

Rīgā, 2017. gada 5. decembrī

Nr.17/12-17

Vides pārraudzības valsts birojam
Rūpniecības iela 23, Rīga, LV – 1045

Par IVN ziņojuma iesniegšanu

Iesniedzam Vides pārraudzības valsts birojam trīs sējumus autoceļa A10 “Rīga-Ventspils” posma no km 45,1 (Ķemeru pagrieziena) līdz km 91,8 (krustojums ar P130 Līgas-Kandava-Veģi) rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) ziņojuma aktuālo redakciju ar iestrādātu prasīto papildu informāciju. Viens sējums ir tīrteksts, vienā papildinātais/izmainītais teksts biroja ekspertu ērtībām ir sarkanā drukā (atstājot arī iepriekšējos papildinājumus zilā drukā), papildus iesniegts arī viens ziņojums ar iekrāsotām izmaiņām bez pielikumiem, kā arī atsevišķi visas lappuses, kurās ir sarkanais teksts.

Ziņojums ir publiski pieejams internetā: www.enviroprojekts.lv/A10.

Atbildam uz jūsu vēstulei pievienotajās VRVP un DAP vēstulēs un VPVB 09.11.2017. e-pastā paustajiem jautājumiem, viedokļiem un norādījumiem to numerācijas secībā (VRVP vēstulē – bez numerācijas).

VRVP 2017. gada 12. oktobra vēstule Nr.9.5.-20/1792

Norādījums: „Aktualizēt atsauces uz normatīvajiem aktiem.”

Izpildīts: 1.daļā un visur citur tekstā.

Norādījums: „Ventspils RVP atkārtoti konstatē, ka Ziņojumā netiek izvērtēts, vai paredzētā darbība varētu ietekmēt melnā stārķa dzīvotni.”

Atbilde: SIA „Enviroprojekts” atkārtoti konstatē, ka Ziņojumā jau kopš sabiedriskās apspriešanas ir izvērtēts, vai paredzētā darbība varētu ietekmēt melnā stārķa dzīvotni (skat. 94. lpp.): „Melnā stārķa mikroliegums atrodas 530 m attālumā no

SANĒMIS
VIDES PĀRRAUDZĪBAS
VALSTS BIROJĀ
06. DEC. 2017

rekonstruējamā autoceļa, un ekspluatācijas stadijā nav sagaidāma nekāda izmainīta autoceļa ietekme uz to salīdzinājumā ar esošo situāciju ne 1., ne 2. alternatīvā, tāpēc šis jautājums sīkāk nav apskatīts. Tehniskā projekta un būvniecības stadijai, kad līdz tam nonāks, ir iespējams izvirzīt kādas prasības, lai tam netiktu nodarīts kaitējums būvniecības gaitā, kas gan ir maz ticams, jo mikroliegums atrodas dziļi mežā, kurā nekādas būvniecības aktivitātes nevar tikt paredzēts veikt.” Šāds skaidrojums ir pietiekams, jo autoceļaniecīgā ietekme uz mikroliegumu dziļi mežā, līdz kura tuvākajam punktam ir 530 m, nemainīsies atkarībā no tā, vai tas ir pašreizējā formā, vai rekonstruēts, un arī pašu rekonstrukcijas darbuniecīgā ietekme uz ĶNP ne ar ko neatšķirsies no regulāri veicamajiem autoceļa A10 rekonstrukcijas darbiem, piemēram, 2016./17. gadā tika veikta posma 36,49 – 38,57 km segas pārbūve, tātad 2 km garš posms pirms pašas ĶNP robežas, un šie darbi nekādā veidā neietekmēja apkārtējo mežu puskilometra dziļumā neatkarīgi no tā, vai tie ir vai nav nacionālajā parkā, tāpat 2016./17. gadā veikta arī posma km 52,74 – 68,60 km segas pārbūve, tātad 16 km garš posms tieši aiz ĶNP robežas, arī nekādi neietekmējot vidi puskilometra attālumā no ceļa. 2012. gadā veikta ~3 km gara posma 38,57 – 41,30 km segas pārbūve ĶNP iekšienē 4 km pirms IVN vērtētā posma, arī neko nekaitējot.

Melnā stārķa mikroliegums tagad ir iezīmēts kartē.

Norādījums: *„Iztrūkst plānoto darbu iespējamās ietekmes izvērtējums uz ūdenstecēm.”*

Atbilde: *Ietekmes uz ūdenstecēm novērtējums dots 4.4., 4.5. un 4.13.4. nodaļā, kā arī 18.tabulas 30. punktā sniegts skaidrojums: „Šajā priekšizpētes stadijā tiek provizoriski izskatīti principiālie projekta risinājumi. Nekādu „plānoto darbu” novērtējums nav iespējams, jo nav un nevar būt nekādas informācijas par „plānotajiem darbiem” – ne tikai būvdarbu veikšanas gaitu, bet pat par tiltu un caurteku tehniskajiem risinājumiem, kas nav un nevar būt šā priekšizpētes projekta uzdevums. Var pēc analogijām pieņemt, ka tik nelielām šķērsojamām ūdenstecēm būvē pāri vienlaiduma tiltu, gultni neskarot. Caurtekas ieguldīšana, protams, gultni skar. Bet visi risinājumi parādīsies tikai tehniskajā projektēšanā, kad arī varēs norādīt konkrētas prasības būvdarbu tehniskajam izpildījumam.”*

Norādījums: *„Pieprasīt zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu, lai izvērtētu iespējamās ietekmes uz ihtiofaunu un apzinātu ierobežojumus, kas būtu jāievēro būvdarbu laikā ūdensteču šķērsošanas vietās.”*

Atbilde: *Iepriekšējā punktā citēts 18.tabulas 30. punkts, kurā paskaidrots, kāpēc šajā priekšizpētes stadijā šāds novērtējums nav ne iespējams, ne vajadzīgs mērķa sasniegšanai – novērtēt rekonstrukcijas pieļaujamību kā tādu, nevis konkrētas piedāvātas būvniecības metodikas, par kurām patlaban nekas nevar būt zināms. Tāpat jānorāda, ka zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinums nav prasīts IVN programmā un arī pati VRVP to līdz šim nav prasījusi, vērtējot IVN Ziņojuma aktuālās redakcijas, tātad šāda pieeja – piepeši izvirzīt jaunas prasības situācijā, kad nav radušies nekādi jauni apstākļi atšķirībā no tiem, kuros iepriekš šādas prasības netika izvirzītas – ir pretrunā jebkādi tiesiskai praksei. Tāpat arī nevienā normatīvā aktā papildus programmai zivsaimnieciskā ekspertīze IVN stadijā nav obligāti prasīta, toties tāda neapšaubāmi tiks prasīta konkrētā būvprojekta stadijā, kad (ja) nonāks līdz būvniecībai, un tajā pilnīgi neatkarīgi no šādas*

formālas „ekspertīzes” bez izejas datiem 2017. gada IVN esamības vai neesamības tiks vērtētas konkrētās piedāvātās tehnoloģijas, termiņi u.c. konkrēti izejas dati, kuri tad jau būs. Vienīgais, kam zivsaimnieciskā ekspertīze varētu noderēt IVN stadijā, būtu izslēdzošu faktoru konstatēšana – ka rekonstrukcija nekad nekādā veidā nebūs pieļaujama –, bet tas nav iespējams situācijā, kad tiek rekonstruēts jau sen pastāvošs ceļš ar visiem ūdensteču šķērsojumiem jau pastāvošiem, nevienu nelikvidējot un nevienu jaunu neveidojot. IVN aktuālā redakcija ir sagatavota par atbildi uz VPVB 17.12.2014. papildinformācijas pieprasījumu Nr.3-01/1905, zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinums tajā nav prasīts, un nav tiesiski tagad to prasīt papildus situācijā, kad nekas šajā aspektā nav mainījies salīdzinājumā ar minētā pieprasījuma rakstīšanas brīdi.

DAP 2017. gada 12. oktobra vēstule Nr.4.9/52/2017-N-E

1. Nav saprotams, pēc kādām pazīmēm DAP konstatējusi, atbilstoši kuriem IVN kārtību regulējošajiem MK noteikumiem, vecajiem vai jaunajiem, esot sastādīts IVN ziņojums, un nevar piekrist šā konstatējuma pareizībai. No vienas puses, Ziņojums ir sastādīts atbilstoši 2013. gada IVN programmai, kura izdota atbilstoši 2011. gada noteikumiem un ir spēkā līdz 2018. gadam, 2015.gada noteikumiem to nekādi neatceļot un negrozot, tātad formāli Ziņojumam būtu jābūt atbilstošam 2011. gada noteikumiem – pretēji DAP apgalvojumam. No otras puses, starp abiem noteikumiem nav tādu atšķirību, lai IVN programma, atbilstot vieniem, neatbilstu otriem un otrādi, tātad pēc būtības Ziņojums vienlīdz atbilst gan programmai, gan abiem noteikumiem. Bet jāpiekrīt, ka 1. daļā „Piemērojamo vides aizsardzības normatīvo aktu prasību analīze” šo skaidrojumu varēja ieviest, kas tagad ir arī izdarīts.

2. Visas atsauces uz normatīvajiem aktiem 1.daļā un citur tekstā ir atjauninātas, būtībā no tā nemainās nekas.

3. Ziņojuma 2. daļa atspoguļo AS „Ceļuprojekts” 2014.gadā pabeigtās un jau apstiprinātās priekšprojekta izpētes rezultātus, kuriem tiek veikts IVN. Tas ir vērtējuma priekšmets, kuru IVN vērtē, nevis rada. Šis priekšizpētes vienīgais mērķis ir pamatot piedāvātās rekonstrukcijas un tās principiālo risinājumu nepieciešamību tālākai nākotnei, tās ir ilgtermiņa prognozes, kuras nekādi nevar ietekmēt vai apgāzt pēdējo gadu statistiskās svārstības pēc priekšprojekta izstrādes salīdzinājumā ar priekšprojektā izmantoto gadu statistiskajām svārstībām. Sakarā ar to, ka IVN ir ieildzis DAP dabai neatbilstošā biotopu kartējuma dēļ, kura labošanai nācās tērēt darbu un laiku, kaut arī šāds darbs pārsniedz IVN ietvarus, netiks pārstrādāts jau apstiprinātais priekšprojekts (izpēte). 2. daļas virsrakstā ir ieviests paskaidrojums: „*atbilstoši AS „Ceļuprojekts” 2014.gadā veiktajai izpētei*”.

4. Datu pārvaldības sistēmas „Ozols” aktuālajos datos fuksa dzegužpirkstītes un krūmu cietpienes dzīvotņu autoceļa A10 apkaimē vismaz līdz puskilometra attālumam projekta posmā nav. 3.2.1. apakšnodaļā tagad ir ierakstīts, ka autoceļš A10 projekta posmā šķērso ainavu aizsardzības zonu, un 4.12. nodaļā vēl precizēts, ka sīkākā detalizācijā ĶNP dabas aizsardzības plānā tas pilnībā iekļaujas ainavu aizsardzības zonas joslā ar statusu „Ceļu ainavu veidošanas teritorijas”. Atsauce uz dabas pieminekli „Jaunmoku muižas aleja” 3.2.5. apakšnodaļā 3.2.2. apakšnodaļā ir ievietota. Sērūdeņu atradnes robežas I un II pielikumā ir iezīmētas. Dižpriedi ĶNP pie autoceļa A10 (3,37 m,

2009.gada dati) neviena rekonstrukcijas alternatīva neapdraud, autoceļš tās tuvumā ir un paliek, nodalījuma joslā tā neietilpst. Pirms 21 gada pēdējo reizi konstatētās sliktā stāvoklī bijušās dižpriedes pie dzelzceļa pārbrauktuves Kandavas novadā jautājums nav pētīts, jo dzelzceļa pārbrauktuves projekta posmā nav. Piemiņas vieta „1941.-1949.gada sarkanā terora upuriem Pūres novadā” un piemiņas akmens „Lielajā Tēvijas karā bojā gājušajiem” pie Pūres kultūras nama (jeb Tukuma novada pašvaldības) Pūres pagasta „Vārpās”, kurus neviens piedāvātais projekta risinājums neietekmē, ir 3.2.6. nodaļā norādīti.

5. Ziņojuma 4. daļas 4.9. nodaļā „Iespējamā ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību” ir precīzi no biotopu ekspertes I.Rērihas atzinuma citēts: „*Minēto biotopu kvalitāte būtiski netiks ietekmēta, veicot autoceļa A10 rekonstrukciju*” un „*Nemot vērā projekta valstisko nozīmi, no augu sugu un biotopu aizsardzības viedokļa, ir pieļaujama ceļa rekonstrukcija projektā paredzētajā apjomā un vietās, ievērojot (..) atzinumā minētos nosacījumus.*” Ekspertes atzinumā ir vēl šāda frāze: „*Ceļa rekonstrukcijas ietekme uz minētajiem biotopiem nav paredzama vai šāda ietekme paredzama minimālā apjomā,*” kas acīmredzot ir tas, ko DAP interpretē kā „*eksperta atzinumā minēts, ka ietekme ir iespējama,*” kaut gan DAP lieliski zina, ka ekspertes atzinums ir sagatavots pirms DAP datu bāzē „Ozols” uz šīs pašas ekspertes papildus konkretizēta atzinuma pamata (kas nav šā IVN ietvaros, tam bija cits mērķis un tagad jau zudusi aktualitāte, tāpēc tas IVN nav pievienots), kura konstatējumus DAP eksperti kopīgā ekspedīcijā pārbaudīja dabā un atzina par dabai atbilstošiem atšķirībā no toreizējās datu bāzes „Ozols”, kura tā rezultātā tika mainīta, bet jau šajā pašā atzinumā pirms „Ozola” izmaiņas eksperte pilnīgi patiesi, kaut arī tobrīd oficiālajai informācijai neatbilstoši, konstatē, ka „Ozolā” „*biotopu robežas (..) ir vilktas neprecīzi (..) aizsargājamiem biotopiem ir zemāka kvalitāte vai teritorija vispār neatbilst aizsargājama biotopa statusam,*” kas šobrīd jau ir precizēts tiktāl, ka minētās teritorijas ir pilnībā izņemtas ārā no aizsargājamo biotopu kartes, bet atzinuma sastādīšanas brīdī, oficiālās informācijas (tagad jau pateicoties pašai ekspertei atsauktās) spiesta, eksperte vēl izmantoja arī izvairīgāku formulējumu „*zemāka kvalitāte*”, no kura vienīgā izrietēja atbilstoši izvairīgais formulējums „*būtiski netiks ietekmēta*” tā vietā, lai kategoriskā pretrunā tobrīd oficiālajai (kaut nepatiesajai) informācijai konstatētu vienkārši „*netiks ietekmēta*”. Būtu saprotama šo nianšu nezināšana no neiesaistītas personas puses, bet nav saprotama to „nezināšana” no DAP, kura pati vistiešākajā veidā, ieskaitot DAP vēstuli parakstījušo Dabas aizsardzības departamenta direktori Gitu Strodi personīgi, piedalījās šajā procesā, konstatēja aizsargājamo biotopu nevis „zemāku kvalitāti”, bet gan, ka vispār neatbilst aizsargājama biotopa statusam, un izņēma ārā no datu bāzes „Ozols”, līdz ar to izslēdzot vienīgo apstākli, kāpēc eksperte līdz tam neuzdrīkstējās atzīt kategoriski, ka ietekmes nav, bet lietoja izvairīgo formulējumu, ka nav būtiska. Minētajā 4.13.6. nodaļā, kas jau ir īsi kopsavelkoša no 4.9. nodaļas kā pamats turpmākajā 8. daļā sniegtajam novērtējumam skaitļos, tādas nianse vairs nav atspoguļotas un ir sniegts vērtējums ar noapaļojumu līdz veselam skaitlim: „*ietekmes nav*” jeb „0”, kas konkrētajā kritēriju vērtējuma skalā ir pareizs.

6. Ziņojuma 4.10. nodaļā ietekme uz migrāciju ir izvērtēta pietiekami un atbilstoši visai pieejamajai informācijai par dzīvnieku migrāciju ĶNP. Dzīvnieku migrāciju nevar novērtēt kā biotopu esamību vienā apsekojumā, tai ir nepieciešami ilglaicīgi pētījumi – monitorings, bez tiem iespējams tikai teorētisks vērtējums, kāds Ziņojumā ir arī sniegts.

DAP atsauca uz sava 2013. gada 9. septembra (pēc mūsu rīcībā esošās vēstules kopijas – 13. septembra, pēc atsaucēm VPVB 16.12.2013. vēstulē Nr.3-01/1642 un 14.03.2014. vēstulē Nr.3-01/433 – 12.septembra) atzinuma Nr.4.9/53/2013-N-E 5. punktu. Uz to atbilde ir sniegta jau mūsu 12.09.2014. vēstules 15. punktā: „*Par dzīvnieku migrāciju viss ir ziņots Ziņojuma 4.10. nodaļā, balstoties uz pieejamajiem ilglaicīgajiem satiksmes negadījumu datiem kā vienīgajiem ilglaicīgajiem novērojumiem, jo, kaut gan Ķemeru nacionālais parks pastāv jau 17 gadu, Dabas aizsardzības pārvalde nespēj norādīt nekādu informāciju par dzīvnieku migrācijas koridoru pētījumiem un/vai monitoringu tajā: atbilstošas izpētes diemžēl netiek veiktas un dati netiek uzkrāti,*” nekādi pretargumenti šai atbildei nav sekojuši (tādu arī nevar būt, jo nav).

Par atbildi DAP 15.10.2014. vēstulē Nr.4.9/44/2014-N, gan nesniedzot nekādu izvērtējumu un nenorādot datus tāda veikšanai, sniedz rekomendāciju: „*Lai nodrošinātu (..) migrācijas ceļus savvaļas dzīvniekiem, projektā jāparedz iespējami vairāk pāreju – caurteku sīkajiem zīdītājdzīvniekiem, rāpuļiem un abiniekiem, ar maksimāli platāku šķērssgriezumu, izvietojot tās pēc iespējas uz esošajiem grāvjiem un/vai savienojot mitrājus abās ceļa pusēs.*” VPVB 17.12.2014. papildinformācijas pieprasījumā Nr.3-01/1905, par atbildi uz kuru sagatavota 2017. gada septembrī iesniegtā aktuālā redakcija, ir konkrēti divi punkti, kas jāizpilda, un tie ir izpildīti, un nekas par dzīvnieku migrāciju tajos nav, tomēr, atzīstot, ka DAP šo rekomendāciju iepriekš sniegusi un tā nekādi nav tikusi komentēta, šobrīd iesniedzamajā aktuālajā redakcijā tā ir iestrādāta jaunievietā nodaļā 7.8. ”Pasākumi traucējuma dzīvnieku migrācijai mazināšanai”.

7. Ziņojuma 9. daļā „Vides kvalitātes novērtēšanas monitorings” ir teikts: „*Patlaban nav normatīvo aktu, kas reglamentētu speciāla monitoringa nepieciešamību autoceļa rekonstrukcijas un ekspluatācijas gaitā. Tāds nevienam autoceļam arī netiek veikts. (..) Tā kā šī autoceļa A10 rekonstrukcija skar Ķemeru nacionālo parku (ĶNP), kuru skar arī jau agrāk izvērtētie autoceļa A10 un A9 posmu rekonstrukcijas projekti, ĶNP administrējošā Dabas aizsardzības pārvalde var lemt par ilgtermiņa monitoringa plāna izstrādes nepieciešamību, tostarp ar mērķi monitorēt autoceļu A9 un A10 radītās ietekmes pirms rekonstrukcijas, tās gaitā un pēc, bet pēc būtības šāda plāna vajadzību vai nevajadzību neietekmē tas, vai Ķemeru nacionālajā parkā atrodas autoceļi A9 un A10 savā pašreizējā veidolā, vai pēc rekonstrukcijas. (..) ĶNP skar divi valsts galvenie autoceļi, abiem ir plānota rekonstrukcija un abiem līdz šai rekonstrukcijai ir vēl jāpaiet gadiem, kas ļauj uzkrāt ilgtermiņa novērojumu datus jau par esošo situāciju, kas ir būtiski izdevīgs apstāklis tālākajam izmaiņu monitoringam pēc rekonstrukcijas, ja DAP uzskata šādu izmaiņu apstiprināšanos par iespējamu. Līdz ar to var rekomendēt DAP veikt šādu monitoringu, kurā, atšķirībā no laikā limitēta ietekmes uz vidi novērtējuma, iespējams gūt ilgtermiņa datus un vajadzības gadījumā paplašināt un precizēt šajā un citos minētajos IVN ieteiktos inženiertehniskos un organizatoriskos pasākumus iespējamo ietekmju novērsšanai.*” DAP 16.12.2013. atzinumā Nr.4.9/71/2013-N-E teikts: „*Ziņojuma 9.nodaļā nav nekas pateikts par autoceļa rekonstrukcijas ietekmes uz vides kvalitāti monitoringa veikšanas vietām, metodēm, parametriem un regularitāti, bet ieteikts Ķemeru nacionālā parka administrācijai uzsākt monitoringu autoceļu A10 un A9 ietekmes novērtēšanai. (..) Ja autoceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vides kvalitāti novērtēšanai ir nepieciešams specifisks monitorings, tad to vislabāk var zināt Ziņojuma izstrādātāji, iekļaujot monitoringa metodiku Ziņojumā.*” Kā skaidri izriet no šīs diskusijas, Ziņojuma izstrādātāji skaidri zina, ka autoceļiem nekādi vides monitoringi

veikti netiek, autoceļu apsaimniekotājs (LVC) ar to nekad nenodarbosies (tas nevar būt tā kompetencē), un šādu monitoringu var veikt DAP (kuras kompetencē tas pat ļoti var būt), ja uzskata par vajadzīgu un zina, kā. Savukārt DAP, rindkopu uzsākot ar nepārprotamu mājienu, ka esot vajadzīgs kāds acīmredzot vienai DAP zināms monitorings (kas pilnībā saskan ar Ziņojumā pausto, ka tikai DAP to var zināt), rindkopas turpinājumā apgalvo, ka „ja autoceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vides kvalitāti novērtēšanai ir nepieciešams specifisks monitorings, tad to vislabāk var zināt Ziņojuma izstrādātāji”, kaut gan Ziņojuma izstrādātāji jau skaidri pateikuši, ka nav nepieciešams, neko tādu nezina un zināt var tikai DAP.

No šā DAP atzinuma izrietošos pienākumus IVN veicējiem VPVB uzdod 14.03.2014. vēstulē Nr.3-01/433, atsaucoties uz to, bet citā sakarā, par šo monitoringu neko neminot. Neraugoties uz to, savā 12.09.2014. vēstulē mēs atbildam arī uz DAP jautājumiem par monitoringu, citējam. 3. punktā: „Sakarā ar šogad veikto jau aplūkoto elektrolīnijas izciršanu ir radies dabisks modelis, kuram nekavējoties uzsākot monitoringu iespējams līdz autoceļa rekonstrukcijas realizācijas uzsākšanai iegūt oriģinālus zinātniskus datus tieši konkrētajos apstākļos par to, kā gadu gaitā šī izmaiņa dabā ietekmējusi biotopu robežu otrpus elektrolīnijai. Šā IVN ietvaros šādu daudzgadīgu monitoringu nav iespējams veikt, bet būtu ieteicams Dabas aizsardzības pārvaldei tieši šobrīd to uzsākt.” 12. punktā: „To, vai ceļa klātnes paplašināšanai nevarētu būt kāda lokāla ietekme uz kāda aizsargājama biotopa robežu dažu metru platumā šobrīd ierosinātais nevar vērtēt nevis tā iemesla pēc, ka tam nav pietiekami sīki izstrādāti risinājumi, bet tā iemesla pēc, ka DAP atbilstoši sertificēta eksperte pamatoti uzskata šādu vērtējumu par nepamatotu bez konkrētiem zinātniskiem datiem par analogisku situāciju dabā, turklāt konkrēti norāda, kur pati DAP Ķemeru nacionālajā parkā šobrīd ir radījusi pilnīgi analogisku situāciju, tādējādi netieši apliecinot, ka šāda darbība ĶNP nekaitē, bet tieši – radot priekšnosacījumus monitoringam konkrētu rezultātu ieguvei ilgtermiņā.” 14. punktā: „pēc tik ilga laika, kad paredzēts uzsākt vērtējamo darbību, patiešām iespējams (..) arī pielietot tādus ilglaicīga monitoringa, kuru ir iespējams uzsākt tieši šobrīd, rezultātus, kādu pagaidām vēl nav un nevar būt.” Lieki piebilst, ka DAP nav arī nekādi reaģējusi uz šiem ieteikumiem papildus jau Ziņojumā ieteiktajam, ka „līdz šai rekonstrukcijai ir vēl jāpaiet gadiem, kas ļauj uzkrāt ilgtermiņa novērojumu datus jau par esošo situāciju, kas ir būtiski izdevīgs apstāklis tālākajam izmaiņu monitoringam”: nekāda autoceļa (tostarp ne dzīvnieku migrācijas, ne ietekmes uz biotopiem pēc izciršanas ap autoceļu u.c.) monitoringa joprojām nav, kaut gan jau četrus gadus kopš šīs diskusijas varēja būt.

Par atbildi seko DAP 15.10.2014. vēstule Nr.4.9/44/2014-N, kurā šis jautājums vairs netiek cilāts, tas ir atrisināts. Tagad DAP atkal pie tā atgriežas...

Lai neturpinātu bezgalīgi šķetināt šo kalambūru, kuram atrisinājuma nav, kā arī nav pat mēģinājuma tādu rast vai norādīt no DAP puses, vienīgais risinājums šiem DAP mēģinājumiem ievest IVN bezgalīgi neatrisināmā ciklā ir tas pats tiesiskais: 2017. gada septembrī iesniegtā aktuālā redakcija ir sagatavota par atbildi uz VPVB 17.12.2014. papildinformācijas pieprasījumu Nr.3-01/1905, kurā, tostarp arī uz visu iepriekš aplūkoto jautājumu un atbilžu pamata, ir konkrēti divi punkti, kas jāizpilda, un tie ir izpildīti, un nevienā procesā, ne kriminālā, ne civilā, ne (kā šajā gadījumā) administratīvā, tiesiskā prakse neparedz atgriezties pie jau iztīrātiem jautājumiem, pēc visu iepriekšējo procedūru apkopojošā aktuālā dokumentā uzdotu uzdevumu izpildes

„atceroties” vēl kādus senākus un bezgalīgi turpinot procesu, liedzot pašātvību, ka vispār ir iespējams apmierināt aktuālā dokumentā izvirzītas prasības, jo to izpildes gadījumā izvirzīs atkal kādas citas – vecas vai jaunas.

Tāpat arī DAP atkal atsauca uz sen iztīrāto 16.12.2013. atzinumu Nr.4.9/71/2013-N-E, prasot šā IVN vērtētā posma summārās ietekmes ar iepriekšējo posmu līdz Ķemeru pagriezienam invertējumu, kas nevienā vēlākā ne VPVB, ne DAP vēstulē par kārtējo Ziņojuma aktuālo redakciju nav prasīts. Tas arī neizriet no IVN programmas, kurā nekas tāds nav prasīts. Ietekmju mehānisko summu var viegli iegūt, summējot ietekmes šajā IVN par 46,7 km garu A10 posmu no Ķemeru pagrieziena, kurš 6,75 km garumā šķērso ĶNP, ar ietekmēm iepriekšējā IVN par 25,1 km garu A10 posmu līdz Ķemeru pagriezienam, kurš 5,5 km garumā šķērso ĶNP. Nekādas invertējamās ietekmes, kas atšķiras no mehāniskās summas, IVN veidotāji identificēt nejauda, tomēr tieši šobrīd tikai un vienīgi pašas DAP varā ir uzsākt darbu šādu iespējamu ietekmju konstatēšanai, atgriežoties pie jau apspriestā monitoringa. Proti, autoceļš A10 pastāv jau desmitiem gadu pirms ĶNP dibināšanas un jau 20 gadus kopš ĶNP dibināšanas, un visu laiku tam ir summārās ietekmes uz ĶNP teritoriju, kuras netiek monitorētas. Par autoceļa A10 rekonstrukciju ir droši zināms, ka 1) tā vēl nav uzsākta un līdz tās uzsākšanai vēl paies gadi, un 2) vispirms tiks (ja vispār tiks) rekonstruēts posms līdz Ķemeru pagriezienam, un pēc tam līdz rekonstrukcijai aiz Ķemeru pagrieziena vēl paies gadi. Tātad, uzsākot DAP par vajadzīgu uzskatītu monitoringu (piem., par dzīvnieku migrāciju) šobrīd, varētu vispirms uzkrāt ilggadīgus datus esošajā situācijā, un turpinājumā, kamēr ir rekonstruēts tikai viens posms, iegūt datus gan par tiešām izmaiņām rekonstruētajā posmā, gan arī par to radītām netiešām summāri invertējamām izmaiņām vēl nerekonstruētajā posmā, ja tādas izrādās konstatējamās. Līdz ar to tieši šajā IVN vērtētajā posmā vēl ir visplašākās iespējas iegūt patiešām zinātnisku, uz datiem balstītu novērtējumu gadu gaitā vēl pirms rekonstrukcijas, nevis mēģināt kaut ko teoretizēt pašreizējā monitoringa trūkumā, lai pēc tam turpinātu nelikties ne zinīs un reālās rekonstrukcijas brīdī atkal nonākt situācijā, kad zināms nav pilnīgi nekas, pat šis IVN sen jau aizmirsies.

VPVB 09.11.2017. e-pasts

1. Ziņojuma 52. lpp. (pirms pēdējiem labojumiem – 51. lpp.) norādīts, ka ir identificētas visas vietas, kurās satiksmes pieauguma rezultātā uz iespējamo projekta īstenošanas laiku paredzami trokšņa robežlielumu pārsniegumi neatkarīgi no tā, vai ceļš ir rekonstruēts vai ne. Modelēšana tehniski ir veikta ar 2. alternatīvas parametriem, bet tam nav nozīmes attiecībā uz visām vietām, kurās trokšņa situācija modelēšanas precizitātes (kā arī faktiskās trokšņa izplatīšanās) skatījumā neatšķiras ne no alternatīvas, ne rekonstrukcijas vispār. Visas atsevišķās vietas, kurās tieši 2. alternatīva (brauktuves paplašināšana) vēl lokāli palielina troksni pret objektiem tieši pie brauktuves malas, ir uzskaitītas iepriekš tajā pašā 4.2. nodaļā, šajā nodaļā nekas nav mainīts.

2. Ievades dati (MsExcel faili) Birojā elektroniskā veidā tika iesniegti, publicēšanu mājas lapā neuzskatām par vajadzīgu, jo tie ir nevis informācija plašai publikai valsts valodā, bet programmas izdotie oriģinālie tehniskie dati ekspertiem ne valsts valodā. Iesniedzam šos ievades datus pilnā apmērā, arī izmantotos brauktuvju platumus.

3. Ievades datu failu darba lapās nevis šķietami, bet patiešām identiskie ar Ziņojuma 13. tabulu attēli nesniedz informāciju ne par Pūres apvedceļa, ne kāda cita ceļa raksturlielumiem, tie ir tīri ilustratīvi: parāda pašreizējo situāciju dabā konkrētajā vietā, kur piedāvāts prettrokšņa ekrāns. Vietās, kur jau atrodas rekonstrukcijai paredzētais ceļš, tie parāda esošo ceļu. Plānotā Pūres apvedceļa konkrētajā vietā tie parāda šo vietu pašreizējā situācijā: tur nekāda ceļa nav.

Rekonstrukcijas variantā, kas paredz apvedceļa izbūvi, transporta plūsma, kas saglabāsies uz/caur Pūri, nav ņemta vērā, balstoties uz sekojošiem apsvērumiem. Satiksmes plūsmas samazinājums caur Pūri šajā variantā ir līdz četrām reizēm (kas atbilst trokšņa samazinājumam par ~6 dB), atļautais ātrums – 50 km/h (samazinājums vēl par 6 dB salīdzinājumā ar 90 km/h). Attiecīgi pa Pūres apvedceļu satiksmes plūsma ir līdz trīskārt lielāka un ar atļauto ātrumu 90 km/h, kas rada par 12 dBA lielāku troksni nekā atlikusī plūsma caur Pūri. Pie šiem nosacījumiem, ņemot vērā attālumus starp ceļiem un līdz apvedceļa troksnim pakļautajiem mājokļiem, projekta īstenošanas gadījumā ar Pūres apvedceļu tiek apskatīti tikai apvedceļa troksnim pakļautie mājokļi. Mājokļi gar veco ceļu caur Pūri netiek pakļauti jaunā apvedceļa trokšņa iespaidam, savukārt vecā ceļa trokšņa iespaids šajās alternatīvās projektā neietilpst, jo šis ceļa posms projektā vispār neietilpst, savukārt projekta īstenošanas netiešais iespaids uz troksni Pūrē ārpus projekta pats par sevi ir būtiski labvēlīgs, samazinot plūsmu caur Pūri un attiecīgi troksni salīdzinājumā ar esošo situāciju.

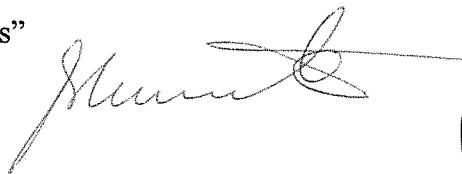
Ir veikts arī tehnisks uzlabojums IV pielikuma kartēs, aizstājot iepriekšējo gaišzilo prettrokšņa ekrānu krāsu ar spilgti violetu, kas uzlabo to uzskatāmību.

Pielikumā:

- IVN sējumi, 3 gab., 1 tīrteksts un 2 ar iezīmētām izmaiņām, no kuriem viens bez pielikumiem,
- lappušu izdrukas ar iezīmētām izmaiņām, 15 lapas,
- CD.

Ar cieņu

SIA "Enviroprojekts"
Pēteris Blumats
valdes loceklis



V.Felsbergs
29277744