



Latvijas Republikas Vides ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības iela 23, Rīga, LV - 1045 (tālrunis: 67321173; fakss: 67321049)

Atzinums Nr.13

par Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu

Derīgs līdz 2012.gada 10.septembrim.

Paredzētās darbības ierosinātājs - VAS "Latvijas Dzelzceļš", reģistrācijas Nr.40003032065, adrese: Gogoļa ielā 3, Rīgā, LV – 1547.

Noslēguma ziņojuma izstrādātājs - SIA "VentEko", reģistrācijas Nr.41203008864, adrese: Rīgas ielā 22, Piņķi, Babītes pagasts, Rīgas raj., LV – 2107.

Pamatojoties uz 2009.gada 12.augustā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, tika uzsākta atzinuma sagatavošanas un izdošanas procedūra saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 19.pantu.

- 1. Paredzētās darbības nosaukums** - Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcija.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** - Rīgas pilsēta:
 - Daugavas labajā krastā Vējzaķusalas rajonā, posmā no SIA "Lugaži" teritorijas līdz šķērsojumam ar Sarkandaugavas attekū.
 - Daugavas kreisajā krastā Rīgas Brīvdostas teritorijā, posmā starp esošajām stacijām "Lāčupe" un "Bolderāja".
 - Daugavas kreisajā krastā, Bolderājā, zemesgabals 110.grupa, 2143.grunts.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai tika uzsākts 2007.gada 2.augustā, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2007.gada 27.jūlija Iesniegumu Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumam, kuru sadarbībā ar firmu “Arday Ingenieria S.A.” sagatavojusi SIA “VentEko”, pieņēma lēmumu Nr.379 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma “Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 9.punktu. Pieteiktā darbība paredzēja Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukciju, ietverot divu jaunu staciju “Rīga – Osta” un “Bolderāja – 2”, to pievedceļu un staciju darbību nodrošinošo infrastruktūras izveidi. 2007.gada 30.novembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma vēstuli par izmaiņām iepriekš plānotajā darbībā Daugavas labajā krastā, proti, VAS “Latvijas Dzelzceļš” bija nolēmusi atteikties no stacijas “Rīga – Osta” būvniecības Daugavas labajā krastā un piedāvāja alternatīvu variantu sliežu ceļa trasei Daugavas labajā krastā, attālinot to no apbūves teritorijām. 2008.gada 29.janvārī tika izsniegta Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai. Savukārt 2008.gada 11.jūnijā Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2008.gada 28.maija ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā izvērtējuma rezultātu un tam pievienotos materiālus, pieņēma lēmumu Nr.289 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu VAS “Latvijas Dzelzceļš” plānotajai esošās stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukcijai Daugavas kreisajā krastā, Bolderājā (zemesgabals 110.grupa, 2143.grunts), pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.panta 2)punktu, 3.panta 5)punktu, 4., 11., 13 un 14.pantu un šā likuma 1.pielikuma “Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 10.punktu. 2008.gada 11.septembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2008.gada 9.septembra vēstuli Nr.DPRO–21/22, kurā izteikta vēlme apvienot stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu ar Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu. Pamatojoties uz to Vides pārraudzības valsts birojs 2008.gada 11.septembrī pieņēma lēmumu Nr.470 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai abos Daugavas krastos, ietverot esošās stacijas “Bolderāja” rekonstrukciju, jaunas stacijas “Bolderāja – 2” izveidi, to pievedceļu un staciju darbību nodrošinošo infrastruktūras izveidei, vienlaikus atceļot Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 2.augusta lēmumu Nr. 379, Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 11.jūlija lēmumu Nr.289 un Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 29.janvāra Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai. 2008.gada 14.oktobrī tika izsniegta Programma ietekmes uz vidi novērtējumam paredzētajai darbībai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Rīgas Brīvostu apkalpojošie dzelzceļa pakalpojumi ir ievērojami palielinājuši Rīgas mezgla staciju un posmu slodzi,

kā arī kravu apstrādes apjomus. Veicot staciju ceļu skaita un to lietderīgā garuma palielināšanu, organizatoriskus un tehnoloģiskus pasākumus vilcienu kustības organizācijai un signalizācijas, sakaru un informatīvo sistēmu un iekārtu pilnveidošanu, iespējams paātrināt un vienkāršot manevru darbus un samazināt kravu stāvēšanas laiku, kā arī samazināt trokšņa līmeni un gaisa piesārņojumu staciju tuvumā un samazināt avāriju risku. Sakarā ar to, ka patlaban Daugavas labajā krastā ir labāk attīstīta transporta infrastruktūra, ostas uzņēmumu darbība Daugavas labajā krastā ir daudz intensīvāka nekā kreisajā krastā - 2007.gadā Daugavas labajā krastā pa dzelzceļu ostai tika transportētas 22,15 miljoni tonnu kravu, bet Daugavas kreisajā krastā - 2,45 miljoni tonnu kravu. Daugavas kreisajā krastā gandrīz visas ostas darbības nodrošināšanai patlaban ir viena preču stacija "Bolderāja", kuras maksimālā kravu apstrādes spēja (caurlaide) ir 2,5 miljoni tonnu, bet reālais noslogojums 2008.gadā bija 2,2 miljoni tonnu, kura lielāko daļu veidoja SIA "LA CON" adresētās ogļu kravas. Patlaban staciju "Bolderāja" veido pieci sliežu ceļi, un kravas stacijā tiek piegādātas no Šķirotavas stacijas (galvenokārt SIA "LA CON") un parka "Torņakalns B" (citiem uzņēmumiem). Savukārt Daugavas labajā krastā ostas apkalpošanu nodrošina divas dzelzceļa līnijas – Andrejosta (Eksportosta) – Kundziņsala un Mangaļi (Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Rīnūži). Stacijas "Rīga - Krasta" (apkalpo Andrejostu, Eksportostu un Kundziņsalu) noslogojums 2008.gadā bija aptuveni 10 miljoni tonnu kravu. Vilcienu sastāvi uz staciju "Rīga - Krasta" tiek padoti no Šķirotavas stacijas caur Zemītānu staciju pa dzelzceļa atzaru "Zemītāni (Brasa) – Ganību Parks - Rīga Krasta". Ņemot vērā, ka Andrejsala jau ir izslēgta no ostas teritorijas, ar laiku plānota arī termināļu pārvietošana no Eksportostas uz Daugavas kreiso krastu Krievu salā, kā arī notiek ostas darbību palielināšana Kundziņsalā, līdz ar to ir paredzēts likvidēt esošo staciju "Rīga - Krasta" un izbūvēt jaunu atzaru Daugavas labajā krastā no "Ganību Parka" uz Kundziņsalu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, lai nodrošinātu kravu piegādi Rīgas Brīvostai, dzelzceļa kravu pārvadājumu kapacitāti Daugavgrīvas un Bolderājas virzienā uz 2020.gadu nepieciešams palielināt līdz 25 miljoniem tonnu gadā, tai skaitā jaunajā stacijā "Bolderāja - 2" apstrādājot un padodot uz dzelzceļa mezglu "Krievu sala" 15 miljonus tonnu kravu gadā un rekonstruējamajā stacijā "Bolderāja - 1" apstrādājot un padodot ostas objektiem 10 miljonus tonnu kravu gadā, savukārt Kundziņsalas virzienā padodot līdz 5 miljoniem tonnu gadā. Ziņojumā norādīts, ka vilcieni ar kravām Bolderājas staciju klientiem pienāks bez pārstrādes Torņakalna stacijā, kā arī Bolderājas stacijās pēc kravu operācijām formēs vilcienu sastāvus uz Šķirotavu vai citiem maršrutiem. Savukārt jaunajam Kundziņsalas pievedceļam jānodrošina SIA "Man-Tess" adresēto graudu un naftas produktu maršrutu pieņemšana, pārdeves vilcienu sastāvu pieņemšana no Šķirotavas un vilcienu sastāvu saformēšana nosūtīšanai uz Šķirotavu. Ņemot vērā, ka Rīgas Brīvostai kravas ienāk caur Šķirotavu, tad arī tās caurlaides spēju palielināšanai tiek īstenots rekonstrukcijas projekts, kā rezultātā būtiski tiks modernizētas stacijas signalizācijas un komunikācijas sistēmas un vagonu šķirošanas tehnoloģijas. Saikni ar Daugavas kreiso krastu nodrošina gandrīz pirms 50 gadiem būvētais divu ceļu dzelzceļa tilts ar caurlaides spēju 160 vilcienu pāri diennaktī. Ziņojumā norādīts, ka patlaban tilta noslodze (pasažieru vilcieni + kravu vilcieni) ir 77% un, ņemot vērā plānoto kravu pieaugumu Bolderājas parkā, vilcienu skaits pār Daugavu palielināsies par 18 vilcieniem diennaktī, saglabājot caurlaides spējas rezervi vēl aptuveni 12%. Atbilstoši ziņojumā norādītajam tilta inženiertehniskais stāvoklis atbilst visām tehniskajām prasībām, tam regulāri tiek veikti

plānotie remontdarbi. Iecirkņa Zaslauks – Lāčupe – Bolderāja noslogotība ir tuva maksimālajai iespējai 2,5 miljoni tonnu gadā. Tāpēc izvērtējamā projekta ietvaros ir paredzēts veikt iecirkņa rekonstrukciju – stacijas "Bolderāja" rekonstrukciju, stacijas "Bolderāja - 2" būvniecību, kā arī signalizācijas, sakaru un telekomunikāciju rekonstrukciju visā iecirknī. Realizējot projektu un izbūvējot pievedceļu Krievu salai, Daugavas kreisajā krastā tiks nodrošināta dzelzceļa parka "Krievu sala" savienošana ar esošo dzelzceļa tīklu. Savukārt Bolderājas stacijas rekonstrukcija un modernizācija ļaus apstrādāt vilcienu sastāvus stacijas teritorijā un tie netiks manevrēti ārpus stacijas teritorijas, tādējādi traucējot transporta kustību ielās, kas Bolderājas mikrorajonu savieno ar pārējo pilsētu. Dzelzceļa iecirknis Torņakalns – Zaslauks – Lāčupe šķērso vidēji blīvi apdzīvotu pilsētas daļu (Torņakalns, Āgenskalns, Zaslauks, Dzirciems, Nordeķi). Ziņojumā norādīts, ka perspektīvā jāizvērtē prettrokšņa sienas izveides nepieciešamība teritorijās posmā no Torņakalna līdz Lāčūpei, kur dzīvojamās mājas atrodas tiešā dzelzceļa nodalījuma joslas tuvumā. Savukārt vilcienu sastāvu bremzēšanas posmos trokšņa samazināšanai jāizvērtē sliežu lubrikātu izmantošana. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju posmā no Torņakalna līdz Spilves pļavām ir pieci (F.Brīvēznieka, Torņakalna, Altonovas, Kalnciema – Lielirbes ielas un Jūrmalas gatve) divlīmeņu šķērsojumi, kur dzelzceļš ir pirmajā līmenī, tādējādi netraucējot autotransporta plūsmu, un vairāki vienlīmeņa šķērsojumi – pārbrauktuves: Liepājas ielā (85 vilcieni un vairāk kā 7000 autotransporta vienības diennaktī), Slokas ielā (32 vilcieni un 9200 automašīnas diennaktī), Buļļu ielā (32 vilcieni un 11000 automašīnas diennaktī). Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā uzsvērts, ka Rīgas dzelzceļa mezgla publiskā dzelzceļa infrastruktūra beidzas Bolderājas stacijā, un tālākā kravu piegāde notiek pa atsevišķu komersantu īpašumā esošiem pievedceļiem – privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru. Ziņojumā norādīts, ka būtiskākie traucējumi autotransporta plūsmai tiek radīti Silikātu ielas šķērsojumā Bolderājas mikrorajonā un Parādes ielas šķērsojumā Daugavgrīvas mikrorajonā. Līdz ar to Rīgas Brīvostai un citiem komersantiem, kuri kravu pārvadājumiem izmanto iepriekš minēto dzelzceļa infrastruktūru, pieaugot kravu apgrozījumam un privātās dzelzceļa infrastruktūras noslogojumam, jāapsver iespēja veidot divlīmeņu šķērsojumus, lai nodrošinātu netraucētu autotransporta plūsmu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, Silikātu ielas pārbrauktuvi diennaktī vidēji šķērso 4000 automašīnas, bet Parādes ielas pārbrauktuvi - līdz 4500 automašīnām.

Izvērtējamais ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums ir VAS "Latvijas Dzelzceļš" projekta "Rīgas dzelzceļa mezgla attīstība un rekonstrukcija" sastāvdaļa, un tas ietver:

- Daugavas kreisajā krastā esošās stacijas "Bolderāja" rekonstrukciju, izveidojot staciju "Bolderāja - 1", jaunas stacijas "Bolderāja - 2", tās pievedceļu un stacijas darbību nodrošināš infrastruktūras izveidi un jauna savienojošā sliežu ceļa būvniecību uz Krievu salu, kā arī sakaru sistēmas modernizāciju posmā starp esošajām stacijām "Bolderāja" un "Lāčupe";
- Daugavas labajā krastā jauna pievedceļa būvniecību posmā no SIA "Lugaži" teritorijas līdz šķērsojumam ar Sarkandaugavas attekas Vējzaķusalas rajonā, lai nodrošinātu kravu padevi uz Kundziņsalu, likvidējot staciju "Rīga - Krasta".

Atbilstoši ziņojumā norādītajam novērtējums tiek veikts diviem iespējamajiem alternatīvajiem variantiem pievedceļu Krievu salai un Kundziņsalai izvietojumam, kā arī diviem stacijas "Bolderāja - 2" izvietojuma iespējamajiem alternatīvajiem

variantiem. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā Satversmes tiesas 2008.gada 17.janvāra spriedumu lietā Nr.2007-11-03 “Par Rīgas teritorijas plānojuma daļas 2006. – 2018.gadam, kas attiecas uz Rīgas Brīvostas teritoriju, atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 115.pantam”, Rīgas teritorijas plānojuma daļa 2006. – 2018.gadam, kas attiecas uz Rīgas Brīvostas teritoriju, ir atzīta par neatbilstošu Satversmei un spēkā neesošu no tās spēkā stāšanās brīža. Satversmes tiesa noteica, ka Daugavas kreisajā krastā Rīgas Brīvostas teritorijā spēkā ir Rīgas attīstības plāns 1995. – 2005.gadam un attiecīgie Rīgas pilsētas apbūves noteikumi. Tādējādi paredzēto darbību plānots veikt gan Rīgas Brīvostas teritorijā, gan ārpus tās. Saskaņā ar ziņojumā norādīto Daugavas kreisajā krastā posmā no Lāčupes stacijas līdz Bolderājas stacijai paredzētā darbība atbilst Rīgas attīstības plānā 1995. – 2005.gadam noteiktajam (transporta infrastruktūras apbūves teritorija) un praktiski iekļaujas iezīmētajās sarkanajās līnijās, savukārt plānotais pievedceļš no stacijas “Bolderāja - 2” līdz Krievu salai šķērso dabas pamatnes teritoriju. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Rīgas dome ir izstrādājusi Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018.gadam grozījumu galīgo redakciju un pēc to apstiprināšanas būs novērstas Satversmes tiesas 2008.gada 17.janvāra spriedumu lietā Nr.2007-11-03 konstatētās nepilnības un neatbilstības Rīgas teritorijas plānojumā. Darbības īstenošanai Daugavas labajā krastā arī nepieciešami grozījumi Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018.gadam. Jāatzīmē, ka 2009.gada 18.augustā Rīgasdome ir pieņēmusi Saistošos noteikumus Nr.5 “Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajiem noteikumiem Nr.34”, atbilstoši kuriem Daugavas labajā krastā trases 2.variants un Daugavas kreisajā krastā jaunās stacijas “Bolderāja - 2” un pievedceļa uz Krievu salu izbūves 1.variants pilnībā atbilst teritorijas plānotai (atļautai) izmantošanai. Savukārt, ja iepriekš minētie varianti netiek akceptēti kā galējie varianti, Daugavas labajā krastā trases 1.varianta un Daugavas kreisajā krastā jaunās stacijas “Bolderāja - 2” un pievedceļa uz Krievu salu izbūves 2.varianta realizācijai nepieciešami precizējumi saistībā ar šo risinājumu atbilstību teritorijas plānotai (atļautai) izmantošanai.

Ziņojumā norādīts, ka Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas, Rīgas domes un VAS “Latvijas Dzelzceļš” sadarbībā ir izstrādāta Rīgas dzelzceļa mezgla attīstības shēma, lai ilgtermiņā nodrošinātu kravu un pasažieru pārvadājumus Rīgas pilsētā. Daugavas labajā krastā kravu piegāde Kundziņsalai paredzēta no “Ganību Parka”. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā piedāvātie pievedceļu risinājumi šķērsotu maz apdzīvotu un neapbūvētu teritoriju:

- 1.variants – trases sākums no esošās dzelzceļa trases pie SIA “Rīgas firma “Lugaži”” teritorijas Lugažu un Ilzenes ielas krustojumā, tālāk virzās gar Mazās Vējaķusālas austrumu daļu, skar garāžu kooperatīvu teritoriju, šķērso Uriekstes ielu un pievedceļa posms beidzas pie esošā dzelzceļa tilta pār Sarkandaugavas atteku;
- 2.variants - trases sākums analogs 1.variantam - no esošās dzelzceļa trases pie SIA “Rīgas firma “Lugaži”” teritorijas Lugažu un Ilzenes ielas krustojumā, tālāk pievedceļš virzās gar Mazās Vējaķusālas austrumu daļu, skar garāžu kooperatīvu teritoriju, tālāk trase atvirzās uz austrumiem, salīdzinot ar 1.variantu, šķērso neapbūvētu teritoriju, šķērso Uriekstes ielu un sasniedz Sarkandaugavas atteku 300 līdz 350 m uz austrumiem no esošā dzelzceļa tilta pār Sarkandaugavas atteku. Šajā variantā dzelzceļa trase tiktu veidota paralēli un maksimāli pietuvināta plānotajam autoceļam, kas ietvers arī

Sarkandaugavas attekas šķērsojumu. Tas ļautu izveidot vienotu transporta koridoru (Ziemeļu šķērsojums) kravu piegādei Kundziņsalai. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, Sarkandaugavas attekas šķērsojums neietilpst izvērtējamajā projektā.

Daugavas labajā krastā plānots izbūvēt vienu aptuveni 2,4 km garu sliežu ceļu, kura vidusdaļā plānots izveidot 800 m garu vilcienu maiņas posmu ar diviem sliežu ceļiem. Sliežu ceļu paredzēts veidot uzbērumā, kura augšējās virsmas platums 7,5 m (izmaiņas posmā 14,5 m), bet pamatnes platums vidēji 15 m. Uzbērumam piegulošajā teritorijā paredzēts izveidot grāvjus virszemes ūdens novadīšanai. Jaunā sliežu ceļa izveidei nepieciešami aptuveni 3,6 ha zemes. Līdz ar to kopumā, izbūvējot 1.varianta trasi, varētu tikt skarti vai ietekmēti 11 zemes gabali, bet, izbūvējot 2.varianta trasi, varētu tikt skarti vai ietekmēti 12 zemes gabali. Viens no skartajiem īpašumiem ir privātpašums, uz viena ir pašvaldības dzīvojamā māja, savukārt Finanšu ministrijai piederošajā garāžu kooperatīvā būs nepieciešams nojaukt ap 20 garāžām. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka tuvākās mājas Kaķasēkļa dambī 2 atrodas līdz 50 m attālumā no plānotā dzelzceļa, tāpēc aptuveni 400 m garā posmā trokšņa un vibrācijas samazināšanai sliežu ceļa būvniecībā paredzēts izmantot koka gulšņus un zemgulšņu un zemsliežu trokšņus un vibrāciju slāpējošas starplikas. Savukārt Pētersalas mikrorajona ziemeļu daļas tuvākās mājas atrodas aptuveni 300 līdz 400 m, bet Rīgas Kultūras vidusskola (Ganību dambī 7) – aptuveni 550 m no plānotā dzelzceļa trases. Ziņojumā norādīts, ka jau patlaban esošais dzelzceļš šķērso Ganību dambi. Arī plānotais sliežu ceļš trases sākumā šķērsos Ganību dambi, tāpēc tiek plānota esošā divlīmeņu šķērsojuma rekonstrukcija (dzelzceļš 2.līmenī). Līdz ar to netiek prognozēta autotransporta un tramvaju kustības traucējumi Ganību dambī. Savukārt Uriekstes ielas krustojumā tiek plānots izveidot divlīmeņu šķērsojumu, dzelzceļu izvietojot 2.līmenī. Ilzenes ielu, kas nodrošina autotransporta satiksmi uz noliktavām un rūpnieciskiem objektiem, plānotā dzelzceļa trase šķērso uz ziemeļiem no krustojuma ar Kaķasēkļa dambi. Ziņojumā norādīts, ka Ilzenes ielas noslodze ir neliela un to neizmanto sabiedriskais transports, tāpēc projekta ietvaros paredzēts izveidot jaunu dzelzceļa pārbrauktuvi, būvniecības laikā organizējot autotransporta kustību pa vienvirziena kustības joslu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam līdz ar ostas attīstību teritorija Mazajā Vējzaķusalā un Vējzaķusalā ir uzbērtā, lai to neapdraudētu ne plūdi, ne ziemeļu vēja Rīgas līcī izsauktie ūdens uzplūdi Daugavā. Līdz ar to tikai teritorija posmā no Uriekstes ielas līdz Sarkandaugavas attekai ir pakļauta plūdu draudiem. Teritorijā, kuru šķērso plānotā dzelzceļa līnija, zemes virsmas augstuma atzīmes mainās no 0,9 m v.j.l. līdz 2,8 m v.j.l. Pievedceļa abi varianti šķērso SIA "Rīgas Ūdens" maģistrālo kanalizācijas kolektoru un maģistrālo ūdensvadu, kā arī SIA "Rīgas Siltums" siltumtrasi.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam Daugavas kreisajā krastā piedāvātie alternatīvie risinājumi paredz:

- 1.variants – jaunā stacija "Bolderāja - 2" tiek izveidota dzelzceļa līnijas posmā starp esošajām stacijām "Bolderāja" un "Lāčupe" (aptuveni 2,5 km attālumā no stacijām). Pievedceļš uz Krievu salu tiktu novirzīts no jaunās stacijas ziemeļu robežas (aptuveni 2,3 km no stacijas "Bolderāja"), pie Daugavgrīvas šosejas tas šķērsotu Hapaka grāvi (viens sliežu ceļš), tālāk šķērsotu Daugavgrīvas šoseju, Beķera grāvi, kā arī aptuveni 8 meliorācijas grāvjus Spilves plavās;

2.variants - jaunā stacija "Bolderāja - 2" tiek izveidota aptuveni 1,7 km attālumā no stacijas "Bolderāja". Pievedceļš uz Krievu salu tiktu novirzīts no jaunās stacijas ziemeļu robežas, šķērsotu Hapaka grāvi un tālāk šķērsotu Daugavgrīvas šoseju, Beķera grāvi, kā arī aptuveni 8 meliorācijas grāvjus Spilves pļavās.

Abu variantu sliežu ceļa galapunkts Krievu salā ir viens un tas pats - plānotais dzelzceļa parks "Krievu sala". Stacijā "Bolderāja - 2" paredzēts izveidot 7 sliežu ceļus, kā arī no stacijas "Bolderāja" (pēc rekonstrukcijas "Bolderāja - 1") līdz stacijai "Bolderāja - 2" paralēli sliežu ceļam paredzēts izbūvēt vienjoslas autoceļu dzelzceļa tehniskās apkalošanas un ugunsdzēsības vajadzībām. 1.variantā jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveides teritorijā Hapaka grāvi šķērsos astoņi sliežu ceļi un iepriekš minētais autoceļš, kam saskaņā ar ziņojumā norādīto paredzēts izveidot atsevišķus 8 tiltus. Tiltu virsmās paredzēts ierīkot lietussūdeņu savākšanas sistēmas un to novadīšana teritorijas lietussūdeņu sistēmā. Savukārt 2.variantā jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveides teritorija neskar Hapaka grāvi. Abiem jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveides variantiem papildus nepieciešami aptuveni 4,4 ha zemes. Stacijas "Bolderāja - 2" siltumapgādei paredzēts izbūvēt sašķidrinātās gāzes katlumāju, kā arī divas transformatoru apakšstacijas, ugunsdzēsības sūkņu staciju un ugunsdzēsības rezervuāru, radiomastu un ierīkot atpūtas telpu. Ūdensapgādei paredzēts ierīkot artēzisko urbumu. Sadzīves notekūdeņus paredzēts savākt krājrezervuārā un noslēgt līgumu par notekūdeņu izvešanu. Stacijas "Bolderāja - 2" visā teritorijā paredzēts izveidot lietussūdeņu savākšanas sistēmu un aprīkot ar lietussūdeņu attīrīšanas ietaisēm. Attīrītos ūdeņus paredzēts novadīt Hapaka grāvī. Jaunā pievedceļa no stacijas "Bolderāja - 2" līdz dzelzceļa mezglam "Krievu sala" garums būs aptuveni 4 km. Tiek plānots uzbūvēt vienu sliežu ceļu ar vilcienu izmaiņas divsliežu posmu, uzbūvējumam piegulošajās teritorijās izveidojot grāvju sistēmu ūdens novadīšanai. Jaunā sliežu ceļa izveidei nepieciešami aptuveni 15,5 ha zemes. Stacijas "Bolderāja - 2" un pievedceļa Krievu salai izbūve kopumā skars vai šķērsos 15 zemes gabalus, kas patlaban ir daļēji neapbūvēti un daļēji tos izmanto dārzkopības biedrības. Tiks skarti arī pašvaldības, privātpersonu un Latvijas Pareizticīgo baznīcai piederoši zemes gabali. Ziņojumā norādīts, ka Rīgas Brīvostas pārvalde jau 2007.gadā ir brīdinājusi nomniekus sakņkopēju biedrību "Cementnieks" un dārzkopības kooperatīvo sabiedrību "Kumelīte – 98", ka mazdārziņu lietotājiem teritorija jāatbrīvo līdz 2009.gadam, kā arī ziņojumā norādīts, ka par atlikušo teritoriju, kuru šķērsos projektējamais sliežu ceļš, Rīgas Brīvostas pārvaldei nav noslēgti zemes nomas līgumi par mazdārziņu apsaimniekošanu. Aptuveni 300 m uz dienvidaustrumiem no jaunā pievedceļa šķērsojuma ar Beķera grāvi un galapunkta Krievu salā atrodas dzīvojamā māja Krēmeri 19. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, starp māju Krēmeri 19 un plānoto dzelzceļa pievedceļu atrodas esošā dzelzceļa trase un Zilā iela. Atbilstoši ziņojumā norādītajam Daugavas kreisajā krastā paredzētās darbības teritorijas lielākā daļa atrodas Spilves pļavās, kas ir meliorētas (Spilves polderis). Ziņojumam pievienotajā Rīgas domes Īpašuma departamenta Īpašuma nodrošināšanas pārvaldes 2009.gada 6.augusta vēstulē Nr.2-6/D11-09-1542-nd norādīts, ka tās rīcībā patlaban nav informācijas par Spilves poldera teritorijas dabīgās drenāžas un meliorācijas sistēmu stāvokli. Teritoriju šķērsos Hapaka grāvis. Zemes virsmas atzīme Spilves pļavās ir tuva jūras līmenim, nepārsniedzot 1 m virs tā, savukārt, tuvojoties Bolderājas stacijai, zemes virsmas atzīmes sasniedz 3 m v.j.l. līdz 4 m v.j.l. Stacijas "Bolderāja - 2" izveides un pievedceļa uz Krievu salu teritorija ir

pārmitra ar izteiktiem pārpurvošanās procesiem, līdz ar to stacijas teritorijas izveide tiek plānota vienotā uzbērumā. Ņemot vērā, ka stacijas izveidei paredzēto teritoriju veido vājas gruntis, ziņojumā ir izskatīti vairāki tehniskie risinājumi uzbēruma pamatnes veidošanai – uzbēruma veidošana uz pāļu režģoga; uzbēruma ar pieslogojuma bermām, augstas izturības pamatnes klājumu un pagaidu pieslogojumiem grunts sēšanās procesa paātrināšanai vai uzbēruma ar pieslogojuma bermām, augstas izturības pamatnes klājumu, pagaidu pieslogojumiem un smilšu pāļiem (drenām), kas veidoti no augstas izturības materiāla apvalka. Savukārt uzbērumam piegulošajā teritorijā paredzēts izveidot grāvju sistēmu ūdens novadīšanai.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam gan stacijas "Bolderāja - 1" un "Bolderāja - 2", gan pievedceļa no stacijas "Bolderāja - 2" līdz Krievu salai paredzētās teritorijas atrodas Rīgas Brīvostas teritorijā. Pievedceļam uz Krievu salu Hapaka grāvja šķērsošanai pie Daugavgrīvas šosejas abos variantos paredzēts izbūvēt aptuveni 232 m garu tiltu vienam sliežu ceļam. Daugavgrīvas ielas un Zilās ielas šķērsošanai abos variantos paredzēts izveidot divlīmeņu šķērsojumu, dzelzceļam izmantojot 2.līmeni. Savukārt Beķera grāvja šķērsošanai paredzēts izbūvēt aptuveni 112 m garu tiltu, kas virzītos arī pāri Beķera grāvja labajā pusē esošajam autoceļam. Meliorācijas grāvju šķērsošanai dzelzceļa uzbērumā paredzēts izveidot atbilstoša mēroga caurtekas. Abi sliežu ceļu varianti šķērso SIA "Rīgas Ūdens" maģistrālo kanalizācijas tīklu.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam, posmā no stacijas "Lāčupe" līdz jaunajai stacijai "Bolderāja - 2" paredzēta dzelzceļa signalizācijas un vilcienu kustības drošības regulēšanas iekārtu, pārmiju un signālu regulēšanas iekārtu, kā arī telekomunikāciju tīkla rekonstrukcija, darbus veicot esošā dzelzceļa uzbēruma un dzelzceļa nodalījuma joslā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka esošās stacijas "Bolderāja" rekonstrukcijai, to paplašinot, papildus (ārpus esošās dzelzceļa sarkanās līnijas) nepieciešami aptuveni 4 ha zemes, kas pieder pašvaldībai, vienai fiziskai personai un SIA "Kolle Beton", kā arī daļa teritorijas ir meža zeme, kuru pārvalda SIA "Rīgas Meži". Stacijas "Bolderāja" dienvidu daļa atrodas augstspiediena gāzesvada aizsargjoslā. Patlaban stacijā "Bolderāja" ir pieci sliežu ceļi. Stacijas rekonstrukcija ietvers esošo sliežu ceļu pagarināšanu – 1.ceļa līdz 850 m, 2.ceļa līdz 825 m, 3. un 5.ceļa līdz 855 m, kā arī komunikācijas un signalizācijas sistēmu rekonstrukciju un pilnveidošanu. Paplašinot staciju, uz rietumiem no 5.ceļa paredzēts izbūvēt trīs jaunus sliežu ceļus, ar iespēju nākotnē izbūvēt vēl divus. Jaunā 7.ceļa plānotais garums 900 m, 9.ceļa – 855 m un 11.ceļa – 860 m. Arī turpmāk paredzēts ekspluatēt esošo stacijas "Bolderāja" ēku un saglabāt esošo ūdensapgādes, kanalizācijas, elektroapgādes un siltumapgādes infrastruktūru. Stacijai "Bolderāja" (pēc rekonstrukcijas "Bolderāja - 1") tuvākās mājas – Bolderājas dzīvojamā rajona dienvidos – atrodas ārpus dzelzceļa aizsargjoslas, 300 m līdz 500 m attālumā. Tuvākās sabiedriskās ēkas – Rīgas 19.vidusskola atrodas aptuveni 1300 m no paredzētās darbības vietas, Rīgas 33.vidusskola aptuveni 1100 m, Bolderājas mūzikas un mākslas vidusskola aptuveni 950 m no paredzētās darbības vietas, bērnodārzi Brūžu ielā 6, Gobas ielā 27 un Platā ielā 20 atrodas attiecīgi aptuveni 1400 m, 900 m un 800 m no paredzētās darbības vietas, savukārt Bolderājas Luterāņu baznīca, Bolderājas Svētās Marijas Katoļu baznīca un Bolderājas kapi atrodas attiecīgi aptuveni 1300 m, 1000 m un 900 m

no paredzētās darbības vietas. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka stacijā "Bolderāja - 1" Bolderājas mikrorajona tuvumā un pievedceļa uz Krievu salu posmā pie Daugavgrīvas ielas un Zilās ielas šķērsojuma trokšņa un vibrācijas samazināšanai sliežu ceļa būvniecībā paredzēts izmantot zemgulsni un zemsližu trokšņus un vibrāciju slāpējošas starplikas.

Esošās stacijas "Bolderāja" rekonstrukcija un stacijas "Bolderāja - 2" izveide neskar un nešķērso ielas vai ceļus, līdz ar to neietekmē sabiedriskā transporta kustību. Savukārt, dzelzceļa pārvada uz Krievu salu būvniecības laikā nepieciešamības gadījumā, kā norādīts ziņojumā, īslaicīgi uz Daugavgrīvas šosejas tiks nodrošināta transporta plūsmas regulēšana, organizējot vienvirziena kustību. Nekur citur paredzētā darbība neskar un neietekmē sabiedriskā transporta kustību. Būvniecības laikā nodarbināto (20 līdz 50 cilvēki) vajadzībām Daugavas labajā krastā Satiksmes ministrijai piederošajā zemesgabalā (kadastra nr.01000120214) paredzēts izvietot pārvietojamās konteinertipa atpūtas telpas un sanitāros mezglus, kas tiks pieslēgti esošajām komunikācijām. Daugavas kreisajā krastā, rekonstruējot staciju "Bolderāja", tiks izmantotas esošās būves un infrastruktūras objekti. Veicot stacijas "Bolderāja - 2" būvniecību, pēc dzelzceļa nodalījuma joslas nospraušanas dabā tiks izveidots plānotais autoceļš no stacijas "Bolderāja", pa kuru tiks nodrošināta tehnikas pārvietošanās un būvmateriālu piegāde. Abos Daugavas krastos konkrētajās būvniecības vietās dzelzceļa nodalījuma joslā paredzēts izvietot pārvietojamās tualetes un nodrošināt ar autotransportu dzeramā ūdens piegādi. Būvmateriālus pamatā paredzēts izvietot un uzglabāt stacijas "Bolderāja" teritorijā. Lai novērstu iespējamo virszemes ūdensobjektu piesārņojumu ar naftas produktiem būvdarbu laikā, ziņojumā norādīts, ka degvielas uzpilde un tehnikas apkope netiks veikta ūdensteču tuvumā un būvniecības vietas tiks nodrošinātas ar līdzekļiem naftas produktu savākšanai avārijas noplūdes gadījumā, apmācot darbiniekus to izmantošanā. Tā kā būvniecība paredzēta uzbērumā, tad sagaidāmas hidroloģisko apstākļu izmaiņas būvniecības un ekspluatācijas laikā, jo dambis būtiski maina zemes virsmas augstuma atzīmes, veidojot mākslīgu ūdensšķirtni, radīs grunts sablīvēšanos un sēšanos; ierīkojot grāvjus abpus uzbērumam, mainīsies virszemes noteces apjoms, kas infitrējas gruntsūdeņos; nomainot vājās gruntis ar smiltīm, mainīsies virszemes noteces un infitrācijas apjomi. Kopumā hidroloģisko apstākļu izmaiņas tiek raksturotas kā lokālas (līdz 50 m attālumā no plānotajiem grāvjiem), kas neietekmēs plašu teritoriju un būtiski nemainīs tās hidroloģisko režīmu un ekoloģisko stāvokli. Visu esošo meliorācijas grāvju šķērsojuma vietās paredzēts izbūvēt atbilstoša diametra caurtekas, lai nemainītu hidroloģiskos un drenāžas apstākļus apkārtējās teritorijās. Savukārt Hapaka un Beķera grāvju šķērsojumos tiltu balstu izbūve var mainīt ūdens plūsmu, tāpēc atsevišķus grāvju krastu posmus paredzēts nostiprināt, lai novērstu to izskalošanu. Darbi ūdensteču gultnēs radīs uzdūļojumu, tāpēc paredzēts pielietot tehnoloģijas, kuru ietekme nepārsniegs 0,05 ha. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, projektējot grāvju šķērsojumus, tiks ņemti vērā maksimālie ūdens līmeņi un caurplūdumi. Lielākais risks virszemes ūdeņiem ir saistīts ar jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveides 1.variantu – virs Hapaka grāvja.

Rekonstrukcijas un būvniecības un tām piegulošajās teritorijās nav kultūras un arhitektūras pieminekļu. Ziņojumam pievienotajā Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2009.gada 28.jūlija slēdzienā Nr.12/1950 norādīts, ka arī teritorijā Mazajā Vējaķsalā un Kaķasēkļa dambī, kas atrodas plānotās dzelzceļa trases

uz Kundziņsalu būvniecības vietā un tās tuvumā, neatrodas kultūras pieminekļi, kas ietverti spēkā esošajā Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā, un šī teritorija neatrodas kultūras pieminekļu aizsardzības zonā, līdz ar to Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai nav pamata izvirzīt nosacījumus paredzētās darbības projekta izstrādei.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktie grunts un gruntsūdens iespējamā piesārņojuma izpētes rezultāti būvniecībai paredzētajās teritorijās liecina, ka:

- Daugavas labajā krastā vienā urbumā (4.urbums) no sešiem - teritorijā uz dienvidaustrumiem no muitas posteņa - vara, cinka un svina koncentrācijas pārsniedz kritisko robežlielumu (C), kā arī arsēna un naftas produktu koncentrācijas pārsniedz piesardzības robežlielumu (B), bet ir daudz mazākas par kritisko robežlielumu (C), savukārt niķeļa, hroma, kadmija un dzīvsudraba koncentrācijas pārsniedz mērķlielumu (A), bet ir mazākas par piesardzības robežlielumu (B), kas noteikti Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumos Nr.804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem". Līdz ar to, veicot darbus šajā teritorijā, jāveic piesārņotās vietas sanācija. Citos paraugos atsevišķu metālu koncentrācijas pārsniedz mērķlielumu (A), bet ir daudz mazākas par piesardzības robežlielumu (B), līdz ar to sanācijas darbi nav jāveic. Savukārt tajos pašos urbumos pazemes ūdeņu kvalitātes paraugos konstatēts paaugstināts kopējā slāpekļa saturs un ķīmiskā skābekļa patēriņš, bet smago metālu koncentrācijas ir zemākas par mērķlielumu (A), līdz ar to atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumiem Nr.118 "Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti" pazemes ūdeņi, izņemot 4.urbumu, raksturojami kā vāji piesārņoti vai zemas dabiskās kvalitātes. 4.urbumā pēc ķīmiskā skābekļa patēriņa pazemes ūdens raksturojams kā piesārņots - pārsniedz B robežlielumu, taču nesasniedz C robežlielumu, kad veicami sanācijas pasākumi.
- Daugavas kreisajā krastā piecos (U4, U5, U9, U10, U11) grunts paraugu urbumos no 11 – teritorijā uz ziemeļiem no dzelzceļa un Hapaka grāvja šķērsojuma, Lejas Podragā, Hapaka grāvja labajā krastā un Beķera grāvja labajā krastā - vara, cinka, svina, niķeļa, hroma, kadmija un arsēna koncentrācijas būtiski pārsniedz mērķlielumu (A), bet ir mazākas par piesardzības robežlielumu (B), kas noteikti Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumos Nr.804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem". Savukārt naftas produktu saturs visos 11 paraugos nedaudz pārsniedz mērķlielumu (A). U2, U3, U5, U7, U10 un U11 urbumos pazemes ūdeņu kvalitātes paraugos konstatēts, ka urbumos U2, U3, U5 un U7 cinka koncentrācija pārsniedz mērķlielumu (A), bet ir mazāka par piesardzības robežlielumu (B), praktiski visos urbumos, izņemot U2, konstatēts paaugstināts kopējā slāpekļa saturs un ķīmiskā skābekļa patēriņš, pārsniedzot B robežlielumu, līdz ar to atbilstoši Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumiem Nr.118 "Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti" pazemes ūdeņi, raksturojami kā vāji piesārņoti vai zemas dabiskās kvalitātes, bet papildus sanācijas pasākumu veikšana nav nepieciešama.

Ziņojumam pievienotajā Latvijas Zivju resursu aģentūras hidrobiologa 2009.gada 5.augusta atzinumā norādīts, ka kopumā dzelzceļa līnijas šķērsojamie Hapaka un Beķera grāvji raksturojami ar samērā lielu bioloģisko daudzveidību un salīdzinoši labu bioloģisko un zivsaimniecisko produktivitāti. Ūdenstecēs upju dreisenas izplatība ir

nevienmērīga un to biomasa ir no 0 līdz 500 g/m² un vairāk, zoobentosa faunu pamatā veido trīsūdu kāpuri no 0,5 līdz 5 g/m² un mazsartārpi no 0,5 līdz 8 g/m². Zooplanktonā dominē ciklopi, dafnijas un virpotāji. Zivju faunas struktūru plānotā dzelzceļa šķērsojuma vietās nosaka salīdzinoši nelielais straumes ātrums, aizaugusi krasta līnija, kā arī Daugavas lejteces un Rīgas jūras līča tuvums - zivju pamatmasu veido raudas, plauži, asari, ruduļi un līdakas, mazākā daudzumā arī vīķes, trīsdatu un deviņdatu stagari, līņi, karūsas. Eksperts norāda, ka ceļotājzivju, izņemot salakas, migrācija uz šīm ūdenstecēm ir maz ticama, taču tajās ir konstatēti viengadīgi vimbu mazuļi. Atzinumā norādīts, ka tā kā ūdensteču gultnēs plānots ievietot urbtos pāļus, tad to tiešās ietekmes zona nepārsniegs 0,05 ha, līdz ar to var uzskatīt, ka iespējamā dzīvotņu degradēšana jūtamu ietekmi uz ūdens ekosistēmu, kā arī zivju un bezmugurkaulnieku faunu neatstās. Tā kā ūdensteču sedimentos ir konstatēts neliels palielināts smago metālu daudzums, eksperts norāda, ka īpaša uzmanība jāpievērš urbšanas darbos izņemtās grunts savākšanai un uzduļķojuma lokalizēšanai. Atzinumā norādīts, ka kopumā dzelzceļa pievedceļu izbūves ietekmes vērtējamas kā īslaicīgas un lokālas, kā arī ietekmju mazināšanai jāparedz: neveikt ar ūdens vidi vai ūdensteču gultni saistītus darbus galvenajā saldūdens zivju nārsta laikā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam, savākt urbšanas darbu laikā izņemto grunti un lokalizēt darbu radīto uzduļķojumu, novērst cita veida (piemēram, naftas produktu) ūdens piesārņojumu.

Ziņojumā norādīts, ka Rīgas dome 2006.gada 14.novembrī ir apstiprinājusi saistošos noteikumus Nr.60 "Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu", un atbilstoši tiem paredzētās darbības teritorija Daugavas labajā krastā daļēji ietilpst II zonā, kur NO₂ gada vidējā koncentrācija ir robežās no 30 līdz 40 µg/m³, un daļēji III zonā, kur NO₂ gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30 µg/m³. Daugavas kreisajā krastā paredzētās darbības teritorija lielākoties ietilpst III zonā, kur NO₂ gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30 µg/m³, bet pie Daugavgrīvas šosejas robežojas ar II zonu. Paredzētās darbības galvenais piesārņojuma avots ir dīzeļlokomotīvu dzinēji. Ziņojumā sniegtie modelēšanas rezultāti par piesārņojošo vielu koncentrācijām gaisā rāda, ka Daugavas kreisajā krastā, ņemot vērā, ka 2020.gadā prognozētā vilcienu kustība 25 vilcienu sastāvu pāri diennaktī vai 2 vilcienu sastāvu kustība stundā un staciju katlumāju izmetes, piesārņojošo vielu (CO, NO_x, SO₂ un PM₁₀) robežvērtības netiks pārsniegtas. Daugavas labajā krastā Andrejostas un Eksportostas apkārtnē ir konstatēti PM₁₀ koncentrāciju pārsniegumi, kā arī Ganību dambja tuvumā PM₁₀ un NO_x koncentrāciju pārsniegumi. Ziņojumā norādīts, ka ostas aktivitāšu un transporta pārvietošana uz Krievu salu dos būtisku ieguldījumu gaisa kvalitātes uzlabošanā attiecībā uz PM₁₀ un NO_x koncentrāciju Andrejsalas un Eksportostas apkaimē, jo samazināsies kravu autotransporta plūsma, līdz ar to arī Daugavas labajā krastā paredzētās darbības rezultātā netiek prognozēta gaisa kvalitātes noteikto robežvērtību pārsniegšana.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Rīgas dome ir izstrādājusi trokšņa stratēģisko karti Rīgas aglomerācijai, kas raksturo 2006.gada situāciju. Vissliktākais stāvoklis ir vietās (centrā un Torņakalnā), kur dzīvojamās mājas atrodas dažu metru attālumā no dzelzceļa sliedēm. Jāatzīmē, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Vides trokšņa novērtēšanas kārtība" noteikto trokšņa robežlielumi neattiecas uz tām teritorijas daļām, kuras atrodas dzelzceļa nodalījuma joslā vai dzelzceļa aizsargjoslā. Atbilstoši ziņojumā norādītajam stacijām "Bolderāja - 1" un "Bolderāja - 2" tās savienojošajam sliežu ceļam nosakāma 50 m plata aizsargjosla

katrā pusē no malējās sliedes. Savukārt pievedceļiem Kundziņsalai un Krievu salai – 25 m katrā pusē no malējās sliedes. Ziņojumā iekļautā informācija par prognozētajiem trokšņa līmeņiem paredzētās darbības un tai piegulošajās teritorijās liecina, ka Daugavas labajā krastā dzelzceļa pievedceļa tuvumā esošo dzīvojamo māju teritorijās netiks pārsniegti pieļaujamie trokšņa līmeņi. Ja nākotnē vēl pieaugs vilcienu kustības intensitāte, tad atbilstoši ziņojumā norādītajam nepieciešams izvērtēt prettrokšņa sienas izveidi Vējzaķsalas mikrorajona trasei tuvākajā posmā. Savukārt Daugavas kreisajā krastā ārpus dzelzceļa nodalījuma joslai tiek prognozēts, ka troksnis nepārsniedz daudzstāvu dzīvojamo ēku teritorijām noteiktos trokšņa līmeņus.

Lai novērtētu augu sugas un biotopus, atbilstoši ziņojumā norādītajam 2008.gada jūlijā un augustā tika apsekota dabā aptuveni 100 m plata josla abpus dzelzceļa pievedceļu trasēm Krievu salai un Kundziņsalai. Ziņojumam pievienotajā teritoriju bioloģiskās daudzveidības eksperta novērtējumā norādīts, ka pētāmajā teritorijā pamatā dominē antropogēni cilvēka radīti un ietekmēti biotopi – mazdārziņi, jaunas atmatas, koku grupas un alejas. Atsevišķas salīdzinoši dabiskas platības ir attīstījušās un tiek uzturētas ar cilvēku līdzdalību, piemēram, Spilves pļavas. Spilves pļavās ir izveidoti zemes ceļi uz dambjiem, atsevišķas asfaltētas ielas un uzbērumos – esošie sliežu ceļi. Eksperts norāda, ka Spilves pļavās izpētes teritorijā var nodalīt divus pļavu masīvu veidojošus biotopus – parastās niedres monodominantes audzes un ilgstoši neapsaimniekotas, mainot dabisko hidroloģisko režīmu, par nitrofilām augstzāļu sabiedrībām pārveidojušās palieņu pļavas plānoto trašu malās. Spilves pļavas kopumā rada labu, daļēji dabisku iespaidu. Pļavās atrodami atsevišķi mēreni mitru pļavu fragmenti un eitrofas augsto lakstaugu audzes, kā arī potenciāli ir iespējams atrast īpaši aizsargājamu augu sugu jumstiņu gladiolu. Fragmentējot teritoriju ar apbūvi, tiks samazinātas pļavu platības un to vienotās ekoloģiskās funkcijas. Pie stacijas “Lāčupe” ir neliela priežu audze, savukārt abpus Lāčupītei ir izveidojušās melnalkšņu joslas, kas vērtēamas kā melnalkšņu staigāji, kas iekļauti Ministru kabineta 2000.gada 5.decembra noteikumu Nr.421 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu” Pielikumā un Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumu Nr.153 “Noteikumi par Latvijā sastopamo Eiropas Savienības prioritāro sugu un biotopu sarakstu” Pielikumā. Eksperta novērtējumā norādīts, ka, veicot esošā sliežu ceļa rekonstrukciju, neierīkojot jaunus ceļus, būtiska negatīva ietekme uz melnalkšņu staigāju nav paredzama. Savukārt Mazajā Vējzaķsalā pētāmajā teritorijā ir izveidojusies koku grupa, kurai ir lokāla nozīme. Plānotās trases nešķērso un to tiešā tuvumā neatrodas neviena īpaši aizsargājama dabas teritorija, tai skaitā NATURA 2000 teritorija, līdz ar to netiek prognozēta ietekme uz tām. Eksperta atzinumā norādīts, ka visnegatīvāko ietekmi uz teritorijas bioloģisko daudzveidību atstās 1.varianta stacijas “Bolderāja - 2” pievedceļš uz Krievu salu, jo jābūvē jauns dambis pārplūstošā pļavā un pievedceļa Kundziņsalai 2.variants. Līdz ar to, vērtējot no sugu un biotopu saglabāšanas viedokļa, atbalstāms ir 2.varianta stacijas “Bolderāja - 2” pievedceļš un pievedceļa Kundziņsalai 1.variants. Eksperts iesaka vismaz reizi trīs gados Spilves pļavas nopļaut un savākt sadzīves un būvniecības atkritumus, kā arī būvniecības laikā Spilves pļavās neierīkot pagaidu būves, būvmateriālu laukumus, darbus veikt ārpus putnu ligzdošanas perioda, nemazgāt izmantojamo tehniku pļavu teritorijā un ūdensteču tuvumā, pārvadājot būvmateriālus, kravas mitrināt un nosegt, lai novērstu putēšanu, darbus organizēt tikai dienas laikā.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam, paplašinot esošo staciju “Bolderāja”, tiks skarti Rīgas meža aģentūras Rīgas mežniecības pārraudzībā esošā 31.kvartāla meža nogabali, kas

tieši robežojas ar staciju. Meža nogabalos nav konstatētas īpaši aizsargājamās sugas vai biotopi, tajos nav noteikti meža atslēgas biotopi. Meža nogabaliem nav noteikts īpašs apsaimniekošanas vai aizsardzības statuss. Paredzētās darbības vietām tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (arī Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas) Daugavas labajā krastā ir dabas liegums "Vecdaugava" un dabas liegumu "Jaunciems", kas atrodas attiecīgi aptuveni 6 un 7 km attālumā. Savukārt Daugavas kreisajā krastā - dabas liegums "Krēmeri" aptuveni 2 km uz austrumiem, dabas parka "Piejūra" dabas liegums "Daugavgrīva" aptuveni 3 km uz ziemeļiem un mikroliegums Spilves pļavās aptuveni 1,5 km uz dienvidaustrumiem.

Ziņojumam ir pievienots arī ornitologa novērtējums par savvaļas putnu faunu projektējamajos dzelzceļa pievedceļu posmos un paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz īpaši aizsargājamo putnu sugu populāciju. Ornitologa vērtējumā norādīts, ka Spilves pļavas starp Bolderājas dzelzceļu un Hapaka grāvi ir iekļautas Rīgas attīstības plāna 2006. – 2018.gadam bioloģiskās daudzveidības vērtību aprakstos kā putniem nozīmīgi biotopi. Apsekojot Spilves pļavas dabā 2001. un 2002.gadā projekta "EMERALD" ietvaros putnu ligzdošanas sezonas laikā, novērotas tika galvenokārt dabiskām vai maz pārveidotām, mitrām un atklātām pļavām raksturīgas putnu sugas – grieze, ķīvīte, mērkaziņa, kuitala, lauku cīrulis, pļavu čipste u.c. Eksperts norāda, ka pēc griežu skaita (2002.gadā 15 līdz 20 pāri) Spilves pļavas var atbilst putniem starptautiski nozīmīgo vietu kritērijiem. Savukārt Vējzaļsalā putnu dabiskās dzīvotnes ir stipri pārveidotas un degradētas, dominē ruderali, piesārņoti un sekundāri aizaugoši biotopi, kuri piemēroti galvenokārt zvirbulveidīgo putnu kārtas sugām, līdz ar to savvaļas putnu aizsardzībai vērtējami kā nenozīmīgi. Ornitologa novērtējumā norādīts, ka Spilves pļavu teritorijā paredzētās darbības tieši skartās platības apmērā samazināsies zālāju putniem piemēroto dzīvotņu platība, bet būvniecības darbi un dzelzceļa ekspluatācija radīs papildus traucējumus šeit ligzdojošiem putniem. Nelabvēlīgās ietekmes mazināšanai eksperts iesaka sliežu pievedceļu Krievu salai plānot iespējami tuvu esošajam kanalizācijas vadam, kas austrumu – rietumu virzienā šķērso Spilves pļavas, sliežu ceļu rekonstrukciju un izbūvi veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas laika (ieteicams no 1.08. līdz 31.03.), gar sliežu ceļiem saglabāt atklātu ainavu bez koku vai krūmu apstādījumiem, lai nepastiprinātu zālāju putnu sugām piemēroto dzīvotņu fragmentāciju un nepiesaistītu pļavām plēsīgo putnu un ligzdu postītāju sugas.

Savukārt ziņojuma autori norāda, ka Spilves pļavās esošo griežu populācija ir atzīta par lielāko Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā zināmo, tai pat laikā atzīmējot, ka grieze nav pilsētas teritorijai raksturīga putnu suga. Visā izplatības areālā šīs sugas populācija ir saistīta ar lauksaimniecības zemēm, kurās veicami šīs sugas aizsardzības pasākumi. Ziņojuma autori norāda, ka Spilves pļavas netiek klasificētas kā putniem nozīmīga vieta, jo Spilves pļavu platība pārsniedz 1000 ha un tajā ligzdojošo griežu pāru skaits ir 15 līdz 20, bet mazākais klasificējošais kritērijs ligzdojošo griežu pāru skaitam, kas Latvijā noteiktas par putniem nozīmīgu vietu attiecībā uz griezi, ir 20 līdz 30, bet vidējais 79 līdz 132 pāri, kā arī parasti šādā teritorijā ir arī citas īpaši aizsargājamo putnu sugas. Spilves pļavās ligzdojošo griežu pāru skaits veido aptuveni 0,05 līdz 0,07% no kopējā valstī ligzdojošo griežu pāru skaita. Šī teritorija nav būtiska griežu populācijas aizsardzībai. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, Latvijas Ornitoloģijas biedrības izstrādātais "Griezes aizsardzības pasākumu plāns" neparedz populācijas aizsardzības pasākumus pilsētu teritorijās. Bez tam jau šobrīd šajā teritorijā ir

funkcionējoša dzelzceļa līnija, kā arī paredzētās darbības īstenošanas rezultātā Spilves pļavu kopējā teritorija samazināsies aptuveni par 15,5 ha, kas vērtējama kā nebūtiska, un, ņemot vērā eksperta – ornitologa rekomendācijas darbības īstenošanā, ziņojuma autori neprognozē, ka paredzētā darbība radīs būtiskus traucējumus griežu ligzdošanai, kur to blīvums ir neliels.

Izvērtējot piedāvātās Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienozošo sliežu ceļu rekonstrukcijas alternatīvas pēc izvēlētajiem kritērijiem – gaisa kvalitāte, troksnis, ietekme uz ūdeņiem, augsni, bioloģisko daudzveidību, īpašumiem – ziņojuma autori rekomendē īstenot:

- Daugavas labajā krastā pievedceļa Kundziņsalai 2.variantu,
- Daugavas kreisajā krastā jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveides un pievedceļa Krievu salai 1.variantu.

Ņemot vērā, ka sabiedrības neapmierinātību izraisa iespējamie autotransporta kustības traucējumi, ko rada vienlīmeņa pārbrauktuves, ziņojuma autori norāda, ka, lai nepalielinātu spriedzi, nebūtu vēlama vienlaicīga Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija un dzelzceļa šķērsojuma pār to izbūve, kā arī vienlaicīga Ziemeļu šķērsojuma un dzelzceļa pievadu Krievu salai un Kundziņsalai izbūve.

Jāatzīmē, ka pēc izvēlēta vērtējuma ballēs piedāvātie risinājumi būtiski neatšķiras, taču jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveides 1.variants paredz tās izvietojumu virs Hapaka grāvja, tādējādi paaugstinot virszemes ūdeņu piesārņojuma risku iespējamo avāriju noplūžu gadījumā. Prognozējams, ka astoņu tiltu pār Hapaka grāvi izbūve, kā arī lietus ūdeņu savākšana no tiem un novadīšana uz attīrīšanas ietaisēm varētu būt sarežģītāka un dārgāka izmaksu ziņā, nekā stacijas "Bolderāja - 2" izveides 2.variants. Bez tam gan bioloģiskās daudzveidības eksperts, gan eksperts - ornitologs Daugavas kreisajā krastā būvniecībai rekomendē 2.variantu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam stacijas "Bolderāja - 2" un pievedceļa Krievu salai būvniecība kopumā skars vai šķērsos 15 zemes gabalus. Īstenojot stacijas "Bolderāja - 2" izveides 2.variantu, kā norāda ziņojuma autori, tiktu skarts vairāk privāto zemes īpašumu. Tas, kā izriet no ziņojuma, faktiski arī ir noteicošais faktors, kāpēc ziņojuma autori rekomendē 1.variantu jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveidei un pievedceļa Krievu salai būvniecībai. Daugavas labajā krastā vides aspektā abi varianti ir salīdzinoši līdzvērtīgi. Savukārt no dabas vides aizsardzības viedokļa Daugavas kreisajā krastā būvniecībai piemērotākais ir 2.variants. Realizējot inženiertehniskos un drošības pasākumus, kā arī nodrošinot paredzētās darbības atbilstību teritorijas plānojumam, izslēdzošie apstākļi Daugavas abos krastos nav konstatēti nevienam no piedāvātajiem variantiem.

Vides pārraudzības valsts birojs, pamatojoties uz izvērtētās dokumentācijas analīzi, secina, ka:

- realizējot paredzēto darbību, dzelzceļa kravu pārvadājumu kapacitāti Daugavgrīvas un Bolderājas virzienā uz 2020.gadu plānots palielināt līdz 25 miljoniem tonnu gadā, tai skaitā jaunajā stacijā "Bolderāja - 2" apstrādājot un padodot uz dzelzceļa mezglu "Krievu sala" 15 miljonus tonnu kravu gadā un rekonstruējamajā stacijā "Bolderāja - 1" apstrādājot un padodot ostas objektiem 10 miljonus tonnu kravu gadā;

- realizējot paredzēto darbību, Kundziņsalas virzienā uz 2020.gadu plānots padot līdz 5 miljoniem tonnu gadā dzelzceļa kravu pārvadājumu;
- paredzētās darbības rezultātā būtiski uzlabosies dzelzceļa transporta tehniskais un loģistikais nodrošinājums, tiks pilnveidoti un ieviesti jauni vadības un sakaru līdzekļi, samazināsies vilcienu stāvēšanas un manevrēšanas laiks;
- pieaugs dzelzceļa transporta plūsmas intensitāte Pārdaugavā un samazināsies kravu piegāde Rīgas Brīvostai ar autotransportu;
- paredzētā darbība ir saistīta ar Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu;
- VAS "Latvijas Dzelzceļš" ir izstrādāta vienota ugunsgrēku novēršanas un likvidācijas sistēma, kā arī nodrošināta darbinieku apmācība darbībām, kas veicamas avāriju situācijās, lai nepieļautu vides piesārņošanu; stacijas ir nodrošinātas ar nepieciešamajiem sorbentiem un līdzekļiem naftas produktu savākšanai avārijas gadījumā; līdzvērtīgu aprīkojumu nepieciešams nodrošināt arī jaunajos objektos;
- Rīgas dzelzceļa mezgla publiskā dzelzceļa infrastruktūra beidzas Bolderājas stacijā, un tālākā kravu piegāde notiek pa atsevišķu komersantu vai Rīgas Brīvostas īpašumā esošiem pievedceļiem – privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru;
- Daugavas labajā krastā plānots izbūvēt vienu aptuveni 2,4 km garu sliežu ceļu, kura vidusdaļā plānots izveidot 800 m garu vilcienu maiņas posmu ar diviem sliežu ceļiem;
- sliežu ceļus paredzēts veidot uzbērumā, dzelzceļa uzbērumam piegulošajā teritorijā paredzēts izveidot grāvjus virszemes ūdens novadīšanai;
- jaunā sliežu ceļa izveidei uz Kundziņsalu nepieciešami aptuveni 3,6 ha zemes;
- stacijas "Bolderāja" paplašināšanai papildus nepieciešami aptuveni 4 ha zemes;
- 1.variantā jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveides teritorijā Hapaka grāvi šķērsos astoņi sliežu ceļi un autoceļš dzelzceļa tehniskās apkalpošanas un ugunsdzēsības vajadzībām, kam saskaņā ar ziņojumā norādīto paredzēts izveidot atsevišķus 8 tiltus; savukārt 2. variantā paredzētā darbība neskar Hapaka grāvi, jo būvniecība paredzēta uz ziemeļiem no Hapaka grāvja šķērsojuma;
- jaunās stacijas "Bolderāja - 2" izveidei nepieciešami aptuveni 4,4 ha zemes;
- jaunā, aptuveni 4 km garā, sliežu ceļa izveidei uz Krievu salu nepieciešami aptuveni 15,5 ha zemes;
- stacijā "Bolderāja" Bolderājas mikrorajona tuvumā un pievedceļa uz Krievu salu posmā pie Daugavgrīvas ielas un Zilās ielas šķērsojuma trokšņa un vibrācijas samazināšanai sliežu ceļa būvniecībā paredzēts izmantot zemgulšņu un zemsliedžu trokšņus un vibrāciju slāpējošas starplikas;
- posmā no stacijas "Lāčupe" līdz jaunajai stacijai "Bolderāja - 2" darbus plānots veikt esošā dzelzceļa uzbēruma un dzelzceļa nodalījuma joslā;
- stacijām "Bolderāja - 1" un "Bolderāja - 2" un tās savienojošajam sliežu ceļam nosakāma 50 m plata aizsargjosla katrā pusē no malējās sliedes, savukārt pievedceļiem Kundziņsalai un Krievu salai – 25 m katrā pusē no malējās sliedes;
- paredzētās darbības īstenošanai nav nepieciešama dzīvojamo māju nojaukšana;
- jaunā sliežu ceļa izveide uz Kundziņsalu skar Finanšu ministrijai piederošo garāžu kooperatīvu;
- Daugavas labajā krastā vienā urbumā, teritorijā uz dienvidaustriem no muitas posteņa, tika konstatētas grunts paraugā vara, cinka un svina koncentrācijas, kas

pārsniedz Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumos Nr.804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem" noteikto kritisko robežlielumu (C), kas prasa papildus analīžu un pasākumu veikšanu teritorijas sagatavošanas laikā;

- jaunā sliežu ceļa uz Kundziņsalu izvietojumā ir ņemts vērā SIA "Rīgas firma "Lugaži"" iebildumi un trase ir maksimāli atvirzīta no SIA "Rīgas firma "Lugaži"" teritorijas; vienlaikus ziņojumā norādīts, ka, ja tiks panākta vienošanās ar SIA "Rīgas firma "Lugaži"" par nekustamā īpašuma daļas atpirkšanu, trase uz Kundziņsalu tiks atvirzīta no dzīvojamām ēkām Kaķasēkļa dambī;
- Daugavas kreisajā krastā būvniecība pamatā notiks meliorētajās Spilves pļavās; meliorācijas grāvju šķērsošanai dzelzceļa uzbērumā paredzēts izveidot atbilstoša mēroga caurtekas;
- ņemot vērā vājo grunšu izplatību un esošās meliorācijas sistēmas, jāparedz atbilstošu inženiertehnisko pasākumu plānošana un veikšana projektēšanas un būvniecības laikā;
- Daugavas kreisajā krastā paredzētā darbība pamatā notiks Rīgas Brīvostas teritorijā;
- Hapaka grāvja šķērsošanai pie Daugavgrīvas šosejas paredzēts izbūvēt tiltu vienam sliežu ceļam;
- Daugavgrīvas ielas un Zilās ielas šķērsošanai paredzēts izveidot divlīmeņu šķērsojumu, dzelzceļam izmantojot 2.līmeni;
- Beķera grāvja šķērsošanai paredzēts izbūvēt tiltu, kas virzītos arī pāri Beķera grāvja labajā pusē esošajam autoceļam;
- paplašinot staciju "Bolderāja", nepieciešama meža zemes transformēšana;
- skartajos meža nogabalos nav konstatētas īpaši aizsargājamās sugas vai biotopi, tajos nav noteikti meža atslēgas biotopi;
- paredzētās darbības un tai piegulošajās teritorijās nav kultūras un arhitektūras pieminekļu;
- paredzētās darbības vietas nešķērso un to tiešā tuvumā nav īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (arī Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju);
- atbilstoši 2009.gada 18.augusta Rīgas domes Saistošajiem noteikumiem Nr.5 "Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajiem noteikumiem Nr.34", Daugavas labajā krastā trases 2.variants un Daugavas kreisajā krastā jaunās stacijas "Bolderāja - 2" un pievedceļa uz Krievu salu izbūves 1.variants pilnībā atbilst teritorijas plānotai (atļautai) izmantošanai. Savukārt Daugavas labajā krastā trases 1.varianta un Daugavas kreisajā krastā jaunās stacijas "Bolderāja - 2" un pievedceļa uz Krievu salu izbūves 2.varianta realizācijai nepieciešami precizējumi saistībā ar to atbilstību teritorijas plānotai (atļautai) izmantošanai;
- realizējot paredzēto darbību, tiks radītas aptuveni 100 līdz 120 jaunas darba vietas;
- atbilstoši prognozētajam piesārņojošo vielu emisijas gaisā piegulošajās teritorijās nepārsniegs normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības;
- Daugavas labajā krastā dzelzceļa pievedceļa tuvumā esošo dzīvojamo māju teritorijās pieļaujamie trokšņa līmeņi netiks pārsniegti, taču nākotnē, vēl pieaugot vilcienu kustības intensitātei, nepieciešams izvērtēt prettrokšņa sienas izveidi Vējzaķusalas mikrorajona trasei tuvākajā posmā; tā kā tuvākās mājas Kaķasēkļa dambī 2 atrodas līdz 50 m attālumā no plānotā dzelzceļa, tad aptuveni 400 m garā posmā trokšņa un vibrācijas samazināšanai sliežu ceļa būvniecībā paredzēts izmantot koka gulšņus un zemgulšņu un zemsliežu trokšņus un vibrāciju slāpējošas starplikas;

- Daugavas kreisajā krastā ārpus dzelzceļa nodalījuma joslai tiek prognozēts, ka projekta teritorijā troksnis nepārsniedz daudzstāvu dzīvojamo ēku teritorijām noteiktos trokšņa līmeņus;
- pieaugot kravu pārvadājumiem, Rīgas pašvaldībai sadarbībā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš” jāizvērtē prettrokšņa sienas izveides nepieciešamība un iespējamie risinājumi teritorijās posmā no Torņakalna līdz Lāčupei, kur dzīvojamās mājas atrodas tiešā dzelzceļa nodalījuma joslas tuvumā;
- dzelzceļa kravu plūsmu būtiska palielināšanās Daugavas kreisajā krastā saistāma ar esošo dzelzceļa pārbrauktuvi darbības atbilstošu nodrošināšanu un Rīgas pilsētas ielu infrastruktūras attīstības savlaicīgiem risinājumiem;
- jaunās stacijas ”Bolderāja - 2” ūdens apgādei paredzēts ierīkot artēzisko urbumu, notekūdeņus savākt krājrezervuārā, siltumapgādei izbūvēt katlumāju ar sašķidrinātās gāzes apkuri, visā stacijas teritorijā (4,4 ha) paredzēts izveidot lietussūdeņu savākšanas sistēmu un aprīkot to ar lietussūdeņu attīrīšanas ietaisēm, attīrītos ūdeņus novadot Hapaka grāvī;
- ir paredzēti pasākumi ietekmes uz vidi mazināšanai būvniecības laikā – naftas produktu piesārņojuma noplūžu nepieļaušanai ūdens objektos, putekļu emisiju mazināšanai, būvdarbu norisi organizējot tikai diennakts gaišajā laikā, atkritumu apsaimniekošanu veicot atbilstoši normatīvo aktu prasībām, zivju nārsta laika ievērošana, plānojot darbus ūdensobjektos, iespēju robežās būvdarbus organizējot ārpus putnu ligzdošanas sezonas, Spilves plāvās dzelzceļa zemes nodalījuma joslā zāles pļaušanu paredzot tikai pēc 1.augusta;
- Rīgas Brīvostai un citiem komersantiem, kuri kravu pārvadājumiem izmanto iepriekš minēto dzelzceļa infrastruktūru, kas tās turpinājumā šķērso Silikātu ielu Bolderājas mikrorajonā un Parādes ielu Daugavgrīvas mikrorajonā, pieaugot kravu apgrozījumam un privātās dzelzceļa infrastruktūras noslogojumam, jāapsver iespēja veidot divlīmeņu šķērsojumus, lai nodrošinātu netraucētu autotransporta plūsmu; šie risinājumi nav ietverti konkrētajā projektā un risināmi kontekstā ar turpmāko Daugavgrīvas objektu attīstību;
- realizējot nepieciešamos noslēguma ziņojumā un šajā atzinumā norādītos pasākumus, izslēdzot apstākļi, kas liegtu īstenot paredzēto darbību, nav konstatēti.

4. Izvērtētā dokumentācija.

- VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2007.gada 27.jūlija Iesniegums Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumam un tam pievienotie materiāli – 22 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 2.augusta lēmums Nr.379 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai – 2 lapas.
- SIA “VentEko” 2007.gada 21.augusta vēstule Nr.01-02/644 ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanai – 1 lapa.
- 2007.gada 22.augusta paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokols un tam pievienotie materiāli – 14 lapas.
- Dārzkopības biedrības “Voleri” priekšsēdētājas 2007.gada 6.septembra Iesniegums, kuru parakstījis 261 kooperatīva loceklis, saistībā ar paredzēto darbību – 9 lapas.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2007.gada 7.septembra vēstule Nr.1-15/1578 saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.

- Biedrības “Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2007.gada 4.septembra vēstule Nr.0309/07-1 saistībā ar paredzēto darbību – 2 lapas.
- SIA “VentEko” 2007.gada 30.novembra vēstule Nr.01-02/825 par izmaiņām iepriekš plānotajā darbībā Daugavas labajā krastā un tai pievienotie materiāli – 49 lapas.
- SIA “Rīgas firma “Lugaži”” 2007.gada 20.decembra vēstule Nr.01/126 saistībā ar paredzētās darbības izmaiņām un pieprasījums organizēt tās ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriedi – 1 lapa.
- SIA “VentEko” 2008.gada 2.janvāra iesniegums ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanai – 1 lapa.
- 2008.gada 14.janvāra paredzētās darbības izmaiņu ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokols un tam pievienotie materiāli – 23 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 29.janvāra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienozošo sliežu ceļu rekonstrukcijai – 7 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2008.gada 28.maija ietekmes uz vidi novērtējuma VAS “Latvijas Dzelzceļš” plānotajai esošās stacijas “Bolderāja” rekonstrukcijai Daugavas kreisajā krastā, Bolderājā, sākotnējā izvērtējuma rezultāti un tiem pievienotie materiāli – 15 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 11.jūnija lēmums Nr.289 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu esošās stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukcijai – 3 lapas.
- 2008.gada 28.augusta stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokols un tam pievienotie materiāli – 24 lapas.
- Fiziskas personas 2008.gada 1.septembra vēstule saistībā ar stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukciju – 4 lapas.
- Biedrības “Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2008.gada 1.septembra vēstule Nr.010908/1 saistībā ar stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukciju – 2 lapas.
- VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2008.gada 9.septembra vēstule Nr.DPRO–21/22, kurā izteikts lūgums apvienot ietekmes uz vidi novērtējumus – 2 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 11.septembra lēmums Nr.470 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu un vienlaicīgu 2007.gada 2.augusta lēmuma Nr.379, 2008.gada 11.jūnija lēmuma Nr.289 un 2008.gada 29.janvāra Programmas ietekmes uz vidi novērtējumam atcelšanu – 2 lapas.
- VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2008.gada 13.oktobra vēstule Nr.DPRO-21/37, kurā sniegta informācija par sabiedrības informēšanu saistībā ar paredzēto darbību ietekmes uz vidi novērtējumu apvienošanu un tai pievienotie materiāli – 4 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 14.oktobra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, esošās stacijas “Bolderāja” un savienozošo sliežu ceļu rekonstrukcijai, kā arī jaunas stacijas “Bolderāja – 2” un tās darbību nodrošinošo pievedceļu un infrastruktūras izveidei – 7 lapas.
- Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienozošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums – 1 sējums, 144 lapas.

- Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pielikumi – 1 sējums, 96 lapas.
- Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma kopsavilkums – 1 sējums, 24 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2009.gada 17.jūnija atsauksme Nr.5-5/3002 par darba ziņojumu – 1 lapa.
- SIA “Rīgas firma “Lugaži”” 2009.gada 19.jūnija vēstule Nr.01/25 saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- NVO “Koālija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2009.gada 1.jūlija priekšlikumi (vēstule Nr.0107/09-1) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 4 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2009.gada 2.jūlija priekšlikumi (vēstule Nr.DA-09-1050-nd) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 2 lapas.
- Rīgas domes Vides departamenta 2009.gada 1.jūlija priekšlikumi (vēstule Nr.3.1-6/DV-09-477-nd) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 2 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma 2009.gada 26.jūnija sabiedriskās apspriedes protokols un tam pievienotie materiāli – 32 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 16.jūlija Atzinums par Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 11 lapas.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2009.gada 11.jūlija priekšlikumi (vēstule Nr.1-15/1339) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 1 lapa.
- Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums – 1 sējums, 157 lapas.
- Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pielikumi – 1 sējums, 153 lapas.
- Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma kopsavilkums – 1 sējums, 21 lapa.
- Rīgas domes Vides departamenta 2009.gada 4.septembra vēstule Nr.3.1-6/DV-09-590-nd saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1 lapa.

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

Informatīvie materiāli par Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukciju, kas ietvēra divu jaunu staciju “Rīga – Osta” un “Bolderāja – 2”, to pievedceļu un staciju darbību nodrošinošo infrastruktūras izveidi, bija pieejami: Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona izpilddirekcijā, Rūpniecības ielā 21, Rīgā; Rīgas pilsētas Kurzemes rajona izpilddirekcijā, Dzirciema ielā 26, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriede klātienē notika 2007.gada 22.augustā. Šo likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 16 interesenti. VAS "Latvijas Dzelzceļš" pārstāvji informēja klātesošos par rekonstrukcijas nepieciešamību un plānotajiem pasākumiem. SIA "VentEko" pārstāve sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai ir veikti aprēķini par kravu apgrozījumu stacijā "Rīga – Osta"; vēlējās uzzināt, kad plānots slēgt staciju "Rīga – Krasta", kā tiek plānota kravu pārvietošana uz Daugavas kreiso krastu, kā plānotā darbība ietekmēs Rīgas pilsētas attīstību Eksportostas un Andrejostas rajonos; interesējās par iespējamajām alternatīvām dzelzceļa ceļu izvietojumam un būtiskākajām ietekmēm uz vidi.

Ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Dārzkopības biedrības "Voleri" priekšsēdētājas Iesniegumu, kuru parakstījis 261 biedrības loceklis. Iesniegumā norādīts, ka, realizējot paredzēto darbību, nepieciešams saglabāt dabas pamatnes teritorijas un zaļo zonu, kā arī norādīts, ka biedrības locekļi neiebilst pret sliežu ceļa 2.varianta būvniecību Bolderājā.
2. Rīgas Brīvostas pārvaldes vēstuli, kurā pausts viedoklis, ka Rīgas Brīvostas pārvalde ir ieinteresēta pēc iespējas ātrā paredzētās darbības īstenošanā, jo tā ir cieši saistīta ar ostas efektīvu darbību un citu projektu realizāciju.
3. Biedrības "Koācija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" vēstuli, kurā pausts viedoklis, ka paredzētā darbība pasliktinās dzīves kvalitāti rekonstruējamo dzelzceļa posmā tuvumā dzīvojošajiem, ka projekta īstenošana ir atliekama līdz tiks veikts Rīgas Brīvostas attīstības plāna stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums un ka pievedceļa no stācijas "Bolderāja – 2" līdz Krievu salai ir jāizvērtē un jāapspriež šā projekta ietvaros. Vēstulē ir izteikts arī viedoklis saistībā ar 2007.gada 22.augusta paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes organizēšanu.

2007.gada 30.novembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma SIA "VentEko" vēstuli par izmaiņām iepriekš plānotajā darbībā Daugavas labajā krastā, proti, VAS "Latvijas Dzelzceļš" bija nolēmusi atteikties no stācijas "Rīga – Osta" būvniecības Daugavas labajā krastā, paredzējusi sliežu ceļa būvniecību līdz šķērsojumam ar Sarkandaugavas attekā un piedāvāja alternatīvu variantu sliežu ceļa trasei Daugavas labajā krastā, attālinot to no apbūves teritorijām. Informatīvie materiāli par izmaiņām VAS "Latvijas Dzelzceļš" plānotajā Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijā bija pieejami: Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona izpilddirekcijā, Rūpniecības ielā 21, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā. Likumdošanā noteiktajā termiņā Vides pārraudzības valsts birojā tika saņemts rakstisks pieprasījums nodrošināt paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriedi. Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriede saistībā ar izmaiņām VAS "Latvijas Dzelzceļš" paredzētajā darbībā Daugavas labajā krastā notika 2008.gada 14.janvārī. Tajā piedalījās 11 interesenti. SIA "VentEko" un VAS "Latvijas Dzelzceļš" pārstāves sniedza informāciju par izmaiņām VAS "Latvijas Dzelzceļš" sākotnēji paredzētajā darbībā. Kāds sanāksmes dalībnieks vērsa uzmanību uz to, ka, palielinoties kravu

apgrozījumam, palielināsies vibrācija un troksnis, un ierosināja noteikt plānoto kustības plūsmu, ņemot vērā kravu piegādes iespējas no Šķirotavas stacijas līdz Lugažu ielai saistībā ar pasažieru vilcienu plūsmu, kā arī norādīja, ka abi alternatīvie dzelzceļa trases varianti izvietoti līdzās teritorijai, kas saskaņā ar Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu paredzēta jaukta tipa apbūvei, ierosināja, ka nepieciešams noskaidrot jautājumus, kas saistīti ar jauno Sarkandaugavas attekas šķērsojumu, jo arī šī tilta būvniecība paredzēta tuvu plānotajām apdzīvotajām teritorijām, un ierosināja izvērtēt iespēju pievedceļus kravu termināļiem Kundziņsalā izbūvēt no Sarkandaugavas puses. Kāds cits sanāksmes dalībnieks pauda viedokli, ka plānotā dzelzceļa trase jānovirza uz esošo tiltu pār Sarkandaugavas atteku, norādīja, ka piedāvātais dzelzceļa trašu novietojums pieiet tuvu dzīvojamās apbūves teritorijai "Lakstīgalu ligzda", un uzskatīja, ka dzelzceļa trašu izvietojumā jāņem vērā perspektīvā Ziemeļu šķērsojuma transporta plūsmas virzieni. Sanāksmes dalībnieki interesējās, kāpēc staciju "Bolderāja – 2" Daugavas kreisajā krastā plānots pārvietot uz ziemeļiem, un pauda viedokli, ka Ziemeļu šķērsojumam tiks paredzēts savienojums arī ar staciju "Bolderāja – 2", kā arī uzskatīja, ka, ņemot vērā ekonomisko situāciju, nav iespējams prognozēt kravu apgrozījumu laika posmam uz 20 gadiem.

Pamatojoties uz SIA "VentEko", kura atbilstoši valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" 2007.gada 12.septembra apliecinājumam (vēstule Nr.VL-7/1036) pārstāv VAS "Latvijas Dzelzceļš" intereses, 2008.gada 2.janvāra iesniegumu, sākotnējo sabiedrisko apspriešanu rezultātiem, kā arī ņemot vērā sabiedrības iesniegtos priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2008.gada 29.janvārī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijai.

2008.gada 11.jūnijā Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2008.gada 28.maija ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā izvērtējuma rezultātu un tam pievienotos materiālus, pieņēma lēmumu Nr.289 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu VAS "Latvijas Dzelzceļš" plānotajai esošās stacijas "Bolderāja 1" rekonstrukcijai. Informatīvie materiāli par esošās stacijas "Bolderāja 1" rekonstrukciju bija pieejami: Rīgas pilsētas Kurzemes rajona izpilddirekcijā, Dzirciema ielā 26, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriedē klātienē notika 2008.gada 28.augustā VAS "Latvijas Dzelzceļš" konferenču zālē Gogoļa ielā 3, Rīgā. Apspriedē piedalījās 9 interesenti. SIA "VentEko" pārstāve sniedza informāciju par plānoto stacijas "Bolderāja 1" rekonstrukciju un VAS "Latvijas Dzelzceļš" lēmumu iekļaut stacijas "Bolderāja 1" rekonstrukciju jau uzsāktajā Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumā. Kāda sanāksmes dalībniece interesējās, vai stacijas "Bolderāja 1" rekonstrukcija skars dabas pamatnes teritoriju un vai tiks paredzēti risinājumi, lai nodrošinātu netraucētu autotransporta kustību ceļu šķērsojumos, norādot, ka Bolderāju ar pārējo pilsētu savienojot tikai viens autoceļš, kā arī interesējās par plānotajiem prettrocšņa pasākumiem, piebilstot, ka uzmanība jāpievērš Silikātu ielas rajonam, un ierosināja sabiedriskās apspriedes rīkot Bolderājā, nevis pilsētas centrā. Sanāksmes dalībnieki interesējās, vai perspektīvā ir paredzēts nodrošināt pasažieru pārvadājumus posmā Rīga – Bolderāja.

Saistībā ar stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Fiziskas personas vēstuli, kurā sniegta informācija par esošo vides situāciju dzīvojamo māju apkārtnē, kas atrodas tiešā dzelzceļa līnijas tuvumā Bolderājā, pa kuru tiek piegādātas kravas Brīvostas uzņēmumiem, un norādīti vidi ietekmējošie faktori (troksnis, gaisa piesārņojums, iespējamās avārijas situācijas, ar Rīgas Brīvostu apkalpojošo dzelzceļa transportu saistīto satiksmes sastrēgumu analīze), kas jāizvērtē ietekmes uz vidi novērtējumā.
2. Biedrības “Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” priekšlikumus paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam – pāreju un pārbrauktuvju nepieciešamība Parādes un Silikātu ielās, troksnis, gaisa piesārņojums, ietekme uz bioloģisko daudzveidību, darbības atbilstība Rīgas attīstības plānam.

2008.gada 11.septembrī Vides pārraudzības valsts birojs saņēma VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2008.gada 9.septembra vēstuli Nr.DPRO–21/22, kurā izteikta vēlme apvienot stacijas “Bolderāja 1” rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu ar Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu un prasība izsniegt jaunu ietekmes uz vidi novērtējuma programmu. Pamatojoties uz to Vides pārraudzības valsts birojs 2008.gada 11.septembrī pieņēma lēmumu Nr.470 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai, ietverot esošās stacijas “Bolderāja” rekonstrukciju, jaunas stacijas “Bolderāja – 2” izveidi, to pievedceļu un staciju darbību nodrošinošo infrastruktūras izveidei, vienlaikus atceļot Vides pārraudzības valsts biroja 2007.gada 2.augusta lēmumu Nr. 379, Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 11.jūlija lēmumu Nr.289 un Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 29.janvāra Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai. Informatīvie materiāli par paredzēto darbību bija pieejami: Rīgas pilsētas domē, Rātslaukumā 1, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

Pamatojoties uz VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2008.gada 9.septembra vēstuli, kā arī ņemot vērā sākotnējo sabiedrisko apspriešanu rezultātus un sabiedrības iesniegtos priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2008.gada 14.oktobrī izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla, esošās stacijas “Bolderāja” un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai, kā arī jaunas stacijas “Bolderāja – 2” un tās darbību nodrošinošo pievedceļu un infrastruktūras izveidei.

Visu saņemto vēstuļu kopijas saistībā ar paredzēto darbību tika nosūtītas VAS “Latvijas Dzelzceļš” un SIA “VentEko”.

Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja SIA “VentEko” un 2009.gada 10.jūnijā to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā. Darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: VAS “Latvijas Dzelzceļš”,

Gogoļa ielā 3, Rīgā; Rīgas Centrālās bibliotēkas Hanzas filiālē, Eksporta ielā 6, Rīgā; Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālē, Gaigalas ielā 3, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī mājaslapā: www.venteko.lv/lat/jaunumi.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2009.gada 26.jūnijā VAS "Latvijas Dzelzceļš" ēkā, Gogoļa ielā 3, Rīgā. Šo likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 25 interesenti. VAS "Latvijas Dzelzceļš" pārstāve informēja klātesošos par paredzēto darbību un tās nepieciešamības iemesliem. SIA "VentEko" pārstāve sniedza informāciju par darba ziņojuma saturu, vides apstākļiem paredzētās darbības teritorijās, galvenajiem pētījumu rezultātiem un paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz vidi. VAS "Latvijas Dzelzceļš" pārstāvis sniedza informāciju par projekta gaitu un paredzētajiem pasākumiem trokšņa, vibrācijas un avārijas riska samazināšanai. SIA "Rīgas firma "Lugaži"" valdes priekšsēdētājs vēlējās noskaidrot, vai paredzētais pievedceļš Kundziņsalai skars SIA "Rīgas firma "Lugaži"" teritoriju un kā tiks risināti un nodrošināti pievedceļu pieslēgumi SIA "Rīgas firma "Lugaži"" teritorijai. Finanšu ministrijas pārstāve interesējās, kā tiek risināti zemes īpašumu jautājumi un kādas ir atsavināmās platības. Nevalstiskās organizācijas "115.pants" pārstāvis interesējās par projekta finansējumu, atkarībā no kā tiek noteikta projektējamā sliežu ceļa kategorija un vai to ietekmē pārvadājamo kravu sastāvs un sliežu ceļu skaits. Nevalstiskās organizācijas "Koālicija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" pārstāve vēlējās saņemt informāciju par Daugavgrīvas šosejas šķērsojumu; izteica viedokli, ka plānotā Bolderājas stacijas jauda nenodrošinās visu esošo un plānoto uzņēmumu apkalpošanu, un apšaubīja ziņojumā sniegto informāciju par dzīvojamo māju izvietojumu attiecībā pret Bolderājas staciju; interesējās par projekta finansēšanu un uzskatīja, ka paredzētā darbība Vējzaķusalā var ietekmēt vēsturisko apbūvi un Spilves pļavās radīt draudus īpaši aizsargājamām putnu sugām, kā arī pievērsa uzmanību tam, ka Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma grozījumi šobrīd nav spēkā; pauda viedokli par ziņojumā sniegto trokšņu novērtējumu un norādīja uz to, ka, viņasprāt, ir nepareizi veikt ietekmes novērtējumu atsevišķiem objektiem, bet jāvērtē visa teritorija un darbības kompleksi, ietverot tajā arī ostas dzelzceļa attīstību, un informēja par avārijām, kas ir bijušas pēdējo gadu laikā.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksmi, kurā ieteikts alternatīvo variantu salīdzinājumā iekļaut izvērstākus kritērijus un sniegt ziņojuma autoru vērtējumu par paredzētās darbības realizācijas piemērotākā varianta izvēli.
2. SIA "Rīgas firma "Lugaži"" vēstuli, kurā iebilsts pret pievedceļu Kundziņsalai, norādot, ka piedāvātais projekts ir nemērķtiecīgs, nepamatots, videi nedraudzīgs.
3. NVO "Koālicija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" vēstuli, kurā izteikts viedoklis saistībā ar SIA "VentEko" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu kopumā un sniegti konkrēti priekšlikumi tā pilnveidošanai.

4. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta vēstuli, kurā norādīts, ka ziņojumā nav informācijas par dzelzceļa posmu, pārbrauktuvi un dzelzceļa staciju, kas apkalpo Rīgas Brīvostu, noslogotību, caurlaides spēju un ar tām saistīto problēmu analīzes, kā arī informācijas par plānotajiem risinājumiem satiksmes drošības uzlabošanai un ietekmes uz vidi samazināšanai. Vēstulē norādīts, ka nepietiekami ir izvērtēti Spilves teritorijas pretplūdu pasākumi.
5. Rīgas domes Vides departamenta vēstuli, kurā norādīts, ka, sagatavojot ziņojumu ir ignorēti Rīgas domes veiktais gaisa monitorings un Rīgas domes 2006.gada 14.novembra saistošie noteikumi Nr.60 "Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu", nav atspoguļota informācija par sūnu daudzveidībai nozīmīgām teritorijām Daugavas labajā krastā, kā arī ieteikts ziņojumā iekļaut pasākumus bioloģiskās daudzveidības aizsardzībai un alternatīvo variantu salīdzinājumā iekļaut izvērstākus kritērijus.

Vides pārraudzības valsts birojs, ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2009.gada 16.jūlijā izsniedza atzinumu par Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, pievienojot tam arī visas saņemtās atsauksmes un vēstules. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Pēc atzinuma par darba ziņojumu izsniegšanas Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijai tika saņemti Rīgas Brīvostas pārvaldes priekšlikumi darba ziņojuma pilnveidošanai. Rīgas Brīvostas pārvalde norādīja, ka nepieciešams izvērtēt nepieciešamos pasākumus hidroloģiskā režīma saglabāšanai un pārpurvošanās procesu novēršanai Spilves plāvās, jāveic esošo maģistrālo dzelzceļa sliežu ceļu tehniskā stāvokļa izvērtējums un iespējamais trokšņa līmenis, palielinoties noslodzei, un nepieciešamos pasākumus trokšņa līmeņa mazināšanai. Brīvostas pārvaldes priekšlikumus 2009.gada 17.jūlijā Vides pārraudzības valsts birojs ar vēstuli Nr.3-01/1142 nosūtīja SIA "VentEko" un VAS "Latvijas Dzelzceļš", lūdzot tos izvērtēt.

Ņemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2009.gada 12.augustā iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Ņemot vērā darba ziņojuma izvērtējuma rezultātus, noslēguma ziņojuma atsevišķās nodaļās ir ietverta precizēta un papildus informācija, kā arī pievienota tabula ar saņemto atsauksmju un atzinumu izvērtējumu. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: VAS "Latvijas Dzelzceļš", Gogoļa ielā 3, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī mājaslapās: www.venteko.com un www.vidm.gov.lv/ivnvb.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma Rīgas domes Vides departamenta vēstuli, kurā norādīts, ka par izvērtējamo noslēguma ziņojumu nav principiālu iebildumu.

6. Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi.

Noslēguma ziņojums un Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par to iesniedzams Rīgas pilsētas domē. Vides pārraudzības valsts biroja atzinuma obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi stājas spēkā tikai tadā gadījumā, ja tiek saņemts likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 21.pantā noteiktais akcepts paredzētās darbības realizācijai kārtībā, kāda noteikta Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumos Nr.355 “Paredzētās darbības akceptēšanas kārtība”.

Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijai:

- Projekta realizācijai plānotajā apjomā, ja realizācijai tiek izvēlēts Daugavas labajā krastā trases 1.variants un Daugavas kreisajā krastā jaunās stacijas ”Bolderāja - 2” un pievedceļa uz Krievu salu izbūvei 2.variants, nepieciešami precizējumi saistībā ar to atbilstību teritorijas plānotai (atļautai) izmantošanai, savukārt 2.variants Daugavas labajā krastā un 1.variants Daugavas kreisajā krastā atbilst teritorijas plānojuma risinājumiem, kas apstiprināti ar Rīgas domes 2009.gada 18.augusta Saistošajiem noteikumiem Nr.5.
- Projekta izstrādes gaitā jāievēro visas uz paredzēto darbību attiecināmās aizsargjoslas un nepieciešamības gadījumā jāparedz rakstveida vienošanos slēgšana ar tiesiskajiem valdītājiem par būvniecības laikā plānoto darbu veikšanu aizsargjoslās.
- Turpmākā projektēšanā jānodrošina nepieciešamie inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi, lai nepārsniegtu trokšņa normatīvus dzīvojamās apbūves robežās.
- Nepieciešama VAS “Latvijas Dzelzceļš” sadarbība ar Rīgas domi dzelzceļa un autotransporta infrastruktūras projektu attīstības koordinācijā, lai mazinātu sabiedrības neapmierinātību, ko varētu izraisīt iespējamie autotransporta kustības traucējumi vienlaicīgi realizējot plānoto Daugavgrīvas ielas rekonstrukciju un dzelzceļa šķērsojuma pār to izbūvi uz Krievu salu, kā arī vienlaicīga Ziemeļu šķērsojuma un dzelzceļa pievadu Krievu salai un Kundziņsalai izbūve. Šai nolūkā savstarpēji saskaņojami un izstrādājami konkrēto būvdarbu organizācijas risinājumi, nodrošinot iespējami netraucētu autotransporta kustību arī būvdarbu laikā un netraucētu un drošu dzelzceļa kravu plūsmu.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbību, kas saistīta ar Hapaka grāvja un Beķera grāvja šķērsošanu un kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu.
- Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai nepieļautu naftas produktu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi augsnē un ūdeņos objekta būvniecības un ekspluatācijas laikā.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāsaņem Valsts vides dienestā.

- Ņemot vērā konstatēto grunts piesārņojumu vienā urbumā Daugavas labajā krastā, turpmākajā projekta izstrādes gaitā jāprecizē norokamās piesārņotās grunts apjomi un jānodrošina nepieciešamās rīcības tās apsaimniekošanai, lai nepieļautu piesārņojuma izplatību.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam nepieciešams izstrādāt paredzētās darbības skarto Spilves pļavu meliorācijas sistēmu pārveides projektu.
- Ņemot vērā vājo grunšu izplatību, būvniecības laikā jānodrošina atbilstošie ziņojumā paredzētie inženiertehniskie pasākumi.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam jānodrošina nepieciešamo grāvju un caurteku ierīkošana, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam visā jaunās stacijas "Bolderāja - 2" teritorijā jāizveido lietussūdeņu savākšanas sistēmu un jāapriko to ar lietussūdeņu attīrīšanas ietaisēm.
- Dzelzceļa stacijās jābūt pietiekamam nepieciešamajam aprīkojumam un sorbentiem naftas produktu savākšanai iespējamās avārijas gadījumā, kā arī atbilstoši apmācītam personālam rīcībām avāriju gadījumos.
- Izbūvējot staciju "Bolderāja - 2" teritorijā, kas ietver Hapaka grāvi, atbilstoši ziņojumā paredzētajam jānodrošina lietussūdeņu no tiltiem savākšana un novadīšana uz lietussūdeņu attīrīšanas ietaisēm.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam Spilves pļavu teritorijā gar pievedceļu Krievu salai neveidot koku un krūmu stādījumus.
- Nodrošināt ziņojumā paredzētos pasākumus ietekmes mazināšanai būvniecības laikā:
 - putekļu emisiju gaisā samazināšanai mitrināt/nosegt transportējamos būvmateriālus, kas put;
 - būvdarbus organizēt diennakts gaišajā laikā;
 - būvniecības laikā veidojošos atkritumus nodot apsaimniekošanai licencētām atkritumu apsaimniekotājfirmām;
 - iespēju robežās zemes darbus Spilves pļavās veikt ārpus putnu ligzdošanas sezonas laika.
- Neveidot būvmateriālu nokraušanas un uzglabāšanas laukumus Spilves pļavās, ārpus minimāli nepieciešamajām teritorijām.
- Būvdarbu veikšanas plāns un grafiks izstrādājami un realizējami tādējādi, lai neradītu avārijas situācijas un būtiskus traucējumus esošā dzelzceļa ekspluatācijai un autotransporta kustībai, paredzot nepieciešamos papildus drošības pasākumus būvdarbu laikā.
- Pēc būvdarbu pabeigšanas jāveic būvniecības nodrošināšanai izmantoto teritoriju sakārtošana.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāpieprasa un jāsaņem vides aizsardzības tehniskie noteikumi akceptētajiem Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas variantiem.
- Vēlams Rīgas domē un Rīgas brīvdostas pārvaldē saskaņot drenāžas noteces monitoringa mērījumu vietas, kur jaunbūvējamās dzelzceļu pievedceļu trases šķērso slēgtās drenāžas iecirkņus, un nodrošināt monitoringu būvniecības laikā un gadu pēc būvniecības darbu pabeigšanas.

Vides pārraudzības valsts biroja lēmums

Ņemot vērā iepriekš minēto informāciju un likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta pirmo daļu, Vides pārraudzības valsts birojs nolemj rekomendēt Rīgas domei un Rīgas Brīvostas pārvaldei izvērtēt ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā plānotos risinājumus, šajā atzinumā konstatētos apstākļus un izvirzītos nosacījumus un lemt par Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas projekta turpmāko izstrādi atbilstoši šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, nodrošinot spēkā esošo normatīvo aktu prasības un koordinējot projekta realizācijas termiņus ar satiksmes infrastruktūras projektu realizācijas termiņiem.

Vides pārraudzības valsts biroja atzinumu par noslēguma ziņojumu var apstrīdēt Vides ministrijā mēneša laikā no atzinuma spēkā stāšanās dienas.

Direktors

A. Lukšēvics

2009.gada 10.septembrī.