



Latvijas Republikas Vides ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

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

Atzinums Nr. 6

par Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu

Derīgs līdz 2012.gada 24.martam.

Paredzētās darbības ierosinātājs - Rīgas Brīvostas pārvalde, reģistrācijas Nr.90000512408, juridiskā adrese: Saivas iela 40, Rīga, LV-1030, tālr. 67030800.

Noslēguma ziņojuma izstrādātājs - SIA "Eiropprojekts", reģistrācijas Nr.40003493684, adrese: Eksporta iela 5, Rīga, LV – 1010.

Pamatojoties uz 2009.gada 20.februārī Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības 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 ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība.
- 2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta** - Zilā iela 25 (kadastra Nr.01000970143) un Zilā iela b/n (kadastra Nr.01000970145), Rīgā.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums

Ietekmes uz vidi novērtējums Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai tika uzsākts 2008.gada 29.aprīlī, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izskatot Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2008.gada 10.aprīļa ietekmes uz vidi novērtējuma

sākotnējā izvērtējuma rezultātu un tam pievienotos materiālus, pieņēma lēmumu Nr.197 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 1.panta 2)punktu, 3.pantu, 4.panta (1)daļas 3)punktu, 11., 13. un 14.pantu.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam Latvijas transporta koridori ietilpst Trans-Eiropas transporta tīklā (TEN), un Rīgas osta kalpo kā efektīvs transporta mezgls kravu pārvadājumu ķēdē, kas nodrošina sasaisti gan dienvidu – ziemeļu virzienā, gan austrumu - rietumu virzienā. Ziņojumā norādīts, ka attālums pa jūru no Centrāleiropas lielākajām ostām līdz Baltijas jūras austrumu piekrastes ostām, tai skaitā Rīgas ostai, ir viens no īsākajiem, līdz ar to tam ir priekšrocības gan transporta izmaksu, gan pārvadājumu laika ziņā. Rīgas Brīvdostas teritorija, kas administratīvi atrodas Rīgas pilsētas Ziemeļu un Kurzemes rajonos, ir izvietota abos Daugavas krastos. Ostas akvatorijā ietilpst Daugavas lejtece aptuveni 14,1 km garumā ar tās pietekām – Buļļupi, Hapaka grāvi, Mīlgrāvi un Vecdaugavas attekā. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2006.gada 22.augusta noteikumiem Nr.690 "Noteikumi par Rīgas Brīvdostas robežu noteikšanu" ostas teritorijas kopplatība – 6348 ha, tai skaitā zeme – 1962 ha, iekšējie ūdeņi – 1271 ha, ostas ārējais reids – 3115 ha. Rīgas Brīvdostas teritorijas robeža pa Daugavu ir noteikta līdz Vanšu tiltam. Galvenā kuģošanas kanāla garums no Vanšu tilta līdz pieņemšanas bojai ostas ārējā reidā Rīgas jūras līcī ir 22,2 km un platums 100 m. Ostā kuģojama ir arī Mīlgrāvja caurteka un Sarkandaugavas kuģu ceļš. Maksimālās ūdens līmeņa svārstības sasniedz +2,0 m. Osta ir atvērta kuģošanai visu gadu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam no ostas teritorijas ir izslēgtas Andrejsala, Vējzaķsala, pasažieru osta, daļa Spilves pļāvu un dažas Mangaļsalas dabas teritorijas, bet ostas teritorijā ir iekļauta visa Kundziņsala. Ostas teritorijā ietilpst arī dabas liegums "Krēmeri" un Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas - dabas parka "Piejūra" dabas lieguma zonā ietilpstošā "Mīlestības sala", kā arī mazstāvu dzīvojamā apbūve Kundziņsalā, līdz ar to šīs teritorijas nav izmantojamas ostas funkciju veikšanai. Daļa ostas teritorijas abos Daugavas krastos (Voleri, Spilves pļavas, Beķermuiža, Mangaļsala) joprojām netiek izmantota, jo teritorijas sagatavošanai nepieciešamas lielas investīcijas. Ostas teritorijā esošā zeme, hidrotehniskās būves, navigācijas iekārtas, kuģu ceļi atrodas Rīgas Brīvdostas pārvaldes (RBP) valdījumā, bet no pietātnēm - 18 ir Rīgas Brīvdostas pārvaldes īpašums, 64 ir Rīgas Brīvdostas pārvaldes valdījumā nodotas, bet 26 ir citu juridisko personu īpašums. Rīgas Brīvdostas pārvaldes valdījumā nodotās pietātnes ir iznomātas attiecīgajā teritorijā strādājošiem uzņēmumiem. Ostas akvatorijā ienākošo kuģu maksimālais pieļaujamais garums ir 298 m, platums 33 m, kravnesība līdz 75000 DWT. Maksimālā kuģu ieprīme no pieņemšanas bojas "B" līdz pietātnēi ZO-12 Rīnūžu baseinā ir -12,2 m, no Rīnūžu baseina līdz Pīļu muižai -11,7 m, no Pīļu muižas līdz Pasažieru terminālim -8,0 m, savukārt Mīlgrāvja caurtekā un Sarkandaugavas kanālā -9,05 m. Rīgas Brīvdostas akvatorijā ir trīs kuģu apgrīšanās baseini un četri reidi kuģu stāvēšanai, kurus izmanto ārkārtas gadījumos. Ņemot vērā to, ka katru gadu palielinās kuģu izmēri, kas ienāk Rīgas ostā, Rīgas Brīvdostas pārvalde ir izstrādājusi projekta koncepciju Rīgas ostas galvenā kuģu ceļa rekonstrukcijai, kas paredz 1.kārtā tā padziļināšanu līdz -17,0 m no pieņemšanas bojas "B" līdz pietātnēi ZO-12 Rīnūžu baseinā un 2.kārtā kanāla padziļināšanu līdz

-15,0 m no Rīnūziem līdz Eksportostai (Kundziņsalā), lai apkalpotu kuģus ar kravnesību līdz 150000 DWT, un dziļudens piestātņu izbūvi Kundziņsalā, Mangaļsalā un Voleros. Rekonstruējot galveno kuģu ceļu, paredzēts padziļināt kuģošanas kanālu iekšējā akvatorijā līdz -17,0 m, bet ārējā akvatorijā līdz -17,75 m. Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijai Daugavas akvatorijā ir uzsākta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra.

Rīgas ostā tiek pārkrautas visu veidu kravas, izņemot jēlnaftu. Līdz 80% no visām pārkraujamajām kravām ir tranzītkravas no/uz Krieviju un Neatkarīgo Valstu Sadraudzības valstīm. 2007.gadā Rīgas ostā pārkrautās galvenās kravas (eksports) bija ogles (Lielbritānija, Vācija, Skandināvija), naftas produkti (Lielbritānija, Skandināvija), koksne (Lielbritānija, Skandināvija, Somija), metāls (Skandināvija, Igaunija), ķīmiskās kravas (Dienvidamerikas valstis, Skandināvija), labība (Skandināvija, Spānija, Vācija), šķelda (Lielbritānija, Skandināvija, Beļģija), kā arī konteineru kravas, galvenokārt imports, kas ienāca no Vācijas, Beļģijas un Somijas. Preču apgrozījumam ostā ir tendence pieaugt 2 līdz 3% gadā. Ziņojumā norādīts, ka 2007.gadā kravu apgrozījuma ziņā Rīga bija otrā lielākā osta Latvijā un ceturrtā lielākā osta Baltijas jūras austrumu piekrastē, pārkraujot 20% no reģiona kopējā kravu apgrozījuma. 2007.gadā beramkravas veidoja 60%, ģenerālkravas – 21% un lejamkravas – 19% no kopējā kravu apgrozījuma. No ostas teritorijas izslēgtā Andrejsala un Eksportosta veido 123 ha lielu ostas teritoriju, kur galvenokārt pārkrauj ogles un koksni. 2007.gadā šajā teritorijā nodrošināja aptuveni 40% (jeb 11 miljoni tonnu) kravu apkalpošanu, tai skaitā pārkraujot aptuveni 10,5 miljonus tonnu ogļu. Tiek prognozēts, ka tuvāko gadu laikā Eksportosta turpinās funkcionēt kā osta, bet ar laiku paredzēta termināļu pārvietošana uz Daugavas kreiso krastu Krievu salā. 2007.gadā kravu apgrozījums Rīgas Brīvastā bija 25,93 miljoni tonnu. Kopumā tika apkalpoti 3872 kuģi. Tiek plānots, ka 2012.gadā kravu apgrozījums ostā pieaugs līdz 35 miljoniem tonnu. Patlaban ostas teritorija Daugavas labajā krastā ir daudz intensīvāk izmantota, nekā Daugavas kreisajā krastā, proti, kravu apgrozījums 2007.gadā attiecīgi veidoja 22,67 miljonus tonnu un 3,26 miljonus tonnu.

Patlaban Brīvastas kravu pārvadājumus nodrošina dzelzceļa līniju tīkls Daugavas labajā krastā uz Kundziņsalu (Eksportosta) un Mangaļiem (Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Rīnūži) un Daugavas kreisajā krastā uz Bolderāju, Daugavgrīvu un Krievu salu. Daugavas kreisajā krastā esošās preču stacija “Bolderāja” caurlaide bija 1,9 miljoni tonnu. Ziņojumā norādīts, ka esošo sliežuceļu tehniskais stāvoklis ir apmierinošs. Savukārt vienīgais dzelzceļa tilts pār Daugavu Rīgā nodrošina pašreizējo kravu un pasažieru vilcienu normālu kustību. Savukārt autotransporta satiksmi ar Krievu salā esošajiem termināļiem un SIA “Egola AV” nodrošina Zilā iela, kas ar vienlīmeņa krustojumu bez luksofora pievienojas Daugavgrīvas šosejai. Daugavgrīvas šoseja – pilsētas maģistrālā iela – posmā no Voleriem līdz krustojumam ar Zilo ielu ir divu joslu divvirziena iela ar asfaltsegumu un kopējo brauktuvi 6 m, bez gājēju ietves. Iela ir labā tehniskā stāvoklī ar atļauto braukšanas ātrumu 70 km/h. Ziņojumā norādīts, ka 2003.gadā Daugavgrīvas ielā pie Zilās ielas pieslēguma sastrēgumstundā (8:00 – 9:00) satiksmes intensitāte bija 770 reducētās vienības jeb 485 vieglās mašīnas un 95 kravas mašīnas un autobusi, kas veido aptuveni 70% no prognozētās satiksmes plūsmas, ja tiek realizēts ideālais satiksmes attīstības scenārijs (rekonstruētas esošās ielas, izbūvēti Ziemeļu koridora un Hanzas šķērsojumi). Arī Zilā iela ir 6 m plata ar

labu asfaltsegumu, izņemot nelielu posmu pretī Zilai ielai 20, kur vienas braukšanas joslas segums ir stipri bojāts. Patlaban satiksmes intensitāte Zilajā ielā ir zema un satiksmes drošība augsta. Uz Krievu salā esošajiem termināļiem ar autotransportu tiek pārvadātas ģenerālkraavas (apaļkoki, zāgmateriāli, cements iepakojumā) un beramkraavas (šķelda, šķembas, smilts, kūdra). Ziņojumā norādīts, ka patlaban kravu pārvadājumi ar autotransportu Krievu salā esošajiem termināļiem nav vērtējama kā apgrūtināša, vienīgi problēmas rada Rīgā noteiktais iebraukšanas aprobežojums kraavas automašīnām. Ziņojumā norādīts, ka, aptaujājot ekonomiski aktīvos Bolderājas iedzīvotājus, tie apliecināja, ka lieli sastrēgumi šeit nav novērojami, izņemot gadījumus, ja noticis kāds satiksmes negadījums. Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka Daugavgrīvas šosejai ir nepietiekams braukšanas joslu skaits. Lielākai satiksmes drošībai nepieciešamas bremzēšanas un ieskrējiena joslas krustojumā ar Zilo ielu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Rīgas Brīvdabas attīstību reglamentē Rīgas ostas attīstības programma 1996. līdz 2010.gadam, kurā 2007.gadā veiktas izmaiņas attiecībā uz teritorijas plānošanas sadaļu un atsevišķu teritoriju Mangaļsalā, Krievu salā, Rīnūžos un Kundziņsalā tālāko izmantošanu. Ņemot vērā būtiskas izmaiņas ekonomiskajā situācijā un mainītās Rīgas Brīvdabas robežas, Rīgas Brīvdabas pārvalde patlaban sadarbībā ar kompāniju “BMT Transport Solutions, GmbH” izstrādā jaunu Rīgas Brīvdabas attīstības programmu. Rīgas Brīvdabas pārvalde tuvāko 10 gadu laikā plāno īstenot vairākus ostas infrastruktūras attīstības un termināļu attīstības projektus, kā arī AS “Latvijas Dzelzceļš” un Rīgas domes Satiksmes departaments plāno vairāku dzelzceļa un autoceļu izbūves un rekonstrukcijas projektus, kas saistīti ar Rīgas Brīvdabas infrastruktūras attīstību. Atbilstoši ziņojumā norādītajam šī konkrētā izvērtējamā projekta - Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējums – galvenais mērķis ir Rīgas ostas ģenerālkraavu un beramkraavu termināļu pārcelšana no Andrejsalas un Eksportostas rajoniem (2007.gadā kravu apgrozījums 11 miljoni tonnu, tai skaitā līdz 90% ogles), atbrīvojot pilsētas centru no kravu pārkraušanas operācijām, vienlaikus saglabājot ostas konkurētspēju un sekmējot uzņēmējdarbībai pievilcīgas vides radīšanu. Ziņojumā norādīts, ka paredzētā darbība atbilst arī Rīgas attīstības programmai 2006. – 2012.gadam, kurā uzsvērts, ka ostas turpmākās attīstības kontekstā svarīga ir Andrejsalā esošo termināļu pārvietošana uz līdz šim maz izmantoto ostas teritoriju tuvāk Daugavas grīvai, kā arī ostas infrastruktūras uzlabošanas pasākumi – galvenā kuģošanas kanāla padziļināšana, pievedceļu un komunikāciju tīkla uzlabošana. Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018.gadam atzīts, ka osta ir nozīmīgs uzņēmējdarbību veicinošs faktors. Rīgas teritorijas plānojumā paredzētās darbības vietai Krievu salā esošā (pašreizējā) izmantošana ir “Ostu teritorija. Teritorija ar ierobežotu piekļušanu”, bet perspektīvā izmantošana “Ražošanas un rūpniecības teritorija. Teritorija, kur atļauto izmantošanu īstenošanai pirms būvniecības uzsākšanas jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana”, kā arī nelielā platībā “Apstādījumu un dabas teritorija”. Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” atzīts, ka ostas atrašanās pilsētas vēsturiskā centra tuvumā neveicina ne pilsētas, ne Rīgas Brīvdabas attīstību. 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 Rīgas Brīvostas teritorijā spēkā ir Rīgas attīstības plāns 1995. – 2005.gadam un attiecīgie Rīgas pilsētas apbūves noteikumi. Atbilstoši Rīgas attīstības plānam 1995. – 2005.gadam daļai paredzētās darbības vietai Krievu salā noteiktā izmantošana ir “Ostu teritorija”, bet salas ziemeļu daļai - “Dabas pamatnes teritorija ar īpašiem noteikumiem” un “Ūdeņi”. Pašlaik Krievu salas atļauto izmantošanu nosaka attiecīgās teritorijas detālplānojums, kas apstiprināts ar Rīgas domes 2000.gada 29.februāra saistošajiem noteikumiem Nr.65 “Par Krievu salas detālplānojuma apstiprināšanu”. Detālplānojuma risinājumi paredz Krievu salas neapbūvētās daļas un akvatorija daļas apbūvi ostu vajadzībām un infrastruktūras attīstību. Par “Dabas pamatnes teritoriju” detālplānojumā atstāts Krievu salas ziemeļu gals. Lai gan Krievu salas ziemeļu galā netiek paredzēta apbūve, tomēr ziņojumā norādīts, ka šī teritorija ir nepieciešama, lai nodrošinātu kuģu piekļuvi projektējamajām piestātnēm Hapaka grāvja pusē. Tādējādi kopumā paredzētā darbība Krievu salā atbilst atļautajai teritorijas izmantošanai, izņemot salas ziemeļu galu. Patlaban tiek veikta Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu izstrāde, ir notikusi 1.redakcijas apspriešana. Atbilstoši plānojuma grozījumos patlaban piedāvātajai redakcijai attiecībā uz ostas teritoriju Krievu sala un tās ziemeļu daļas konfigurācija atbilst ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā izskatītajiem risinājumiem ostas vajadzībām. Ziņojumā norādīts, ka Krievu sala ostas teritoriju attīstībai tika izvēlēta kā vienīgā piekrastes neaizņemtā teritorija, kas nav īpaši aizsargājamo dabas teritoriju sarakstā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka paredzētās darbības vieta aptuveni 64,6 ha platībā Krievu salas ziemeļu daļā sastāv no divām zemes vienībām (Zilā iela 25, kadastra Nr.01000970143 un Zilā iela b/n, kadastra Nr.01000970145). Teritorija atrodas aptuveni 8,6 km no pilsētas centra, no ziemeļaustrumiem to ierobežo Daugava, dienvidrietumiem - Hapaka grāvis, dienvidiem - SIA “Krievu Salas Termināls” un AS “Lindeks”, rietumiem – AS “Bolderāja” bijušo notekūdeņu attīrīšanas ietaišu teritorija, ko apsaimnieko SIA “Egola AV”. Atbilstoši ziņojumā norādītajam Krievu sala ir mākslīgi izveidota (uzskalota un uzbērtā) un pārveidota Daugavas kuģu ceļa izbūves rezultātā. Uzbērtās grunts līmenis daudzviet nesasniedz 0 m v.j.l. atzīmi, bet atsevišķās vietās ir līdz +1,5 m v.j.l. Saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 37.panta 4.¹punktā noteikto ostu applūstošajās teritorijās ir pieļaujama hidrotehnisko būvju, piestātņu, infrastruktūras, inženierkomunikāciju un citu ar ostas darbību saistītu būvju būvniecība un minētajām būvēm nepieciešamās teritorijas uzbēršana. Krievu salas teritorijā un 1 km rādiusā ap to nav konstatēti vēstures, arhitektūras un kultūras pieminekļi. Ziņojumā norādīts, ka Krievu salā atrodas ar Pirmā Pasaules kara periodu saistītās krasta apsardzes sistēmas fragmenti, kas piederējuši artilērijas baterijas būvei, taču ziņojuma autori norāda, ka, konsultējoties ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas ekspertiem, tika iegūta informācija, ka Krievu salā esošās artilērijas baterijas paliekas ir neskaidri identificējamās un šobrīd nav iekļautas valsts aizsargājamo pieminekļu sarakstā kā vēstures pieminekļa “Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss Daugavgrīvā un Mangaļu pussalā” (Nr.8538) sastāvdaļa. Ziņojumā tiek rekomendēts turpmākā projektēšanā veikt šīs teritorijas papildus izpēti un dokumentēšanu, iespēju

robežās iekonservējot saglabājušos būvju fragmentus. Krievu salas ziemeļu daļu no Daugavas un Hapaka grāvja norobežo bijušās hidrobuves atliekas, caur kurām salas iekšienē brīvi ieplūst ūdens, veidojot seklūdens līcīšus. Aptuveni 2/3 apgūstamās teritorijas ir pārpurvota un tajā aug meldri un niedres. Savukārt teritorijas dienvidu daļā ir pagaidu grunts krautnes. Krievu salas dienvidu daļā SIA "Krievu Salas Termināls" nodarbojas ar šķeldas un zāģmateriālu pārkraušanu, AS "Lindeks" nodarbojas ar kokmateriālu apstrādi un tirdzniecību un SIA "Latvijas Propāna Gāze" nodarbojas ar sašķidrinātās gāzes pārkraušanu un uzglabāšanu. Hapaka grāvja otrā krastā izvietotas AS "Latvijas finieris" ražotnes "Lignum" un "Hapaks" un SIA "Bolderāja Ltd", visas nodarbojas ar koksnes pārstrādi. Hapaka grāvja otrā pusē atrodas tuvākais dzīvojamais mikrorajons "Bolderāja". Tuvākās daudzdzīvokļu mājas Lielupes iela 68 un Jātnieku iela 15a atrodas attiecīgi aptuveni 430 m un 260 m uz rietumiem no paredzētās darbības vietas, tuvākā apbūve Lielupes iela 29 atrodas aptuveni 330 m, bet Rīgas Bolderājas pirmsskolas izglītības iestāde, Platā iela 20, aptuveni 860 m no paredzētās darbības teritorijas. Bolderājas centrs atrodas aptuveni 600 līdz 1300 m no paredzētās darbības teritorijas rietumu robežas. Tuvākais komercdarbības objekts AS "Latvijas Jahta", Stūrmaņu ielā 1c, atrodas aptuveni 180 m no paredzētās darbības vietas, kas ir paudusi bažas saistībā ar paredzētā projekta realizāciju. 2009.gada 6.martā SIA "Eiropprojekts" Vides pārraudzības valsts birojam iesniegtajā papildus informācijā norādīts, ka AS "Latvijas Jahta" jahtu stāvvietas (BL – 1) krasts un SIA "Pildne" nomātās teritorijas krasts Hapaka grāvja pusē ir pilnībā betonēts. Tā kā liela izmēra kuģus Hapaka grāvī paredzēts ievilkt ar velkoņiem (to veidoto viļņu augstums 0,2 līdz 0,4 m), ziņojuma autori uzskata, ka nav pamata bažām par peldlīdzekļu un valdošo ziemeļu vēju radīto viļņu ietekmes pastiprināšanos uz AS "Latvijas Jahta" nomātās teritorijas krastiem. Nenoliedzot patlaban Krievu salas lomu viļņu ārdošās darbības samazināšanā, iesniegtajā materiālā norādīts, ka uz teritoriju Stūrmaņu ielā 1c Krievu salas viļņu ārdošās darbības samazināšana galvenokārt attiecas tikai uz kuģu radītiem viļņiem, jo Krievu sala ir izvietota tālāk no Rīgas jūras līča, salīdzinot ar teritoriju Stūrmaņu ielā 1c, līdz ar to Krievu salas loma jūras uzplūdu veidojošos viļņu aizturēšanā ir nenozīmīga. Tā kā daļa no jahtām ir izvietota arī Loču kanāla akvatorijas paplašinājumā, tad ziņojumā norādīts, ka paredzētā darbība tās neietekmēs.

Paredzētās darbības vieta tieši nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākās Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas - dabas parka "Piejūra" dabas lieguma zonā ietilpstošā "Mīlestības sala" atrodas aptuveni 500 m uz ziemeļrietumiem no paredzētās darbības vietas, dabas liegums "Krēmeri" aptuveni 3 km uz dienvidiem, dabas liegums "Vecdaugava" aptuveni 2 km uz ziemeļaustrumiem un dabas parka "Piejūra" dabas liegums "Daugavgrīva" aptuveni 2,3 km no paredzētās darbības vietas. Krievu salā esošā veģetācija ir nabadzīga un skraja. Teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas un biotopi. Salas sauszemes daļa ir apaugusi ar krūmiem, vietām bērziem un alkšņiem, bet ziemeļu daļā ir aizaugoša ruderalizēta pļava, kurā galvenokārt aug smiltsērķšķi, kārkli, nātres. Pārejas joslā starp pļavu un ūdeņiem ir niedru audzes, bet teritorijā esošās ūdenskrātuves aizaug ar niedrēm, vilkvālītēm un meldriem. Teritorija nav noteikta kā aizsargājamā mitrāju teritorija. Smilšu uzskalošana Krievu salā radīja piemērotus apstākļus tādu putnu sugu dzīvei, kas neligzdo pļavās. Ziņojumā norādīts, ka pieejamā informācija liecina, ka laika periodā no 2000.gada līdz 2008.gadam

Krievu salā ligzdoja 27 putnu sugas, no tām 9 ir iekļautas Ministru kabineta 2000.gada 14.novembra noteikumu Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu" 1.pielikumā. To starpā dažas sugas – upes zīriņš un mazais zīriņš Krievu salā rada īslaicīgas ligzdošanas iespējas tikai pēc smilšu uzskalošanas, lielajam dumpim un griezei ligzdošana nav pierādīta, bet uzskatāma par ticamu biotopa piemērotības dēļ, savukārt lielais ķīris ir indikatorsuga, kas liecina par attiecīgā mitrāja piemērotību arī citām ūdensputnu sugām. Daugavas lejtecē ligzdojošo lielo ķīru skaits kopš pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem ir mainījies ļoti plašā amplitūdā – ja vienā gadā tie bija 15570 pāri, tad citā 2000 pāri. 2003.gadā Krievu salā ligzdoja ap 200 pāru, bet Žurku salā – 1350, savukārt 2007.gadā (1905 pāri) Krievu sala bija nozīmīgākā ligzdošanas vieta – 816 pāri, bet Žurku salā – 14. Kā norādīts ziņojumā, neraugoties uz to, ka 2008.gadā ligzdošanas laikā smilšu uzskalošana netika veikta, pavasarī ligzdošanai piemērotās platības dubļu noslīdējumu dēļ bija samazinājušās aptuveni par 70%, maija beigās kolonija tika vērtēta kā 300 līdz 400 pāru, bet jūnija vidū tika konstatēti daži desmiti īpatņu. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir iekļauta atskaite par LU Bioloģijas institūta līgumdarbu, kuru pasūtīja Rīgas Brīvostas pārvalde, lai saņemtu atbildi, kā saglabāt ūdensputniem, galvenokārt kajveidīgajiem, piemērotus dzīves apstākļus Daugavas lejtecē - Rīgas Brīvostas teritorijā un tai piegulošajās platībās, savienojot to ar ostas attīstību. Atskaitē norādīts, ka, izveidojot tieši ūdensputniem nozīmīgās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Daugavgrīvā, Vecdaugavā un Krēmeros, vairākas ligzdošanas vietas (Krievu sala, Žurku sala) palika ārpus īpaši aizsargājamās dabas teritorijām. Atzīstot, ka ilgstoša lielo ķīru kolonijas pastāvēšana Krievu salā nav iespējama, tiek norādīts, ka visperspektīvākā alternatīvā ligzdošanas vieta ir Žurku sala, jo:

- Krievu salā ligzdojošie lielie ķīri visticamāk ir ienākuši no Žurku salas,
- neraugoties uz to, ka 2006.gadā Žurku salā lielie ķīri neligzdoja, jau 2007.gadā tika konstatēti 14 pāri,
- Žurku salā ir reāli iespējams radīt ideālus ligzdošanas apstākļus kajveidīgajiem līdz ligzdošanas sezonai,
- pastāv ļoti augsta varbūtība, ka, izzūdot ligzdošanas iespējām Krievu salā, lielie ķīri pārcelsies atpakaļ uz Žurku salu.

LU Bioloģijas institūta atskaitē norādīts, ka citu alternatīvu ligzdošanas vietu izveide ir darbietilpīga un nav paveicama līdz ligzdošanas sezonai. Uzturot Žurku salā piemērotus apstākļus, atskaitē norādīts, ka var droši apgalvot, ka jaunajā vietā notiks lielo ķīru kolonizācija. Atskaitē ir iekļauti veicamie pasākumi, lai atjaunotu Žurku salu kā kajveidīgo putnu masveidīgas un sekmīgas ligzdošanas vietu.

Papildus tam ir izstrādātas arī rekomendācijas aizsargājamo putnu koloniju labvēlīgu ligzdošanas apstākļu nodrošināšanai Mīlestības salā un Krēmeros. Šīm darbībām 2008.gada nogalē ir veikta ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma procedūra, un tās ir atbalstījuši arī Dabas aizsardzības pārvalde, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālā vides pārvalde un Rīgas domes vides departaments.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka apgūstamajā teritorijā nav konstatēts ne augsnes, ne virszemes ūdens, ne gruntsūdens piesārņojums. No ainaviskā viedokļa tā ir degradēta teritorija. Daļa Zilajā ielā esošo uzņēmumu

teritorijas ir reģistrētas kā piesārņotas vietas. Paredzētās darbības vietai tuvākā piesārņotā teritorija ir AS “Bolderāja” bijušo notekūdeņu attīrīšanas ietaišu teritorijā pie katlumājas kurināmā uzglabāšanas rezervuāriem. Tā kā jaunā darbība netiek plānota šajā teritorijā, tad ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā netiek izvērtēti nepieciešamie pasākumi piesārņotās teritorijas sanācijai. Ziņojumā uzsvērts, ka plānotie pasākumi (rievsienas izveide, teritorijas uzbēršana, betonēšana un asfaltēšana) ostas attīstībai paredzētajā Krievu salas teritorijā neveicinās piesārņojuma nokļūšanu atklātās ūdenstecēs.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādītajam paredzētās darbības ietvaros, kuru plānots attīstīt Lejas Podraga un Krievu salas ziemeļu daļā, tiks veikti:

- visas apbūves teritorijas inženiertehniskie sagatavošanas darbi – uzskalota sauszemes teritorija (līdz atzīmei 1,0 m v.j.l.) un pēc tam uzbērtā līdz līmenim (2,7 m v.j.l.), lai novērstu jebkādu applūšanas risku (līdz šim fiksēts 2,14 m v.j.l. 1969.gada vētrā),
- publiskās inženiertehniskās infrastruktūras – centralizētas ūdensapgādes, kanalizācijas un elektroapgādes, tai skaitā arī krasta elektroapgādes vajadzībām – maģistrālo tīklu izbūve, kas perspektīvā nodrošinātu nepieciešamos pieslēgumus paredzētajiem termināļiem,
- jaunu hidrobūvju kompleksa – kordona līnijas un septiņu piestātņu izbūve, gar četrām no tām Daugavas pusē padziļinot gultni līdz kuģošanas kanāla batimetriskajām atzīmēm (-17 m),
- koplietošanas infrastruktūras – ielu, iekšējo ceļu un laukumu ar cieto segumu izbūve un vietējo sliežu pievedceļu izbūve uz perspektīvajiem termināļiem, teritorijas labiekārtošana un apzaļumošana.

Plānotās darbības rezultātā uz Krievu salas teritoriju paredzēts pārcelt noteiktas esošās darbības, līdz ar to apgūstamo teritoriju paredzēts iedalīt trīs operacionālajās zonās:

- 1) universālie beramkravu kompleksi ar atklātiem kravu laukumiem Daugavas krasta pusē pie piestātnēm Nr.1, 2, 3 un 4;
- 2) pārtikas kravu un speciālo beramkravu zona gan ar atklātiem kravu laukiem, gan ar slēgto beramkravu noliktavu un saldētavu pie piestātnēm Nr.5 un 6 Krievu salas ziemeļrietumu krastā pie Hapaka grāvja;
- 3) Ro-Ro kravu pārkraušanas komplekss ar atklātiem kravu laukumiem un slēgto noliktavu platību Hapaka grāvja pusē pie piestātnes Nr. 7.

Īstenojot projektu, aptuveni 22 miljoni tonnu kravu gadā, tai skaitā aptuveni 12 miljoni tonnu ogļu gadā, plānots pārkraut jaunapgūtajā teritorijā. Beramkravu termināļus plānots izvietot Daugavas pusē, iespējami tālāk no Bolderājas dzīvojamā rajona, kā arī ziņojumā ir norādīti iespējamie pasākumi pārkraušanas operāciju ietekmes uz vidi mazināšanai – ogļu krautuvēm smidzināšanas sistēmas ierīkošana kraujamā materiāla mitrināšanai, pārkraušanas veikšana zem slēgta jumta ar kontrolējamu telpas ventilāciju un putekļu attīrīšanas iekārtām, izmantojamos pārkraušanas mehānismus aprīkot ar mehāniskajiem vai hidrauliskajiem slēgiem un maksimāli samazināt beramkravas kritiena augstumu, izmantot slēgtas transportieru galerijas, izbēršanas šahtām un piltuvēm izveidot pretputekļu norobežojumus (ūdens izsmidzināšanas aizsegus). Ziņojumā norādīts, ka ūdens sprauslu pielietošanas efektivitāte ir 90%. Ziņojumā norādīts, ka pārkraujamo kravu struktūru diktēs tirgus

situācija. Jaunajā teritorijā paredzēts izbūvēt administratīvās ēkas, termināļu darbībai nepieciešamās iekārtas, kā arī izveidot lokālo inženiertehnisko un satiksmes infrastruktūru, kā arī paredzētas piestātnes kuģu ar kravnesību vairāk nekā 1350 tonnas apkalpošanai. Piestātņu izbūvei paredzēts izmantot enkurota bolverka konstrukciju ar fasādes sienu no tērauda rievpiļiem un ekrānu no tērauda caurulēm. Piestātņu virsbūves paredzētas no saliekamā monolītā dzelzsbetona ar atslogotājpilātņi. Piestātnes Nr.1, 2, 3 un 4 paredzētas 225 m garu kuģu ar kuģošanas dziļumu -17,0 m apkalpošanai, piestātnes Nr.5, 6 un 7 paredzētas 180 m garu kuģu ar kuģošanas dziļumu -12,0 m apkalpošanai. Galvenā kuģu ceļa akvatorijas padziļināšana un kuģu apgriešanās baseina izveide šā projekta ietvaros nav paredzēta. Ziņojumā norādīts, ka, lai Hapaka grāvja augštecē izveidotu kuģu ceļu, nepieciešams norakt Krievu salas ziemeļu stūri līdz atzīmei -2,0 līdz -3,0 m un, izmantojot zemessūcēju, padziļināt akvatoriju līdz projekta atzīmēm. Arī Daugavā jāveic līdzīgi darbi. Tiek prognozēts, ka tiks izsmelti aptuveni 4,2 miljoni m³ grunts. Tā kā darbībai paredzētā teritorija līdz šim netika izmantota, tad grunts paredzēts uzskaldīt atsevišķos iecirkņos turpat krastā. Ziņojumā norādīts, ka šobrīd uzskaldīto iecirkņu apsekojums liecina, ka uzskaldītā grunts ir dūņaina, bet dažviet tās ir dūņas, savukārt teritoriju, kas uzskaldīta līdz atzīmei +2,5 m, veido vidēji rupja un rupja smilts. Projektā paredzēts, ka uzskaldījamā grunts veidos pagaidu dambi, kas gan no Daugavas puses, gan no Hapaka grāvja puses norobežos veidojamo teritoriju, un šo dambi varēs izmantot arī piebraukšanai piestātņu zonām. Teritoriju sākotnēji paredzēts uzskaldīt līdz atzīmei +1,0 m. Vienlaicīgi paredzēts aizskaldīt Hapaka grāvja ostu un atlikušo pārpurvoto teritoriju līdz atzīmei +1,0 m. Tālāk projektā paredzēts Hapaka grāvja pusē ar ekskavatoru norakt teritoriju līdz atzīmei -2,0 līdz -2,5 m, lai tālāk akvatoriju padziļinātu ar zemessūcēju. Izrakto grunts paredzēts izvietot salas pārpurvotajā daļā. Ziņojumā norādīts, ka problemātiska varētu būt grunts sēšanās vienmērīguma nodrošināšana projekta realizācijas gaitā. Ziņojumam pievienotie Krievu salas akvatorijas un Hapaka grāvja gultnes nogulumu testēšanas rezultāti liecina, ka niķeļa (divos punktos) un naftas produktu (vienā punktā) piesārņojuma koncentrācijas nedaudz pārsniedz Ministru kabineta 2006.gada 13.jūnija noteikumu Nr.475 "Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība" pielikumā norādīto pirmo robežlielumu, bet ir ievērojami mazāka par otro robežlielumu. Ziņojumā norādīts, ka gultnes nogulumiem ir augsts organiskais piesārņojums, kas norāda uz neattīrītu vai daļēji attīrītu notekūdeņu novadīšanu Hapaka grāvī. Savukārt attiecībā uz Daugavas puses akvatorijā veiktajām nogulumu analīzēm, ziņojumā norādīts, ka tās atbilst normatīvu prasībām. Līdz ar to ir pieļaujama grunts apglabāšana grunts novietnē jūrā vai uzskaldīšana krastā, izmantošanai apbūvei paredzētās teritorijas sagatavošanai. Jaunās piestātnes Nr.1, 2, 3, 4 ar kopgarumu 1,18 km paredzēts izvietot Krievu salas ziemeļaustrumu (Daugavas) krastā paralēli Daugavas kreisā krasta līnijai, bet jaunās piestātnes Nr.5, 6, 7 ar kopgarumu 580 m Krievu salas ziemeļrietumu (Hapaka grāvja) krastā. Akvatorijas padziļināšanas un piestātņu izveides darbu laikā veidosies uzduļķojums, kas skars gan Daugavu, gan Hapaka grāvi. Tiek prognozēts, ka uzduļķojums varētu izplatīties arī Loču kanālā un Buļļupē. Darbi, kas var radīt ūdens uzduļķojumu, netiek plānoti zivju nārsta un migrācijas periodos, kā arī stipra vēja, spēcīgu straumju un ievērojamas viļņošanās laikā.

Patlaban Daugavas kreisajā krastā SIA “Krievu Salas Termināls” (Zilā iela 22/24) izmanto piestātnes KRS-1 (167 m gara ar 8,6 m maksimālo iegrimi) un KRS-2 (166m gara ar 10,05 m maksimālo iegrimi), SIA “Latvijas Propāna Gāze” (Zilā iela 20) piestātņi LP-27 (145 m gara ar 6,5 m maksimālo iegrimi), SIA “Rīgas jūras osta “Voleri”” (Zilā iela 5a) piestātnes KR-19 (115 m gara ar 4,8 m maksimālo iegrimi), KR-20 (115 m gara ar 5,7 m maksimālo iegrimi), KR-21 (135 m gara ar 5,7 m maksimālo iegrimi), KR-24 (100 m gara ar 5,8 m maksimālo iegrimi) un KR-25 (115 m gara ar 7,2 m maksimālo iegrimi), AS “Krēmeri” (Zilā iela 3) piestātņi KR-22 (70 m gara ar 4,6 m maksimālo iegrimi). Savukārt Hapaka grāvī tuvākās piestātnes ir izvietotas pie Bolderājas jahtkluba.

2009.gada 6.martā SIA “Eiropprojekts” Vides pārraudzības valsts birojam iesniegtajā papildus informācijā norādīts, ka viļņošanās, kas saistīta ar plānoto piestātņu izveidi Hapaka grāvja pusē, var ietekmēt daļēji nostiprināto Mīlestības salas dienvidu krastu, kā arī SIA “Buto Group” un I.Siņakovai piederošo teritoriju krastu Hapaka grāvja kreisajā pusē, piebilstot, ka galveno postošo ietekmi uz šīm teritorijām atstāj ūdens līmeņa celšanās jūras uzplūdu rezultātā, līdz ar to jāveic pasākumi, kas ietvertu aizsardzību pret plūdiem. Saistībā ar potenciāli iespējamo Mīlestības salas krastu izskalošanu, ziņojumā norādīts, ka dienvidu krastu regulāri jānostiprina ar neliela un vidēja izmēra laukakmeņu krāvumiem.

Patlaban Krievu salā gar Zilo ielu līdz SIA “Krievu Salas Termināls” teritorijai ir izbūvēts ūdensvads, kas turpinās vēl 200 m no piestātnes līdz tuneļa zem Daugavas gremdakai. Ziņojumā norādīts, ka esošais maģistrālais ūdensvads spēs nodrošināt dzeramā ūdens nepieciešamību Krievu salā. Prognozētais dzeramā ūdens patēriņš 54 m^3 diennaktī vai maksimālais $5,2 \text{ m}^3$ stundā vai 2 l/sec ; kuģu bunkurēšanai 100 m^3 diennaktī, 30 m^3 stundā vai 8 l/sec . Savukārt tehnoloģiskajai (100 l/sec) un ārējās ugunsdzēsības (100 l/sec) nodrošināšanai paredzēts izbūvēt lokālās ūdens ņemšanas vietas vai sūkņu stacijas ūdens ņemšanai no Daugavas. Krievu salā izvietojamo objektu kanalizācijas notekūdeņu (54 m^3 diennaktī) savākšanai paredzēts izbūvēt kanalizācijas tīklus un sūkņu staciju, notekūdeņu novadīšanai SIA “Krievu Salas Termināls” teritoriju šķērsojošajā kanalizācijas spiedvadā un tālāk uz Rīgas pilsētas notekūdeņu attīrīšanas ietaisēm. Lietusūdeņu savākšanai no pievedceļiem, ielām un laukumiem ir paredzēts izbūvēt lietusūdeņu kanalizācijas tīklus un lokālās attīrīšanas ietaises ($8,4 \text{ m}^3/\text{sek}$), attīrītos ūdeņus novadot Daugavā. Karstā ūdens nodrošināšanai un siltumapgādei paredzēts izbūvēt lokālās katlumājas, kā kurināmo izmantojot dabasgāzi. Ziņojumā norādīts, ka alternatīvais siltumapgādes avots varētu būt AS “Bolderāja” katlumāja. Ostas teritorijas elektroapgādes nodrošināšanai paredzēts izbūvēt vairākas elektrolīnijas no apakšstacijas “Bolderāja - H”. Veidojošos atkritumus paredzēts nodot atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem.

Krievu salas jauno transporta pieslēgumu vietās patlaban nav nekādas dzelzceļa infrastruktūras, jo esošais dzelzceļa pievedceļš stiepjas tikai līdz SIA “Latvijas Propāna Gāze” teritorijai (Zilā iela 20). Savukārt Krievu salā darbojošies termināļi neizmanto dzelzceļu, tāpēc projekta ietvaros paredzēts izbūvēt 22,4 km dzelzceļa infrastruktūras, kas ietvers gan termināļu dzelzceļa pievedceļus, gan šķīrotavu “Krievu sala – 1”. Dzelzceļa rajona parka “Krievu sala – 1” caurlaides spēja tiek

plānota 600 vagoni diennaktī, no tā sliežu ceļi aties uz jaunveidojamajām pietātnēm 1 - 7. Kuģu efektīvai apkalpošanai pietātnēs paredzēts izveidot arī celtņu līnijas. Savukārt sliežu ceļi kalpos papildus šķirotavai “Krievu sala – 1” kravas plūsmu uzņemšanai. Gar sliežu ceļiem paredzēts izveidot drenāžas sistēmu un savāktos ūdeņus novadīt ostas kopējā lietussūdeņu kanalizācijā. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka VAS “Latvijas Dzelzceļš” izstrādā Krievu salas dzelzceļa savietojamības projektu, kas Daugavas kreisajā krastā Rīgas Brīvostas teritorijā ietvers esošo staciju “Bolderāja” un jaunu staciju “Bolderāja - 2”. Ziņojumā norādīts, ka VAS “Latvijas Dzelzceļš” līdz 2014.gadam ir plānojusi veikt pilnīgu Rīgas dzelzceļa mezglas rekonstrukciju, lai Rīgas dzelzceļa infrastruktūra nodrošinātu pieaugošo kravu apjomu apstrādi visā Rīgas teritorijā, tai skaitā, nodrošinot Daugavas labajā krastā maksimālo kravu plūsmu caurlaidību līdz 28 miljoniem tonnu gadā, bet Daugavas kreisajā krastā – līdz 25 miljoniem tonnu gadā.

Automašīnu piebraukšana Krievu salas rajonam paredzēta no Daugavgrīvas šosejas puses. Patlaban piebraukšana no Daugavgrīvas šosejas tiek nodrošināta pa Zilo ielu, kuru izmanto piebraukšanai gan SIA “Latvijas Propāna Gāze” sašķidrinātās gāzes bāzei, gan SIA “Krievu salas termināls” noliktavu kompleksam un pietātnēm. Sarkano līniju robežās paredzēts izbūvēt jaunu ielu, kas savienos Krievu salas ziemeļu daļu ar Zilo ielu, kā arī atsevišķā projektā rekonstruēt Zilo ielu līdz Daugavgrīvas šosejai, paplašinot to līdz četrām joslām ar atdalītām ietvēm un pieslēdzot Daugavgrīvas šosejai regulējamā krustojumā ar luksoforiem. Ziņojumā norādīts, ka Daugavgrīvas šosejas rekonstrukcija nav Rīgas Brīvostas kompetencē, bet Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija ir iekļauta Rīgas domes satiksmes infrastruktūras investīciju plānā līdz 2012.gadam, proti, satiksmes iespēju nodrošināšana ostas aktivitāšu vajadzībām Krievu salā ir paredzēta Rīgas pilsētas attīstības plānos. Tālākā nākotnē Krievu salas autoceļi ir saistīti ar Daugavas Ziemeļu šķērsojumu. Ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar Rīgas domes Satiksmes departamenta plūsmu modelēšanas datiem Rīgas attīstības plāna izstrādes vajadzībām 2018.gadā prognozētā satiksmes intensitāte Daugavgrīvas ielā pie Zilās ielas pieslēguma darbdienu maksimumstundā (8:00 – 9:00) ir 1070 reducētās vienības jeb 740 vieglās automašīnas un 110 kravas automašīnas un autobusi, taču nav pieejamas detalizētas prognozes Daugavgrīvas ielā pārejas laikā - situācijā, kad uzsāktas ostas aktivitātes Krievu salā un rekonstruēta Daugavgrīvas iela, bet nav īstenoti plānotie jaunie Ziemeļu koridora un Hanzas šķērsojumi. Jebkurā gadījumā Krievu salas teritorijas apguve ir saistāma ar pilsētas infrastruktūras objektu attīstības projektu realizāciju savstarpēji saskaņotos laika posmos, kam pievēršama prioritāra nozīme nepieciešamo kravu plūsmu nodrošināšanai, lai neradītu satiksmes sastrēgumus Daugavas kreisajā krastā virzienā no Daugavas krastmalas uz Daugavgrīvu – Krievu salu.

Ziņojumā sniegtie modelēšanas rezultāti par piesārņojošo vielu koncentrācijām gaisā esošo termināļu darbības ietekmes zonā Andrejsalā, Eksportostā un to tuvākajā apkārtnē, kuros iekļauti Andrejsalā strādājošais AS “Rīgas Ostas Elevators” (graudi), Eksportostā izvietotie SIA “Rīgas Centrālais Termināls” (beramkravas un ģenerālkravas), SIA “Rīgas Centrālais Termināls” filiāle “Andrejosta” (kokapstrāde un kokmateriāli), Latvijas – Krievijas – Francijas kopuzņēmums SIA “STREK” (beramkravas un ģenerālkravas), kā arī transporta emisijas un citi piesārņojuma avoti, liecina, ka šobrīd vietām ir pārsniegts slāpekļa dioksīda gada robežlielums, kas

kopumā ir raksturīgi Rīgas pilsētai tās centrālajā daļā. Atbilstoši Rīgas domes 2006.gada 14.novembra saistošiem noteikumiem Nr.60 "Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu" Andrejsalas teritorija ietilpst II zonā, kur slāpekļa oksīdu gada vidējā koncentrācija ir 30 līdz 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, bet Eksporta iela līdz Pulkveža Brieža ielai – I zonā, kur slāpekļa oksīdu gada vidējā koncentrācija ir lielāka par 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, savukārt Eksportostas teritorija ir iekļauta III zonā, kur slāpekļa oksīdu gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bez tam ziņojumā norādīts, ka pašvaldības 2007.gada gaisa monitoringa (Valdemāra ielā 18) rezultāti liecina, ka putekļu PM_{10} gada robežlielums arī tika pārsniegts 122 gadījumos gada laikā. Savukārt Krievu salā, ņemot vērā esošo uzņēmumu - SIA "Krievu Salas Termināls" (šķelda un zāģmateriāli), AS "Lindeks" (kokmateriāli), SIA "Latvijas Propāna Gāze" (sašķidrinātā gāze), AS "Latvijas finieris" ražotnes "Lignums" un "Hapaks" un SIA "Bolderāja Ltd" (koksnes pārstrāde), Daugavas labajā krastā PAS "Termināls Vecmīlgrāvis" (kravu – pasažieru terminālis), SIA "BFT" (muitas noliktavas) un SIA "Rīgas universālais termināls" (beramkravas un ģenerālkraavas), kā arī transportlīdzekļu emisiju aprēķinus un veicot izkliedes modelēšanu, modelēšanas rezultāti rāda, ka nevienas piesārņojošās vielas robežvērtības Krievu salā nav pārsniegtas.

Atbilstoši ziņojumā iekļautajai prognozētajai situācijai Andrejosta un Eksportosta saskaņā ar Rīgas attīstības plānu kļūs par jaukta tipa apbūves teritoriju bez ievērojamiem gaisa piesārņojuma avotiem. Līdz ar to beramkravu termināļu, to palīgsaimniecību un transporta pārvietošana uz Krievu salu dotu būtisku ieguldījumu gaisa kvalitātes uzlabošanā attiecībā uz PM_{10} koncentrāciju Andrejsalas un Eksportostas apkaimē. Bez tam samazināsies kuģu radītais gaisa piesārņojums, saīsinoties kuģu ceļam līdz piestātnei, un termināļus apkalpojošā autotransporta radītās emisijas, lai gan kopumā tās nerada būtisku ietekmi uz gaisa kvalitāti. Savukārt Krievu salā, pieaugot beramkravu apgrozījumam līdz 22 miljoniem tonnu gadā, kā arī ņemot vērā termināļu palīgsaimniecību un transporta pārvietošanu uz Krievu salu, tiek prognozēts, ka būtiski netiks ietekmēti CO , NO_x un SO_2 piesārņojuma līmenis, taču PM_{10} piesārņojums var paaugstināties attiecīgi par 20% (gada) un 36% (diennakts), līdz ar to diennakts koncentrācija tuvosies normatīvam, taču nesasnies to. Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka jau šobrīd Krievu salai tuvākajā dzīvojamā zonā jau esošais cieto daļiņu PM_{10} piesārņojums (transporta radītais) ir būtiskāks par ostas aktivitāšu radīto. Savukārt kuģu manevru radītās NO_x izmetes tiek vērtētas kā nebūtiskas. Izvērtējot perspektīvās transporta plūsmas emisijas Krievu salas uzņēmumos un analizējot iespējamo pilsētas transporta plūsmu Bolderājā, kā arī ņemot vērā iedzīvotāju autoparka struktūru un vecumu, tiek secināts, ka transporta piesārņojuma slodze būtiski nemainīsies. Ziņojuma autori to pamato ar transporta līdzekļu iespējamo emisiju novērtējumu, transporta līdzekļu vecuma sadalījuma struktūru un transportlīdzekļu ikgadējo pieaugumu. Tiek prognozēts, ka paredzētās darbības īstenošanas rezultātā Krievu sala tāpat kā līdz šim iekļausies gaisa piesārņojuma teritoriālā zonējuma III zonā, kur slāpekļa oksīdu gada vidējā koncentrācija ir mazāka par 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ziņojumā norādīts, ka līdz šim no esošajām aktivitātēm nav konstatēti un nākotnē netiek prognozēti smaku traucējumi no Krievu salā plānotajām ostas darbībām.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Rīgas dome ir izstrādājusi trokšņa stratēģisko karti Rīgas aglomerācijai, kas raksturo 2006.gada situāciju. Sagatavojot trokšņa stratēģiskās kartes, projekta ietvaros tika veikti verifikācijas mērījumi arī Torņakalnā, Indriķa ielā 4 un 7, un Bolderājā, Ķemmdzijas ielā 43. Ziņojumā sniegta informācija, ka pieejamā informācija liecina, ka Bolderājas dzīvojamais rajons ir teritorija, kuras lielākais trokšņa normatīvu pārsniegšanas cēlonis ir vietējā satiksme, līdz ar to, darbības Krievu salā tiek plānotas tā, lai neradītu papildus autotransporta slodzi dzīvojamam rajonam. Trokšņa līmeņu izmaiņu novērtējumā pieņemts, ka Krievu salā tiek izbūvētas plānotās piestātnes, teritorijas ziemeļu daļu gar Hapaka grāvi izmanto ģenerālkraavu, Ro-Ro un beramkraavu termināļiem un teritorijas austrumu daļu gar Daugavu - beramkraavu termināļiem, teritorijas vidusdaļā izveido dzelzceļa preču staciju ar caurlaides spēju 600 vagoni diennaktī/3820 vilciena sastāvi gadā (36000 tonnas diennaktī jeb 13 miljoni tonnu gadā), plānotais autotransporta kravu apgrozījums līdz 9 miljoniem tonnu gadā/225000 automašīnas gadā. Tiek prognozēts, ka Krievu salā izvietoto termināļu darbības rezultātā radītais troksnis ilgtermiņā tuvāko dzīvojamo māju teritorijās (uz rietumiem no Krievu salas SIA "Pildne" teritorija perspektīvā tiek plānota daudzdzīvokļu ēku, kultūras, izglītības, kultūras iestāžu apbūvei) nepārsniegs trokšņa robežvērtības. Diskomfortu radīs ostu apkalpojošā transporta (dzelzceļš, autoceļš) kustības troksnis visā piebraukšanas posmā, proti, visos Rīgas dzīvojamajos rajonos (Ilģuciems, Āgenskalns, Torņakalns), kurus šķērsos Krievu salas termināļus apkalpojošais transports. Tiek prognozēts, ka sagaidāmais trokšņa līmeņa pieaugums dzelzceļa posmā Rīga – Bolderāja vidēji būs 8 dB, kas tiek vērtēts kā ievērojams, savukārt autotransporta sagaidāmais trokšņa līmeņa pieaugums par 0,5 dB gar Daugavgrīvas ielu tiek vērtēts kā nebūtisks. Detalizēti transporta trokšņa un vibrāciju ietekmes un pasākumi šo ietekmju mazināšanai tiks izvērtēti VAS "Latvijas Dzelzceļš" un Rīgas domes ierosinātajos satiksmes infrastruktūras projektos.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā paredzētajai darbībai - Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai – piedāvātā alternatīva ir paredzētās darbības neveikšana - "nulles" alternatīva, proti, infrastruktūras un aktivitāšu saglabāšana līdzšinējā apjomā Andrejsalā un Eksportostā. Daļējas pārcelšanas varianti netiek apskatīti, jo atbilstoši ziņojumā norādītajam tie tiek vērtēti kā neatbilstoši teritorijas plānojuma risinājumiem. "Nulles" alternatīvas gadījumā:

- beramo kravu (ogļu) pārkraušana saglabātos Rīgas kultūrvēsturiskā centra aizsardzības zonā,
- ierobežotajā teritorijā nebūs iespējama ostas uzņēmumu attīstība un ir ierobežots kravu apgrozījuma pieaugums,
- ostas aktivitātes paliks Andrejsalā,
- apdraudēta būs Pasažieru ostas attīstības iespēja,
- kravu pārvadājumu plūsma uz ostu virzīsies cauri pilsētas centram, veicinot satiksmes ierobežojumus, sastrēgumus un ceļu seguma bojājumus,
- Rīgas ostas teritorijā Krievu salā saglabāsies aptuveni 100 ha liela neapsaimniekota teritorija,
- tiks saglabāta dabas pamatnes teritorija Krievu salas ziemeļu galā.

Kopumā, izvērtējot Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību (1.alternatīva) un paredzētās darbības neveikšanu - “nulles” alternatīva un salīdzinot identificētās iespējamās nelabvēlīgās ietekmes (nepieciešamās izmaiņas transporta organizēšanā, gaisa kvalitātes un trokšņa izmaiņas, uzduļķojums, izmaiņas mūsdienu ģeoloģiskajos procesos, ietekme uz putniem un kultūrvēsturisko vidi), ziņojumā secināts, ka:

- abas alternatīvas paredz vērienīgu saimniecisko darbību, kā rezultātā nevar neskart vidi un saglabāt tās dabiskumu,
- īstermiņā nav būtiskas atšķirības starp abu alternatīvu radīto ietekmi, bet ilgtermiņā “nulles” alternatīva traucē pozitīvus pārveidojumus vides aspektā, jo, izveidojot jaunu, modernu beramkravu termināli Krievu salā, iespējams ieviest labākās pieejamās tehnoloģijas un ievērojami samazināt pārkraušanas operāciju radīto gaisa piesārņojumu;
- nevienai alternatīvai nav konstatēta tāda negatīva ietekme, kas izslēgtu iespēju to īstenot;

tāpēc ziņojuma autori realizācijai iesaka 1.alternatīvu - Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību.

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

- kopumā paredzētā darbība Krievu salā atbilst atļautajai teritorijas izmantošanai, izņemot salas ziemeļu galu;
- aptuveni 64,6 ha platībā Krievu salas neapgūtajā ziemeļu daļā paredzēts izveidot 7 piestātnes kuģu ar kravnesību vairāk nekā 1350 tonnas apkalpošanai, piestātnes Nr.1, 2, 3, 4 izvietojot Krievu salas ziemeļaustrumu (Daugavas) krastā paralēli Daugavas kreisā krasta līnijai, bet piestātnes Nr.5, 6, 7 Krievu salas ziemeļrietumu (Hapaka grāvja) krastā;
- jaunapgūtajā teritorijā plānots pārkraut aptuveni 22 miljonus tonnu kravu gadā, tai skaitā aptuveni 12 miljonus tonnu ogļu gadā;
- lai īstenotu paredzēto darbību Krievu salā atbilstoši plānotajam, jāveic grozījumi spēkā esošajos normatīvajos aktos, kas saistīti ar attiecīgās teritorijas plānojumu un apbūvi, vai, ja tas netiek izdarīts, jākorrigē paredzētās darbības plānotie risinājumi, lai saglabātu “Dabas pamatnes teritoriju” Krievu salas ziemeļu galā;
- paredzētās darbības vieta neatrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā un tieši nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām; dabas parka “Piejūra” dabas lieguma zonā ietilpstošā “Mīlestības sala” atrodas aptuveni 500 m uz ziemeļrietumiem no paredzētās darbības vietas;
- realizējot paredzēto darbību, no pilsētas centra un Daugavas labā krasta uz Krievu salu tiktu pārcelta daļa ostas aktivitāšu, zināmā mērā līdzsvarojošot pārvadājumus abos Daugavas krastos un samazinot kravas kuģu kustību Rīgas centra tuvumā;
- Krievu salas teritorijas vidusdaļā paredzēts izveidot dzelzceļa preču staciju ar caurlaides spēju 600 vagoni diennaktī/3820 vilciena sastāvi gadā (36000 tonnas diennaktī jeb 13 miljoni tonnu gadā);
- jaunapgūtajā Krievu salas teritorijā plānotais autotransporta kravu apgrozījums līdz 9 miljoniem tonnu gadā/225000 kravas automašīnas gadā jeb 26 automašīnas stundā pie viennmērīgas plūsmas, kas faktiski var palielināties, ņemot vērā iespējamo nevienmērību kravu piegādē;

- Krievu salai nepieciešamā dzelzceļa savietojamībai ar pilsētas tīklu VAS “Latvijas Dzelzceļš” jāizstrādā un jārealizē Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas projekts Rīgas Brīvostas apkalpošanai, kas Daugavas kreisajā krastā ietvers arī esošās stacijas “Bolderāja” rekonstrukciju un jaunas stacijas “Bolderāja - 2” izveidi;
- satiksmes iespēju nodrošināšanai ostas aktivitāšu vajadzībām Krievu salā, Rīgas domei jārealizē Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija;
- Rīgas Brīvostai jārekonstruē Zilā iela līdz Daugavgrīvas šosejai, paplašinot to līdz četrām joslām ar atdalītām ietvēm un pieslēdzot Daugavgrīvas šosejai regulējamā krustojumā ar luksoforiem;
- Rīgas Brīvostas aktivitāšu attīstība Krievu salā nav pretrunā ar Rīgas pilsētas dzelzceļa un autoceļu tīkla attīstības plāniem, taču nepieciešams savstarpēji koordinēts darbs plānoto aktivitāšu Krievu salā un infrastruktūras projektu attīstības realizācijai Rīgas pilsētā gan dzelzceļa, gan autotransporta kustības jaudu savlaicīgai nodrošināšanai;
- Rīgas Brīvostas aktivitāšu attīstība Krievu salā dotu būtisku ieguldījumu gaisa kvalitātes uzlabošanā attiecībā uz PM₁₀ koncentrāciju Andrejsalas un Eksportostas apkaimē, vienlaicīgi palielinot to Krievu salas rajonā, taču atbilstoši novērtējumam nepārsniedzot normatīvos noteiktās robežvērtības Krievu salai tuvākās dzīvojamās apbūves teritorijās;
- ir raksturotas iespējamās labākās pieejamās tehnoloģijas beramkravu pārkraušanas procesā un pasākumi beramkravu pārkraušanas operāciju ietekmes uz gaisa kvalitāti mazināšanai – ogļu krautuvēm smidzināšanas sistēmas ierīkošana kraujamā materiāla mitrināšanai, izmantot ar mehāniskajiem vai hidrauliskajiem slēgiem aprīkotos pārkraušanas mehānismus un maksimāli samazināt beramkravas kritiena augstumu, izmantot slēgtas transportieru galerijas, izbēršanas šahtām un piltuvēm izveidot preptutekļu norobežojumus (ūdens izsmidzināšanas aizsegus) u.c. Vēl viena iespēja, kā ievērojami samazināt emisijas, ir pārkraušanas veikšana zem slēgta jumta ar kontrolējamu telpas ventilāciju un putekļu attīrīšanas iekārtām;
- netiek prognozēts, ka Krievu salā izvietoto termināļu darbības rezultātā radītais troksnis ilgtermiņā tuvāko dzīvojamo māju teritorijās pārsniegs trokšņa robežvērtības;
- ostu apkalpojošā transporta (dzelzceļš, autoceļš) kustības troksnis diskomfortu radīs visos Rīgas dzīvojamajos rajonos (Ilģuciemis, Āgenskalns, Torņakalns), kurus šķērsos Krievu salas termināļus apkalpojošais transports, tai skaitā dzelzceļa kustības troksnis posmā Rīga – Bolderāja tiek vērtēts kā ievērojams, bet autotransporta - kā nebūtisks;
- detalizēti transporta trokšņa un vibrāciju ietekmes un pasākumi šo ietekmju mazināšanai tiks izvērtēti VAS “Latvijas Dzelzceļš” un Rīgas domes ierosinātajos satiksmes infrastruktūras projektos;
- apgūstamajā Krievu salas teritorijā nav konstatēts ne augsnes, ne virszemes ūdens, ne gruntsūdens piesārņojums;
- piegulošo teritoriju padziļināšanas rezultātā izsmelto grunti paredzēts uzskatīt atsevišķos iecirkņos turpat krastā;

- tiek prognozēts, ka viļņošanās var ietekmēt daļēji nostiprināto Mīlestības salas dienvidu krastu, kā arī SIA “Buto Group” un I.Siņakovai piederošo teritoriju krastu Hapaka grāvja kreisajā pusē;
- Mīlestības salas dienvidu krastu regulāri jānostiprina ar neliela un vidēja izmēra laukakmeņu krāvumiem, savukārt Hapaka grāvja kreisajā pusē jāveic pasākumi, kas ietvertu papildus aizsardzību pret plūdiem un viļņošanos;
- nepieciešamo dzeramā ūdens patēriņu paredzēts nodrošināt no esošā maģistrālā ūdensvada, savukārt tehnoloģiskās ūdens apgādes un ārējās ugunsdzēsības nodrošināšanai paredzēts izbūvēt lokālas ūdens ņemšanas vietas vai sūkņu stacijas ūdens ņemšanai no Daugavas;
- komunālos notekūdeņus paredzēts novadīt uz Rīgas pilsētas notekūdeņu attīrīšanas ietaisēm;
- lietussūdeņu savākšanai no pievedceļiem, ielām un laukumiem ir paredzēts izbūvēt lietussūdeņu kanalizācijas tīklus un lokālās attīrīšanas ietaises, attīrītos ūdeņus novadot Daugavā;
- karstā ūdens nodrošināšanai un siltumapgādei paredzēts izbūvēt lokālās katlumājas, kā kurināmo izmantojot dabasgāzi; kā alternatīvs siltumapgādes avots tiek norādīta AS “Bolderāja” katlumāja;
- veidojošos atkritumus paredzēts nodot atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem;
- kravu laukumu izvietojuma un tehnoloģiju izvēles laikā jāņem vērā blakus esošo teritoriju izmantošana, lai izslēgtu savstarpēji nelabvēlīgas ietekmes gaisa piesārņojuma un drošības aspektu ziņā;
- plānojot būvju izvietojumu un veicamās darbības jaunapgūstamajā teritorijā, jāņem vērā SIA “Latvijas Propāna Gāze” sašķidrinātās gāzes bāzes drošības zona un jāizvairās no ugunsbīstamo darbu veikšanas vietu un iespējamo aizdegšanās avotu izvietojuma šajā zonā;
- ņemot vērā, ka saistībā ar plānotā projekta realizāciju ilgstoša lielo ķīru kolonijas pastāvēšana Krievu salā nav iespējama, kajveidīgajiem putniem, kas ligzdo Krievu salā, ir obligāti realizējama piedāvātā citas alternatīvas ligzdošanas vietas izveide Žurku salā, kā arī izstrādātās rekomendācijas aizsargājamo putnu koloniju labvēlīgu ligzdošanas apstākļu nodrošināšanai Mīlestības salā un Krēmeros; LU Bioloģijas institūta speciālisti uzskata, ka, uzturot Žurku salā piemērotus apstākļus, var droši apgalvot, ka jaunajā vietā notiks lielo ķīru kolonizācija. Papildus nepieciešama plēsēju (Amerikas ūdeles) kontrole ligzdošanas sekmīgai norisei;
- piedāvātas divas vietas gaisa kvalitātes (cieto daļiņu PM₁₀) monitoringam – Krievu salas ziemeļrietumu daļā (piesārņojošo vielu plūsmas kontrolei uz Bolderājas dzīvojamo rajonu) un Lielupes ielā (piesārņojošo vielu koncentrāciju kontrolei tuvāko dzīvojamo māju rajonā) un ligzdojošo putnu monitorings Žurku salā un Mīlestības salā, lai veiktu nepieciešamās korekcijas veicamo darbu plānā aizsargājamo putnu koloniju labvēlīgu ligzdošanas apstākļu nodrošināšanai;
- netiek prognozēta, ka projekta realizācijas rezultātā varētu tikt tieši ietekmētas Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskās funkcijas, integritāte un to izveides mērķi;
- nav konstatēti faktori, kas izslēgtu iespēju īstenot paredzēto darbību, ievērojot šajā atzinumā iekļautos obligātos nosacījumus un turpmākajā projektēšanā veicamos pasākumus.

4. Izvērtētā dokumentācija

- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2008.gada 10.aprīļa ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā izvērtējuma rezultāts un tam pievienotie materiāli - 37 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 29.aprīļa lēmums Nr.197 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai – 6 lapas.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2008.gada 12.maija iesniegums Nr.1-13/1031 ietekmes uz vidi novērtējuma Programmas sagatavošanai – 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 16.jūnija Programma Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējumam – 8 lapas.
- Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums – 1 sējums, 146 lapas.
- Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma kopsavilkums – 1 sējums, 10 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma 2008.gada 16.oktobra sabiedriskās apspriedes protokols – 7 lapas.
- 85 Bolderājas iedzīvotāju parakstīta 2008.gada 17.oktobra vēstule saistībā ar paredzēto darbību – 11 lapas.
- Biedrības “Koālcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2008.gada 28.oktobra vēstule Nr.2810/08-1 ar priekšlikumiem, vērtējumiem un ieteikumiem saistībā ar paredzēto darbību – 10 lapas.
- Rīgas domes Vides departamenta 2008.gada 3.novembra priekšlikumi Nr.3.1-6/DV-08-1119-nd darba ziņojuma pilnveidošanai – 2 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2008.gada 20.novembra atsauksme Nr.5-10/6593 par darba ziņojumu – 1 lapa.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2008.gada 28.novembrī ar pavadvēstuli Nr.1-15/2483 iesniegtie darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultāti – 6 lapas.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2008.gada 4.decembrī iesniegtā Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2008.gada 31.oktobra atsauksme Nr.13/3759 par darba ziņojumu – 1 lapa.
- Ekspertu atzinumi par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 21 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 8.decembra atzinums par Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 10 lapas.
- AS “Latvijas Jahta” 2009.gada 16.februāra vēstule Nr.02/09 saistībā ar paredzēto darbību – 1 lapa.
- Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums - 1 sējums, 159 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2008.gada 8.decembra atzinuma par darba ziņojumu prasību izpildes pārskats – 28 lapas.
- SIA “Eiroprojeks” 2009.gada 6.martā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegtā papildus informācija saistībā ar AS “Latvijas Jahta” 2009.gada 16.februāra vēstuli – 2 lapas.

- Ekspertu atzinumi par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 14 lapas.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2009.gada 9.marta vēstule Nr.1-09/481 saistībā ar AS “Latvijas Jahta” 2009.gada 16.februāra vēstuli – 4 lapas.
- AS “Latvijas Jahta” 2009.gada 10.marta vēstule Nr.09/09 saistībā ar SIA “Eiropprojekts” sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 2 lapas.
- Biedrības “Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2009.gada 12.marta komentāri Nr.120309/1 par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 7 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja SIA “Eiropprojekts” adresētā 2009.gada 13.marta vēstule Nr.3-01/441 saistībā ar AS “Latvijas Jahta” 2009.gada 10.marta vēstuli un biedrības “Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2009.gada 12.marta komentāriem – 8 lapas.
- SIA “Eiropprojekts” 2009.gada 19.marta paskaidrojumi saistībā ar AS “Latvijas Jahta” 2009.gada 10.marta vēstuli un biedrības “Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2009.gada 12.marta komentāriem – 4 lapas.

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

Informatīvie materiāli par Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanu no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību bija pieejami: Rīgas Brīvostas pārvaldes ēkā, O.Kalpaka bulvārī 12, Rīgā; Bolderājas bibliotēkas lasītavā, 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 Rīgas Brīvostas pārvaldes internetvietnē: <http://www.freeportofriga.lv>.

Tā kā likumdošanā noteiktajā termiņā netika saņemti rakstiski pieprasījumi nodrošināt paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriedi, tad, pamatojoties uz Rīgas Brīvostas pārvaldes 2008.gada 12.maija iesniegumu, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2008.gada 16.jūnijā izsniedza Programmu Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējumam.

Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu sagatavoja SIA “Eiropprojekts” un Rīgas Brīvostas pārvalde 2008.gada 6.oktobrī to iesniedza izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā. Darba ziņojums par paredzēto darbību sabiedrībai bija pieejams: Rīgas Brīvostas pārvaldes ēkā, Kalpaka bulvārī 12, Rīgā; Rīgas 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, kā arī Rīgas Brīvostas pārvaldes internetvietnē: <http://www.freeportofriga.lv>.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2008.gada 16.oktobrī Bolderājas mūzikas un mākslas skolas telpās, Stūrmaņu ielā 31, Rīgā. Šo likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā

apspriešanās izmantoja 69 interesenti. Sanāksmi atklāja SIA "Eiroprojekts" pārstāvis, kurš iepazīstināja klātesošos ar projekta būtību un veikto pētījumu rezultātiem. Sanāksmes dalībnieki interesējās par troksni un gaisa piesārņojumu, kuru radītu paredzētās darbības pārcelšana no Andrejsalas un Eksportostas, kā arī par gaisa piesārņojumu nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos. Sanāksmē tika pausts viedoklis, ka ogļu pārkraušana ietekmēs apkārtējo iedzīvotāju veselību. Iedzīvotāji puda sašutumu un kategoriski iebilda, ka Krievu salā paredzēts pārkraut ogles. Biedrības "Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" pārstāve S. Jakušonoka norādīja, ka veiktā trokšņa un gaisa piesārņojuma modelēšana ir veikta neatbilstoši reālajai situācijai, ka nav izvērtēta ietekme uz Bolderājas vēsturisko centru, nav modelēta iespējamā plūdu situācija, ietekme uz gruntsūdeņiem apkārtējā teritorijā un ietekme uz virszemes ūdeņiem, kā arī norādīja, ka dzīvojamās mājas atradīsies tikai 100 m attālumā no paredzētās darbības vietas. S.Jakušonoka puda sašutumu, ka teritorijas uzbēršana tika veikta pirms putnu ligzdošanas sezonas un putnu vietas tika apbērtas. Viena sapulces dalībniece norādīja, ka par sabiedrisko apspriešanu cilvēki netika atbilstoši informēti. SIA "Eiroprojekts" pārstāvis atbildēja, ka sabiedrība tika informēta likumā noteiktajā kārtībā. Kāda sanāksmes dalībniece norādīja, ka iedzīvotāji iebilst pret dārziem izmantojamās zemes veida mainīšanu. Cits sanāksmes dalībnieks interesējas, pa kurieni tiks pārvadātas kravas uz Krievu salu. Sanāksmē tika pausti arī citi individuāli viedokļi saistībā ar plānoto darbību un citiem ostas attīstības jautājumiem, galvenokārt saistībā ar iespējamo gaisa piesārņojumu un negatīvo ietekmju samazināšanas risinājumiem.

Sabiedriskās apspriešanas un darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- 85 Bolderājas iedzīvotāju parakstīto vēstuli (reģistrēta Vides pārraudzības valsts birojā 2008.gada 17.oktobrī), kurā izteikts atbalsts Krievu salā pārkraut konteineru kravas un pārtiku, bet pausts kategorisks iebildums pret ogļu termināļu pārcelšanu no Eksportostas uz Krievu salu, paredzētās darbības apjoma palielināšanu, Daugavas padziļināšanu starp Mīlestības salu un Krievu salu, ūdens teritorijas aizbēršanu Krievu salā, kā arī vēstulē norādīts, ka paredzētā darbība neatbilst spēkā esošajam detālplānojumam. Vēstulē norādīts, ka tuvākās dzīvojamās mājas Bolderājā atradīsies 300 m attālumā no paredzētās darbības vietas, kā arī norādīts, ka ietekmes uz vidi novērtējumā nav pilnīgi izvērtēta ietekme uz gaisa piesārņojumu, trokšņiem, kultūrvēsturisko mantojumu un plūdu draudiem.
- Rīgas domes Vides departamenta 2008.gada 3.novembra vēstuli Nr.3.1-6/DV-08-1119-nd, kurā norādīts, ka jāizvērtē, vai plānotais Krievu salas infrastruktūras izvietojums neradīs papildus rūpniecisko avāriju risku, kā arī ietekme uz Mīlestības saliņas bioloģisko daudzveidību. Vēstulē norādīts, ka saskaņā ar spēkā esošo Rīgas attīstības plānu 1995. – 2005.gadam norakšanai paredzētais ziemeļu gals atrodas dabas pamatnes teritorijā, ka Rīgas domes gaisa monitoringa stacijas dati Kr.Valdemāra ielā 18 nav izmantojami, lai raksturotu gaisa kvalitāti Andrejostā un Eksportostā, ka atbilstoši Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr.60 "Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu" noteikts, ka gaisa piesārņojuma I zonā, kurā slāpekļa dioksīda gada vidējā koncentrācija pārsniedz pieļaujamo normatīvu, ir aizliegts būvēt vai ierīkot stacionāras iekārtas, kas izdala slāpekļa dioksīdu. Vienlaicīgi norādīts, ka trokšņa stratēģisko karšu izstrāde Rīgas aglomerācijai ir pabeigta 2008.gada 8.augustā.

- Biedrības “Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2008.gada 28.oktobra vēstuli Nr.2810/08-1 ar priekšlikumiem, vērtējumiem un ieteikumiem saistībā ar Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējumu, tai skaitā par projekta ietvaros veiktajiem būvdarbiem pirms ietekmes uz vidi novērtējuma sniegtā atzinuma un vērtējums par darbības atbilstību spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Vēstulē izteikta prasība izvērtēt iespēju saglabāt ogļu pārkraušanu Eksportostā. Vēstulē arī norādīts, kāda informācija ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumā nav atbilstoši izvērtēta un kāda būtu jāizvērtē, kā būtiskākos trūkumus norādot teritorijas plānošanas, gaisa piesārņojuma, trokšņu, kultūrvēsturisko aspektu, putnu aizsardzības un iespējamo ietekmju detalizētākas un precīzākas izvērtēšanas nepieciešamību.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksmi par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2008.gada 4.decembrī iesniegto Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2008.gada 31.oktobra vēstuli Nr.13/3759, kurā norādīts, ka “Inspekcija savas kompetences robežās atbalsta Andrejsalas un Eksportostas teritoriju funkciju maiņu, šo teritoriju atbrīvošanu pilsētas centra attīstības vajadzībām un neiebilst pret Krievu salas izmantošanu ostas aktivitāšu nodrošināšanai. Līdz ar to Inspekcija, izvērtējot iesniegto dokumentāciju kultūras mantojuma aizsardzības aspektā, sniedz pozitīvu atzinumu iesniegtajam IVN”. Vēstulē norādīts arī, ka, „ja turpmāk jebkādas saimnieciskās darbības rezultātā teritorijā atklātos objekti, kam varētu būt vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai cita kultūras vērtība, neatkarīgi no tā, kā īpašumā tie atrodas, tiek ierosināts un pēc attiecīgas izpētes izlemts jautājums par to atbilstību valsts kultūras pieminekļu statusam un vajadzības gadījumā šāda statusa piešķiršana saskaņā ar likuma “Par kultūras pieminekļu aizsardzību 17.pantu.”

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2008.gada 8.decembrī izsniedza atzinumu par Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības 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 tika saņemta AS “Latvijas Jahta” vēstule, kurā AS “Latvijas Jahta” pauž bažas, ka, attīstot ostas infrastruktūru Krievu salā un it īpaši izveidojot ogļu pārkraušanas termināli, var kļūt neiespējama jahtkluba darbība, ogļu putekļi varot sabojāt gan jahtu korpusus, gan mehānismus. Vēstulē norādīts, ka nepieļaujama ir Hapaka grāvja paplašināšana savienojumā ar Daugavu, jo tā rezultātā tikšot iznīcināts dabīgais viļņu aizsargs, kas aizsargājot AS “Latvijas Jahta” jahtu piestātņi no garāmejošo peldlīdzekļu un valdošo ziemeļu virziena vēju radītajiem viļņiem. Vides pārraudzības valsts birojs saņemtās vēstules kopiju nosūtīja Rīgas Brīvostas pārvaldei, SIA “Eiropprojekts” un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam, lūdzot izvērtēt AS “Latvijas Jahta” viedokli.

Ņemot vērā Vides pārraudzības valsts biroja, institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, tika sagatavots un 2009.gada 20.februārī iesniegts izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības 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: Rīgas Brīvostas pārvaldes ēkā, Kalpaka bulvārī 12, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī Rīgas Brīvostas pārvaldes internetvietnē: <http://www.freeportofriga.lv> un www.vidm.gov.lv/ivnwb.

Noslēguma ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. SIA "Eiropprojekts" sagatavoto papildus informāciju saistībā ar AS "Latvijas jahta" 2009.gada 16.februāra vēstuli. SIA "Eiropprojekts" sagatavotajā materiālā norādīts, ka AS "Latvijas Jahta" jahtu stāvvietas (BL – 1) krasts un SIA "Pildne" nomātās teritorijas krasts Hapaka grāvja pusē ir pilnībā betonēts. Tā kā liela izmēra kuģus Hapaka grāvī paredzēts ievilkt ar velkoņiem (to veidoto viļņu augstums 0,2 līdz 0,4 m), ziņojuma autori uzskata, ka nav pamata bažām par peldlīdzekļu un valdošo ziemeļu vēju radīto viļņu ietekmes pastiprināšanos uz AS "Latvijas Jahta" nomātās teritorijas krastiem. Nenoliedzot patlaban Krievu salas lomu viļņu ārdošās darbības samazināšanā, iesniegtajā materiālā norādīts, ka uz teritoriju Stūrmaņu ielā 1c Krievu salas viļņu ārdošās darbības samazināšana galvenokārt attiecas tikai uz kuģu radītiem viļņiem, jo Krievu sala ir izvietota tālāk no Rīgas jūras līča, salīdzinot ar teritoriju Stūrmaņu ielā 1c, līdz ar to Krievu salas loma jūras uzplūdu veidojošos viļņu aizturēšanā ir nenozīmīga. Tā kā daļa no jahtām ir izvietota arī Loču kanāla akvatorijas paplašinājumā, tad ziņojumā norādīts, ka tas uzskatāms par pilnīgi drošu un neatkarīgu no paredzētās darbības ietekmes. Vienlaikus tiek norādīts, ka viļņošanās var ietekmēt daļēji nostiprināto Mīlestības salas dienvidu krastu, kā arī SIA "Buto Group" un I.Siņakovai piederošo teritoriju krastu Hapaka grāvja kreisajā pusē, piebilstot, ka galveno postošo ietekmi uz šīm teritorijām atstāj ūdens līmeņa celšanās jūras uzplūdu rezultātā, līdz ar to jāveic pasākumi, kas ietvertu aizsardzību pret plūdiem. Saistībā ar potenciāli iespējamo Mīlestības salas krastu izskalošanu, norādīts, ka tās dienvidu krastu regulāri jānostiprina ar neliela un vidēja izmēra laukakmeņu krāvumiem.
2. Rīgas Brīvostas pārvaldes vēstuli saistībā ar AS "Latvijas Jahta" 2009.gada 16.februāra vēstuli. Vēstulē norādīts, ka AS "Latvijas Jahta" pašreizējās darbības saglabāšana un attīstība tiek iestrādāta visu līmeņu plānošanas dokumentos. Attīstot ostas darbības Krievu salā, Hapaka grāvja pusē paredzētas Ro-Ro kravu piestātnes, kuru apstrāde nav saistīta ar vides piesārņojumu, tādējādi neapdraudēs jahtu ostas darbību. Savukārt ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros izstrādātais gaisa piesārņojuma modelis pat pie vissliktākā scenārija neliecina par gaisa normatīvu robežvērtību pārsniegumiem. Netiek prognozēta arī Rīgā valdošo dienvidrietumu – dienvidu un ziemeļrietumu vēju būtiska negatīva ietekme uz AS "Latvijas Jahta" piestātnēm, jo Daugavas straumi regulējošo hidrobūvju komplekss un Hapaka grāvis tiks saglabāti to pašreizējās robežās, tikai atsevišķos

posmos no Daugavas puses nodrošinot pieejas Krievu salas piestātnēm. Savukārt, ņemot vērā galvenā kuģu ceļa atrašanos aptuveni 500 m no jahtu piestātnēm, netiek prognozēta garāmejošo peldlīdzekļu ietekme uz jahtu piestātņu akvatorija viļņošanās un būtiska ietekme uz piestātnēs pietaukotajām jahtām.

3. AS "Latvijas Jahta" komentārus par SIA "Eiroprojekts" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu. AS "Latvijas Jahta" atkārtoti norāda, ka, attīstot ostas infrastruktūru Krievu salā, it īpaši izveidojot ogļu pārkraušanas termināli, var kļūt neiespējama jahtkluba darbība, kā arī Hapaka grāvja paplašināšana savienojumā ar Daugavu var radīt nelabvēlīgus apstākļus piestātnē novietotajām jahtām. AS "Latvijas Jahta" uzskata, ka SIA "Eiroprojekts" sagatavotajā noslēguma ziņojumā ir nepietiekami atspoguļota paredzētās darbības ietekme uz tuvējiem tūrisma un rekreācijas objektiem, tai skaitā Bolderājas jahtkluba darbību.
4. Biedrības "Koālicija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" komentārus par SIA "Eiroprojekts" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, kuros norādīts uz nepilnībām paredzētajai darbībai piemērojamo normatīvo analīzē, neprecīzu informāciju par Krievu salā plānotajām pārkraujamajām kravām un teritoriju platībām ar cieto segumu, no kurām lietusūdeņus plānots novadīt lietusūdeņu kanalizācijā un attīrīt lokālajās lietusūdeņu attīrīšanas ietaisēs, izteiktas šaubas par piesārņojošo vielu gaisā aprēķiniem, informāciju par lielo ķīru klātbūtni Krievu salā un par paredzētās darbības rezultātā iespējamajām gruntsūdens līmeņa izmaiņām, izteikts viedoklis par dzelzceļa un autoceļa satiksmes infrastruktūras attīstības plānotajiem risinājumiem, jahtkluba pastāvēšanas iespējām saistībā ar plānoto darbību, kā arī ostas līdzšinējo darbību.
5. SIA "Eiroprojekts" sagatavotos skaidrojumus saistībā ar AS "Latvijas Jahta" un biedrības "Koālicija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" viedokļiem par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu. SIA "Eiroprojekts" sagatavotajā materiālā sniedz papildus skaidrojumus par noslēguma ziņojumā iekļauto AS "Latvijas Jahta" un biedrību "Koālicija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai" interesējošo informāciju un nepieciešamajiem nosacījumiem saistībā ar paredzētās darbības realizāciju, tai skaitā nepieciešamību veikt grozījumus teritorijas plānojumā.

Apkopojot izteiktos viedokļus un argumentus redzams, ka vislielākās sabiedrības bažas izraisa iespējamais gaisa piesārņojuma palielinājums no jauno termināļu beramkravām, galvenokārt akmeņoglēm, kā arī trokšņu, viļņošanās un transporta intensitātes pieauguma radītās ietekmes, jāatzīmē arī teritorijas plānošanas un teritorijas uzbēršanas jautājumi un ar tiem saistītie aspekti alternatīvu putnu ligzdošanas iespēju nodrošināšanai. Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas rezultātus, ekspertu un institūciju vērtējumus, kā arī noslēguma ziņojumā iekļauto informāciju redzams, ka ir iespējams izvēlēties tādas tehniskos risinājumus kravu uzglabāšanā un pārkraušanā, kas nodrošina gaisa kvalitātes normatīvu nepārsniegšanu. Konkrēta tehnoloģiju detalizēta izvēle realizējama turpmākajās projekta attīstības stadijās, nodrošinot konkrētiem uzņēmumiem atbilstošu prasību noteikšanu piesārņojošas darbības atļaujās, vienlaicīgi veicot gaisa monitoringu izvēlēto risinājumu un konkrētu darbību kontroles nodrošināšanai. Vides aizsardzības jomā obligāti veicami Mīlestības salas dienvidu daļas nostiprināšanas pasākumi, paredzētie pasākumi

kaijveidīgo un citu putnu dzīves vides uzlabošanai Mīlestības un Žurku salās, kā arī Krēmeros, lai kompensētu zaudēto teritoriju Krievu salā, kā arī ziņojumā paredzētie atbilstošie ietekmes samazinošie inženiertehniskie pasākumi un monitorings.

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 ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai:

- Darbības realizācija veicama saskaņā ar spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu un tā sastāvā esošiem teritorijas plānotās izmantošanas un apbūves noteikumiem. Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības projekta realizācijai plānotajā apjomā veicami atbilstoši grozījumi Rīgas teritorijas plānojumā attiecībā uz attīstības projekta realizāciju daļā, kas paredz pietātņu izveidi Hapaka grāvī, vai, ja tas netiek izdarīts, veicot atbilstīgas modifikācijas plānotajos apbūves risinājumos tā, lai tiktu neskarta dabas pamatnes teritorija atbilstoši šobrīd spēkā esošajiem Rīgas teritorijas plānojumā ietvertajiem nosacījumiem.
- Projekta izstrādes gaitā jāievēro visas uz Krievu salā plānoto ostas infrastruktūras kompleksu attiecināmās aizsargjoslas un nepieciešamības gadījumā jāparedz rakstveida vienošanos slēgšana ar tiesiskajiem valdītājiem par būvniecības laikā plānoto darbu, arī ugunsbīstamo, veikšanu aizsargjoslās.
- Darbības realizācija veicama ievērojot noslēguma ziņojumā ietvertos nosacījumus Zilās ielas līdz Daugavgrīvas šosejai rekonstrukcijai, paplašinot to līdz četrām joslām ar atdalītām ietvēm un pieslēgumu Daugavgrīvas šosejai regulējamā krustojumā ar luksoforiem.
- Nepieciešama Rīgas Brīvostas pārvaldes sadarbība ar Rīgas domi un VAS “Latvijas Dzelzceļš” dzelzceļa un autotransporta infrastruktūras projektu attīstības koordinācijā, lai savlaicīgi nodrošinātu nepieciešamo jaudu attīstību plānotajai kravu aprites nodrošināšanai.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam turpmākā termināļu projektēšanā jāprecizē un jārealizē nepieciešamie pasākumi beramkravu pārkraušanas operāciju ietekmes uz gaisa kvalitāti mazināšanai, nodrošinot spēkā esošo normatīvu ievērošanu un tādus tehnoloģiskos risinājumus, kas neierobežo blakus esošo teritoriju izmantošanu.
- Turpmākā projektēšanā jānodrošina nepieciešamie inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi, lai nepārsniegtu trokšņa normatīvus dzīvojamās apbūves robežās.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam nepieciešams izbūvēt lokālās lietus notekūdeņu attīrīšanas ietaises.

- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbību, 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.
- Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāaskaņo Valsts vides dienestā.
- Teritorijas sagatavošanas laikā jāizstrādā pasākumu plāns vājo grunšu radītās nevienmērīgās sēšanās iespējamo seku kontrolei un atbilstošu inženiertehnisko un organizatorisko pasākumu veikšanai un krastu nostiprināšanai.
- Obligāts priekšnoteikums darbu veikšanai Krievu salā atbilstoši LU Bioloģijas institūta speciālistu atzinumam un darbu grafikam ir saistībā ar Krievu salas plānoto apbūvi kaijveidīgajiem putniem nodrošināt citas alternatīvas ligzdošanas vietas izveidi un uzturēšanu Žurku salā, kā arī sadarbībā ar dabas parka “Piejūra” un dabas lieguma “Krēmeri” pārvaldes institūciju jānodrošina ziņojumā paredzēto pasākumu realizācija aizsargājamo putnu kolonijām labvēlīgu ligzdošanas apstākļu nodrošināšanai Mīlestības salā un Krēmeros.
- Putnu ligzdošanas laikā nav pieļaujami darbi, kas var iznīcināt aizsargājamo putnu ligzdvieta, līdz ar to konkrēto darbu grafiki un nosacījumi jāaskaņo ar Valsts vides dienestu.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam jānodrošina ligzdojošo putnu monitorings Žurku salā un Mīlestības salā, lai veiktu nepieciešamās korekcijas veicamo darbu plānā aizsargājamo putnu koloniju labvēlīgu ligzdošanas apstākļu nodrošināšanai, realizējot arī atbilstošus Amerikas ūdeles ierobežošanas pasākumus Žurku salā. Nepieciešamās papildus darbības saskaņojamas ar Valsts vides dienestu atbilstoši monitoringa rezultātiem.
- Jārealizē ziņojumā paredzētie pasākumi krasta nostiprināšanai Mīlestības salā, kā arī jārealizē periodiska situācijas uzraudzība un nepieciešamā krastu postījumu novēršana.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, ja turpmāk jebkādas saimnieciskās darbības rezultātā teritorijā atklātos objekti, kam varētu būt vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai cita kultūras vērtība, neatkarīgi no tā, kā īpašumā tie atrodas, jāinformē Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija, lai lemtu par atraduma papildus izpēti un dokumentēšanu.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam jānodrošina gaisa kvalitātes (cieto daļiņu PM₁₀) monitorings Krievu salas ziemeļrietumu daļā un Lielupes ielā.

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 nolēm, ka projekta turpmākā izstrāde ir iespējama 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 24.martā.