To: 66666

Sent: Friday, 8 May, 2020 12:20:11 PM

Subject: Re: Par P4 pārbūvi

Labrīt, a.god. 66666 kungs!

Sniedzu Jums LVC atbildi uz Jūsu vēstuli.

Kā vairākkārt atbildējām vakardienas apspriešanā, projekts ir izstrādes stadijā un būvdarbi plānoti 2021.gadā.

Ieceres mēdz neizpildīties ideālajā grafikā, tomēr autoceļš P4 pēdējos gados posmu pa posmam ir jau pārbūvēts tik būtiski, ka nav jāšaubās par šo ieceru reālistiskumu un mērķtiecīgu īstenošanu no LVC puses.

Ar cieņu

Valdis Felsbergs

LVC sabiedriskās apspriešanas vadītājs

292 777 44

----- Original Message -----

From: 66666

To: kangarkalni@lvceli.lv

Sent: Friday, 8 May, 2020 10:51:48 AM

Subject: Par P4 pārbūvi

Sveiki!

Reaģējot uz publisko apspriešanu, vēlos jautāt, vai un kad ir plānots veikt ceļa P4 atjaunošanu no A4 līdz Vāverkrogam, kurš jau gadiem ilgi ir kritiskā stāvoklī?

Ar cieņu,

66666

From: "Valdis Felsbergs" <valdis@felsbergs.lv>
To: 77777
Sent: Monday, 11 May, 2020 2:37:44 PM
Subject: Re: Pāris jautājumi par Kangaru ceļa asfaltēšanu.

Labdien, a.god. 77777!

Sniedzu LVC atbildes uz Jūsu jautājumiem.

1. Ietekmes uz vidi novērtējuma vienīgais iemesls ir starptautiskas nozīme īpaši aizsargājama dabas teritorija - dabas liegums "Lielie Kangari", kuram nedrīkst nodarīt ne teritoriālu, ne dabas vērtību (tostarp biotopu un gliemežu) zaudējumu. Līdz ar to nākas meklēt alternatīvas, kuras nav optimālas satiksmes lietderības ziņā, bet gan ir pieļaujams kompromiss starp satiksmes un dabas aizsardzības vajadzībām. Tostarp arī Jūsu norādītais izliekums ir nepieciešams dabas lieguma galvenās aizsargājamās vērtības - dabiskā osu reljefa - saglabāšanai: tas ir nevis kalniņa apbraukšanai, bet gan ceļa saglabāšanai osu grēdas virsotnē arī šajā vietā, kur šai grēdai ir izliekums. Pretējā gadījumā (2.alternatīvā) šajā vietā ceļa iztaisnošanai ir jāveido mākslīgs uzbērums blakus dabiskajai osu grēdai tās nogāzē, kas ir nepieļaujama dabiskā reljefa izmaiņa, kaut arī būtu loģisks risinājums situācijā, ja dabiskais reljefs nebūtu aizsargājams.
2. Posmu no Kangarkalniem līdz Rīgas apvedceļam ir plānots uzlabots pirms IVN vērtējamā posma, būvdarbus sākot no 2021.gada.

Ar cieņu
Valdis Felsbergs
LVC sabiedriskās apspriešanas vadītājs
292 777 44

----- Original Message -----

From: 77777
To: kangarkalni@lvceli.lv
Sent: Monday, 11 May, 2020 12:11:36 PM
Subject: Pāris jautājumi par Kangaru ceļa asfaltēšanu.

Sveicināti!

Gana bieži pārvietojos starp Rīgu un Suntažu pagastu, kas Kangarkalnus noliek tieši pa vidu maršrutam.

Apskatot vizualizācijas un noklausoties prezentāciju, sapratu, ka man otrais variants patīk daudz labāk. Diemžēl neko daudz nezinu par gliemežiem vai biotopiem, tāpēc neesmu kompetents spriest par ietekmi uz vidi..

Pirmais variants šķiet izturams, ja otro nevar ieviest kādu protestu vai likumu dēļ.

Jautājumi ir sekojoši:

- Pirmā varianta vizualizācijā (apmēram 36. sekundē) ir redzams ceļa izliekums, kas izskatās kā apbraukšana apkārt kalniņam. Tas neizskatās diez ko labi ne no braukšanas, ne būvēšanas viedokļa. Vai ir kāds īpašs iemesls kāpēc to nav plānots iztaisnot?

- Vispār posma Līči - Suntaži ceļa posmā Kangarkalni pat nav tas briesmīgākais posms. P4 posms no Rīgas apvedceļa līdz apmēram pagriezienam uz Ropažiem (krustojumam ar P10) ir daudz noteicošāks faktors kāpēc parasti izvēlos braukt apkārt caur Tīnūžiem un Sauriešiem. Ja Kangaros ceļš mēdz būt labs (kad kāds ir nošļūcis pāri ar greideri), tad šis posms ir pastāvīgi bedrains un nav sajūta, ka būtu droši braucams. Tāpēc vēlos paaugstināt vai posmu no Kangarkalniem līdz Rīgas apvedceļam arī ir plānots uzlabot?

Veiksmi darbos!

77777

From: "Valdis Felsbergs" <valdis@felsbergs.lv>
To: 88888
Cc: "Matīss Jakovels" <matiss.jakovels@lvceli.lv>, "Armands Auseklis (celuprojekts.lv)" <auseklis@celuprojekts.lv>
Sent: Monday, 11 May, 2020 2:55:49 PM
Subject: Re: jautājumi par investīciju pamatotību

Labdien, a.god. 88888 kungs!

Sniedzu LVC atbildes uz Jūsu jautājumiem.

1. 2014.gada pētījuma priekšmets ir Latvijas autoceļu tīkla posms, kurš pastāv jau daudzus gadu desmitus un būs aktuāls arī turpmāk: sešos gados nekas nav mainījies ne šā pētījuma priekšmetā, ne tā rezultātu aktualitātē (ieskaitot finansējuma avotu esamību P4 un neesamību citiem aplūkotajiem maršrutiem). Pētījumā ir konstatēts, ka par "alternatīvām" piedāvātie apvadu maršruti apkārt Lielajiem Kangariem ir ievērojami garāki, kas rada papildu izmaksas gan būvniecībai, gan arī šo maršrutu izmantotājiem nākotnē, kas mazina šo maršrutu pievilcību un nerisina izvirzīto uzdevumu: padarīt maršrutu Rīga-Ērgļi kvalitatīvi viendabīgu un pievilcīgu, tātad faktiski nav alternatīvi risinājumi šā paša mērķa sasniegšanai, jo šo mērķi nesasniedz.
2. Grants seguma ceļu putēšana ir vispārzināms fakts, un šis grants seguma ceļš šajā aspektā ne ar ko neatšķiras no citiem grants seguma ceļiem visā Latvijā. Tomēr putekļi nav izšķirošais kritērijs, tāpēc tas ir tikai kvalitatīvi identificēts, bet kvantitatīvi nav vērtēts, jo tas neko nemainītu 10.pielikumā pievienotā pētījuma rezultātos. Savukārt šajā IVN tiek vērtētas divas autoceļa P4 pārbūves alternatīvas, bet autoceļš V968 no Juglas līdz Turkalnei nav konkurētspējīga alternatīva, ar šā projekta objektu nekādi nesaskaras un netiek vērtēts.
3. Autoceļš V968 atbilst SNIP 5.kategorijai, kas ir līdzīga LVS 190:2 "Ceļu projektēšanas noteikumi: Normālprofili" NP7,5, kam autoceļa klātnes platums ir 7,5-8m: asfaltētajā posmā seguma platums ir ~6 m. Bet autoceļš V968 no Juglas līdz Turkalnei nav alternatīva šajā IVN un ar šā projekta objektu nekādi nesaskaras.
4. Vērtējuma priekšmets ir autoceļš P4 ar maršrutu Rīga-Ērgļi, nevis maršruts Jugla/Suntaži-Ogre/Rīga. P4 satiksmes intensitātes dinamika pa posmiem skaidri parāda, ka intensitāte krītas gan no Rīgas līdz pārbūvējamajam posmam, gan otrā pusē no Ērgļiem līdz pārbūvējamajam posmam, sasniedzot minimumu tieši pārbūvējamajā posmā, kas ir acīmredzamā pretrunā loģistikas likumiem un liecina tikai par braucēju mērķtiecīgu izvairīšanos tieši no pārbūvējamā posma par spīti tam, ka maršruts caur to būtu optimāls. Iepriekšējā IVN laikā tika arī iesūtīti vairāki simti vietējo iedzīvotāju parakstu par atbalstu autoceļa P4 pārbūvei, kas liecina, ka vietējiem iedzīvotājiem P4 grantētā posma noasfaltēšana ir vajadzīga.

Ar cieņu
Valdis Felsbergs
LVC sabiedriskās apspriešanas vadītājs
292 777 44

----- Original Message -----

From: 88888

To: kangarkalni@lvceli.lv

Sent: Monday, 11 May, 2020 12:30:58 PM

Subject: jautājumi par investīciju pamatotību

Labdien, lūdzu papildu informāciju:

Projektam pievienots LVC 2014.izstrādāts dokuments "Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma no km 35,7 – 45,0 ar grants segumu rekonstrukcijas uz asfalta segumu kā vienīgās alternatīvas PAMATOJUMS" (turpmāk - Pamatojums).

Jautājumi:

1. Kādēļ 2020.g. apspriestam projektam kā vienīgās iespējamās alternatīvas pamatojums tiek pievienots 2014.gadā izstrādāts Pamatojums, tātad būtiski novecojis dokuments?

2. Pamatojuma VII daļas 4.daļā kā viens no projekta mērķiem uzrādīts "Projekta mērķis ir arī samazināt putekļu radīto piesārņojumu tiem iedzīvotājiem, kas dzīvo līdzās autoceļam P4." Lūdzu skaitliski pamatot putekļu ietekmes iespējamu samazinājumu, uzrādot apdzīvoto māju sarakstu asfaltējamā P4 posmā, līdz 200m attālumā no ass līnijas, norādot attālumu līdz ass līnijai, un no ceļa klātnes atdalošā apvidus tipu (klajš lauks, mežs, krūmājs).

Alternatīvai lūdzu uzrādīt šādu sarakstu arī par apdzīvotu māju atrašanos līdz 200m attālumā no ass līnijas par alternatīvā maršruta pašlaik grantēto posmu V968 no Juglas līdz Turkalnei.

3. Izskatot iespējamās alternatīvas, Pamatojuma 1.tabulā ceļš V968 kolonā "Veicamie darbi" raksturots par šauru ("Šaura un tikai daļēji asfaltēta autoceļa rekonstrukcija par asfaltu").

Lūdzu informēt, kāds ir V968 faktiskais vidējais platums (kartē mērot, iegūst ap 12m, kas ir tāds pats platums kā P4), un kāpēc tas Pamatojumā raksturots kā "šaurš".

4. Pamatojumā izskatīti četri alternatīvie maršruti, bet to analīzē uzrādīti nobraukumi nevis kā alternatīvajiem maršrutiem no Juglas uz Rīgu vai Ogrī, bet kā Lielo Kangaru posma apbraukšanas maršruti. Visticamāk, Juglas un Suntažu iedzīvotājiem, braucot pa P4, mērķis ir nokļūt nevis Lielo Kangaru Ropažu pusē, bet gan nokļūt Ogrē vai Rīgā, kas visērtāk pa P80.

Jautājums - kāpēc alternatīvas izskatītas posma apbraukšanai, nevis nokļūšanai populāros galamērķos?

Lūdzu sniegt atbildi arī par šī e-pasta saņemšanu.

Ar cieņu,

88888

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

13. pielikums

**Sabiedriskajā apspriešanā VPVB
saņemtie iesniegumi**



OGRES NOVADA PAŠVALDĪBA
SUNTAŽU PAGASTA PĀRVALDE

Reģ. Nr.90000024370, „Tautas nams”, Suntaži, Suntažu pag., Ogres nov., LV-5060; tālrunis 65037004, e-pasts: suntazi@ogresnovads.lv, www.ogresnovads.lv



Ogres novada Suntažu pagastā

Dokumenta datums ir tā
elektroniskās parakstīšanas datums

Nr. 2-14/69

Vides pārraudzības valsts birojam

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045

vpvb@vpvb.gov.lv

Sabiedriskā apspriešana

2020. gada 24. aprīlī IR uzsākta autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves ceļa posmā 33,821 – 42,935 km ietekmes uz Eiropas nozīmes Natura 2000 tīkla īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – dabas liegumu „Lielie Kangari” – novērtējuma sabiedriskā apspriešana.

Suntažu pagasta pārvalde (turpmāk tekstā – Pārvalde) ir iepazinusies ar piedāvātajām divām jaunajām alternatīvām ceļa posma pārbūvē.

Pārvalde, pēc iepazīšanās ar piedāvātajām jaunajām alternatīvām, kas paredz novērst nelabvēlīgās ietekmes faktoros, par autoceļa Rīga- Ērgļi pārbūvi - asfalta seguma izbūvi, kā arī ceļa trases korekcijas esošā profila parametru uzlabošanu, atbalsta pārbūves piedāvāto 1.variantu un sniedz savu skatījumu:

- 1) Prasībām neatbilstošais autoceļa posms kavē Suntažu pagasta administratīvās teritorijas attīstību. Pēc ceļa posma pārbūves prognozējam arī tūrisma un sporta aktivitāšu cienītāju pieplūdumu. Agrāk, šobrīd esošā ceļa seguma dēļ, tūristi pārdomāja un atteicās braukt gan uz Suntažu pagastu, gan arī uz citiem blakus esošajiem pagastiem. Kā arī, pēc ceļa posma pārbūves Kangaru posmā, mūsu pagasta vietējiem uzņēmējiem uzlabotos sadarbības jautājums ar citiem uzņēmumiem, aktivizētos atpūtas namu apmeklējums, aktivizētos vietējo ražotāju apmeklējums saimniecībās uz vietas, tādejādi veicinot bioloģiski audzētās produkcijas popularizēšanu un izplatīšanu.
- 2) Pēc autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves ceļa posmā 33,821 – 42,935 km pārbūves, autoceļš P4 būtu noasfaltēts visā tā garumā, kas ļaus ceļa lietotājiem samazināt ceļā, no Suntažiem līdz Rīgai, pavadīto laiku. Kā arī tas nākotnē daļēji atslodotu satiksmi pa valsts galvenajiem autoceļiem A6 (Daugavpils šoseja) un A2 (Vidzemes šoseja).

SAŅEMTS
VIDES PĀRRAUDZĪBAS
VALSTS BIROJĀ
06. MAIJS 2020
Nr. 5-01/472

- 3) Neraugoties uz faktu, ka autoceļš P4 ir īsākais ceļš no Rīgas līdz Suntažiem, Ērgļiem un arī Madonai, tas pašlaik bieži netiek izmantots tieši seguma veida un kvalitātes dēļ.
- 4) Autoceļš P4 Rīga - Ērgļi ir Rīgas un Vidzemes reģioniem nozīmīgs autoceļš, kas savieno apdzīvotas vietas, kas atrodas Stopiņu, Ropažu, Ogres un Ērgļu novados. Autoceļa P4 nozīme īpaši pieaugusi sakarā ar pasažieru vilciena satiksmes kustības pārtraukšanu dzelzceļa līnijā Rīga-Ērgļi 2007.gadā.
- 5) Ceļa posmu, kas šķērso Kangaru kalnus, izmanto un pa to kursē arī satiksmes autobusi maršrutā Rīga – Suntaži – Madliena – Ērgļi. Nelabvēlīgos klimata laika apstākļos satiksmes autobusu kustību pa Kangaru ceļa posmu ir apgrūtināta, jo tas līdz ar to ir sliktā kvalitātē. Sliktas kvalitātes ceļa posma izmantošana transporta kustībai savukārt rada autoparka tehnikas ātrāku nolietojumu, kā arī tas pasliktina jau tā sliktajos klimata laika apstākļos esošā, sliktā ceļa posma kvalitāti.
- 6) Esošā autobusa pietura “Ķoderes” (abās ceļa pusēs) neatbilst normatīvajos aktos izvirzītajām prasībām par izbūvētām pieturvietām, nav paplašinājumi un pasažieru platformas.
- 7) 1.variants paredz trases novietojumu, neskarot īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Atbalstāma ir ceļa posmu, ar samazinātu atļauto braukšanas ātrumu, esamība. Tā kā “Lielie Kangari” ir sarežģīts vides objekts (reljefs, apaugums) un kā tūrisma objekti tajos ir apskatāma Dabas taka, Ķoderu pilskalns, Lielkangaru ezers un Purvs, būtu labi, ka ceļa nomales būtu nostiprinātas, kas kalpotu kā drošības veids tūristiem, gājējiem un velosipēdistiem.

Posma tehnisko rādītāju uzlabošana ar asfalta seguma izbūvi ne tikai veicinās pieguļošo apdzīvoto vietu un pārējās teritorijas attīstību, bet radīs arī iespēju ceļa lietotājiem droši sasniegt Vidzemes centrālo augstieni, vienkāršos ceļa uzturētājiem ceļu uzturēšanas darbus un uzlabos ceļu satiksmes drošību.

Pārvaldes vadītājs

V.Ancāns

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU
ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

LAIKA ZĪMOGA DATI
Datums 06.05.20 Laiks 16:13



OGRES NOVADA PAŠVALDĪBA
ĶEIPENES PAGASTA PĀRVALDE

Reģ. Nr.90000041652, „Saulīte”, Ķeipene, Ķeipenes pag., Ogres nov., LV-5062
tālruni 65020822, 65033598, e-pasts: keipene@ogresnovads.lv, www.ogresnovads.lv



Ogres novada Ķeipenes pagastā

07.05.2020. Nr.1.57./33

Vides pārraudzības valsts birojam
Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045
e-pasta adrese: vpvb@vpvb.gov.lv

Par sabiedrisko apspriešanu saistībā ar autoceļa
Rīga-Ērgļi (P4) pārbūvi ceļa posmā 33,821 – 42,935 km

2020. gada 24. aprīlī ir uzsākta autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves ceļa posmā 33,821 – 42,935 km ietekmes uz Eiropas nozīmes Natura 2000 tīkla īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – dabas liegumu „Lielie Kangari” – novērtējuma sabiedriskā apspriešana.

Esam iepazinušies ar piedāvātajām divām jaunajām alternatīvām ceļa posma pārbūvē.

Pēc iepazīšanās ar piedāvātajām jaunajām alternatīvām, kas paredz novērst nelabvēlīgās ietekmes faktorus, **atbalstām autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves ceļa posmā 33,821 – 42,935 km 1.variantu un sniedzam savu skatījumu:**

- 1) Prasībām neatbilstošais autoceļa posms kavē Ķeipenes pagasta administratīvās teritorijas attīstību. Esošā ceļa seguma dēļ tūristi šobrīd neizvēlas braukt uz Ķeipenes pagastu un uz citiem Ķeipenes pagastam kaimiņos esošajiem pagastiem. Pēc ceļa posma pārbūves ir prognozējams tūrisma un sporta aktivitāšu cienītāju pieplūdums. Bez tam pēc ceļa posma pārbūves Kangaru posmā mūsu pagasta uzņēmējiem uzlabotos sadarbības iespējas ar citiem uzņēmumiem, palielinātos pagastā rīkoto kultūras pasākumu apmeklējums, pieaugtu vietējo ražotāju saimniecību apmeklējums, tādējādi tiktu veicināta bioloģiski audzētās produkcijas popularizēšana un izplatīšana.
- 2) Pēc autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves ceļa posmā 33,821 – 42,935 km autoceļš P4 būtu noasfaltēts visā tā garumā, kas ļautu autoceļa lietotājiem samazināt ceļā no Ķeipenes līdz Rīgai pavadīto laiku. Tas arī daļēji atslogotu satiksmi pa valsts galvenajiem autoceļiem A6 (Daugavpils šoseja) un A2 (Vidzemes šoseja).
- 3) Neraugoties uz to, ka autoceļš P4 ir īsākais ceļš no Rīgas līdz Ķeipenei, Ērgļiem un arī līdz Madonai, tas pašlaik bieži netiek izmantots tieši seguma veida un kvalitātes dēļ.
- 4) Autoceļš P4 Rīga - Ērgļi ir Rīgas un Vidzemes reģioniem nozīmīgs autoceļš, kas savieno apdzīvotas vietas, kas atrodas Stopiņu, Ropažu, Ogres un Ērgļu novados. Autoceļa P4 nozīme īpaši pieaugusi sakarā ar pasažieru vilciena satiksmes kustības pārtraukšanu dzelzceļa līnijā Rīga-Ērgļi 2007.gadā.
- 5) Ceļa posmā, kas šķērso Kangaru kalnus, kursē satiksmes autobusi maršrutā Rīga – Suntaži – Madliena – Ķeipene - Ērgļi. Nelabvēlīgos klimatiskajos apstākļos satiksmes autobusu kustība pa Kangaru ceļa posmu ir apgrūtināta, jo šis ceļa posms ir sliktā kvalitātē. Sliktas kvalitātes ceļa posma izmantošana transporta kustībai savukārt rada autoparka tehnikas ātrāku nolietojumu.

07. MAIJS 2020

5-01/780

- 6) Esošā autobusa pietura "Ķoderes" abās ceļa pusēs neatbilst normatīvajos aktos izvirzītajām prasībām par izbūvētām pieturvietām, tajā nav paplašinājumu un pasažieru platformas.
- 7) 1.variants paredz trases novietojumu, neskarot īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Atbalstāma ir ceļa posmu ar samazinātu atļauto braukšanas ātrumu esamība. Tā kā Lielie Kangari ar tā reljefu un apaugumu ir sarežģīts vides objekts, kurā kā tūrisma objekti ir apskatāmi Dabas taka, Ķoderu pilskalns, Lielkangaru ezers un purvs, būtu labi, ka ceļa nomales būtu nostiprinātas. Tas kalpotu kā drošības veids tūristiem, gājējiem un velosipēdistiem.

Posma tehnisko rādītāju uzlabošana ar asfalta seguma izbūvi ne tikai veicinās pieguļošo apdzīvoto vietu un pārējās teritorijas attīstību, bet radīs arī iespēju ceļa lietotājiem droši sasniegt Vidzemes centrālo augstieni, vienkāršos ceļa uzturētājiem ceļu uzturēšanas darbus un uzlabos ceļu satiksmes drošību.

Pārvaldes vadītājs

Vilnis Sirsonis

Dokuments parakstīts elektroniski ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu

V.Sirsonis 65020822
vilnis.sirsonis@ogresnovads.lv

LAIKA ZĪMOGA DATI
Datums 07.05.20 Laiks 11:58



OGRES NOVADA PAŠVALDĪBA

Reģ.Nr.90000024455, Brīvības iela 33, Ogre, Ogres nov., LV-5001
tālrunis 65071160, fakss 65071161, e-pasts: ogredome@ogresnovads.lv, www.ogresnovads.lv

Ogrē

Dokumenta datums ir tā
elektroniskās parakstīšanas datums
Dokumenta numurs skatāms teksta failā

Vides pārraudzības valsts birojs
vpvb@vpvb.gov.lv
AS "Ceļuprojekts"
cp@celuprojekts.lv

Par autoceļa P4 Rīga-Ērgļi pārbūves posmā 33,821-42,935 km ietekmes uz Natura 2000 dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējuma ziņojumu

Ogres novada pašvaldībā (turpmāk – Pašvaldība) 2020.gada 23.aprīlī saņemts AS "Ceļuprojekts" iesniegums (reģistrēts Pašvaldībā ar Nr.2-4.1/2420), kurā tiek informēts par autoceļa P4 Rīga-Ērgļi pārbūves posmā 33,821-42,935 km (turpmāk – Paredzētā darbība) ietekmes uz *Natura 2000* dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējuma ziņojuma (turpmāk – Ziņojums) sabiedrisko apspriešanu.

Pašvaldība izvērtēja Ziņojumu, sniedzot šādus komentārus un priekšlikumus:

- Vēršam uzmanību, ka saskaņā ar Pašvaldības 2012.gada 21.jūnija saistošo noteikumu Nr.16/2012 "Ogres novada teritorijas plānojuma grafiskā daļa un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" (turpmāk – SN Nr.16/2012) (pieejami Valsts vienotajā ģeotelpiskās informācijas portālā https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_26) Grafisko daļu autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posms no Ogres novada robežas ar Ropažu novadu līdz Juglas ciema robežai ir *ainaviskais ceļš* – ceļš un tam pieguļošā teritorija, kas raksturo tradicionālo kultūrvidi un ainavas daudzveidību novadā un ir nozīmīga tūrisma attīstībai. 500 m platumā uz katru pusi no autoceļa noteikta *ainaviskā ceļa teritorija*.
- Nolūkā mazināt Paredzētās darbības ietvaros transformējamo biotopu platību, izcērtamo koku skaitu un negatīvu ietekmi uz ainavu, Pašvaldība atbalsta 1.alternatīvu.

07. MAIJS 2020

5-01/488

- Lai mazinātu Paredzētās darbības ietekmi uz sugām un biotopiem, Pašvaldība norāda uz nepieciešamību būvniecības laikā ievērot piesardzības pasākumus autoceļa P4 Rīga-Ērgļi nodalījuma joslā un vismaz 20 m platumā no atradnēm.
- Paredzētā darbība īstenojama, ievērojot putnu ligzdošanas laiku.
- Saskaņā ar SN Nr.16/2012 Grafisko daļu, Juglas ciema teritorijā esošais autoceļa P4 Rīga-Ērgļi posms atrodas vietējās nozīmes arheoloģijas pieminekļa – senkapu Annas kalns (Baznīckalns) (valsts aizsardzības Nr.1871) aizsargjoslas zonā. Aprobežojumus aizsargjoslās ap kultūras pieminekļiem nosaka Aizsargjoslu likuma (turpmāk – Likums) 35. un 38.pants. Citu starpā saskaņā ar Likuma 38.panta 1.punktu jebkuru darbību drīkst veikt tikai ar Nacionālās kultūra mantojuma pārvaldes un kultūras pieminekļa īpašnieka atļauju. Lūdzam minēto ietvert Ziņojumā.
- Vēršam uzmanību, ka Ziņojumā termins *mežs* ir attiecināts uz autoceļa zemes nodalījuma zonā esošajiem kokaugiem un krūmiem, kas ir pretruna ar Meža likuma 3.¹ panta pirmo punktu, kas nosaka, ka par mežu neuzskata zemi, ko aizņem esošu autoceļu zemes nodalījuma josla.

Informējam, ka par atbildīgo kontaktpersonu autoceļa P4 Rīga-Ērgļi pārbūves sakarā nozīmēts Pašvaldības centrālās administrācijas "Ogres novada pašvaldība" galvenais speciālists ceļu pārvaldības un uzraudzības jomā Pēteris Bužers, t.:65035905, e-pasta adrese: peteris.buzers@ogresnovads.lv

Ogres novada pašvaldības izpilddirektora vietniece

D.Bārbale

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

I. Štāle, t. 65071172

iveta.stale@ogresnovads.lv

J. Duboks, t. 65 046 174

jevgenijs.duboks@ogresnovads.lv

LAIKA ZĪMOGA DATI
Datums 04.05.20, Laiks 15:05



ROPAŽU NOVADA PAŠVALDĪBA

Reģistrācijas Nr. 90000029039

Sporta iela 1, Ropaži, Ropažu novads, LV 2135

Tālr. 67918666, fakss 67918385, e-pasts ropazi@ropazi.lv

AS Swedbank Valmieras filiāle, kods HABALV22, konts LV54 HABA 0551 0133 8368 7

Ropažu novadā

14.05.2020. Nr. 2020/2-15.3./E/392/N

Vides pārraudzības valsts birojam
vpvb@vpvb.gov.lv

Informācijai:
AS "Ceļuprojekts"
cp@celuprojekts.lv

Par priekšlikumiem autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūvējamajam posmam Lielajos Kangaros

Ropažu novada pašvaldība izskatot iespējamās autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves posma 33,821.-42,935. km izbūves alternatīvas atbalsta 1. variantu, jo tas paredz maksimāli saglabāt osu grēdas dabisko reljefu un šīs alternatīvas ietekme uz NATURA 2000 teritoriju ir zema.

Izbūvējot ceļu tiek plānots paplašināt stāvlaukumu pie dabas lieguma "Lielie Kangari" izveidojot vietas 20 vieglajām automašīnām. Kopš dabas objekta labiekārtošanas, novērojām būtisku automašīnu pieplūdumu, sevišķi nedēļas nogalēs, kad automašīnas tiek liktas arī gar ceļa malu. Lūdzam izvērtēt iespēju stāvlaukumu paplašināt veidojot vietas 30 vieglajām automašīnām vai arī nedēļas nogalēs papildus stāvlaukumā esošajām vietām atļaut automašīnu novietošanu gar vienu ceļa malu.

Šobrīd uz autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) pārbūves posmā 33,821.-42,935. km ir viena pieturvieta "Ķoderes". Ņemot vērā, ka dabas liegumā "Lielie Kangari" notiek pasākumi, objekts ir tuvu Rīgai un par to ir liela apmeklētāju interese, rosinām izskatīt iespēju izveidot jaunu pieturvietu pie dabas lieguma "Lielie Kangari", lai to varētu sasniegt arī tā mērķauditorija, kura ikdienā neizmanto privātos transportlīdzekļus. Vienlaikus lūdzam vērtēt arī nepieciešamos drošības pasākumus ceļa šķērsošanai ņemot vērā, ka tiek plānots būtisks satiksmes intensitātes pieaugums.

Atbalstām ieceri tīrīt ceļa malas no kokiem un krūmiem ceļa nodalījuma joslā, jo tas vienlaikus ne tikai nodrošina ceļa pārredzamību, bet arī paver ainavu braucot pa grēdas kori.

Ropažu novada domes priekšsēdētājs

Z.Blaus

Upīte, 29794202

LAIKA ZĪMOGA DATI

Datums 14.05.20 Laiks 16:44

SANĒMITS
VIDES PĀRRAUDZĪBAS
VALSTS BIROJĀ

14. MAIJS 2020

Nr. 5-01/827

DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR
LAIKA ZĪMOGU

Beidzot iespējams izdosies liet pie asfaltcēla
pāri Kanqarim - pabeigta un sakārtota cēla
posma Ēngli - Rīga. Vairākas beigušās vi-
tējām braucējiem un tālbraucējiem, un visai dzi-
vai radībai Kanqaros.

Visa kaismīgā šī cēla posma remonta pa-
beigšanas nobremzēšana ^{dižs, gaids izmērī} bija ļoti nožēlojama
un analfēdiska rīcība, nodarot vislielāko kai-
tējumu tām dzīvām formām, ko dabas draugi centās
izstāvēt. Cēls pār Kanqarim ir ar īpašu situāciju.

Katra mašīna šobrīd izbraucot cauri Kanqarim
apbēva ar smiltīm, granti un degvielas sadegšanas
izmešiem (sādu izmešu uz sāda cēla ir daudz vairāk
kā parasti) gan augus, gan visas citas radības, ie-
skaitot kukaiņus un vāpūkas daudzu desmitu metru at-
tālumā uz abām cēla pusēm. Pēc visa tā - kā lai jū-
tas "aplaimotā" radībā? - Izstāvēt sādu situāciju
ir ļoti nožēlojami. Mazāk izstāvēta veļa laikā, ce-
lam vijoties cauri pa līkumiem cauri mežam, veidojās
putekļiem ar izmešiem puslēgta telpa, ^{saglabājas} līkumā nākošā
mašīnām. Piemērt sādu situāciju ^{apbēva} īpaši
Valsts mērogi dabas aizsardzības objektam, pavisam
nav laba dabas aizsardzības prakse.

Labot situāciju Kanqaros, var vienīgi asfaltēt
cēlu!

Par pārējām pozitīvām situācijām no asfaltēt
cēlu - mēt. Latv. Avīze - 12. maijā.



VIDES AIZSARDZĪBAS KLUBS

Biedrība "Vides aizsardzības klubs" Raiņa bulvāris 21 - 5 Rīga, LV-1050, Latvija, www.vak.lv
tālrunis +371 7226042 e-mail: vak@vak.lv
reģ. nr: 40008003594, norēķinu konts: LV62UNLA0002002700198, SEB BANKA

Vides pārraudzības valsts birojam
e-adresē

Nr. 2020_0009 Rīgā, 24.05.2020.

Par Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējumu.

Vides aizsardzības klubs (VAK) atzīst, ka IVN Ziņojumā piedāvātā otrā alternatīva, kas paredz autoceļa taisnošanu arī dabas liegumā, absolūti nav pieļaujama, jo nonāk tiešā un acīmredzamā pretrunā ar dabas lieguma "Lielie Kangari" izveidošanas mērķiem, būtiski un neatgriezeniski ietekmēs Natura2000 teritorijas dabas vērtības, tāpēc 2.alternatīvas īstenošanai pastāv izslēdzoši faktori.

VAK norāda, ka 1.alternatīva ir būtiski labvēlīgāka par 2.alternatīvu, tomēr pašreizējā redakcijā arī 1.alternatīvai pastāv būtiskas un neatgriezeniskas ietekmes risks uz dabas liegumu – Natura2000 teritoriju:

- 1) arī 1.alternatīva paredz taisnoto posmu garumu 4.13km, kas ir nepieļaujams (IVN ziņojuma 5.4 punkts) 5.1 tabulā nav dots salīdzinājums ar esošo situāciju, kas VAK ieskatā būtu jāiekļauj.
- 2) ziņojuma 5.2. punktā ir norāde, ka "Tomēr zonā no Pk 402+20 līdz Pk 405+60 trase atrodas ļoti tuvu īpašuma robežai un nepieciešama zemes atsavināšana no vairākiem īpašumiem, lai nodrošinātu zemes joslu autoceļa būves uzturēšanai un aizsardzībai.", bet no pielikumiem grūti saprast piketu saistību ar kilometriem. Nepieciešams tabulās iekļaut paralēli arī kilometrus – attiecīgi tas varētu būt 40.km 220. metrs līdz 40.km 560 metram, kas formāli neatrodas dabas liegumā, bet atrodas kultūras pieminekļa – Ķoderu pilskalna aizsardzības zonā, tuvu dabas liegumam – nepieciešams saskaņojums ar Kultūras mantojuma pārvaldi.
- 3) 5.5. tabula norāda, ka arī 1.alternatīva paredz pat tiešu biotopu iznīcināšanu, neizslēdzot netiešu ietekmi uz būtiski lielākām biotopu platībām.
- 4) uzmanību raisa ziņojuma 5.6 sadaļā teiktais, ka "Uzbērumam 1. variantā vajadzēs ap 15 000 m³ grunts, bet ierakumā atbrīvosies ap 75 000 m³ jeb piecreiz vairāk, tātad materiālu piegāde uzbērumam nebūs vajadzīga." Nav paskaidrots, cik m³ uzbēruma un ierakuma grunts tiks iegūta dabas lieguma platībā, cik ārpus lieguma. Šādi apjomi liecina par būtiskām augstuma liknes izmaiņām. Ziņojuma 5.6 punkts arī saka, ka "Nesaistītu minerālmateriālu pamata būvniecībai tiks izmantots līdz 30 000 m³ dolomīta šķembu (tiks piegādātas dolomīta šķembas no tuvākiem karjeriem).

SANĒMTS
VIDES PĀRRAUDZĪBAS
VALSTS BIROJA
25. MAIJS 2020
Nr. 5-01/874

Mīnerālmateriālu nomalei vajadzēs līdz 3000 m³ dolomīta šķembu (tiks piegādātas dolomīta šķembas no tuvākiem karjeriem).” Šāds apgalvojums, ņemot vērā tuvāko dolomīta karjeru atrašanos tiešā dabas lieguma “Lielie Kangari” tuvumā un diskutablu derīgo izrakteņu ieguves teritoriju plānošanu Ropažu novada teritorijas plānojuma 2019.-2031.gadam redakcijā, norāda uz būtiskas kumulatīvas negatīvas ietekmes uz dabas liegumu risku sakarā ar pieaugošiem doloīta ieguves apjomiem tiešā lieguma tuvumā.

4) Ziņojuma 7.1 tabulā nav norādītas reālas 1.alternatīvas negatīvās ietekmes – neliels biotopu platības zudums, nav izvērtēta pretslīdes materiāla – sāls kaisīšanas ietekme ilgtermiņā, nav ņemta vērā tomēr esošā negatīvā ietekme uz gliemežu populāciju.

5) VAK nepiekrīt ziņojuma 10.punktā ietvertam apgalvojumam, ka pēc būtības P4 ceļa rekonstrukcija esošajos variantos kā piedāvāts IVN ziņojumā ir likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta sestās daļas 1. punktā noteiktais “vienīgais risinājums sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai.” VAK uzskata, ka nepamatoti nav vērtētas apbraucamo ceļu alternatīvas caur Tinūžiem, Krancienu, kur var pieslēgties jaunizveidotajai Tinūžu-Kokneses šosejai, tūklāt nākotnē paredzēts papildus ievads Rīgā paralēli esošajam ceļam Ulbroka-Ogre.

VAK ierosina atteikties no iecerētās darbības vai arī apsvērt P4 ceļa posma asfaltēšanu dabas lieguma platībā, neveicot izmaiņas tā novietojumā, šķērsprofilā, garenprofilā, nogāžu stiprinājumos, bet samazinot atļauto ātrumu līdz 50 km/h, bet gar Kangaru ezeru līdz 30 km/h. VAK lūdz, ja tiks īstenota 1.alternatīva, apsvērt tās korekcijas:

1) noteikt normālprofilu 7,5-8,5

2) atteikties no jebkādiem uzbērumiem un ierakumiem lieguma teritorijā

3) noteikt aizliegumu lietot sāli kā pretslīdes materiālu

4) noteikt maksimālā ātruma ierobežojumu 50 km/h visā posmā, lai nesamazinātu arī teritorijas rekreācijas vērtību, ņemot vērā kājnieku un velosipēdu tūrisma attīstību liegumā.

Edmunds Kance, VAK Domes loceklis.ā

Dokuments parakstīts ar drošu elektronisku parakstu un satur laika zīmogu.

LAIKA ZĪMOGA DATI
Datums 24.05.20 Laiks 15:54

VIDES KONSULTATĪVĀ PADOME

biedrība „Baltijas Vides forums”, nodibinājums „Latvijas Dabas fonds”, nodibinājums „Vides Izglītības fonds”, nodibinājums „Pasaules Dabas fonds”, biedrība „Latvijas Ornitoloģijas biedrība”, biedrība „Vides fakti”, nodibinājums „Ķemeru Nacionālā parka fonds”, biedrība „Vides aizsardzības klubs”, biedrība „Latvijas Makšķernieku asociācija”, biedrība „Latvijas ezeri”, biedrība „Zaļā brīvība”, biedrība „Ekodizaina kompetences centrs”, biedrība „Vides vārds”, biedrība „Latvijas Botāniķu biedrība”, biedrība „Cleantech Latvia”, biedrība „Latvijas Atkritumu saimniecības asociācija”, biedrība „Baltijas krasti”, biedrība „Zero Waste Latvija”, biedrība „Latvijas Vides pārvaldības asociācija”, nodibinājums „Teiču dabas fonds”.

Rīga, Peldu iela 26/28, LV-1494

12.05.2020.

Nr.1-7

Vides pārraudzības valsts birojam
vpvb@vpvb.gov.lv

Par autoceļa rekonstrukciju Lielajos Kangaros

Vides Konsultatīvā Padome (turpmāk - VKP) ir izskatījusi VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) organizētās tiešsaistes sabiedriskās apspriešanas videoprezentācijas un internet vietnē <https://lvceli.lv/apspriesana/#kangarkalni> pieejamos materiālus par Ietekmes uz vidi novērtējumu (IVN) autoceļa Rīga–Ērgļi (P4) pārbūvējamajam posmam 33,821 – 42,935 km *Lielajos Kangaros* un izsaka sekojošus iebildumus un priekšlikumus:

1. VKP kategoriski iebilst pret augšminētā ceļa posma pārbūves 2.variantu, jo ceļa trases iztaisnošana un pārbūve iznīcinās Eiropas nozīmes *Natura 2000* tīkla īpaši aizsargājamas dabas teritorijas – dabas lieguma “Lielie Kangari” pamatvērtības tādā apjomā, ka liegums var zaudēt atbilstību īpaši aizsargājamas dabas teritorijas kritērijiem un statusam, turklāt ceļa trases pārbūve var radīt papildus bīstamību teritorijas apmeklētājiem.
2. VKP atbalsta ceļa seguma maiņu posmā km. 41,5 - 42.935, it sevišķi apdzīvotās vietās teritorijā.
3. Attiecībā uz autoceļa P4 esošās trases asfaltēšanu, posmā 33,821 - 41.5 (posms pa osu grēdas virsu) VKP izsaka sekojošus priekšlikumus un apsvērumus:
 - 3.1. P4 posms 33,821 – 41.5 atrodas neapdzīvotā apvidū, tāpēc būtiska putekļu samazinājuma seguma maiņas rezultātā iedzīvotājiem nebūs.

SAIMNIECĪBAS
ASOCIĀCIJA
12. MAIJS 2020
5-01/805

3.2. Autobusa maršruta Rīga - Ērgļi posms Jugla - Vāverkrogs atrodas mazapdzīvotā apvidū. Šai posmā maz potenciālu pasažieru, kuriem varētu būt vajadzīga autobusu satiksme uz/no Ērgļiem, bet pēc Vāverkroga jau pieejama Pierīgas piepilsētas autobusu satiksme.

3.3. Atbilstoši plānotajai administratīvi teritoriālajai reformai pašreizējais autoceļš P4, pēc ceļa uz Ropažiem nozarošanās, turpmāk vairs neskar novadu centrus, tāpēc tālākā P4 daļa neatbilst reģionālā autoceļa definīcijai: "Reģionālie autoceļi - novadu administratīvos centrus savieno savā starpā vai ar republikas pilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā republikas pilsētas".

3.4. Nelielā satiksmes intensitāte P4 Lielo Kangaru posmā pierāda, ka galamērķu sasniegšanai ir konkurētspējīgas alternatīvas. Apkārtne esošie dolomīta karjeri ir Lielo Kangaru Rīgas pusē, tāpēc intensīvi kravu pārvadājumi pār Lielajiem Kangariem nav nepieciešami.

3.5. No satiksmes drošības viedokļa pašreizējais posms 33,821 – 42,935 ir samērā drošs - tajā nav reģistrēts neviens CSN ar bojāgājušiem.

3.6. Lai pārbūvēto un asfaltēto ceļa posmu varētu droši ekspluatēt, ziemā to nāksies pastiprināti kaisīt ar sāli, lai samazinātu slīdamību. Sāls lietošana radīs ceļmalas skuju koku bojājumus, kas pazeminās dabas lieguma ainavisko vērtību.

3.7. Pašlaik brīvdienās apmēram puse no P4 posma 33,821 – 42,935 km. izmantotājiem ir tūristi. Ceļa posma un trases pārbūve pazeminās dabas lieguma "Lielie Kangari" vēsturisko pievilcīgumu tūristiem.

4. VKP rosina izvērtēt sabiedrībai izdevīgākus variantus satiksmes plūsmām, nodrošinot braucienu galamērķu savienošanu ar ērtām un drošām satiksmes maģistrālēm, vienlaicīgi izskatot iespēju saglabāt dabas liegumā "Lielie Kangari" vēsturisko grantēto ceļu kā interesantu un viegli sasniedzamu tūrisma objektu Pierīgā. ņemot vērā gan plānotās pārmaiņas administratīvi-teritoriālajā iedalījumā, gan to, ka pēc COVID – 19 pandēmijas pieaugs attālinātā darba īpatsvars, attiecīgi mazinoties ikdienas darba braucieniem uz Rīgu, turpretī pieprasījums pēc interesantiem tūrisma objektiem Pierīgā tikai pieaugs.

4.1. Lai lietderīgi izmantotu autobusu satiksmei piešķirtās valsts dotācijas, būtu jāizvērtē autobusa Rīga-Ērgļi maršruta pārvirzīšana pa blīvāk apdzīvotu apvidu - caur Sidgundu-Ropažiem, vai caur Turkalni-Tinūžiem

4.2. Valsts vietējais autoceļš V968 pašlaik 7,7km posmā ir ar grants segumu, to noasfaltējot:

4.2.1. uzlabosies novada centra, Ogres sasniedzamība pa asfaltētu ceļu: no Suntažiem par 7 km (25km pašreizējo 32km. vietā), un ļoti būtiski uzlabosies Ogres sasniedzamība pa asfaltētu ceļu no Juglas (18km tagadējo 39km vietā).

4.2.2. attālums no Suntažiem līdz Rīgai pa asfaltētiem ceļiem salīdzinot ar P4 posma noasfaltēšanu, atšķirsies nenozīmīgi, laiks ceļā pa V968+P80 varētu būt pat mazāks, nekā pa P4.

Suntaži - Pļavnieki	izmantojot P4	48,3km
Suntaži - Pļavnieki	izmantojot V968+P8+P5	52,8km
Suntaži - Ķengarags	izmantojot P4	52,1km
Suntaži - Ķengarags	izmantojot V968+P80+P10	54,8km

4.2.3. Papildus samazināsies putekļu ietekme uz V968 apkārtnē dzīvojošajiem cilvēkiem (atbilstoši Vietvārdu DB norādītajam, Glāzniekos 16.01.2020. dzīvo 41 iedzīvotājs, bet skatot kartē, vairāk kā puse V968 posma ir apdzīvotā vietā,).

4.2.4. V968 trase ir taisna, ar dažiem līkumiem, un pēc asfaltēšanas ceļš varētu būt pat drošāks nekā P4, turklāt asfaltēšana varētu būt lētāka.

4.3. Reģionālo autoceļu rekonstrukcijai paredzētie ERAF līdzekļi būtu jāiegulda tur, kur reģionālie autoceļi ar grants segumu tiek intensīvi izmantoti, un galamērķu sasniegšanai nav citas, ērtākas alternatīvas.

4.4. Dabas lieguma "Lielie Kangari" pievilcīgumu varētu vēl palielināt izmantojot esošās nobrauktuves un novietot automašīnas uz dabiskajām brauktuvēm mežā, ierīkojot dabas takas mežā, veidojot ainavu cirtes pie ceļa, kur tas nemazina biotopu kvalitāti un nepasliktina to stāvokli, izveidojot ūdens novadīšanas ietaises vietās, kur uz grantētā ceļa stiprā lietū vai pavasaros uzkrājas ūdens, atjaunot senlaicīgus infrastruktūras elementus, piemēram, betona ceļa stabiņus.

Vēsturisko ceļa posmu dabas liegumā "Lielie Kangari" ieteicams attīstīt par dabas un kultūrvēstures vērtību kompleksu, turklāt tas iespējams saglabājot gan sugas un biotopus - dabas daudzveidību, gan arī nodrošinot sabiedrībai izdevīgas transporta plūsmas.

Ar cieņu,

Vides konsultatīvās padomes priekšsēdētājs
Juris Jātņieks

Jānis Sprūds; janis.spruds@ezeri.lv

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

LAIKA ZĪMOGA DATI
Datums 12.05.20 Laiks 17:34

VPVB par Kangaru kalnu ceļa rekonstrukcijas IVN

Uzmanīgi izlasīju IVN. Radās daudz jautājumu.

1. un 45. lpp ...padarīt "plūdenāku" garenprofilu ... nozīmē izmainīt unikālo Kangaru kalnu grēdu. Bet 5.un 7. lpp. Sola ...saglabāts neizmainīts Latvijas lielākās osu grēdas reljefs. Un 11 lpp.... Nepieciešams atsevišķus ceļa posmus iztaisnot. Kurās lappusēs ir meli?
- 9.lpp. ...esošajā ceļā kokiem rodas mehāniski bojājumi... Nu, un ko darīsim, ja kore ir šaurāka par 10m, un koki ir vienīgie, kas pasargā mašīnas no kūleņošanas ? Reiz pat vesels autobuss "uzkārās" eglēs. Pasažieri sala 2h.
- 12.lpp. ...stāvas nogāzes vairāk kā 10m augstumā. Nozāgēsīm kokus, un ļausim mašīnām kūleņot 10m? ...līdz 0,5m grants vaļņi, vairākus cm dubļu slānis... Cik dramatiski!!! Osu grēda ir ideāla vieta ceļa ierīkošanai (tāpēc jau tas tur ir), grants uzsūc mitrumu. Latvijā unikālais kalnu ceļš nav jāsalīdzina ar zemes ceļiem, kuri mitrumā uzrūgst ?
- 13.lpp. Būšot 30% satiksmes intensitātes pieaugums. Bez maz 100km noasfaltētie posmi līdz Ērgļiem ir devuši pieaugumu. Bieži braucu, un redzu. Bet ne jau 30% pieaugums pēc 10 km (kalnos 5km) ! Sevišķi ņemot vērā, ka Ērgļu lielākais uzņēmums Ērgļu arodividusskola – ir beidzies, un iedzīvotāju skaits visās ceļam pieguļošajās teritorijās turpina sarukt.
- 15.lpp. ...10 gados 10 avārijas (un ne sevišķi smagas). Pēdējos 5 gadus galvenais arguments Kangaru asfaltēšanai bijis satiksmes drošības uzlabošana. Tātad mums visu laiku meloja !Braukšanu pa Kangaru kalniem var salīdzināt ar braukšanu pa daudzstāvu mājas jumtu. Zinām Kokneses ceļa statistiku. Kurš atbildēs par tiem, kuri domājot, ka Latvijā nav kalnu ceļu, nositīsies "ieskrienot" asfaltētajos kalnos?
- 28.lpp. ...asfalta platums 6,5 m... Kore 10m, autobusa platums 3 m. Tas būs vienvirziena ceļš? Un vēl gājējus laidīsim pa 1,5m maliņu?!? 4-5 vietas uz kores ir šaurākas par 10m. Un kā reiz, saprotamu iemeslu dēļ, tās ir arī stāvākās vietas un līkumi. Lai tur ierīkotu aizsargbarjeras , nepieciešami sarežģīti un dārgi inženiertehniski risinājumi, kuri galīgi izmainīs unikālo osu.++
- 29.lpp. ...atbalsta sienas... Paplašinājumi būs vajadzīgi (1.variantā, protams, par 2.variantu vispār nav ko runāt) uz 5 kalnu ceļa kilometriem kādās 10 vietās 1km kopgarumā. Cik (mln) tas maksās? Kas paliks pāri no ainavas pēc tādas industrializācijas ?
- 30 lpp. plāno norakt 100 000 m3, un uzbērt zemajās vietās. Visi zin, ka Kangaru kalnu grēda ir unikāla. Nevienš cits oss Latvijā nav ar tik stāvām nogāzēm un tik lielu augstuma starpību.. Tad kāpēc IVN ziņojumā nav ģeoloģijas eksperta slēdziena?
39. lpp.... ūdeni novadīs brauktuves šķērskritums... Līdz šim ūdens iesūcās grants grēdā. Latvijā nav citu 10m augstu tik stāvu nogāžu. Tāpēc nav arī pieredzes, kas notiks uz kores uzklājot hidroizolējošo asfaltu. Cik lielu eroziju izraisīs lietusskāzes ? Cik mln tērēsim nākamos gados veidojot ūdens noteces sistēmas? Kas paliks pāri no kalniem pēc šīs industrializācijas ?Kā to sola 42. un 47. lpp.(gabioni).
10. pielikums 8.un 9. punkti. ...atstājot kalnu ceļu esošajā veidā, radīsies sarežģījumi tā uzturēšanā: kopšanas tehnikas transports, 10 t ierobežojums... Kāpēc nevar pateikt, ka kalnu ceļš (5km vienīgie Latvijā) atšķiras no līdzenuma ceļa Koderes-Jugla? 10m augsts grants "uzbērums" absorbē mitrumu, pavasarī ceļš neuzrūgst, un neveido "trepī". Tur nav ko greiderēt. Kāpēc nevar vienkārši epizodiski aizbērt lokālas bedrītes ("dažu cm dubļu slānis"), un likt Kangaru kalnu ceļu mierā

Galū galā... IVN ne ar vārdu nav pieminēta Kangaru kalnu ceļa kultūrvēsturiskā nozīme. Tas ir senākais

dabīgā veidā saglabātais viduslaiku ceļš, pieminēts un aprakstīts daudzos literatūras izdevumos, arī kanonizētajos (piem. "Lācplēsis").

Kāpēc nav pētīts, kādu ietekmi uz latviešu kultūru atstās Kangaru kalnu ceļa pārbūve par šoseju P4 ?

Rezumē. Kangaru kalnu ceļa posmu nav iespējams noasfaltēt, neiznīcinot kalnu grēdu, vai neapdraudot satiksmes drošību, kā to rāda Kokneses ceļa piemērs, kur gadiem ilgi, paralēli cilvēku nāvēm, cenšas ko labot.

g.paed.

Biedrība "Staburaga bērni" Meņģele

Kangaru kalnu ceļš.

Reiz, sensenos laikos, milzis nesis sāli uz Rīgu pārdot. Tak viens no maisiem, kad milzis bridis pāri purvam, saplīsis, un sāls izbirusi ārā. Ne visa uzreiz, pamazām: kangaru kangariem. Tā radās Kangaru kalni. Gara kalnu grēda pāri ne mazāk slavenajam Kangaru purvam.

Ģeologi garenās, šļūdoņa atnestās grants kaudzes sauc par osiem. Līvu valodas filologi cenšas saskaitīt, cik daudz mums to Kangaru ir? Skat, pat seno laiku mežoņi prata pamanīt, ka šie kalni ir atšķirīgi, un deva tiem nosaukumu! Tad jau mēs arī pratisim novērtēt savas atšķirīgās dabas bagātības.

Suntažu pagasta Lielie Kangari ir pati stāvākā kalnu grēda Latvijā. Ir vietas, kur piebremzējot mašīnu, un paskatoties lejā, paliek neomulīgi- tālāk brauksim prātīgi. Mums maz izteiks grēdas augstums virs jūras līmeņa (49m), tomēr augstuma starpība starp kori un purvu lejā sasniedz pat 27m, un rada sajūtu ka braucam pa daudzstāvu mājas jumtu. Tikai šaurāku: vietām kore nerasniedz pat 10m platumu.

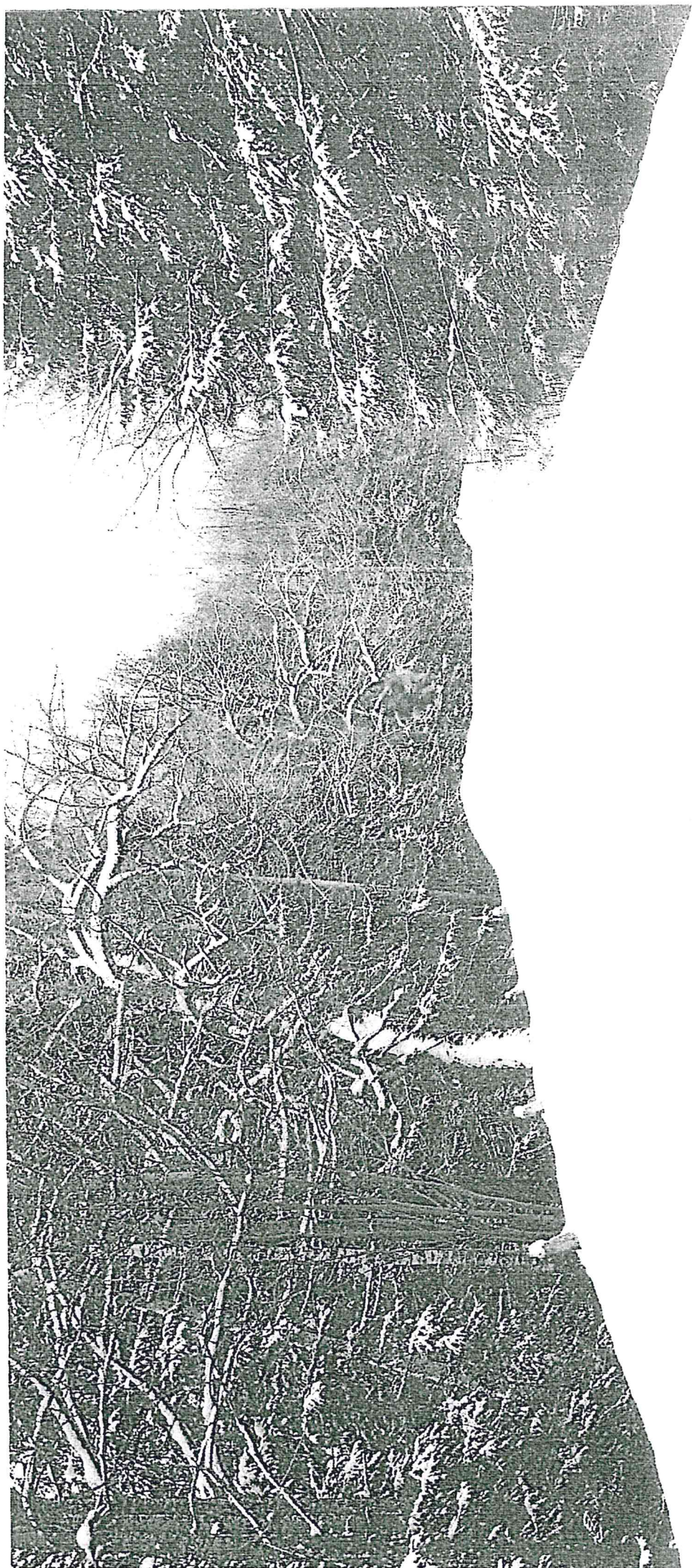
Kangarus savos darbos piemin Andrejs Pumpurs, Andrejs Upītis, Antons Austrīņš. Kalni ir visas mūsu tautas vēstures liecinieki. Kad Arheologs Juris Urtāns pētīja viduslaiku ceļu uz Rīgas arhibīskapa pilīm Ērgļos un Baltavā (arī Ogres krastā), viņš sāka akurāt ar Kangariem. Mums visiem zināmā Lielā vīra gulta starp Mazo Juglu un ceļu, tagad attīrīta no apauguma, slejas pāri apkārtnē. Izrādās, šis pilskalns pētīts jau 16.gs, kad toreizējais Rīgas birģermeistars Francs Nienšteds to dēvējis par mītiskās Jersikas robežpili.

Visos gadsimtos latvieši no Lubānas, Madonas, arī Ogres rajona ziemeļu pagastiem, mēroja ceļu uz Rīgu pa šauro Kangaru kalnu kori. Starp Rīgu un Ērgļiem 100 km posmā 10 krogi liecina par dzīvu satiksmi. Un, kas interesanti, no Rīgas puses teju vai blakus pašā Kangaru pakājē veseli divi – Bajārkogs un Vāverkrogs. Ja uz Rīgu, ar sviesta mucām vai labības maisiem aizceļot nebija problēmu, tad atpakaļ ar ietirgoto naudiņu makā ceļš pāri Kangaru kalniem nebija drošs. No laupītājiem nav kur sprukt: apkārt stāvas nogāzes un lejā purvs. Prātīgāk bija pārļaut nakti krogā, un gaidīt ceļabiedrus. Vecākie ļaudis vēl tagad zina stāstīt, ka arī pēc pēdējā kara viss bijis tāpat kā senāk: laupītāji slēpušies Burlakkalniņā. Ko lai dara? Kas vieniem burlakas, citiem nacionālie partizāņi. Visi grib ēst.

Kur beidzas leģendas, un kur sākas patiesība, varam izvērtēt paši, dzirdot kā slavenais Kaupēns esot dzīvojis gan pa Mazajiem Kangariem Allažu pusē, gan Lielajiem, un reiz pat izlīdis no Kangaru purva, un viens pats ar divām pistolēm apturējis un aplaupījis Ērgļu vilcienu. Tikai atcerēsimies ka čuk-čuk pāri Kangaru purvam pirmo reizi atskanēja 1934.gadā, bet Kaupēnu noķēra 7 gadus agrāk.

Traģiskākā šaudīšanās Kangaros notika 1917.g. rudenī Mazās Juglas kaujā, kad strēlnieki uz pāris dienām aizkavēja vāciešus no Rīgas ieņemšanas. Tagad pretī Vāverkrogam, tieši Kangaru kalnu grēdā atrodas Ehrenfriedhof - Gross Kangern ar 79 „doiče krīgeriem”, un aiz mūra sētas kopējo latviešu un krievu karavīru kapu.

Kādu Kangaros var interesēt konkrētas vēstures lappuses, vēl kādu knapi nojaušamā mūsu tautas tūkstošgade, vēl citi sajūsmināsies par mūsu dabas daudzveidību un ainaviskumu. Jebkurā gadījumā, Kangaru kalnu ceļš ir kaut kas sevišķs un unikāls, ceļš kas aizved mūs gan pagātnē, gan parāda neticamu tagadni. Un varbūt paskatīsimies arī nākotnē?



Anita Lubarte

From: Guntarslv>
Sent: trešdiena, 13. maijs. 2020. gada 18:28
To: Vides pārraudzības valsts birojs
Subject: Kangari
Attachments: Kangari.odt; Kangarukalnuc (2).doc; Kangari.jpg

Labdien!

Biedrības "Staburaga bērni" (Ogres novads, Meņģele) viedoklis par Kangaru kalnu ceļa rekonstrukciju. Saprotams, ka uzrakstītais neattiecas uz 5km posmu Ķoderes - Jugla. Sen (pirms 6 gadiem) jau vajadzēja noasfaltēt, un būtu miers mājās.

Ar cienu

Anita Lubarte

From:
Sent: trešdiena, 13. maijs. 2020. gada 17:18
To: Vides pārraudzības valsts birojs
Subject: Kangaru kalni

Labdien!

Mans viedoklis par Kangaru kalnu ceļa izbūvi.

Piekrītu, ka ceļš ir nedrošs, jo nav barjeras, nav joslu norobežojošās līnijas, diezgan šaurs, grūti izmainīties divām mašīnām.

Bet tas arī viss. Tik skaists ceļa posms, vēsturisks. Patiesībā braucot pa šo ceļu, likās ka segums pat ir patīkams, tāds stings, pamatīgs, ne kā citi grants ceļi, ka mašīna slīd un pilnībā izjucis.

Vēlētos, pārbūves veicējiem un speciālistiem, kas vērtē kā labāk, atcerēties, ka dabu saglabāt ir svarīgi, domāt par ilgtermiņa ieguvumiem, ieklausīties dabas aizsardzības speciālistos.

Lai izdodas,

SANĒMITS
VIDES PĀRRAUDZĪBAS
VALSTS BIROJĀ
13. MAIJS 2020
Nr. 5-01/820

Anita Lubarte

From: .lu.lv>
Sent: otrdiena, 5. maijs. 2020. gada 20:05
To: Vides pārraudzības valsts birojs
Subject: Par Kangaru ceļu

Labvakar!

Paldies par uzsākto procesu saistībā ar sabiedrisko apspriešanu par "Kangaru ceļa" uzlabošanas procesu. Iepazīstoties ar publicēto informāciju, 1.variants ir labākais iespējamais, sabalancējot visu pušu intereses. Pie projekta ieviešanas stadijas, lūgums veikt nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu kompetentu būvuzraudzību ar mērķi novērst nevēlamu ietekmi uz apkārtējo vidi projekta praktiskas īstenošanas gaitā!

Cieņā

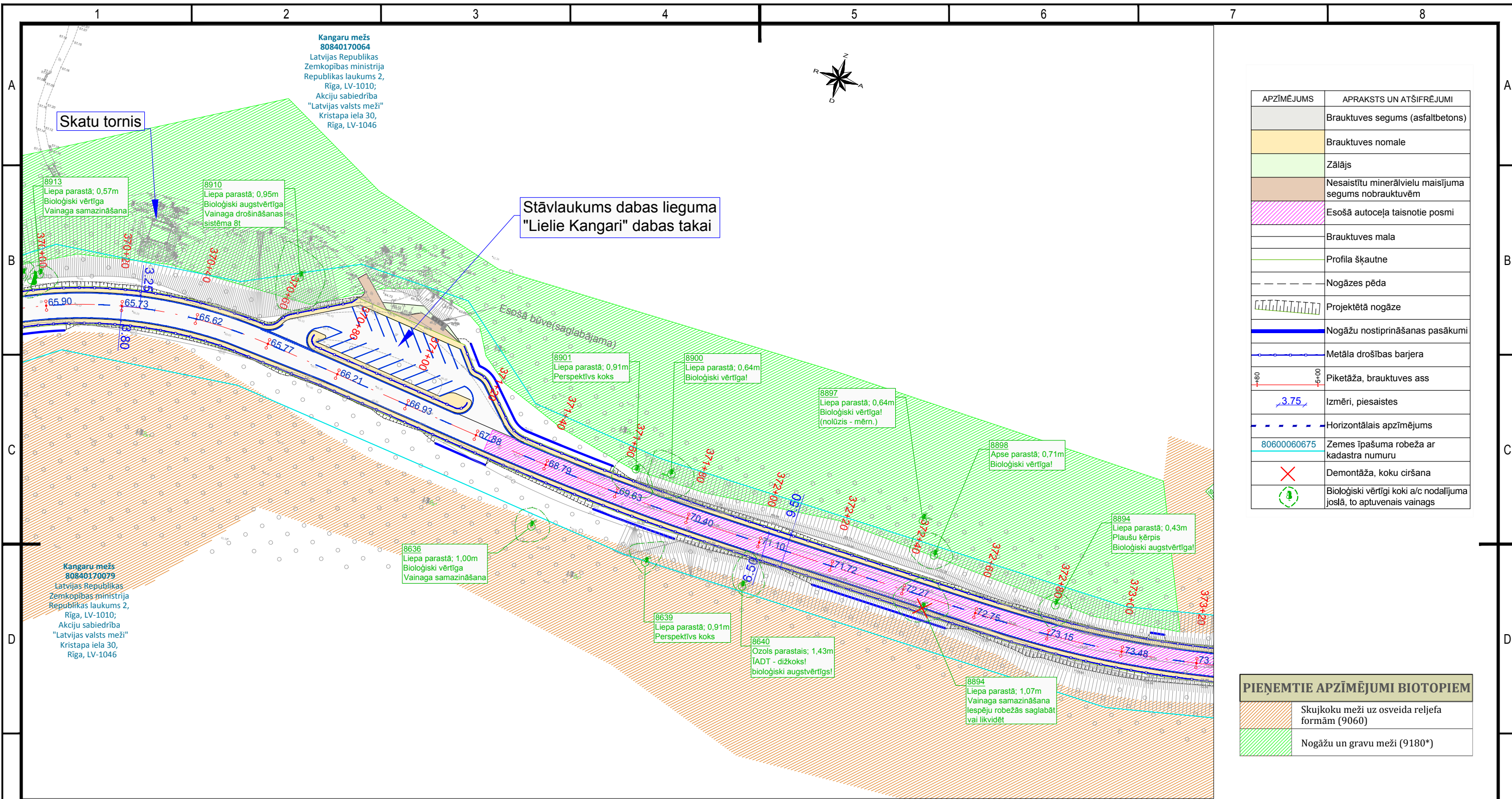
06. MAIJS 2020

1-07/765

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

14. pielikums

**IVN rezultātā 1.alternatīvā ieviestās
korekcijas biotopu aizsardzībai**



Kangaru mežs
80840170064
Latvijas Republikas
Zemkopības ministrija
Republikas laukums 2,
Rīga, LV-1010;
Akciju sabiedrība
"Latvijas valsts meži"
Kristapa iela 30,
Rīga, LV-1046

Skatu tornis

Stāvlaukums dabas lieguma
"Lielie Kangari" dabas takai

8913
Liepa parastā; 0,57m
Bioloģiski vērtīga
Vainaga samazināšana

8910
Liepa parastā; 0,95m
Bioloģiski augstvērtīga
Vainaga drošināšanas
sistēma 8t

8901
Liepa parastā; 0,91m
Perspektīvs koks

8900
Liepa parastā; 0,64m
Bioloģiski vērtīga!

8897
Liepa parastā; 0,64m
Bioloģiski vērtīga!
(nolūzis - mērm.)

8898
Apse parastā; 0,71m
Bioloģiski vērtīga!

8894
Liepa parastā; 0,43m
Plaušu ķērpis
Bioloģiski augstvērtīga!

Kangaru mežs
80840170079
Latvijas Republikas
Zemkopības ministrija
Republikas laukums 2,
Rīga, LV-1010;
Akciju sabiedrība
"Latvijas valsts meži"
Kristapa iela 30,
Rīga, LV-1046

8636
Liepa parastā; 1,00m
Bioloģiski vērtīga
Vainaga samazināšana

8639
Liepa parastā; 0,91m
Perspektīvs koks

8640
Ozols parastais; 1,43m
IADT - dižkoks!
bioloģiski augstvērtīgs!

8894
Liepa parastā; 1,07m
Vainaga samazināšana
Iespēju robežās saglabāt
vai likvidēt

APZĪMĒJUMS	APRAKSTS UN ATŠIFRĒJUMI
	Brauktuves segums (asfaltbetons)
	Brauktuves nomale
	Zālājs
	Nesaistītu minerālvielu maisījuma segums nobrauktuvēm
	Esošā autoceļa taisnotie posmi
	Brauktuves mala
	Profilu šķautne
	Nogāzes pēda
	Projektētā nogāze
	Nogāžu nostiprināšanas pasākumi
	Metāla drošības barjera
	Piketāža, brauktuves ass
	Izmēri, piesaistes
	Horizontālais apzīmējums
	80600060675 Zemes īpašuma robeža ar kadastra numuru
	Demontāža, koku ciršana
	Bioloģiski vērtīgi koki a/c nodalījuma joslā, to aptuvenais vainags

PIEŅEMTIE APZĪMĒJUMI BIOTOPIEM	
	Skujkoku meži uz osveida reljefa formām (9060)
	Nogāžu un gravu meži (9180*)

Pasūtītājs:				 VAS "Latvijas valsts ceļi" Reģistrācijas Nr. 40003344207		Gala ziņojums	
Projektētājs:				 AS "Ceļuprojekts" Reģistrācijas Nr. 40003026637 Būvkomersanta reģ. Nr. 1755-R		Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050 Tālrunis: 67028169 Fakss: 67028171 www.lvceli.lv	
Amats	V. Uzvārds	Paraksts	Datums	Būvprojekts:		Pasūtījuma Nr. LVC2019/1.10/AC/98	
Būvproj. vad.	V.Rautmanis		03.07.2020.	Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi posma km 33,821-42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējums		Arhīva Nr. D-3485	
Būvproj. d. vad.	V.Rautmanis		03.07.2020.	Būvprojekta daļa:		Rasējuma Nr. 14.pielikums	
Izstrādāja	K. Krastiņš		03.07.2020.	Tehniskie risinājumi		Stadija	Marka
Pārbaudīja	A.Auseklis		03.07.2020.	Rasējums: 14.pielikums. Izbūves plāna izgriezums. 1.variants		MBP	CD
Mērogs: M 1:1000						Lapa	1

15. pielikums

Vides pārraudzības valsts biroja
Nosacījumi autoceļa P4 Rīga – Ērgļi
posma km 35,7 – 45,0 (Vāverkrogs –
Jugla) pārbūves ietekmes uz Eiropas
nozīmes īpaši aizsargājamo dabas
teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu
“Lielie Kangari” novērtējumam
(05.10.2015.)



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

**Nosacījumi autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km
(Vāverkrogs – Jugla) pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši
aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie
Kangari” novērtējumam**

Derīgi līdz 2020.gada 5.oktobrim.

Nosacījumi izdoti paredzētās darbības ierosinātājam: VAS “Latvijas Valsts ceļi”, reģ. Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV-1050, tālrunis 67028169 (turpmāk arī Ierosinātāja).

Nosacījumi izstrādāti saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk Novērtējuma likums) 4¹.pantu un Ministru kabineta 2011.gada 19.aprīļa noteikumu Nr.300 „Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)” (turpmāk MK noteikumi Nr.300) III. sadaļas prasībām, pamatojoties uz VAS “Latvijas Valsts ceļi” 2015.gada 2.septembra iesniegumu Nr.2.1/3753 (turpmāk Iesniegums).

Izdodot šos nosacījumus, ņemts vērā 2011.gadā veiktā ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma rezultāts (Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2011.gada 25.marta izvērtējums Nr.RI11SI0061 un Vides pārraudzības valsts biroja (turpmāk Birojs) 2011.gada 12.augusta lēmums Nr. 3-n „Par ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma procedūras piemērošanu” (turpmāk Lēmums Nr.3-n)), kā arī Biroja 2013.gada 22.novembra atzinumā Nr.3 „Par autoceļa P4 Rīga – Ērgļi rekonstrukcijas posmā no km 35,7 – 45,0 (Vāverkrogs – Jugla) ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari” - novērtējuma ziņojumu” (turpmāk Atzinums Nr.3) konstatētais.

I. Informācija par ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma objektu:

1. Saskaņā ar likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (4)daļu paredzētajai darbībai, kas atsevišķi vai kopā ar citu paredzēto darbību var būtiski ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju Natura 2000 teritoriju (turpmāk arī Natura 2000 teritorija), veic ietekmes uz vidi novērtējumu. Savukārt saskaņā ar minētā likuma 43.panta (6)daļu, ja paredzētā darbība negatīvi ietekmē Natura 2000 teritoriju, darbību atļauj veikt tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai.
2. Biroja Lēmums Nr.3-n par ietekmes uz Natura 2000 novērtējuma procedūras piemērošanu Birojs izdeva 2011.gada 12.augustā. Lēmums Nr.3-n izdots VAS “Latvijas Valsts ceļi” kā

darbības Ierosinātājai. Darbība, kuras ietekme uz Natura 2000 teritoriju saskaņā ar Lēmumu Nr.3-n ir jānovērtē, ir autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) rekonstrukcija¹ ceļa posmā 35,7 – 45km (Vāverkrogs – Jugla) (turpmāk arī Paredzētā darbība un Darbības vieta). Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamā dabas teritorija (Natura 2000), uz kuru ietekme saskaņā ar Lēmumu Nr.3-n ir jānovērtē, ir dabas liegums “*Lielie Kangari*”.

3. Nosacījumus Paredzētās darbības novērtējumam Birojs izdeva 2011.gada 22.septembrī. Paredzētajai darbībai tika veikts ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtējums un Birojs izdeva Atzinumu Nr.3. Procedūras ietvarā tika konstatēts, ka Paredzētajai darbībai tās piedāvātajos risinājumos būs nelabvēlīga ietekme uz Natura 2000 teritoriju. Likuma „*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” 43.panta (6)daļas nosacījumi netika identificēti.
4. Saskaņā ar Iesniegumā norādīto LR Satiksmes ministrija un Ierosinātāja vēlas uzsākt ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtējuma procedūru Paredzētajai darbībai no jauna.
5. Atbilstoši norādītajam, Paredzētā darbība ir autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) segas pārbūve (turpmāk pārbūve) Suntažu pagastā, Ogres novadā un Ropažu novadā. Ceļa posms, kuram paredzēta pārbūve, aptuveni no ~ 35,7.km līdz ~ 41,7.km šķērso Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “*Lielie Kangari*” (B LV0513400), kas izveidots Latvijā lielākā osu vaļņa, tā nogāzes un pārmitrās pakājes reljefa, biotopu un veģetācijas aizsardzībai. Šai posmā ceļš virzās pa samērā augstiem pakalniem, ir līkumains, grantēts un bez barjerām, neprognozējami ātri apledo. Pārbūves projekts paredz ceļa trases korekcijas esošā ceļa profila parametru uzlabošanai. Plānotā autoceļa P4 posma pārbūve dabas lieguma “*Lielie Kangari*” šķērsojuma posmā ir iespējama un plānota galvenokārt esošā ceļa zemes nodalījuma joslas robežās.

II. Vispārējās prasības ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtējuma veikšanai un ziņojuma sagatavošanai:

1. Izstrādājot ietekmes uz dabas liegumu “*Lielie Kangari*” novērtējuma ziņojumu, paredzētās darbības ierosinātajam un ziņojuma izstrādātajam ir jāievēro Latvijas Republikā spēkā esošie normatīvie akti un Latvijā ratificētās starptautiskās konvencijas vides aizsardzības jomā.
2. Novērtējuma ziņojums jā sagatavo atbilstoši MK noteikumu Nr.300 un šo Biroja nosacījumu prasībām. Šajos Biroja nosacījumos ietvertās prasības neaizstāj MK noteikumu Nr.300 prasības, bet tās papildina. MK noteikumu Nr.300 ietverto prasību izpilde un to ievērošana ir obligāta.
3. Novērtējuma ziņojumā jāietver uzskatāms teritorijas un plānoto būvju atspoguļojums atbilstoša mēroga kartē, - situācijas plāns ar esošās situācijas attēlojumu un paredzētās situācijas attēlojumu, plānotajām būvēm un objektiem.
4. Ietekmes uz vidi novērtējuma uzdevums ir novērtēt Paredzētās darbības ietekmi uz Natura 2000 teritoriju un izstrādāt, novērtēt priekšlikumus nelabvēlīgas ietekmes novēršanai vai samazināšanai. Šim mērķim Ierosinātājai jānodrošina Paredzētās darbības un iespējamo alternatīvo risinājumu attiecībā uz tās vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem novērtējums. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz Natura 2000 teritoriju novērtējama atbilstoši Paredzētās darbības veidam un Darbības vietai, izdarot zinātniski pamatotus secinājumus par ietekmi un tās būtiskumu pie atšķirīgām ietekmes novērtējumam pakļautajām alternatīvām (tehnoloģisko risinājumu vai darbības vietas), nepieciešamajiem pasākumiem

¹ *Saskaņā ar Ierosinātājas sniegto informāciju 2015.gada 2.septembra iesniegumā Nr.2.1/3753 termins “rekonstrukcija” paredzētās darbības nosaukumā aizstāts ar „segas pārbūve”, jo jaunais būvniecības regulējums neparedz termina „rekonstrukcija” turpmāku lietošanu.

ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novēršanai vai samazināšanai, šādu pasākumu efektivitāti, piemērotību un iespējamību atbilstoši MK noteikumu Nr.300 un to pielikumu prasībām.

5. Ziņojumam jāpievieno ietekmes novērtējumu veikušo ekspertu atzinumu kopijas un izmantotās informācijas avotu saraksts.
6. Izstrādājot Ziņojumu un nodrošinot tā sabiedrisko apspriešanu jāņem vērā normatīvajos aktos noteiktie ierobežojumi ierobežotas pieejamības informācijas publiskošanai, vienlaikus izpildot noteiktās prasības sabiedrības informēšanai un iesaistīšanai. Tajā skaitā:
 - 6.1. Pamatojoties uz sagatavoto novērtējuma ziņojumu, darbības ierosinātajam jākonsultējas ar Dabas aizsardzības pārvaldi un jāsagatavo novērtējuma ziņojums sabiedriskajai apspriešanai, neiekļaujot ziņojumā ierobežotas pieejamības informāciju, kuras atklāšana var kaitēt īpaši aizsargājamo sugu vai īpaši aizsargājamo biotopu labvēlīgas aizsardzības statusa nodrošināšanai un varētu palielināt iespēju nodarīt kaitējumu videi, ja tāda identificēta novērtējuma gaitā.
 - 6.2. Sagatavoto novērtējuma ziņojumu, kas nesatur ierobežotas pieejamības informāciju, un paziņojumu par izstrādāto ziņojumu darbības ierosinātajam jāievieto savā vai pilnvarotās personas mājaslapā internetā, ziņojums papīra un elektroniskā formā jāiesniedz Ogres un Ropažu novadu pašvaldībām, kā arī triju darbdienu laikā jāiesniedz publicēšanai vietējā laikrakstā paziņojums, ar kuru sabiedrība tiek informēta par izstrādāto novērtējuma ziņojumu, tā pieejamību un ziņojuma sabiedrisko apspriešanu, un individuāli par izstrādāto ziņojumu jāinformē nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru īpašumi robežojas ar paredzētās darbības teritoriju. Birojā jāiesniedz elektroniskā formā ziņojums, kas satur arī ierobežotas pieejamības informāciju, ja tāda identificēta, un iepriekš minēto paziņojumu plašsaziņas līdzekļos.
 - 6.3. Izvērtējot institūciju un sabiedrības sniegtos priekšlikumus un ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātus, darbības ierosinātajam jāprecizē novērtējuma ziņojums un jāietver tajā pārskats par iesniegtajiem priekšlikumiem, norādot, kā iesniegtie priekšlikumi ir ņemti vērā, vai sniedzot pamatojumu, ja nav ņemti vērā. Precizēto ziņojumu, kas nesatur ierobežotas pieejamības informāciju, darbības ierosinātajam jāievieto savā mājaslapā internetā, bet precizēto ziņojumu, kas satur arī ierobežotas pieejamības informāciju, papīra formā un elektroniski jāiesniedz Birojā atzinuma saņemšanai.
7. Paziņojumu par sagatavoto precizēto ziņojumu elektroniski jānosūta Ogres un Ropažu novadu pašvaldībām un Birojam.

III. Ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējuma ziņojumā ietveramie jautājumi:

1. Ziņojuma Ievadā jāietver īss līdz šim veiktā autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) vērtējuma vēsturisks apskats. Ietverams pārbūvējamā autoceļa P4 posma projekta būtības apraksts un Paredzētās darbības nodrošināšanai nepieciešamo pasākumu raksturojums, iespējamo pārbūves darbu norises laiks un ilgums, galvenie nosacījumi problēmsituāciju risināšanai.
2. Jāizvērtē Paredzētās darbības un vērtēto alternatīvo risinājumu atbilstība normatīvajiem aktiem, kuros ietvertas prasības Paredzētajai darbībai, tajā skaitā Aizsargjoslu likumā, Sugu un biotopu aizsardzības likumā, likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” un tiem pakārtotajos normatīvajos aktos. Jāveic dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānā un teritorijas attīstības plānošanas dokumentos ietverto prasību, nosacījumu un ierobežojumu Darbības vietā analīze.

3. Dabas lieguma “*Lielie Kangari*” teritorijas, tai skaitā un it sevišķi arī attiecībā uz ceļam piegulošo un paredzētajai darbībai nepieciešamo un ietekmējamo teritoriju, apraksta kopsavilkums atbilstoši MK noteikumu Nr.300 9.1.1., 9.1.2., 9.1.3., 9.1.4., 9.1.5.punktu prasībām.
4. Esošās situācijas, Paredzētās darbības un iespējamo risinājumu apraksts attiecībā uz Darbības vietu un izmantojamo tehnoloģiju veidiem, kā arī iespējamām tiešajām, netiešajām un sekundārajām ietekmēm:
 - 4.1. Paredzētās darbības īstenošanas plānotā vieta un tās izvēles pamatojums; Paredzētās darbības galvenie raksturlielumi un parametri.
 - 4.2. Satiksmes organizācijas un satiksmes drošības analīze autoceļa P4 pārbūvējamā posmā. Satiksmes drošībai nelabvēlīgo apstākļu raksturojums. Perspektīvās satiksmes organizācijas, intensitātes un drošības analīze.
 - 4.3. Paredzētās darbības vietas un tai piegulošās teritorijas apraksts, ietverot arī informāciju par bijušo, esošo un plānoto teritorijas izmantošanu. Paredzētās darbības un tai piegulošajās teritorijās izvietotās inženiertehniskās komunikācijas, paaugstināta ģeoloģiskā riska nogabali, mūsdienu ģeoloģiskie procesi, nogāžu erozijai, izmīdīšanai, izbraukāšanai pakļautās, pārplūstošas, pārpurvotas un apgrūtinātas virszemes noteces teritorijas, pievienojot atbilstoša mēroga karti, kurā uzskatāmi iezīmēta Paredzētās darbības vieta.
 - 4.4. Ainaviskais un kultūrvēsturiskais teritorijas un apkārtnes nozīmīgums un novērtējums; tuvākie valsts aizsargājami kultūras pieminekļi, rekreācijas un tūrisma objekti, to aizsargjoslas. Prognoze par Paredzētās darbības un ar to saistīto darbību iespējamo ietekmi uz ainavas daudzveidību, tās elementiem, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem, papildus satiksmes plūsmu un antropogēnās slodzes pieauguma novērtējums arī piegulošo teritoriju izmantošanas un dabas vērtību aizsardzības kontekstā.
 - 4.5. Esošā ceļa vietas turpmākā izmantošana pēc jaunā ceļa posma izveides. Iespējamās ietekmes uz ainavas estētisko kvalitāti novērtējums, izbūvējot plānoto jauno ceļa posmu un samazinot esošā ceļa līkumainību.
 - 4.6. Visu iespējamo paredzētās darbības risinājumu apraksts, pamatojot piemērotāko un iespējamo risinājumu izvēli. Plānoto darbu apraksts, detalizēti raksturojot ierobežojošos apstākļus un pieļaujamos risinājumus. Citas ar paredzēto darbību saistītās aktivitātes un pasākumi.
 - 4.7. Autoceļa trases iztaisnošanai un ceļa uz Remīnes karjeru pieslēgumam nepieciešamā zemes platība; pārbūvējamā ceļa posma izvietojums attiecībā pret īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, kas sastopami dabas lieguma “*Lielie Kangari*” teritorijā.
 - 4.8. Nepieciešamās papildus zemes platības būvdarbu veikšanas laikā. Plānoto būvniecības darbu secība, veikšanai piemērotākais laiks un būvdarbu ilgums, ierobežojošie apstākļi un ietekmes mazinošie konkrētie pasākumi.
 - 4.9. Paredzētās darbības īstenošanai nepieciešamā papildus platība, tajā skaitā autoceļa segas pārbūvei nepieciešamā papildus zemes platība salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju (autoceļa segas platumu), kā arī ceļa līkumu taisnošanai un jaunā ceļa posma izbūvei nepieciešamā papildus zemes platība.
 - 4.10. Paredzētās darbības teritorijas sagatavošanas darbi, tai skaitā informācija par plānotu koku un krūmu izciršanu, šādu darbu veikšanas pamatojums (bīstamība, ainavas veidošana, aizsargājamo biotopu apsaimniekošana), norādot konkrētas vietas, kur paredzēta koku un krūmu izciršana un novērtējot izcērtamos un saglabājamos kokus un krūmus, to izciršanas apjomus un pieļaujamību, ņemot vērā Natura 2000 teritorijas

aizsardzības mērķus, ekoloģiskās funkcijas un aizsargājamās dabas vērtības. Piedāvātie risinājumi, vietas un apjomi nosakāmi sadarbībā ar Dabas aizsardzības pārvaldi, izvērtējot to pieļaujamību.

- 4.11. Informācija par noņemamās zemsedzes apjomu un izvietojumu. Fizisko izmaiņu, kas radīsies dabā, īstenojot Paredzēto darbību tās plānotajās vietās, raksturojums, tai skaitā iznīcināmo biotopu veids/-i, platība, šo biotopu aizsardzības statuss un atjaunošanās iespējas.
 - 4.12. Paredzētās darbības veikšanai nepieciešamo izejmateriālu veidi un apjomi, to piegāde un izvietošana, tehniskā/o stāvlaukuma/u izveide un izvietojums, tajā skaitā attiecībā pret īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem; darbu organizācijas īpatnības un ierobežojumi, tajā skaitā būvmateriālu, grunts un augsnes izvietošanas ierobežojumi, kā arī nepieciešamie nosacījumi negatīvo ietekmju novēršanai/samazināšanai.
 - 4.13. Satiksmes intensitātes, gaisa kvalitātes, trokšņa līmeņa un vibrācijas izmaiņu un to būtiskuma novērtējums uz Natura 2000 teritoriju būvniecības laikā un pēc Paredzētās darbības realizācijas, ņemot vērā aizsargājamās dabas vērtības Darbības vietas apkārtnē un Paredzētās darbības ietekmes zonā, Natura 2000 teritorijas ekoloģiskās funkcijas un aizsardzības mērķus.
 - 4.14. Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz teritorijas apkārtnes hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem. Paredzētās darbības rezultātā prognozējamās mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņu iespējamība un nozīmīgums. Nogāžu papildus nostiprināšanas nepieciešamība, iespējamie un pieļaujamie risinājumi un nosacījumi, ņemot vērā grunts apstākļus un īpaši aizsargājamās dabas vērtības. Iespējamās ietekmes uz Natura 2000 teritoriju izvērtējums.
 - 4.15. Paredzētās darbības nodrošināšanai nepieciešamie energoresursi (to veidi, patēriņš un nodrošinājums) un ūdens daudzums (tā ieguves avots, izmantošana).
 - 4.16. Notekūdeņi: to rašanās avoti, veidi un daudzums, nepieciešamā attīrīšana un novadīšana arī piegulošo teritoriju kontekstā. Iespējamās ietekmes uz Natura 2000 teritoriju izvērtējums.
 - 4.17. Atkritumu rašanās avoti, veidi un daudzums. Atkritumu apsaimniekošana.
 - 4.18. Prognoze par iespējamo antropogēnās slodzes pieaugumu uz Natura 2000 teritoriju, tās izpausmes veidi būvniecības un turpmākās teritorijas izmantošanas laikā, tajā skaitā papildus pasākumu nepieciešamība apbūvei plānotajās, kā arī piegulošajās teritorijās biotopu saglabāšanai vai antropogēnās slodzes novēršanai/ mazināšanai. Iespējamās ietekmes uz Natura 2000 teritoriju izvērtējums.
 - 4.19. Citas iespējamās ietekmes atkarībā no Paredzētās darbības apjoma, pielietotajām tehnoloģijām vai vides specifiskajiem apstākļiem.
 - 4.20. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze.
 - 4.21. Plānotie pasākumi, lai nepieļautu iespējamo vides piesārņojumu būvdarbu laikā, arī vēsturiskā piesārņojuma mazināšanas/novēršanas kontekstā, ja nepieciešams.
5. Informācija par īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, kurus Paredzētā darbība var ietekmēt atbilstoši MK noteikumu Nr.300 9.3.punkta prasībām un kritērijiem.
 6. Paredzētās darbības, tostarp visu iespējamo alternatīvo risinājumu attiecībā uz tās vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem novērtējums, ņemot vērā MK noteikumu Nr.300 9.4.punkta prasības, kā arī:
 - 6.1. informāciju par Paredzēto darbību, tajā skaitā saistīto darbību, tās būtību, apjomiem, ietekmes veidiem un jomām, kuras Paredzētā darbība (cita starpā savstarpēji un

summāri ar citām darbībām) var ietekmēt;

- 6.2. informāciju par Paredzētās darbības, arī saistīto plānoto darbību, vietu un iespējamai ietekmei pakļauto teritoriju, šajā vietā un teritorijā esošo vides stāvokli, tai skaitā līdzšinējo izmantošanu, pastāvošajām vides problēmām un ar Paredzēto darbību sagaidāmām izmaiņām;
 - 6.3. alternatīvu salīdzinājumu un izvērtējumu, ņemot vērā iespējami racionālu teritorijas izmantošanu un prioritāru dabas vērtību saglabāšanu. Salīdzinot vērtētās alternatīvas, jānorāda kritēriji alternatīvo risinājumu salīdzināšanai; kritērijus izvēlās Ierosinātāja, tomēr tiem galvenokārt jāietver salīdzinājums saistībā ar radīto ietekmi uz Natura 2000 teritoriju;
 - 6.4. piemērotākās alternatīvas raksturojums un konkrētie risinājumi, pamatojot izvēlēto variantu/ risinājumus. Paliekošo ietekmju būtiskuma raksturojums, norādot izmantotās prognozēšanas metodes, un paliekošo ietekmju atbilstība spēkā esošo normatīvo aktu prasībām.
 - 6.5. visu paredzētās darbības iespējamo risinājumu ietekmju novērtējums uz Natura 2000 teritoriju – dabas liegumu “*Lielie Kangari*”, tā ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un izveidošanas un aizsardzības mērķiem atbilstoši MK noteikumu Nr.300 9.4. punkta un 9.7.punkta prasībām.
7. Visu Paredzētās darbības kumulatīvo ietekmju novērtējums atbilstoši MK noteikumu Nr.300 9.5. prasībām un indikatoriem, kā arī 9.7.punkta prasībām.
 8. Iespējamo risku, kas saistīti ar paredzētās darbības (atsevišķi vai kopā ar citām darbībām) īstenošanu un kas varētu atstāt negatīvu ietekmi uz Natura 2000 teritoriju – dabas liegumu “*Lielie Kangari*”, tā izveidošanas un aizsardzības mērķiem, ekoloģiskajām funkcijām un integritāti, novērtējums atbilstoši MK noteikumu Nr.300 9.6. punkta prasībām.
 9. Pasākumi paredzētās darbības negatīvās ietekmes mazināšanai atbilstoši MK noteikumu Nr.300 9.9.punkta nosacījumiem.
 10. Gadījumā, ja novērtējuma ietvarā tiek konstatēts, ka Paredzētā darbība negatīvi ietekmē Natura 2000 teritoriju, bet neskatoties uz negatīvo ietekmi, Paredzēto darbību nepieciešams realizēt sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai, jo ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros pierādījies, ka tas ir vienīgais risinājums, lai šo mērķi sasniegtu - Paredzēto darbību atļauj realizēt, ja īpašos apstākļus atzīst Ministru kabinets. Šādā gadījumā Paredzētās darbības Ierosinātājam jānodrošina ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā jāiekļauj MK noteikumu Nr.300 9.8.punktā paredzētais pamatojums. Pamatojumam jāietver gan Paredzētās darbības ieguvuma nozīmīguma izvērtējums, ņemot vērā sabiedrības intereses, sociālās vai ekonomiskās intereses, ieguvumus un darbības īstenošanas rezultātā dabai radīto zaudējumus, gan likuma „*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” 43.panta (6)daļā paredzētais izvērtējums un pamatojums secinājumiem, kas pierāda, ka Paredzētā darbība ir vienīgais iespējamais risinājums attiecīgo interešu apmierināšanai. Šādā gadījumā Ziņojumā jāietver arī MK noteikumu Nr.300 9.9.punktā paredzētā informācija, kā arī izvērtējums un pamatojums paredzētajiem kompensējošiem pasākumiem, to izveiles pamatojums, piemērotības novērtējums, ieviešanas laika grafiks u.c. informācija atbilstoši MK noteikumu Nr.300 9.10.punkta nosacījumiem.
 11. Ziņojumā jāietver sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un izvērtējums, Pārskats par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un sabiedrības un institūciju sniegtajiem priekšlikumiem.

Direktors

2015.gada 5.oktobrī

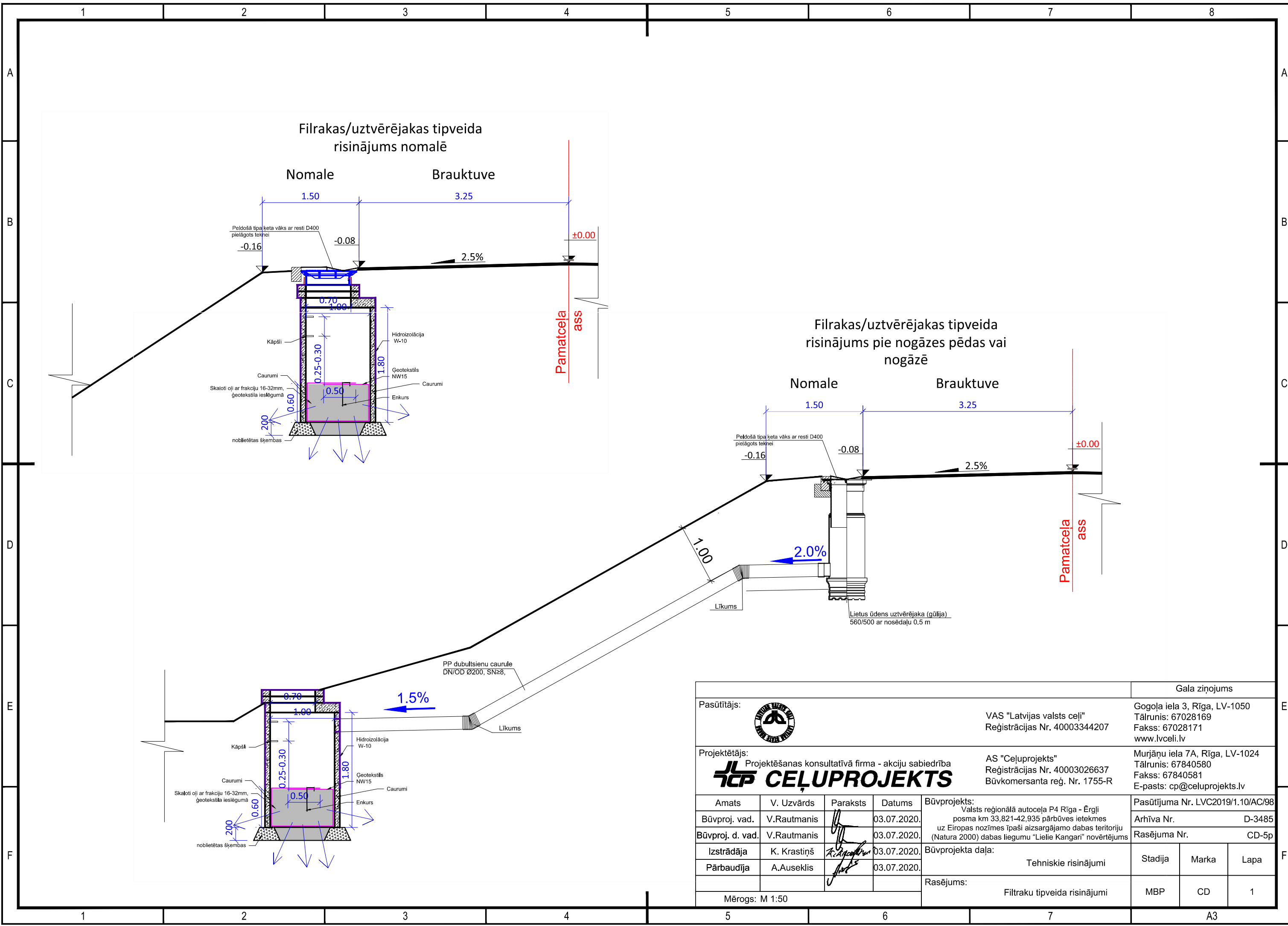


A. Lukševics

Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu “Lielie Kangari” novērtējums. 2.sējums: Pielikumi

16. pielikums

**Projektējamā ceļa šķērsprofili
ar filtraku (tipveida risinājumi)**



Pasūtītājs: 				Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi posma km 33,821-42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas iļģumu "Lielie Kangari" novērtējums		Gala ziņojums Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050 Tālrunis: 67028169 Fakss: 67028171 www.lvceli.lv	
Projektētājs: CEĻUPROJEKTS Projektēšanas konsultatīvā firma - akciju sabiedrība				AS "Ceļuprojekts" Reģistrācijas Nr. 40003026637 Būvkomersanta reģ. Nr. 1755-R		Murjāņu iela 7A, Rīga, LV-1024 Tālrunis: 67840580 Fakss: 67840581 E-pasts: cp@celuprojekts.lv	
Amats	V. Uzvārds	Paraksts	Datums	Būvprojekts:		Pasūtījuma Nr. LVC2019/1.10/AC/98	
Būvproj. vad.	V. Rautmanis		03.07.2020.	Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga - Ērgļi posma km 33,821-42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas iļģumu "Lielie Kangari" novērtējums		Arhīva Nr. D-3485	
Būvproj. d. vad.	V. Rautmanis		03.07.2020.	Būvprojekta daļa:		Rasējuma Nr. CD-5p	
Izstrādāja	K. Krastiņš		03.07.2020.	Tehniskie risinājumi		Stadija	Marka
Pārbaudīja	A. Auseklis		03.07.2020.	Rasējums:		MBP	CD
Mērogs: M 1:50				Filtraku tipveida risinājumi		Lapa	1