



Vides pārraudzības valsts birojs

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

Rīgā

Atzinums Nr.9

**par ģipšakmens ieguves un nederīgo iežu atbērtņu izvietošanas atradnē „Saulkalne”
Salaspils novadā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu**

Derīgs līdz 2019.gada 11.jūlijam

Paredzētās darbības ierosinātājs:

SIA „Knauf”, reģistrācijas Nr. 40003219730, adrese: Daugavas iela 4, Saurieši, Stopiņu novads, LV – 2118, tālr. 67032999 (turpmāk arī Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, reģistrācijas Nr. 40003374818, adrese: Skolas iela 10 – 8, Rīga, LV – 1010, tālr. 67242411 (turpmāk Izstrādātāja).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums ģipšakmens ieguvei un nederīgo iežu atbērtņu izvietošanai atradnē „Saulkalne” Salaspils novadā (turpmāk Ziņojums) tika iesniegts Birojā 2016.gada 1.aprīlī. Aktualizēta Ziņojuma versija Birojā tika iesniegta 2016.gada 15.jūnijā.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk Novērtējuma likums) 20.panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šī likuma 20.panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Derīgā izrakteņa – ģipšakmens ieguve un nederīgo iežu atbērtņu izvietošana atradnē „Saulkalne” Salaspils novadā (turpmāk Paredzētā darbība).

Piezīme: Nederīgo iežu atbērtnes plānots izvietot arī ārpus derīgo izrakteņu atradnes „Saulkalne” – tai Z daļā piegulošā teritorijā.

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

Paredzētā darbība plānota Salaspils novadā, nekustamajos īpašumos ar kadastra numuriem 8031 011 0138, 8031 011 0001, 8031 011 0014, 8031 007 0060, 8031 007 0371, 8031 011 0140, 8031 011 0137, 8031 011 0023, 8031 011 0020, 8031 011 0009 un 8031 011 0012.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un ietekmes uz vidi novērtējumu:

- 3.1.1. Derīgo izrakteņu atradne „*Saulkalne*” (turpmāk Atradne) atrodas Salaspils novada teritorijā. Atbilstoši Valsts vides dienesta (turpmāk VVD) 2014.gada 3.septembrī izsniegtajai Atradnes pasei tās kopējā platība ir 104,558ha. Derīgo izrakteņu krājumus veido gan A kategorijas, gan N kategorijas ģipsakmens, to kopējais apjoms aprēķināts - 6120460m³.
- 3.1.2. Novērtējuma likuma 1.pielikuma 25.punkts nosaka, ka ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk IVN) nepieciešams darbībām, kas ietver derīgo izrakteņu ieguvei 25ha vai lielākā platībā. Sākotnēji IVN tika piemērots derīgo izrakteņu ieguvei Atradnē ~58ha platībā un nederīgo iežu atbērtnu izvietojumam ~8,4ha platībā (Biroja 2015.gada 5.februāra lēmums Nr.30 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”). Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izdeva 2015.gada 17.aprīlī (derīguma termiņš – 2020.gada 17.aprīlis). 2015.gada 14.oktobrī, pamatojoties uz Ierosinātājas sniegto informāciju par izmaiņām plānotajā derīgo izrakteņu ieguves platībā, ar Biroja lēmumu Nr.3-01/1763 veikti Programmas grozījumi. Rezultātā IVN veikts un Ziņojums sagatavots derīgo izrakteņu ieguvei Atradnes daļā, kas atrodas uz A no autoceļa A4 ~74,8ha platībā (turpmāk Darbības vieta). Būvmateriālu ražošanai nederīgo iežu atbērtnes paredzēts izvietot gan Atradnes teritorijā, gan ārpus tās (Atradnei Z daļā piegulošās platībās) kopumā ~8,4ha lielā teritorijā.
- 3.1.3. Ierosinātāja Paredzēto darbību plāno veikta kā nekustamo īpašumu īpašniece vai nomniece. Saskaņā ar lietas materiāliem Darbības vietas teritoriju veido 11 nekustamie īpašumi/to daļas, kas pieder Ierosinātājai, privātpersonām, neliela daļa A/S „*Latvijas Gāze*”, kā arī viens no nekustamajiem īpašumiem ir valsts rezerves zeme. Ziņojumā norādīts, ka visi zemes īpašnieki ir rakstiski snieguši piekrišanu IVN procedūras veikšanai viņiem piederošajos zemesgabalos.
- 3.1.4. Plānotais Atradnes izstrādes dziļums Ziņojumā norādīts no ~10 – 20m, un ieguvei plānots veikt virzienā no Z uz D pa ieguves blokiem atbilstoši ģipsakmens slāņkopas ieguluma konfigurācijai. Īsumā:
- 3.1.4.1. Ģipsakmens ieguvei paredzēts izmantot atklāto metodi, veidojot karjeru, un derīgo materiālu izstrādāt pakāpeniski.
- 3.1.4.2. Derīgo izrakteņu ieguve Atradnē plānota ar ūdens līmeņa pazemināšanu, veicot tā atsūkņēšanu un novadīšanu.
- 3.1.4.3. Paredzēta derīgās slāņkopas atsegšana, derīgā materiāla irdināšana, iegūtā materiāla izvešana, kā arī nederīgā materiāla pārvietošana uz atbērtnēm.
- 3.1.4.4. Derīgā izrakteņa irdināšanai pamatā tiek izskatītas divas ieguves metožu alternatīvas – irdināšana ar spridzināšanas metodi vai mehāniska irdināšana, izmantojot hidraulisko āmuru.
- 3.1.4.5. Pēc izstrādes iegūto ģipsakmeni plānots transportēt uz SIA „*Knauf*” ražotni Stopiņu novadā. Ziņojumā norādīts, ka ģipsakmens, kas pieejams Atradnē, var būt izmantojams daudzveidīgu ģipša būvmateriālu ražošanai, tajā skaitā ģipskartona, kā arī sauso ģipša būvmaisījumu ražošanai.
- 3.1.5. Atradnes R daļu šķērso valsts nozīmes autoceļš A4 „*Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne)*”, bet gar D robežu Atradnes teritoriju šķērso pašvaldības autoceļš C9 „*Apvedceļš – stacija „Saulkalne”*” ar pieslēgumu A4. Savukārt Atradnes teritoriju uz D no Autoceļa A4 šķērso plānotās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas „*Rail Baltica*” (turpmāk Rail Baltica) trase un perspektīvā tur paredzēta arī ar Rail Baltica projektu saistītā Salaspils multimodālā kravu termināla

izbūve. Atradni un plānoto Rail Baltica izbūves vietu šķērso arī AS „Latvijas Gāze” gāzes vads „Rīga – Paņeveža” ar atzaru „Rīga – Daugavpils” ZA virzienā.

3.1.6. Rail Baltica kontekstā atzīmējams, ka Baltijas valstīs ir plānots izbūvēt jaunu Eiropas standarta sliežu platuma (1435mm platums) elektrificētu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līniju kombinētai pasažieru un kravas vilcienu satiksmei. Rail Baltica kopējais garums plānots ~730km, no kuriem ~260 km plānoti Latvijas teritorijā. Paredzētās darbības un Rail Baltica saistībā ir sekojoši būtiski apstākļi:

3.1.6.1. Plānotā Rail Baltica būvniecība ir ietekmējusi Ierosinātājas plānus ģipšakmens ieguvei. Uz ZR no Atradnes ~1,1km attālumā atrodas cita ģipšakmens atradne „Salaspils”, kurā Ierosinātāja jau veic derīgo izrakteņu ieguvī. Lai nodrošinātu ģipšakmens produkciju atbilstoši tirgus pieprasījumam, bija paredzēts līdzšinējo ģipšakmens ieguves teritoriju paplašināt par ~83ha. Tādēļ laika posmā no 2013.-2015.gadam šādai iecerei tika veikts IVN. 2015.gada 7.oktobrī Birojs par šīs ieceres ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu izdeva atzinumu Nr.7 (turpmāk Atzinums Nr.7) (atzinums pieejams Biroja tīmekļa vietnē: <http://www.vpvp.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=1707>).

3.1.6.2. Paralēli, pamatojoties uz Rail Baltica trases iespējama izvietojuma Latvijas teritorijā priekšizpēti, 2014.gada nogalē tika uzsākts arī Rail Baltica un tā dažādu alternatīvu IVN. Tā kā Rail Baltica posmā, kas attiecīgajā teritorijā šķērsotu Salaspils novadu (Rail Baltica A4 posms), piemērotas izvietojuma alternatīvas netika identificētas, - ietekmju novērtējumam šajā sektorā tika virzīta tikai viena A4 trase, kas šķērsotu arī Atradni.

3.1.6.3. Ģipšakmens ir ūdenī šķīstošs iezis, kas pakļauts karsta procesiem, un Rail Baltica būvniecība ir iespējama tikai aizstājot ģipšakmeni ar citu grunti, kam piemīt pietiekama nestspēja. Attiecīgi secināts, ka ir nepieciešama derīgā materiāla izņemšana zem Rail Baltica trases un drošā ietekmes zonā. Tā kā ģipšakmens nav bieži sastopamais derīgais izraktenis un Rail Baltica nodalījuma joslā ir A kategorijas ģipšakmens krājumi, tika secināts, ka ne tikai no ekonomiskā, bet arī no ilgtspējīgas dabas resursu izmantošanas viedokļa ģipšakmeni lietderīgāk un pamatotāk ir izstrādāt kā derīgo izrakteni.

3.1.6.4. No lietas materiāliem izriet, ka, konceptuāli vienojoties ar Rail Baltica projekta realizētājiem, ir plānota ģipšakmens ieguves IVN pabeigšana un derīgā materiāla izņemšana Rail Baltica trases koridorā līdz Rail Baltica būvniecības darbu uzsākšanai (kas šajā posmā plānota pēc 2020.gada). Ņemot vērā minēto, - lai gan nesen ir noslēdzies IVN ģipšakmens ieguves platību paplašināšanai atradnē „Salaspils”, 2015.gadā ir uzsākts IVN ģipšakmens ieguvei arī otrā Atradnē.

3.1.6.5. Rail Baltica projekta un Paredzētās darbības savstarpējās realizācijas iespējamībai būtisks nosacījums ir Atradni šķērsojošā AS „Latvijas Gāze” gāzes vada „Rīga – Paņeveža” pārbūve vai iznešana no Rail Baltica dzelzceļa koridora zonas un derīgo izrakteņu ieguves vietas. Konkrētus attiecīgā gāzes vada posma un ar to saistītās infrastruktūras pārcelšanas risinājumus paredzēts nodrošināt Rail Baltica projekta ietvaros (konceptuālais risinājums paredz gāzes vadu pārnest otrpus autoceļam A4).

3.1.6.6. Par Rail Baltica ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu Birojs atzinumu Nr.5 izdeva 2016.gada 3.maijā (pieejams Biroja tīmekļa vietnē <http://www.vpvp.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=2426>).

3.1.7. Pie nosacījuma, ka maģistrālais gāzesvads no teritorijas tiks pārvietots, Ierosinātāja līdz Rail Baltica būvniecības sākumam ir iecerējusi izstrādāt Atradnes daļu, kas atrodas pie

autoceļa A4 – zem plānotās dzelzceļa trases. Ņemot vērā Rail Baltica būvniecības plānus un saspringtos termiņus, - derīgo izrakstu ieguvī zem plānotās dzelzceļa trases paredzēts veikt intensīvāk - ar apjomu līdz 600000t/gadā (3 – 4 gadu laikā). Pēc tam ieguves darbus Atradnē paredzēts turpināt citās Atradnes daļās ar ieguves apjomu līdz 300000t/gadā (šāda ieguves intensitāte salīdzināma ar Ierosinātājas līdzšinējo un iepriekš plānoto ieguves apjomu gada griezumā otrā atradnē „Salaspils”). Indikatīvi aprēķinātais šīs atlikušās daļas izstrādes laiks – 13 gadi.

- 3.1.8. Pamatā Ierosinātāja izskata vienu derīgā materiāla transportēšanas risinājumu – pa pašvaldības autoceļu C9, kas D robežojas ar plānoto ieguves vietu un pieslēdzas autoceļam A4. Šādā risinājumā Ierosinātāja plāno ierīkot Atradnes iekšējo ceļu savienojumu ar autoceļu C9 un asfaltēt ~100 m garo tā posmu līdz pieslēgumam autoceļam A4. Tomēr no Rail Baltica IVN dokumentācijas izriet, ka autoceļa C9 pieslēgumu autoceļam A4 ir paredzēts slēgt. Šādā gadījumā pēc Rail Baltica izbūves Ierosinātājai būtu jāizmanto cits autoceļš, piemēram, C8 „Apvedceļi – Bajāri – d/s Laksīgala”, kas virzās gar Atradnes Z un pieslēdzas autoceļam A4, vai, sadarbībā ar Rail Baltica projekta ierosinātāju (Satiksmes ministriju), jāparedz cits alternatīvs izvešanas maršruts.

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Atradne atrodas Salaspils novada DA daļā, lauku teritorijā pie autoceļa A4.

- 3.2.2. Saistībā ar attālumiem līdz tuvākajiem objektiem secināms:

- 3.2.2.1. Uz R no Darbības vietas, otrpus autoceļam A4 ir Salaspils pilsēta, kur tuvākās apdzīvotās vietas Salaspils pilsētas teritorijā atrodas ~ 250m attālumā (tuvākā viensēta „Salaspils Rogas”). Savukārt uz Z no Atradnes ir ciems Bajāri, kur tuvākā ciema apbūve izvietota ~300m attālumā no Darbības vietas. Ārpus pilsētas un ciemu teritorijām Atradnes tuvumā atrodas vairākas atsevišķas viensētas, tajā skaitā „Valles”, „Kalnastepiņi”, „Saurieši”, „Rožlejas”, kas izvietotas gar Darbības vietas D robežu un atrastos attiecīgi ~35m, ~50m, ~100m, ~170m attālumā no Darbības vietas ārējās robežas. Citas tuvākās viensētas, piemēram, „Baloži” atrodas ~300m un lielākā attālumā.
- 3.2.2.2. No lietas materiāliem secināms, ka autoceļa C9 izmantošanas gadījumā, pieslēgums no Atradnes iekšējiem ceļiem tiktu veidots tikai ~100m attālumā no savienojuma ar autoceļu A4; šādā gadījumā derīgā materiāla transportēšana netiktu veikta pa pašvaldības autoceļa C9 posmu gar dzīvojamām mājām „Valles”, „Kalnastepiņi”, „Saurieši” un „Rožlejas”. Savukārt gadījumā, ja būtu jāplāno alternatīvi transporta maršruti, piemēram, pa C8 „Apvedceļi – Bajāri – d/s Laksīgala”, - transportēšanas maršruts virzītos gar Bajāru ciema apbūvi (tuvākās dzīvojamās mājas ir Papardes ielā 1, Zemeņu ielā 3).
- 3.2.2.3. No Ziņojuma izriet, ka Darbības vietas Z daļa ieskauj teritoriju, kurā saimniecisko darbību veic zemnieku saimniecība „Ezerkauliņi” (KS „Baltijas dārzeni”). Atradnes teritorijas D daļā, netālu no viensētas „Valles”, nekustamajā īpašumā „Lielās lapas” (kadastra numurs 8031 011 0023) ir izveidota privāta tūrisma infrastruktūra – atpūtas un peintbola spēles laukums.
- 3.2.2.4. Uz R no Darbības vietas otrpus autoceļam A4 Salaspils pilsētā (~1,3km no tuvākās plānotās ieguves vietas Atradnē) atrodas kādreizējā Salaspils kodolreaktora teritorija. Saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 7.decembra rīkojuma Nr.574 “Grozījumi Valsts civilās aizsardzības plānā” 5.pielikumu un Ministru kabineta 2007.gada 18.septembra noteikumu Nr.626 “Noteikumi par

paaugstinātas bīstamības objektu noteikšanas kritērijiem un šo objektu īpašnieku (valdītāju, apsaimniekotāju) pasākumiem riska nodrošināšanai" 5.punktu Salaspils kodolreaktors ir gan valsts nozīmes jonizējošā starojuma objekts, gan paaugstinātas bīstamības objekts.

- 3.2.2.5. Saskaņā ar Salaspils novada teritorijas plānojumu 2013. – 2025.gadam (turpmāk Teritorijas plānojums) Atradne atrodas zonējumos: *Rūpnieciskās apbūves teritorija* (~34,9 ha), *Lauksaimniecības teritorijas* (~16,0 ha), *Turpmākās plānošanas teritorijas autoceļu un dzelzceļa attīstībai* (~18,9 ha), *Mežu teritorijas* (~8,2 ha), *Tehniskās apbūves teritorijas* (~3,6 ha) un *Dabas un apstādījumu teritorijas* (~1,7 ha). Darbības vieta robežojas galvenokārt ar rūpnieciskās apbūves, mežu un lauksaimniecības teritorijām. Darbības vieta Teritorijas plānojumā atzīmēta kā teritorija, kurā atļauta derīgo izrakteņu ieguve.
- 3.2.3. Darbības vietu šķērso vai tai piekļaujas vairāki infrastruktūras un inženiertehniskie objekti, kuriem Darbības vietā noteiktas ekspluatācijas aizsargjoslas:
- 3.2.3.1. valsts nozīmes autoceļš A4 Darbības vietas R malā;
- 3.2.3.2. vietējas nozīmes pašvaldības autoceļš C9 Atradnes D malā;
- 3.2.3.3. maģistrālais gāzesvads „Rīga – Paņeveža”, kas šķērso Atradni Z – D virzienā ar atzaru „Rīga – Daugavpils” ZA virzienā, un ar gāzes vadu saistītā infrastruktūra;
- 3.2.3.4. gaisvadu elektrolīnija ar nominālo spriegumu 20kV, kas Z – D virzienā šķērso Atradnes centrālo daļu;
- 3.2.3.5. gaisvadu elektrolīnija ar nominālo spriegumu 330kV, kas šķērso Atradnes DA daļu.
- 3.2.4. Atbilstoši sugu un biotopu ekspertu novērtētajam Darbības vietā dominē dažādās pakāpēs antropogēni izmainīti biotopi – nosusināti meži, izcirtumi, aramzemes, atmatas, grāvji, gāzesvada un elektrolīniju stigas. Ne plānotā derīgo izrakteņu karjera, ne nederīgo iežu atbērtnu teritorijā nav konstatēti īpaši aizsargājami biotopi un īpaši aizsargājamās augu, sūnu vai putnu sugas; īpaši aizsargājamās putnu sugas nav novērotas arī Darbības vietas tuvākajā apkaimē.
- 3.2.5. Atradnei tuvākā aizsargājamā teritorija ir cilvēku veidots dabas piemineklis: dendroloģiskais stādījums „*Latvijas Nacionālais botāniskais dārzs*”, kas atrodas ~2km attālumā no Darbības vietas. Tuvākā Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija (*Natura 2000*) – dabas parks „*Ogres zilie kalni*” atrodas vairāk kā 6,5km attālumā no Darbības vietas. Tuvākie mikroliegumi, kas izveidoti īpaši aizsargājamās putna sugas aizsardzības nodrošināšanai, atrodas vairāk kā 7km attālumā no Atradnes teritorijas.
- 3.2.6. Darbības Vieta atrodas Viduslatvijas zemienes Ropažu līdzenuma D daļā. Ropažu līdzenumā pamatiežu virsmas reljefs ir līdzens un Salaspils apkārtnē tas atrodas ~5 – 8m vjl.
- 3.2.7. Attiecībā uz Atradnes ģeoloģisko uzbūvi Ziņojumā konstatēts sekojošais:
- 3.2.7.1. Kvartāra nogulumus Darbības vietā un tuvējā apkārtnē veido Vislas leduslaikmeta sarkanbrūns morēnas smilšmāls un mālsmilts ar granti, oļiem un laukakmeņiem, kā arī leduslaikmeta beigu posma glaciolimniskas ģenēzes smiltis. Maksimālais kvartāra nogulumu biezums sasniedz 8,4m.
- 3.2.7.2. Zem kvartāra nogulumu segas pamatiežus veido augšdevona Daugavas, Salaspils un Pļaviņu svītas nogulumi. Atradnes derīgais materiāls ģipšakmens ir saistīts ar Salaspils svītas iežiem.

- 3.2.7.3. Salaspils svīta iegul ~2,1 – 8,4m dziļumā no zemes virsmas un pēc nogulumu sastāva to iedala trīs daļās. Augšējā un apakšējā daļa, kuru biezums attiecīgi variē no 0 – 17,7m un 2,4 – 11,9m, sastāv no karbonātiska māla un dolomītmerģeļa ar pakārtotiem mālaina dolomīta starpslāņiem un samērā retiēm ģipša ieslēgumiem. Vidējās daļas nogulumu biezums Atradnes teritorijā mainās no 7,8 – 17,7m, tās uzbūve raksturota kā sarežģīta un mainīga, un vidējā daļa sastāv no ģipšakmens, dolomīta, dolomītmerģeļa un māla slāņiem. Salaspils svītas vidējā daļa veido Atradnes derīgo slāņkopu.
- 3.2.7.4. Ģipsi saturošajā slāņkopā tiek izdalīti 52 slāņi, no kuriem teorētiski izmantojami ir 18 kārtainā ģipšakmens un 15 šķiedru ģipšakmens slāņi. No tiem produktīvie ģipša slāņi un slāņkopas, kuru rūpnieciska ieguve ir mērķtiecīga, kopskaitā ir 13. Atradnes ģipšaino slāņu biezums mainās no dažiem centimetriem līdz vairākiem metriem. Ģipšakmens slāņus atdala māla, dolomīta, ģipšaina dolomīta merģeļa starpslāņi vai slāņi, kuros ģipšakmens saturs mazinās, kas netiek pieskaitīti pie derīgajiem izrakteņiem. Slāņu biezums starp derīgajiem izrakteņiem variē no 1,7 – 10,6m;
- 3.2.7.5. Atradnes ģeoloģiskās izpētes laikā tās robežās karsta procesu izpausmes nav konstatētas.
- 3.2.8. Saistībā ar Darbības vietas hidroģeoloģisko raksturojumu un hidraulisko saistību starp virszemes un pazemes ūdeņiem Ziņojumā norādīts:
- 3.2.8.1. Darbības vietā aktīvās ūdens apmaiņas zonas griezumā izdalāmi vairāki hidroģeoloģiskie slāņi – kvartāra nogulumu ūdens horizontu un sprostslāņu komplekss, Daugavas ūdens horizonts, Salaspils ūdens horizonts ar sprostslāņiem, Pļaviņu ūdens horizonts ar sprostslāņiem un Arukilas – Amatas ūdens horizontu komplekss ar sprostslāņiem.
- 3.2.8.2. Atradnē gruntsūdeņu līmeņu dziļums kvartāra nogulumos un tā sezonālās svārstības nav pētītas. Daži gruntsūdeņu līmeņu dati Atradnes apkārtnē iegūti, apsekojot viensētu grodu akas un spices, kā rezultātā konstatēts, ka atkarībā no reljefa īpatnībām un attāluma no grāvjiem gruntsūdens līmeņu dziļums kvartāra nogulumos svārstās no 1,2 līdz 7m, bet gruntsūdens plūsmas virziens Ziņojumā norādīts galvenokārt uz Z. Dati, kas iegūti aptuveni 1km attālās ģipšakmens atradnes „Salaspils” monitoringa urbumos, parāda, ka seklos monitoringa urbumos gruntsūdeņu līmeņu dziļums svārstās no 0,8 – 4,8m, un sezonālo svārstību amplitūda sasniedz 1,8m, taču Ziņojumā novērtēts, ka faktiskā gruntsūdeņu līmeņu sezonālo svārstību amplitūda varētu būt lielāka.
- 3.2.8.3. Pazemes ūdens pieteci karjerā galvenokārt nosaka Salaspils ūdens horizonts ar sprostslāņiem, kas ir hidrauliski cieši saistīts ar Daugavas ūdens horizontu. Reģionālā Daugavas – Salaspils ūdens horizontu plūsma vērsta no D (Rīgas HES ūdenskrātuves teritorijas) uz Z, Mazās Juglas virzienā. Darbības vietā Daugavas un Salaspils ūdens horizontu pjezometriskais līmenis ir būtiski paaugstināts Rīgas HES ūdenskrātuves dēļ. Salaspils ūdens horizonta pjezometrisko līmeni ietekmē arī derīgo izrakteņu ieguve atradnē „Salaspils”, kas tiek veikta, atsūkņējot karjera ūdeni. Vietējie pazemes ūdeņu noplūdes apgabali, kas ietekmē pazemes ūdens līmeni (kalpojot kā vietējie pazemes ūdeņu noplūdes apgabali), ir arī Ežupīte, Urgas upe, Peringa grāvis, Kalējgrāvis. Vidējais Salaspils ūdens horizonta pjezometriskais līmenis Atradnes teritorijā 2013.gada izpētes laikā bija 19,5 – 19,6m vjl. Salaspils horizonta pjezometrisko līmeņu dabisko sezonālo svārstību amplitūda norādīta 3 – 4m, taču Ziņojumā minēts, ka faktiski tā varētu būt lielāka. Atradnes teritorijā izpētes rezultātā iegūts ūdensvadāmības koeficients ap 100m²/dnn.

- 3.2.9. Nozīmīgākais dzeramā ūdens avots Atradnes apkārtnē ir Salaspils pilsētas ūdensgūtne „*Ķesterciems*”. Darbības vieta daļēji atrodas ūdensgūtnes „*Ķesterciems*” ķīmiskajā aizsargjoslā. Visi ūdensgūtnes „*Ķesterciems*” urbumi ir ierīkoti Gaujas ūdens horizontā, kas nav hidrauliski saistīts ar sekliem ūdens horizontiem.
- 3.2.10. Atradne atrodas novadgrāvja N – 1 un Ežupītes sateces baseinā. Novadgrāvī N – 1 ietek Atradni šķērsojošais novadgrāvis N – 2. Grāvis N – 1 ietek Ežupītē 1,657km attālumā no Ežupītes ietekas Mazajā Juglā.
- 3.2.11. Saskaņā ar Ministru Kabineta 2002.gada 12.marta noteikumiem Nr.118 „*Noteikumi par virszemes un pazemes ūdens kvalitāti*” (turpmāk arī Ūdeņu kvalitātes noteikumi Nr.118) ne grāvis N – 1, ne Ežupīte nav iekļauti prioritāro zivju ūdeņu sarakstā. Savukārt Mazā Jugla atbilstoši Ūdeņu kvalitātes noteikumiem un Daugavas upju baseina apsaimniekošanas plānam 2016. – 2021.gadam pieder pie Daugavas upju baseina apgabala, un tās posms no Dobelniekiem līdz Juglas ezeram (Ikšķiles, Salaspils un Stopiņu novados) atbilst karpveidīgo zivju ūdeņiem. Mazās Juglas upē ir būtiska punktveida piesārņojuma slodze, ko sekmē notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izplūdes. Upē ir ierīkotas arī peldvietas.
- 3.2.12. Lielāko daļu Atradnes teritorijas aizņem ar segto drenāžu nosusinātas lauksaimniecībā izmantojamās zemes, savukārt aptuveni viena trešdaļa paredzamā karjera teritorijas ir mežs, kurā ir izbūvēti vairāki novadgrāvji un kontūrgrāvji. Ziņojumā novērtēts, ka daļa no Darbības vietā esošajiem grāvjiem, tajā skaitā novadgrāvis N – 1, kā arī Ežupīte ir piesērējuši, tajos ir arī vairāki bebru aizsprosti, kā rezultātā ūdens notece daļā teritorijas ir būtiski traucēta. Atradnei Z un ZA daļā piegulošās teritorijās (reljefa pazeminājumos) ir vērojama pārmitrināšanās un pārpurvošanās.
- 3.2.13. Ziņojumā novērtēts, ka Darbības vietā un tās tuvākajā apkārtnē ir sastopamas atklātas ainavas gan ar tuviem, gan vidēji tāliem skatu vērsumiem, kuros dominē tipiskas lauksaimniecības zemju un mežu ainavas. Darbības vieta ir labi pārskatāma no autoceļa A4, kas uzskatāms par nozīmīgu vietu teritorijas vizuālajai uztverei.
- 3.2.14. Darbības vietā un tās tiešā tuvumā neatrodas neviens valsts nozīmes aizsargājams kultūras piemineklis, bet pēc Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības arhīva ziņām I pasaules kara un atbrīvošanas cīņās kritušo karavīru kapsēta varētu atrasties ~1km attālumā no Atradnes ZA robežas, kur 1976.gadā iegūti arheoloģiski atradumi, bet atradumu vieta dabā līdz šim nav precīzi lokalizēta.
- 3.2.15. Attiecībā uz Darbības vietu, izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā, ka IVN veikts, pamatā pieņemot, ka derīgo izrakteņu ieguve varētu tikt veikta gandrīz visā Darbības vietas laukumā, attiecīgi paredzot risinājumus arī infrastruktūras objektu pārbūvei un pārvešanai. Tomēr, atkarībā no gala risinājumiem, precīzas ieguves laukuma teritorijas un nepieciešamās drošības zonas vai atkāpes no Darbības vietas ārējās robežas, tuvākajām dzīvojamām mājām, ceļiem u.c.objektiem attiecīgi būs nosakāmas derīgo izrakteņu ieguves projektā, vienlaikus ņemot vērā arī IVN gaitā izstrādātos risinājumus un konstatētos aprobežojumus atsevišķu ietekmes aspektu ziņā. Līdz ar to, šajā atzinumā un Ziņojumā norādītās skaitliskās vērtības ir galvenokārt indikatīvas un var tikt precizētas.

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

3.3.1. Ziņojumā vērtētās ieguves platības un tās nodrošinājuma kontekstā secināms:

- 3.3.1.1. Ierosinātāja ir paredzējusi pirms Rail Baltica būvniecības uzsākšanas izstrādāt Atradnes daļu, kas atrodas zem plānotās dzelzceļa līnijas trases. Ņemot vērā, ka zem Rail Baltica plānotās trases atrodas AS „*Latvijas Gāze*” maģistrālais gāzes vads, Rail Baltica projekta ietvaros paredzēta gāzes vada pārbūve ārpus

dzelzceļa koridora. Ierosinātāja Paredzēto darbību uzsāktu pēc gāzes vada pārcelšanas.

3.3.1.2. Tā kā ģipšakmens ieguve gāzes vada aizsargjoslā ir aprobežota, Ierosinātāja ir ieinteresēta arī maģistrālā gāzes vada atzara „Rīga – Daugavpils” pārcelšanā ārpus Atradnes teritorijas, kas nebūtu nepieciešams Rail Baltica projekta realizācijai. Ziņojumā ir vērtēta maksimāla iespējamā ieguves platība, pieņemot, ka (pusēm savstarpēji vienojoties) tiks nodrošināta arī atzara iznešana ārpus Atradnes teritorijas. Tomēr faktiskais gāzes vada/tā atzara pārcelšanas apjoms un risinājumi būs atkarīgi no visu iesaistīto pušu vienošanās un iespējām.

3.3.1.3. Izstrādājot tehnisko projektu un veicot tā saskaņošanu, ārpus Darbības vietas paredzēts pārvietot arī elektrisko tīklu gaisvadu līniju ar nominālo spriegumu 20kV.

3.3.1.4. Ziņojumā (Ziņojuma 3.1. nodaļa) tiek vērtētas iespējamās ietekmes uz vidi arī pie scenārija, ja tiktu īstenota Paredzētā darbība apjomā, kas paredzētu Atradnes DA daļu šķērsojošās 300kV gaisvadu elektrolīnijas pārvietošanu ārpus Atradnes teritorijas. Tomēr attiecībā uz 330kV elektrolīnijas pārvietošanu ārpus Atradnes teritorijas Ziņojumā izsvērts, ka šajā Paredzētās darbības plānošanas stadijā lemt par konkrētām elektrolīnijas pārvietošanas darbībām ir komplicēti. Ziņojumā norādīts, ka, realizējot Paredzēto darbību, tiks ņemtas vērā Aizsargjoslu likumā noteiktās prasības, kā arī ievēroti papildus piesardzības pasākumi gadījumā, ja elektrolīnijas tuvumā ģipšakmens ieguve tiks veikta ar spridzināšanas metodi. Norādīts, ka nepieciešamās prasības tiks ievērotas arī attiecībā uz ~50m attālumā esošo 110kV elektrolīniju.

3.3.1.5. Pārējo nozīmīgo infrastruktūras objektu (autoceļš A4 un autoceļš C9) atrašanās Atradnes teritorijā vai tiešā tās tuvumā rada apgrūtinājumus pilnvērtīgai Atradnes izstrādei, tomēr ar Paredzēto darbību nav plānots risināt šo objektu pārbūvi vai pārvietošanu.

3.3.2. Pirms derīgo izrakteņu ieguves plānots veikt sagatavošanās darbus, kas ietver:

3.3.2.1. Meža zemes atmežošānu.

3.3.2.2. Auglīgās augsnes virskārtas pakāpenisku noņemšanu ar ekskavatoru un pārvietošanu uz melnzemes krautnēm izstrādes zonas malās.

3.3.2.3. Virs derīgās ģipšakmens slāņkopas esošā nederīgā materiāla noņemšanu ar ekskavatoru un izvietošanu nederīgo iežu atbērtnē. Pirmo nederīgo iežu atbērtni paredzēts izvietot autoceļa A4 aizsargjoslā, ne tuvāk par 40m no autoceļa ass līnijas. Plānotais materiāla apjoms atbērtnē Ziņojumā norādīts ~130000m³, plānotais maksimālais atbērtnes augstums – 15m. Ierosinātāja ir saņēmusi tehniskos noteikumus no VSIA „Latvijas valsts ceļi” atbērtnes izveidei autoceļa A4 aizsargjoslā. Otru atbērtni paredzēts izvietot Darbības vietas Z daļā, nekustamajos īpašumos „Priežusils” (kadastra numurs 8031 011 0014) un „Apvedceļš” (kadastra numurs 8031 007 0060) – starp derīgo izrakteņu ieguves teritoriju un zemnieku saimniecību „Ezerkauliņi”. Abu atbērtņu aizņemtā platība Ziņojumā norādīta ~8,4ha. Papildus Ziņojumā novērtēts, ka pastāv iespēja īslaicīgai nederīgo iežu atbērtņu izvietošanai arī citās vietās, piemēram, Atradnes krājumu laukumu teritorijā, tās D daļā. Izstrādājot ģipšakmeni pietiekamā apjomā, sākotnēji izveidotās ārējās atbērtnes paredzēts pārvietot uz izstrādāto Atradnes daļu un turpmākā ieguves procesā plānots veidot tikai iekšējās atbērtnes, aizpildot izstrādātās Atradnes daļas.

- 3.3.2.4. Pazemes ūdeņu atsūkņēšanas sūkņu stacijas un ūdens atsūkņēšanas un novadīšanas sistēmas ierīkošanu.
- 3.3.2.5. Lai nodrošinātu pazemes ūdens sūkņu stacijas darbību un tehnikas novietnes laukuma darbību, ierosinātājam piederošos īpašumos paredzēts ierīkot kabeļu elektrolīniju ar nominālo spriegumu 0,4kV.
- 3.3.2.6. Atradnes iekšējo ceļu izveide un pieslēguma pašvaldības autoceļam C9 izveide. Šī transportēšanas maršruta gadījumā paredzēta ~100m garā autoceļa posma asfaltēšana līdz pieslēgumam pie autoceļa A4.
- 3.3.3. Paredzēto Darbību plānots uzsākt Atradnes daļā, kas atrodas tuvāk autoceļam A4 un zem plānotās Rail Baltica trases, pēc tam veikt izstrādi pārējā teritorijā virzienā no Z uz D/DA. Ieguves virzienā noteikti kopumā 11 indikatīvi derīgo izrakteņu ieguves bloki. Ziņojumā uzsvērts, ka tie noteikti, vadoties no pašreizējā plānošanas procesā pieejamās informācijas, tomēr, uzsākot ģipšakmens ieguvī, bloku robežas var mainīties, ņemot vērā faktiskos ģipšakmens ieguves apstākļus (ģipšakmens kvalitāti, ģipšakmens slāņa biezumu, rūpnīcas darbības jaudu).
- 3.3.4. Atradnes daļā, kuru veido A kategorijas ģipšakmens krājumi, kā arī zemes gabalos, kuros šobrīd atrodas maģistrālā gāzes vada trase (1. – 6.ieguves bloks), ieguvī plānots veikt ar apjomu līdz 600000t/gadā. Šajā teritorijā ģipšakmens ieguve ar apjomu līdz 600000t/gadā tiek plānota, lai nodrošinātu derīgā izrakteņa izņemšanu un karjera aizpildīšanu Rail Baltica trases būvniecības koridorā līdz dzelzceļa trases būvniecības uzsākšanai. Pārējā Atradnes daļā plānotais ieguves apjoms - līdz 300000t/gadā.
- 3.3.5. Paredzētās darbības nodrošināšanai netiek plānota ēku būvniecība. Karjera darbības laikā objektā paredzēts novietot pārvietojamas darba telpas (2 – 3 konteineri), biotualeti, konteineru sadzīves atkritumiem un degvielas uzpildes tvertni ar tilpumu 9800 litri. Degvielas tvertni plānots uzpildīt 3 – 5 reizes mēnesī. Ziņojumā indikatīvi tiek plānots, ka sākotnēji birojs, tehnikas novietnes laukums un pārvietojamā degvielas uzpildes tvertne tiks izvietoti autoceļa A4 un autoceļa C9 krustojuma tuvumā, A4 aizsargjoslā, laukumā ar platību ~0,3ha, taču laukuma novietojums var mainīties projektēšanas gaitā. Paredzētās darbības nodrošināšanas infrastruktūra tiks arī pārvietota ieguves virzienā, sekojot darbu grafikam, lai nodrošinātu atbilstošu loģistiku un samazinātu tehnikas pārvietošanās attālumus.
- 3.3.6. Tā kā Atradnes teritorijā visi aprēķinātie ģipšakmens krājumi atrodas zem pazemes ūdens līmeņa, Paredzētās darbības ietvaros plānots veikt karjera ūdens atsūkņēšanu un novadīšanu. Pazemes ūdeņu atsūkņēšanai paredzēts izmantot divus sūkņus, kas tiks darbināti kopā vai atsevišķi, ņemot vērā ieguves apjomu un atsūkņējamā ūdens daudzumu. Paredzēts, ka atsūkņēšana notiks fragmentāri, - ierīkojot katrā iecirknī savu atsūkņēšanas „kanjonu” (~1ha platībā), lai mazinātu Paredzētās darbības gaitā vienlaikus atsūkņējamo ūdeņu apjomus un depresijas piltuves ietekmēto platību.
- 3.3.7. Prognozējamais ūdens atsūkņēšanas apjoms Ziņojumā norādīts no 5300m³/dnn līdz 6800m³/dnn. Atsūkņētos pazemes ūdeņus pa spiedvadiem sākotnēji plānots novadīt uz nosēdbaseinu, no kura tie tālāk paštecēs ceļā nonāktu novadgrāvjos N – 2 un/vai N – 1, tad Ežupītē, caur kuru – Mazās Juglas upē.
- 3.3.8. Norokot karjera teritorijas virskārtu, laika gaitā visā karjera teritorijā pašreizējās segtās drenāžas un valējo grāvju meliorācijas sistēmas paredzēts likvidēt. Ūdeņi, kurus šobrīd uztver un novada šīs meliorācijas sistēmas, nākotnē nonāks karjerā un tiks mākslīgi pārsūkņēti ar karjera nosusināšanas sistēmas palīdzību. Pirms ģipšakmens ieguves karjera ūdens atsūkņēšanas sistēmas ekspluatācijas uzsākšanas plānots pārtīrīt novadgrāvjus N – 1, N – 2 un Ežupītes lejtecēs gultni.

- 3.3.9. Ģipsšakmens ieguvī Atradnē paredzēts veikt, izmantojot atklāto ieguves metodi. Kā ģipsšakmens ieguves tehnoloģiskās alternatīvas Ziņojumā vērtētas spridzināšana (2 spridzināšanas metodes – elektrodetonatoru metode un neelektrisko detonatoru metode) un mehāniska irdināšana, izmantojot hidraulisko āmuru. Veicot ģipsšakmens ieguvī Atradnē darbosies pašizgāzēji, frontālais iekrāvējs, ekskavators, kravas automašīnas ģipsšakmens transportēšanai uz rūpnīcu, kā arī urbšanas iekārta vai hidrauliskais āmurs, atkarībā no izvēlēta ieguves paņēmiena. Tehnikas vienību skaits un to darbības ilgums (atkarībā no ieguves apjoma) norādīts Ziņojuma 1.5.3. un 3.3.1.tabulā.
- 3.3.10. Ziņojumā norādīts, ka ģipsšakmens ieguves darbus plānots veikt darba dienās (250 dienas gadā) no plkst.7.00 līdz 22.00. Pēc plkst.22.00 visa ģipsšakmens ieguves tehnika tiks pārvietota uz izveidoto stāvlaukumu, kur tiks veikta tehnikas uzpilde ar degvielu, kā arī ikdienas tehniskās apkopes.
- 3.3.11. Iegūtā derīga materiāla transportēšanai ārpus Atradnes robežas Ziņojumā vērtēti divi iespējamie maršruti līdz autoceļam A4 – Atradnei D daļā piegulošais autoceļš C9 „Apvedceļš – stacija „Saulkalne”” un no Atradnes uz Z esošais autoceļš C8 „Apvedceļš – Bajāri – d/s Lakstīgala”. Tālāk ģipsšakmeni paredzēts transportēt pa autoceļu A4 līdz A4 krustojumam ar autoceļu P5 „Rīga – Ogre”, pēc tam, izmantojot autoceļu P5, līdz SIA „Knauf” ražotnei Stopiņu novadā, Daugavas ielā 4. Atkarībā no ieguves apjoma (intensitātes) ģipsšakmens transportēšanai uz rūpnīcu kravas auto reisu skaits prognozējams 48 – 96.
- 3.3.12. Ziņojumā novērtēts, ka aptuveni divas trešdaļas no Atradnes teritorijas pēc derīgo izrakteņu izstrādes tiks rekultivētas par lauksaimniecībā vai būvniecībā izmantojamu zemi, savukārt aptuveni viena trešdaļa no Darbības vietas varētu tikt rekultivēta kā ūdenskrātuve. Ziņojumā norādīts, ka vienlaicīgi ar darbu veikšanu, izstrādātajās Atradnes daļās tiks veikta pakāpeniska rekultivācija, tās aizpildot ar atbērtnes iežiem. Izstrādāto daļu aizpildīšanu paredzēts veikt tādā pat virzienā, kā ieguves darbus. Pēc izstrādāto Atradnes daļu aizpildīšanas ar atbērtnes iežiem līdz zemes virsmas dabiskajam augstuma līmenim, paredzēta virsmas planēšana un auglīgās augsnes uzklāšana un augsnes kārtas izlīdzināšana. Ievērojot dabisko pazemes ūdeņu līmeni Atradnes teritorijā, tiks izlīdzinātas plānotās ūdenstilpnes virsūdens daļas nogāzes. Karjera pamatnei ūdenskrātuves bortu nogāžu zemūdens daļai augsnes kārtu nav paredzēts uzklāt. Atradnes daļu, kas kurā paredzēta Rail Baltica būvniecība, pēc izstrādes plānots aizpildīt ar būvmateriālu ražošanai nederīgo iežu materiālu atbilstoši Satiksmes ministrijas norādījumiem un prasībām grunts stabilitātei. Izstrādātās Atradnes daļēja rekultivācija par ūdenstilpni paredzēta tikai pēc precīzas Rail Baltica trases novietojuma un saistītās dzelzceļa kravu termināļa teritorijas noteikšanas, rekultivācijas plānu saskaņojot ar Satiksmes ministriju.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Ziņojumā vērtētas alternatīvas Paredzētās darbības tehnoloģiskajam procesam (Paredzētajai darbībai tās norises vietā), izvērtējot paņēmienus, kurus pielietojot Darbības vietā iespējama derīgā izrakteņa – ģipsšakmens, ieguve. Proti, izvērtētas divas tehnoloģiskās alternatīvas derīgo izrakteņa irdināšanai – ar spridzināšanas metodi vai mehāniskā irdināšana ar hidraulisko āmuru.
- 3.4.2. Ieguves tehnoloģiskās alternatīvas vērtētas un salīdzinātas, vadoties no tādiem būtiskiem ietekmes aspektiem, kā izvēlētais ieguves metodes ietekme uz gaisu piesārņojošo vielu izplatību un vides trokšņa līmeni. Vērtēta arī radīto svārstību vai vibrāciju ietekme. Lai novērtētu spridzināšanas darbu radīto vibrāciju (seismisko svārstību izplatību), Ziņojumā izvērtētas divas spridzināšanas metodes alternatīvas, pielietojot neelektrisko detonatoru

un elektrodetonatoru metodi. Ieguves tehnoloģiju alternatīvu izvērtējums un salīdzinājums nav veikts tādiem ietekmes uz vidi aspektiem kā, piemēram, ietekmei uz Darbības vietas un tās apkārtnes hidroģeoloģisko un hidroloģisko režīmu, jo, neatkarīgi no ieguves metodes, Atradnes izstrādei nepieciešama pazemes ūdeņu atsūkņošana un to novadīšana.

- 3.4.3. Ziņojumā secināts, ka nevienai no apskatītajām tehnoloģiju alternatīvām, īstenojot Ziņojumā paredzētos ietekmju, tajā skaitā trokšņu līmeņu un daļiņu PM₁₀ emisiju mazinošus pasākumus, nav konstatēti izslēdzošie faktori. Ziņojuma autori secina, ka no vides ietekmju aspekta gan spridzināšanas, gan hidrauliskā āmura pielietošana ģipšakmens irdināšanai ir līdzvērtīgas, realizējamās un var nodrošināt to, ka, īstenojot prettrokšņa un daļiņu PM₁₀ emisiju mazinošus pasākumus, kas izvērtēti un modelēti Ziņojuma izstrādes gaitā, netiks pārsniegti normatīvajos aktos noteiktie robežlielumi un mērķlielumi.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Izstrādātājas 2015.gada 27.janvāra vēstule, ar kuru Birojā iesniegts Paredzētās darbības pieteikums.
- 4.2. Biroja 2015.gada 5.februāra lēmums Nr.30 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”.
- 4.3. Ierosinātājas 2015.gada 10.marta vēstule Nr.V_27/15 ar pieprasījumu ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas izstrādei un paziņojums par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.
- 4.4. AS „*Latvijas Gāze*” 2015.gada 11.marta vēstule Nr.03-36/786 un tai pievienotie pielikumi ar viedokli par Paredzēto darbību.
- 4.5. Z/S „*Ezerkauliņi*” un privātpersonu 2015.gada 16.marta vēstule ar priekšlikumiem.
- 4.6. KS „*Baltijas dārzeni*” 2015.gada 25.marta vēstule Nr.23-I/BD ar viedokli par Paredzēto darbību un priekšlikumiem sabiedriskās apspriešanas projektam.
- 4.7. Privātpersonas 2015.gada 25.marta vēstule ar viedokli par Paredzēto darbību.
- 4.8. Privātpersonu 2015.gada 26.marta vēstule ar viedokli par Paredzēto darbību un priekšlikumiem.
- 4.9. Izstrādātājas 2015.gada 27.marta vēstule, ar kuru Birojā iesniegti sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiāli.
- 4.10. Biroja 2015.gada 17.aprīļa Programma Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.11. Ierosinātājas 2015.gada 31.augusta vēstule Nr.V48/15, ar kuru Birojs tiek informēts par izmaiņām attiecībā uz ietekmes uz vidi novērtējumā iekļautām teritorijām.
- 4.12. Izstrādātājas 2015.gada 7.septembra elektroniskā pasta vēstule ar īpašumu, kuru īpašnieki ir tikuši informēti individuāli, sarakstu un pielikums.
- 4.13. Ierosinātājas 2015.gada 18.septembra vēstule Nr.V52/15 ar lūgumu izsniegt Programmas grozījumus.
- 4.14. Biroja 2015.gada 14.oktobra lēmums Nr.3-01/1763 par grozījumiem 2015.gada 17.aprīlī izsniegtajā Programmā ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.15. Izstrādātājas 2016.gada 17.februāra elektroniskā pasta vēstule un pielikums, ar kuru Birojs tiek informēts par AS „*Augstspriegumu tīkls*” norādītajiem nepieciešamajiem Ziņojuma papildinājumiem.
- 4.16. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols, kas Birojā saņemts 2016.gada 23.februārī.
- 4.17. SIA „*Damene*”, SIA „*Gersi*” un SIA „*Maiva*” 2016.gada 4.marta vēstule ar viedokli par Paredzēto darbību.
- 4.18. Privātpersonas 2016.gada 4.marta vēstule par Ziņojumu.

- 4.19. Pilnsabiedrības „RB Latvija” 2016.gada 7.marta vēstule par Paredzētās darbības risinājumiem.
- 4.20. Izstrādātājas 2016.gada 1.aprīļa vēstule un pievienotais Ziņojums.
- 4.21. Biroja pieaicinātā eksperta 2016.gada 6.maija atzinums par Ziņojumu.
- 4.22. VVD Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2016.gada 18.maija vēstule Nr.4.5.-20/3809 ar atsaukumi par Ziņojumu.
- 4.23. Izstrādātājas 2016.gada 15.jūnija iesniegums par aktualizēta Ziņojuma iesniegšanu un pievienotais aktualizētais Ziņojums.

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

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

- 5.1.1. Uzsākot IVN, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas informatīvie materiāli par Paredzēto darbību bija pieejami Salaspils novada domes Apmeklētāju apkalpošanas centrā (Līvzemes ielā 8, Salaspilī), kā arī Izstrādātājas interneta vietnē www.environment.lv/lv/jaunumi. Rakstiskus priekšlikumus varēja iesniegt Birojā (Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV-1045; www.vpvp.gov.lv) līdz 2015.gada 26.martam. Paziņojums par IVN procedūras uzsākšanu un sākotnējo sabiedrisko apspriešanu 2015.gada 6.martā tika publicēts laikrakstā „Rīgas Aprīņa Avīze” un „Salaspils vēstis”, kā arī Biroja interneta vietnē www.vpvp.gov.lv.
- 5.1.2. Paredzētās darbības sākotnējā sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2015.gada 18.martā Salaspils novada domē (Līvzemes ielā 8, Salaspilī). Saskaņā ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokolu tajā piedalījās 18 interesenti. SIA „Knauf” rūpnīcas vadītājs īsumā iepazīstināja klātesošos ar projektu, un Izstrādātājas pārstāve sanāksmes turpinājumā informēja klātesošos par sanāksmes mērķi un iepazīstināja ar IVN procedūru, uzdevumiem, kā arī sniedza informāciju par Paredzēto darbību un norādīja uz būtiskākajām iespējamām ietekmēm uz vidi. Klātesošie interesējās par Paredzētās darbības uzsākšanas un realizēšanas laiku, veidu un derīgo izrakteņu ieguves apjomiem, kā arī Paredzētās darbības ietekmi uz apkārtējo zemju īpašniekiem. Tika vaicāts par derīgo izrakteņu transportēšanai izmantojamiem ceļiem un Paredzētās darbības ietekmi uz tiem. Iedzīvotāji pauda bažas arī par Paredzētās darbības ietekmi uz ainavu.
- 5.1.3. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:
 - 5.1.3.1. AS „Latvijas Gāze” 2015.gada 11.marta vēstuli Nr.03-36/786, kurā AS „Latvijas Gāze” norāda, ka neiebilst Paredzētās darbības realizēšanai, ja netiek traucēta uzņēmuma infrastruktūras objektu darbība, un lūdz IVN procesā novērtēt ģipšakmens ieguves, tajā skaitā mehāniskas irdināšanas, spridzināšanas izraisīta triecienviļņa darbības ietekmi uz pazemes gāzesvadiem un dabasgāzes pārvades sistēmas virszemes objektu elektronisko aprīkojumu, kā arī derīgo izrakteņu gaitā izveidoto grunts mākslīgo veidojumu iespējamo noslīdējumu bīstamo ietekmi uz tuvumā esošajiem dabasgāzes pārvades sistēmas objektiem. Vēstulē norādīts, ka AS „Latvijas Gāze” ar pilnsabiedrības „RB Latvija” un lerosinātājas pārstāvjiem ir apspriedusi jautājumu par jaunu gāzesvada posmu iespējamo novietojumu un ar to saistītajām problēmām.
 - 5.1.3.2. Z/S „Ezerkauliņi” un privātpersonu 2015.gada 16.marta vēstuli, kurā paustas bažas, vai ģipšakmens ieguves rezultātā, veicot gruntsūdens atsūkņēšanu un

novadīšanu virszemes ūdeņos, netiks pasliktināta lauksaimniecības produkcijas audzēšana apkārtējās lauksaimniecības zemēs un lūgts skaidrot, vai pēc ģipšakmens ieguves plānots atjaunot meliorāciju. Vēstules autori norāda, ka kategoriski iebilst Paredzētās darbības veikšanai, ja tiek pasliktināta esošā situācija, tajā skaitā ar vibrācijām, putekļiem, trokšņiem, smakām, darbu naktīs utt.

- 5.1.3.3. KS „*Baltijas dārzeni*” 2015.gada 25.marta vēstuli Nr.23-I/BD. Vēstulē tiek vērsta uzmanība, ka Paredzētā darbība tiek plānota blakus kooperatīvās sabiedrības „*Baltijas dārzeni*” apsaimniekotai rūpnieciskās darbības teritorijai, kur uzbūvētās ražošanas ēkas tiek izmantotas lauksaimnieciskai ražošanai, un tajās ir uzstādītas specifiskas iekārtas, kas ir jutīgas pret vibrācijām, tai skaitā teritorijā atrodas biogāzes ražotne. KS „*Baltijas dārzeni*” vēstulē izteikts aicinājums nepieļaut transporta plūsmas novadīšanu no autoceļa C9 uz alternatīvu autoceļu, jo tas jau pašreiz ir neatbilstošs esošajai transporta plūsmai (loģistikas transports, lauksaimniecības tehnika, „*Lido*” ražotnes un privātpersonu transports).
- 5.1.3.4. Privātpersonas 2015.gada 25.marta vēstuli, kurā paustas bažas par Paredzētās darbības radīto gaisa piesārņojumu un ietekmi uz gruntsūdens līmeni. Vēstulē izteikts viedoklis arī par ietekmi uz teritoriju, ko radīs gan Paredzētā darbība, gan Rail Baltica projekta realizācija.
- 5.1.3.5. Privātpersonu 2015.gada 26.marta vēstuli, kurā norādīts uz neskaidrībām, kas radušās pēc sākotnējās sabiedriskās apspriešanas, tajā skaitā attiecībā par Paredzētās darbības ietekmi uz Atradnei blakus esošo īpašumu tālākas attīstības iespējām, plānoto atbērtnu apsaimniekošanu, prognozējamo ietekmi uz gaisa kvalitāti, trokšņa emisiju un pazemes ūdeņiem u.c. Paredzētās darbības ietekmēm, kas varētu skart blakus esošās viensētas.

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

- 5.2.1. Saskaņā ar Ziņojumu, lai noskaidrotu sabiedrības viedokli par Paredzēto darbību, Ziņojuma izstrādes laikā tika veikta iedzīvotāju aptauja. Ziņojumā norādīts, ka aptauja veikta laika posmā no 2015.gada 28.jūlija līdz 2015.gada 17.augustam, aptaujājot Salaspils novada un Ikšķiles novada iedzīvotājus, kuru dzīvesvietas atrodas līdz 2km attālumā no Atradnes. Norādīts, ka kopumā aptaujātas 237 personas (aptaujas rezultāti atspoguļoti Ziņojuma 3.18.2.sadaļā). Galvenie argumenti pozitīvam vērtējumam par Paredzēto darbību saistīti ar novada ekonomisko attīstību, vietējās ražošanas veicināšanu, lietderīgu zemes resursu izmantošanu, kā arī jaunām darba vietām, savukārt galvenie argumenti negatīvam vērtējumam saistīti ar Paredzētās darbības radītajiem traucējumiem, tajā skaitā troksni, gaisa piesārņojumu, vibrācijām un ietekmi uz ūdens kvalitāti un pieejamību.
- 5.2.2. Ierosinātāja ar 2015.gada 31.augusta vēstuli Nr.V48/15 informēja Biroju, ka ir panākta rakstiska vienošanās ar nekustamo īpašumu „*Kalnastepiņi*” un „*Valles – 1*” īpašniekiem par to iekļaušanu ietekmes uz vidi novērtējuma teritorijā, kas ir par pamatu darbības vietas robežu izmaiņām. Papildus Izstrādātāja ar 2015.gada 7.septembra vēstuli informēja Biroju, ka ir veikta to papildus zemju īpašnieku, ar kuru īpašumiem Darbības vieta robežojas, individuāla informēšana.
- 5.2.3. Salaspils novada pašvaldības laikraksta „*Salaspils vēstis*” 2015.gada 18.septembra izdevumā Nr.18(616) publicēta informācija par IVN procedūrā iekļautās teritorijas paplašināšanu.

- 5.2.4. Ņemot vērā izmaiņas Darbības vietas teritorijā, Birojs 2015.gada 14.oktobrī pieņēma lēmumu Nr.3-01/1763 par izmaiņām Biroja 2015.gada 17.aprīļa izsniegtajā Programmā.
- 5.2.5. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta „*Salaspils vēstis*” 2016.gada 5.februāra izdevumā Nr.3(625), Salaspils novada un Biroja interneta vietnēs – www.salaspils.lv un www.vpvpb.gov.lv. Sabiedriskās apspriešanas laikā Ziņojums bija pieejams Salaspils novada domes Apmeklētāju apkalpošanas centrā (Līvzemes ielā 8, Salaspilī), kā arī Ierosinātājas un Izstrādātājas interneta mājas lapās – www.kanuf.lv un www.environment.lv. Rakstiskus priekšlikumus par Ziņojumu līdz 2015.gada 6.martam varēja iesniegt SIA „*Knauf*” (Daugavas ielā 4, Sauriešos, Stopiņu novadā, LV-2118; www.info@knauf.lv) un Birojā (Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV-1045; www.vpvpb.gov.lv).
- 5.2.6. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2016.gada 16.februārī Salaspils novada domē (Līvzemes ielā 8, Salaspilī). Saskaņā ar sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokolu tajā piedalījās 27 interesenti. Ierosinātājas un Izstrādātājas pārstāvji iepazīstināja klātesošos ar Paredzēto darbību, IVN procedūru, Ziņojumu un galvenajiem rezultātiem, tika raksturoti galvenie izvērtētie vides aspekti, iespējamās ietekmes un nepieciešamie pasākumi ietekmju novēršanai/mazināšanai, kā arī uzskaitīti nepieciešamie monitoringa pasākumi. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē tika izteikti viedokļi, ka Ziņojums balstās uz vairākiem pieņēmumiem, kas ne vienmēr var atspoguļot reālo situāciju, tāpat paustas bažas, ka līdz ar Paredzētās darbības uzsākšanu apkārtējās teritorijās tiks ierobežota saimnieciskā darbība un izmainīta ainava. Klātesošie interesējas par Paredzētās darbības radīto ietekmi gan uz virszemes, gan pazemes ūdeņiem un dzeramā ūdens piegādi īpašumiem. Izrādīta interese par autoceļa C9 mitrināšanas biežumu Paredzētās darbības laikā, kā arī par tā izmantošanu pēc Paredzētās darbības realizēšanas un piekļuves iespējām īpašumiem autoceļa C9 slēgšanas gadījumā. Sapulces dalībnieki vairākkārt norādīja uz faktu, ka vakaros var dzirdēt darbības derīgo izrakšanu atradnē „*Salaspils*”, interesējas par ieguves ilgumu un ierosināja veikt Atradnes tuvumā esošo īpašumu apsekošanu pirms Paredzētās darbības uzsākšanas, lai varētu tikt identificēti iespējami bojājumi, kas varētu rasties spridzināšanas rezultātā, piemēram, ēku plaisāšana. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē tika apspriesta iespējamā gāzes vada pārbūve, un citi jautājumi saistībā ar gaisa kvalitātes novērtēšanu, karsta procesiem Atradnes teritorijā, kā arī sniegti skaidrojumi par Paredzētās darbības saistību ar Rail Baltica projektu.
- 5.2.7. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:
- 5.2.7.1. SIA „*Damene*”, SIA „*Gersi*” un SIA „*Maiva*” kolektīvu vēstuli. Tā kā minētajām juridiskajām personām pieder vairāki Atradnei tiešā tuvumā esoši īpašumi, vēstulē izteikts lūgums Ziņojumā iekļaut Ierosinātājas apliecinājumu, ka Paredzētās darbības rezultātā netiks pasliktināta uzņēmumiem piederošo īpašumu stāvoklis, tajā skaitā apbūves iespējas, pretēja gadījumā, veicot vienošanos ar attiecīgo nekustamo īpašumu īpašniekiem.
- 5.2.7.2. Privātpersonas 2016.gada 4.marta vēstuli, kurā izteikti iebildumi par IVN procedūras ievērošanu un Ziņojuma sabiedriskajai apspriešanai noteiktajiem neatbilstošiem termiņiem. Vēstulē pausts viedoklis, ka Ziņojums galvenokārt ir formāls un nesniedz konstruktīvus risinājumus un skaidrojumus vides aizsardzības īstenošanā. Vēstulē norādīts uz nepieciešamību veikt papildus izpēti saistībā ar Paredzētās darbības ietekmi uz gaisa un ūdens kvalitāti, prognozējamo trokšņa emisiju un vibrācijām, kā arī rekultivācijas plāna precizēšanu.
- 5.2.7.3. Pilnsabiedrības „*RB Latvija*” 2016.gada 7.marta vēstuli. Izvērtējot Ziņojumu, PS „*RB Latvija*” konstatējusi faktu, ka Ziņojumā ietvertie risinājumi

piebraukšanas iespēju nodrošināšanai ģipšakmens ieguves vietai ir daļēji pretrunā ar Rail Baltica projektā paredzētajiem risinājumiem šajā teritorijā, tādēļ izteikts lūgums precizēt Ziņojumu, ņemot vērā Rail Baltica paredzētos risinājumus. Norādīts arī uz nepieciešamību izvērtēt un sniegt informāciju par iespējām izmantot autoceļu C9 līdz tā pieslēguma autoceļam A4 slēgšanai un autoceļa C8 izmantošanu turpmākā karjera izstrādes periodā.

- 5.2.8. Nosacījumus Ziņojuma sabiedriskajai apspriešanai, tostarp termiņus sabiedrības līdzdalībai noteic Novērtējuma likuma 17.pants un Ministru kabineta 2015.gada noteikumu Nr.18 „*Kārtība kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību*” V daļa. Regulējums paredz, ka termiņu priekšlikumu iesniegšanai par publiskajai apspriešanai nodoto Ziņojumu noteic no Novērtējuma likuma 17.panta (1)daļā noteiktā paziņojuma par Ziņojumu publicēšanas pašvaldības izdotajā vai citā vietējā laikrakstā dienas. Minētais termiņš ir 30 dienas (Novērtējuma likuma 17.panta (4)daļa). Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikrakstā „*Salaspils vēstis*” 2016.gada 5.februārī, paziņojumā norādot, ka priekšlikumus par publiskajai apspriešanai nodoto Ziņojumu var iesniegt līdz 2016.gada 6.martam. Nekonstatējis sabiedriskajai apspriešanai noteikto termiņu pārkāpumus, visas saņemtās vēstules ar viedokļiem un ierosinājumiem Birojs 2016.gada 15.martā nosūtīja Ierosinātajai un Izstrādātajai izvērtēšanai.
- 5.2.9. 2016.gada 1.aprīlī Birojs saņēma Izstrādātājas vēstuli, ar kuru Birojā tika iesniegts sagatavotais ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojums atzinuma saņemšanai. Ziņojuma 12.pielikumā tika ietverts pārskats par visiem saņemtajiem komentāriem un iebildumiem, kā arī skaidrojums par to, kā tie ņemti vērā.
- 5.2.10. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma VVD Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2016.gada 18.maija vēstuli Nr.4.5.-20/3809, kurā paustas bažas par Paredzētās darbības ietekmi uz Mazās Juglas plūdu risku, un vērsta uzmanība, ka drenāžas ūdeņi nonāks rekultivētajā Atradnes daļā, taču nav saprotams vai Ziņojumā ir novērtēts apstāklis, ka drenu izvadus nebūs iespējams izbūvēt plānotajā Rail Baltica teritorijā.
- 5.2.11. Aktualizēto Ziņojumu pēc papildinājumu veikšanas Izstrādātāja Birojā iesniedza 2016.gada 15.jūnijā. Ziņojuma 12. un 14.pielikumā ir ietverts pārskats par visiem saņemtajiem komentāriem un iebildumiem, kā arī skaidrojums par to, kā tie ņemti vērā.

6. Ietekmes uz vidi novērtējums un nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

- 6.1. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir novērtējuši iespējamās ietekmes uz vidi saistībā ar Paredzēto darbību. Vērtēta gan iespējamā ietekme, ko varētu izraisīt pazemes ūdens atsūkšanās, tajā skaitā uz Mazās Juglas upes hidroloģisko režīmu, teritorijas hidroloģiskajiem un drenāžas apstākļiem, augsnes struktūru un mitrumu, dzeramā ūdens resursiem un to kvalitāti, mūsdienu eksogēno ģeoloģisko procesu aktivizāciju, gan derīgo izrakteņu ieguves ietekme uz gaisa kvalitāti un vides trokšņa līmeni, gan ietekme uz dabas vērtībām, bioloģisko daudzveidību, ainavu u.c. resursiem, kā arī citas ar Paredzēto darbību saistītas ietekmes.
- 6.2. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā ņemot vērā līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, tuvumā esošos objektus un to jutīgumu, citas esošās vai plānotās darbības, apkārtnes teritorijas un iedzīvotāju blīvumu, Paredzētās darbības raksturu, apjomus, piesārņojuma un traucējumu veidus, negadījumu un avāriju riskus, savstarpējās un summārās ietekmes ar citām līdzīgām darbībām u.c. Šāda novērtējuma ietvarā Birojs pievienojas Ziņojuma autoru

secinājumiem, ka nav sagaidāma bioloģiski vērtīgu teritoriju un ekosistēmu pārveidošana, ietekme uz kultūrvēstures vērtībām vai ietekmēta pret pārmaiņām jutīga, augstvērtīga ainava. Tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas atrodas ~2km un lielākā attālumā, tādēļ nav sagaidāms, ka, īstenojot Paredzēto darbību, varētu tikt ietekmētas šo teritoriju ekoloģiskās funkcijas, aizsardzības mērķi un integritāte. Tāpat ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā, piesaistot sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertus, to slēdzienos novērtēts, ka pētītajā teritorijā nav konstatētas Latvijā retas vai īpaši aizsargājamās augu un putnu sugas vai Paredzētās darbības radīti apstākļi, kas varētu traucēt vērtīgu biotopu un sugu eksistenci. Līdz ar to, nav konstatējams, ka plānotā ģipšakmens ieguve varētu atstāt būtisku ietekmi uz bioloģisko daudzveidību.

6.3. Tomēr Paredzētā darbība ir saistīta ar nozīmīgām izmaiņām līdzšinējā vides stāvoklī Darbības vietā, kas var ietekmēt teritoriju arī tās apkārtnē. Tā kā Atradnes tuvumā atrodas vairākas dzīvojamās apbūves teritorijas, būtiskāki ir tādi aspekti kā trokšņa līmeņa izmaiņas, piesārņojošo vielu emisijas un izmaiņas gaisa kvalitātē, vibrācijas, ietekme uz ūdensapgādi. Ūdens atsūkņēšana radīs depresijas piltuvi, kā arī ietekmes, kas saistītas ar atsūkņēto ūdeņu novadīšanu Ežupītē ar ieteku Mazajā Juglā (atbilst prioritāro zivju ūdeņiem). Tāpat jāņem vērā savstarpējās ietekmes, jo ~1km (un lielākā) attālumā lerosinātāja jau veic ģipšakmens ieguvī atradnē „Salaspils”. Ieguves darbus atradnē „Salaspils” ir paredzēts turpināt gan Z, gan D iecirknī un atsevišķu ietekmes aspektu kontekstā darbību ietekmes summēsies. Tāpat ir konstatēti Paredzētās darbības veikšanas priekšnoteikumi un nosacījumi, kas daļēji atkarīgi no Rail Baltica projekta, tostarp projekta virzības. Lai nodrošinātu ģipšakmens ieguvī visā iecerētajā Darbības vietā, vispirms būs nepieciešama gāzes vada pārveidšana (tiks veikta Rail Baltica projekta ietvaros), savukārt pati ģipšakmens ieguve šajā zonā būs jānodrošina tā, lai iekļautos termiņos līdz Rail Baltica realizācijai. Jārisina būs arī jautājumi par satiksmes infrastruktūras pieejamību pēc dzelzceļa līnijas izbūves.

6.4. Ņemot vērā minēto, kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

- 6.4.1. Saistība ar Rail Baltica projektu, savstarpējās realizācijas būtiskākie nosacījumi un no Paredzētās darbības izrietoša būvju nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība.
- 6.4.2. Ar ūdens atsūkņēšanu saistītās vides pārmaiņas, riski un ietekmes aspekti.
- 6.4.3. Vibrācija un to izplatība, kā arī ietekme uz īpašumiem.
- 6.4.4. Ietekme uz karsta procesu attīstību.
- 6.4.5. Trokšņa līmeņa izmaiņas.
- 6.4.6. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.
- 6.4.7. Derīgo izrakteņu transportēšanas ietekmes.

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

6.5.1. Saistība ar Rail Baltica projektu, savstarpējās realizācijas būtiskākie nosacījumi un no Paredzētās darbības izrietoša būvju nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība:

- 6.5.1.1. Paredzētajai darbībai ir savstarpēji pakārtoti nosacījumi ar Rail Baltica, jo tās īstenošana, tajā skaitā īstenošanas laika vai īstenošanas vietas noteikšana ir lielā mērā pakārtota tam, kādos termiņos ir paredzēts uzsākt Rail Baltica būvniecības vietas sagatavošanu, kas ietver arī gāzes vada pārveidšanu, un dzelzceļa līnijas būvniecību. Viens no būtiskiem savstarpējās realizācijas nosacījumiem ir, lai ģipšakmens ieguve līdz Rail Baltica realizācijas brīdim attiecīgajā Atradnes daļā tiktu pabeigta. Līdz ar to,

abu paredzēto darbību realizācijas nosacījumi ir atkarīgi no laika grafiku saskaņošanas un ievērošanas.

- 6.5.1.2. No abu projektu ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas izriet, ka to ierosinātāji ir panākuši konceptuālu vienošanos par gāzes vada posma pārplānošanu un faktiskā pārvešana ārpus Rail Baltica nodalījuma joslas ir paredzēta Rail Baltica ietvaros. Konkrētus attiecīgā gāzes vada posma parametrus un ar to saistītās infrastruktūras pārcelšanas risinājumus paredzēts izstrādāt būvniecības projektā, ņemot vērā tehniskos noteikumus, kas saņemami no AS “*Latvijas Gāze*” un citu infrastruktūras objektu pārvaldītājiem. Vienlaikus jau šajā izpētes stadijā ir apzināti un noteikti principiālie risinājumi un nosacījumi, - prasība A4 un gāzes vada šķērsojumam 90⁰ leņķī un gāzes vada virzība gar autoceļu A4. Šādā risinājumā gāzes vads tiktu izvietots teritorijās, kas nav blīvi apbūvētas un abi infrastruktūras objekti veidotu kopēju koridoru (gāzes vads atrastos autoceļa 100m aizsargjoslā, bet ne tuvāk kā 50m no ceļa uzbēruma apmales). No lietas materiāliem izriet, ka šādam risinājumam AS “*Latvijas Gāze*” paudusi konceptuālu atbalstu. Tomēr turpmākajās izpētes stadijās un būvniecības projekta izstrādes gaitā vēl būs jārisina virkne lokālu un tehnisku nosacījumu. Tā, piemēram, no SIA “*Knauf*” nodrošinātā ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma var secināt, ka uzņēmums varētu būt ieinteresēts lielāka posma (arī gāzes vada atzara) pārcelšanai ārpus Atradnes teritorijas (nav nepieciešams Rail Baltica realizācijai), jo ģipšakmens ieguve gāzes vada aizsargjoslā ir aprobežota. Attiecīgi, faktiskais pārcelšanas apjoms un risinājumi būs atkarīgi no visu iesaistīto pušu vienošanās un iespējām.
- 6.5.1.3. Jārēķinās, ka gāzes vada pārbūves izraisa pārejošus traucējumus tā funkcionēšanai. Līdz ar to būs nepieciešama gan tehnisko darba izpildes nosacījumu saņemšana no AS “*Latvijas gāze*”, gan darbu organizācijas saskaņošana, plānojot gāzes vadu atslēgumu/pārslēgumu laikus un ilgumus un nodrošinot pagaidu risinājumus vietās, kur tādi nepieciešami. Galvenokārt tas attiecas uz Rail Baltica projekta realizētājiem, tomēr gadījumā, ja gāzes vada atzara pārbūvi veiks arī ierosinātāja (piemēram, ja tas tiktu veikts atsevišķā projektā Paredzētās darbības ietvaros, nevis abpusēji vienojoties ar Satiksmes ministriju Rail Baltica ietvaros), - šādi nosacījumi attiecināmi arī uz Paredzēto darbību.
- 6.5.1.4. Prognozēts, ka teritoriju zem plānotās Rail Baltica trases būtu iespējams izstrādāt 3-4 gadu laikā, kad tiktu uzsākta dzelzceļa līnijas būvniecība, tādēļ pirmos gadus ierosinātāja ieguvu plāno būtiski augstākā intensitātē kā līdz šim un kā paredzēts vēlākā posmā pēc Rail Baltica projekta realizācijas. Birojs secina, ka šāda paaugstināta intensitāte attiecīgi ir ņemta vērā, vērtējot Paredzētās darbības ietekmes uz vidi.
- 6.5.1.5. Abu darbību kontekstā ņemams vērā arī tas, ka daļēji Atradnes teritorijā nākotnē tiktu izvietots multimodālais kravu terminālis, tomēr šī termināla izbūve vēl nav plānota pirmajās Rail Baltica realizācijas kārtās. Atbilstoši Satiksmes ministrijas sniegtajai informācijai projekta “*Rail Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde*” ietvaros ir izstrādāts risinājums, kas paredzētu kravu termināla centrālo objektu un būvju izvietojumu izpētes teritorijas Z daļā, galvenokārt jau ārpus Atradnes robežām. Tādēļ Salaspils kravu termināla izbūves kontekstā ar Paredzēto darbību nav konstatējami papildus nozīmīgi realizācijas laiku un nosacījumus ierobežojoši faktori. Rail Baltica projekta, par kuru ir izdots Biroja 2016.gada 3.maija atzinums Nr.5, ietvaros ir plānots nodrošināt tikai tos kravu termināla risinājumus, kas tiešā veidā attiecas uz dzelzceļa tehnisko nodrošinājumu un to risinājumu robežām (tostarp papildus sliedes paralēli Rail Baltica pamattrasei, 1520mm dzelzceļa līnijas ievads no esošās dzelzceļa līnijas “*Krustpils-Rīga*”), bet pašu dzelzceļa kravu termināli un tā infrastruktūru, nepieciešamos kravu laukumus, loģistikas platības u.c. perspektīvā plānots risināt atsevišķa projekta ietvaros.

Attiecīgi, tiks izstrādāts atsevišķs tehniskais projekts un pakārtots tā realizācijas novērtējums.

- 6.5.1.6. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, pirmajā Atradnes izstrādes posmā abu darbību ietekmes būtiski nesummēsies, jo to realizācija ir plānota secīgi. Tomēr ieguvī Atradnē būs iespējams turpināt arī divos atlikušajos iecirkņos abpus dzelzceļa līnijai un sagaidāms, ka summārās ietekmes galvenokārt izpaudīsies kā abu darbību troksnis. Ieguvī Atradnē ir plānota, izmantojot spridzināšanas metodi vai mehāniskās ierīdīšanas metodi (vai to kombinācijās), tomēr spridzināšanas metodes izmantošana novērtēta kā iespējama tikai gadījumā, ja tiks pārvietots maģistrālais gāzes vads. Uzsākoties Rail Baltica būvniecības darbiem, Ierosinātāja ir apņēmusies darbus Atradnē turpināt drošības prasībām atbilstošā attālumā no dzelzceļa līnijas līdz pat Atradnes izstrādes pabeigšanai. Ziņojumā ietverts secinājums, ka Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras normāla ekspluatācija nerada papildus risku ģipšakmens ieguvī, kā arī otrādi – Atradnes izstrāde neradītu papildus risku dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijai.
- 6.5.1.7. Abu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru veikšanas laikā ir identificēti arī savstarpējie ietekmi pastiprinošie apstākļi, jo Rail Baltica izbūves gadījumā (vismaz pašreizējā projektēšanas risinājumā) ir plānota autoceļa C9 pieslēguma autoceļam A4 slēgšana, pa kuru derīgā materiāla transportēšanu un piekļuvi izstrādes vietām bija plānojusi Ierosinātāja. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir vērtēta arī alternatīva izvešanas trase pa citu esošu ceļu (C8), tomēr šī ceļa noslogojums jau šobrīd ir novērtēts kā pārāk liels (pastāvošās trokšņa ietekmes no kravu transporta) un papildus slodze ar trokšņa līmeņa palielinājumu nebūtu pieļaujama. No Ziņojuma tāpat izriet, ka Atradnes izstrādes vajadzībām varētu tikt izmantots arī piekļuves ceļš, kura izbūvi var nodrošināt Rail Baltica nodalījuma joslā, kā tas Rail Baltica projektā ir paredzēts arī citu īpašumu un objektu sasniedzamībai. Tādēļ abu projektu savstarpējās koordinācijas ietvaros ir jārod risinājumi vai nu autoceļa C9 posma funkcionēšanas saglabāšanai, izbūvējot šķērsojumu, vai arī jāparedz risinājums dzelzceļa līnijai paralēlā piekļūšanas ceļa nodrošinājumam vai cita alternatīva ceļa izbūvei vai izmantojumam.
- 6.5.1.8. Attiecībā uz risinājumiem, kas skar abu projektu savstarpējo virzību Birojs 2016.gada 3.maija atzinumā Nr.5 ir saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu Satiksmes ministrijai jau izvirzījis vairākus obligātos nosacījumus, tostarp:
- 6.5.1.8.1. *Ņemot vērā to, ka ģipšakmens nav bieži sastopamais derīgais izrakteis un Rail Baltica nodalījuma joslā ir A kategorijas ģipšakmens krājumi, lai nodrošinātu ilgtspējīgu dabas resursa izmantošanu, Ierosinātājai ir jāsadarbjas ar SIA "Knauf" un savstarpēji koordinēti jāsaņem un jārealizē gāzes vada pārbūves un Rail Baltica attiecīgā posma būvniecības laika grafiks ar iespējamās ģipšakmens ieguves laika grafiku, ja tiks saņemts Rail Baltica un ģipšakmens ieguves akcepta lēmums normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Turpmākajā Rail Baltica projektēšanas gaitā jāizvērtē un ar SIA „Knauf” jāvienojas par abpusēji pieņemamu risinājumu piekļuves atradnes "Saulkalne" nodrošināšanai un ģipšakmens transportēšanai pēc Rail Baltica izbūves.*
- 6.5.1.8.2. *Konkrētas prasības, kas piemērotas katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai, jānoteic būvprojektēšanas laikā, izstrādājot darbu organizēšanas projektu. Risinājumi jānoteic sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem, tajā skaitā AS „Latvijas valsts ceļi”, AS „Latvijas gāze”, AS "Augstsprieguma tīkls" un AS "Sadales tīkls", telekomunikāciju u.c. inženierkomunikāciju tīklu pārvaldītājiem, un to realizācijai jāsaņem tehniskie noteikumi.*

6.5.1.8.3. *Sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jāsaskaņo arī iespējamie objektu atslēgumu laiki un ilgumi, lai īslaicīgo būvju darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.*

6.5.1.8.4. *Nemot vērā Paredzētās darbības mērogu un apjomus un to, ka būvniecības tehniskie risinājumi katrai konkrētajai vietai un objektam tiks izstrādāti turpmākajās projektēšanas stadijās un daļēji tiek izstrādāti arī paralēli Ziņojuma vērtēšanas gaitai, Paredzētās darbības un saistīto infrastruktūras objektu, tajā skaitā satiksmes pārvadu, tiltu, pievedceļu, paralēlo ceļu u.c. objektu izbūvei un pārbūvei ir jāsaņem arī Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi, precizējot jau konkrētos risinājumus un vides aizsardzības prasības darbību realizācijai tās norises vietā.*

6.5.1.9. No Ziņojuma izriet, ka ārpus Darbības vietas paredzēts pārvietot arī elektrisko tīklu gaisvadu līniju ar nominālo spriegumu 20kV un nav izslēgts arī Atradnes DA daļu šķērsojošās 300kV gaisvadu elektrolīnijas pārcelšanas risinājums. Šādā gadījumā konkrēti risinājumi jānoteic sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras būvju pārvaldītājiem un to realizācijai jāsaņem tehniskie noteikumi. Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz elektrolīniju funkcionēšanu.

6.5.1.10. Novērtējis abu plānoto darbību ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentāciju un tajā novērtēto, Birojs atzīst, ka ietekmes, kas izriet no abu projektu saistības, ir vērtētas abu ieceru ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā un Paredzētās darbības realizēšana, tostarp daļēji līdz Rail Baltica būvniecībai, ir vērtēta gan ieguvumu, gan iespējamu ietekmju summēšanās kontekstā. Tāpat ir vērtēti un identificēti gan būtiskākie priekšnosacījumi to savstarpējai koordinācijai, gan risinājumi to realizāciju secībai, lai savstarpējās ietekmes tiktu ņemtas vērā. **Projektu savstarpējās koordinācijas un mijiedarbības kontekstā Birojs savus nosacījumus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu jau ir izvirzījis atzinumā par Rail Baltica novērtējuma ziņojumu, jo galvenokārt tieši Rail Baltica projekta risinājumiem un projektēšanas, būvniecības laika grafikam ir iespējama ietekme uz Paredzētās darbības realizāciju un gaitu. Tomēr Birojs atzīst, ka arī uz Ierosinātāju ir pamats attiecināt daļu nosacījumu risinājumu koordinācijai un sadarbībai, jo īpaši gadījumā, ja arī Atradnes teritoriju šķērsojošo gāzes vada atzaru Ierosinātāja nolems pārcelt. Turklāt arī Paredzētās darbības ietvaros nav izslēgta elektropārvades gaisvadu līniju posmu pārbūve. Tādēļ attiecībā uz Paredzētās darbības realizāciju, tostarp Paredzētās darbības un Rail Baltica saistībā Birojs izvirza šādus nosacījumus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu:**

- a) **Nemot vērā to, ka ģipšakmens nav bieži sastopamais derīgais izrakteņš un Rail Baltica nodalījuma joslā ir A kategorijas ģipšakmens krājumi, lai nodrošinātu ilgtspējīgu dabas resursa izmantošanu, Ierosinātājam ir jāsadarbojas ar Satiksmes ministriju un savstarpēji koordinēti jāsaskaņo ģipšakmens ieguves laika grafiku ar gāzes vada pārbūves un Rail Baltica attiecīgā posma būvniecības laika grafiku, ja tiks saņemts Rail Baltica un Paredzētās darbības akcepta lēmums normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Jāizvērtē un ar Satiksmes ministriju jāvienojas par abpusēji pieņemamu risinājumu piekļuves Atradnei nodrošināšanai un ģipšakmens transportēšanai pēc Rail Baltica izbūves.**
- b) **Ja tiek veikta gāzes vada posma vai tā atzara pārbūve arī Paredzētās darbības ietvaros, konkrētas prasības, kas piemērotas attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas infrastruktūras funkcionēšanas nodrošināšanai, jānoteic sadarbībā ar AS „Latvijas gāze” un to realizācijai jāsaņem tehniskie**

noteikumi. Sadarbībā ar AS „Latvijas gāze” jāizstrādā un jāsaskaņo arī iespējamie atslēgumu laiki un ilgumi, lai īslaicīgo būvju darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.

- c) Ja ārpus Darbības vietas paredzēts pārvietot arī elektrisko tīklu gaisvadu līniju ar nominālo spriegumu 20kV un/vai Atradnes DA daļu šķērsojošo 300kV gaisvadu elektrolīniju, konkrēti risinājumi jānoteic sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras būvju pārvaldītājiem un to realizācijai jāsaņem tehniskie noteikumi. Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz elektrolīniju funkcionēšanu.

6.5.2. Ar ūdens atsūkņēšanu saistītās vides pārmaiņas, riski un ietekmes aspekti:

- 6.5.2.1. Tā kā derīgie izrakteņi Darbības vietā iegul zem pazemes ūdens līmeņa, lai veiktu tā ieguvī, nepieciešama pazemes ūdeņu atsūkņēšana. Atsūkņējamie ūdeņi ir Salaspils un Daugavas svītas horizonta ūdeņi, kas Darbības vietā un tai pieguļošajā teritorijā ir cieši hidrauliski saistīti, veidojot kopējo ūdens bilances sistēmu. Paredzētās darbības ietvaros plānota atsūkņēto ūdeņu nostādīnāšana un novadīšana caur novadgrāvi N – 1 un/vai novadgrāvi N – 2 uz Ežupīti un tālāk Mazajā Juglā.
- 6.5.2.2. Novērtējot ietekmi, ņemts vērā, ka pazemes ūdens atsūkņēšana rada depresijas piltuvi un ietekmē pazemes ūdeņu plūsmas, kas ir arī viens no karsta procesu veicinošiem faktoriem, savukārt Mazā Jugla attiecīgajā posmā atbilst karpveidīgo zivju ūdeņiem, uz kuru attiecas paaugstinātas prasības ūdens aizsardzībai. Tāpat ir ņemts vērā, ka uz R no Darbības vietas lerosinātāja jau veic derīgo izrakteņu ieguvī atradnē „Salaspils”. Ievērojami pazemes ūdeņu apjomi tiek atsūkņēti „Salaspils” karjerā kopš 2002.gada, un, paplašinoties un padziļinoties karjeram, „Salaspils”, atsūkņējamo ūdeņu apjomi pakāpeniski palielinās, kā rezultātā ap karjeru veidojas un paplašinās depresijas piltuve. Birojs atzīmē, ka tuvākajā laikā bija plānots paplašināt ieguves vietas uz Z un D no pašreizējām platībām atradnes vidusdaļā. IVN ietvaros, kas tika veikts periodā no 2013.-2015.gadam, tika vērtēti divi ģipšakmens ieguves scenāriji – ģipšakmens ieguve tiek veikta abos iecirkņos vienlaicīgi (katrā tiek iegūts ~180 000 t ģipšakmens gadā) vai ģipšakmens ieguve tiek veikta tikai D iecirknī (iegūstot tajā 360 000 t gadā). Jau minētā IVN ietvaros tika secināts, ka pašreizējās un plānotās ieguves (atradnē „Salaspils”) radītā depresijas piltuve skar teritorijas arī otrpus autoceļa A4. Iespējamās ietekmes zonā ir gan dzīvojamās mājas, gan bijušais Salaspils kodolreaktors, kura teritorijā ierīkoti pazemes ūdens piesārņojuma monitoringa urbumi. Tomēr atšķirībā no ieceres atradnē „Salaspils”, Paredzētā darbība tiktu veikta vairāk kā 1km attālumā no bijušā reaktora teritorijas.
- 6.5.2.3. Saistībā ar minēto, no vienas puses secināms, ka līdz Rail Baltica izbūvei ieguves darbi Atradnē ir paredzēti tādā intensitātē, kas gandrīz 2 reizes pārsniedz līdzšinējos un plānotos ieguves apjomus atradnē „Salaspils” gada griezumā. Maz varbūtīgi, ka pie ieguves tik augstā intensitātē, darbības abās atradnēs (vismaz ne sākotnēji plānotos apjomos) varētu tikt veikti vienlaicīgi. Tomēr no otras puses nav šaubu, ka abu atradņu vienlaicīgas izstrādes gadījumā to izstrādes radītās depresijas piltuves pārklāsies. No Ziņojuma neizriet, ka ieguve abās atradnēs varētu netikt veikta vienlaicīgi, attiecīgi tajā izsvērts arī savstarpējo un summāro ietekmju būtiskums.
- 6.5.2.4. No Ziņojuma izriet, ka:
- 6.5.2.4.1. Atradnes teritorijā gruntsūdeņu līmeņa dziļums (atkarībā no reljefa īpatnībām un attāluma no grāvjiem) ir no 1,2 līdz 7m. Dati par gruntsūdens līmeņu svārstībām galvenokārt iegūti no ģeoloģiskajiem apstākļiem līdzīgās

~1km attālās derīgo izrakteņu atradnes „*Salaspils*”, kur gruntsūdens līmeņu svārstības sasniedz 1,8m, taču Ziņojumā novērtēts, ka faktiskā gruntsūdeņu līmeņa sezonālo svārstību amplitūda ir lielāka, jo gruntsūdeņu līmeņi atradnē „*Salaspils*” tiek mērīti tikai 4 reizes gadā. Gruntsūdeņu plūsma vērsta dažādos virzienos.

- 6.5.2.4.2. Salaspils ūdens horizonta biezums Atradnes teritorijā ir ~11m, un kā izriet no derīgo izrakteņu atradnē „*Salaspils*” iegūto mērījumu rezultātiem, - Salaspils horizonta pjezometrisko līmeņu dabisko sezonālo svārstību amplitūda sasniedz 3 – 4m, taču faktiskā sezonālo svārstību amplitūda ir vēl lielāka (īslaicīgās izmaiņas). Salaspils ūdens horizonta pjezometrisko līmeni ietekmē arī ģipšakmens karjera „*Salaspils*” darbība.
- 6.5.2.5. Paredzētās darbības izraisīto hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu prognozei veikta skaitliskā hidroģeoloģiskā modelēšana, ņemot vērā pazemes un virszemes ūdeņu saistību. Modelēšana veikta izmantojot pazemes ūdeņu filtrācijas imitatoru *Modflow 96* programmnodrošinājuma *Groundwater Vistas 4* vidē, bet aprēķini veikti pēc stacionārās filtrācijas vienādojumiem. Prognozējot Paredzētās darbības izraisītās hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas. Novērtējumā ņemts vērā, ka, lai nodrošinātu Atradnes izstrādi, ģipšakmens saturošā slāņa nosusināšanu paredzēts realizēt analogiski Ierosinātās pašreizējai praksei, veicot ieguvī atradnē „*Salaspils*”. Tas paredz, ka atsūkņēšana notiek secīgi, katrā iecirknī ierīkojot atsevišķu atsūkņēšanas kanjonu. Tādējādi ūdens atsūkņēšana netiek veikta vienlaicīgi visa karjera platībā un iespējami samazināts izstrādes gaitā atsūkņējamo ūdeņu apjoms un depresijas piltuves ietekmētā platība.
- 6.5.2.6. Veicot IVN ieguves platību paplašināšanai atradnē „*Salaspils*”, tika secināts, ka prognozējamais zemākais Salaspils ūdens horizonta pjezometriskais līmenis (m.v.j.l.) pie nelabvēlīgākā scenārija, ka ieguve tiek veikta (un ūdens atsūkņēts ~1ha lielos kanjonus) vienlaikus gan Z, gan D iecirknī, - būtu ~8m pie atradnes D robežas un ~14m – 16m teritorijās starp abām atradnēm pirms autoceļa A4. Salīdzinājumā ar 2001.gada situāciju pirms depresijas piltuves izveidošanās ap ģipšakmens atradni „*Salaspils*”, tika secināts, ka Salaspils ūdens horizonta pjezometrisko līmeņu pazeminājums šajās teritorijās attiecīgi būtu 10m, 4m un 3m.
- 6.5.2.7. Paredzētās darbības hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu ietekmes novērtējumam modelēšanā ir noteikta prognozējamā depresijas piltuve situācijai, kad vienlaicīgi ūdens atsūkņēšana tiek veikta gan atradnē „*Salaspils*”, gan Atradnē, ūdeni pazeminot līdz derīgās slāņkopas apakšējai daļai. Salīdzinājumam vērtēts risinājums, ja ūdens tiek atsūkņēts gan no Atradnē ierīkotiem kanjoniem, gan no visa perspektīvā ģipšakmens ieguves laukuma. Analizējot sagaidāmo summāro ietekmi, secināts, ka salīdzinājumā ar 2001.gada situāciju:
- 6.5.2.7.1. Atsūkņējot ūdeņus visu perspektīvo ģipšakmens ieguves laukumu robežās, maksimālajās izstrādes pozīcijās un interferējoties atradņu „*Salaspils*” un „*Saulkalne*” karjeros izraisītajiem pazemes ūdeņu līmeņu pazeminājumiem, Salaspils – Daugavas ūdens horizontā veidotos plaša un dziļa depresijas piltuve, kā rezultātā ūdens horizonta pjezometriskais līmenis atradņu tuvumā varētu pazemināties pat par ~20 – 22m un par 14m-16m teritorijās starp abām atradnēm.
- 6.5.2.7.2. Savukārt ūdens savākšana no abās ģipšakmens atradnēs ierīkotiem kanjoniem, nevis visas karjeru teritorijas, samazinātu depresijas piltuvi, kā rezultātā, uzsākot arī Paredzēto darbību, ūdens pjezometriskais līmenis (atkarībā no kanjona ierīkošanas vietas) pazeminātos maksimāli par 8 – 9m Atradnes D daļā un par ~4m - 5m teritorijās starp abām atradnēm.

- 6.5.2.8. Novērtējot Ziņojumā ietvertos modelēšanas rezultātus un salīdzinot tos ar atradnē „*Salaspils*” paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem, Birojs secina, ka Ziņojumā prognozētais Salaspils ūdens horizonta pjezometrisko līmeņu pazeminājums atradnē „*Salaspils*”, kā arī uz D no tās, kur depresijas piltuves ietekmes pārklātos, ir nedaudz mazāks kā iepriekš veiktā IVN ietvaros prognozētais. Līdz ar to, summāro ietekmju kontekstā par pamatu varētu nebūt ņemta iepriekš prognozētā situācija par ieguves un ūdens atsūkņēšanas maksimālajiem apjomiem atradnes „*Salaspils*” teritorijā (t.i. – ieguve gan Z, gan D iecirknī vienlaikus). Tomēr, salīdzinot šos modelēšanas rezultātus ar scenāriju, kas tika analizēts iepriekš veiktā IVN ietvaros, secināms, ka pie maksimālajiem ieguves un ūdens atsūkņēšanas apjomiem atradnē „*Salaspils*”, prognozu atšķirības zonās, kur depresijas piltuves satiktos un pārklātos (apgabals pie autoceļa A4 un zem tā), varētu būt par ~1 - 3m. Šis savstarpējo un summāro ietekmju aspekts Ierosinātajai ir jāņem vērā, ja ieguves apjomi sākotnēji plānotajā intensitātē un apjomos atradnē „*Salaspils*” tomēr tiktu veikta arī Paredzētās darbības realizācijas gadījumā. Lai gan šāda vienlaicīga intensitāte ir maz varbūtīga, šādu apsvērumu ņemšana vērā būs svarīga saistībā ar ietekmes zonā esošo ūdensapgādes sistēmu nodrošinājumu un nepieciešamajiem ūdens līmeņu uzraudzības un kontroles pasākumiem.
- 6.5.2.9. Ziņojumā novērtēta arī iespējamā depresijas piltuve kvartāra nogulumu gruntsūdeņu horizontā, ņemot vērā sliktāko scenāriju, kad ūdens atsūkņēšana tiek veikta no visas platības Atradnes robežās, un secināts, ka, pateicoties sliktām glacigēno nogulumu filtrācijas īpašībām un gruntsūdeņu un pazemes ūdeņu savstarpēji vājam saistībai, sliktākajā scenārijā, atsūkņējot ūdeņus visā karjerā, maksimālais gruntsūdens līmeņu pazeminājums ārpus Atradnes teritorijas nepārsniegs 6m. Atradņu „*Salaspils*” un „*Saulkalne*” karjeru gruntsūdeņu depresijas piltuves nepārklāsies.
- 6.5.2.10. Novērtēts, ka kvartāra nogulumu gruntsūdeņu horizonta depresijas piltuves ietekmes zonā atrodas septiņas gruntsūdeņu horizonta (kvartāra nogulumu) grodu akas, kurās gruntsūdens līmeņa pazeminājums prognozēts no 0,7 – 5,7m, un visas no tām var kļūt neizmantojamas dzeramā ūdens ieguvei. Savukārt Salaspils – Daugavas ūdens horizontā modelētās depresijas piltuves ietekmes zonā atrodas 6 grodu akas, 11 spices un 3 urbumi, un maksimālais iespējamais ūdens līmeņa pazeminājums daļā no ūdens ieguves vietām Atradnē un atradnē „*Salaspils*” veiktās ūdens atsūkņēšanas rezultātā var variēt no 1,1 – 5,8m. Ziņojumā norādīts, ka septiņas no ūdens ieguves vietām, kas ierīkotas Salaspils – Daugavas horizontā, varētu kļūt neizmantojamas dzeramā ūdens ieguvei, tajā pat laikā norādīts, ka ap ģipsākmens atradnēm varētu būt vēl citas neapsekotas ūdens ņemšanas vietas. Pētāmajā teritorijā atrodas tikai viens Pļaviņu ūdens horizonta ūdensieguves urbums, taču Pļaviņu ūdens horizonta pjezometrisko līmeņu režīms nav saistīts ar ģipsākmens karjeru darbību, un Paredzētā darbība to neietekmēs.
- 6.5.2.11. Tādējādi, Ziņojumā novērtēts, ka pazemes ūdens līmeņa depresijas piltuves veidošanās var atstāt ietekmi uz dzeramā ūdens resursiem un ietekmes uz dzeramā ūdens resursiem novērtēšanai potenciāli apdraudētajās septiņās kvartāra nogulumu grodu akās un četrās Salaspils – Daugavas ūdens horizonta grodu akās veicami ūdens līmeņu novērojumi. Ziņojumā norādīts, ka dažās no šīm akām ūdens līmeņi jau tiek novēroti ģipsākmens atradnes „*Salaspils*” monitoringa ietvaros, savukārt pārējās iekļaujamas Atradnes monitoringa programmā. Projektā paredzēta vismaz 14 kompensējošu Pļaviņu ūdens horizonta ūdensieguves dziļurbumu ierīkošana visu būtiski apdraudēto grodu aku un spīču vietās.
- 6.5.2.12. Vērtējot pazemes ūdeņu atsūkņēšanas ietekmi uz augsnes mitruma režīmu un iespējamās izmaiņas, Ziņojumā konstatēts, ka pētāmajā teritorijā dominē mālaina augsne, tāpēc augsnes mitruma ziņā gruntsūdeņu līmeņu dziļumam ir sekundāra

nozīme, salīdzinot ar atmosfēras nokrišņu un gaisa temperatūru. Novērtēts, ka maksimāli iespējamās gruntsūdeņu horizonta depresijas piltuves izveidošanās gadījumā augsnes mitrums varētu nedaudz samazināties 200 – 500m platā joslā ap karjeru. Tuvumā esošo pārmitro teritoriju kontekstā šīs izmaiņas būtu pozitīvas. Turpretim, šaurā joslā ap novadgrāvi, kurā paredzēts novadīt no karjera atsūkņējamo ūdeni, augsnes mitrums varētu nedaudz palielināties. Apkārtējo teritoriju augsnes mitrums var tikt mainīts Paredzētās darbības rezultātā, norokot Atradnes augsnes/grunts virskārtu un likvidējot Darbības vietā esošās segtās drenāžas un valējo grāvju meliorācijas sistēmas. Ūdeņi, ko pašreiz uztver un novada Atradnes teritorijā esošās sistēmas, Paredzētās darbības rezultātā nonāks karjerā un tiks mākslīgi pārsūkņēti ar karjera nosusināšanas sistēmas palīdzību.

- 6.5.2.13. Paredzētās darbības gaitā nav plānots ierīkot jaunus meliorācijas grāvjus vai novadgrāvjus. Ziņojumā minēts, ka ūdeni no karjera plānots pa spiedvadiem novadīt līdz nosēdbaseinam, bet attiecībā par tālāku ūdens novadīšanu norādīts, ka IVN sagatavošanas laikā pirms tehniskā projekta izstrādes nav bijis iespējams precīzi konkretizēt, vai pārsūkņējamais ūdens tiks novadīts novadgrāvī N – 1, vai vispirms tam pietekšajā grāvī N – 2, vai tiks izmantots vēl kāds cits lokāls ūdeņu novadīšanas risinājums. Neatkarīgi no minētā, Ziņojuma izstrādātāji secina, ka šie risinājumi būs vienīgi ar lokālu ietekmi, un iespējamās izmaiņas neietekmē galvenos IVN secinājumus attiecībā uz hidroloģiskā un hidrodinamiskā režīma izmaiņām. Atsaucoties uz Rail Baltica IVN rezultātiem, Ziņojuma autori norāda, ka projektā ir paredzēti dzelzceļa līnijai paralēlu grāvju izveide un caurteku/tiltu nodrošināšana, lai negatīvi neietekmētu piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un nodrošinātu šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšanu. Norādīts, ka arī vietā, kur dzelzceļa līniju šķērsos grāvis N-1, tiks izbūvēta caurteka, kas savienos abas uzbēruma puses un ļaus ūdenim aizplūst uz Ežupīti un mazo Juglu.
- 6.5.2.14. Paredzēts, ka pēc atsūkņēto ūdeņu nostādīšanas un novadīšanas kādā no novadgrāvjiem, tie tālāk nonāks Ežupītē un Mazajā Juglā. Ņemot vērā, ka prognozētais plānotajā karjerā atsūkņētā ūdens daudzums var sasniegt no 5300m³/dnn līdz 6800m³/dnn, vērtēts, vai no karjera novadāmais ūdens daudzums var atstāt ietekmi uz Mazās Juglas hidroloģisko režīmu. IVN gaitā veikts karjerā atsūkņējamo ūdeņu ietekmes novērtējums uz novadgrāvi N – 1, Ežupīti un Mazo Juglu, ņemot vērā gan ūdensteču caurplūdumu un iespējamās temperatūras izmaiņas, gan novadāmo ūdeņu ķīmisko sastāvu un prasības saņemšanā ūdens kvalitātei. Ziņojumā secināts, ka daudzūdens periodos un periodos, kad Mazajā Juglā caurplūdumi ir tuvi ilggadīgiem vidējiem, no ģipsakmens karjera pārsūkņējamā ūdens attiecība pret dabisko caurplūdumu var būt no 0,03 līdz 1,24%, savukārt Ežupītē daudzūdens periodos no ģipsakmens karjera pārsūkņējamā ūdens caurplūdums var variēt no 1,6 – 4,9%. Saskaņā ar hidrodinamisko aprēķinu rezultātiem daudzūdens periodos un pie vidējiem caurplūdumiem ūdens līmeņu izmaiņas Mazajā Juglā un Ežupītē būtu mazākas par 2cm. Kaut arī pie Ežupītes ietekas Mazās Juglas upē lielu pavasara palu vai plūdu gadījumā notiek apkārtējo teritoriju applūšana, Paredzētās darbības radītais caurplūduma pieaugums Ziņojumā tiek vērtēts kā nebūtisks un tāds, kas nevar radīt vērā ņemamu ietekmi ne uz Mazās Juglas, ne Ežupītes hidroloģisko režīmu, tajā skaitā ūdens līmeni vai temperatūru. Tomēr mazūdens periodā caurplūduma īpatsvars no plānotā karjera aprēķināts ievērojami lielāks – Mazajā Juglā 3,24 – 27,3% un Ežupītē 58,4 – 75%, turklāt mazūdens periodā Ežupīte var arī pilnībā izsīkt, tādēļ no ģipsakmens karjera pārsūkņējamais caurplūdums var veidot 100% Ežupītes caurplūduma. Līdz ar to Ziņojumā secināts, ka mazūdens periodā Mazās Juglas upē un Ežupītē tiktu vērā ņemami ietekmēti caurplūdums, kā arī ūdens līmenis un ūdens temperatūras režīms. Saskaņā ar hidrodinamisko aprēķinu rezultātiem Mazās Juglas

upei mazūdēns periodos ūdens līmeņa palielinājums varētu sasniegt 3cm, bet Ežupītē no 3 līdz 20cm. Tā kā Mazās Juglas upe mazūdēns periodos galvenokārt barojas no pazemes ūdeņiem, kuru temperatūra ir līdzīga kā karjera ūdeņiem, Ziņojuma autori temperatūras izmaiņas nevērtē kā tādas, kam var būt būtiska nelabvēlīga ietekme. Arī ūdens izmaiņas gan Mazajā Juglā, gan Ežupītē Ziņojuma autori atzīst par salīdzināmām ar dabiskajām svārstībām, attiecīgajā laika periodā, izņemot mazūdēns periodu, kad Ežupīte var izsīkt pilnībā, tādēļ būtisku nelabvēlīgu ietekmi neprognozē.

- 6.5.2.15. Vērtējot iespējamo summāro ietekmi uz Mazās Juglas hidroloģisko režīmu, ja Paredzētā darbība tiek veikta vienlaicīgi ar ģipsakmens ieguvī atradnē „*Salaspils*”, kas atrodas Mazās Juglas lejtecē, Ziņojumā norādīts, ka abu atradņu summārā ietekme ir iespējama, tomēr tā ir nebūtiska attiecībā pret Mazās Juglas caurlaides spēju un nespēj izraisīt papildus plūdu riskus. Vērtējot pret pavasara palu caurplūdumu ar atkārtotānos varbūtību 10%, secināts, ka summārā pietece no abām ģipsakmens atradnēm varētu radīt ūdens līmeņa paaugstināšanos ne vairāk kā par 1mm. Tādējādi Ziņojumā netiek konstatēts, ka Paredzētā darbība varētu būtiski intensificēt applūšanas riskus, jo attiecībā pret dabiskajiem procesiem papildus ietekmes ir niecīgas.
- 6.5.2.16. Balstoties uz veiktu ūdens hidroķīmisko analīžu rezultātiem, secināts, ka novadgrāvis N-1 un Ežupīte (kas ietek Mazajā Juglā) jau šobrīd neatbilst karpveidīgo zivju ūdeņiem izvirzītajām prasībām, vairākkārt pārsniedzot amonija, suspendēto vielu un bioķīmiskā skābekļa patēriņa mērķlielumus un robežlielumus. Savukārt Mazā Jugla pirms un pēc Ežupītes ietekas kopumā atbilst karpveidīgo zivju ūdeņiem izvirzītajām prasībām, izņemot bioloģiskā skābekļa patēriņu, kam ir paaugstinātas vērtības. Ziņojumā, izmantojot ģipsakmens karjera „*Salaspils*” ietekmes uz Mazās Juglas upes ūdens kvalitātes monitoringa datus, vērtēts, kā atsūkņējamo pazemes ūdeņu novadīšana ietekmē saņemamo ūdens kvalitāti, – jo īpaši Mazās Juglas ūdeņu ķīmisko sastāvu. No monitoringa rezultātiem secināts, ka atsūkņējamo ūdeņu novadīšanas ietekmē upes ūdenī nedaudz pieaug visu galveno jonu koncentrācija, taču visu galveno jonu koncentrācijas pieaugums ir mazāks par dabisko izmaiņu amplitūdu. Attiecībā uz Atradnē atsūkņētā ūdens novadīšanas ietekmi uz Mazās Juglas upes ūdens kvalitāti, Ziņojumā prognozēts, ka, ņemot vērā atsūkņējamo ūdeņu ķīmisko sastāvu un plānoto ūdensteču caurplūduma pieaugumu, Paredzētās darbības rezultātā nav sagaidāma būtiska negatīva ietekme uz Mazās Juglas ūdens kvalitāti. Neatkarīgi no minētā, līdzīgi kā iepriekš veiktā IVN rezultātā, Ziņojuma 7.nodaļā ir iestrādāti risinājumi ietekmes uzraudzībai un kontrolei. Šādi risinājumi paredz ūdens kvalitātes mērījumu veikšanu novadgrāvī N-1, Ežupītē un Mazajā Juglā. Saistībā ar plānotajiem monitoringa pasākumiem Birojs konstatē, ka Ziņojuma 7.nodaļā plānotie risinājumi nav raksturoti tik detalizēti, kā tas bija paredzētās darbības atradnē „*Salaspils*” gadījumā (minētā projekta IVN ziņojuma 8.1.tabula), tomēr, ievērojot gan abu projektu līdzību, gan ietekmes zonu saistību un to, ka ūdens kvalitātes monitoringa nosacījumi Biroja atzinumā Nr.7 tika salāgoti arī ar Ierosinātajās līdz šim veikta monitoringa nosacījumiem, Birojs šajā atzinumā ietver salīdzināmas prasības.
- 6.5.2.17. Galvenā mūsdienu ģeoloģisko procesu aktivizācija Paredzētās darbības ietekmē var būt saistīta ar karsta procesu intensitātes palielināšanos, jo Darbības vietas apkārtņē atrodas teritorijas, kurās ir konstatētas karsta kitenes, savukārt Paredzētā darbība ir saistīta ar vienu no karsta procesu veicinošajiem faktoriem – ūdens plūsmas izmaiņām (karjerā atsūkņējot Daugavpils – Salaspils ūdens horizonta pazemes ūdeni). Paredzētās darbības radītā Salaspils ūdens horizonta depresijas piltuve ietekmēs pazemes ūdeņu plūsmas intensitāti un ātrumu, kas ūdeņu plūsmu koncentrēs Atradnes virzienā. Pazemes ūdeņu pieplūdi var veicināt apstākļi, ka Paredzētās darbības rezultātā depresijas piltuve pārklāsies ar atradnes „*Salaspils*” depresijas piltuvi, kā arī tā var pārklāties ar Rīgas HES ūdenskrātuves ietekmes zonu (2km plata josla, kurā ir

paaugstināts ūdens līmenis). Tāpat ir sagaidāms, ka pazemes ūdeņu līmeņa pazemināšanās ietekmē tiešā karjera tuvumā veidosies labvēlīgi apstākļi atmosfēras nokrišņu, virszemes un gruntsūdeņu ūdeņu infiltrācijai Salaspils svītas iežos, kas varētu veicināt iežu šķīšanu un karsta procesu aktivizēšanos. Ziņojumā novērtēts, ka Atradnei piegulošā teritorijā sastopamas sen veidojušās virszemes un pazemes karsta formas un norisinās sulfātu un sulfātu – karbonātu karsta procesi Salaspils svītas ģipšos un dolomītos, taču veicot Atradnes hidroloģisko izpēti, nevienā no 7 hidroģeoloģiskajiem urbumiem karsta kavernas nav konstatētas. Vienā no urbumiem atklātas plaisas, kas pēc Ziņojuma autoru domām visticamāk nav karsta veidojums, jo plaisas nav aizpildītas ar karbonātisko iežu miltiem un hipergēniem minerāliem, kā arī nav novērota gruntsūdens filtrācijas īpašību anizotropija – tas nozīmē, ka Salaspils svītas nogulumiežu masīvā nav dominējoša plaisainības virziena, kas izmainoties hidroģeoloģiskajiem apstākļiem Atradnes teritorijā, teorētiski varētu veicināt karsta procesu attīstību. Papildus Ziņojumā vērsta uzmanība, ka karsta dobumi veidojas, paplašinoties esošajām plaisām jeb pazemes ūdeņu filtrācijas kanāliem, bet plānotā karjera teritorijā Salaspils svītas nogulumiežu plaisainība ir maza, par ko liecina Atradnes izpētes darbos iegūtais Salaspils horizonta ūdensvadāmības koeficients. Līdz ar to karsta procesu attīstības potenciāls Atradnes teritorijā novērtēts kā zems. Balstoties uz veiktiem pētījumiem (Ford, D., Williams, P.D. 2007 Karst Hydrogeology and Geomorphology. Wiley, 576 p.) Ziņojuma autori norāda, ka nogulumiežos, kuros nav konstatētas karsta izpausmes, izveidojoties labvēlīgiem karsta attīstības procesiem, tikai pēc desmitgadēm var sākt veidoties nelieli slēptā karsta dobumi, un izstrādes laikā bīstama karsta procesu aktivizācija nav sagaidāma.

- 6.5.2.18. Tā kā Atradnes apkārtnē atrodas satiksmes infrastruktūras objekti, Ziņojumā novērtēta Paredzētās darbības ietekme uz potenciāliem karsta procesiem to teritorijā. Hidroģeoloģiskās modelēšanas rezultātā secināts, ka, veicot pazemes ūdeņu atsūkņēšanu atradnē „*Salaspils*” un Atradnes Z daļā, autoceļa A4 teritorijā radītu pjezometriskā līmeņa kritumu līdz 8m, bet dzelzceļa līnijas „*Rīga – Daugavpils*” tuvumā iespējamais pazeminājums prognozēts līdz 3m. Savukārt atsūkņējot pazemes ūdeņus atradnē „*Salaspils*” un Atradnes D daļā Salaspils ūdens horizonta līmenis autotrases A4 vietā kristos par 3,5m, un kā norādīts Ziņojuma 3.6.4. attālā pie dzelzceļa uzbēruma tas vārētu sasniegt ~6m. Novērtēts, ka karstam pakļauto ģipšakmeni saturošo nogulumiežu slāni klāj no 4,2 līdz 13,0 bieža segkārtā, kas samazina karsta dobumu bīstamību autotrasei un dzelzceļa uzbērumam. Savukārt zem Rail Baltica dzelzceļa līnijas trases ģipšakmeni ir paredzēts izņemt kā derīgo izrakti un aizstāt to ar drošības un stabilitātes prasībām atbilstošu materiālu.
- 6.5.2.19. Vērtējot zem satiksmes infrastruktūras esošās grunts nosēšanas un sufozijas procesu attīstības risku Paredzētās darbības rezultātā, Ziņojumā norādīts, ka gruntsūdens līmeņa pazemināšanās teorētiski varētu veicināt grunts nosēšanos, tomēr zemais elastīgās ūdensatdeves koeficients, kas iegūts atsūkņēšanas eksperimenta laikā, liecina, ka Salaspils svītas karbonātieži ir praktiski nesaspiežami. Autoceļa A4 tuvumā ierīkotajos urbumos kvartāra nogulumus veido vāji saspiežams morēnas smilšmāls, kam raksturīga liela nestspēja, un pazeminoties hidrostatiskajām spiedienam, grunts tilpuma izmaiņu iespējamība, kas izraisītu nosēšanas risku zem autotrases vērtēta kā zema. Savukārt attiecībā uz sufozijas procesu attīstību, ņemot vērā aprēķinos noteikto maksimālo gruntsūdens plūsmas ātrumu 0,1m/dnn, Ziņojumā secināts, ka gruntsūdens plūsmas ātrums teritorijā nav pietiekams, lai notiktu nogulumu daļiņu pārvietošanās un izskalošana.
- 6.5.2.20. Ziņojumā tāpat ņemts vērā, ka karjera apkārtējo teritoriju iežu plaisainības veidošanos var sekmēt ģipšakmens ieguve ar spridzināšanas metodi, kā rezultātā varētu veidoties nogulumiežu slāņkopas deformācijas un pavājināšanās. Balstoties uz atradnē

„Salaspils” veikto ģipšakmens spridzināšanas un ieguves ar hidrauliskā āmura metodi radīto vibrāciju un to izplatības novērtējumu, Ziņojumā secināts, ka izraisītās vibrācijas Atradnes karjeram piegulošā teritorijā ir niecīgas un neveicinās iežu plaisainību un mehānisko pavājināšanos, un vibrāciju ietekme uz karsta procesu veicināšanu ir neievērojama un maz ticama. Vienlaikus Ziņojumā atzīts, ka ģipšakmens ieguves gaitā jāturpina karsta procesu attīstības novērošana. Lai novērtētu iespējamo karsta procesu attīstību Ziņojuma autoru vērtējumā būtu nepieciešams pazemes ūdeņu monitoringa urbumos reizi ceturksnī veikt pazemes ūdens līmeņa novērojumus, kontrolējot spiediena gradienta (pēc pjezometriskā līmeņa starpības urbumos) un attiecīgi filtrācijas ātruma izmaiņas, kā arī Atradnei tuvākajos monitoringa urbumos un izplūdē pēc nosēdbaseina jānosaka pazemes ūdeņu ķīmiskā sastāva un agresivitātes pakāpes pret ģipšakmeni (7 galvenie joni, īpatnējā elektrovadītspēja, pH). Pamatots, ka karsta procesu aktivizācija nav sagaidāma, kamēr monitoringa urbumos netiks novērota izšķīdušo ģipša sastāvdaļu (Ca^{2+} un SO_4^{2-}) koncentrāciju progresējoša krišanās. Papildus norādīta nepieciešamība turpmākas ūdeņu ķīmiskās sastāva laboratorijas analīzes veikt visu turpmāko ģipša izstrādes laiku vismaz reizi ceturksnī, paraugus ievācot konkrētā sezonā, lai ilggadīgi iegūtie rezultāti būtu savstarpēji salīdzināmi un identificējama pazemes karsta procesu intensificēšanās. Monitoringa gaitā novērojot krasas un progresējošas izmaiņas, kopā ar ekspertiem plānots lemt par turpmāk veicamajiem pasākumiem un darbības īstenošanas nosacījumiem.

6.5.2.21. 2013.-2015.gadā veiktā IVN gaitā (ieguves platību atradnē „Salaspils” paplašināšana) ar ūdens atsūkņēšanu saistītās vides pārmaiņas un ietekmes aspekti padziļināti tika vērtēti arī kontekstā ar tuvumā esošo bijušo Salaspils kodolreaktoru, iespējamo ietekmju mijiedarbību, negadījumu riskiem un piesārņojuma varbūtību, jo īpaši ņemot vērā arī 2014.gadā publiskajā telpā izskanējušo informāciju, ka radioaktīvais ūdens no pazemes tvertnēm varētu būt nonācis vidē. Derīgo izrakteņu ieguvi bija paredzēts veikt tiešā reaktora teritorijas tuvumā (D iecirknis robežojas ar reaktora teritoriju). Tāpat tika vērtēta Paredzētās darbības izraisīto hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņu iespējamā ietekme uz bijušā Salaspils kodolreaktora monitoringa urbumiem un karsta procesu iespējamo attīstību reaktora teritorijā. Novērtējuma rezultātā secināts, ka šādu scenāriju attīstība, pie ietekmes uz vidi novērtējuma aprēķinātajiem maksimālajiem Salaspils ūdens horizonta pjezometrisko līmeņu pazeminājumiem un paredzētajiem ietekmes novēršanas vai mazināšanas pasākumiem nav sagaidāma, vienlaikus izvirzīta virkne uzraudzības un kontroles nosacījumu, tostarp kompensējošu monitoringa urbumu ierīkošanai, karjerā atsūkņējamā ūdens satūra analīzēm u.c. darbībām, kas ietvertu arī pasākumu situācijā, ja uzraudzības un kontroles pasākumi uzrādītu rezultātu, kas atšķirtos no prognozētā. Paredzētā darbība ir plānota vairāk kā 1km attālumā no bijušā Salaspils kodolreaktora teritorijas un, salīdzinājumā ar otras atradnes izstrādi, būtiskus ietekmju riskus ar Paredzēto darbību Ziņojuma autori šajā aspektā nav identificējuši.

6.5.2.22. Tādējādi, novērtējis Ziņojumu un tajā ietvertos secinājumus, Birojs secina, ka pie tehnoloģiski pārdomāta un atbilstīgi īstenota procesa, tajā skaitā nodrošinot racionālu derīgā slāņa nosusināšanas sistēmu, kas paredz lokalizētu ūdens atsūkņēšanu un nostādināšanu, nav sagaidāms, ka Paredzētās darbības ietvaros veikta ūdens atsūkņēšana un novadīšana varētu radīt tādas būtiskas nelabvēlīgas vides pārmaiņas, kas varētu nonākt pretrunā ar Mazās Juglas aizsardzības mērķiem un tik būtiski nelabvēlīgi ietekmēt apkārtnes teritorijas hidroģeoloģisko režīmu, lai būtu pamats kopumā aprobežot Paredzēto darbību. Tajā pat laikā jāņem vērā, ka pašreizējā Mazās Juglas upes ūdens kvalitāte nav pilnībā atbilstoša Ūdeņu kvalitātes noteikumos Nr.118 noteiktajām karpveidīgo zivju ūdeņu kvalitātes prasībām, kā arī Mazajā Juglā

ieplūstošajās ūdenstecēs – Ežupītē un novadgrāvī N – 1 tiek pārsniegti atsevišķu ūdens kvalitātes rādītāju koncentrāciju robežlielumi un mērķlielumi, līdz ar to Paredzētā darbība pieļaujama tikai veidā, kas nepasliktina esošo situāciju. Paredzētās darbības radītās hidroloģiskā režīma izmaiņas saistāmas arī ar ietekmi uz karsta procesu aktivizāciju, tomēr Birojs atzīst, ka Ziņojumā ir vispusīgi novērtētas sagaidāmās ietekmes un paredzēti iespējamo ietekmju novēršanas un mazināšanas pasākumi, un pie nosacījuma, ka tiek ievēroti Ziņojumā paredzētie risinājumi un nodrošināti tajā norādītie ietekmes novēršanas, mazināšanas un kontroles pasākumi, kā arī paredzētās situācijai atbilstošas rīcības, ja kontroles pasākumu ietvarā tiek konstatēta no Ziņojumā novērtētās atšķirīga situācija, - minēto ietekmes aspektu griezumā nebūtu pamata kopumā nepieļaut Paredzētās darbības realizāciju. **Saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu Paredzētās darbības veikšanai tiek izvirzīti šādi nosacījumi:**

- a) Pazemes ūdens atsūkņēšana ģipsakmens ieguvei nodrošināma tādējādi, ka ūdens atsūkņēšana tiek veikta no lokāliem ūdens uzkrāšanas baseiniem vai „kanjoniem” kā tas vērtēts Ziņojumā ietvertajos aprēķinos, prognozējot maksimālo sagaidāmo ūdens pieteci un depresijas piltuvi.
- b) Uzsākot ģipsakmens ieguvi jānodrošina atsūkņējamo karjera ūdens apjomu, gruntsūdens un Daugavas – Salaspils ūdens horizonta un kvartāra nogulumu gruntsūdeņu horizonta pjezometrisko līmeņu un spiediena gradienta, pazemes ūdeņu ķīmiskā sastāva un ūdens līmeņu grodu akās monitorings atbilstoši Ziņojuma 7.nodaļā iestrādātajiem risinājumiem. Jāparedz un savlaicīgi jārealizē kompensējošo ūdensapgādes urbumu ierīkošana, ja tiek konstatētas nosusinātas akas vai citi pazemes ūdens ieguves avoti (urbumi, spices).
- c) Balstoties uz monitoringa rezultātiem, jāveic karsta procesu intensificēšanās un attīstības izvērtējums. Visi monitoringa un izvērtējuma rezultāti jāiesniedz VVD un Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrā, kā arī vietējā pašvaldībā, bet normatīvajos aktos noteikto prasību vai monitoringam definēto parametru pārsniegumu, tostarp izšķīdušo ģipša sastāvdaļu koncentrāciju progresējošas krišanās, gadījumā arī pasākumu plāns pārsniegumu un riska situāciju novēršanai. Atkarībā no mērījumu un izvērtējuma rezultātiem, lemjams par papildus pasākumu, tajā skaitā Paredzētās darbības realizācijas izmaiņu/pārtraukšanas vai nosacījumu un ierobežojumu nepieciešamību.
- d) Karjerā atsūkņēto ūdeņu novadīšana nedrīkst nozīmīgi pasliktināt ūdens kvalitāti saņemtajās ūdenstecēs, jo īpaši Mazajā Juglā, līdz ar to ir jānodrošina novadāmo ūdeņu atbilstoša nostādināšana. Jānodrošina no karjera novadāmo ūdeņu kvalitātes pēc nostādināšanas monitorings atbilstoši Ziņojuma 7.nodaļā iestrādātajiem risinājumiem, tostarp novadgrāvī, Ežupītē un Mazajā Juglā pirms un pēc Ežupītes ietekas nosakot suspendētās vielas, ķīmiskā skābekļa patēriņu un naftas produktus, kā arī NH_4^+ , $\text{P}_{\text{kopējais}}$, NO_2^- , pH, BSP_5 . Analīzes sākotnēji nodrošināmas vismaz 4x gadā.
- e) Pirms Paredzētās darbības uzsākšanas, saskaņojot ar atbildīgajām institūcijām, veicama novadgrāvju N-1 un N-2, kā arī Ežupītes lejteces gultnes pārtīrīšana un ūdensteču atbrīvošana no bebru aizsprostiem, uzlabojot to caurplūdumu un mazinot esošo applūšanas risku, kā arī turpmāka ūdensteču apsekošana un nepieciešamības gadījumā atkārtota piesērējuma izvākšana. Ūdensteču pārtīrīšana veicama, sadarbojoties ar

nozares speciālistu un nodrošinot pēc iespējas mazākus kaitējumus zivsaimnieciskiem resursiem.

- f) Ja Paredzētās darbības plānošanas vai realizācijas gaitā tiek noteikti citi ar ūdens atsūkņēšanu, tajā skaitā ar atsūkņējamā ūdens apjomu, apsaimniekošanu un novadīšanu saistītie risinājumi, kas Ziņojuma gaitā nav novērtēti vai pārsniedz Ziņojumā novērtētos lielumus, veicams šādu izmaiņu būtiskuma izsvēruma un, ja nepieciešams, lemjams par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.
- g) Ja analīžu rezultāti ir stabili, prasības monitoringa veikšanai, tajā skaitā analīžu ņemšanas biežums var būt pārskatāms.

6.5.3. Vibrācijas un to izplatība, kā arī ietekme uz īpašumiem.

6.5.3.1. Paredzētās darbības gaitā sagaidāma vibrāciju ietekme no ģipšakmens irdināšanas, izmantojot gan spridzināšanu, gan materiāla mehānisko irdināšanu ar hidraulisko āmuru. Tā kā Darbības vietas tiešā tuvumā atrodas vairākas dzīvojamās mājas, kā arī ņemot vērā iedzīvotāju un sabiedrības viedokli un bažas par iespējamu nelabvēlīgu ietekmi uz ēku drošību un stabilitāti, Ziņojumā ietverts vibrācijas radītās ietekmes novērtējums. Vibrācijas radītās ietekmes novērtējums nodrošināts, piesaistot seismologu.

6.5.3.2. Tā kā Atradnē līdz šim nav tikusi veikta derīgo izrakteņu ieguve, kā arī Atradne nav sagatavota ieguves darbu veikšanai, pašlaik Atradnē nav iespējams realizēt IVN procedūrai nepieciešamo izpēti eksperimentālo ģipšakmens ieguvei ar spridzināšanas vai hidrauliskā āmura metodi, kas tiešā veidā ļautu novērtēt Atradnes izstrādes procesā radušos vibrāciju apmēru un izplatību. Taču, balstoties uz to, ka Atradne pēc ģeoloģiskajiem apstākļiem ir līdzīga ģipšakmens atradnei „*Salaspils*”, ģipšakmens ieguves ar spridzināšanas un hidrauliskā āmura metodi radīto vibrāciju un to izplatības novērtējumam Ziņojumā izmantoti atradne „*Salaspils*” veiktu divu atšķirīgu eksperimentālu sprādzienradīto vibrāciju un hidrauliskā āmura darbības radīto svārstību mērījumi. Viens no sprādzieniem atradnē „*Salaspils*” tika veikts, izmantojot neelektrisko iniciēšanas sistēmu (neelektrisko detonatoru metode) un izmantojot urbuma detonatoru komplektus ar palēninājuma laiku 1000ms un virsmas detonatoru komplektus ar diviem dažādiem palēninājuma laikiem – 25ms un 42ms; urbumu dziļums 1,3m. Savukārt otram sprādzienam pielietota elektrodetonatoru metode ar pakāpēs un ar dažādiem palēninājuma laikiem sadalītiem elektriskiem detonatoriem; urbumu dziļums 1 un 1,3m. Spridzināšanas darbu radīto svārstību mērījumi veikti četrās vietās 805 – 1158m attālumā no spridzināšanas vietas. Veicot ģipšakmens irdināšanu ar hidraulisko āmuru, mērījumi ģipšakmens atradnē „*Salaspils*” tika veikti trīs dažādās vidēs: uz ģipšakmens slāņa, uz morēnas nogulumu slāņa un uz augsnes slāņa jeb zemes virsmas, un mērījumi veikti 5 – 284m robežās no hidrauliskā āmura darba vietas.

6.5.3.3. Ņemot vērā to, ka Latvijas normatīvajos aktos nav noteikts maksimālais atļautais svārstību, ko izrisa vibrācija, lielums, Ziņojumā salīdzināti un izvērtēti Eiropā pielietotie standarti šādu mērījumu veikšanai – Lielbritānijas standarts BS7385 un Vācijas standarts DIN 4150. Ziņojumā secināts, ka Vācijas standarts DIN 4150 paredz stingrākus ierobežojumus, turklāt tajā ir izdalīts maksimāli atļautais vibrāciju izraisītais svārstību ātrums uz īpaši jutīgiem objektiem, par kādiem piesardzības nolūkā varētu uzskatīt ne tikai Atradnē un tās tuvumā esošās inženierkomunikācijas, bet arī Z/S „*Ezerkauliņi*” biogāzes ražotni. Vadoties no piesardzības principa, Paredzētās darbības novērtējumam izmantots Vācijas standarts.

6.5.3.4. Darbības vietai tuvākās dzīvojamās mājas atrodas ~35 – 100m attālumā no Atradnes robežas, un Vācijas standarts DIN 4150 nosaka, ka dzīvojamām mājām maksimālais atļautais svārstību ātrums ir 15mm/s. Savukārt Z/S „Ezerkauliņu” biogāzes ražotne, kas atrodas uz Z no Atradnes ~150m attālumā no ieguves robežas, gāzes vads, kā arī elektroenerģijas pārvades līnijas, kas šķērso Atradni, Ziņojumā uzskatīti par objektiem, kas ir īpaši jutīgi pret svārstībām, līdz ar to ir pieņemts, ka atbilstoši Vācijas standartam DIN 4150 šiem objektiem maksimālais atļautais svārstību ātrums ir 8mm/s.

6.5.3.5. Ņemot vērā atradnē „Salaspils” iegūtos rezultātus par spridzināšanas un hidrauliskā āmura izmantošanas radītajām svārstībām, IVN procedūras ietvaros veikta svārstību prognozēšana Paredzētās darbības gadījumā:

6.5.3.5.1. Sprādzienu radīto svārstību prognozei izmantots modelis „*Geophysik GGD für Sprengungen im Festgestein*”, ko Ziņojuma autori izvēlējušies kā piemērotāko situācijas novērtējumam Latvijā. Modelēšana veikta scenārijam, kad sprādziena vieta izvietota uz Atradnes ārējās robežas. Modelēšanas gaitā aprēķināti attālumi no sprādzienu vietām līdz teritorijai, kur maksimālais svārstību ātrums ir vienāds ar piemērotajā standartā noteikto atļauto limitu. Secināts, ka spridzināšanā, pielietojot neelektrisko detonatoru metodi, ieguve nevar tikt veikta tuvāk par 38m no rūpnieciskajām ēkām, 77m no dzīvojamām ēkām un 118m no īpaši jutīgiem objektiem, bet, pielietojot elektrodetonatoru metodi, attiecīgi tie ir 52m, 102m un 156m.

6.5.3.5.2. Tādējādi, ja spridzināšanas darbu vieta atrodas uz Atradnes robežas, izmantojot elektrodetonatoru metodi, viensētas „*Valles*” un „*Kalnastepiņi*” pilnībā iekļūtu zonā, kur maksimālās vibrācijas var pārsniegt maksimāli pieļaujamās vērtības dzīvojamām ēkām saskaņā ar standartu DIN 4150. Tādēļ metodes gadījumā būtu jāievēro atkāpšanās no Darbības vietas robežas. Savukārt, veicot spridzināšanas darbus uz Atradnes robežas ar neelektrisko detonatoru metodi, zonas, kur maksimālās vibrācijas var pārsniegt maksimāli pieļaujamās vērtības dzīvojamām ēkām saskaņā ar standartu DIN 4150, robeža sasniedz viensētas „*Valles*” un „*Kalnastepiņi*”. Savukārt ZS „Ezerkauliņu” biogāzes ražotne abu metožu gadījumos neiekļūtu zonā, kur maksimālās vibrācijas var pārsniegt maksimāli pieļaujamās vērtības īpaši jutīgiem objektiem saskaņā ar standartu DIN 4150, bet minimālajam attālumam no spridzināšanas darbu vietas līdz Atradnes teritorijā esošajam gāzes vadam un elektrolīnijām būtu jābūt 118m, pielietojot neelektrisko detonatoru metodi, un 156m attālumā, izmantojot elektrodetonatoru metodi. Ziņojumā norādīts, ka gadījumā, ja gāzesvads netiks pārvietots ārpus Atradnes teritorijas, spridzināšanas metode netiks izmantota vispār. Tādā gadījumā ģipšakmens ieguvi paredzēts veikt ar hidraulisko āmuru.

6.5.3.5.3. Lai sastādītu ģipšakmens irdināšanas ar hidraulisko āmuru radīto vibrāciju svārstību prognozi, Ziņojuma autori saskārušies ar grūtībām atrast literatūras avotu, kurā būtu apskatīta hidrauliskā āmura radīto svārstību modelēšana. Tādēļ par pamatu ņemts literatūras avots „*Propagation and attenuations characteristics of various ground vibration*” (Dong-Soo and Jin-Sun, 1999), kurā pētītas arī pazemes spridzināšanas un urbšanas radītās vibrācijas svārstības un secināts, ka modelēšanā to radītās svārstības var pieņemt kā punktveida viļņu ģenerēšanas avotus. Pieņemot, ka urbšanas radītās svārstības var attiecināt arī uz hidrauliskā āmura radītajām svārstībām, modelēšanā izmantoti attiecīgie vienādojumi. Tāpat pielietots modelis – „*Geophysik GGD für Sprengungen im Festgestein*”, kas izmantots spridzināšanas darbu radīto vibrāciju modelēšanā. Modelēšanas gaitā aprēķināti attālumi (zonas), līdz vietām, kur hidrauliskā āmura radītais maksimāli pieļaujamais svārstību

ātrums ir vienāds ar piemērotajā standartā noteikto atļauto limitu. Secināts, ka maksimālais pieļaujamais svārstību līmenis, ko uz morēnas nogulumu slāņa rada ģipšakmens irdināšana ar hidraulisko āmuru, rūpnieciskajām ēkām ir 2,7 m attālumā no hidrauliskā āmura darbības vietas, dzīvojamām ēkām – 6,5 m attālumā, bet īpaši jutīgiem objektiem – 11 m attālumā no Darbības vietas. Ziņojumā novērtēts, ka, ņemot vērā ārkārtīgi niecīgo iespēju, ka hidrauliskais āmurs strādās tik nelielā attālumā no industriālām ēkām, dzīvojamām ēkām vai infrastruktūras objektiem, ir pamats secināt, ka hidrauliskā āmura darbs Atradnē neradīs negatīvu ietekmi uz ēkām un infrastruktūras objektiem.

6.5.3.6. Ziņojumā norādīts, ka, uzsākot Atradnes izstrādi, iespējams veikt atkārtotus eksperimentālos spridzināšanas darbus Atradnes teritorijā ar samazinātu vai mainīgu izmantoto sprāgstvielu apjomu vai spridzināšanas metodi un būtu precīzi iespējams noteikt atbilstošāko izmantojamo spridzināšanas metodi un sprāgstvielu apjomu, lai radītās vibrācijas neietekmētu tuvumā esošos infrastruktūras objektus un dzīvojamās ēkas. Pirms spridzināšanas darbu uzsākšanas tiks veikta dzīvojamo ēku „Valles” un „Kalnastepiņi” apsekošana, lai varētu fiksēt ēku esošo stāvokli. Apsekojumi tiks veikti arī pēc spridzināšanas darbiem ar regularitāti, ko noteiks uzņēmums, kas veiks spridzināšanas darbus, lai varētu identificēt iespējamās vibrāciju radītos bojājumus.

6.5.3.7. Tādējādi Birojs atzīst, ka Ziņojumā ir novērtēta iespējamā Paredzētās darbības radīto vibrāciju ietekme uz Darbības vietas apkārtnē esošajiem objektiem, tajā skaitā, ņemot vērā pēc ģeoloģiskās uzbūves līdzīgajā ģipšakmens atradnē „Salaspils” veikto eksperimentālo ieguves darbu mērījumu datus un prognozējot Paredzētās darbības ietekmes zonu aprēķinu ceļā. Nav šaubu, ka veicot ģipšakmens ieguvī Paredzētās darbības gaitā sagaidāma vibrāciju ietekme no ģipšakmens irdināšanas, tomēr nebūtu pamata uzskatīt, ka, nodrošinot spridzināšanas darbu gadījumā kā minimums aprēķināto attālumu līdz dzīvojamām ēkām, industriālām būvēm un infrastruktūras objektiem, tostarp Rail Baltica, Paredzētā darbība varētu būt priekšnoteikums tik būtiskai nelabvēlīgai ietekmei uz ēku un būvju drošību, lai metodes pielietojumu Atradnē pilnībā aprobežotu. Tomēr ir jānodrošina Ziņojumā paredzētie vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgi risinājumi ietekmes novēršanai, mazināšanai un kontrolei, kā arī normatīvajos aktos paredzētās prasības, kas noteiktas gadījumiem, kad derīgo izrakteņu ieguvei tiek lietotas sprāgstvielas. Aprobežojumi derīgā izrakteņa ieguvei, tajā skaitā aizsargjoslās un joslās gar īpašumiem, prasības cilvēku aizsardzībai un drošībai kā arī citas prasības ir noteiktas jau ar ārējiem normatīvajiem aktiem. Izstrādājot derīgo izrakteņu projektu tās jāņem vērā, attiecīgi koriģējamas arī galīgās ieguves platības. **Papildus atbilstoši Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļā noteiktajam, Paredzētās darbības veikšanai tiek izvirzīti šādi obligātie nosacījumi:**

- a) Spridzināšanas metodes pielietošana veicama saskaņā ar normatīvajos aktos noteiktā kārtībā izstrādātu un saskaņotu spridzināšanas projektu, ievērojot visus nepieciešamos drošības un piesardzības pasākumus, lai netiktu nodarīts kaitējums piegulošo zemju īpašumiem. Savlaicīgi jāsniedz informācija pašvaldībai un iedzīvotājiem par plānotajiem spridzināšanas darbiem, kā arī atbilstoši darbu veikšanas specifikai jānodrošina nepieciešamie drošības pasākumi.
- b) Ierosinātājai ir jānodrošina, ka ģipšakmens spridzināšana ēku un būvju, tostarp infrastruktūras objektu un Rail Baltica dzelzceļa līnijas tuvumā netiek veikta tuvāk par vismaz Ziņojumā aprēķinātajiem attālumiem, kas drošības apsvērumu kontekstā ievērojami, pielietojot dažādas derīgā materiāla irdināšanas metodes.

- c) Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam, lai uzraudzītu iespējamās ietekmes uz īpašumiem un nodrošinātu rīcības, ja nelabvēlīgas ietekmes Paredzētās darbības dēļ tiktu konstatēts, pirms Paredzētās darbības uzsākšanas veicama vismaz tuvākajos nekustamajos īpašumos „Valles” un „Kalnastapiņi” esošo ēku apsekošana un stāvkāja fiksēšana, pēc tam nodrošinot to periodisku turpmāku apsekošanu, identificējot iespējamus vibrāciju radītus bojājumus (ja tādi radušies). Ja uz to norāda apsekošanas rezultāti, jāveic ietekmes novēršanas un/vai kompensēšanas pasākumi.

6.5.4. Troksnis un tā izplatība:

- 6.5.4.1. Derīgo izrakteņu ieguve un ar to saistītās darbības rada troksni, kas var būt traucējošs faktors un radīt būtisku un nozīmīgu ietekmi, ja darbības vietai pieguļošajā teritorijā atrodas pret troksni īpaši jutīgi objekti, cilvēku uzturēšanās vietas, dzīvojamās apbūves teritorijas, rekreācijas objekti u.c. Troksni rada gan derīgā materiāla irdināšana (ar spridzināšanu vai hidraulisko āmuru), gan virskārtas noņemšana un nederīgo slāņu transportēšana, teritorijas sagatavošana spridzināšanai (urbumu ierīkošana), iegūtā materiāla iekraušana un transportēšana. Lai gan ne visas darbības tiek veiktas vienlaicīgi un trokšņa objekti atrodas dažādās Atradnes vietās, Darbības vietas D daļas tuvumā atrodas vairākas dzīvojamās teritorijas, tādēļ Paredzētās darbības radītā trokšņa novērtējums ir būtisks aspekts.
- 6.5.4.2. Saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumu Nr.16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk – MK Noteikumi Nr.16) 1.pielikuma 1.2.punktu, novērtējot trokšņa rādītājus, ņem vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas, vakara – 4 stundas, nakts – 8 stundas. Diena ir no plkst. 7:00 līdz 19:00, vakars – no plkst. 19:00 līdz 23:00, savukārt nakts – no plkst. 23:00 līdz 7:00. Gads ir uz skaņas emisiju attiecināms meteoroloģisko apstākļu ziņā vidējs gads. No Ziņojuma izriet, ka Paredzētā darbība ir plānota dienas un vakara periodā, kad individuālo dzīvojamo māju apbūves teritorijās trokšņa A-izsvarotais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis ($L_{\text{diēna}}$) nedrīkst pārsniegt 55dB(A), bet (L_{vakars}) – 50dB(A).
- 6.5.4.3. Ziņojumā izvērtētas divas ģipšakmens irdināšanas tehnoloģiskās alternatīvas – spridzināšana un mehāniskā irdināšana ar hidraulisko āmuru. Trokšņa piesārņojuma ietekmes novērtēšanai sagatavots aprēķinu modelis katram no 11 ieguves blokiem, ņemot vērā arī plānoto ieguves intensitāti (atšķirīga ieguves intensitāte, attiecīgi – tehnikas vienību skaits un darbības ilgums). Spridzināšanas metodes izmantošana atradnē „*Saulkalne*” izvērtēta un Ziņojumā aprakstīta pēc tās analogiskas izmantošanas atradnē „*Salaspils*”. Atbilstoši Ziņojuma 1.5.nodaļā norādītajam spridzināšanu paredzēts veikt 10 – 16 spridzināšanas pakāpēs ar laika atstarpi starp sprādzieniem (25 milisekundes). Izmantojot spridzināšanas metodi, ģipšakmens slāņi tiktu spridzināti 4 – 8 reizes nedēļā, savukārt, izmantojot hidraulisko āmuru, troksnis darba dienās tiktu radīts pastāvīgs 7 – 14 stundas. Detalizēts saraksts ar derīgo izrakteņu ieguvē izmantojamo tehniku (tajā skaitā arī pašizgāzēji, frontālie iekrāvēji, ekskavatori un kravas automašīnas), tās darbības laiku atkarībā no ieguves apjoma (300000t/gadā vai 600000t/gadā) un radītā skaņas jauda norādīta Ziņojuma 3.3.1. un 3.3.2.tabulā.
- 6.5.4.4. Paredzētās darbības radītā trokšņa novērtēšanai un izplatības modelēšanai izmantota trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūra IMMI 2014 (izstrādātājs Wölfel Meßsystem Software GmbH+Co K.G; licences Nr.S72/317), ar kuru iespējams aprēķināt trokšņa rādītājus atbilstoši vides trokšņa novērtēšanas metodēm, kas noteiktas Trokšņa noteikumos Nr.16. Ģipšakmens ieguves radītā trokšņa novērtēšana veikta atbilstoši Trokšņa noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.punktā noteiktajai metodei, kas atbilst standartam LVS ISO 9613-2:2004, kuru izmanto rūpnieciskās darbības radītā trokšņa

novērtēšanai. Ziņojumā norādīts, ka, veicot trokšņa modelēšanu, tā veikta situācijai, kad ģipšakmens ieguve tiek realizēta jau reljefa pazeminājumā, tādējādi raksturojot trokšņa līmeni, kas radīsies, veicot ģipšakmens ieguvi jau pēc nederīgās virskārtas noņemšanas.

- 6.5.4.5. Esošā trokšņa līmeņa noteikšanai izmantota informācija par satiksmes intensitāti uz tuvumā esošajiem autoceļiem A4 (posms P5 – P6), A6 (posms A6 – Ikšķile), V57, C8 un C9, kā arī vilcienu kustības intensitāte dzelzceļa līnijā „Rīga – Krustpils”. Vērtējot fona trokšņa līmeņa atbilstību MK Noteikumos Nr.16 noteiktajiem trokšņa robežlielumiem, konstatēts, ka, daļā apbūves teritoriju, kas atrodas autoceļa A4 vai dzelzceļa tuvumā, jau šobrīd tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi. Vērtējot esošo situāciju dienas un vakara periodos, kad plānota arī Paredzētā darbība, secināts, ka tajās apbūves teritorijās, kas atrodas tuvāk Darbības vietai un kur trokšņa avotu ietekme varētu summēties, trokšņa līmeņa pārsniegumi ~ 1-5dB(A) robežās iespējami galvenokārt vakara periodā (viensētas „Valles”, „Kalnastepiņi”, „Rožlejas”, „Ausmas” Darbības vietas D pusē un „Saurieši”, Papardes iela 1 Darbības vietas R pusē), kam par iemeslu ir dzelzceļa un autotransporta satiksme. Citās apbūves teritorijās, kas atrodas tālāk no Darbības vietas (arī otrpus autoceļam A4) esošais trokšņa līmenis ir pat lielāks un citviet trokšņa robežvērtību pārsniegumi var sasniegt 10dB(A).
- 6.5.4.6. Vērtējot ietekmi ar Paredzēto darbību, Ziņojumā novērtēts, ka kaut arī spridzināšanas procesa laikā radītā skaņas jauda ir par vairāk nekā 30dB (A) lielāka nekā hidrauliskā āmura radītā skaņas jauda, spridzināšanas procesa ilgtermiņa ietekme ir ievērojami zemāka, nekā izmantojot hidraulisko āmuru. Aprēķinot katra ieguves veida skaņas emisijas līmeni ilgtermiņa radītājiem $L_{\text{diēna}}$ un L_{vakars} , konstatēts, ka spridzināšanas procesa radītās skaņas emisijas līmenis ir par 13dB (A) zemāks, nekā lietojot hidraulisko āmuru, jo spridzināšanas darbu ietekmes būtu tikai atsevišķās epizodēs nedēļas griezumā, bet hidrauliskā āmura izmantošana radītu trokšņa piesārņojumu 35 – 70 stundas nedēļā. Ņemot vērā arī izmantotās tehnikas radītās emisijas, secināts, ka spridzināšanas metodes pielietošana radītu par ~4dB (A) mazāku kopējo trokšņa emisijas līmeni no ieguves bloka kā metode ar hidrauliskā āmura pielietojumu. Attiecīgi, pamatā ir izsvērti un modelēti scenāriji metodei, kas paredz hidrauliskā āmura pielietojumu (trokšņa aspektā rada lielāku ietekmi), secīgi nosakot arī teritorijas, kur būs nepieciešami trokšņa mazināšanas pasākumi.
- 6.5.4.7. Plānojot darbību, kas var radīt trokšņa līmeņa pieaugumu, - jāvadās no principa, ka Paredzētās darbības realizācija pati par sevi nav iemesls Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto robežvērtību pārsniegumam vai summāri ar pastāvošo vides troksni nekļūst par priekšnoteikumu ar robežvērtībām noteiktā trokšņa līmeņa sasniegšanai un pārsniegšanai. Identificējot šādus apstākļus vai iespējamību, jāparedz ietekmes novēršanas vai paredzētās darbības realizāciju ierobežojoši pasākumi (obligāti nosacījumi un aprobežojumi). Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai ir veikts, vadoties no šī principa. Ziņojuma sagatavošanas ietvaros veikts izsvērts trokšņa ietekmes novērtējums, sastādot gan esošās situācijas aprēķina modeļus, gan Paredzētās darbības radītā trokšņa aprēķinu modeļus. Nosakot tās teritorijas, kur Paredzētā darbība varētu radīt trokšņa robežvērtību pārsniegumus, Ziņojumā vērtēti trokšņa izplatību ierobežojoši pasākumi, attiecīgi piemeklējot tādus risinājumus, kas ar Paredzēto darbību nerada pārmērīgu apgrūtinājumu un vienlaikus summāri nerada esošo pārsniegumu palielinājumu. Šādā novērtējumā konstatēts, ka Paredzētā darbība ieguves blokos 5. un 6., kā arī 8. – 11. nav iespējama bez troksni samazinošu pasākumu veikšanas Darbības vietas D daļā, jo Darbības vietas pierobežā ir vairākas dzīvojamās mājas, kur bez ietekmes mazināšanas pasākumu realizācijas kopējais trokšņa līmenis tiktu palielināts. Papildus konstatēts, ka alternatīvā transportēšanas maršruta izmantošana varētu nebūt iespējama.

- 6.5.4.8. IVN gaitā kā troksni mazinošs pasākums apskatīta grunts vaļņu izveide gar izstrādājamo bloku ārējo robežu no Atradnē esošajiem atsegumiežiem, ko pēc Atradnes izstrādes iespējams izmantot, arī rekultivējot karjeru. Lai derīgā materiāla ieguvī veiktu ar hidraulisko āmuru un tiktu ievēroti MK Noteikumos Nr.16 noteiktie trokšņa robežlielumi, Ziņojumā secināts, ka nepieciešams izveidot 6 grunts vaļņus trokšņa izplatības ierobežošanai. Ziņojumā apskatītie un trokšņa izkliedes modelī iekļautie grunts vaļņi piedāvāti pie dzīvojamās apbūves „Saurieši”, „Valles” un „Kalnastepiņi”, vaļņu garums variē no 200m līdz 320m, augstums no 5m – 5,5m. Minēto pasākumu efektivitātes novērtējumam sagatavotas arī trokšņa izkliedes kartes (Ziņojuma attēli no 3.3.15. līdz 3.3.26.). Ziņojumā secināts, ka pēc troksni samazinošo pasākumu ieviešanas, apbūves teritorijās Darbības vietas tuvumā netiks pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, savukārt teritorijās, kur jau šobrīd ir vērā ņemami trokšņa robežlielumu pārsniegumi, Paredzētā darbība nebūs priekšnoteikums to palielinājumam.
- 6.5.4.9. Vienaļkus paredzams, ka Paredzētās darbības realizācijas gaitā, pēc tam, kad tiks pabeigta Rail Baltica projekta realizācija, satiksmes radītais fona trokšņa līmenis palielināsies, jo papildus troksni radīs arī vilcienu kustība. Paredzētās darbības IVN veikts, pieņemot, ka ar plānotajām trokšņa barjerām (kuras Rail Baltica projekta ietvaros paredzēts uzstādīt visās vietās, kur paaugstinātas ietekmes zonā ir dzīvojamā apbūve), troksnis arī Darbības vietas tuvumā tiks samazināts līdz līmenim, kas nepārsniedz trokšņa robežvērtības. Par to ir iespējams arī pārliecināties Rail Baltica IVN Ziņojuma pielikumu 2.sējuma 8.-25.pielikumos. Tomēr jāreķinās, ka jebkura prognoze ir tikai hipotētisks modelis un faktisko situāciju būs iespējams noteikti tikai pēc visu infrastruktūras objektu izbūves. Arī no Rail Baltica IVN izriet, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas piemēroti jau konkrētam Rail Baltica posmam un situācijai, izstrāde ir paredzēta turpmākās projektēšanas ietvaros, tādēļ Birojs ir noteicis, ka būs nepieciešams veikt atkārtotus trokšņa izkliedes aprēķinus, tostarp, lai veiktu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi. Šāda prasība ir izvirzīta arī perspektīvā plānotā multimodālā kravu termināla kontekstā. Ir noteikts, ka, projektējot multimodālā kravu termināla teritoriju un nodrošinot tā ierīkošanu, savlaicīgi un ilgtspējīgi plānojams gan objektu izvietojums un izmantošanas zonas, gan nepieciešamie ietekmes mazināšanas risinājumi piesārņojuma, tostarp trokšņa ietekmes novēršanai, mazināšanai un pārvaldībai. Ar Rail Baltica saistīto projektu ietekmju būtiskums ir lielā mērā atkarīgs no multimodālā kravu termināla savlaicīgas un ilgtspējīgas plānošanas. Tādēļ atsevišķās zonās jau teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas ietvaros var būt nepieciešams paredzēt arī ietekmes mazināšanas risinājumus (piemēram, trokšņa izplatību mazinošas barjeras vai vaļņi gar rūpnieciskās teritorijas robežu, kur tas nepieciešams). Biroja 2016.gada 3.maija atzinumā Nr.5 ir noteikts, ka, izstrādājot Rail Baltica būvprojektu katram Rail Baltica posmam, kur identificējama nepieciešamība nodrošināt trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumus, piemērotākie risinājumi vai to kombinācijas nosakāmi un būvprojektā pamatojami, ņemot vērā aktuālo faktisko un tiesisko situāciju, tostarp piemērojamās novērtējuma metodes. Savukārt Paredzētās darbības kontekstā tas nozīmē, ka veicot ieguvī pēc Rail Baltica un multimodālā kravu termināla ekspluatācijas uzsākšanas, var būt jāpārvērtē fona trokšņa situācija, ņemot vērā jau aktuālos apstākļus (piemēram, veicot trokšņa mērījumus). No Ziņojuma izriet, ka plānotās trokšņa izplatības barjeras gar ieguves laukumu malu ir salīdzinoši efektīvs līdzeklis, kas ilgtermiņā (trokšņa avotiem atrodoties jau reljefa pazeminājumā) – problemātiskajās teritorijās Paredzētās darbības trokšņa līmeni var vērā ņemami samazināt. Tomēr nav izslēgts, ka pēc visu tuvumā plānoto objektu izbūves, var būt nepieciešami papildus pasākumi, tostarp sadarbojoties vairākiem operatoriem.

6.5.4.10. Tādējādi Birojs secina, ka vispārējos nozīmīgos aspektos ir novērtēta Paredzētās darbības trokšņa ietekme un Birojs pievienojas Ziņojuma autoriem, ka trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumu nodrošināšana ir būtisks priekšnoteikums, lai Paredzēto darbību atļautu. Atsevišķās teritorijās, kas ietilpst arī Paredzētās darbības ietekmes zonā, jau šobrīd trokšņa radītais apgrūtinājums pārsniedz pieļaujamās vides kvalitātes normatīvus, tādēļ Paredzētā darbība nedrīkst izsaukt papildus ietekmes palielinājumu. No Ziņojuma izriet, ka izvēlēta vaļņu metode ir efektīva un Paredzētās darbības ietekmi var būtiski samazināt. Tomēr arī vaļņu izbūve realizējama veidā, kas iespējami maz traucē blakus esošo teritoriju iedzīvotājus (darbu veikšana dienas laikā, piebraukšana no karjera puses, attālumu no īpašumu robežām un vaļņu nogāžu atbilstoša slīpuma izvēle) un nodrošina iespējami racionālu augsnes un starpkārtu izmantošanu, rēķinoties ar Atradnes rekultivācijas nepieciešamību. Attiecībā uz spridzināšanas metodes pielietošanu Ziņojumā ir novērtēts, ka, ņemot vērā spridzināšanas darbu ilgumu, tās pielietošana rada mazāku ietekmi, tomēr nebūtu pamata Birojam ar atzinumu noteikt, ka trokšņa mazināšanas pasākumi realizējami tikai hidrauliskā āmura metodes gadījumā. Ņemot vērā vibrāciju ietekmes aspektā novērtēto, ka spridzināšanas darbi nav pieļaujami tuvāk par 77 – 102m (atkarībā no spridzināšanas metodes) no dzīvojamās apbūves, secināms, ka Atradnes platību izstrādei visā plānotajā apjomā – t.i. arī Atradnes daļās, kas atrodas tuvāk dzīvojamai apbūvei, būs jāizmanto hidrauliskā āmura metode. Tā kā metožu kombināciju pielietojums tādā detalizācijā nav vērtēts un tas arī nebūtu samērīgi, ir pamats noteikt, ka vaļņu izveide gar ieguves bloku D zonu ir veidojami jebkurā gadījumā.

6.5.4.11. Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka būtiski trokšņa traucējumi ar Paredzēto darbību ir sagaidāmi tajās dzīvojamās teritorijās, gar kurām virzās viens no iespējamiem ģipsakmens transportēšanas maršrutiem. Sagaidāmais trokšņa līmenis šajās teritorijās jau pašreizējā situācijā pārsniedz pieļaujamo trokšņa robežvērtību, un Paredzētā darbība trokšņa līmeni palielinātu, taču netiek konstatēts, ka to summāri ietekmē kopējā ietekme no pašiem ieguves procesiem. Līdz ar to konstatējams, ka derīgo izrakteņu transportēšanas ietekmju mazināšana un pārvaldība ir nozīmīgs ar Paredzēto darbību saistīts aspekts. Vērtējums un nepieciešamie pasākumi šīs ietekmes kontekstā ir iekļauts šī Biroja atzinuma 6.5.6. sadaļā.

6.5.4.12. Normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Tomēr vienlaikus Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts noteic, ka Ierosinātāja ir arī atbildīga par Ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu, tādēļ Ierosinātājai ir jānodrošina risinājumi, kas ietekmi samazinātu līdz pieņemamam vides kvalitātes līmenim. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās, - bez trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumu kompleksa ar Paredzētās darbības realizāciju nebūtu iespējams nodrošināt trokšņa normatīvu ievērošanu apbūves teritorijās, kas atrodas Darbības vietas tuvumā. Ietekmes būtu mazākas, veicot darbus ieguves bloku Z daļā, bet pieaugtu, tiem pietuvojoties apbūves vietām. Lai gan pašvaldības autoceļa C9 lietojuma gadījumā, papildus summārās (ieguves un transportēšanas) ietekmes nepieaugtu būtiski, jo pieslēgumu autoceļam plānots veidot autoceļa A4 tuvumā, transportēšanas jautājumi Paredzētās darbības kontekstā var kļūt problemātiski, ja ar Rail Baltica realizāciju netiks panākti pieņemami alternatīvi risinājumi. Summārās ietekmes var pieaugt arī uzsākot Rail Baltica dzelzceļa līnijas ekspluatāciju. Izvērtējot Ziņojumā sniegto un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, kā arī ņemot vērā iepriekš šajā atzinumā jau izdarītos apsvērumus Birojs uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteikt šādus obligātos nosacījumus:

- a) Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas nav pieļaujama.
- b) Dzīvojamo teritoriju aizsardzībai no trokšņa ietekmes gar Darbības vietas D malu jāveido trokšņa izplatību ierobežojošas barjeras (piemēram, vaļņi) Ziņojumā paredzētajā vai efektivitātes ziņā līdzīgā risinājumā, ierobežojot trokšņa izplatību gan no ieguves procesiem, gan karjera iekšējiem ceļiem. Vaļņu izveides risinājumi, tajā skaitā attālumu no īpašumu robežas un nogāžu malu slīpuma atbilstoša izvēle, darbu veikšanas nosacījumi, kas iespējami maz traucē blakus esošo teritoriju iedzīvotājus u.c. nosacījumi precizējami derīgo izrakteņu ieguves projektā.
- c) Visām Paredzētās darbības realizācijai paredzētajām tehnoloģiskajām iekārtām jāatbilst Ministru kabineta 2002.gada 23.aprīļa noteikumos Nr.163 „*Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām*” noteiktajām prasībām.
- d) Ja Paredzētās darbības plānošanas vai realizācijas gaitā tiek noteikti citi ieguves, apjoma, laika u.c. risinājumi, kas var palielināt Paredzētās darbības troksni un kas Ziņojumā nav novērtēti, veicams šādu izmaiņu būtiskuma izsvērums un, ja nepieciešams, lemjams par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.
- e) Saņemot pamatotas iedzīvotāju sūdzības, jo īpaši periodā pēc Rail Baltica dzelzceļa līnijas un multimodālā kravu termināla ekspluatācijas uzsākšanas, jāveic vides trokšņa līmeņa mērījumi Paredzētās ietekmei visvairāk pakļautajās dzīvojamās teritorijās, lai konstatētu, vai nav nepieciešami vēl papildus pasākumi ietekmes mazināšanai un darbības ierobežošanai. Visi mērījumu rezultāti iesniedzami Valsts vides dienestā un atkarībā no mērījumu rezultātiem, lemjams par papildus pasākumu, tajā skaitā Paredzētās darbības realizācijas nosacījumu un ierobežojumu nepieciešamību.

6.5.5. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē:

- 6.5.5.1. Ziņojumā ir ietverts Paredzētās darbības ietekmes vērtējums uz gaisa kvalitāti. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju, veicot Paredzēto darbību, galvenās gaisu piesārņojošo vielu emisijas būtu putekļu daļiņas un gāzveida izmeši no izmantotās karjera tehnikas un transportlīdzekļu dzinējiem, kā arī putekļu daļiņu emisijas no derīgā materiāla ieguves.
- 6.5.5.2. Ziņojumā identificētie ar Paredzēto darbību saistītie galvenie gaisu piesārņojošo vielu emisijas avoti (neorganizēti piesārņojuma avoti) ir augsnes virskārtas noņemšana ar ekskavatoru un bērsana atbērtnēs, ģipšakmens ieguve (spridzināšana vai mehāniskā irdināšana ar hidraulisko āmuru), urbumu ierīkošana ģipšakmens spridzināšanai, ģipšakmens starpkārtu bērsana atbērtnēs, ģipšakmens iekraušana kravas automašīnās un ģipšakmens transportēšana.
- 6.5.5.3. Gaisu piesārņojošo vielu emisijas un izplatības prognoze Ziņojumā analizēta, izvērtējot piedāvātās ģipšakmens ieguves alternatīvas (derīgā materiāla irdināšana ar spridzināšanas metodi vai derīgā materiāla mehāniskā irdināšana, izmantojot hidraulisko āmuru). Ziņojumā gaisa piesārņojuma novērtējums veikts ģipšakmens ieguves blokiem Nr.6 un Nr.9, pamatojot, ka minētie ieguves bloki atrodas vistuvāk dzīvojamām mājām „*Saurieši*” un „*Valles*”. Abu tehnoloģisko procesu radīto piesārņojošo vielu emisiju novērtējumam izsvērti vairāki scenāriji, pieņemot, ka ieguve

tiek veikta 6. un 9. ieguves blokā ar apjomu attiecīgi 600000t/gadā un 300000t/gadā, kā arī transportēšanai tiek izmantots autoceļš C9 vai C8. Saskaņā ar Ziņojuma 3.2.1. – 3.2.2. attēliem, aprēķinos kā emisijas avots iekļauta arī nederīgo iežu atbērtne Atradnei Z daļā piegulošā teritorijā.

- 6.5.5.4. Ziņojumā norādīts, ka, vērtējot ietekmi, kas sagaidāma, veicot spridzināšanas darbus, ņemts vērā, ka spridzināšana tiks veikta vidēji 8 reizes nedēļā, ~32 reizes mēnesī, un spridzināšanas laukuma platība ir līdz 800m², kas sastāv no vidēji 200 urbumu tīkla ar blīvumu 2×2m un kura sagatavošanai nepieciešamas vidēji 7 stundas jeb 2810stundas/gadā. Vērtējot ietekmi, kas sagaidāma, veicot ģipsšakmens slāņa irdināšanu ar hidraulisko āmuru, ņemts vērā, ka ģipsšakmens ieguve tiek organizēta divās maiņās, no plkst. 7:00 līdz plkst. 22:00, 5 dienas nedēļā. Tāpat ņemts vērā, ka gan pēc spridzināšanas darbiem, gan ģipsšakmens irdināšanas ar hidraulisko āmuru karjerā strādā ieguves tehnika. Modelējot piesārņojuma izkliedi, pieņemts, ka urbsanas iekārta vai hidrauliskais āmurs un ekskavatori pastāvīgi strādā tikai ieguves laukumā, kas ir izstrādājams gada laikā (ņemot vērā vidējo diennakts ieguves platību un Atradnes dziļumu), un pašizgāzēji kursēs no ieguves laukuma līdz iekšējām atbērtnēm. Ieguves laukums pie ieguves apjoma 600000t/gadā noteikts ~7,5ha, pie ieguves apjoma 300000t/gadā ~3,5ha.
- 6.5.5.5. No ģipsšakmens ieguves procesiem un ģipsšakmens iekraušanas kravas automašīnās aprēķinātas putekļu daļiņu PM₁₀ un PM_{2,5} emisijas gaisā, bet no tehnikas izmantošanas un iegūtā materiāla transportēšanas – slāpekļa oksīda, oglekļa oksīda, daļiņu PM₁₀ un PM_{2,5} un sēra oksīda emisijas. No degvielas uzpildes stacijas ar 9,8m³ lielu tvertni degvielas uzglabāšanai karjera teritorijā, aprēķinātas organisko savienojumu emisijas gaisā.
- 6.5.5.6. Gaisa piesārņojošo vielu emisiju un ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējumam izmantota aprēķinu metodika un emisiju faktori no nozares literatūras avotiem, kas norādīti Ziņojuma 3.2.nodaļā. Piesārņojuma līmeņa prognozēšanai un Paredzētās darbības ietekmes novērtēšanai izmantoti Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra sagatavotie dati par piesārņojuma līmeni (fonu) Paredzētās darbības ietekmes zonā bez operatora darbības (Ziņojuma 6.pielikums). Fona piesārņojuma dati sniegti par vielām, kurām saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumiem Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” (turpmāk MK Noteikumi Nr.1290) noteiktas robežvērtības.
- 6.5.5.7. Paredzētās darbības gaitā radīto gaisa piesārņojuma līmeņa izmaiņu modelēšanu veikusi Izstrādātāja, izmantojot datorprogrammu *ADMS Roads 4.0* (izstrādātājs CERC – Cambridge Environmental Research Consultant, beztermiņa licence P05-0628-C-AR400-LV), kas pielietojama rūpniecisko un transporta avotu izmešu izkļiedes aprēķināšanai, ņemot vērā izmešu avotu īpatnības, apkārtnes apbūvi, topogrāfiju un reljefu, kā arī vietējos meteoroloģiskos apstākļus (modelēšanas gaitā izmantoti meteoroloģiskie dati no novērojumu stacijas „Rīga” par laika periodu no 2012. – 2014.gadam). Ziņojumā tiek vērtēta situācija, kad ģipsšakmens ieguve notiek reljefa pazeminājumā, un gaisa kvalitātes novērtējums veikts 2m augstumā. Gaisu piesārņojošo vielu, kuru robežvērtības noteiktas MK Noteikumos Nr.1290, izkļiedes aprēķinu rezultāti un to novērtējums apkopots Ziņojuma 3.2.nodaļā un 3.2.10. – 3.2.13. tabulās.
- 6.5.5.8. Saskaņā ar prognozi ģipsšakmens ieguves laikā visvairāk var pieaugt daļiņu PM₁₀ koncentrācijas, savukārt slāpekļa dioksīda un oksīda koncentrācijas būs nenozīmīgas. Novērtēts, ka būtiskākais piesārņojuma koncentrāciju pieaugums ir saistīts ne tik daudz ar pašiem ieguves procesiem, bet karjera iekšējo ceļu putēšanu, nebūtisku ietekmi uz modelēšanas rezultātiem atstāj arī transportēšanas maršruta (C9 vai C8) izvēle. Ziņojuma 3.2.5. – 3.2.22. attēlos grafiskā formā attēlota piesārņojuma izkļiede tām

piesārņojošām vielām, kurām maksimālā aprēķinātā summārā koncentrācija pārsniedz 30% no normatīva (Ministru kabineta 2013.gada 2.aprīļa noteikumu Nr.182 „*Noteikumi par stacionāro piesārņojuma avotu emisijas limita projekta izstrādi*” 34.punkts).

- 6.5.5.9. Novērtējot izkliedes aprēķinu rezultātus, Ziņojumā secināts, ka, lai gan 9.blokā ieguve ir paredzēta divreiz mazākā intensitātē (salīdzinājumā ar 6.bloku), pie maksimālā izstrādes apjoma Paredzētās darbības rezultātā daļiņu PM_{10} 36.augstākā diennakts koncentrācija tieši 9.bloka izstrādes laikā būtu augstāka un Atradnes robežās pārsniegtu MK noteikumos Nr.1290 noteikto pieļaujamo PM_{10} koncentrācijas robežvērtību vairāk kā trīs reizes. Arī ārpus Atradnes robežām daļiņu PM_{10} 36.augstākā diennakts koncentrācija 9.bloka izstrādes laikā var sasniegt un pārsniegt gaisa kvalitātes normatīvā noteikto robežvērtību. Savukārt maksimālā aprēķinātā daļiņu PM_{10} gada vidējā koncentrācija vairāk kā divas reizes pārsniegtu normatīvus. Šāds rezultāts ir skaidrojams ar Ziņojumā novērtēto, ka būtiskākais daļiņu emisijas avots ir karjera iekšējie zemes ceļi iegūtā materiāla transportēšanas laikā, nevis pats ģipšakmens ieguves process, bet 9.bloks atrodas gan tālāk no materiāla krautnēm, gan tālāk no transportēšanas ceļa.
- 6.5.5.10. Balstoties uz novērtējumu, Ziņojumā atzīts, ka Paredzēto darbību nav pieļaujams veikt bez ietekmes mazināšanas pasākumu veikšanas. Vienlaikus šādu pasākumu paredzēšana ir iespējama, jo summārās ietekmes var vērā ņemami samazināt, veicot ceļu mitrināšanu. Secināts, ka šāda iekšējo ceļu mitrināšana sausajā laikā būs nepieciešama visa gada garumā.
- 6.5.5.11. Ziņojumā ir veikts vērtējums par sagaidāmo paliekošo ietekmi ar ietekmes mazināšanas pasākumiem, kā arī izkliedes modeļa jutīguma analīze, ņemot vērā to, ka piezemes koncentrācijas ārpus Darbības vietas 9.bloka ieguves gadījumā novērtētas kā tādas, kas pārsniedz augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni (mainīgais faktors – meteoroloģiskie dati). Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultāti dažādiem scenārijiem ir atspoguļoti Ziņojuma 3.2.10. – 3.2.13.tabulā.
- 6.5.5.12. Novērtējuma rezultātā secināts, ka emisiju kontekstā kopumā nav sagaidāmas būtiskas atšķirības starp pielietotajām ieguves metodēm, bet daļiņu koncentrāciju ziņā būtiskākas ietekmes ir sagaidāmas, izstrādājot 9.ieguves laukumu. Scenārijam, kurā tiek veikta Atradnes iekšējo ceļu mitrināšana un ar hidraulisko āmuru izstrādāts 9. vai 6. ieguves bloks, maksimālā PM_{10} 36.augstākā diennakts koncentrācija (90,41.procentile) ārpus konkrētā ieguves bloka ir aprēķināta 84% no gaisa kvalitātes normatīva 9.ieguves bloka gadījumā (ieguves apjoms 300 000t gadā, maksimālā vērtība iegūta ar 2012.gada meteoroloģijas datiem) un 60% no normatīva 6.ieguves bloka gadījumā (ieguves apjoms 600 000t gadā). Savukārt spridzināšanas metodes pielietošanas gadījumā maksimālā PM_{10} diennakts koncentrācija ārpus ieguves vietas aprēķināta nedaudz zemāka – attiecīgi 83,6% no gaisa kvalitātes normatīva 9.ieguves bloka un 56% - 6.ieguves bloka gadījumā. Tādējādi, kā izriet no Ziņojumā 3.2.nodaļā ietvertajiem modelēšanas rezultātiem (3.2.5. līdz 3.2.22.attēls), 9.bloka izstrādes gadījumā piesārņojuma koncentrācijas ārpus Darbības vietas vēl arvien būs nozīmīgas, tomēr nepārsniegs normatīvus.
- 6.5.5.13. Līdzīgi secinājumi izdarīti arī PM_{10} gada vidējo koncentrāciju un $PM_{2,5}$ gada vidējo koncentrāciju kontekstā. Maksimālā daļiņu koncentrācija aprēķināta 9.ieguves bloka gadījumā, tomēr netiek prognozēts, ka ārpus Atradnes tā varētu sasniegt un pārsniegt gaisa kvalitātes normatīvus (aprēķinātās vērtības ārpus Atradnes robežās no ~ 45 līdz 52% un no ~28 līdz 32% no normatīva).
- 6.5.5.14. Analizējot potenciālā gaisa piesārņojuma izkliedi abām ģipšakmens ieguves alternatīvām, secināts, ka hidrauliskā āmura izmantošana radīs nedaudz lielāku piesārņojošo vielu negatīvo ietekmi, kas skaidrots ar jaudīgāku tehnikas vienību izmantošanu. Citām piesārņojošām vielām, kurām vides un cilvēka veselības nolūkā

MK noteikumos Nr.1290 noteiktas pieļaujamās koncentrācijas, Paredzētās darbības rezultātā nav sagaidāms pārsniegums.

6.5.5.15. Tādējādi, Ziņojumā secināts, ka derīga izrakteņa ieguve, salīdzinot ar iegūtā materiāla transportēšanu, nav būtiskākais piesārņojošo vielu emisiju avots. Kā galvenais putekļu emisiju samazinošs pasākums, ko iespējams Atradnē pielietot un ar kuru būtisku ietekmi ir iespējams samazināt līdz pieņemam līmenim, Ziņojumā paredzēta karjera ceļu mitrināšana. Papildus Birojs secina, ka jau trokšņa ietekmes mazināšanas nolūkos gar tuvāko dzīvojamo apbūvi paredzēta vaļņu izbūve, kas arī var kavēt putekļu izplatību. Tomēr jāņem vērā, ka ģipšakmens ieguve tiek veikta reljefa pazeminājumā, tādējādi mazinot piesārņojošo vielu izplatību, savukārt augsnes virskārtas noņemšana un virs derīgās ģipšakmens slāņkopas esošā nederīgā materiāla noņemšana ar ekskavatoru un izvietošana krautnēs it īpaši nelabvēlīgos laikapstākļos un pirms trokšņa ietekmi mazinošo vaļņu izbūves var palielināt daļiņu PM_{10} un $PM_{2,5}$ emisiju tuvākajā apkārtnē. Līdz ar to, ņemot vērā dzīvojamās apbūves tuvumu, nepieciešama rūpīga darbu plānošana un nepieciešamības gadījumā lemjams par Atradnes teritorijas mitrināšanu arī augsnes virskārtas noņemšanas un nederīgo iežu izstrādes laikā. **Novērtējis Ziņojumu, Birojs uzskata par pamatotu un situācijai atbilstošu noteikt nosacījumus ietekmes novēršanai, mazināšanai un kontrolei, un saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu nosaka šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība iespējama vai nav pieļaujama:**

- a) Lai pēc iespējas mazinātu cieto daļiņu PM_{10} un $PM_{2,5}$ emisiju, derīgo izrakteņu ieguve veicama secīgi pa ieguves blokiem un sausā laikā iekšējo ceļu mitrināšana vai līdzvērtīgi efektīvs risinājums ceļu putēšanas mazināšanai (tostarp ievērojot meteoroloģiskos apstākļus attiecīgajā sezonā un ar to saistītās transportēšanas drošības prasības, piemēram, apledošanas riskus) jānodrošina visa gada garumā.
- b) Saņemot pamatotas iedzīvotāju sūdzības, veicami putekļu daļiņu PM_{10} mērījumi/monitorings. Ja tiek konstatēts, ka Paredzētās darbības gaitā tiek pārsniegtas vai var tikt pārsniegtas MK Noteikumos Nr.1290 noteiktās robežvērtības, ieguves darbu turpināšana bez papildus ietekmes mazināšanas pasākumu realizācijas nav pieļaujama. Visi mērījumu rezultāti iesniedzami Valsts vides dienestā, bet konstatētu pārsniegumu gadījumā arī pasākumu plāns pārsniegumu novēršanai. Atkarībā no mērījumu rezultātiem, lemjams par papildus pasākumu, Paredzētās darbības realizācijas nosacījumu un ierobežojumu nepieciešamību.
- c) Ja Paredzētās darbības plānošanas vai realizācijas gaitā tiek noteikti citi ieguves, apjoma, laika u.c. risinājumi, kas var palielināt Paredzētās darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti un kas Ziņojumā nav novērtēti, veicams šādu izmaiņu būtiskuma izsvērums un, ja nepieciešams, lemjams par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.

6.5.6. Derīgo izrakteņu transportēšanas ietekme:

6.5.6.1. Ziņojumā ir vērtēti plānotie derīgo izrakteņu transportēšanas maršrutī, esošo ceļu pielāgošanas nepieciešamība, esošā un plānotā satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes uz apdzīvotām teritorijām.

6.5.6.2. Iegūtā derīgā materiāla transportēšanai karjera teritorijā paredzēts izveidot iekšējos ceļus, bet izvešanai no karjera uz SIA „Knauf” ražotni Stopiņu novadā, Daugavas ielā 4 Ziņojumā ir vērtētas divas alternatīvas:

- 6.5.6.2.1. vietējas nozīmes pašvaldības autoceļš C8 „*Apvedceļš – Bajāri – d/s Lakstīgala*”, kas atrodas Atradnes Z daļā, virzās gar Z/S „*Ezerkauliņi*” (KS „*Baltijas dārzeni*”), ciemu Bajāri un pieslēdzas autoceļam A4. Autoceļš C8 ir asfaltēts;
- 6.5.6.2.2. vietējās nozīmes pašvaldības autoceļš C9 „*Apvedceļš – stacija „Saulkalne”*”, kas atrodas Atradnes D daļā un savieno Saulkalni ar valsts nozīmes autoceļu A4. Pašreiz autoceļš C9 ir ar grants segumu. Ierosinātāja autoceļa C9 izmantošanas gadījumā ir paredzējusi tā 100m garā posma līdz pieslēguma A4 (kurš tiktu izmantots) asfaltēšanu saskaņā ar VAS „*Latvijas ceļi izsniegtajiem tehniskajiem noteikumiem*”.
- 6.5.6.3. Tālāk derīgos izrakteņus plānots transportēt no autoceļa A4 līdz autoceļam P5 „*Rīga – Ogre*” un, izmantojot autoceļu P5, līdz SIA „*Knauf*” ražotnei.
- 6.5.6.4. Ziņojumā norādīts, ka derīgo izrakteņu transportēšanai (atkarībā no ieguves apjoma) plānots izmantot 3 – 6 kravas auto ar ietilpību 25t, satiksmes intensitāte darba dienas laikā (no plkst. 7.00 līdz 22.00) prognozēta ~48 – 96 reisi/dienā.
- 6.5.6.5. Ziņojumā ir novērtēta Paredzētās darbības gaitā iegūtā materiāla transportēšanas radītā gaisa piesārņojuma un trokšņa ietekme uz Darbības vietai un pievadceļiem tuvumā esošajām apbūves teritorijām. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju novērtējumam izmantoti dati par esošo un plānoto satiksmes intensitāti uz autoceļu A4, A6, V57 posmiem, dzelzceļa līniju „*Rīga – Krustpils*”, kā arī Paredzētās darbības nodrošināšanai potenciāli izmantojamiem autoceļiem C8 un C9. Atbilstoši Ziņojuma 2.7.1.tabulā norādītajam uz autoceļa C8 pašreizējā vidējā satiksmes intensitāte ir 345 vieglās automašīnas un 117 kravas auto/diennaktī, un kā norādīts Ziņojumā autoceļu C8 kravu pārvadājumiem intensīvi izmanto KS „*Baltijas dārzeni*”, savukārt uz autoceļa C9 vidējā satiksmes intensitāte ir 27 vieglās automašīnas/diennaktī.
- 6.5.6.6. Piesārņojošo vielu emisijas daudzuma noteikšanai no transportlīdzekļu plūsmas uz pievadceļiem, kā arī kustības pa karjera teritoriju ir izmantota aprēķinu metodika un emisiju faktori no atbilstošās nozares literatūras avotiem, kas norādīti Ziņojuma 3.2.nodaļā. Ņemot vērā ceļu segumu un garumu, automašīnu un to dzinēja tipu, darba tilpumu un braukšanas ātrumu ir noteikta piesārņojošo vielu NO_x, daļiņu PM₁₀ un PM_{2,5} un CO emisija. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinus veikusi Izstrādātāja, izmantojot datorprogrammu *ADMS Roads 4.0* (izstrādātājs CERC – Cambridge Environmental Research Consultant, beztermiņa licence P05-0628-C-AR400-LV).
- 6.5.6.7. Ziņojumā secināts, ka būtiskākais daļiņu PM₁₀ emisijas avots ir tieši karjera iekšējie zemes ceļi, savukārt ģipšakmens transportēšanas ceļi C9 un C8 (pie nosacījuma, ka izmantojamie posmi ir asfaltēti) nav uzskatāmi par nozīmīgiem emisiju avotiem. Lai samazinātu daļiņu PM₁₀ emisiju no karjera iekšējiem ar putekļiem klātiem ceļiem, plānots veikt karjera iekšējo ceļu mitrināšanu visa gada garumā, kad tas ir nepieciešams (sausajā laikā). Novērtēts, ka, ieviešot iepriekšminēto emisiju samazināšanas pasākumu, Paredzētās darbības gaitā ārpus Atradnes teritorijas no autotransporta kustības netiks pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās daļiņu PM₁₀ un PM_{2,5} robežvērtības un tālāka transportēšana pa asfaltētiem autoceļu C9 un C8 posmiem neradīs papildus būtisku (summāru) ietekmi.
- 6.5.6.8. Trokšņa, tajā skaitā autotransporta radītā trokšņa novērtēšanai un tā izplatības modelēšanai izmantota trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūra IMMI 2014 (izstrādātājs Wölfel Meßsystem Software GmbH+Co K.G; licences Nr.S72/317), ar kuru iespējams aprēķināt trokšņa radītājus atbilstoši vides trokšņa novērtēšanas metodēm, kuras noteiktas MK Noteikumos Nr.16. Autotransporta satiksmes radītais troksnis novērtēts, izmantojot Francijā izstrādāto aprēķina metodi „*NMPB-Routes-96*”.

(SETRA-CERT ULCPC-CSTB)", savukārt dzelzceļa transporta radītais troksnis novērtēts, izmantojot Nīderlandē izstrādāto aprēķina metodi „RMR” (publicēta izdevumā „Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996”).

6.5.6.9. Vērtējot izstrādātā ģipšakmens transportēšanu pa autoceļu C8, Ziņojumā konstatēts, ka, autoceļa intensīvās noslodzes dēļ, tiešā tā tuvumā izvietotajās dzīvojamās apbūves teritorijās Papardes iela 1 un Zemeņu iela 1, trokšņa līmenis jau pašreizējā situācijā pārsniedz MK noteikumos Nr.16 noteiktos trokšņa robežlielumus gan dienas, gan vakara periodā. Paredzētās darbības rezultātā, veicot derīgo izrakteņu transportēšanu pa autoceļu C8, autoceļam C8 vistuvāk esošajā nekustamajā īpašumā Papardes ielā 1 kopējais trokšņa līmenis ar Paredzēto darbību tiktu paaugstināts par ~3 – 4dB (A). Tādējādi, Paredzētā darbība būtu priekšnoteikums esošas būtiskas ietekmes palielinājumam (situācijas pasliktinājumam). Atbilstoši Ziņojumā norādītajam ir izskatīta iespēja izbūvēt trokšņa izplatību ierobežojošu barjeru gar autoceļu C8, norobežojot no satiksmes trokšņa dzīvojamās apbūves teritorijas Papardes ielā 1 un Zemeņu ielā 1 un 3. Tomēr Ziņojumā konstatēts, ka pietiekamas efektivitātes barjeras izbūve nav iespējama, jo nav pieļaujama krustojuma norobežošana. Krustojuma vietā saglabājoties zonai, kur trokšņa izplatība netiek ierobežota, trokšņa līmenis, kas pārsniedz pieļaujamo, tiktu palielināts apbūves teritorijā Papardes iela 1. Līdz ar to Ziņojumā secināts, - ja transportēšanai ir jāizvēlas maršruts gar dzīvojamās apbūves teritoriju Papardes iela 1, nav iespējams nodrošināt izstrādātā ģipšakmens transportēšanu bez vides trokšņa robežlielumu pārsniegšanas un kopējā trokšņa līmeņa palielināšanas, kas ir pretrunā normatīvajiem aktiem.

6.5.6.10. Alternatīvais autoceļš C9 virzās gar Darbības D malu un arī tas virzās gar dzīvojamās apbūves teritorijām, tomēr pieslēgumu no karjera iekšējiem ceļiem ir plānots veidot tikai ~100m attālumā no šī ceļa pieslēguma autoceļam, bet gar ieguves laukumu D malu veidot iekšējo ceļu un ieguves darbu radīta trokšņa izplatību ierobežojošus vaļņus. Tādējādi, autoceļa C9 gadījumā nozīmīga summāra ietekme un apgrūtinājums ar transportēšanu trokšņa aspektā netiktu radīts. Līdz ar to, Ziņojumā kā piemērotākais un faktiski vienīgais iespējamais ir identificēts transportēšanas maršruts C9. Tomēr, kā jau tas secināts iepriekš šajā atzinumā - autoceļa C9 izmantošana var nebūt iespējama Rail Baltica projekta īstenošanas gadījumā, jo ir paredzēta šī ceļa posma slēgšana. Iespējamie citi alternatīvie risinājumi ģipšakmens transportēšanai pēc Rail Baltica būvniecības šādā gadījumā būtu vienīgi Rail Baltica paralēlā ceļa izmantošana. No Rail Baltica IVN dokumentācijas izriet, ka, risinot jautājumu par teritoriju pieejamību un mobilitāti, paredzēts, ka vairāki ceļi ar Rail Baltica šķērsojumu tiks slēgti, tādēļ jautājumi par mobilitāti, teritoriju sasniedzamību un ietekmi uz lokālo ceļu tīklu ir akcentēti arī projekta sabiedrisko apspriešanu gaitā. Tomēr no Rail Baltica IVN ziņojuma izriet, ka projektētais Rail Baltica nodalījuma joslas platums paredz iespēju izbūvēt 3,5m platus paralēlos (piebraucamos) ceļus vienā vai abās dzelzceļa līnijas pusēs, pa kurām satiksmi novirzīt. Līdz ar to no visiem šādiem slēdzamajiem ceļiem (to slēgšanas vietām) līdz tuvākajai šķērsojuma vietai, ja nepieciešams, ir iespējams nodrošināt satiksmi pa dzelzceļa nodalījuma joslas ietvaros izbūvējamiem piekļūšanas ceļiem. Kur nepieciešams, šādu risinājumu Satiksmes ministrija ar Ziņojumu faktiski ir apņēmusies nodrošināt, bet citviet paredzēts ar attiecīgo Skarto pašvaldību un skarto zemju īpašniekiem saskaņot un vienoties par alternatīviem mobilitātes risinājumiem. Ņemot vērā minēto, Ierosinātajai ir jāturpina dialogs un sadarbība ar Rail Baltica projekta īstenošanas un Satiksmes ministriju. Gan atzinumā, kas izdots par Rail Baltica projekta IVN ziņojumu, gan šajā atzinumā jau noteikts, ka, turpmākajā Rail Baltica projektēšanas gaitā jāizvērtē un ar Rail Baltica projekta īstenošanu jāvienojas par abpusēji pieņemamu risinājumu piekļuves Atradnei nodrošināšanai un ģipšakmens

transportēšanai pēc Rail Baltica izbūves, rodot risinājumu, kas neradītu normatīvajos aktos noteikto vides un cilvēka veselības aizsardzības nodrošināšanai noteikto trokšņa līmeņa robežlielumu pārsniegumus. Citādā veidā derīgo izrakteņu transportēšana nav pieļaujama un, nerodot piemērotus risinājumus, Ierosinātājai jāērķinās, ka pēc autoceļa C9 iespējamās slēgšanas (C8 izmantošanas gadījumā) var būt nepieciešams pat būtiski samazināt transportēšanas reisu skaitu (iespējams, arī ieguves intensitāti).

6.5.6.11. Paredzētās darbības IVN ietvaros iespējamais pieļaujamais ar Paredzēto darbību saistītais transportēšanas reisu skaits pa pašvaldības autoceļu C8 vai vēl citas alternatīvas transportēšanas virzieniem un apvedceļiem nav vērtētas. Attiecīgi, šis Biroja atzinums ir izdots, pieņemot, ka transportēšanai tiek izmantots autoceļš C9, tostarp ar C9 pieslēgumu autoceļam A4 arī pēc Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvniecības (ar šķērsojuma vai paralēlā ceļa līdz tuvākajam šķērsojumam risinājumā). Līdz ar to, saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu Birojs noteic šādu nosacījumu:

- h) Gadījumā, ja netiek panākta vienošanās par pašvaldības autoceļa C9 lietojumu derīgā materiāla transportēšanai ar šķērsojuma vai Rail Baltica dzelzceļa līnijai paralēlā ceļa līdz tuvākajam šķērsojumam lietojumu, izmaiņas Paredzētajā darbībā (tās transportēšanas maršrutos) pakļaujamās ietekmes un tās būtiskuma izvērtējumam Novērtējuma likumā paredzētajā kārtībā. Nerodot piemērotus risinājumus, Ierosinātājai jāērķinās, ka pēc autoceļa C9 iespējamās slēgšanas (C8 izmantošanas gadījumā) var būt nepieciešams samazināt transportēšanas reisu skaitu (iespējams, arī ieguves intensitāti), ja uz to norādīs izvērtējuma rezultāti.**

Paredzētās darbības un ar to saistīto darbību ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums ir veikts, identificējot un novērtējot dažādus ar Paredzēto darbību saistītus aspektus un to radītās ietekmes, tajā skaitā ietekmju mijiedarbību. Paredzētās darbības izraisīto vides izmaiņu vērtējums veikts arī paliekošajām ietekmēm, novērtējot to atbilstību normatīvajiem aktiem. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā nav identificēti tādi limitējošie faktori, kas nepieļautu ģipšakmens ieguvī Darbības vietā kopumā, bet ir identificēti nosacījumi, kuru nepildīšanas gadījumā, Paredzētā darbība nebūtu pieļaujama vai būtu pieļaujama, veicot papildus piesardzības vai ietekmes uz vidi mazinošus pasākumus. Balstoties uz Ziņojumā ietvertu informāciju un tās novērtējumu, arī Birojs, sniedzot šo atzinumu, nav konstatējis tādas apstākļus, kas būtu par pamatu pilnībā aizliegt Ierosinātājas Paredzēto darbību, tajā skaitā piedāvātos Paredzētās darbības alternatīvos risinājumus ieguves metodei (atšķirīgie spridzināšanas paņēmieni vai ģipšakmens irdināšana ar hidraulisko āmuru). Tomēr, lai arī novērtējuma gaitā nav identificēti tādi plānotie risinājumi, kas varētu izraisīt nozīmīgas savstarpējās un kumulatīvās ietekmes (piemēram, līdzšinējo ieguves darbu un esošo dabisko apstākļu radīto ietekmju nozīmīgu pastiprināšanos vai hidroģeoloģisko apstākļu, kas pastāv neatkarīgi no Paredzētās darbības, būtiskas izmaiņas) - atsevišķu ietekmju summēšanās ir iespējama gan pēc sava vērsuma, gan būtības. Papildus aspekti ir būtiski arī Rail Baltica kontekstā, tostarp ar esošās infrastruktūras pārbūvi. Tādēļ ir pamats saglabāt piesardzību un izvirzīti nosacījumi normatīvo aktu ievērošanai un ievērošanas monitoringam. Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem darbība varētu būt īstenojama, ja tiek saņemts Paredzētās darbības akcepts normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Direktors

A. Lukšēvics

2016.gada 11.jūlijā

