



Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

## **VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS**

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV- 1045

Tālrunis: 67321173 ♦ fakss: 67321049 ♦ e-pasts: [vpvb@vpvb.gov.lv](mailto:vpvb@vpvb.gov.lv)

---

Rīgā

### **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**

Derīgs līdz 2016.gada 22.novembrim.

**Paredzētās darbības nosaukums un iespējamā norises vieta:** 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). Rekonstruējamā ceļa posma garums 9,3 km, no kuriem ~ 6,0 km (no 35,7.km līdz 41,7.km) šķērsos Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari” (B LV0513400).

**Darbības ierosinātājs:** VAS “Latvijas Valsts ceļi”, reģ. Nr.40003344207, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV-1050, tālrunis 67028169.

**Novērtējuma ziņojuma sagatavotājs:** SIA “Eirokonsultants”, reģ. Nr.40003403888, adrese: Elizabetes ielā 2 – 406, Rīgā, LV – 1010, tālr. 67508328.

**Novērtējuma ziņojuma iesniegšana Birojā:** SIA “Eirokonsultants” sagatavoto 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 – Ziņojums) Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk – Birojs) iesniedza 2013.gada 13.martā; 2013.gada 16.augustā SIA “Eirokonsultants” iesniedza papildus informāciju un 2013.gada 9.septembrī precizētu informāciju, atbilstoši Biroja pieprasītajam par nepieciešamajiem precizējumiem.

**Piemērotās tiesību normas, uz kurām pamatojoties izdots atzinums:** Atzinums izdots saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4<sup>1</sup>.panta (2)daļu, atbilstoši Ministru kabineta 2011.gada 19.aprīļa noteikumu Nr.300 “Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)” IV.sadaļā noteiktajam.

**Ietekmētās Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (NATURA 2000) nosaukums, kategorija un kods:** Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija (Natura 2000) - dabas liegums “Lielie Kangari” (B LV0513400).

### **Īss esošās situācijas un paredzētās darbības raksturojums.**

Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, autoceļš P4 Rīga – Ērgļi ir vienīgais reģionālais autoceļš, kas tieši savieno apdzīvotas vietas Stopiņu, Ropažu, Ogres un Ērgļu novados. Satiksmes intensitāte rekonstruējamajā posmā ir zema, jo ceļam garos posmos ir grants segums. Satiksmes intensitāte rekonstruējamajā autoceļa P4 posmā 2011.gadā bija 356 automašīnas diennaktī, no kurām smagās ~ 48% jeb 171 automašīna diennaktī. Atbilstoši Ziņojumam, prognozētais satiksmes intensitātes pieaugums laika periodā no 2012. – 2015.gadam ir 3,5%, 2016. – 2020.gadam 3%, 2021. – 2025.gadam 2,5%, 2026. – 2035.gadam 1%. Autoceļa P4 nozīme ir pieaugusi, pārtraucot vilcienu kustību līnijā Rīga – Ērgļi. Atbilstoši Ziņojumam rekonstruējamajam posmam piegulošās teritorijas nav blīvi apdzīvotas – tuvākās apdzīvotās vietas ir Ropažu ciems un apdzīvota vieta “Jugla” Suntažu pagastā, taču ceļa posma tehnisko rādītāju uzlabošana ar asfaltbetona seguma izbūvi veicinātu gan apkārtējo teritoriju attīstību, radītu komfortablus braukšanas apstākļus, gan vienkāršotu ceļa uzturēšanas darbus un uzlabotu satiksmes drošību. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam autoceļa P4 posma rekonstrukcijas nepieciešamību nosaka galvenokārt satiksmes drošības aspekti, proti, ceļa posmam ir nepārredzamas garenprofila izliektas līknes; nepārredzami asi līkumi, redzamību ierobežo arī koku zari un krūmu blīvs apaugums ceļa malās; posmā pa osu grēdas kori ceļa malas ir nenorobežotas; krūmu un koku apaugums neļauj saskatīt stāvās nogāzes un samazina bīstamības uztveramību autovadītājiem; ceļa greiderēšanas rezultātā ir izveidojušies līdz 0,5 m augsti grants vaļņi brauktuves malās, kas traucē ūdens noteci no ceļa; vietējo ceļu pieslēgumi ir kāpumā, šaurā leņķī un ierobežotu redzamību. Tai pat laikā nepieciešams nodrošināt īpaši aizsargājamās dabas teritorijas - dabas lieguma “Lielie Kangari” – dabas vērtību saglabāšanu, līdzsvarojot un izsverot ceļa rekonstrukcijas nepieciešamību un pieļaujamus risinājumus saistībā ar konkrētu darbību iespējamību īpaši aizsargājamā dabas teritorijā.

Ziņojumā ir sniegta informācija arī par plānotajiem rekonstrukcijas darbiem citos atsevišķos autoceļa P4 posmos, lai izbūvētu asfalta segumu visā ceļa P4 garumā. Izvērtējamajā ceļa posmā no 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcija plānota 2014. – 2015.gadā. Rekonstruējamā ceļa aptuveni 6,0 km (no ~ 35,7.km līdz ~ 41,7.km) šķērso Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari”, kas ir izcilākais osa valnis Latvijā, kura relatīvais augstums 27 m (absolūtais 78 m vjl.) un platums pie pamatnes 60 m - 100 m, nogāžu slīpums līdz 30°, ar savdabīgu veģetāciju, retām un aizsargājamām sugām un biotopiem. Dabas lieguma teritorijā grēdas ziemeļu pakājē ietilpst arī Lielais Kangaru ezers un Lielkangaru purvs. Reljefā vislabāk izteikta mežiem klātā grēdas daļa starp Kangarīšiem un Mazo Juglu (upe šķērso Lielos Kangarus un tek pa dienvidu piekāji). Lieguma dienvidaustrumu mala nelielā posmā iet pa Mazās Juglas krastu, tomēr liegumā esošā upes platība ir niecīga, tādēļ var apgalvot, ka lieguma teritorijā upju nav. Dabas liegumā atrodas valsts nozīmes kultūrvēsturisks piemineklis – Ķoderu pilskalns, saukts arī par “Lielā vīra gultu”. Lielkangaru purva vidū atrodas minerālsala – Burlakkalniņš. Dabas lieguma “Lielie Kangari” (B LV0513400) kopplatība ir 1972 ha, kas sadalīta 25 kadastra vienībās. Lielākās platības teritorijā pieder Latvijas Valstij, ko tiesiski pārvalda AS “Latvijas valsts meži” Rietumvidzemes mežsaimniecība un Vidusdaugavas mežsaimniecība. Liegums

izveidots 1957.gadā un paplašināts 2004.gadā. Dabas aizsardzības plānā laika posmam no 2007.gada līdz 2017.gadam (apstiprināts 06.02.2007. ar Vides ministrijas rīkojumu Nr.72) ir izvirzīti sekojoši teritorijas apsaimniekošanas ilgtermiņa mērķi:

- saglabāts neizmainīts Latvijas 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;
- sabalansētas dabas aizsardzības prasības ar teritorijas izmantošanu atpūtai un izglītībai, labiekārtojot atpūtas un teritorijas dabas vērtību izziņas infrastruktūru.

Dabas aizsardzības plānā norādīts, ka lieguma dabas vērtībām piemīt augsta sociālekonomiska vērtība – tie ir augstvērtīgi rekreācijas resursi, taču, iztrūkstot atpūtas infrastruktūrai liegumā, novērojama negatīva ietekme uz tā dabas vērtībām – piegružošana ar atkritumiem, nostaigāšana u.c. Rekreācijai liegumā tiek izmantots Kangaru ezers un tā tuvumā esošās platības, jo šīm teritorijām ir iespējams samērā ērti piekļūt pa Rīgas - Ērgļu autoceļu, turklāt uz autoceļa pretī Kangaru ezeram atrodas autoceļa paplašinājums – “kabata”, kas jau ilgu laiku tiek izmantota kā autostāvvietā. Citas lieguma platības ir grūti pieejamas, atrodas tālu no ceļiem, tāpēc rekreācijai netiek izmantotas vai tiek izmantotas minimāli.

Atbilstoši Ziņojumam dabas liegumā “Lielie Kangari” floras daudzveidība ir cieši saistīta ar ģeoloģisko izcelsmi. Teritorijai raksturīga liela biotopu daudzveidība: grēdas ziemeļu pakājē nelieli purvaini ezeri, zemā un pārejas purva fragmenti un augstais purvs – Lielkangaru purvs (platība 832 ha); uz grēdas un nogāzēs galvenokārt ir priežu un egļu meži, sausas pļavas un lauces; pakājē - mitrie priežu - lapkoku meži. Dabas liegumu veido divas nosacīti dažādas daļas, kas savā starpā ir cieši ekoloģiski saistītas, veidojot vienotu kompleksu. Pirmo teritorijas daļu veido osveida valnis un sugu sabiedrības, kas saistītas ar priežu sausieņu mežiem uz šādiem osveida vaļņiem. Šeit sastopamajām sugām nepieciešami gaiši meži, saules apspīdētas lauces, bezmugurkaulnieku sugām – saules apspīdēti vecu priežu stumbri. Šīs sugas negatīvi ietekmē aizaugšana ar eglēm. Otro teritorijas daļu veido pārmitrie meži osu vaļņa pakājē un lielās augstā purva platības. No osa ziemeļu nogāzes sūcas avoti, tērcītes, aizsāk tecējumu nelieli strautiņi, kas bagātina augsni. Teritorijā ir nodalītas biotopu un sugu grupas, bet ekoloģiski osveida valnis, purvainie meži un purvi ir vienots komplekss, kur vienotība ir novērtēta, piešķirot tam dabas lieguma statusu. Būtiska lieguma vērtība ir vaļņa ainavas ar specifisko, osiem raksturīgo augāju, kas Latvijā sastopams reti un nelielās platībās. Lai gan ainavas lielāko daļu aizņem purvi un meža masīvs, ainava pārredzama no plašas apkārtnes un no atsevišķām vietām purvu ainavā, līdz ar to, jebkuras izmaiņas šīs ainavas iekšienē ietekmēs arī pārējo lieguma ainavu kvalitāti. Lielo Kangaru vaļņa ainava vērtējama kā jutīga, un to būtiski negatīvi ietekmētu cirtes uz vaļņa nogāzēm. Zināma negatīva ietekme uz lieguma teritoriju ir arī tūrisma un rekreācijas slodzei.

Atbilstoši Ziņojumam zināmu negatīvu iespaidu uz lieguma biotopiem ir atstājusi jau 20. gadsimta sākumā veiktā meliorācija Lielkangaru purvā un tam pieguļošajos mežos. Par tās negatīvo ietekmi uz purva biotopiem liecina tā aizaugšana ar priedēm un viršiem, savukārt mežaudzēs, kuras skārusi meliorācija, kokaudzē pastiprināti ienāk un attīstās egle. Otrs negatīvs faktors, kas ietekmē lieguma bioloģisko vērtību, ir tā atrašanās tiešā divu funkcionējošu dolomīta ieguves karjeru – “Tūrkalne” un “Remīne” - tuvumā, lai arī pašā dabas liegumā nenotiek derīgo izrakteņu ieguve. Ziņojumā norādīts, ka intensīvais karjeru izstrādes process rada paaugstinātu trokšņu līmeni, kas atstāj negatīvu ietekmi uz

tuvāk esošo lieguma ornitofaunu, jo liegumam nav buferzonas, kas to atdalītu no karjeru teritorijām.

Plānotā autoceļa P4 posma rekonstrukcija galvenokārt skar Lielo Kangaru jeb Suntažu Kangaru osu grēdas kori tajā daļā, kura tiek dēvēta par Īstajiem Kangariem. Dabas liegumam “Lielie Kangari” ir izstrādāts dabas aizsardzības plāns laika posmam no 2007. līdz 2017.gadam, taču individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi nav izstrādāti, līdz ar to spēkā ir Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumi Nr.264 “Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”, kuru 16.16.3.5.punkts nosaka, ka ceļu, inženierkomunikāciju un citu inženierbūvju restaurācija un rekonstrukcija, ja tiek mainīts trases platums un novietojums, pieļaujama tikai ar Dabas aizsardzības pārvaldes rakstisku atļauju.

Ziņojumā norādīts, ka rekonstruējamā autoceļa posma tuvumā nav blīvas dzīvojamās apbūves - ceļa posmā ārpus dabas lieguma ir divas autobusa pieturas “Ķoderes” un “Jugla”. Ceļa posmam pieslēdzas: 35,7.km ceļš Āriņi – Mārzemnieki uz Remīnes karjeru, 37,0.km ceļš C81 Kangaru kalni – Krūmiņi (Ropažu pašvaldības īpašums), 42,73.km Ogres novada pašvaldības pagasta ceļš, 44,97.km ceļš Suntaži – Melderīši – Jugla (Ogres novada pašvaldības īpašums) un 45,22.km autoceļš V968 Ogre – Jugla. Rekonstruējamā autoceļa posmā ir 23 nobrauktuves uz īpašumiem (mežu un mājām). Rekonstruējamajā autoceļa posmā paredzēts veidot citu ceļu T-veida pieslēgumus. Ceļa trasi 42,1.km, 42,2.km, 44,1.km, 44,5.km un 44,6.km šķērso A/S “Sadales tīkls” elektropārvades līniju gaisvadi; balstu pārceļšana nav plānota.

Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši ceļa kategorijai (pēc LVS 190-2:2007 klasifikācijas – A III) un funkcijai plānots izbūvēt ceļu, kura normālprofils NP9,5 - ar asfaltbetona seguma platumu 6,5 m un nomales platumu 1,5 m. Gājēju un velosipēdistu kustībai paredzētas 1,5 m platās ceļa nomales, nostiprinot tās ar saistvielām saistītu segumu (piemēram, asfalts). Ņemot vērā prognozēto visai nelielo satiksmes intensitāti perspektīvā (līdz 413 automašīnām diennaktī), Ziņojumā norādīts, ka velosipēdisti varēs pārvietoties arī pa brauktuvi atbilstoši ceļu satiksmes noteikumiem. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, saskaņā ar jaunāko ceļa barjeru uzstādīšanas standartu LVS 94 (2012.gads) barjeras uzbērumos, kas augstāki par 3 m, paredzēts uzstādīt tikai uz ceļiem, kur intensitāte ir lielāka par 1000 automašīnām diennaktī. Tādējādi visā rekonstruējamajā ceļa posmā iespējams risinājums gan ar, gan bez barjerām, gan ar barjerām atsevišķās vietās, kurās tas tiks atzīts par iespējamu un lietderīgu. Uzstādot barjeras, to attālums no brauktuves malas ir 0,5 līdz 0,65 m, aiz tām paliek 0,85 – 1,0 m plata nomale gājējiem, savukārt velobraucējiem būs jāpārvietojas pa nomali un brauktuvi iekšpus barjeras. Līdz ar to, barjeras uzstādīšana no velosatiksmes ērtību un drošības viedokļa ir neviennozīmīga, kas rūpīgi jāizvērtē tehniskā projekta stadijā. Ceļa posmā, kur tas virzās pa līdzenu reljefu, paredzēta 1,5 m dziļu kontūrgrāvju ierīkošana (pret ceļa ass līnijas augstumu). Dabas lieguma “Lielie Kangari” teritorijā ceļa rekonstrukcija tiks veikta bez kontūrgrāvju izbūves, tikai posmos, kur ceļš iet vienpusējā ierakumā, gar ceļa malu plānota līdz 0,5 m plata betona tekne lietus ūdeņu novadīšanai. Atbilstoši Ziņojumam zemes klātnes ierakuma rezultātā radīsies ap 120000 m<sup>3</sup> grunts, ko daļēji plānots izmantot uzbēruma darbiem rekonstruējamajā posmā Vāverkrogs - Jugla, bet pāri palikušo aizvest. Zemes klātnes uzbērumiem nepieciešams aptuveni 40000 m<sup>3</sup> grunts, kuru plānots piegādāt no tuvākā karjera, vai izmantot grunti no klātnes ierakumiem. Savukārt salizturīgās kārtas būvniecībai nepieciešami 65000 m<sup>3</sup> drenējošas smilts un pamata izveidei nepieciešami

35200 m<sup>3</sup> dolomīta šķembu, šos būvmateriālus paredzēts piegādāt no tuvākā karjera. Karstā asfalta segas izveidei nepieciešams 11400 m<sup>3</sup> asfalta.

Ziņojumā norādīts, ka pēc Suntažu pagasta lūguma pie Ķoderu pilskalna ceļa 41,9.km (ārpus dabas lieguma teritorijas) paredzēts izveidot stāvvietu 4 vieglajām automašīnām. Pēc Ropažu novada pašvaldības lūguma ceļa 35,68.km (pie dabas lieguma "Lielie Kangari" robežas ceļa labajā pusē) paredzēts izveidot labiekārtotu autostāvvietu, kā arī novietot informācijas plakātu un apskates objektu dabas liegumā "Lielie Kangari" virzienrādītājus. Ceļa 39.km paredzēts labiekārtot esošo autostāvvietu 7 vieglajām automašīnām un 2 autobusiem un izveidot speciālu velosipēdu pieslēgšanas vietu. Pēc projekta realizācijas VAS "Latvijas Valsts ceļi" ierosina izskatīt smagā transporta kustības aizliegšanu caur Lielajiem Kangariem. Ceļa 42,1.km paredzēts izbūvēt caurteku ar diametru 1,2 m, 44,6.km - caurteku ar diametru 1,0 m, 44,7.km - caurteku ar diametru 1,0 m un ceļa 45,1.km rekonstruēt tiltu pār Mazo Juglu.

Rekonstrukcijas laikā satiksmi plānots novirzīt pa apvedceļiem:

- 1.variants – Kangari – P10 (5 km) – Ropaži – V66 (21 km) – Sidgunda – P8 (6 km) – Suntaži. Apbraucamā ceļa kopgarums 32 km, kas ceļu pagarina par 11 km;
- 2.variants - Kangari – P10 (8 km) – Tīnūži – P80 (21 km) – Glāžšķūnis – P8 (12 km) - Suntaži. Apbraucamā ceļa kopgarums 41 km, kas ceļu pagarina par 20 km

Autoceļa rekonstrukcijas tehnisko projektu plānots izstrādāt 2013.gadā un būvdarbus realizēt 270 dienās.

### **Izskatītie alternatīvie risinājumi.**

Ziņojumā ir izskatīti autoceļa P4 rekonstruējamā posma 4 piedāvātie varianti:

- 1.variants – ceļa parametru nodrošināšana braukšanas ātrumam 90 km/h. Šajā variantā minimālais plāna līkņu rādiuss  $R > 360$  m, un, lai to izbūvētu, nepieciešamas papildus zemes platības, meža izciršana, kā arī jaunu uzbērums un ierakumu izveide osos. Posma sākumā trasi plānots novirzīt no esošās P4 pamattrases uz dienvidiem pāri purvainai vietai (kūdras slāņa biezums 4,3 līdz 7,6 m) un izveidot ceļa Āriņi - Mārzemnieki jaunu T-veida pieslēgumu. T-veida pieslēguma izveidei nepieciešamā pamattrases pārvirze aptuveni 130 m garā posmā skartu dabas lieguma "Lielie Kangari" teritoriju un tālāk virzītos pa esošā ceļa trasi ar daļējām novirzēm no tās. Šī varianta realizācijai nepieciešama lielāka zemes platība un zemes darbi (4,3 ha), salīdzinot ar citiem variantiem, tai skaitā, arī dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā.
- 2.variants - ceļa parametru nodrošināšana braukšanas ātrumam 70 km/h. Šajā variantā minimālais plāna līkņu rādiuss  $R > 180$  m, un, lai to izbūvētu, vairākās vietās nepieciešamas papildus zemes platības (2,34 ha), meža izciršana, kā arī jāpieber un jānorok osi. Posma sākumā trasi plānots novirzīt no esošās P4 pamattrases uz ziemeļiem, pāri ar mežu apaugušam pauguram, un izveidojot autoceļa Āriņi – Mārzemnieki jaunu T-veida pieslēgumu, neskarot dabas lieguma "Lielie Kangari" teritoriju, un tālāk ceļš virzītos pa esošā ceļa trasi ar daļējām novirzēm no tās, arī dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā.
- 3.variants - ceļa parametru nodrošināšana braukšanas ātrumam 70 km/h un atsevišķos posmos 50 km/h, lai iekļautos ceļa zemes esošajā nodalījuma joslā. Šajā variantā minimālais plāna līkņu rādiuss  $R > 80$  m. Pāri Lielajiem Kangariem un tālāk P4 trasi paredzēts virzīt pa esošo ceļa nodalījuma joslu (13,5 m līdz

11 m uz abām pusēm no ceļa ass), attīrot to no krūmiem un kokiem. Posma sākumā esošā autoceļa Āriņi – Mārzemnieki pieslēguma vietā paredzēts T-veida pieslēgums, kas neietekmē dabas lieguma “Lielie Kangari” teritorijā esošās dabas vērtības. Papildus nepieciešamā platība 0,52 ha.

4.variants – gandrīz identisks 3.variantam, atšķiras aptuveni 150 m garā posmā no 39,65. km līdz 39,80. km, kur plānots izbūvēt atšķirīgus plāna līkņu rādījumus, lai neskartu augstāko un ainaviski izteiksmīgāko reljefa pacēlumu osu vaļņa korē. Pāri Lielajiem Kangariem un tālāk P4 trasi paredzēts virzīt pa esošo ceļa nodalījuma joslu (13,5 m līdz 11 m uz abām pusēm no ceļa ass), attīrot to no krūmiem un kokiem. Plāna parametri projektēti atbilstoši braukšanas ātrumam 70 km/h un atsevišķos posmos 50 km/h, minimālais plāna līkņu rādījums  $R > 80$  m. Posma sākumā esošā autoceļa Āriņi – Mārzemnieki pieslēguma vietā paredzēts T-veida pieslēgums, kas neietekmē dabas lieguma “Lielie Kangari” teritorijā esošās dabas vērtības. Papildus nepieciešamā platība aptuveni 0,6 ha.

Ziņojumā norādīts, ka visos piedāvātajos rekonstrukcijas variantos, izņemot 1.variantu, ceļa rekonstrukcija ir paredzēta gandrīz pilnībā esošās ceļa zemes nodalījuma joslas robežās, bet ceļa virsmas augstuma izmaiņas pret esošo tikai atsevišķos posmos pārsniedz 2 m; autoceļa trases visi ūdensteču šķērsojumi atrodas ārpus NATURA 2000 teritorijas; ņemot vērā osu vaļņa specifiskos drenāžas apstākļus (zems gruntsūdens līmenis, neizteikti sezonālie maksimumi, ļoti strauja nokrišņu infiltrācija), netiek prognozēts, ka ierakumu/uzbērums veidošana radīs izmaiņas, kas varētu ietekmēt NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko kvalitāti; netiek prognozēta ietekme uz mežiem osu vaļņa korē un nogāzēs; netiek prognozēta ietekme uz virszemes noteci un hidroloģisko režīmu osu vaļņa piekāpē.

Rekonstrukcijas 1.varianta gadījumā posma sākumā nepieciešama purvu kūdraino nogulumu izņemšana un aizvietošana ar atbilstošas nestspējas būvmateriālu; arī 2.variantā (mazākā mērā, salīdzinot ar 1.variantu) paredzamas gruntsūdens režīma izmaiņas, kas pārsniedz ceļa nodalījuma joslu; 1.variantam pārpurvošanās procesu un nogāžu veidošanās aizsākšanās vai aktivizācija Ziņojumā tiek vērtēta kā ļoti iespējama, neizslēdzot arī karsta procesu aktivizāciju trases sākumposmā; ceļa uzbērums būtu daļēja vai pilnīga barjera dažādām augu un dzīvnieku sugām.

Lai arī 3. un 4.variants ir līdzīgi, projekta autori piedāvā realizēt 4.variantu, kurā netiek veikta trases nozīmīga iztaisnošana, tādējādi pilnībā tiktu saglabāts reljefa pacēlums osu vaļņa korē, jo trase tiek virzīta pa esošo ceļa nodalījuma joslu, veicot nelielus plāna līkņu novietojuma korekcijas un padarot garenprofila līniju plūdenāku, uzlabojot ceļa trases pārredzamību. Ziņojumā norādīts, ka ceļa garenprofila izlīdzināšana un ceļa paplašināšana saistīta ar grunts norakšanu vidēji 3 – 5 m<sup>3</sup>/m; atsevišķos īsos posmos norokamās grunts apjoms var sasniegt 10 – 15 m<sup>3</sup>/m, vienlaikus nepārsniedzot attiecīgajā iecirknī dažus % no osu vaļņa apjoma, tādējādi netiek prognozēta paliekoša negatīva ietekme uz osu valni kā ģeomorfoloģisku dabas objektu. Realizējot 4.variantu, netiek prognozētas izmaiņas estētiskajā kvalitātē. Dabas lieguma “Lielie Kangari” teritorijā ceļa izbūvei papildus nepieciešami aptuveni 0,6 ha jeb 0,02% no kopējās dabas lieguma teritorijas. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, reāli dabā mežs aug līdz pašai ceļa klātnai, tāpēc uzmērītā izcērtamā meža platība ir 1,49 ha jeb 0,076% no dabas lieguma teritorijas, jo mežs ir arī ceļa nodalījuma joslā. Ziņojumā norādītais izcērtamo koku skaits 4.variantā ir 895 (orientējošs novērtējums pēc vidējā koku blīvuma 1 ha). Izmantojot dabas

aizsardzības plānā iekļauto kartogrāfisko materiālu, biotopa skujkoku meži uz osveida reljefa formām (ietver arī biotopus “boreāli meži” un “nogāžu un gravu meži”) kopējā platība ir 149,3 ha, autoceļa rekonstrukcijas darbos mehāniskai ietekmei tiks pakļauti aptuveni 1,5 ha, t.i., 1% no biotopa platības. Realizējot 4.variantu, netiek prognozēta būtiska ietekme uz dabas lieguma teritoriju, jo antropogēnā ietekme uz dabas apstākļiem esošajā ceļa nodalījuma joslā pastāv jau gadu desmitiem un biotopu samazināšanās vai sugu izzušana nav konstatēta, līdz ar to sagaidāmās izmaiņas, Ziņojuma autoru skatījumā, kopumā vērtējamās kā nenožīmīgas.

Kopumā citi piedāvātie rekonstrukcijas varianti (it īpaši 1.variants) ir saistīti ar būtisku reljefa pacēluma daļas norakšanu un mākslīgu nogāžu veidošanu, novirzoties no esošā ceļa zemes nodalījuma joslas, daudz lielāku koku skaita izciršanu, gruntsūdens režīma izmaiņām, vējgāžu risku.

Atbilstoši Ziņojumam, visā rekonstruējamajā posmā, kas šķērso osu grēdu, inženierģeoloģiskie apstākļi raksturojami kā būvniecībai labvēlīgi un teritorija raksturota kā ļoti stabila attiecībā uz karsta procesu izplatību. Turpretim zemākajās teritorijās ap osu valni pastāv karsta veidošanās risks. Mūsdienu ģeoloģisko procesu vispārējā aktivitāte pētāmajā teritorijā raksturojama kā samērā zema. Ziņojumā norādīts, ka īpaši nelabvēlīgos apstākļos var sākties gravu veidošanās, ja notiek osa nogāzes sedzošās veģetācijas pilnīga vai daļēja iznīcināšana, lietus ūdeņu novadīšanas sistēmu neatbilstoša ierīkošana, esošo osa nogāžu pārveidošana. Ceļa rekonstrukcijas darbu gaitā un tālākā teritorijas labiekārtošanā paredzēta pārveidoto ceļa nogāžu slīpuma izveidošana atbilstoši to ģeoloģiskajai uzbūvei. Vietās, kur nebūs iespējama nogāžu nolīdzināšana, paredzēta atbilstoša to nostiprināšana ar piemērotiem armējošiem materiāliem, pielietojot risinājumus ar ainavai raksturīgiem materiāliem (ar oļiem pildīti gabioni) vai nogāzē iestrādātu ģeorežģi.

Ziņojumā norādīts, ka “VPVB izsaka viedokli, kas pamatots ar DAP viedokli, ka neviens no piedāvātajiem projekta risinājumiem nav pieļaujams ietekmes uz vidi aspektā, un prasa izstrādāt citu risinājumu, kas atšķiras no visiem IVN vērtētajiem variantiem”, uz ko Ziņojuma izstrādātājs sniedz atbildi, ka “IVN ir piedāvāti visi tehniski lietderīgie rekonstrukcijas varianti, DAP piedāvātais NP7,5 neatbilst rekonstrukcijas mērķim”. Tai pat laikā DAP piedāvātā alternatīva bija iespēja virzīt ceļu pa veco dzelzceļa līniju, apejot Lielo Kangaru osu grēdu, ko Ziņojuma izstrādātājs vispār nav Ziņojumā vērtējis. Tādējādi Ziņojumā nav vērtēts neviens cits variants (alternatīva), tai skaitā, ne tikai DAP piedāvātais izvērtējums ceļa garenprofilam, bet arī alternatīva, kas nešķērsotu aizsargājamo dabas teritoriju, izvērtējumu aprobežojot ar četriem Ziņojumā izvērtētajiem variantiem, kas pēc būtības atšķiras ar trases izvietojumu, apzināti izvēloties trīs variantus ar lielāku ietekmi uz vidi, bet ierosinātajam izvēloties vidi mazāk ietekmējošo 4.variantu.

### **Iemesls un pamatojums, kāpēc darbība jāīsteno.**

Rekonstruējamais autoceļa posms ir reģionālā autoceļa Rīga – Ērgļi sastāvdaļa. Autoceļš P4 ir īsākais ceļš līdz Ērgļiem un Madonai, taču netiek iekļauts starppilsētu maršrutos Rīga – Ērgļi – Madona ceļa seguma un kvalitātes dēļ. Autoceļa P4 nozīme ir pieaugusi, pārtraucot vilcienu kustību līnijā Rīga – Ērgļi. Autoceļa P4 posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijas nepieciešamību nosaka galvenokārt satiksmes drošības aspekti - ceļa posmam ir nepārredzamas garenprofila izliektas līknes, nepārredzami asi līkumi, redzamību ierobežo arī koku zari un krūmu blīvs apaugums ceļa

malās, posmā pa osu grēdas kori ceļa malas ir nenorobežotas, ceļa greiderēšanas rezultātā ir izveidojušies līdz 0,5 m augsti grants vaļņi brauktuves malās, kas traucē ūdens noteci no ceļa, vietējo ceļu pieslēgumi ir kāpumā, šaurā leņķī un ierobežotu redzamību. Ziņojumā norādīts, ka, realizējot plānoto darbību, autoceļš P4 būs noasfaltēts visā tā garumā un tas veicinās ceļam piegulošo apdzīvoto vietu un pārējās teritorijas attīstību, tai skaitā, tūrisma un sporta aktivitāšu attīstību. Tā kā antropogēnā ietekme uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un sugām esošajā ceļa nodalījuma joslā pastāv jau gadu desmitiem un biotopu samazināšanās vai sugu izzušana nav konstatēta, tad rekonstrukcijas rezultātā sagaidāmās izmaiņas tiek raksturotas kā nenožīmīgas, jo ceļa nodalījuma zonu attiecīgi ekspluatē un apsaimnieko. Ziņojumā norādīts, ka paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta ietekme uz dabas lieguma augu sugām un biotopiem, tā neradīs sugu atradņu un biotopu fragmentāciju, nav paredzama būtiska negatīva ietekme uz dabas lieguma ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, aizsardzības un izmantošanas mērķiem. Ziņojumā nav vērtētas alternatīvas, kas neskar NATURA 2000 teritoriju.

### **Rekonstruējamā autoceļa posma tuvumā esošo dabas vērtību raksturojums un iespējamās ietekmes uz tām.**

#### **1.**

Ziņojumam ir pievienots sugu un biotopu ekspertes atzinums, kurā norādīts, ka teritorija, kas šķērso dabas liegumu, dabā apsekota 2012.gada 20.oktobrī, kā arī situācijas analīzei izmantota dabas lieguma "Lielie Kangari" dabas aizsardzības plānā laika posmam no 2007. līdz 2017.gadam iekļautā informācija. Esošo grantēto ceļu ieskauj mežu teritorija. Ceļa josla ir šaura, lielākoties nav ceļmalas grāvju un mežmalas joslu – ceļa segums robežojas ar mežu, bieži mežs atrodas izteiktā reljefa kritumā. Vietās, kur osa grēdas virsma ir platāka, starp ceļa segumu un mežu ir josla ar pļavām un mežmalām tipisku augāju. Ekspertes atzinumā norādīts, ka te sastopamas arī Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļautajam biotopam "skujkoku meži uz osveida reljefa formām" dažas raksturīgās sugas. Saskaņā ar dabas lieguma "Lielie Kangari" dabas aizsardzības plāna datiem, ceļmalas joslā reģistrēta smiltāja esparsete, kas iekļauta Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.365 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā un Ministru kabineta 2012.gada 18.decembra noteikumu Nr.940 "Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" 1.pielikumā. Apsekojot autoceļa posma tuvāko apkārtni, eksperte konstatējusi, ka visus biotopu veidus vairāk vai mazāk ietekmē osiem raksturīgās augsnes, kas nosaka biotopa "skujkoku meži uz osveida reljefa formām" raksturojošo sugu izplatību arī citos dabas aizsardzības plānā atzīmētajos meža biotopu veidos, kas atrodas reljefa nogāzēs, tai skaitā, Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļautos biotopos "veci vai dabiski boreāli meži" un "nogāžu un gravu meži". Ņemot vērā Eiropas Savienības aizsargājamo biotopu Latvijā noteikšanas rokasgrāmatas norādes un apstākli, ka ceļš izvietots osa grēdas augšējā daļā, eksperte norāda, ka būtbū visa autoceļam tuvākā apkārtnē atbilst biotopam "skujkoku meži uz osveida reljefa formām". Ekspertes atzinumā norādīts, ka, lai aprakstītu situāciju dabā, eksperte ir izmantojusi dabas aizsardzības plānā doto aizsargājamo biotopu kartējumu, neraugoties uz to, ka visa teritorija aiz esošā ceļa grants seguma jāuzskata par biotopu "skujkoku meži uz osveida reljefa formām". Ekspertes atzinumā norādīts, ka biotops "veci vai dabiski boreāli meži" ceļa zonā aizņem samērā



nelielu platību un tiešā autoceļa tuvumā mežaudze ir samērā jauna un lielākās bioloģiskās vērtības ir sastopamas attālāk no ceļa, tomēr teritorija ir uzskatāma par augstas kvalitātes biotopu “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”. “Skujkoku meži uz osveida reljefa formām” saskaņā ar dabas aizsardzības plānu ir plašāk sastopamais biotops gar autoceļu. Eksperte norāda, ka augsnes un reljefa apstākļi lielākoties ir atbilstoši biotopa minimālajiem kvalitātes kritērijiem, taču nogabalos, kuros ir izdalīti dabiskie meža biotopi, aizsargājamā biotopa vērtība ir augstāka. Eksperte atzīmē, ka konkrētajā iespējamās ceļa rekonstrukcijas zonā mežos nav konstatētas īpaši aizsargājamās un retas augu sugas. Savukārt biotops “nogāžu un gravu meži” atsevišķās vietās robežojas tieši ar ceļa segumu. Šajā joslā sastopami vairāki liela izmēra lapu koki ar epifītisko sūnu segu uz stumbriem. Biotopā ir samērā daudz skuju koku, kas aug kopā ar platlapu kokiem. Tiešā ceļa tuvumā ir reģistrētas īpaši aizsargājamo augu sugas – “gludā nekera”, “parastais plaušķērpis”, “doblapu leženeja”, kas iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.365 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu” 1.pielikumā, un “doblapu leženeja” Ministru kabineta 2012.gada 18.decembra noteikumu Nr.940 “Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu” 1.pielikumā. Šajā teritorijā reģistrētas vairākas epifītiskās dabisko meža biotopu indikatorsugas – sašaurinātā, garlapu, pinumu kažocene, tievā gludlape, parastā sprogaine, rakstu ķērpis. Eksperte norāda, ka bioloģiskās daudzveidības ziņā šī ir viena no vērtīgākajām teritorijām, kas ekspertes skatījumā tomēr būtu pieskaitāma biotopam “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”. Ekspertes atzinumā norādīts, ka biotopu “purvainie meži”, kas iekļauts Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 “Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu” pielikumā, no autoceļa atdala šaurāka vai platāka nogāze, kur nav biotopam piemērotu hidroloģisko apstākļu. Eksperte biotopa “purvainie meži” kvalitāti raksturo kā vidēju, kokaudzes vecums ceļa tuvumā nepārsniedz 90 gadus. Uz biotopu iespējama ietekme, ja to skar rekonstrukcijas darbi, taču, ņemot vērā biotopa samērā zemo kvalitāti un tā biežo sastopamību īpaši aizsargājamās teritorijās, eksperte uzskata, ka biotopa potenciālo ietekmi dabas lieguma “Lielie Kangari” un Latvijas mērogā var uzskatīt par nebūtisku.

Sugu un biotopu ekspertes atzinumā norādīts, ka patlaban esošais grantētais autoceļš P4 zināmā mērā ietekmē dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas vērtības, jo ceļš aizņem zināmu daļu biotopa “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”, kā arī ziemas laikā, kaisīšanai lietojot sāls vai citu ķīmisko vielu piedevas, tās ieskalojas augsnē un var izraisīt nelielas izmaiņas augsnes ķīmiskajā sastāvā; mehāniskus koku bojājumus var izraisīt avārijas rezultātā. Izveidojot asfalta segumu, noteces rezultātā vairāk ķīmisko vielu nonāks piegulošajā teritorijā vai izšļakstīsies uz kokiem, jo pieaugs braukšanas ātrums. Kā pozitīvo efektu no esošā ceļa eksperte norāda grants noskalojumu no ceļa un putekļus, ja izmanto granti no apkārtējiem karjeriem, jo grantī esošais kaļķu saturs rada labvēlīgus augšanas apstākļus kalcifīlām sugām un epifītiem, kādas ir raksturīgas biotopam “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”; ceļš veido mežmalas ar labvēlīgiem apgaismojuma apstākļiem un fitocenozes ar daļēji saslēgtu veģetāciju, kas rada iespēju šeit augt plāvām un mežmalām raksturīgām augu sugām, tai skaitā, osu veģetācijas sugām, kas vairo bioloģisko daudzveidību un nodrošina konkurēt mazspējīgāko sugu eksistenci. Eksperte norāda, ka esošais ceļš būtiski neietekmē hidroloģisko režīmu, ceļa platums nav šķērslis izplatīties augu sugām, arī cita veida būtiska ietekme uz augu sugām un biotopiem nav konstatēta. Teritorijai ir ļoti liela nozīme biotopa “skujkoku meži uz osveida reljefa formām” saglabāšanai Latvijā, jo šeit

ir lielākais osu valnis Latvijā, biotops Latvijā ļoti reti sastopams. Eksperte norāda, ka no augu sugu izplatības viedokļa "Lielie Kangari" veido vienotu biotopu kompleksu īpaši aizsargājamām dabas teritorijām – dabas liegumam "Mazie Kangari" (B LV0520500) un dabas parkam "Ogres Zilie kalni" (B LV0305200). Veģetācijas atjaunošana biotopā iespējama, kamēr saglabājas osveida reljefa forma, tomēr apdraudošs faktors ir ceļa joslas paplašināšana. Teorētiski ilgā laika posmā pēc ceļa trases slēgšanas iespējama biotopa atjaunošanās. Eksperte norāda, ka, pieņemot lēmumu restaurēt ceļu, nepieciešams ļoti precīzs situācijas uzmērījums, lai konstatētu:

- 1) robežu, kurā aug koki, respektīvi, sākas biotops "skujkoku meži uz osveida reljefa formām",
- 2) reto un aizsargājamo sugu atradņu novietojumu potenciāli tieši ietekmētajā zonā vai attālumu līdz tai.

Salīdzinot ceļa rekonstrukcijai paredzēto joslu ar dabas lieguma "Lielie Kangari" dabas aizsardzības plānā iekļauto kartogrāfisko materiālu, eksperte secina, ka dabas liegumā "Lielie Kangari" tiks skarti dabas aizsardzības plānā minētie biotopi:

- "veci vai dabiski boreāli meži" 0,32 ha jeb 0,16% no kopējās platības 194,4 ha,
- "skujkoku meži uz osveida reljefa formām" 0,25 ha jeb 0,55% no kopējās platības 45,2 ha,
- "purvainie meži" 0,01 ha jeb 0,002% no kopējās platības 438,3 ha.

Eksperte norāda, ka šie dati neatbilst situācijai dabā, tāpēc nepieciešams sagatavot precīzu topogrāfisko karti, uz kuras atliktas biotopu robežas un ar rekonstrukciju saistītās darbības – koku izciršana, pārmaiņas zemsedzē vai reljefā u.c., kas ļautu precīzi aprēķināt zaudēto biotopa platību.

Attiecībā uz īpaši aizsargājamām sugām eksperte norāda:

- smiltāja esparsete Latvijā sastopama reti un nevienmērīgi. Suga konstatēta gan dabas liegumā "Lielie Kangari", gan dabas liegumā "Mazie Kangari", gan dabas liegumā "Grebļukalns", gan dabas parkā "Numernes valnis" un Ķemeru nacionālajā parkā. Sugas atradnes dabiskos biotopos lielākoties saistītas ar osu formācijām, jo šeit ir piemērota augsne, nogāzes ar nepieciešamo apgaismojumu un siltuma apstākļiem. Sugai piemērotākās augtenes ir skraji priežu sausieņu meži, to lauces un biotopu kontaktjoslas. Suga reģistrēta 28 ģeobotāniskajos kvadrātos, no tiem 13 kvadrātos augšā aug ceļmalās vai citās ruderālās vietās. Ceļmalas kalpo kā sugas izplatības koridori, bet nav uzskatāmi par noturīgām sugas atradnēm. Sugas atradne P4 trases nodalījuma zonā pieskaitāma smiltāja esparsetes ruderālo atradņu kopai. Iznīcinot to, nebūs būtiskas ietekmes uz citām sugas atradnēm dabas liegumā "Lielie Kangari" un netiks radīts būtisks zaudējums sugas izplatībai Latvijā kopumā. Lai nodrošinātu, ka suga atkal atjaunosies pēc ceļa rekonstrukcijas, eksperte iesaka:

- 1) iezīmēt smiltāja esparsetes eksemplārus vai visu atradni zināmajās atradnēs dabā; ja suga šobrīd nav atrodamā, iezīmēt uzrādītās atradnes vietu, to paplašinot par 20 m uz katru pusi;
- 2) iezīmētajās atradnēs iespēju robežās izvairīties no grunts norakšanas ceļmalas un mežmalas zonā; ja norakšana nepieciešama, ieteicams norakto materiālu izvietot mežmalā atradnes tuvumā;
- 3) ceļa grāvju nogāžu un ceļa apmaļu stiprināšanai neizmantojot ievestu augsni, bet izmantojot granti no tuvākajām grants atradnēm;
- 4) neapsēt ceļa malas un grāvju nogāzes ar zālāju sēklām, bet preterozijas aizsardzībai izmantot sieta pinumu – gabionu, kas ļauj uzdzīgt augsnē esošajām sēklām.

- Gludā nekera, parastais plaušķērpis, doblapu leženeja – ir tipiskas vecu, dabisku platlapjukoku, jauktu koku, kā arī apšu epifītās indikatorsugas un specifiskās sugas. Latvijā sugām samērā plaša izplatība, un tās liecina par biotopa ilglaicību. Konkrētajām atradnēm ir būtiska loma sugu pārvietošanās koridoru veidošanā. Eksperte norāda, ka pieejamā informācijā nav iekļautas visas ziņas par sūnu un ķērpju sugu atradnēm Latvijā, tāpēc nav iespējams adekvāti aprēķināt aizsardzības pakāpi. Atbilstoši pieejamai informācijai, minētās sugas sastopamas vismaz 30 atradnēs, tās aug uz lapu kokiem, kādi sastopami biotopā “nogāžu un gravu meži”, tāpēc paredzama negatīva ietekme uz sugu populāciju vai to iznīcināšana atkarībā no tā:
- 1) cik populācijas tiks mehāniski iznīcinātas – patlaban bez atbilstoša kartogrāfiskā materiāla nav iespējams noteikt, bet šī biotopa nosacītā josla ir ļoti šaura;
  - 2) cik lielā platībā tiks mainīti ekoloģiskie apstākļi – ja saglabā daļu no dabas plānā iezīmētās biotopa joslas, pēc eksperta domām, nav zināms vai suga tur sastopama un vai atlikušajā daļā ir saglabājušies atbilstoši ekoloģiskie apstākļi – apgaismojums, mitruma režīms;
  - 3) cik liela biotopa platības daļa saglabāsies ar sugām nepieciešamo substrātu – augoši koki.

Eksperte norāda, ka minēto augu sugu saglabāšanas pakāpe ir atkarīga no to dzīvotņu mehāniski iznīcinātās platības un teritorijas. Labākās izredzes neizzust ceļa ietekmes zonā ir sugai smiltāja esparsete, taču epifītajām sūnu un ķērpju sugām prognozējama saglabāšanās vienīgi esošajā biotopa daļā, ja pēc rekonstrukcijas tur būtiski netiks izmainīti ekoloģiskie apstākļi sugām piemērotās augtenēs. Epifītajām sūnu un ķērpju sugām izplatība saistīta ar dabas aizsardzības plānā iezīmēto biotopu “nogāžu un gravu meži”, kas vairāk vai mazāk piekļaujas esošajam autoceļam.

Sugu un biotopu ekspertes atzinuma secinājumos (Ziņojuma 9.pielikums) norādīts:

- 1) Plānotā saimnieciskā darbība ietekmēs ES nozīmes un Latvijas īpaši aizsargājamo biotopu 1.14., 9060 “skujkoku meži uz osveida reljefa formām” un biotopā sastopamās retās un aizsargājamās augu sugas. Plānotā darbība ir pretrunā ar dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānā noteikto ilgtermiņa mērķi – saglabāt neizmainītu osu grēdas reljefu ar tā vizuāli augstvērtīgajām ainavām, teritorijas biotopus 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 darbībām (koku ciršana, grunts uzvešana u.c.), ņemot vērā, ka esošais autoceļa grants klājums tieši vai pēc šauras ceļmalas joslas robežojas ar īpaši aizsargājamo biotopu “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”, kas sastopams visā ceļa posmā, kas šķērso dabas lieguma teritoriju, abās ceļa pusēs. Precīzi jāaprēķina platība, kāda tiks zaudēta paplašinot ceļa segumu vai izcērtot kokus ceļa nodalījuma joslā, ievērojot nogāzes slīpumu katrā konkrētajā situācijā.

Savukārt Dabas aizsardzības pārvalde (DAP), kas ir kompetentā institūcija īpaši aizsargājamo dabas teritoriju pārvaldīšanā un valsts dabas aizsardzības politikas īstenošanā, izvērtējot Ziņojumā vairākkārt veiktās korekcijas, 2013.gada 14.oktobra vēstulē norāda, ka autoceļa posma rekonstrukcija 4.variantā uzskatāma par tādu, kas nav

pretrunā ar dabas lieguma “Lielie Kangari” izveides un aizsardzības mērķiem, ja tiek ievēroti sekojoši nosacījumi:

- 1) ceļa izbūve notiek bez sāngrāvju izveides, vienlaikus ceļa klātnes robežās nodrošinot tehniskus risinājumus tādai lietūs ūdeņu novadīšanai no ceļa klātnes, kas nerada nogāžu eroziju (bez sāngrāvju izveides nav nepieciešama būtiska ceļa paplašināšana – ne vairāk kā 1 m uz katru pusi, salīdzinot ar pašreizējo ceļu, un netiek būtiski mainīts osu grēdas reljefs),
- 2) tiek ievēroti ekspertu ieteiktie nogāžu nostiprināšanas risinājumi un citi risinājumi īpaši aizsargājamo un reto sugu aizsardzībai,
- 3) koku ciršana notiek tikai pašreizējā ceļa nodalījuma joslā un pēc rekonstrukcijas ceļa nodalījuma josla netiek paplašināta,
- 4) tiek izskatīti risinājumi par īpaši aizsargājamā biotopa “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”, kas atrodas ceļa nodalījuma joslā un tiks iznīcināts ceļa rekonstrukcijas gaitā, platības kompensēšanu.

Vēstulē norādīts, ka DAP ir ņēmusi vērā to, ka autoceļa rekonstrukcija tajā daļā, kas ietilpst dabas liegumā un skar īpaši aizsargājamus biotopus, ir paredzēta esošā valsts autoceļa nodalījuma joslā. Lai gan autoceļa nodalījuma joslas uzturēšana pēdējā laikā nav veikta, tomēr ceļa drošības prasību ievērošanas un ceļa seguma ekspluatācijas prasību ievērošanai šādas darbības, tai skaitā koku izciršana saskaņā ar Meža likuma 3.<sup>1</sup> pantu par mežu neuzskatāmajā esošā autoceļa zemes nodalījuma joslā, iespējams, būtu jāveic. Savukārt Aizsargjoslu likuma 42.panta pirmās daļas 1.punkta “b” apakšpunkts nosaka, ka ceļu zemes nodalījuma joslā aizliegts ieaudzēt mežu, tāpēc DAP uzskata, ka ir korektāk izvērtēt rekonstrukcijas ietekmi, salīdzinot ar normāli uzturētu autoceļu, nevis salīdzināt to ar autoceļa pašreizējo stāvokli, kad koki aug līdz pat ceļa malai un to vainagi ieskauj ceļa brauktuvi. Vēstulē norādīts, ka DAP, piedaloties ceļa rekonstrukcijas projekta ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskajā apspriešanā, tiekoties ar būvnieku pārstāvjiem, kā arī vairākkārt apsekojot teritoriju dabā, ir guvusi apstiprinājumu, ka Lielo Kangaru reljefs netiks būtiski pārveidots, jo augstākās osu grēdas vietas ceļa trase neskars (projekta 4.trases variants) un esošajā ceļa nodalījumā nozīmīgākie zemes darbi tiks saistīti ar esošā ceļa seguma aizstāšanu ar mehāniski un filtrācijas parametru ziņā kvalitatīvāku materiālu. Plānotais ceļa paplašinājums paredzēts jau pašreizējā paplašinājuma vietā un ir atbilstošs dabas aizsardzības plānam, jo arī dabas aizsardzības plānā šajā pašā vietā ir paredzēta autostāvvietā, informācijas stends un tualete, kā arī dabas takas sākums. Saskaņā ar 20.gadsimta pirmskara laika fotouzņēmumiem ainava abpus Kangaru autoceļam ir bijusi klaja un ar tāliem skatiem no Lielo Kangaru augstākajām vietām. Koku izciršana ceļa nodalījuma joslā radītu iespējas dažviet, kur tas ir saskaņojams ar īpaši aizsargājamo biotopu apsaimniekošanas pasākumiem, piemēram, dabas aizsardzības plānā paredzēto ozolu un liepu atēnošanu, atklāt tālākus skatus no ceļa un tādējādi padarīt ceļa ainavu augstvērtīgāku.

DAP norāda, ka Dabas aizsardzības plānā īpaši aizsargājamie biotopi attēloti, sākot no ceļa nodalījuma joslas robežas, nevis no ceļa klātnes malas. Lai nodrošinātu īpaši aizsargājamā biotopa, kas robežojas ar ceļa klātni, aizsardzību, faktiski būtu jāmaina jau esošā ceļa statuss, vairs neuzturot to kā valsts autoceļu. DAP uzskata, ka nav iespējams nodrošināt īpaši aizsargājamo biotopu, kas atrodas ceļa nodalījuma joslas teritorijā,

aizsardzību ne tikai ceļa rekonstrukcijas, bet arī ceļa uzturēšanas gadījumā. Biotopu aizsardzībai ceļa nodalījuma joslā nav prioritāra nozīme, jo, piemēram, saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 18.decembra noteikumu Nr.940 "Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" 23.1.punktā noteikto "mikroliegumu neveido ekspluatācijas, sanitārajās un drošības aizsargjoslās un objektos, kuriem noteikta attiecīgā aizsargjosla, ja mikrolieguma aizsardzības un apsaimniekošanas prasības ir pretrunā ar aizsargjoslas izveidošanas mērķiem". DAP norāda, ka kopumā Latvijā skujkoku meži uz osveida reljefa formām ir tikai fragmentāri apzināti un dažviet tie tiek cirsti kailcirtēs, osus norokot smilts un grants ieguvei, tāpēc DAP varēs ieteikt teritorijas kompensācijas nodrošināšanai, piemēram, Rāznas nacionālā parka pierobežā.

## 2.

Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā par ietekmi uz aizsargājamām gliemežu sugām norādīts, ka ceļa ietekmētajā zonā dabas liegumā "Lielie Kangari" biotopi "skujkoku meži uz osveida reljefa formām" un "nogāžu un gravu meži" ir piemēroti aizsargājamajām gliemežu sugām. Apsekotajā posmā konstatēts mazais torņgliemezis, kas iekļauts Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.365 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā, kā arī vēderainais vārpstiņgliemezis un krokainais vārpstiņgliemezis. Minētās gliemežu sugas pārsvarā barojas ar aļģēm uz kokiem. Konstatētās gliemežu sugas ir izplatītas piemērotos biotopos visā Latvijā, samērā bieži. Ceļa posmos dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā gliemežu sugu populācijas blīvuma uzskaitē veikta 2012.gada 7.oktobrī. Konstatētie gliemeži ir izplatīti abās osa nogāzēs, galvenokārt osa augšdaļā, jo osa pamatnē dominē skujkoki, kas nav gliemežiem piemēroti biotopi. Eksperta atzinumā norādīts, ka gliemežu apdzīvotā platība atbilst biotopu "skujkoku meži uz osveida reljefa formām" un "nogāžu un gravu meži" platībai, proti, atbilstoši 45,2 ha un 1,6 ha. Populācijas blīvums attiecīgi - mazais torņgliemezis 2,22 ind./m<sup>2</sup>, vēderainais vārpstiņgliemezis 0,3 ind./m<sup>2</sup> un krokainais vārpstiņgliemezis 0,04 ind./m<sup>2</sup>. Visu sugu dzīvotnes nav fragmentētas un stiepjas abpus ceļam visā osa garumā. Ceļš dzīvotni sadala. Pašreizējais stāvoklis liecina, ka gliemeži ir labi sadzīvojuši ar traucējošiem faktoriem – vibrāciju, gaisa un augsnes piesārņojumu. Biotopi netiks nošķirti dabas lieguma "Lielie Kangari" ietvaros. Ceļš paliks izolējošs mehānisms starp abām populācijas daļām. Minētās gliemežu sugas parasti uzturas uz vertikāliem elementiem, un tiem nav paraduma pārvietoties pa horizontālām virsmām, arī ceļu. Rekonstruējot ceļu, samazināsies putekļu plūsma uz ceļmalu un nākotnē mainīsies vides pH (paskābināsies), kas var negatīvi ietekmēt gliemežus. Eksperts uzskata, ka teritorijas struktūra un funkcijas saglabāsies iepriekšējā līmenī. Balstoties uz biotopu zudumu - "skujkoku meži uz osveida reljefa formām" zudums 0,25 ha jeb 2500 m<sup>2</sup>, "nogāžu un gravu meži" zudums 0,16 ha jeb 1600 m<sup>2</sup> un ceļam piegulošā josla abās ceļa pusēs 6 km x 10 m x 2= 120000 m<sup>2</sup>, tādējādi gliemežu populācijas aprēķinātais zudums attiecīgajos biotopos: mazais torņgliemezis 5550/3550/266190 ind., vēderainais vārpstiņgliemezis 740/470/35450 ind., krokainais vārpstiņgliemezis 90/60/4360 ind.

Eksperts norāda, ka populācijas indivīdu zudumu ir iespējams samazināt, ja:

- 1) izcirstos kokus atstāj satrūdēšanai ārpus ceļa ietekmētās zonas,
- 2) nogrābj zemsedzi un pārvieto ārpus ceļa ietekmētās zonas.

### 3.

Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā par plānotās ceļa rekonstrukcijas ietekmi uz mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem norādīts, ka rekonstrukcija galvenokārt skar Lielo Kangaru jeb Suntažu Kangaru osu grēdas kori tajā daļā, kura tiek dēvēta par īstajiem Kangariem. Grēdas absolūtais augstums 78 līdz 79 m v.j.l., bet relatīvais 27 m v.j.l., platums pie pamatnes 60 līdz 100 m, nogāžu slīpums līdz  $30^{\circ}$ . Osa valnim blakus esošajās teritorijās pamatieži atrodas 2 līdz 10 m dziļumā (50 līdz 40 m v.j.l.). Pamatiežus pārsedz kvartāra nogulumi, kurus teritorijā ap osu veido morēnas mālsmilts vai smilšmāls un Silciema sprostezera limnoglaciālie nogulumi. Morēnas nogulumu biezums osu vaļņa piekāvē vidēji ir 1 līdz 5 m. Eksperts norāda, ka morēnas nogulumi zem osu vaļņa, iespējams, ir izskaloti, un osi uzguļ augšdevona karbonātskajiem pamatiežiem. Abpus Lielo Kangaru osu valnim morēnas nogulumus pārsedz 0,5 līdz 3 m biezs limnoglaciālo nogulumu slānis, kura sastāvā galvenokārt smalkgraudaina smiltis un aleirīts. Uz dienvidiem aptuveni 300 m no rekonstruējamā ceļa posma (~ 39.km) atrodas neliels iekšzemes kāpu masīvs, bet uz ziemeļiem un dienvidiem abpus osu valnim teritorijai raksturīgs augsts gruntsūdens līmenis, ko apliecina purvu izplatība. Neraugoties uz pagājušā gadsimta divdesmitajos gados veiktajiem plašajiem meliorācijas darbiem Lielkangaru purvā, lielākā daļa no sistēmām vairs nedarbojas, aizaug un notiek hidroloģiskā režīma pakāpeniska renaturalizācija. Zemākajās un pārmitrajās teritorijās ap osu valni izplatās pseidoglejotās augsnes, purva kūdraugsnes un kūdrainās podzolētās augsnes. Lielo Kangaru grēdā sastopamas galvenokārt tipiskas podzolaugsnes. Eksperta atzinumā norādīts, ka ar ceļa posma rekonstrukciju saistīto ierakumu, uzbērumu un kontūrgrāvju veidošana nevar radīt vērā ņemamas izmaiņas, kas varētu nelabvēlīgi ietekmēt NATURA 2000 teritorijas ekoloģisko kvalitāti, jo osu vaļņa korē pastāv samērā specifiski drenāžas apstākļi, ko raksturo zems gruntsūdens līmenis, īslaicīgi un neizteikti sezonālie līmeņa maksimumi, gruntsūdens līmeņa kritums uz vaļņa nogāžu lejasdaļu, ļoti strauja nokrišņu un sniega kušanas ūdeņu infiltrācija. Rekonstruējamajā ceļa posmā trīs ūdensteču šķērsojumi atrodas ārpus lieguma teritorijas, savukārt tilta pār Mazo Juglu rekonstrukcija ceļa 45,1.km eksperta skatījumā pat teorētiski nevar izraisīt gultnes un sānu erozijas pastiprināšanos, jo tilta rekonstrukcija neparedz jaunu balstu ierīkošanu, gultnes padziļināšanu, gultnes profila maiņu. Nemainīsies hidroloģiskais režīms osu vaļņa piekāvē pārmitrajās teritorijās, kā arī jaunu pārpurvotu teritoriju veidošanās nav sagaidāma. Eksperta atzinumā norādīts, ka dabiski sausie meži gar ceļa trasi osu vaļņa korē un nogāžu daļā paliks arī pēc rekonstrukcijas, neraugoties uz ceļa trases novietojuma plānā un garenprofila izmaiņām. Rekonstrukcijas laikā nelabvēlīgu ietekmi var atstāt neatbilstoša būvtechnikas izmantošana vai avārijas, taču šādas ietekmes riski uzskatāmi par nebūtiskiem pēc apjoma un varbūtības. Eksperts norāda, ka, ierīkojot uzbērumus un ierakumus, nepieciešama pārveidoto nogāžu slīpuma izveidošana atbilstoši to ģeoloģiskajai uzbūvei un veidojošo iežu litoloģiskajiem parametriem; nav pieļaujama nenostiprinātu mākslīgu nogāžu veidošana slīpumā, kas pārsniedz osu vaļņa dabiskajām nogāzēm raksturīgo. Vietās, kur esošās ceļa zemes nodalījuma joslas ierobežotā platuma dēļ nav iespējama atbilstoša ierakuma vai uzbēruma nogāžu izlīdzināšana, jāparedz atbilstoša to nostiprināšana ar piemērotiem armējošiem materiāliem, tādējādi novēršot nobrukumu veidošanos, augsnes erozijas risku un citus nogāžu procesu attīstības riskus. Nogāžu nostiprināšanai jāizvēlas vietējai ainavai raksturīgie materiāli (oļiem pildīti gabioni vai ģeorežģis).

Vērtējot rekonstruējamā ceļa sākumposmu no 35,5.km līdz 36.km, eksperts norāda, ka visnelabvēlīgākā ietekme būtu 1.variantam, jo šajā variantā būtu nepieciešama kūdraino nogulumu izņemšana, paredzami gruntsūdens režīma traucējumi būves tiešā tuvumā, kā

arī attālumā, kas pārsniegtu ceļa zemes nodalījuma joslu, ceļa uzbērums darbotos kā barjera dažādām augu un dzīvnieku sugām, ceļa apsaimniekošanas un uzturēšanas darbi varētu ietekmēt pārpurvotās teritorijas grunts un gruntsūdens kvalitāti, tāpēc par vēlāmāko uzskatāmi 3. un 4.varianta risinājumi, kas neradīs būtiskas paliekošas nelabvēlīgas ietekmes, jo dabas apstākļu kopums esošā ceļa joslā ir bijis traucēts jau vairākus desmitus gadu un daļēji ir stabilizējies.

Nemot vērā rekonstruējamā ceļa posma novietojumu osu grēdas korē, inženierģeoloģiskie apstākļi visā tā garumā ir ļoti līdzīgi. Atbilstoši Latvijas būvnormatīvam apstākļi apskatāmajā teritorijā raksturojami kā labvēlīgi būvniecībai, osu valnis ir ļoti stabils attiecībā uz karsta procesu izplatību. Savukārt teritorijās ap osu valni pastāv virszemes karsta veidošanās risks. Īpaši nelabvēlīgos apstākļos (osa nogāzes sedzošās veģetācijas pilnīga vai daļēja iznīcināšana, lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmu neatbilstoša ierīkošana, esošo osa nogāžu pārveidošana) var sākties gravu veidošanās. Ceļa posmam tuvākā vieta, kur norisinās upju ģeoloģiskā darbība (litomorfoģenēze), ir 200 m līdz 500 m uz dienvidiem Mazās Juglas upes ielejā, tomēr, ņemot vērā attālumu un procesu zemo intensitāti, eksperts norāda, ka jebkāda ietekme ir pilnīgi izslēgta.

Analizējot iespējamo ietekmi uz dabas lieguma teritoriju, eksperts atzinumā norāda, ka ceļa esošo likumu un garenprofila atbilstošas pārveidošanas (jauni ierakumi un uzbērumi) sagaidāmā nelabvēlīgā ietekme izpaudīsies kā gruntsūdens līmeņa, kvalitātes un apmaiņas režīma izmaiņas, ģeoloģisko risku līmeņa pieaugums, atsevišķās nelielās teritorijās potenciāla pārpurvošanās procesu attīstība. Cita būtiska nelabvēlīga ietekme ir Latvijas apstākļiem relatīvi reta, ainaviski, ģeoloģiski un ģeomorfoloģiski vērtīga objekta pārveidošana, izmainot tam raksturīgo reljefu ar nostabilizējušos bioloģisko dabas komponenti un augstu sugu daudzveidību. Realizējot ceļa rekonstrukcijas 4.variantu, gandrīz visā posmā zemes darbi paredzēti esošā ceļa zemes nodalījuma joslas robežās. Plānotie zemes darbi 4.variantam nepārsniedz dažus % no osu vaļņa apjoma. Eksperta vērtējumā paredzētais uzbērums/ierakums un ceļa kontūrgrāvju nogāžu slīpums (1:1,5) uzskatāms par atbilstošu vietai raksturīgiem dabas apstākļiem un nevar radīt jebkādu nogāžu procesu vai gravu erozijas attīstības risku, tāpēc negatīva ietekme uz osu valni kā ģeomorfoloģisku dabas objektu nav sagaidāma.

Eksperta atzinumā ir sniegts ietekmju būtiskuma apkopojums, izmantojot izvēlēto kvalitatīvo vērtējumu, visiem četriem piedāvātajiem rekonstrukcijas variantiem būvniecības un ceļa ekspluatācijas laikā, novērtējot iespējamās izmaiņas virszemes ūdeņu hidroloģiskajā režīmā, drenāžas apstākļu izmaiņas un jaunu pārmitru teritoriju izveidošanās iespējamību, ietekmi uz pazemes ūdeņu kvalitāti, ar nogāžu pārveidošanu saistīto ģeoloģisko procesu iespējamību un apmērus, karsta procesu aktivizēšanās iespējamību, Mazās Juglas fluviālās litomorfoģenēzes aktivizēšanos, ietekmi uz dabas lieguma dabas vērtībām. Eksperta skatījumā plānotā ceļa rekonstrukcija vērtējama kā nenozīmīgi negatīva, jo primārais mērķis nav dabas vides uzlabošana. Mazāko nelabvēlīgo ietekmi radītu rekonstrukcijas 4.variants, jo, izmantojot atbilstošus inženiertehniskos paņēmienus ietekmes novēršanai un mazināšanai, paredzētās darbības rezultātā, eksperta vērtējumā, netiktu būtiski ietekmēta dabas lieguma teritorija, jo antropogēnā ietekme ceļa nodalījuma joslā jau ir vairākus gadu desmitus un sagaidāmās izmaiņas kopumā vērtējamās kā maznozīmīgas.

4.

Atbilstoši Ziņojumam, rekonstruējamais ceļa posms ir ainavām bagāts – daudziem līkumiem un ļoti stāvām nogāzēm. Osu vaļņa pakājē zeme ir mitra un purvaina, bet ceļš virzās pa dabisku uzbērumu un to ieskauj meži. Atklāti, plaši panorāmas skati no ceļa praktiski nepaveras. Lielo Kangaru vaļņa ainava vērtējama kā jutīga, to būtiski negatīvi ietekmētu cirtes uz vaļņa nogāzēm, tāpēc Pasaules dabas fonda (WWF) projektā “Dabas aizsardzības plāns Latvijai” ieteikts nepieļaut cirtes osa nogāzēs un purvmalas mežu joslās, kā arī ceļu paplašināšanu. Atbilstoši Ziņojumam, osa ainava ir unikāla lieguma teritorijā un reģionā. Rekonstruējamā ceļa posma tuvumā atrodas Ķoderu pilskalns, kas ir Valsts aizsargājamais kultūras piemineklis (Nr.1873). Objekta projektētājs ir iesniedzis Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai materiālus ar lūgumu izsniegt nosacījumus autoceļa rekonstrukcijai. Atbilstoši Ziņojumam, būvprojekta izstrādes stadijā projektētajam jānorāda Ķoderu pilskalns un pilskalna aizsardzības zonas daļu, lai Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija varētu izvērtēt arheoloģiskās izpētes nepieciešamību un apjomus.

5.

Ziņojumam pievienotajā sertificētas ekspertes (tiesīga sniegt atzinumus par sugu grupu “putni”) atzinumā norādīts, ka autoceļa P4 apkārtnē dabas lieguma teritorijā apsekota ārpus putnu uzskaišu perioda – 2013.gada 11.augustā, novērtējot plānotās rekonstrukcijas ietekmes zonā esošo biotopu potenciālo piemērotību aizsargājamu putnu sugu ligzdošanai. Apsekojuma laikā īpaša uzmanība, atbilstoši norādītajam, tika pievērsta vietām, kur plānota fiziska meža izciršana, paplašinot klātnei vai iztaisnojot līknes. Atzinumā norādīts, ka gandrīz visur autoceļa P4 malās esošais mežs ir augstvērtīga aizsargājamu putnu sugu dzīvotne, gandrīz visur aug arī lielu dimensiju koki, un tikai atsevišķās vietās izcērtamā mežaudze ir krūmājs vai jauns mežs. Eksperte norāda, ka apsekojuma laikā netika konstatēti koki ar lielām putnu ligzdām vai lieliem dobumiem. Tā kā apsekošanas laikā nebija iespējams konstatēt ligzdojošās sugas, eksperte ir sagatavojusi informāciju balstoties uz pieejamās informācijas avotiem – portālu dabasdati.lv, dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānu, DAP dabas datu pārvaldības sistēmu “Ozols”. Eksperte norāda, ka portālā dabasdati.lv dabas lieguma teritorijā nav reģistrēts neviens aizsargājamu putnu sugas novērojums. Dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plāna ietvaros teritorija ir apsekota 2006.gadā, apsekojumā konstatētas 13 aizsargājamu putnu sugas, nesniedzot informāciju par konkrētām ligzdošanas vietām. Savukārt dabas datu pārvaldības sistēmā “Ozols” ir informācija par 18 aizsargājamu putnu sugu atradnēm. Pēc piesardzības principa eksperte pieņem, ka visos gadījumos tā ir apdzīvota ligzda/dobums. Tā kā rekonstrukcijas 4.varianta ietvaros vietām paredzēta esošās ceļa klātnes paplašināšana vai līknes iztaisnošana, izzāģējot kokus vidēji 10,7 m platā joslā, eksperte norāda, ka potenciāli apdraudētas varētu būt 4 ligzdošanas vietas – apodziņa dobuma koks pie pašas ceļa klātnes (37. – 38.km), trīspirkstu dzeņa divi dobumu koki aptuveni 30 m no ceļa (38. līdz 39.km) un bikšainā apoga dobuma koks aptuveni 20 m no ceļa (39. – 40.km). Ekspertes atzinumā norādīts, ka apodziņa dzīvotnes tuvumā autoceļu plānots paplašināt ziemeļu pusē, nozāģējot 7 kokus, līdz ar to plānotie darbi neskar apodziņa dzīvotni; trīspirkstu dzeņa abu dzīvotņu tuvumā nav paredzēta ceļa klātnes paplašināšana vai līknes iztaisnošana, līdz ar to nav sagaidāma dzīvotņu fiziska iznīcināšana; bikšainā apoga dzīvotnes tuvumā autoceļa klātnei plānots paplašināt ziemeļu pusē, nozāģējot 10 kokus, un, ņemot vērā, ka šajā vietā nepieciešamais izcērtamās meža joslas platums ir 1 m, nav sagaidāma dzīvotnes fiziska iznīcināšana.



Rekonstruējot autoceļu atbilstoši 4.variantam, mehāniskai ietekmei (izciršanai) tiks pakļauti 1,5 ha, t.i., aptuveni 0,07% no lieguma platības. Eksperte norāda, ka aizsargājamo putnu sugu dzīvotnes fiziski netiks iznīcinātas. Tā kā rekonstrukcijas ietvaros izcērtamās šaurās meža joslas atrodas pie pašas esošās ceļa klātnes un atrodas jau esošā ceļa traucējuma tiešā tuvumā, eksperte norāda, ka tas nepalielinās jau esošo biotopu fragmentāciju un nav sagaidāma būtiska negatīva paliekoša ietekme uz aizsargājamo putnu sugu dzīvotnēm. Vienlaikus eksperte norāda, ka nav pieļaujama jebkāda meža dabisko struktūru iznīcināšana ārpus projektā paredzētajām izcērtamā meža platībām. Būtisks traucējums aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai sagaidāms būvniecības laikā, tai skaitā koku ciršanas laikā. Lai arī ietekme būs samērā īslaicīga, eksperte to raksturo kā būtiski negatīvu. Lai mazinātu negatīvo ietekmi, koku ciršana jāveic ārpus putnu ligzdošanas sezonas, proti, no 1.oktobra līdz 31.martam.

Eksperte norāda, ka rekonstrukcijas 4.variantu var īstenot, ievērojot šādus nosacījumus:

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

### **Ietekmi mazinošie un kompensējošie pasākumi.**

1. Lai mazinātu negatīvo ietekmi uz īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem:
  - 1) ceļa izbūvi veikt bez sāngrāvju izveides, vienlaikus ceļa klātnes robežās nodrošinot tehniskus risinājumus tādai lietus ūdeņu novadīšanai no ceļa klātnes, kas nerada nogāžu eroziju;
  - 2) būtiski nepārveidot osu grēdas reljefu;
  - 3) ceļa paplašinājumi pieļaujami tikai jau pašreizējā paplašinājuma vietā, kas atbilst Dabas aizsardzības plānam;
  - 4) ceļa paplašināšanai izmantot granti ar augstu kaļķu saturu, paplašināšanu veikt tikai absolūtas nepieciešamības gadījumā;
  - 5) grants uzbērumu nostiprināšanai lietot sieta pinumu, lai netraucētu savvaļas augu sēklu uzdīgšanai, nedrīkst granti nosegt ar ievestu augsni un sēt zālāju sēklas;
  - 6) koku ciršanu veicot tikai pašreizējā ceļa nodaļuma joslā un pēc rekonstrukcijas ceļa nodaļuma joslu nepaplašinot;
  - 7) sadarbībā ar DAP izskatīt risinājumus par īpaši aizsargājamā biotopa "skujkoku meži uz osveida reljefa formām", kas atrodas ceļa nodaļuma joslā un tiks iznīcināts ceļa rekonstrukcijas gaitā, platības kompensēšanu;
  - 8) pēc iespējas ātrāk izzīmēt un saskaitīt izciršanai paredzētos kokus un noteikt to dimensijas.
2. Lai mazinātu paliekošo negatīvo ietekmi uz aizsargājamo putnu sugu dzīvotnēm, nav pieļaujama jebkāda meža dabisko struktūru iznīcināšana ārpus projektā paredzētajām izcērtamā meža platībām, piemēram, sausokņu, stāvošu stumbeņu un kritalu aizvākšana piegulošajās teritorijās.
3. Lai neradītu traucējumus īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai, rekonstrukcijas ietvaros paredzēto koku ciršanu veikt no 1.oktobra līdz 31.martam.

4. Ietekmes uz aizsargājamām gliemežu sugām mazināšanai iespēju robežās izcirstos kokus atstāt satrūdēšanai ārpus ceļa ietekmētās zonas un noņemto zemsedzi pārvietot ārpus ceļa ietekmētās zonas.
5. Norokamās augsnes virskārtu izmantot jaunveidojamā uzbēruma un piegulošās joslas pārklāšanai. Norokamo grunti izmantot uzbērumos. Esošā ceļa segumu izmantot jaunās ceļa klātnes uzbēruma un šķembu slāņa veidošanai.
6. Veidojošos sadzīves atkritumus savākt un nogādāt atkritumu poligonā.
7. Ziņojumā norādīts, ka SIA "Eirokonsultants" ir analizējusi līdz šim veiktos un publiski pieejamos ietekmes uz vidi novērtējumu ziņojumus Pierīgas valsts galvenajiem autoceļiem, kurus plāno pārbūvēt par 4-joslu autoceļiem un kuriem ir ievērojami lielāka satiksmes intensitāte, un, piemēram, autoceļa A2 posmā Rīgas apvedceļš – Sēnīte modelēšanas rezultāti liecina, ka piesārņojuma izkliedei ne normālos, ne nelabvēlīgos apstākļos nav pat lokālu gaisa piesārņojuma normatīvu pārsniegumu. Tāpēc Ziņojuma autori uzskata, ka, pamatojoties uz veikto dokumentu analīzi, nav lietderīgi veikt detalizētu gaisa piesārņojuma modelēšanu rekonstruējamajā autoceļa P4 posmam, un autoceļa P4 rekonstruējamajā posmā esošais gaisa piesārņojums nepārsniedz un sagaidāmais nepārsniegs normatīvos noteiktās robežvērtības cilvēka veselības aizsardzībai un veģetācijai. Tai pat laikā putekļu emisijas mazināšanai būvniecības laikā paredzēts pārvadājamās materiālus mitrināt vai kravas nosegt ar pārklāju.
8. Ziņojumā norādīts, ka trokšņa traucējums gar galvenajiem autoceļiem mēdz būt lokāla problēma, kur dzīvojamā apbūve atrodas tuvu ceļam. Autoceļa P4 rekonstruējamā posma tuvumā nav dzīvojamo māju, tāpēc trokšņa situācija nav detāli prognozēta, un konkrētajā gadījumā rekonstrukcijas nepieciešamība nav pamatota ar trokšņa līmeņa ietekmi.
9. Atbilstoši Ziņojumam, būvprojekta izstrādes stadijā tiks nodrošināta Ķoderu pilskalna un pilskalna aizsardzības zonas daļas noteikšana, iezīmēšana plānā un dokumentācijas iesniegšana Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā, atzinuma saņemšanai par arheoloģiskās izpētes nepieciešamību un apjomiem.
10. Ierīkojot uzbērumus un ierakumus, pārveidoto nogāžu slīpumu plānots izveidot atbilstoši to ģeoloģiskajai uzbūvei un veidojošo iežu litoloģiskajiem parametriem, nepieļaujot nenostiprinātu mākslīgu nogāžu veidošanu slīpumā, kas pārsniedz osu vaļņa dabiskajām nogāzēm raksturīgo. Vietās, kur esošās ceļa zemes nodalījuma joslas ierobežotā platuma dēļ nav iespējama atbilstoša ierakuma vai uzbēruma nogāžu izlīdzināšana, tiks nodrošināta atbilstoša to nostiprināšana ar piemērotiem armējošiem materiāliem, tādējādi novēršot nobrukumu veidošanos, augsnes erozijas risku un citus nogāžu procesu attīstības riskus. Nogāžu nostiprināšanai tiks izvēlēti vietējai ainavai raksturīgie materiāli (oļiem pildīti gabioni vai ģeorežģis).
11. Ceļam, kur tas virzās pa līdzenu reljefu, paredzēta 1,5 m dziļu kontūrgrāvju ierīkošana (pret ceļa ass līnijas augstumu). Dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā ceļa rekonstrukcija tiks veikta bez kontūrgrāvju izbūves.
12. Darbības ierosinātais ierosina izskatīt jautājumu par smagā kravas transporta kustības aizliegšanu caur Lielajiem Kangariem pēc rekonstrukcijas pabeigšanas izvērtējamajā autoceļa P4 posmā.

### **Izvērtētā dokumentācija:**

- VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2011.gada 11.janvāra iesniegums Nr.2.1/84 par valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi rekonstrukciju - 7 lapas.
- Biroja 2011.gada 18.janvāra vēstule Nr.3-01/96 par VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2011.gada 11.janvāra iesnieguma pārsūtīšanu Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei sākotnējā izvērtējuma veikšanai - 1 lapa.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2011.gada 25.marta vēstule Nr.5-6/895, 2011.gada 25.marta ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums RI 11 SI 0061 un tam pievienotie materiāli – 10 lapas.
- Biroja 2011.gada 15.aprīļa vēstule Nr.8-01/490 par lēmuma pieņemšanas termiņa pagarināšanu - 1 lapa.
- VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2011.gada 21.aprīļa vēstule Nr.2.2/1141 par detālāka mēroga zīmējumu iesniegšanu Dabas aizsardzības pārvaldē - 1 lapa.
- Biroja 2011.gada 8.jūlija vēstule 8-01/815 Dabas aizsardzības pārvaldei, kurā lūgts Dabas aizsardzības pārvaldes viedoklis par plānoto darbību - 1 lapa.
- VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2011.gada 14.jūlijā Birojā iesniegtā papildus informācija - 7 lapas.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2011.gada 10.augusta vēstule Nr.3.20/18, kurā sniegts Dabas aizsardzības pārvaldes viedoklis par plānoto darbību - 2 lapas.
- Biroja 2011.gada 12.augusta lēmums Nr.3-n par ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai - 6 lapas.
- 2011.gada 22.septembra Nosacījumi autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijas ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējumam – 4 lapas.
- A.Ziemeļa 2012.gada 19.februāra elektroniskā vēstule, kurā A.Ziemeļis interesējas par autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijas projekta virzību - 1 lapa.
- SIA "Eirokonsultants" 2012.gada 13.augusta vēstule, ar kuru Birojs tiek informēts par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu un iesniegta Ziņojuma elektroniskā versija - 1 lapa un CD disks.
- M. Zeltiņas 2012.gada 31.augusta elektroniskā vēstule - 1 lapa.
- E.Kances 2012.gada 1.septembra vēstule saistībā ar autoceļa P4 rekonstrukciju – 1 lapa.
- G.Kances 2012.gada 2.septembra priekšlikumi autoceļa P4 rekonstrukcijai - 1 lapa.
- D. Beķeres 2012.gada 6.septembra elektroniskā vēstule - 1 lapa.
- A. Eiduka 2012.gada 9.septembra elektroniskā vēstule - 1 lapa.
- L. Eņģeles 2012.gada 11.septembra vēstule - 2 lapas.
- 27 Ropažu novada iedzīvotāju parakstīta 2012.gada 6.septembra vēstule - 5 lapas.
- Biroja 2012.gada 12.septembra vēstule Nr.3-01/1180, ar kuru saņemtās vēstules tika nosūtītas VAS "Latvijas Valsts ceļi" un SIA "Eirokonsultants" - 1 lapa.
- Biedrības "Vides aizsardzības klubs" 2012.gada 4.septembra vēstule Nr.2.5-28 - 1 lapa.
- G.Patmalnieka 2012.gada 7.septembra vēstule - 2 lapas.
- Biroja 2012.gada 18.septembra vēstule Nr.3-01/1207, ar kuru saņemtās biedrības "Vides aizsardzības klubs" un G.Patmalnieka vēstules tika nosūtītas VAS "Latvijas Valsts ceļi" un SIA "Eirokonsultants" - 1 lapa.

- 2012.gada 7.decembrī SIA “Eirokonsultants” iesniegtais ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma Ziņojums autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijai – 1 sējums ar pielikumiem, 83 lapas.
- Suntažu pagasta pārvaldes 2012.gada 18.decembra vēstule Nr.3-2/394 - 1 lapa.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2012.gada 27.decembra vēstule Nr.4.9/35/2012-N- E – 2 lapas.
- Biroja 2012.gada 17.janvāra vēstule Nr.3-01/75 VAS “Latvijas Valsts ceļi” un SIA “Eirokonsultants” par izvērtējā Ziņojuma precizēšanu un papildināšanu - 3 lapas.
- E.Kances 2013.gada 18.janvāra vēstule - 2 lapas.
- Biedrības “Vides aizsardzības klubs” 2013.gada 18.janvāra vēstule Nr.2.5-4 - 4 lapas.
- Biroja 2013.gada 18.janvāra vēstule Nr.3-01/82, ar kuru saņemtās vēstules tika nosūtītas VAS “Latvijas Valsts ceļi” un SIA “Eirokonsultants” - 1 lapa.
- VAS “Latvijas Valsts ceļi” 2013.gada 13.februāra vēstule Nr.4.3-29, ar kuru Birojs tiek informēts, ka saņemtās vēstules nosūtītas izvērtēšanai AS “Ceļuprojekts” un SIA “Eirokonsultants” - 1 lapa.
- 2013.gada 12.martā SIA “Eirokonsultants” pavadvēstule iesniegtajai Ziņojuma aktuālajai versijai - 8 lapas.
- 2013.gada 12.martā SIA “Eirokonsultants” iesniegtā ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma Ziņojuma aktuālā versija autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijai – 1 sējums, 68 lapas.
- VAS “Latvijas Valsts ceļi” 2013.gada 15.marta vēstule Nr.4.3/65, ar kuru tiek iesniegta SIA “Eirokonsultants” vēstule un sagatavotie skaidrojumi - 10 lapas.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2013.gada 5.aprīļa vēstule Nr.4.9/18/2013-N-E par Ziņojuma aktuālo versiju - 1 lapa.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2013.gada 2.maija vēstule Nr.4.9/18/2013-N-E par nepieciešamajiem precizējumiem saistībā ar plānoto ceļa rekonstrukciju – 2 lapas.
- Biroja 2013.gada 7.maija vēstule Nr.3-01/591 par nepieciešamajiem precizējumiem Ziņojumā - 3 lapas.
- 2013.gada 16.augustā SIA “Eirokonsultants” iesniegtā ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma Ziņojuma aktualizētā versija autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijai – 1 sējums, 83 lapas.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2013.gada 2.septembra vēstule Nr.4.9/49/2013-N-E par Ziņojuma aktualizēto versiju - 2 lapas.
- Biedrības “Vides aizsardzības klubs” 2013.gada 6.septembra vēstule par Ziņojuma aktualizēto versiju - 2 lapas.
- Biroja 2013.gada 6.septembra vēstule Nr.3-01/1132 par nepieciešamajiem precizējumiem Ziņojumā - 2 lapas.
- 2013.gada 9.septembrī SIA “Eirokonsultants” iesniegtais precizētais Ziņojums, 1 sējums, 83 lapas.
- Biedrības “Vides aizsardzības klubs” 2013.gada 13.septembra vēstule Nr.1.9-001 par 2013.gada 9.septembrī iesniegto Ziņojuma aktualizēto versiju - 1 lapa.
- Atklātā sabiedriskā fonda (ASF) “Dabas retumu krātuve” un biedrības “Staburaga bērni” 2013.gada 23.septembra vēstule par izvērtējamo Ziņojumu - 1 lapa.
- Biroja 2013.gada 3.oktobra vēstule Nr.3-01/1260 DAP – 3 lapas.

- Biedrības “Vides aizsardzības klubs” 2013.gada 14.oktobra vēstule - 1 lapa.
- Dabas aizsardzības pārvaldes 2013.gada 14.oktobra atbildes vēstule Nr.4.9/56/2013-N-E uz Biroja 2013.gada 3.oktobra vēstuli - 3 lapas.

**Paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotie ieinteresēto pušu viedokļi un argumenti (tai skaitā sabiedriskās apspriešanas rezultāti).**

Ziņojumu sagatavoja SIA “Eirokonsultants”. Paziņojumu par sagatavoto ziņojumu Ierosinātais publicēja laikrakstu “Rīgas Apmēģa Avīze” un “Ogres Vēstis” 2012.gada 10.augusta numuros, mājaslapās [www.ogresnovads.lv](http://www.ogresnovads.lv), [www.ropazi.lv](http://www.ropazi.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv), individuāli tika informētas 34 juridiskas/privātas personas. Ziņojums sabiedrībai bija pieejams mājaslapās [www.ogresnovads.lv](http://www.ogresnovads.lv), [www.ropazi.lv](http://www.ropazi.lv) un [www.eiroprojekts.lv/p4](http://www.eiroprojekts.lv/p4), Ogres novada Suntažu pagasta pārvaldē un Ropažu novada pašvaldībā. Informācija par to tika nodrošināta arī Biroja mājaslapā.

Ziņojuma sabiedriskā apspriede klātienē notika 2012.gada 22.augustā Suntažu kultūras namā un 2012.gada 23.augustā Ropažu novada Kultūras un izglītības centrā.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2012.gada 22.augustā Suntažu kultūras namā protokolu sanāksmē piedalījās 25 interesenti. SIA “Eirokonsultants” pārstāvis sniedza informāciju par sagatavoto Ziņojumu, norādot, ka rekonstruējamā ceļa P4 aptuveni 500 m garš posms atrodas dabas liegumā “Lielie Kangari” Ogres novada teritorijā. Sanāksmes dalībnieki jautāja, kāpēc gar ceļu tiek plānoti tik dziļi grāvji un kādos gadījumos tiek izbūvētas barjeras. A/S “Ceļuprojekts” pārstāvis paskaidroja, ka saskaņā ar būvnormatīviem grāvim gar ceļu jābūt par 30 cm dziļākam, kā ceļa virsmas segumam, proti, ja ceļa virsmas segums ir 1 m biezs, tad grāvja dziļums ir 1,3 m; savukārt, ja ceļa uzbēruma ir 4 m, tiek izbūvētas barjeras ceļa malās. Saistībā ar Ziņojumu klātesošie vēlējās uzzināt Ziņojuma autoru viedokli, vai ceļa posms caur dabas liegumu būtu jāasfaltē; vai rotācijas aplim Ropažu novadā nav nepieciešami papildus zemes darbi dabas lieguma teritorijā; kad tiks noasfaltēts ceļš uz Kastrāni; vai Ziņojumā norādītais ceļa platums 11 m līdz 13,5 m ir ar visiem grāvjiem; kā izbūvēs ceļu un atrisinās drenāžas jautājumus, kur patlaban tā platums nepārsniedz 9 m; vai iespējams izveidot asfalta segumu vietās, kur kalna kores platums nepārsniedz 10 m. SIA “Eirokonsultants” un A/S “Ceļuprojekts” pārstāvji paskaidroja, ka izvērtēti tiek piedāvātie ceļa varianti; plānotais rotācijas aplis būs esošajā ceļa nodalījuma joslā; ceļa uz Kastrāni darbus paredzēts realizēt pēc gada; brauktuves ceļa platums taisnā posmā būs 6,5 m, bet pārējais paredzēts ceļa malām un grāvjiem; vietās, kur nepietiks vietas grāvjiem, tiks ierīkota dziļā drenāža ūdens novadīšanai no ceļa virsmas; modernās ceļa klāšanas tehnoloģijas uzklāj asfalta segumu kalna korē bez papildus kaitējuma videi. Biedrības “VAK mantojums” pārstāvis norādīja, ka, veicot mežu ciršanas darbus, jābūt pieaicinātiem meža un ainavu speciālisti, lai nodrošinātu vērtīgu koku un īpaši aizsargājamo biotopu saglabāšanu. Sanāksmes dalībnieki interesējās par vēsturiskajiem ceļa stabiņiem; jautāja, kas ir rievsiens. A/S “Ceļuprojekts” pārstāvis paskaidroja, ka, veicot ceļa uzturēšanas darbus, stabiņi tiek izrakti un nogādāti atjaunošanai; tos paredzēts izvietot skatu punkta stāvlaukumā, kā arī paskaidroja, kas ir rievsiens. Kāds sanāksmes dalībnieks norādīja, ka grantētais ceļš pār Kangaru kalniem ir vēsturiska vērtība, kas jā saglabā, paužot viedokli, ka grantētais ceļš nosaka satiksmes ātruma ierobežojumu. SIA “Eirokonsultants” pārstāvis paskaidroja, ka rekonstrukcijas 4.variantam nav nepieciešamas izmaiņas no pašreizējās ceļa nodalījuma joslas, nepieciešams atsevišķās vietās veikt izmaiņas ceļa garenprofilā, bet ceļa virsmas seguma nomaiņa nepieciešama,

jo autoceļš P4 ir starpreģionāls maršruts, kas savieno apdzīvotas vietas Rīgas un Vidzemes reģionos, un ceļa posma tehnisko rādītāju uzlabošana ar asfaltsegumu paaugstinās satiksmes drošību un vienkāršos ceļa uzturēšanu.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2012.gada 23.augustā Ropažu novada Kultūras un izglītības centrā protokolu sanāksmē piedalījās 25 interesenti. SIA "Eirokonsultants" pārstāvis sniedza informāciju par sagatavoto Ziņojumu, iespējamajiem ceļa rekonstrukcijas variantiem un to galvenajām atšķirībām. Dabas aizsardzības pārvaldes (DAP) pārstāvis informē, ka DAP ir sniegusi principiālu piekrišanu ceļa A4 rekonstrukcijai ar nosacījumu, ka ceļa profila reljefa izmaiņas nepārsniedz 0,5 m līdz 1 m un netiks izcirsts mežs ceļa malās; varētu tikt nocirsti tikai atsevišķi konkrēti satiksmei bīstami koki pašā ceļa nodalījuma joslā, jo gar ceļu augošais mežs pieder Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamam biotopam – nogāžu un gravu meži, un DAP nevar piekrist šā biotopa iznīcināšanai. Jānorāda konkrētie izcērtamie koki, lai DAP tos dabā novērtētu. SIA "Eirokonsultants" pārstāvis paskaidroja, ka pašreizējā priekšizpētes stadijā konkrētās izcērtamās platības un koki nav identificēti, bet kopumā piedāvātais rekonstrukcijas 4.variants paredz, ka ceļš paliek esošajā nodalījuma joslā un visi izcērtamie koki atrodas tajā. Latvijas dabas fonda pārstāve interesējās, vai Lielajiem Kangariem ir speciālie aizsardzības noteikumi, un paskaidroja, ka, ja nav speciālo noteikumu, tad nav neitrālās zonas. Kāds sanāksmes dalībnieks uzskatīja, ka grantētais ceļš pār Kangaru kalniem ir kultūrvēsturiska vērtība, ceļš ir labā tehniskā stāvoklī un, noasfaltējot trasi, palielināsies braukšanas ātrums, pasliktināsies pārredzamība un pasliktināsies satiksmes drošība, kā arī pauda viedokli, ka jāasfaltē ceļš līdz dabas liegumam, bet posms pa kori jāatstāj neaiztikts; dalībnieks interesējās arī par rekonstrukcijas izmaksām un ceļa klātnes platumu pēc rekonstrukcijas, rādot līdzpaņemtās fotogrāfijas un paskaidrojot, ka daudzviet 9,5 m ir osu grēdas maksimālais platums, kuru visu aizņem esošais ceļš un tad ir krauja, līdz ar to ceļu nav kur paplašināt. Vēl kāds sanāksmes dalībnieks piekrīt izteiktajam viedoklim un aicina baudīt ainavu, braucot ar velosipēdu. SIA "Eirokonsultants" pārstāvis paskaidroja, ka IVN uzdevums bija novērtēt piedāvātos rekonstrukcijas variantus. VAS "Latvijas Valsts ceļi" pārstāvis pauda viedokli, ka ceļš nepieciešams praktiskām pārvietošanās vajadzībām un nav iespējams, veicot rekonstrukciju, maršruta vienu posmu atstāt pilnīgi citāda veida, tāpēc, ka, piemēram, asfaltētam un grants ceļam ir pilnīgi atšķirīgas kopšanas metodes, un nav pieļaujams, ka uz 5 km garu posmu jānogādā cita speciālā tehnika. Latvijas dabas fonda pārstāve apgalvoja, ka autoceļam P4 ir detalizēta mēroga topogrāfija, un jautāja, kāpēc tā netika izmantota, lai precīzi raksturotu visas izmaiņas rekonstruējamajā posmā. SIA "Eirokonsultants" pārstāvis paskaidroja, ka šajā priekšizpētes stadijā visiem variantiem nav sagatavoti detalizēti materiāli, tādas sagataves tikai akceptētajam variantam. Kāds sanāksmes dalībnieks informē, ka Daugavas kreisajā krastā no Aizkraukles līdz Jēkabpīlij ir izbūvēts šaurs, līkumains un asfaltēts ceļš. Uz to VAS "Latvijas Valsts ceļi" pārstāvis atbildēja, ka abi ceļi nav salīdzināmi, jo P4 galvenā problēma nav tā, ka ceļš ir līkumains un viļņains, bet gan tā, ka ceļš nav pārredzams, un rekonstrukcijas galvenais uzdevums ir pārredzamības nodrošināšana. VAS "Latvijas Valsts ceļi" pārstāvis uzsver, ka, lai arī fiziski ceļu iespējams rekonstruēt pa esošo trasi praktiski bez koku izciršanas nogāzēs, taču šāds risinājums neatbilst satiksmes drošībai.

Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saistībā ar paredzēto darbību tika saņemti:

- M.Zeltiņas 2012.gada 31.augusta elektroniskā vēstule, kurā iebilsts autoceļa asfaltēšanai pāri Lielajiem Kangariem.
- G.Kances 2012.gada 2.septembra vēstule ar priekšlikumiem autoceļa P4 rekonstrukcijai, kurā izteikts viedoklis, ka Lielajos Kangaros jā saglabā vēsturiskais zemes ceļš un baltie ceļa stabiņi, nav pieņemama ceļa asfaltēšana, jo tā būs saistīta ar nozīmīgu satiksmes intensitātes pieaugumu, kas radīs negatīvu ietekmi uz ainavu. Vēstules autore uzskata, ka neskaidri formulēts ir rekonstrukcijas 4.variants, līdz ar to pastāv bažas, ka notiks daļēja Lielo Kangaru norakšana vai zemāko nogāžu aizbēršana, lai gan uzskata, ka 4.variants no piedāvātajiem variantiem dabai būtu vislabvēlīgākais, bet iebilst pret ceļa asfaltēšanu un paplašināšanu, taču, ja ceļu tomēr jāasfaltē, tad tam jānotiek esošā ceļa klātnes robežās bez reljefa un garenprofila korekcijām, bez koku ciršanas nogāzēs. Vēstules autore pauž viedokli, ka nav pieļaujama darbība, kas skartu kalnu pretim Ārņu ceļa atzaram, lai arī tas neietilpst dabas liegumā, un uzskata, ka būtu jāaizliedz smago kravu transporta kustība pa esošo zemes ceļu, lai novērstu tā bojājumus un nogrūzumus, kā arī uzskata, ka par sabiedriskās apspriešanas sanākumi laikus netika informēti iedzīvotāji Augšciemā, Villasmuižā un Remīnē, jo tur nav pieejams internets, ir vājš mobilo sakaru pārklājums un cilvēki neiegādājas laikrakstus regulāri. Kā alternatīvu vēstules autore piedāvā asfaltēt ceļu caur Suntažiem, Sidgundu, Augšciemu, Ropažiem vai ceļu caur Suntažiem, Juglu, Madlienu, Tīnūžiem.
- E.Kances 2012.gada 1.septembra vēstule saistībā ar autoceļa P4 rekonstrukciju, kurā izteikts priekšlikums atteikties no P4 asfaltēšanas, saglabājot zemes ceļu vieglajam un sabiedriskajam transportam ar kustības ātrumu līdz 50 km/h, un aizliegt kravu transporta kustību, izņemot Ropažu novada, Suntažu pagasta un Ērgļu novada zemnieku saimniecību transportu, ziemas periodā aizliegt sāls maistījuma kaisīšanu ceļa uzturēšanai. Kā alternatīvu vēstules autors piedāvā apkārteceļu caur Suntažiem, Sidgundu, Augšciemu, Ropažiem vai caur Madlienu un Tīnūžiem. Ja ceļu P4 asfaltē, 4.variants no piedāvātajiem variantiem dabai būtu vislabvēlīgākais ar nosacījumu, ka darbi notiek esošās ceļa nodalījuma joslas robežās un ceļa klātne sakrīt ar esošo, netiek veikta reljefa izlīdzināšana un ceļa līkumu taisnošana un pat ceļa nodalījuma joslā netiek cirsti koki bez īpašas iekreizējas saskaņošanas ar DAP. Vēstules autors uzskata, ka nebūtu pieļaujama rotācijas apla izveide rekonstruējamā ceļa posma sākumā, lai nenoraktu kalnu autoceļa P4 un ceļa Mazzemnieki – Ārņi krustojuma tuvumā. Arī kalns Vāverkroga pusē, E.Kances skatījumā, ir ar lielu ainavisku un ekoloģisku vērtību un tā norakšana degradētu Lielo Kangaru panorāmu. Vēstules autors uzskata, ka Ziņojums ir nekonkrēts, nav norādīts, ka arī ceļa nodalījuma josla atrodas dabas lieguma teritorijā un uz to attiecas dabas aizsardzības plānā noteikti saimnieciskās darbības ierobežojumi. E.Kance izsaka viedokli, ka būtu jāaptur jebkādi būvdarbi Lielo Kangaru teritorijā līdz tiek izstrādāti un apstiprināti dabas lieguma "Lielie Kangari" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi.
- D. Beķeres 2012.gada 6.septembra elektroniskā vēstule, kurā izteikts priekšlikums dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā saglabāt zemes ceļu.
- A. Eiduka 2012.gada 9.septembra elektroniskā vēstule, kurā izteikts atbalsts smagā kravu transporta kustības aizliegšanai caur Lielajiem Kangariem vai, ja smagā transporta kustība netiek aizliegta, tad jāizliek informācija par iespējamajiem sarežģījumiem trasē. Vēstules autors izsaka atbalstu rekonstrukcijas 4.variantam, izņemot rotācijas apli 42.kilometrā.

- L. Enģeles, augu sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētas ekspertes, 2012.gada 11.septembra vēstule, kurā sniegts vērtējums par Ziņojumā sniegto informāciju. Vēstules autore uzskata, ka Ziņojums nedod skaidru atbildi, vai un cik lielā mērā plānotā ceļa rekonstrukcija (īpaši 4. variants, kas no vides viedokļa tiek atzīts par pieņemamāko) ietekmēs teritorijā sastopamos aizsargājamus biotopus un sugas, kā arī nesniedz pietiekami detālas rekomendācijas ietekmes mazināšanai. Ziņojums satur pretrunīgus apgalvojumus par ceļa nodalījuma joslu un aizsargājamiem biotopiem, netiek sniegti konkrēti pasākumi paredzētās darbības negatīvās ietekmes mazināšanai, lai saglabātu īpaši aizsargājamo augu un bezmugurkaulnieku sugas; Ziņojumā iekļautie secinājumi nebalstās uz Ziņojumā iekļautiem faktiem, piemēram, antropogēno ietekmi uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un sugām esošajā ceļa nodalījuma joslā - nav saprotams, kāda tieši antropogēnā slodze, uz kurām sugām un biotopiem pastāv, cik gadu desmitus, ar kādu stāvokli salīdzinātas sagaidāmās izmaiņas. L. Enģele norāda, ka Ziņojumā nav skaidrots jēdziena “ceļa nodalījuma josla” juridiskais un faktiskais statuss – vai tā ir tikai “atzīmēta kā ceļš” vai arī tā ir izbūvēta un “tiek attiecīgi izmantota” visā 22 – 27 m platumā, pie tam vietām “nodalījuma josla” ietver stāvas nogāzes. Ziņojumā norādīts, ka “līdz šim nav izstrādāta metodiskā bāze, kas ļautu klasificēt ietekmes uz vidi novērtējumā izmantotos kritērijus pēc to būtiskuma pakāpes”, tai pat laikā Ziņojuma autori neizvērtē aizsargājamo biotopu platību, ko ietekmēs vai iznīcinās, biotopu attālumu no būvniecības vietas (ja tie netiks ietekmēti), apjomu, kādā izpaudīsies ietekme (reljefa norakšana, zemsedzes iznīcināšana, koku nociršana), darbības apdraudēto sugu skaitu, eksemplāru skaitu, ietekmēto platību, populāciju īpatsvaru teritorijas mērogā utml., lai gan konkrēto minēto un citu parametru lietošanu nosaka arī MK noteikumi Nr.300 (19.04.2011.) “Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)”. Ziņojumam nav pievienotas ekspertu atzinumu kopijas, kas, iespējams, satur daudz konkrētāku informāciju un rekomendācijas nekā Ziņojums. Lai varētu pēc iespējas objektīvāk spriest par paredzētās būvniecības iespējamo ietekmi uz teritorijas dabas vērtībām un izvēlēties videi iespējami saudzīgāko risinājumu, L. Enģele ierosina pilnveidot Ziņojumu, detāli izvērtējot “ceļa nodalījuma joslas” juridisko un faktisko saturu – cik plata tā ir lieguma teritorijā un kas tajā atrodas dabā un to attiecīgi attēlot kartogrāfiskajā materiālā; detālāk raksturot plānotos būvdarbus, piemēram, cik garos posmos, cik centimetrus no pašreizējā ceļa augstuma vai platuma paredzēts norakt, uzbērt vai piebērt un to attiecīgi atspoguļot kartogrāfiskajā materiālā; detāli aprakstīt, kuras sugas un biotopus (vai arī aizsargājamus?) ceļa nodalījuma joslā un cik lielā attālumā no nodalījuma joslas iznīcinās, vai/kā konkrēti ietekmēs plānotā būvniecība (reljefa izmaiņas, zemsedzes iznīcināšana, koku ciršana, apbēršana, erozija, noslīdeņi utt.); papildināt Ziņojumu, sniedzot informāciju, kādu kompleksu ietekmi uz teritorijas reljefu, aizsargājamiem biotopiem un sugām, ainavu īstermiņā un ilgtermiņā atstās plānotā būvniecība, un sniegt konkrētas rekomendācijas ietekmes mazināšanai (sākot ar būvniecības varianta vai konceptuālu risinājumu izvēli un beidzot ar konkrētiem būvniecības tehnoloģiju risinājumiem, ierobežojumiem utml., tostarp arī darbībām ceļa nodalījuma joslā). Pamatojoties uz pieejamo informāciju, L. Enģele ierosina sekojošus konceptuālus risinājumus:
- 1) izvēlēties risinājumu, kas pēc iespējas saglabā dabisko reljefu un rada pēc iespējas mazāku ietekmi uz aizsargājamiem biotopiem un sugām (ceļam jābūt pietiekami drošam, bet arī jābrauc pietiekami lēni; iespējamais ātrums 90 km/h ceļa posmā caur liegumu šķiet absurds, ņemot vērā reljefu);



- 2) pēc ceļa rekonstrukcijas aizliegt tranzīta kravas automašīnu satiksmi caur dabas liegumu (posms Bajāri - Jugla), kas mazinātu ceļa noslogojumu un potenciālo risku velobraucējiem un kājāmģājējiem;
- 3) pirms būvniecības uzsākšanas atkārtoti informēt sabiedrību par precizēto novērtējuma ziņojumu, akceptēto risinājuma variantu, izstrādāto būvprojektu un būvniecības tehniskajiem risinājumiem, tostarp pasākumiem, kas mazina būvniecības ietekmi uz vidi.

L. Enģele vēstulei pievienojusi shēmu – lieguma teritorijas fragmentu ar norādītām zemes vienību robežām un dabiskajiem meža biotopiem.

- 27 Ropažu novada iedzīvotāju parakstīta 2012.gada 6.septembra vēstule, kurā pausts viedoklis, ka būtu jāatsakās no P4 asfaltēšanas, saglabājot zemes ceļu vieglajam un sabiedriskajam transportam ar kustības ātrumu līdz 50 km/h, un aizliegt kravu transporta kustību, izņemot Ropažu novada, Suntažu pagasta un Ērgļu novada zemnieku saimniecību transportu, kā arī ziemas periodā aizliegt sāls maisījuma kaisīšanu ceļa uzturēšanai. Kā alternatīva tiek piedāvāts apkārtceļš caur Suntažiem, Sidgundu, Augšciemū, Ropažiem, izbūvējot Ropažiem apvedceļu, vai caur Madlienu un Tīnūžiem. Ja ceļu P4 asfaltē, 4.variants no piedāvātajiem variantiem labai būtu vislabvēlīgākais ar nosacījumu, ka darbi notiek esošās ceļa nodalījuma joslas robežās un ceļa klātne sakrīt ar esošo, netiek veikta reljefa izlīdzināšana un ceļa likumu taisnošana un pat ceļa nodalījuma joslā netiek cirsti koki bez īpašas ikreizējas saskaņošanas ar DAP. Nebūtu pieļaujama rotācijas apla izveide rekonstruējamā ceļa posma sākumā, lai nenoraktu kalnu autoceļa P4 un ceļa Mazzemnieki – Ārņi krustojuma tuvumā, kā arī jāsaglabā kalns Vāverkroga pusē un jāpaplašina dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijai, pievienojot tai aptuveni 100 ha meža.
- Biedrības "Vides aizsardzības klubs" (VAK) 2012.gada 4.septembra vēstule Nr.2.5-28 (saņemta 13.09.2013.), kurā pausts viedoklis, ka jāatsakās no P4 asfaltēšanas dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā, saglabājot zemes ceļu vieglajam un sabiedriskajam transportam ar kustības ātrumu līdz 50 km/h, un aizliegt kravu transporta kustību, izņemot Ropažu novada, Suntažu pagasta un Ērgļu novada zemnieku saimniecību transportu. Kā alternatīvu kravu transportam ierosināts izbūvēt ceļu caur Suntažiem, Sidgundu, Ropažiem, izbūvējot Ropažiem apvedceļu, vai caur Madlienu un Tīnūžiem. VAK izsaka viedokli, ka nebūtu jāveido rotācijas aplis rekonstruējamā ceļa posma sākumā, bet jāsaglabā esošais ceļš, nenorokot dabas liegumā neietilpstošo kalnu autoceļa P4 un ceļa Mazzemnieki – Ārņi krustojuma tuvumā, un ierosina paplašināt dabas lieguma "Lielie Kangari" teritoriju, iekļaujot tajā aptuveni 100 ha meža Ropažu pusē pie ceļa Mazzemnieki – Ārņi.
- G.Patmalnieka 2012.gada 7.septembra vēstule (saņemta 13.09.2013.), kurā norādīts, ka, atzinīgi vērtējot plānoto ceļa rekonstrukciju, atsevišķi jāapskata ceļa posms pār Kangaru kalniem, ņemot vērā to unikalitāti. Vēstules autors uzskata, ka plānotā ceļa paplašināšana, likumu iztaisnošana, kāpuma norakšana iznīcinās unikālo dabas veidojumu. Savukārt esošā ceļa noasfaltēšana, bez ceļa paplašināšanas un likumu iztaisnošanas, būtu bezatbildīga no satiksmes drošības viedokļa. Vēstules autors uzskata, ka esošais ceļš gandrīz vienmēr ir labā stāvoklī un tas būtu saglabājams kā ceļu būves piemineklis. Vēstules autors ierosina rekonstruējamo ceļa posmu no 36 km līdz 41.km veidot ar šķembu klātņi un uzstādīt ātrumu ierobežojošās zīmes.

Visas saņemtās vēstules Birojs nosūtīja VAS "Latvijas Valsts ceļi" un SIA "Eirokonsultants" izvērtēšanai un iekļaušanai novērtējuma ziņojuma pārskatā par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un iesniegtajiem priekšlikumiem, norādot, vai iesniegtie priekšlikumi ir ņemti vērā, vai arī norādot pamatojumu, ja priekšlikumi nav ņemti vērā.

2012.gada 7.decembrī SIA "Eirokonsultants" iesniedza Birojā un ievietoja mājaslapā [www.eiroprojekts.lv/p4](http://www.eiroprojekts.lv/p4) ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma Ziņojumu autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijai. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika ievietots interneta mājaslapās [www.ogresnovads.lv](http://www.ogresnovads.lv), [www.ropazi.lv](http://www.ropazi.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojā tika saņemtas:

- Suntažu pagasta pārvaldes 2012.gada 18.decembra vēstule Nr.3-2/394, kurā norādīts, ka pagasta pārvalde atbalsta rekonstrukcijas 4.variantu.
- Dabas aizsardzības pārvaldes (DAP) 2012.gada 27.decembra vēstule Nr.4.9/35/2012-N-E, kurā norādīts, ka Ziņojums ir labots un papildināts, salīdzinot ar 2012.gada augusta versiju. DAP konstatē, ka Ziņojumā nav viennozīmīgas informācijas par to, kā ceļa rekonstrukcijas projekts nodrošinās dabas lieguma un *Natura 2000* teritorijas "Lielie Kangari" vienu no galvenajiem teritorijas izveidošanas un apsaimniekošanas mērķiem - saglabāt neizmainītu Latvijas lielākās osu grēdas – Lielo Kangaru – reljefu ar tā vizuāli augstvērtīgajām ainavām; Ziņojumā iekļauts vienīgi apgalvojums, ka "paliekoša negatīva ietekme uz osu valni kā ģeomorfoloģisku dabas objektu nav sagaidāma". DAP kritiski vērtē Ziņojumā norādīto, ka "zemes klātnes ierakuma būvniecības rezultātā radīsies 120 000 m<sup>3</sup> grunts"; "paredzēta grunts norakšana vidēji 3 - 5 m<sup>3</sup> apjomā uz metru garu ceļa posmu", bet "īsos (50 - 200 m garos posmos), norokamās grunts apjoms var sasniegt 10 - 15 m<sup>3</sup>/m"; "ceļam paredzēti kontūrgrāvji ar relatīvo dziļumu 1,5 m (pret ceļa ass līnijas augstumu)". DAP uzskata, ka Ziņojumā pēc būtības netiek sniegta atbilde DAP viedoklim, ka viskrasāko negatīvo iespaidu uz osu valņa stāvokli un ainavām atstātu ceļa normālprofila NP 9,5 izmantošana visā rekonstruējamajā posmā, kā arī pēc būtības nav izvērtēts DAP ieteikums izmantot normālprofilu NP 7,5; Ziņojumā ir tikai formāla norāde, ka "ceļa normālprofilu nevar mainīt, jo tam jāatbilst ceļu projektēšanas normatīvajiem aktiem". Ziņojumā nav iekļauti ceļa šķērsprofilu un garenprofilu zīmējumi, kas būtu savietoti ar pašreizējo reljefa situāciju. DAP norāda, ka Ziņojuma tekstā minēts, ka ceļa cieta seguma apmales tiks atvēlētas velosipēdistiem un gājējiem, bet pielikumā visā Lielo Kangaru garumā ceļam ir iezīmētas grants apmales. No pielikuma materiāliem redzams, ka būvniecības darbi (norakšana, uzbēruma būvniecība, kontūrgrāvju izveide) notiks 22 m platajā ceļa nodalījuma joslā, atsevišķos posmos izejot arī ārpus tās. Paredzētā 120 000 m<sup>3</sup> grunts norakšana, DAP skatījumā, līdzinās vienas nelielas grants atradnes izstrādei. Savukārt, 10 - 15 m<sup>3</sup> grunts norakšana uz katru ceļa metru nozīmē šā brīža reljefa pazemināšanu par 1 - 2 metriem, kas būtiski degradēs Lielo Kangaru osa ģeomorfoloģisko un ainavisko izteiksmīgumu. DAP uzskata, ka plānotā ceļa rekonstrukcija ar ievērojamiem reljefa pārveides darbiem, izmantojot ceļa normālprofilu NP 9,5 ar kontūrgrāvjiem, nav savienojama ar Lielo Kangaru osu grēdas reljefa un ainavas saglabāšanu, kā arī negatīvi ietekmēs īpaši aizsargājamās biotopus. DAP norāda, ka uztur spēkā 2012. gada 14.septembra vēstulē Nr. 4.9/26/2012-N izteikto nosacījumu, ka posmā, kur autoceļš P4 iet pa Lielo Kangaru osa virsotni, ceļa rekonstrukciju jāprojektē, izmantojot normālprofilu NP 7,5 vai modificētu profilu, kam ceļa klātnes un apmaļu summārais platums nepārsniegtu 8 metrus, turklāt nav pieļaujama kontūrgrāvju būvniecība uz reljefa formas – osa. DAP

uzskata, ka šajā posmā kustības ātrums jāparedz ne lielāks par 50 km/h, kā arī jāparedz konkrēti risinājumi kājāmgājēju un velosipēdistu drošībai, norādot, ka, ja tas nepieciešams, tad projektējamās barjeras, kas vizuāli nekonfliktētu ar ainavu. DAP aicina veikt autoceļa P4 rekonstrukcijas ietekmes uz dabas liegumu un Natura 2000 teritoriju "Lielie Kangari" novērtējuma labojumus pēc būtības, lai rekonstrukcijas projekts paredzētu tādu risinājumu, kas nav pretrunā ar Lielo Kangaru osu grēdas saglabāšanas prasībām. DAP lūdz ņemt vērā, ka Lielie Kangari ir Latvijā lielākā osu grēda un unikāls dabas veidojums, kura aizsardzībai pievēršama īpaša uzmanība. Ja ceļu projektēšanas normatīvie akti, kā minēts Ziņojumā, nepieļauj atkāpes no projektētā ceļa normālprofila NP 9,5, bet šāda platuma ceļa izbūve viscaur pa osu grēdas augšmalu DAP skatījumā būtiski negatīvi ietekmē dabas lieguma "Lielie Kangari" unikālās dabas vērtības, DAP lūdz izvērtēt alternatīvu risinājumu, virzot ceļu pa veco dzelzceļa līniju un apejot Lielo Kangaru osu grēdu.

Birojs izvērtēja Ziņojumu un tā atbilstību nosacījumu un normatīvo aktu prasībām un 2012.gada 17.janvārī nosūtīja vēstuli Nr.3-01/75 VAS "Latvijas Valsts ceļi" un SIA "Eiropakonsultants", lūdzot rūpīgi izvērtēt DAP 2012.gada 27.decembra atzinuma vēstuli Nr.4.9/35/2012-N-E un sagatavot nepieciešamo informāciju, kā arī precizēt vēl citu Ziņojumā sniegto informāciju. Pēc papildus informācijas pieprasījuma vēstules nosūtīšanas, Birojā tika saņemtas:

- E.Kances 2013.gada 18.janvāra vēstule, kurā norādīts, ka Birojā iesniegtajā Ziņojuma versijā joprojām ir daudzas neprecizitātes – joprojām ir neskaidrs jēdziens "ceļa nodalījuma josla", kas pilnībā ietilpst dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā un kuras lielu daļu aizņem Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu" 1.pielikumā iekļautais biotops - skujkoku meži uz osveida reljefa formām un Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 "Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu" pielikumā iekļautais biotops - nogāžu un gravu meži (9180\*). Vēstules autors uzskata, ka arī rekonstrukcijas 4.variants, ko rekomendē Ziņojuma izstrādātāji un kurš gandrīz pilnībā iekļausies esošajā ceļa nodalījuma joslā, tomēr paredz lielākus vai mazākus rakšanas darbus, kā arī izvēlētais normālprofils NP9,5 faktiski ir ceļa paplašināšana. E.Kance pauž viedokli, ka, neizskaidrojot jēdzienus "esošā ceļa nodalījuma josla" un "esošā ceļa klātne", "plānotais asfalta platums" un "plānotā ceļa klātne", sabiedrība tiek maldināta par ceļa nepaplašināšanu. Ziņojumā sniegto eksperta gliemežu uzskaiti vēstules autors uzskata par nepilnīgu, jo atzinumā nav norādīts, kuri koki un kritalas ir saglabājami, nav norādīts eksperta sertifikāta numurs. E.Kance pauž viedokli, ka tuvumā esošo karjeru darbība negatīvi ietekmē dabas lieguma "Lielie Kangari" dabas vērtības, bet, veicot ceļa P4 rekonstrukciju, vēl vairāk pieaugs pieprasījums pēc dolomīta un grants, tāpēc E.Kance uzskata, ka nepietiekami ir izvērtēta esošo karjeru un ceļa P4 kumulatīvā ietekme. Ziņojumā nav sniegts pamatojums satiksmes intensitātes prognozei. E.Kance norāda, ka Ziņojumā nav ņemta vērā A.Eiduka sniegtā informācija, kā arī nav ņemts vērā sabiedrības viedoklis – neasfaltēt ceļu P4. Vēstules autors pieprasa papildināt Ziņojumu ar 5.alternatīvu – saglabāt ceļa P4 posmu caur dabas liegumu "Lielie Kangari" bez pārmaiņām, nosakot transporta līdzekļiem pilnas masas ierobežojumu 3,5 tonnas, izņemot vietējo zemnieku saimniecību transportu, un ātruma ierobežojumu 50 km/h. Vēstules autors iesaka rekonstruēt ceļu Bajārkrogs – Ropaži – Villasmuiža – Augšciems – Sidgunda – Suntaži un noasfaltēt ceļa posmu Villasmuiža – Augšciems – Sidgunda. Vēstules autors norāda, ka Ziņojumam pievienotajā ekspertes I.Rērihas atzinumā lasāms "plānotā saimnieciskā darbība

ietekmēs ES nozīmes un Latvijas īpaši aizsargājamo biotopu skujkoku meži uz osveida reljefa formām un biotopā sastopamās minētās retās un aizsargājamās augu sugas. Tā ir pretrunā ar dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānā noteikto ilgtermiņa mērķi - saglabāt neizmainītu lielākās osu grēdas Lielo Kangaru reljefu ar tā augstvērtīgajām ainavām, teritorijas biotopus ar tipiskajām un retajām augu sabiedrībām, kā arī dzīvotspējīgas reto un aizsargājamo sugu populācijas”, taču Ziņojuma 42.lpp. norādīts, ka sagaidāmās izmaiņas kopumā vērtējamās kā nenozīmīgas.

- Biedrības “Vides aizsardzības klubs” 2013.gada 18.janvāra vēstule Nr.2.5-4, kurā iekļautā informācija identiska E.Kances vēstulē sniegtajai.

Birojs abas saņemtās vēstules 2013.gada 18.janvārī ar pavadvēstuli Nr.3-01/82 nosūtīja VAS “Latvijas Valsts ceļi” un SIA “Eirokonsultants” (elektroniski), lūdzot rūpīgi izvērtēt E.Kances un Vides aizsardzības kluba viedokli, ziņojuma aktuālajā versijā veikt nepieciešamos precizējumus un papildinājumus, kā arī vēstules iekļaut Ziņojuma Pārskatā par sabiedrības līdzdalību, sniedzot motivētas atbildes uz vēstulēs skartajiem jautājumiem.

2013.gada 12.martā SIA “Eirokonsultants” iesniedza Birojā un ievietoja mājaslapā [www.eiroprojekts.lv/p4](http://www.eiroprojekts.lv/p4) ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma Ziņojuma aktuālo versiju autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijai. Ziņojumam ir pievienoti skaidrojumi un komentāri par Ziņojumā ieviestajām izmaiņām. Pavadvēstulē SIA “Eirokonsultants” norāda, ka ir veikusi saņemtajās vēstulēs izteikto viedokļu un jautājumu analīzi, lai noteiktu, vai un kā tie attiecas uz konkrētā IVN priekšmetu, proti, piedāvātajiem autoceļa P4 posma rekonstrukcijas 4 variantiem, jo piedāvātie varianti ir pasūtītāja VAS “Latvijas Valsts ceļi” un projektētāja AS “Ceļuprojekts” kompetencē. Vēstulē norādīts, ka 2013.gada 15.februārī VAS “Latvijas Valsts ceļi” darba apspriedē ir pieņēmusi sekojošus lēmumus:

1. Paredzētā darbība, kurai tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums, ir autoceļa P4 rekonstrukcija. Valsts 1.šķiras autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcija atbilst 2007. – 2013.gada plānošanas perioda ES fondu (ESF, ERAF un KF) aktivitāšu un projektu darbības programmas “3.Infrastruktūra un pakalpojumi” prioritātes “3.2.Teritoriju pieejamības un sasniedzamības veicināšana” pasākuma “3.2.1.Pieejamības un transporta sistēmas attīstība” aktivitātei “3.2.1.1. Valsts 1.šķiras autoceļu maršrutu sakārtošana”. Programmai “Infrastruktūra un pakalpojumi” ir veikts ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums (SIVN), un Birojs 2007.gada 5.marta atzinumā secina, ka plānošanas dokumentā nav paredzētas darbības un risinājumi, kas var radīt tiešu būtisku negatīvu ietekmi uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām, to ekoloģiskajām funkcijām un integritāti un ir pretrunā ar aizsargājamo dabas teritoriju izmantošanas un aizsardzības mērķiem, ja tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums paredzētajām darbībām, kuru īstenošana var radīt būtisku ietekmi uz vidi, tai skaitā uz NATURA 2000 teritorijām. VAS “Latvijas Valsts ceļi” no Biroja atzinuma ir secinājusi, ka SIVN ietvaros plānotais projekts “Valsts 1.šķiras autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcija” netiek noraidīts kā pilnībā neatbilstošs attiecībā uz paredzamo ietekmi uz vidi, kaut gan SIVN gaitā bija informācija par to, ka plānotā projekta ietvaros ir paredzēta seguma tipa maiņa no grants vai šķembu uz melno (asfaltbetona) segumu. Projekta kopsavilkumā lasāms: “Valsts 1.šķiras

autoceļa ar grants segumu asfaltēšana – rekonstrukcija un seguma tipa maiņa no grants vai šķembu uz melno (asfaltbetona) segumu. Būvdarbu uzraudzība. Autoruzraudzība. Būvniecības īstenošanai nepieciešamo zemju iegāde”. Biroja atzinumā norādīts, ka plānošanas dokumentam likumdošanā noteiktajā kārtībā tika veikta sabiedriskā apspriešana un netika saņemtas sūdzības par Vides pārskata sabiedriskās apspriešanas gaitu. Konkrētais ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējums autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijai tiek veikts atbilstoši 2011.gada 22.septembrī izdotajiem nosacījumiem. Rekonstrukcijas neveikšana nav šā IVN priekšmets un netiek vērtēta kā salīdzināma alternatīva piedāvātajām rekonstrukcijas veikšanas alternatīvām. Rekonstrukcijas neveikšanas gadījums Ziņojumā tiek raksturots esošās situācijas aprakstā un rekonstrukcijas pamatojumā, galvenokārt 3.1. – 3.3.nodaļās. Kaut arī nav piedāvāta darbības neveikšanas alternatīva, tāds risinājums ir un paliek iespējams gadījumā, ja IVN rezultātā citas alternatīvas tiek atzītas par neīstenojamām, tātad netiek atļauts īstenot paredzēto darbību. IVN procedūra tādu rezultātu neizslēdz.

2. IVN Ziņojumā ir definētas un izvērtētas 4 alternatīvas, jau IVN gaitā atmetot tās, kas būtiski atkāpjas no līdzšinējās trases, kā neīstenojamas. Rezultātā visaugstākajā detalizācijas līmenī izvērtējot tikai vienu (ceturto) alternatīvu, kura pamatoti uzskatāma par vienīgo, kuras īstenošana no dabas lieguma saglabāšanas viedokļa varētu būt pieļaujama. Ja arī šīs alternatīvas īstenošanai tiek konstatēti izslēdzoši apstākļi, tad tādi vēl vairāk ir visām pārējām alternatīvām, un paredzētā darbība nav īstenojama nevienā alternatīvā. Jau 4.alternatīva rekonstrukcijas mērķus piedāvātajā izpildījumā sasniedz minimālā apmērā, un, vēl pasliktinot plānotos autoceļa parametrus, lai samazinātu ietekmi uz dabas liegumu, rekonstrukcijai zūd jēga. Līdz ar to, IVN vērtējamās alternatīvas vēl mainīt vai papildināt ar jaunu alternatīvu nav iespējams satiksmes lietderības, nevis vides apsvērumu, dēļ, tāpēc jaunas alternatīvas šim IVN netiks sagatavotas, un vērtējums jāpabeidz piedāvātajām alternatīvām ar rekomendēto 4.alternatīvu piedāvātajā veidolā, vai arī jāsecina, ka IVN rezultāts ir neiespējamība īstenot paredzēto darbību.

Vēstulē norādīts, ka VAS “Latvijas Valsts ceļi” neredz iespēju un lietderību mainīt paredzētās darbības definīciju, kā arī prasīt AS “Ceļuprojekts” izstrādāt jaunas alternatīvas. VAS “Latvijas Valsts ceļi” tikai uzdod AS “Ceļuprojekts” paskaidrot konstatētās kļūdas un nepilnības IVN iesniegtajos materiālos par jau piedāvātajām alternatīvām un SIA “Eirokonsultants” paskaidrot konstatētās kļūdas un nepilnības jau veiktajā IVN, lai Birojs varētu uz pilnīgas un pareizas informācijas pamata sniegt atzinumu par iesniegto Ziņojumu un tajā vērtētajām alternatīvām, ņemot vērā iesniegtos precizējumus.

2013.gada 5.aprīlī tika saņemta Dabas aizsardzības pārvaldes (DAP) vēstule Nr.4.9/18/2013-N-E par Ziņojuma aktuālo versiju, kurā norādīts, ka, izvērtējot SIA “Eirokonsultants” 2013.gada 12.marta vēstuli un pievienotos materiālus, DAP konstatēja, ka tajos nav iekļauta būtiski jauna informācija vai risinājumi, kas ļautu autoceļa rekonstrukciju samērīgi savienot ar dabas lieguma un NATURA 2000 teritorijas “Lielie Kangari” dabas un ainavu vērtību saglabāšanu. Atbildot uz DAP 2012.gada 27.decembra vēstulē Nr.4.9/35/2012-N-E iekļautajām piezīmēm, SIA “Eirokonsultants” attiecībā uz osu grēdas reljefa saglabāšanu, grunts norakšanas apjomu un ceļa šķērsprofila un garenprofila izmaiņām atbild, ka izmaiņas novērtētas kā nebūtiskas, ka ceļa uzbērums lielā mērā kompensēs noraktos grunts apjomus, un garenprofila un šķērsprofila rasējumi

būtu mazinformatīvi nespeciālistam. DAP uzskata, ka atbilde netiek sniegta pēc būtības, jo tieši esošo un plānoto šķēršprofilu un garenprofilu savietošana ļautu novērtēt patiesos osu grēdas izmaiņu apjomus, norādot, ka nebūtu nepieciešami apjomīgi rasējumi, bet gan neliels papildinājums pielikumos jau ievietotajiem ceļa trases plāniem. SIA "Eirokonsultants" sagatavotajos materiālos nav sniegts izvērsts skaidrojums, kāpēc nevar piemērot ceļa profilu, kas būtu šaurāks par NP 9,5. Tiek sniegta atbilde, ka būtu optimāli saglabāt vienu profilu visa autoceļa garumā, lai gan DAP 27.12.2012. vēstulē bija norādīts, ka normālprofila NP9,5 izmantošana (ar kontūrgrāvjiem) ceļa rekonstrukcijā nav savienojama ar dabas un ainavas vērtību saglabāšanu osu grēdas Lielie Kangari posmā. DAP atzīmē, ka attiecībā uz sākotnēji paredzētās cietās apmales velosipēdistiem un gājējiem ierīkošanu Ziņojumā ir veiktas izmaiņas un norādīts, ka nomales tiks nostiprinātas ar granti atšķirībā no sākotnēji paredzētā cietā seguma. DAP ieskatā, rezultātā jau sākotnējā variantā paredzētā apšaubāmā drošības situācija tiks pasliktināta un ceļš nebūs piemērots gājējiem un velosipēdistiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, DAP paliek pie saviem 2012.gada 27.decembra vēstulē Nr.4.9/35/2012-N-E izteiktajiem nosacījumiem un lūdz iekļaut Novērtējumā tādu informāciju un prasības ceļa projektēšanai un būvniecībai, kas novērstu tā iespējamās negatīvās ietekmes uz osu grēdu un Natura 2000 teritoriju "Lielie Kangari".

2013.gada 25.aprīlī Birojā notika tikšanās ar VAS "Latvijas Valsts ceļi", AS "Ceļuprojekts", SIA "Eirokonsultants" un Dabas aizsardzības pārvaldes pārstāvjiem, lai pārrunātu izveidojušos situāciju saistībā ar izvērtējamo Ziņojumu. Sarunu rezultātā tika nolemts, ka darbības ierosinātais - VAS "Latvijas Valsts ceļi" – atkārtoti apsekos rekonstruējamā autoceļa P4 posma trasi, precizēs un sagatavos papildus informāciju. Dabas aizsardzības pārvaldes (DAP) 2013.gada 2.maija vēstulē Nr.4.9/18/2013-N-E par nepieciešamajiem precizējumiem saistībā ar plānoto ceļa rekonstrukciju norādīts, ka, izvērtējot 2013.gada 25.aprīļa sanāsmē VAS "Latvijas Valsts ceļi" un AS "Ceļuprojekts" sniegto informāciju par to, ka ceļa rekonstrukcijas projekts neparedz kontūrgrāvju ierīkošanu ceļa posmā, kas iet caur dabas liegumu "Lielie Kangari", DAP uzskata, ka minētais ļauj apsvērt iespēju par ceļa normālprofila NP9,5 piemērošanu arī šajā posmā. Lai savienotu ceļa rekonstrukciju ar dabas lieguma un Natura 2000 teritorijas dabas un ainavu vērtību saglabāšanu, nepieciešams iesaistīto institūciju kopdarbs, apsekojot ceļa trasi dabā un panākot vienošanos strīdīgos jautājumos. DAP vēstulē pauž viedokli, ka:

- cik vien iespējams jāsaglabā osu grēdas garenprofils (tikšanās reizē tika paskaidrots, ka rakšanas darbi ir plānoti, lai ceļa virsējo 1 m zemes virsmas aizstātu ar ceļa klātnei piemērotu materiālu);
- piemērojot normālprofilu NP9,5, nav pieļaujama osa nogāžu apbēršana, tāpēc osu vaļņa šaurākajās vietās jāparedz īpaša ceļa uzbēruma stiprināšana (betonētas vertikālas uzbēruma malas vai tml.);
- nav pieļaujama koku ciršana ceļa nodalījuma joslā ārpus ceļa uzbēruma kontūra; ja būvdarbu nodrošināšanai ciršana nepieciešama atsevišķās vietās, tad katra konkrētā vieta saskaņojama ar DAP;
- saskaņā ar tikšanās reizē sniegto informāciju, kustības drošības nolūkā autoceļš visā osu grēdas posmā tiks ietverts barjerās. DAP norāda, ka ainavas saglabāšanai būtu nepieciešams lietot vidē iederīgas barjeras, piemēram, "norvēģu barjeras", kas izgatavotas no koka ar iestrādātu metāla drošības profilu;
- ņemot vērā barjeru izbūves nepieciešamību, problemātiska paliek velosipēdistu un gājēju pārvietošanās iespēja, kam jārod risinājums.

Birojs 2013.gada 7.maijā nosūtīja SIA “Eirokonsultants” un VAS “Latvijas Valsts ceļi” vēstuli Nr.3-01/591 par nepieciešamajiem precizējumiem Ziņojumā. 2013.gada 16.augustā SIA “Eirokonsultants” iesniedza Birojā un ievietoja mājaslapā [www.eiropprojekts.lv/p4](http://www.eiropprojekts.lv/p4) ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma Ziņojuma aktuālo versiju autoceļa P4 (Rīga – Ērgļi) posma 35,7 – 45,0 km (Vāverkrogs – Jugla) rekonstrukcijai, veicot tajā papildinājumus, tai skaitā, Ziņojums ir papildināts ar informāciju par platību, kāda tiktu zaudēta ceļa rekonstrukcijas rezultātā, izcērtot kokus ceļa nodalījuma joslā vai tai piegulošajā teritorijā, kā arī Ziņojumam ir pievienots sertificēta eksperta, kas tiesīgs sniegt atzinumus par sugu “putni”, atzinums un sniegta informācija saistībā ar gājēju drošību. Paredzētie izcērtamie apjomi ir līdz 1,5 ha, ietverot ceļa nodalījuma joslu.

Par iesniegto Ziņojumu Birojā tika saņemtas:

1. Dabas aizsardzības pārvaldes (DAP) 2013.gada 2.septembra vēstule Nr.4.9/49/2013-N-E, kurā norādīts, ka Ziņojuma pielikumos iekļautie detālie trases 4.varianta rasējumi apliecina, ka ceļa trases būvniecība notiks bez nepieļaujami lielas iejaukšanās Lielo Kangaru osa vaļņa uzbūvē, taču nav viennozīmīgi izprotama Ziņojumā precizētā informācija par ceļa kontūrgrāvjiem. Ziņojums ir papildināts ar gājēju un riteņbraucēju drošības aspektu izvērtējumu ar pieļāvumu, ka nomaļes ir iespējams nostiprināt ar asfaltbetonu, tāpat ir iekļauta informācija par barjeru izbūves nepieciešamību atsevišķos ceļa trases iecirkņos ar norādi, ka “barjeru neesamība vai to esamība un izvietojums ir svarīgs tehniskā projekta jautājums, ņemot vērā arī velobraucēju vajadzības”. DAP izsaka viedokli, ka ainavas dabiskuma saglabāšanai barjeras jāizbūvē tikai tur, kur no satiksmes drošības viedokļa tas ir absolūti nepieciešams, un šādā gadījumā īpaša vērība pievēršama gājēju un velobraucēju drošībai. DAP uzskata, ka ainavas dabiskuma saglabāšanai būtu nepieciešams izbūvēt vidē iederīgas barjeras, piemēram, būvnieku minētās “norvēģu barjeras”, kas izgatavotas no koka ar iestrādātu metāla drošības profilu.

DAP ierosina atzinumā par Ziņojumu iekļaut sekojošus nosacījumus tehniskā projekta izstrādei:

- 1) dabas lieguma „Lielie Kangari” teritorijā, kur ceļš izvietots uz osu vaļņa, ceļa rekonstrukcija veicama bez kontūrgrāvju izbūves,
  - 2) izvirzāmas speciālas prasības ceļa barjeru dizainam (tās noformējot ar dabiskā ainavā iederīgiem materiāliem, piemēram, koku) ar mērķi saglabāt ainavas dabiskumu,
  - 3) nepieciešama, ne tikai iespējama, ceļa nomaļu nostiprināšana ar asfaltbetonu gājēju un riteņbraucēju drošībai.
2. Biedrības “Vides aizsardzības klubs” (VAK) 2013.gada 6.septembra vēstule, kurā kategoriski iebilsts pret jebkuru no autoceļa P4 rekonstruējamā posma variantiem un pieprasīts izskatīt iespēju asfaltēt ceļu caur Augšciemu, Villasmuižu. VAK pauž viedokli, ka pat videi labvēlīgākais 4.variants pēc būtības paredz būtisku un paliekošu negatīvu ietekmi uz NATURA 2000 teritoriju; izvēloties normālprofilu NP9,5, pieaugs automašīnu ātrums un satiksmes negadījumu risks, gājēji būs vēl mazāk aizsargāti. VAK informē, ka plāno vērsties Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā ar lūgumu noteikt Lielajiem Kangariem un esošajam autoceļam P4 posmam ar zemes segumu ainaviska ceļa un aizsargājamās kultūrainavas statusu. Vēstulē norādīts, ka, nepieciešamības gadījumā, VAK vērsīsies Eiropas Komisijā ar lūgumu atņemt (nepiešķirt) līdzfinansējumu P4 asfaltēšanai un līdzīgiem projektiem, ja varētu tikt būtiski apdraudētas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas.

Birojs izvērtēja SIA "Eirokonsultants" iesniegto Ziņojumu un secināja, ka Ziņojumā joprojām ir neprecizitātes, pretrunīga un neviennozīmīga informācija saistībā ar ceļa Āriņi – Mārzemnieki pieslēgumu autoceļam P4, plānoto kontūrgrāvju izbūvi, ūdensteču šķērsojumiem. Birojs sagatavoja un 2013.gada 6.septembrī nosūtīja vēstuli VAS "Latvijas Valsts ceļi" Centra reģionam un SIA "Eirokonsultants", lūdzot novērst Ziņojuma nepilnības un sniegt precīzu un viennozīmīgu informāciju par plānoto darbību, kā arī Birojs nosūtīja izvērtēšanai Dabas aizsardzības pārvaldes (DAP) un Vides aizsardzības kluba vēstules.

2013.gada 9.septembrī SIA "Eirokonsultants" iesniedza Birojā un ievietoja mājaslapā [www.eiroprojekts.lv/P4](http://www.eiroprojekts.lv/P4) precizēto Ziņojumu. Ziņojumā norādīts, ka dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā, kur ceļš izvietots uz osu vaļņa un aiz ceļa nomales sākas nogāzes, grāvji nav ne vajadzīgi, ne iespējami, bet posmos, kur ceļš atrodas vienpusējā ierakumā, gar ceļu plānotas betona teknes.

Birojā tika saņemtas:

- biedrības "Vides aizsardzības klubs" (VAK) 2013.gada 13.septembra vēstule, kurā norādīts, ka VAK iebilst pret jebkuru no piedāvātajiem autoceļa P4 posma asfaltēšanas variantiem un pieprasa izskatīt iespēju asfaltēt ceļu caur Augšciemu, Villasmuižu. VAK uzskata, ka pat videi labvēlīgākais 4.variants paredz esošās ceļa klātnes paplašināšanu, kas atstās būtisku un paliekošu negatīvu ietekmi uz Natura 2000 teritoriju un īpaši aizsargājamiem biotopiem, kā arī ir pretrunā ar dabas lieguma "Lielie Kangari" izveidošanas mērķi. VAK uzskata, ka, izveidojot ceļu ar NP9,5, pieaugs braukšanas ātrums un satiksmes negadījumu risks, un gājēji būs vēl mazāk aizsargāti. Vēstulē norādīts, ka, neraugoties uz paredzētajiem pasākumiem ietekmes mazināšanai, Ziņojumā nav sniegta informācija, kā tos praktiski realizēs.
- Atklātā sabiedriskā fonda (ASF) "Dabas retumu krātuve" un biedrības "Staburaga bērni" 2013.gada 23.septembra vēstule, kurā norādīts, ka Kangaru ceļš ir viens no senākajiem un praktiski vienīgais kalnu ceļš Latvijā, kas vietām vijas pa 9 m platu grēdas virsotni un augstuma starpību lielāku par 20 m. Tas ir unikāls ceļu būves piemineklis Latvijā. Vēstules autori norāda, ka ceļa postīšana jau ir sākusies un 30-o gadu ceļa stabiņi ir pazuduši jau 2013.gada pavasarī; ja projekta autori ierosina pēc ceļa rekonstrukcijas rosināt aizliegt ceļu lietot smagajam autotransportam, tad nav saprotams, kur pārvietosies ar smago autotransportu; ja prognozētajai autosatiksmes intensitātei (420 automašīnas diennaktī) nav nepieciešamas aizsargbarjeras, kāpēc vispār jāasfaltē šis ceļa posms; nav saprotams – ceļa asfaltēšana uzlabos vai ierobežos tūristu plūsmu. Vēstules autori uzskata, ka tūristiem draudzīgākais ir ceļa posma 4 km esošajā stāvoklī, atliekot vien uzstādīt ātrumu ierobežojošas zīmes, bet asfaltbetona seguma uzklāšana tik līkumainā un reljefainā ceļa posmā tikai palielinās ceļa negadījumu risku, kuru aizsargbarjeras tikai pastiprinās, nevis novērsīs. Vēstules autori pauž viedokli, ka ceļa posms pāri Kangaru kalnu grēdai jā saglabā kā ainavisks Latvijas ceļu būves un latviešu tautas kultūrvēstures piemineklis.



Nemot vērā vairākkārtējās korekcijas 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 ziņojumā, Birojs 2013.gada 3.oktobrī nosūtīja vēstuli Nr.3-01/1260 Dabas aizsardzības pārvaldei, lūdzot sniegt precizējošu informāciju par DAP viedokli par Ziņojuma aktuālo versiju.

Birojs 2013.gada 14.oktobrī saņēma biedrības “Vides aizsardzības klubs” (VAK) vēstuli, kurā izteikts viedoklis, ka Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā par ietekmi uz aizsargājamām gliemežu sugām nav uzskaitītas visas sugas un sugu un biotopu ekspertes atzinumā nav norādītas visas tās sugas, kas norādītas Suntažu pagasta 2006.gada teritorijas plānojuma paskaidrojuma rakstā.

Dabas aizsardzības pārvaldes 2013.gada 14.oktobra atbildes vēstulē Nr.4.9/56/2013-N-E uz Biroja 2013.gada 3.oktobra vēstuli norādīts, ka:

(1) autoceļa posma rekonstrukcija 4.variantā uzskatāma par tādu, kas nav pretrunā ar dabas lieguma “Lielie Kangari” izveides un aizsardzības mērķiem, ja tiek ievēroti sekojoši nosacījumi:

- 1) ceļa izbūve notiek bez sāngrāvju izveides, vienlaikus ceļa klātnes robežās nodrošinot tehniskus risinājumus tādai lietus ūdeņu novadīšanai no ceļa klātnes, kas nerada nogāžu eroziju (bez sāngrāvju izveides nav nepieciešama būtiska ceļa paplašināšana – ne vairāk kā 1 m uz katru pusi, salīdzinot ar pašreizējo ceļu un netiek būtiski mainīts osu grēdas reljefs),
- 2) tiek ievēroti ekspertu ieteiktie nogāžu nostiprināšanas risinājumi un citi risinājumi īpaši aizsargājamo un reto sugu aizsardzībai,
- 3) koku ciršana notiek tikai pašreizējā ceļa nodalījuma joslā un pēc rekonstrukcijas ceļa nodalījuma josla netiek paplašināta,
- 4) tiek izskatīti risinājumi par īpaši aizsargājamā biotopa “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”, kas atrodas ceļa nodalījuma joslā un tiks iznīcināts ceļa rekonstrukcijas gaitā, platības kompensēšanu.

Vēstulē norādīts, ka DAP ir ņēmusi vērā to, ka autoceļa rekonstrukcija tajā daļā, kas ietilpst dabas liegumā un skar īpaši aizsargājamus biotopus, ir paredzēta esošā valsts autoceļa nodalījuma joslā. Lai gan autoceļa nodalījuma joslas uzturēšana pēdējā laikā nav veikta, tomēr ceļa drošības prasību ievērošanas un ceļa seguma ekspluatācijas prasību ievērošanai šādas darbības, tai skaitā koku izciršana saskaņā ar Meža likuma 3.<sup>1</sup> pantu par mežu neuzskatāmajā esošā autoceļa zemes nodalījuma joslā, iespējams, būtu jāveic. Savukārt Aizsargjoslu likuma 42.panta pirmās daļas 1.punkta “b” apakšpunkts nosaka, ka ceļu zemes nodalījuma joslā aizliegts ieaudzēt mežu, tāpēc DAP uzskata, ka ir korektāk izvērtēt rekonstrukcijas ietekmi, salīdzinot ar normāli uzturētu autoceļu, nevis salīdzināt to ar autoceļa pašreizējo stāvokli, kad koki aug līdz pat ceļa malai un to vainagi ieskauj ceļa brauktuvi. Vēstulē norādīts, ka DAP, piedaloties ceļa rekonstrukcijas projekta ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskajā apspriešanā, tiekoties ar būvnieku pārstāvjiem, kā arī vairākkārt apsekojot teritoriju dabā, ir guvusi apstiprinājumu, ka Lielo Kangaru reljefs netiks būtiski pārveidots, jo augstākās osu grēdas vietas ceļa trase neskars (projekta 4.trases variants) un esošajā ceļa nodalījumā nozīmīgākie zemes darbi tiks saistīti ar esošā ceļa seguma aizstāšanu ar mehāniski un filtrācijas parametru ziņā

kvalitatīvāku materiālu. Plānotais ceļa paplašinājums paredzēts jau pašreizējā paplašinājuma vietā un ir atbilstošs dabas aizsardzības plānam, jo arī dabas aizsardzības plānā šajā pašā vietā ir paredzēta autostāvvietā, informācijas stends un tualete, kā arī dabas takas sākums. Saskaņā ar 20.gadsimta pirmskara laika fotouzņēmumiem ainava abpus Kangaru autoceļam ir bijusi klaja un ar tāliem skatiem no Lielo Kangaru augstākajām vietām. Koku izciršana ceļa nodalījuma joslā radītu iespējas dažviet, kur tas ir saskaņojams ar īpaši aizsargājamo biotopu apsaimniekošanas pasākumiem, piemēram, dabas aizsardzības plānā paredzēto ozolu un liepu atēnošanu, atklāt tālākus skatus no ceļa un tādējādi padarīt ceļa ainavu augstvērtīgāku.

DAP norāda, ka Dabas aizsardzības plānā īpaši aizsargājamie biotopi attēloti, sākot no ceļa nodalījuma joslas robežas, nevis no ceļa klātnes malas. Lai nodrošinātu īpaši aizsargājamā biotopa, kas robežojas ar ceļa klātni, aizsardzību, faktiski būtu jāmaina jau esošā ceļa statuss, vairs neuzturot to kā valsts autoceļu. DAP uzskata, ka nav iespējams nodrošināt īpaši aizsargājamo biotopu, kas atrodas ceļa nodalījuma joslas teritorijā, aizsardzību ne tikai ceļa rekonstrukcijas, bet arī ceļa uzturēšanas gadījumā. Biotopu aizsardzībai ceļa nodalījuma joslā nav prioritāra nozīme, jo, piemēram, saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 18.decembra noteikumu Nr.940 "Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" 23.1.punktā noteikto "mikroliegumu neveido ekspluatācijas, sanitārajās un drošības aizsargjoslās un objektos, kuriem noteikta attiecīgā aizsargjosla, ja mikrolieguma aizsardzības un apsaimniekošanas prasības ir pretrunā ar aizsargjoslas izveidošanas mērķiem". DAP norāda, ka kopumā Latvijā skujkoku meži uz osveida reljefa formām ir tikai fragmentāri apzināti un dažviet tie tiek cirsti kailcirtēs, osus norokot smilts un grants ieguvei, tāpēc DAP varēs ieteikt teritorijas kompensācijas nodrošināšanai, piemēram, Rāznas nacionālā parka pierobežā.

(2) DAP par koku ciršanu norāda, ka ir notikušas konsultācijas – DAP Vidzemes reģionālās administrācijas valsts vides inspektori kopā ar ceļu projektētājiem ir apsekojuši dabā tās vietas, kur nepieciešams izcirst kokus. Izcērtamo koku izzīmēšana dabā un ciršanas saskaņošana nav notikusi. Ziņojuma 10.pielikuma tabulā ir tikai pēc plāna kamerāli aprēķināta izcērtamā platība, kas pareizināta ar pieņemtu vidējo koku skaitu mežā, tāpēc nepieciešams pēc iespējas ātrāk izzīmēt un saskaitīt izciršanai paredzētos kokus un noteikt to dimensijas. Koku ciršanas saskaņošanas procesā tiks noskaidrots, vai nav paredzēts cirst kokus, kas atbilst Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumu Nr.264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 16.19.punktā norādītajam (šādu koku ciršanai atļauja netiks izsniegta, ja vien tie nav bīstamie koki). Pašvaldības atļauja un DAP atzinums saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 2.maija noteikumu Nr.309 "Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža" 4.2 un 5.2.apakšpunktiem būs nepieciešami to koku ciršanai, kuru celma caurmērs ir lielāks par 20 cm. DAP norāda, ka koku ciršanas saskaņošana veicama ne vēlāk kā pirms būvatļaujas saņemšanas, bet vēlams to veikt pēc iespējas agrākā projektēšanas stadijā, kad ir jau konkrēti zināmas un dabā identificējamās platības, kurās nepieciešama koku izciršana, lai pēc iespējas varētu koriģēt projekta risinājumus gadījumos, ja konkrētu koku ciršana netiks atļauta.

- (3) DAP vēstulē norādīts, ka pēc Ziņojumā pieejamās informācijas un apsekojumiem dabā DAP ir izveidojies viedoklis, ka trases plānā Ziņojuma 4.pielikumā skiču projekta stadijā paredzētie risinājumi (trases 4.variants) ir saskaņojami. Lai gan pašreizējā projekta detalizācijas pakāpe neļauj saskaņot ceļa platuma un trases novietojuma izmaiņas, jo, piemēram, par vertikālā plānojuma risinājumiem ir pieejami tikai vispārīgi apraksti, DAP norāda, ka saskaņos plānotās darbības atbilstoši Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumu Nr.264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 16.16.3.5.punktam tiklīdz būs pieejami ceļa rekonstrukcijas tehniskā projekta rasējumi, bet pēc iespējas agrākā projektēšanas stadijā.
- (4) DAP izsaka viedokli, ka īpaši pasākumi erozijas mazināšanai nav nepieciešami, ja noteces netiek koncentrētas, jo osu veidojošā grunts ir pietiekami ūdens caurlaidīga. Pasākumi noteces novirzīšanai nepieciešami vietās, kur ceļš veidots ierakumā un noteces koncentrējas, vai arī vietās, kur nogāzes ir ļoti stāvas. DAP norāda, ka nokrišņu ūdeņu savākšanai un novadīšanai izmantojami tādi tehniskie risinājumi, kas iekļaujas ceļa NP9,5 m ceļa klātnes robežās (noteka ar režģi ceļa nomalē) un pēc iespējas neizmaina osu grēdas reljefu. Tehniskie risinājumi saskaņojami ar DAP tehniskā projekta izstrādes gaitā kopā ar ceļa trases izmaiņu projektu. Kalcifilo augu augšanas apstākļu saglabāšanai īstenojami pasākumi, kas minēti sugu un biotopu ekspertes atzinuma ieteikumos 5.lpp. un 3.sadaļā, tajā skaitā uzbērums no vietējo karjeru kaļķainas grants, nogāzes nostiprināšana ar sietu, nevis ar uzvestu grunti un zāli, noņemtās virskārtas ar augu sēklām atgriešana jaunajā nogāzē. Īstenojami arī eksperta atzinumā par ietekmi uz aizsargājamām gliemežu sugām minētie pasākumi - zemsedzes nogrābšana un izcirsto koku atstāšana satrūdēšanai ārpus ceļa ietekmētās zonas. DAP norāda, ka, ja ceļa rekonstrukcijas projekts tiek izstrādāts un realizēts, ir nepieciešams saskaņot ceļa izbūves risinājumus ar dabas aizsardzības prasībām: ceļa trases izmaiņas, koku ciršanas apjoms un nosacījumi (nocirsto koku atstāšana satrūdēšanai mežā), ūdens aizvadīšanas risinājumi, ceļa uzbēruma materiāls un nogāžu nostiprināšanas risinājumi, zemsedzes pārvietošana, augu sēklu bankas saglabāšana. DAP izsaka viedokli, ka nepieciešams paredzēt mehānismu, kā realizēt šo interešu saskaņošanu, piemēram, DAP amatpersonu, sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu un ceļa projektētāju kopīgas darba grupas izveidošana tehniskā projekta izstrādes stadijā, kā arī sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu iesaistīšanās ceļa izbūves autoruzraudzībā.

### **Nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama.**

Analizējot Ziņojumā sniegto informāciju, Dabas aizsardzības pārvaldes un sabiedrības viedokļus, Birojs secina, ka:

1. Ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.<sup>1</sup> pantu un tas piemērots saskaņā ar Biroja 2011.gada 12.augusta Lēmumu Nr.3-n "Par ietekmes uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) novērtējuma procedūru". **Konkrētā ietekmes uz vidi piemērošanas mērķis bija paredzētās darbības nepieciešamais izvērtējums uz NATURA 2000 teritorijas ekoloģiskajām funkcijām un integritāti, atbilstoši**

- tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem, un izstrādāt šādas ietekmes novēršanas pasākumus, tai skaitā, izvērtējot darbības realizācijas iespējamību un nosacījumus. Lēmums par izvērtējumu tika pieņemts vadoties no tās informācijas, ko sniedza ierosinātais par plānoto darbību, secinot, ka plānotā darbība neatbilst likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.pielikumā paredzētajām darbībām, tai skaitā, izvērtējot plānoto darbību tika secināts, ka rekonstruējamā ceļa tuvumā nav apdzīvotu vietu un līdz ar to nav paredzama būtiska ietekme uz vidi kopumā, tamdēļ piemērojams ietekmes uz vidi novērtējums tikai attiecībā uz Natura 2000 teritoriju, jo rekonstruējamais ceļa posms šķērso dabas liegumu “Lielie Kangari”.
2. Vērtējot Ziņojumā sniegto informāciju par paredzētās darbības ietekmi uz NATURA 2000 teritoriju, konstatējams, ka rekonstruējamā ceļa posma aptuveni 6,0 km (no 35,7.km līdz 41,7.km) šķērso Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) - dabas liegumu “Lielie Kangari”. Ceļa izbūvei atbilstoši ceļa kategorijai (pēc LVS 190-2:2007 klasifikācijas – A III) un funkcijai (normālprofils NP9,5 - ar asfaltbetona seguma platumu 6,5 m un nomaļes platumu 1,5 m) papildus ārpus ceļa nodalījuma joslas nepieciešami aptuveni 0,6 ha jeb 0,02% no kopējās dabas lieguma teritorijas (4. variants, kas vismazāk ietekmē dabas liegumu un Ziņojumā tiek atzīts par vispiemērotāko).
  3. Ziņojuma izstrādāšanā piesaistītā sertificētā sugu un biotopu eksperte Ilze Rēriha, vērtējot plānotās darbības ietekmi uz NATURA 2000 teritoriju, ir atzinusi, ka šāda plānotā 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. Plānotā darbība **ir pretrunā ar dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānā noteikto ilgtermiņa mērķi** saglabāt neizmainītu osu grēdas reljefu ar tā vizuāli augstvērtīgajām ainavām, teritorijas biotopus ar tipiskajām un retajām augu sabiedrībām, kā arī dzīvotspējīgas reto un aizsargājamo sugu populācijas (Ziņojuma 9.pielikums Secinājumu daļas 1)punkts).
  4. Atbilstoši likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (5)daļai “Paredzēto darbību atļauj veikt vai plānošanas dokumentu īstenot, ja tas negatīvi neietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem”. Tādējādi Birojs konstatē, ka, pirmkārt, lai izvirzītu nosacījumus ar kādiem darbība ir īstenojama, vispirms ir novērtējams tas, vai minētā darbībā neietekmē Natura 2000 ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas mērķiem, proti, vai nav šķēršļu šādas darbības īstenošanai kopumā.
  5. Ierosinātāja Ziņojuma izstrādē piesaistītās ekspertes (eksperta sertifikāta Nr.002) Ilzes Rērihas atzinuma (9.pielikums) secinājumu sadaļas 1.punktā ir norādīts, ka plānotā darbība ir pretrunā ar dabas lieguma “Lielie Kangari” dabas aizsardzības plānā noteikto ilgtermiņa mērķi. Saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām teritorijām” 18.panta (1)daļu “Lai saskaņotu dabas aizsardzības, dabas resursu izmantošanas un reģiona ilgtspējīgas attīstības intereses, nodrošinot teritorijas dabas vērtību saglabāšanu, kā arī **lai nodrošinātu labvēlīgu aizsardzības statusu tām īpaši aizsargājamām sugām un īpaši aizsargājamiem biotopiem, kuru aizsardzības nolūkā šī teritorija ir izveidota vai tiek veidota**, fiziskā vai juridiskā persona var izstrādāt aizsargājamās teritorijas dabas aizsardzības plānu (turpmāk — plāns). Plānā ietver zinātnisko informāciju par aizsargājamo teritoriju, pamatojumu funkcionālajam zonējumam, ja tāds nepieciešams, **un**

**nosaka vienotus visas teritorijas apsaimniekošanas pasākumus, lai sasniegtu tās aizsardzības mērķus**". Atbilstoši likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 18.panta (4)daļai, dabas aizsardzības plānam ir ieteikuma raksturs, tamdēļ būtiski ir izvērtēt to, vai tas apstāklis, ka plānotā darbība ir pretrunā dabas aizsardzības plāna ilgtermiņa mērķiem ir par pamatu uzskatīt, ka šāda darbība negatīvi ietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un ir pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem:

- 5.1. Saskaņā ar likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 2.panta (2)daļu "aizsargājamās teritorijas ir ģeogrāfiski noteiktas platības, kas atrodas īpašā valsts aizsardzībā saskaņā ar kompetentu valsts varas un pārvaldes institūciju lēmumu un tiek izveidotas, aizsargātas un apsaimniekotas **nolūkā: — aizsargāt un saglabāt dabas daudzveidību (retas un tipiskas dabas ekosistēmas, aizsargājamo sugu dzīves vidi, savdabīgas, skaistas un Latvijai raksturīgas ainavas, ģeoloģiskos un ģeomorfoloģiskos veidojumus utt.);...**".
- 5.2. Dabas liegums atbilstoši legāldefīnīcijai, kas sniegta likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 7.pantā "... ir cilvēka darbības mazpārveidotas vai dažādā pakāpē pārveidotas dabas teritorijas, kas ietver īpaši aizsargājamo savvaļas augu un dzīvnieku sugu dzīvotnes un īpaši aizsargājamus biotopus."
- 5.3. Dabas liegumam "Lielie Kangari" nav izstrādāti individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, bet uz to ir attiecināmi vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, saskaņā ar kuriem nav iespējams identificēt konkrētā dabas lieguma izveidošanas legālmērķi.
- 5.4. Ziņojumā (2.2.sadaļa) norādīts, ka dabas liegums "Lielie Kangari" ir dibināts kā valsts nozīmes dabas liegums 1954.gadā 630 ha platībā, 2004.gadā pievienojot 1300,4 ha. Kā sākotnējais lieguma izveidošanas mērķis (kritēriji) ir lielākais un ievērojamākais osa valnis Latvijā, teritorijā vēsturiski izveidojusies savdabīga veģetācija, sastopamas retas un aizsargājamās augu un dzīvnieku (galvenokārt, putnu) sugas. Attiecībā uz iekļaušanu Eiropas mēroga īpaši aizsargājamā dabas teritoriju tīklā (Natura 2000), Ziņojumā sniegta atsauce uz galvenajām dabas vērtībām, kā pamatojošo dokumentu izmantojot 2007.gadā izstrādāto dabas aizsardzības plānu. Cita starpā, gan Ziņojumā (2.2.sadaļa), gan Dabas lieguma "Lielie Kangari" Dabas aizsardzības plānā (9.lpp. [http://www.daba.gov.lv/upload/File/DAPi\\_apstiprin/DL\\_Lielie\\_Kangari-07.pdf](http://www.daba.gov.lv/upload/File/DAPi_apstiprin/DL_Lielie_Kangari-07.pdf)), kā viena no vērtībām, kuras saglabāšanai ir izveidots dabas liegums un teritorija ir iekļauta Eiropas mēroga īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklā (Natura 2000), ir Eiropas nozīmes un Latvijas īpaši aizsargājamais biotops "skujkoku meži uz osveida reljefa formām". Tādējādi, Birojs secina, ka atbilstoši Ziņojumam, kā arī dabas lieguma "Lielie Kangari" dabas aizsardzības plānam, nepārprotami viens no Eiropas nozīmes aizsargājamās teritorijas (Natura 2000) dabas lieguma "Lielie Kangari" izveidošanas mērķiem ir aizsargājamais biotops "skujkoku meži uz osveida reljefa formām" un tā aizsardzība un saglabāšana.
- 5.5. Kā izriet no ierosinātāja Ziņojuma izstrādāšanai pieaicinātās biotopu ekspertes I.Rērihas atzinuma (9.pielikums 3.lpp.), tad "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". Savukārt atzinuma 2.sadaļā ir norādīts, ka atbilstoši dabas aizsardzības plānā iekļautajam kartogrāfiskajam materiālam biotops tiks ietekmēts 0,25 ha platībā, jeb 0,55 % no biotopa kopējās platības dabas liegumā (4.lpp.), tai pat laikā norādīts, ka

apsekošanas rezultātā ir konstatēts, ka biotops robežojas ar ceļa seguma trasi, tādējādi dabā esošā ietekmējamā biotopa platība varētu būt lielāka (3., 4.lpp.). Ziņojuma 3.sadaļā ir norādīti kompensējošie pasākumi, tai skaitā, norādot prasības, kas izvirzāmas “ja plānotā darbība tiek atzīta par vienīgo iespējamo risinājumu” (6.lpp.).

- 5.6. Saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļu “ Ja paredzētā darbība vai plānošanas dokumenta īstenošana negatīvi ietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), darbību atļauj veikt vai dokumentu īstenojot tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai”, bet saskaņā ar šī paša panta (9)daļu šādos gadījumos ir nosakāmi kompensējošie pasākumi. Tādējādi Birojs secina, ka atbilstoši Ziņojuma izstrādei pieaicinātās ekspertes atzinumam, ka darbība ir pretrunā īpaši aizsargājamās dabas teritorijas izveidošanas mērķiem, to, ka uz darbību ir jāraugās kā uz vienīgo iespējamo risinājumu, to, ka darbības īstenošanas gadījumā ir paredzami kompensējošie pasākumi, ietekmes uz vidi novērtējuma procesā ierosinātais ir konstatējis, ka paredzētā darbība negatīvi ietekmēs Natura 2000 teritoriju, un tās pieļaujamība ir vērtējama likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļas tvērumā, proti, kā vienīgais risinājums, kas nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu apmierināšanai, lai arī Ziņojuma tekstā šāda informācija neparādās.
- 5.7. Kā redzams no ietekmes uz vidi novērtējuma procesā sniegtajiem DAP viedokļiem, tad tie ir mainījušies no krasī negatīva, nepieļaujot paredzēto darbību, līdz nosacīti pozitīvam, atzīstot šādas darbības pieļaujamību. DAP 14.10.2013. vēstulē Nr. 4.9/56/2013-N-E ir pausts viedoklis, ka paredzētā darbība nav pretrunā dabas lieguma “Lielie Kangari” izveidošanas un aizsardzības mērķiem, ja tiek ievēroti noteikti nosacījumi. Saskaņā ar MK 2009.gada 2.jūnija noteikumu Nr.507 “Dabas aizsardzības pārvaldes nolikums” 2.1. punktu, viena no DAP funkcijām ir “Saeimas un Ministru kabineta izveidoto īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (turpmāk – aizsargājamā teritorija) pārvaldīšana”, tamdēļ tā ir uzskatāma par kompetento iestādi attiecībā uz īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, tai skaitā, dabas lieguma “Lielie Kangari” pārvaldīšanu, kura arī veic normatīvo aktu kontroli. Ņemot vērā to, ka DAP, kā kompetentās iestādes viedoklis, neskatoties uz Ziņojuma izstrādē piesaistītās ekspertes Atzinumu, ir, ka plānotā darbība nav pretrunā dabas lieguma “Lielie Kangari” izveidošanas un aizsardzības mērķiem, Birojs uzskata, ka šāds viedoklis ir papildus izvērtējams tajā daļā, kas attiecas uz ekspertes secinājumu par plānotās darbības neatbilstību aizsargājamās teritorijas izveidošanas mērķiem. Nepieciešams konstatēt, vai, neskatoties uz paša ierosinātāja ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātā izdarītajiem secinājumiem, ka plānotā darbība ir vērtējama likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļas kontekstā, iespējams, ka DAP, kā kompetentā iestāde, kā arī iestāde, kuras rīcībā ir visplašākā zinātniskā informācija par Latvijas īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, nav konstatējusi 43.panta (6)daļas apstākļus un minētā tiesību norma nav tomēr piemērojama attiecībā uz paredzēto darbību. Vērtējot DAP 14.10.2013. vēstulē Nr.4.9/56/2013-N-E noteikto, Birojs secina, ka:

- 5.7.1. DAP norāda, ka, izsakot viedokli par paredzētās darbības atbilstību dabas lieguma “Lielie Kangari” izveides un aizsardzības mērķim, kā arī izvirzītos nosacījumus, DAP ņēmusi vērā to, ka autoceļa rekonstrukcija tajā daļā, kas ietilpst dabas liegumā un skar īpaši aizsargājamās biotopus ir paredzēta esošā valsts autoceļu nodalījuma joslā. DAP norāda, ka

korektāk izvērtēt rekonstrukcijas ietekmi būtu salīdzinot ietekmi ar normāli uzturētu autoceļu, nevis salīdzināt ar autoceļa pašreizējo stāvokli, kad koki aug līdz ceļa malai un to vainagi ieskauj brauktuvi. DAP atsaucas arī uz Meža likuma 3.1.pantu, Aizsargjoslu likuma 42.panta pirmās daļas 1.punkta b)apakšpunktu.

- 5.7.2. Dabas lieguma “Lielie Kangari” robežās ietilpst arī rekonstrukcijai paredzētais ceļš. Tādējādi tas nevar tikt uzskatīts par tādu teritoriju, uz kuru nav attiecināmi dabas liegumu regulējošie normatīvie akti. Tamdēļ Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā Meža likuma vai Aizsargjoslu likuma normas būtu uzskatāmas par vispārējām tiesību normām, kas būtu piemērojamas tiktāl, ciktāl tās nav pretrunā speciālajai tiesību normai, konkrētajā gadījumā likumam “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” un tam pakārtotiem normatīviem aktiem.
- 5.7.3. Atbilstoši Vides aizsardzības likuma 3.panta (1)daļas 4)punktā nostiprinātajam izvērtēšanas principam, likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 2.pantā noteiktajam likuma mērķim, plānotās darbības ietekme uz vidi ir vērtējama vadoties no tā vides stāvokļa, kāds pastāv dabā pirms plānotās darbības veikšanas. Nav pieļaujami vērtēt iespējamo ietekmi uz vidi, balstoties uz apsvērumiem, ka autoceļa uzturēšanas gadījumā nebūtu izveidojušies aizsargājami biotopi, nevērtējot plānotās darbības ietekmi uz šiem biotopiem, kā arī neapsverot to, vai atbilstoši normatīvo aktu prasībām šāda biotopu iznīcināšana šobrīd vairs vispār ir pieļaujama.
- 5.7.4. DAP norāda uz to, ka pastāv atšķirība starp Dabas aizsardzības plānā norādīto īpaši aizsargājamo biotopu attēlojumu, sākot no ceļa nodalījuma joslas robežas, un ekspertes I.Rērihas atzinumā norādīto, ka īpaši aizsargājамie biotopi robežojas ar ceļa klātnes malu. DAP norāda, ka, lai nodrošinātu īpaši aizsargājamā biotopa aizsardzību, kas robežojas ar ceļa klātņi, faktiski būtu jāmaina jau esošā ceļa statuss, samazinot nodalījuma joslu. Turpat DAP norāda, ka no dabas aizsardzības viedokļa valsts autoceļš varētu būt izbūvējams, piemēram, pa kādreizējā dzelzceļa trasi, bet tas diemžēl nav šī novērtējuma uzdevums. Birojs uzskata, ka, ievērojot jau 5.7.3.punktā minēto, ietekmes uz vidi novērtējumā korekti būtu vērtēt un ir jāvērtē biotopu faktiskā izplatība laikā, kad tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Jo sevišķi ievērojot, ka biotopu izplatība ir konstatēta nevis ārpus aizsargājamās teritorijas, bet tieši aizsargājamā teritorijā, palielinoties to īpatsvaram, kas norāda uz aizsargājamās teritorijas ilgtermiņa mērķu realizāciju. Apstāklis, ka īpaši aizsargājамie biotopi šobrīd sākas no autoceļa klātnes, nevar būt par pamatu uzskatīt, ka tikai autoceļa nodalījuma joslas samazināšana būtu atbilstošs risinājums biotopu saglabāšanai. No I.Rērihas atzinuma ir acīmredzams, ka pašreizējā autoceļa ekspluatācija un uzturēšana ir bijusi labvēlīga īpaši aizsargājамo biotopu attīstībai. Apstāklis, ka biotopi atrodas autoceļa nodalījuma joslā nenožīmē, ka tie ir pilnībā iznīcināmi autoceļa uzturēšanas un drošības vajadzībām. Atbilstoši likuma “Par autoceļiem” 22.panta 1)punktam, šādu biotopu iznīcināšana būtu apsverama tikai tādā gadījumā, ja tie apdraud satiksmes drošību vai autoceļu uzturēšanu, tādējādi to iznīcināšana būtu pakļaujama izvērtējumam, tai skaitā, katra atsevišķā biotopa iznīcināšanas nepieciešamībai. Ja pieņemtu 5.7.1.punktā norādīto DAP viedokli, tad jebkādu nozīmi zaudētu MK

noteikumu Nr.309 "Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža", kas nosaka noteiktu saskaņošanas kārtību šādu koku ciršanai, tai skaitā ar DAP. Birojs jau iepriekš šajā atzinumā ir norādījis, ka ierosinātais ir atteicies vērtēt citas alternatīvas, neskatoties uz to, ka paša ierosinātāja pieaicinātais eksperts ietekmes uz vidi novērtējuma procesā ir sniedzis atzinumu par ietekmju nozīmību uz Natura 2000 teritoriju. Tādējādi Biroja ieskatā Ziņojuma mērķis, ja ierosinātais vēlas realizēt darbību kā vienīgo iespējamo risinājumu, ir izvērtēt arī alternatīvas, tai skaitā, iespējams, arī DAP norādīto alternatīvu. Tai pat laikā Birojs atzīst, ka ierosinātais ir tiesīgs atteikties no alternatīvu izvērtējuma, ja neuzskata, ka atbilstoši likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.panta (6)daļai tas nav vienīgais risinājums, kas nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu apmierināšanai.

- 5.7.5. DAP norāda, ka ir iespējams kompensēt aizsargājamo biotopu platības, kādā citā teritorijā, atšķirībā no I.Rērihas atzinuma. Tai skaitā, DAP norāda, ka pēc I.Rērihas atzinuma tapšanas, DAP rīcībā ir nonākusi informācija par īpaši aizsargājamā biotopa platībām, kas atrodas ārpus Natura 2000 teritorijām, piemēram, Rāznas nacionālā parka pierobežā. Birojs pieļauj, ka DAP, kā kompetentā iestāde ir ieguvusi informāciju par teritorijām, kurās būtu iespējams kompensēt zaudētos biotopus, lai arī tā pagaidām Birojam nekādā veidā nav apstiprināta. Tai pat laikā no minētā var secināt, ka faktiski DAP arī atzīst, ka plānotās darbības rezultātā būs nepieciešams veikt kompensējošos pasākumus, kas varētu izpausties kā jaunu teritoriju iekļaušana aizsargājamās teritorijās. Saskaņā ar likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.panta (9)daļu, šādu kompensējošo pasākumu noteikšana ir nepieciešama tikai tādā gadījumā, ja pastāv 43.panta (6), (7) vai (8)daļā noteiktie apstākļi, kas faktiski apstiprina Ziņojuma autoru ekspertes atzinumā norādīto par darbības pretrunu ar īpaši aizsargājamās teritorijas izveidošanas mērķiem.
- 5.7.6. Eiropas Kopienų tiesa 2013.gada 11.aprīļa Spriedumā lietā Nr.C-258/11, par prejudiciāla nolēmuma sniegšanu par to, kā interpretēt Padomes 1992. gada 21. maija Direktīvas 92/43/EEK par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību (OV L 206, 7. lpp.; turpmāk tekstā – "Dzīvotņu direktīva") ir sniegta atziņa, ka "Tādējādi plāna vai projekta "Dzīvotņu" direktīvas 6.panta 3.punkta izpratnē atļauju var izsniegt tikai ar nosacījumu, ka kompetentās iestādes, noteikušas visus minētā plāna vai projekta aspektus, kuri paši par sevi vai saistībā ar citiem plāniem vai projektiem var ietekmēt attiecīgās teritorijas aizsardzības mērķus, un, ņemot vērā visatzītākās zinātnes atziņas šajā jomā, ir pārliecinājušās, ka tam nebūs ilgstošas kaitīgas ietekmes uz attiecīgās teritorijas viengabalainību. **Tā tas ir gadījumā, ja no zinātnes viedokļa nepastāv nekādas pamatotas šaubas par šādas ietekmes neesamību** (šajā ziņā skat. iepriekš minēto 2011. gada 24. novembra spriedumu lietā Komisija/Spānija, 99.punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā Solvay u.c. 67.punkts)". Birojs secina, ka, neskatoties uz DAP viedokli par plānotās darbības pieļaujamību (ar kompensējošiem pasākumiem), Birojs nav guvis pierādījumus, ka plānotā darbība nav pretrunā ar Natura 2000 izveidošanas mērķi, kā arī nav guvis pārliecību, ka Ziņojuma



autoru pieaicinātās ekspertes atzinums ir nepamatots. Tamdēļ pastāv pamatotas šaubas par ietekmes neesamību uz Natura 2000 teritorijas izveidošanas un aizsardzības mērķiem, kas savukārt nepieļauj paredzētās darbības īstenošanu, ja vien nepastāv Dzīvotņu direktīvā un likumā “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” noteiktie izņēmumi.

6. Saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (1)daļu “Kompetentā institūcija izvērtē ziņojumu un sniedz par to atzinumu”, bet saskaņā ar 20.panta (10)daļu “Kompetentā institūcija atzinumā par ziņojumu, ja nepieciešams, norāda nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama”.

Plānotā darbība ir paredzēta Natura 2000 teritorijā, tādējādi saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (1)daļu “Paredzēto darbību atļauj veikt vai plānošanas dokumentu īstenot, ja tas negatīvi neietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem”.

Eiropas Kopienų tiesa 2013.gada 11.aprīļa Spriedumā lietā Nr.C-258/11 par prejudiciāla nolēmuma sniegšanu par to, kā interpretēt Padomes 1992.gada 21.maija Direktīvas 92/43/EEK par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību (OV L 206, 7. lpp.; turpmāk tekstā – “Dzīvotņu direktīva”) 6. pantu, ir norādījusi, ka ““Dzīvotņu” direktīvas 6.panta 3.punktā ir paredzēta novērtēšanas procedūra, lai ar iepriekšējas pārbaudes palīdzību nodrošinātu, ka atļauja īstenot plānu vai projektu, kas nav tieši saistīts ar konkrēto teritoriju vai nav vajadzīgs tās apsaimniekošanai, bet kas var to būtiski ietekmēt, var tikt izsniegta tikai tad, ja netiks izjaukta attiecīgās teritorijas viengabalainība (iepriekš minētais spriedums lietā Waddenvereniging un Vogelbeschermingsvereniging, 34.punkts, kā arī 2012.gada 16.februāra spriedums lietā C-182/10 Solvay u.c. Krājumā vēl nav publicēts, 66.punkts). Minētajā noteikumā tādējādi ir paredzēti divi posmi. **Pirmajā posmā, kurš minēts šā paša noteikuma pirmajā teikumā, ir paredzēts pienākums dalībvalstīm veikt atbilstošu plāna vai projekta ietekmes uz aizsargātu teritoriju novērtējumu, ja pastāv iespējamība, ka šis plāns vai projekts šo teritoriju var būtiski ietekmēt** (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Waddenvereniging un Vogelbeschermingsvereniging, 41. un 43.punkts). **Ja šajā ziņā plāns vai projekts, kas nav tieši saistīts ar konkrēto teritoriju vai nav vajadzīgs tās apsaimniekošanai, varētu ietekmēt šīs teritorijas aizsardzības mērķus, tad tas ir jāuzskata par tādu, kas šo teritoriju būtiski ietekmē.** Minētais risks ir izvērtējams, sevišķi ņemot vērā attiecīgās teritorijas īpašās pazīmes un vides apstākļus, kurus šāds plāns vai projekts skar (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Waddenvereniging un Vogelbeschermingsvereniging, 49.punkts)”.

Paredzētās darbības mērķis nav dabas lieguma “Lielie Kangari” apsaimniekošana un atbilstoši Ziņojumam un šajā atzinumā secinātajam paredzētā darbība ir pretrunā Natura 2000 teritorijas dabas lieguma “Lielie Kangari” izveidošanas mērķim. Tādējādi Birojs nepārprotami konstatē, ka paredzētā darbība neatbilst Dzīvotņu direktīvas 3.pantam, kas transponēts nacionālā likumdošanā likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (1)daļā, jo tā var ietekmēt teritorijas izveidošanas un līdz ar to arī aizsardzības mērķus, tādējādi uzskatāma par būtisku un nav pieļaujama, ja vien nepastāv Dzīvotņu direktīvā un likumā “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” pastāvošie izņēmumi darbības īstenošanas aizliegumam.

Dzīvotņu direktīvas 6.panta 4)punkts nosaka, ka “Ja, neņemot vērā negatīvu vērtējumu saistībā ar ietekmi uz teritoriju, alternatīvu risinājumu trūkuma dēļ plāns vai projekts tomēr ir jāsteno sevišķi svarīgu sabiedrības interešu labā, kas ietver arī sociāla un ekonomiska rakstura intereses, tad dalībvalsts veic visus vajadzīgos kompensācijas pasākumus, lai nodrošinātu tīkla Natura 2000 kopējās vienotības aizsardzību. Dalībvalsts informē Komisiju par pieņemtajiem kompensācijas pasākumiem”. Minētās Dzīvotņu direktīvas prasības ir transponētas likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6) un (7) daļās. 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.

Attiecībā uz sabiedrībai nozīmīgu interešu risināšanu, Birojs konstatē, ka no Ziņojuma 48.lpp. norādītā var secināt, ka sabiedrības ieguvums būs komforta un braukšanas ātruma pieaugums konkrētajā ceļa posmā, kā arī satiksmes drošības uzlabošanās, un šī iemesla dēļ izvēlēties ceļu P4 kā ceļu maršrutā Rīga – Ērgļi – Madona. Tai pat laikā no Ziņojumā norādītajiem A/S “Latvijas valsts ceļi” datiem secināms, ka satiksmes intensitāte autoceļa P4 posmā 37,5 - 45,0 km 2011.gadā bija 356 automašīnas/diennaktī, no kurām smagais transports – 48% jeb 171 mašīna/diennaktī, savukārt pēc rekonstrukcijas pabeigšanas netiek plānots būtisks automašīnu skaita pieaugums (sk. Ziņojuma 12.lpp.), un projekta ierosinātājs ierosina arī izskatīt jautājumu par smagā kravas transporta kustības aizliegšanu caur Lielajiem Kangariem pēc objekta nodošanas ekspluatācijā (Ziņojuma 13.lpp.). Biroja ieskatā, ja pat tiktu konstatēts, ka paredzētā darbība ir vienīgais iespējamais risinājums, varētu pastāvēt pamatotas šaubas, ka minētie ieguvumi būtu uzskatāmi par pietiekoši nozīmīgiem sabiedrības interesēm Dzīvotņu direktīvas izpratnē, lai ar to pamatotu izņēmumu no vispārējā aizlieguma.

Biroja ieskatā Ziņojums nesatur pietiekošu pamatojumu, ka pastāv likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļā noteiktie apstākļi, kas ļautu lemt par paredzētās darbības pieļaujamību, tai pat laikā šāda lēmuma pieņemšana saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (6)daļu ir Ministru kabineta kompetencē.

**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.**

**Ja paredzētā darbība tiek īstenota saskaņā ar likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.panta (6)daļu, Vides pārraudzības valsts birojs uzskata, ka Ziņojumā ir sniegti kopumā atbilstoši nosacījumi paredzētās darbības ietekmes uz vidi mazināšanai (skat. šī atzinuma sadaļu “Ietekmi mazinošie un kompensējošie pasākumi”), ko Birojs uzskata par nepieciešamiem un iespējamiem papildināt, tamdēļ Birojs kā obligātos nosacījumus darbības īstenošanai saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10)daļu **nosaka sekojošus obligātos nosacījumus, ar kādiem darbība ir īstenojama:****

1. Īstenojot paredzēto darbību ir jāievēro Ziņojumā norādītie ietekmi mazinošie un kompensējošie pasākumi:
- Lai mazinātu negatīvo ietekmi uz īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem:
  - ceļa izbūvi veikt bez sāngrāvju izveides, vienlaikus ceļa klātnes robežās nodrošinot tehniskus risinājumus tādai lietusei ūdeņu novadīšanai no ceļa klātnes, kas nerada nogāžu eroziju;
  - būtiski nepārveidot osu grēdas reljefu;
  - ceļa paplašinājumi pieļaujami tikai jau pašreizējā paplašinājuma vietā, kas atbilst Dabas aizsardzības plānam;
  - ceļa paplašināšanai izmantot granti ar augstu kaļķu saturu, paplašināšanu veikt tikai absolūtas nepieciešamības gadījumā;
  - grants uzbērumu nostiprināšanai lietot sieta pinumu, lai netraucētu savvaļas augu sēklu uzturēšanai, nedrīkst granti nosegt ar ievestu augsni un sēt zālāju sēklas;
  - koku ciršanu veicot tikai pašreizējā ceļa nodalījuma joslā un pēc rekonstrukcijas ceļa nodalījuma joslu nepaplašinot;
  - sadarbībā ar DAP izskatīt risinājumus par īpaši aizsargājamā biotopa “skujkoku meži uz osveida reljefa formām”, kas atrodas ceļa nodalījuma joslā un tiks iznīcināts ceļa rekonstrukcijas gaitā, platības kompensēšanu;
  - pēc iespējas ātrāk izzīmēt un saskaitīt izciršanai paredzētos kokus un noteikt to dimensijas, pieļaujamo koku izciršanu un saglabājamo koku izvietojumu ceļa nodalījuma joslā saskaņojot ar DAP.
- Lai mazinātu paliekošo negatīvo ietekmi uz aizsargājamo putnu sugu dzīvotnēm, nav pieļaujama jebkāda meža dabisko struktūru iznīcināšana ārpus projektā paredzētajām izcērtamā meža platībām, piemēram, sausokņu, stāvošu stubeņu un kritalu aizvākšana piegulošajās teritorijās.

- Lai neradītu traucējumus īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanai, rekonstrukcijas ietvaros paredzēto koku ciršanu veikt no 1.oktobra līdz 31.martam.
- Ietekmes uz aizsargājamām gliemežu sugām mazināšanai iespēju robežās izcirstos kokus atstāt satrūdēšanai ārpus ceļa ietekmētās zonas un noņemto zemsedzi pārvietot ārpus ceļa ietekmētās zonas.
- Norokamās augsnes virskārtu izmantot jaunveidojamā uzbēruma un piegulošās joslas pārklāšanai. Norokamo grunti izmantot uzbērumos. Esošā ceļa segumu izmantot jaunās ceļa klātnes uzbēruma un šķembu slāņa veidošanai.
- Veidojošos sadzīves atkritumus savākt un nogādāt atkritumu poligonā.
- Putekļu emisijas mazināšanai būvniecības laikā nodrošināt pārvadājamo materiālu mitrināšanu vai kravas noseģšanu ar pārklāju, ja darbības tiek plānotas dzīvojamo māju tuvumā. Tehnikas stāvlaukumu ierīkošana un būvmateriālu uzglabāšana NATURA 2000 teritorijā aizliegta; jāizstrādā atbilstošs plāns darbu veikšanai un satiksmes pārvirzei būvdarbu laikā.
- Būvprojekta izstrādes stadijā noteikt Ķoderu pilskalna un pilskalna aizsardzības zonas daļu, iezīmēt plānā un dokumentāciju iesniegt Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā, atzinuma saņemšanai par arheoloģiskās izpētes nepieciešamību un apjomu, kā arī nosacījumu, kas jāievēro, saņemšanai.
- Ierīkojot uzbērumus un ierakumus, pārveidoto nogāžu slīpumu izveidot atbilstoši to ģeoloģiskajai uzbūvei un veidojošo iežu litoloģiskajiem parametriem, nepieļaujot nenostiprinātu mākslīgu nogāžu veidošanu slīpumā, kas pārsniedz osu vaļņa dabiskajām nogāzēm raksturīgo. Vietās, kur esošās ceļa zemes nodalījuma joslas ierobežotā platuma dēļ nav iespējama atbilstoša ierakuma vai uzbēruma nogāžu izlīdzināšana, nepieciešams nodrošināt atbilstošu to nostiprināšanu ar piemērotiem armējošiem materiāliem, tādējādi novēršot nobrukumu veidošanos, augsnes erozijas risku un citus nogāžu procesu attīstības riskus. Nogāžu nostiprināšanai izmantot vietējai ainavai raksturīgus materiālus (oļiem pildīti gabioni vai ģeorežģis).
- Ceļam, kur tas virzās pa līdzenu reljefu, lietusūdeņu novadīšanai ierīkot kontūrgrāvjus (pret ceļa ass līnijas augstumu), bet dabas lieguma "Lielie Kangari" teritorijā ceļa rekonstrukcija veicama bez kontūrgrāvju izbūves, atbilstoši plānojot un izveidojot ūdens novadīšanas risinājumus, ņemot vērā, ka kopējā notece no cietā seguma palielināsies, salīdzinot ar esošo situāciju.

2. Birojs pievienojas DAP vērtējumam par kopējas darba grupas izveides lietderību, ja ceļa rekonstrukcija tiktu akceptēta, un tam, ka ceļa barjeru dizainam jāizvēlas dabiskā ainavā iederīgus materiālus, lai saglabātu ainavas dabiskumu, bet barjeras izvietojamas tikai to faktiskās galējās nepieciešamības vietās, rēķinoties, ka līdz ar to samazinātos iespējamā nomaļes platība, kas būtu izmantojama gājējiem un velosipēdistiem, kā arī ziemas laikā. Savukārt DAP piedāvātais ceļa nomaļu nostiprinājums ar asfaltbetonu gājēju un riteņbraucēju drošībai līdz ar barjerām šai aspektā var radīt papildu risku vai prasīt papildus platības ceļa joslā veicamajiem darbiem, kas savukārt varētu prasīt papildu ietekmes mazinošos pasākumus būvdarbu un ceļa uzturēšanas laikā. Līdz ar to, Biroja ieskatā ceļa nomaļu asfaltēšanas jautājums būtu atkārtoti izsverams, lai neradītu savstarpējas konfliktsituācijas satiksmes drošības kontekstā visiem tās dalībniekiem, t.sk., kontekstā ar konkrēto barjeru izvietojuma vietām, kas Ziņojumā nav precīzi noteiktas, un pēc iespējas mazāk ietekmētu piegulošos esošos aizsargājamus biotopus. Šai kontekstā, izvērtējot Dabas aizsardzības pārvaldes kā kompetentās iestādes izteiktos viedokļus, Birojs izvirza sekojošus obligātos nosacījumus, kas

realizējami papildus Ziņojumā norādītajiem pasākumiem, īstenojot paredzēto darbību:

- darbības ierosinātajam tehniskā projekta izstrādes stadijā izveidot darba grupu ar Dabas aizsardzības pārvaldes un sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu piesaisti, lai realizētu darbības ierosinātāja un vides aizsardzības interešu saskaņotus risinājumus, gan saistībā ar precīzu ceļa trases, nomaļu un barjeru parametru un nogāžu nostiprinājumu risinājumu izvēli un nodrošināšanu, gan izciršanai pieļaujamo un saglabājamo koku konkrētajiem risinājumiem, un no tiem tieši izrietošajiem kompensējošiem pasākumiem, kas obligāti paredzami un nodrošināmi, lai kompensētu iznīcināmo biotopu platības;
- ceļa rekonstrukcijas projekts ir realizējams tikai tad, ja konkrētos tehniskos detalizētos risinājumus tehniskā projekta stadijā un ar tiem saistītos kompensējošos pasākumus ir saskaņojusi Dabas aizsardzības pārvalde, teritorijas sagatavošanas un būvdarbu laikā tiek nodrošināta regulāra uzraudzības pasākumu veikšana, lai nepieļautu atkāpes no akceptētajiem risinājumiem, un kompensējošie pasākumi tiek savlaicīgi realizēti atbilstoši Dabas aizsardzības pārvaldes noteiktajiem risinājumiem.

Direktors

A. Lukšēvics

2013.gada 22.novembrī.

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