



Vides pārraudzības valsts birojs

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

Rīga

Atzinums Nr.5-04/3

**par SIA KU “Baltic Oil Terminal” naftas un ķīmisko produktu
pārkraušanas termināļa būvniecības ieceres Rīgā, Flotes ielā 13
(kadastra Nr. 0100 103 001) un dzelzceļa attīstības ietekmes uz vidi
novērtējuma ziņojumu**

Derīgs līdz 2022. gada 13. jūnijam¹

Paredzētās darbības ierosinātāja:

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību kopuzņēmums “Baltic Oil Terminal”, reģistrācijas Nr. 40003511867, juridiskā adrese: Katrīnas dambis 14 - 203, Rīga, LV-1045, tālr. 67508427 (turpmāk arī – Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātāja:

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību kopuzņēmums “Baltic Oil Terminal”, reģistrācijas Nr. 40003511867, juridiskā adrese: Katrīnas dambis 14 - 203, Rīga, LV - 1045².

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk - Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums “*Ietekmes uz vidi novērtējums naftas un ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 13, Rīgas brīvostas teritorijā*” (turpmāk - Ziņojums) Birojā pirmo reizi tika iesniegts 2015. gada 22. decembrī. Pārstrādātais Ziņojums Birojā iesniegts 2016. gada 10. novembrī. Papildināts Ziņojums Birojā iesniegts 2017. gada 17. maijā, 2018. gada 18. jūnijā un 2019. gada 22. februārī.

Atzinums sniegts saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk - Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20.panta desmito daļu.

¹ Saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20. panta vienpadsmito daļu, atzinuma derīguma termiņš ir trīs gadi, ja šajā termiņā netiek saņemts paredzētās darbības akcepta lēmums.

² Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka par tā gala redakcijas autoru uzskatāma Ierosinātāja, jo tā izstrādē dažādās projekta attīstības stadijās mainījušies konsultanti (ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izstrādātāji, proti, sākotnēji to sagatavoja SIA “Vidrūpe”, reģistrācijas Nr. 50103179671, juridiskā adrese: Ķiršu 7 - 32, Mālpils, Mālpils novads, LV-2152, bet tā 2019. gada februāra versiju - SIA “Enviroprojekts”, reģistrācijas Nr. 40003683283, adrese: Raņķa dambis 31, Rīga, LV - 1048. Atsevišķu darbu veikšanai vai vērtēšanai dažādos laika periodos piesaistīti arī citi eksperti un konsultanti.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināļa (turpmāk – Terminālis) būvniecības iecere un dzelzceļa attīstība (turpmāk - Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

Rīga, Flotes iela 13 (kadastra Nr. 0100 103 2001), Rīgas Brīvostas teritorija (turpmāk - Darbības vieta).

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja un būtiska informācija par Paredzēto darbību, ietekmes uz vidi novērtējumu un Paredzētās darbības ierosinātāju:

- 3.1.1. Termināļa izveide plānota Rīgā, Flotes ielā 13, Rīgas brīvostas teritorijā, kuru Paredzētās darbības Ierosinātāja nomā no Rīgas brīvostas pārvaldes.
- 3.1.2. Darbības vieta ir pussala Daugavas kreisajā krastā pie Daugavas ietekas Rīgas jūras līcī. Darbības vietā ir paredzēta Termināļa izveide, ietverot teritorijas sagatavošanu un ar Termināļa darbību saistītās infrastruktūras izbūvi. Papildus infrastruktūras pilnveides darbi būs nepieciešami arī ārpus Darbības vietas.
- 3.1.3. Terminālī paredzēts pārkraut naftas un ķīmiskos produktus apjomā līdz 10 milj. tonnām gadā. ~ 80 % no pārkraušanas apjoma paredzēta no dzelzceļa vagoncisternām uz rezervuāriem (pagaidu uzglabāšanai) un tālāk uz tankkuģiem. ~ 20 % pārkraušanas apjoma paredzēts pārkraut pretējā virzienā.
- 3.1.4. Lai nodrošinātu Termināļa darbību, Paredzētās darbības ietvaros ir plānots padziļināt Daugavas gultni un Ziemas ostu, izbūvēt divas kuģu piestātnes – Ziemas ostā pretī Darbības vietai (Piestātne Nr. 1) un Daugavā pretī Darbības vietai (Piestātne Nr. 2), ~ 4 km garumā uzlabot sliežu ceļu no stacijas Bolderāja līdz Flotes ielai 13, uzbūvēt papildus otru sliežu ceļu paralēli esošajam dzelzceļa zonā, kā arī pārbūvēt tiltu pāri Buļļupei.
- 3.1.5. Salīdzināmai darbībai Ierosinātāja jau iepriekš divas reizes (2002. gadā un periodā no 2009. – 2012. gadam) ir veikusi ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru (turpmāk arī – IVN), bet tās rezultātā nav saņēmusi pozitīvu akcepta lēmumu Novērtējuma likuma 21. – 22. panta izpratnē. Otrās IVN procedūras ietvaros, pamatojoties uz veikto novērtējumu, Birojs 2012. gada 6. janvārī izdeva Atzinumu Nr. 1 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma aktualizēto noslēguma ziņojumu naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā”* (turpmāk – Atzinums Nr. 1) ar derīguma termiņu līdz 2015. gada 6. janvārim³. 2014. gada 1. aprīlī Rīgas dome izdeva lēmumu Nr. 954 *“Par paredzētās darbības – naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Flotes ielā 2, Rīgā – neakceptēšanu”* (turpmāk – Rīgas domes 2014. gada Lēmums), kas atbilst Novērtējuma likuma 21. - 22. panta negatīvam lēmumam un ir šķērslis darbības realizācijai. Rīgas domes 2014. gada Lēmums neakceptēt darbību cita starpā bija saistīts ar kompleksu transporta infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu trūkumu, kas būtu priekšnoteikums plānoto kravu apjoma transportēšanai, kā arī vairākiem ar sagaidāmo ietekmi uz vidi saistītiem jautājumiem, tostarp ietekmi uz kultūrvēsturiskajiem objektiem, piesārņojuma un risku iespējamību, bažām par

³ Saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta vienpadsmito daļu atzinums par ziņojumu ir spēkā trīs gadus. Ja šajā laikā netiek pieņemts šā likuma 21. pantā minētais paredzētās darbības akcepts, veicams jauns ietekmes novērtējums.

ietekmju pārvaldības un samazināšanas pasākumu īstenošanu, kā arī citiem aspektiem, kas norādīti Rīgas domes 2014. gada Lēmumā⁴.

- 3.1.6. IVN atkārtoti Paredzētajai darbībai tika piemērots 2015. gada 18. martā ar Biroja lēmumu Nr. 65 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”*, pamatojoties uz Ierosinātās 2015. gada 3. marta iesniegumu Nr. 11-01/15-03v *“Par naftas produktu pārkraušanas termināļa būvniecību un dzelzceļa attīstību”* un Novērtējuma likuma 4. panta pirmās daļas 1. punktu, 7. pantu, 14. *prim* pantu un 1. pielikuma *“Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams”* 27. punktu. IVN piemērots, ņemot vērā arī Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes (turpmāk – Lielrīgas Pārvalde) 2015. gada 10. marta vēstulē Nr. 4.5.-19/1729, Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 23. februāra vēstulē Nr. DA-15-963-nd, Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2015. gada 16. februāra vēstulē Nr. DMV-15-473-nd sniegtos apsvērumus, no kuriem neizriet šķēršļi jauna IVN veikšanai.
- 3.1.7. Plānotā Termināļa teritorijas (Darbības vietas) adreses maiņa no Flotes ielas 2, Rīgā uz Flotes ielu 13, Rīgā saistīta ar adreses maiņu, nevis citu faktisko vietu.
- 3.1.8. Birojs izsniedza Ierosinātājai programmu Paredzētās darbības IVN veikšanai 2015. gada 15. jūlijā. Programmā noteikts, ka – līdztekus citām ietekmēm – IVN ietvaros jāvērtē arī Termināļa un ar to saistīto objektu (arī pievedceļu) iespējamais novietojums, risinājumi un no tiem izrietoši limitējošie vai ierobežojošie faktori, pārkraušanai paredzēto naftas un ķīmisko produktu transportēšanas maršruti, transportēšanai izmantojamie pievedceļi, piebraukšanas iespējas objektam. Programmas derīguma termiņa laikā Ierosinātāja vairākkārt pārstrādāja un papildināja Ziņojumu, tā dažādās versijas iesniedzot izvērtēšanai Birojā. Pirmais Birojā iesniegtais Ziņojums ar Biroja 2016. gada 21. marta lēmumu Nr. 3 – 01/373 tika atgriezts pārstrādāšanai, pārstrādātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2017. gada maijā, bet vēlāk atkārtoti par Ziņojumu tika lūgts sniegt papildus informāciju. Papildināts Ziņojums Birojā tika iesniegts 2018. gada jūnijā, tad Ierosinātāja lūdza papildus laiku Ziņojuma pilnveidei, bet pēdējā aktualizētā Ziņojuma versija Birojā tika iesniegta 2019. gada 22. februārī, par ko Birojs sniedz šo atzinumu. Minētais daļēji izskaidro, kādēļ atsevišķās Ziņojuma nodaļās ietverta salīdzinoši novecojusi informācija, jo IVN Paredzētajai darbībai tika uzsākts jau 2015. gadā. Tomēr atsevišķās novērtēšanas jomās informācija Ziņojumā nav aktualizēta arī kopš iepriekšējo IVN veikšanas (vai sniegta informācija par secinājumiem, kas izdarīti gan 2002. gadā, gan arī 2009. gadā un šī IVN ietvaros). Tas atstāj iespaidu uz Ziņojuma kvalitāti un ir priekšnoteikums arī vairākām pretrunām Ziņojuma tekstā, jo ne visos gadījumos informācija ir papildinoša. Tostarp šādas pretrunas izriet arī no Ierosinātājas pieejas Ziņojuma papildināšanā (dokumentu gatavošanas kultūra), piemēram, papildinot Ziņojumu ar jaunu vai koriģētu informāciju, no teksta netiek dzēsta iepriekšējā informācija, tāpat atsevišķās Ziņojuma nodaļās papildinājumi iešūti kā papildus lapas, nerespektējot dokumenta numerāciju. Birojs šos apstākļus ņem vērā, gan formulējot risinājumus, par kuriem tiek sniegts šis atzinums (sk. cita starpā arī šī Biroja atzinuma 3. daļas 3.2. nodaļu *“Plānotā Termināļa tehnoloģijas, izvietojuma un satiksmes nodrošināšanas alternatīvas”*), kā arī nosacījumus un vērtējumu saistībā ar tiem sniedz attiecīgajās šī Biroja atzinuma 6. daļas nodaļās.

⁴ <https://likumi.lv/ta/id/265502-par-paredzetas-darbibas-naftas-un-naftas-kimijas-produktu-parkrausanas-terminala-izveides-flotes-iela-2-riga-neakceptesanu>.

- 3.1.9. Kā vienu no būtiskākajām izmaiņām Ziņojuma aktuālajā versijā (par kuru tiek sniegts šis Biroja atzinums) Birojs identificē izmainīto (koriģēto) Paredzētās darbības ģenerālplānu, kas pievienots Ziņojuma 23. pielikumā (turpmāk – Koriģētais ģenerālplāns). Lai gan Ziņojuma pamattekstā – 1.1.1. attēlā vēl arvien saglabājas arī Termināla ģenerālplāns tā sākotnējā versijā, **no IVN gaitas un virzības izriet, ka tieši Koriģētais ģenerālplāns (Ziņojuma 23. pielikums) ir risinājums, kuru Ierosinātāja ir plānojusi īstenot (jo tas izstrādāts kā pēdējā, aktualizētā Paredzētās darbības īstenošanas versija).** Vienlaikus Ziņojumā saglabājas informācija arī par iepriekš apsvērtajiem risinājumiem, tostarp Ziņojuma 1.1.1. attēls (ģenerālplāns pirms koriģēšanas), 5.1.1. attēls (transporta organizācijas risinājumi, kur objektu izvietojums ir atšķirīgs) u.c. **Tādēļ Birojs šī atzinuma 3. daļas 3.2. nodaļā “Plānotā Termināla tehnoloģijas, izvietojuma un satiksmes nodrošināšanas alternatīvas” atšķirīgos risinājumus, kas izriet no Koriģētā ģenerālplāna, definē kā A un B alternatīvu, jo citādā veidā Ziņojuma vērtēšana un no tās izrietošu lēmumu pieņemšana par Paredzēto darbību nav iespējama.**
- 3.1.10. Birojs norāda, ka izmaiņas ar Ziņojuma 23. pielikumu ir salīdzinoši būtiskas, jo Koriģētais ģenerālplāns paredz darbību izmainītā veidā (daļēji samazinātā apjomā), kas ļauj atteikties no darbību veikšanas kultūras pieminekļu teritorijā un samazina ietekmi uz sīkspārņiem nozīmīgām teritorijām⁵. Vienlaikus Koriģētajā ģenerālplānā iestrādāti arī daļēji atšķirīgi risinājumi transporta organizācijai, tostarp Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) – dabas parka “Piejūra” tuvumā. Vērtējot, vai ir iespējama IVN procedūras pabeigšana ar koriģēto Paredzētās darbības risinājumu, Birojs ņem vērā, ka izmaiņas Paredzētās darbības ģenerālplānā nemaina Paredzētās darbības būtību, tostarp pārkraujamo vielu veidu un apjomu, bet galvenokārt samazina Paredzētās darbības nodrošināšanai nepieciešamo zemes platību (arī atsevišķas ietekmes, piemēram, ietekmi uz sīkspārņiem un kultūrvēsturiskajām vērtībām). Vērtējot šo jautājumu, Birojs pirms atzinuma izdošanas ir lūdzis par izmainītajiem risinājumiem sniegt atsauksmes Dabas aizsardzības pārvaldi (turpmāk – DAP) un Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldi (turpmāk – Kultūras Pārvaldi). Izvērtējis konsultāciju rezultātu, Birojs atzīst, ka izmainītais risinājums (Koriģētais ģenerālplāns) var būt izmantojams Paredzētās darbības IVN pabeigšanai.
- 3.1.11. Izdodot šo atzinumu, Birojs tāpat ņem vērā, ka daļai no Ziņojuma pielikumiem (piemēram, dokumentiem, tostarp tehniskajiem noteikumiem, kas izsniegt iepriekšējo IVN gaitā), arī atsevišķiem aprēķiniem – ir tikai informatīva vērtība, jo tehnisko noteikumu derīgumu termiņi ir beigušies vai atsevišķi risinājumi (par kuriem sniegti aprēķini) ir precizēti, bet ne visa informācija Ziņojumā un tā pielikumos ir atkārtoti caurlūkota, lai tā būtu saskanīga. Sniedzot par šiem risinājumiem atzinumu, Birojs ņem vērā pieejamo informāciju par veiktajiem papildinājumiem (apjomā, kādi tie novērtēti), izsverot, vai tā ļauj konceptuāli izlemt, ar kādiem nosacījumiem Paredzēta darbība varētu būt īstenojama vai nav pieļaujama (Novērtējuma likuma 20. panta desmitā daļa). Process iestādē nevar ilgt neierobežotu ilgi, un sabiedrības interesēm nozīmīgas informācijas noskaidrošanai un vērtēšanai tas jau pašlaik ir prasījis ievērojamu laiku, turklāt Birojam, izdodot atzinumu, nav iespējams veikt Paredzētās darbības IVN Ierosinātājas vietā. Tādēļ Birojs nenodod Ziņojumu atkārtotai pārstrādāšanai, neuzskatot to par lietderīgu, un uzskata par iespējamu un nepieciešamu izvirzīt šī atzinuma 6. daļā nosacījumus Novērtējuma likuma 20. panta desmitās daļas izpratnē.

⁵ Atbilstoši Ziņojumam risinājums atbilst spēkā esošajam Rīgas pilsētas teritorijas plānojumam, kā arī jaunā teritorijas plānojuma projektam 2019.-2030. gadam.

3.2. Plānotā Termināļa tehnoloģijas, izvietojuma un satiksmes nodrošināšanas alternatīvas.

3.2.1. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētajai darbībai netiek izskatītas vietas alternatīvas. Cita starpā tas pamatots ar sekojošiem apsvērumiem:

- 3.2.1.1. Darbības vieta atrodas Rīgas brīvostas teritorijā, kurā iespējams veikt ar kuģu pārvadājumiem saistītas darbības;
- 3.2.1.2. Darbības vieta atrodas ostas rūpnieciskajā zonā, tā pašlaik netiek izmantota;
- 3.2.1.3. Darbības vietai ir dzelzceļa pievedceļš (nepieciešama rekonstrukcija);
- 3.2.1.4. Pie Darbības vietas atrodas muliņu izbūvei piemērota zona;
- 3.2.1.5. Darbības vietai ir labas inženierkomunikāciju atjaunošanas iespējas;
- 3.2.1.6. Darbības vietas tiešā tuvumā neatrodas dzīvojamā apbūve;
- 3.2.1.7. Paredzētā darbība atbilst Rīgas pilsētas teritorijas plānojumam (turpmāk – Rīgas Teritorijas plānojums).

3.2.2. Attiecīgi Ziņojumā vērtēti tehnoloģisko risinājumu (tostarp pārkraušanas apjomu) alternatīvie varianti. **Kopumā Birojs Ziņojumā identificē apskatītus un salīdzinātus 8 alternatīvu variantus, kā arī 2 objektu izvietojuma alternatīvas (atkarībā no ģenerālplānu risinājumiem Ziņojuma 1.1.1. attēlā un 23. pielikumā).**

3.2.3. Saistībā ar **alternatīvu variantiem** no Ziņojuma konstatējams sekojošais:

- 3.2.3.1. 1. variants – tiks pārkrauti gan tumšie, gan gaišie naftas produkti, paredzot slāpekļa spilvenus rezervuāriem;
- 3.2.3.2. 2. variants – tiks pārkrauti tikai gaišie naftas produkti, paredzot slāpekļa spilvenus rezervuāriem;
- 3.2.3.3. 3. variants – tiks pārkrauti gan tumšie, gan gaišie naftas produkti, neparedzot slāpekļa spilvenus rezervuāriem;
- 3.2.3.4. 4. variants – tiks pārkrauti tikai gaišie naftas produkti, neparedzot slāpekļa spilvenus rezervuāriem;
- 3.2.3.5. 5. variants – satiksmes jautājumu risināšanai tiks nodrošināta tikai dzelzceļa pārbrauktuves pie Parādes ielas rekonstrukcija;
- 3.2.3.6. 6. variants – satiksmes jautājumu risināšanai tiks nodrošināta viadukta izbūve (dzelzceļa šķērsojums otrā līmenī);
- 3.2.3.7. 7. variants – Terminālī tiek izbūvētas divas kuģu piestātnes - Piestātne Nr. 1 paredzēta 120 m garam kuģim, Piestātne Nr. 2 - 240 m garam kuģim;
- 3.2.3.8. 8. variants – Terminālī tiek izbūvētas divas kuģu piestātnes un abas piestātnes var pieņemt 240 m garus kuģus.

3.2.4. Savstarpēji salīdzinot 1. – 4. variantu, secināms, ka:

- 3.2.4.1. Pirmkārt, 1. un 2. variants atšķiras no 3. un 4. variantā drošības aspektā (paredzēt vai neparedzēt uzglabāšanas rezervuāriem slāpekļa drošības spilvenus), kas var būt kvalificējami kā *būvniecības tehnoloģijas alternatīvas*. No Ziņojuma izriet, ka ap bitumena un naftas ķīmijas rezervuāriem paredzēts apvaļņojums, kura tilpums būs 110 % no lielākā rezervuāra tilpuma, bet pārējo produktu uzglabāšanai Terminālī tiks izmantoti “glāze – glāzē” konstrukcijas rezervuāri (tērauda glāzes tilpums būs

110 % no rezervuāra tilpuma). Rezervuāriem, kuru konstrukcijas tips paredzēts "glāze –glāzē", vērtētas alternatīvas ar vai bez slāpekļa spilvena.

3.2.4.2. Otrkārt, 1. un 3. variants atšķiras no 2. un 4. variantā pārkraujamo produktu sortimentā, kas var būt kvalificējami kā *pārkraušanas apjoma alternatīvas*. No Ziņojuma izriet, ka kopējais apjoms 10 milj. tonnu gadā nemainītos, tomēr:

3.2.4.2.1. 1. un 3. variantā (apskatīts kā pamatvariants) pārkrautu līdz 5,625 milj.t/gadā gaišo naftas produktu (dīzeļdegvielu 2812500 t/gadā un benzīnu 2812500 t/gadā), līdz 3,75 milj.t/gadā tumšo naftas produktu (mazutu 1855000 t/gadā, naftu 1855000 t/gadā, bitumu 40000 t/gadā), līdz 550 000 t/gadā naftas ķīmijas produktu, līdz 50 000 t/gadā bunkurēšanas mazuta un līdz 25000 t/gadā bunkurēšanas (marķēto) dīzeļdegvielas;

3.2.4.2.2. savukārt 2. un 4. variantā pārkrautu līdz 9,375 milj. t/gadā gaišo naftas produktu (dīzeļdegvielu 4 687500 t gadā un benzīnu 4 687500 t gadā), līdz 550 000 t/gadā naftas ķīmijas produktu, līdz 50 000 t/gadā bunkurēšanas mazuta un līdz 25000 t/gadā bunkurēšanas (marķēto) dīzeļdegvielas;

3.2.4.2.3. neatkarīgi no apskatītā variantā (*pārkraušanas apjoma alternatīvas*), ir paredzēts pārkraut šādus naftas ķīmijas produktus - izobutanolu, butanolu, benzolu, metanolu, akrilnitrilu (akrilskābes nitrilu), metiltercbutilēteri, stirolu, monoetilēnglikolu, šķīdinātāju (Ziņojumā kā bīstamākais pieņemts acetons) un bitumenu.

3.2.5. Savstarpēji salīdzinot 5. un 6. variantu secināms, ka 5. variants paredz tikai esošās dzelzceļa pārbrauktuves rekonstrukciju, savukārt 6. variants paredz dzelzceļa šķērsojuma izbūvi otrā līmenī Flotes un Lēpju ielu trasē, likvidējot esošo dzelzceļa pārbrauktuvi uz Parādes ielas.

3.2.6. Attiecībā uz 7. un 8. variantu konstatējams, ka tie atšķiras ne tikai piestātņu garuma, bet arī citos saistītajos risinājumos. 7. variantā īstenošana nozīmētu, ka piestātne Ziemas ostā (Piestātne Nr. 1) tiktu veidota ar dziļumu 8,5 m un tajā būtu iespējams apkalpot 120 m garu tankkuģi, bet piestātne Daugavas kreisajā krastā (Piestātne Nr. 2) tiktu veidota ar dziļumu 15,5 m 240 m gara tankkuģa apkalpošanai. 8. variantā īstenošana nozīmētu, ka abās piestātnēs dziļums būtu 15,5 m un tajās būtu iespējams apkalpot 240 m garu tankkuģi.

3.2.7. Saistībā ar **objektu izvietojuma alternatīvām** no Ziņojuma konstatējams:

3.2.7.1. Sākotnēji plānotā un arī Ziņojumā vērtētā summārā rezervuāru parka ietilpība norādīta 483 000 m³ (Ziņojuma 1.1.1. attēlā ietvertais ģenerālplāns). Tā kā Ziņojums vēl arvien satur arī šāda risinājuma aprakstu un izvērtējumu, Birojs to šī atzinuma izpratnē definē kā **A alternatīvu**. Saskaņā ar A alternatīvas risinājumiem – transporta organizācija Darbības vietā paredzēta atbilstoši Ziņojuma 1.1.1. attēlam un Termināļa teritorijā plānoto dzelzceļa estakāžu (produktu noliešanai/uzpildei) garums paredzēts 430 m (Ziņojuma 1.1.1. attēls). A alternatīvas gadījumā Termināļa teritorijā paredzēts uzstādīt:

3.2.7.1.1. 4 x 50 000 m³ tērauda rezervuārus ar drošības apvalkiem gaišo naftas produktu (dīzeļdegvielas un benzīna) uzglabāšanai;

3.2.7.1.2. 4 x 50 000 m³ tērauda rezervuārus ar drošības apvalkiem tumšo naftas produktu (nafta, mazuts) uzglabāšanai;

3.2.7.1.3. vienu avārijas rezervuāru ar ietilpību 50 000 m³;

3.2.7.1.4. vienu rezervuāru (ar drošības apvalku) ar ietilpību 5 000 m³ bunkurēšanas

mazuta uzglabāšanai;

3.2.7.1.5. vienu rezervuāru (ar drošības apvalku) ar ietilpību 5 000 m³ bunkurēšanas dīzeļdegvielas un katlu mājas rezerves kurināmā uzglabāšanai;

3.2.7.1.6. 9 x 2 000 m³ rezervuārus naftas ķīmijas produktu uzglabāšanai, tajā skaitā vienu avārijas rezervuāru;

3.2.7.1.7. 2 x 2 000 m³ rezervuārus bitumena uzglabāšanai;

3.2.7.1.8. vienu naftas produktu tīrīšanas rezervuāru ar ietilpību 1 000 m³.

3.2.7.2. Ziņojuma 23. pielikumā pievienots Koriģētais ģenerālplāns, kurā sniegtā informācija par rezervuāru skaitu, izvietojumu un tilpību ir atšķirīgs, tādēļ Birojs to šī atzinuma izpratnē definē kā **B alternatīvu**. Koriģētais ģenerālplāns izstrādāts, lai rastu kompromisu starp dabas un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu. Saskaņā ar Koriģēto ģenerālplānu Ierosinātāja ir ne tikai atteikusies no viena avārijas rezervuāra ar ietilpību 50 000 m³ un koriģējusi sākotnēji plānoto rezervuāru ietilpību un izvietojumu, bet arī samazinājusi Termināļa teritorijā plānoto dzelzceļa estakāžu (produktu noliešanai/uzpildei) garumu. B alternatīvas gadījumā dzelzceļa estakādes garums plānots 280 m. Saskaņā ar B alternatīvas risinājumiem – transporta organizācija Darbības vietā paredzēta atbilstoši Koriģētajam ģenerālplānam. Saskaņā ar Koriģētajā ģenerālplānā (Ziņojuma 23. pielikums) sniegto informāciju B alternatīvas gadījumā rezervuāru parka ietilpība plānota ~ 431 020 m³. B alternatīvas gadījumā Termināļa teritorijā paredzēts uzstādīt:

3.2.7.2.1. 2 x 50 000 m³ tērauda rezervuārus ar drošības apvalkiem benzīna uzglabāšanai;

3.2.7.2.2. 2 x 50 000 m³ tērauda rezervuārus ar drošības apvalkiem dīzeļdegvielas uzglabāšanai;

3.2.7.2.3. 2 x 50 000 m³ tērauda rezervuārus ar drošības apvalkiem naftas uzglabāšanai;

3.2.7.2.4. 1 x 50 000 m³ tērauda rezervuāru ar drošības apvalku mazuta uzglabāšanai;

3.2.7.2.5. 2 x 25 000 m³ tērauda rezervuārus ar drošības apvalkiem mazuta uzglabāšanai;

3.2.7.2.6. vienu rezervuāru (ar drošības apvalku) ar ietilpību 5 000 m³ bunkurēšanas mazuta uzglabāšanai;

3.2.7.2.7. vienu rezervuāru (ar drošības apvalku) ar ietilpību 5 000 m³ bunkurēšanas dīzeļdegvielas un katlu mājas rezerves kurināmā uzglabāšanai;

3.2.7.2.8. 6 x 2 670 m³ rezervuārus naftas ķīmijas produktu uzglabāšanai;

3.2.7.2.9. 2 x 2 000 m³ rezervuārus bitumena uzglabāšanai;

3.2.7.2.10. vienu naftas produktu tīrīšanas rezervuāru ar ietilpību 1 000 m³.

3.2.8. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajam alternatīvo variantu novērtējumam, Ierosinātāja par Termināļa darbības piemērotāko variantu atzīst 1. un 3. variantu, kad tiek pārkrauti gan gaišie, gan tumšie naftas produkti. Ziņojumā norādīts, ka, pārkraujot gan tumšos, gan gaišos naftas produktus, var elastīgi sekot līdzi un pielāgoties tirgus situācijai, un līdz ar to – Termināļa noslogojums būs vienmērīgs. Tāpat secināts, ka visi naftas un naftas ķīmijas produktu uzglabāšanas rezervuāri (arī benzīnu) nodrošināmi ar slāpekļa spilveniem (1. un 3. variants). Kā optimālākais satiksmes organizācijas variants Ziņojumā novērtēts 6. variants – dzelzceļa šķērsojuma izbūve otrā līmenī, likvidējot esošo dzelzceļa pārbrauktuvi uz Parādes ielas, kas Ziņojumā arī iestrādāts kā paredzētais risinājums. Tomēr Ziņojuma 19. pielikumā ietverts arī atšķirīgs secinājums – norādīts, ka saistībā ar 6. variantu augstajām izmaksām, to rekomendēts realizēt tikai

tad, ja būtiski pieaug dzelzceļa intensitāte. No Ziņojuma tāpat izriet, ka Ierosinātāja ir izvēlējusies realizēt B alternatīvu, jo tā iestrādāta aktualizētajā (pēdējā) Ziņojumā kā pēdējā Paredzētās darbības īstenošanas versija.

- 3.2.9. Birojs secina, ka piedāvātie alternatīvu varianti, kur attiecināms, vērtēti, ņemot vērā atsauces dokumentus par labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem (LPTP).

3.3. Paredzētās darbības raksturojums:

- 3.3.1. Birojs neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti izklāstīt Paredzētās darbības risinājumu izklāstu, kas jau ir ietverts Ziņojumā un kas ir neatņemama IVN dokumentācijas sastāvdaļa. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos Paredzētās darbības un Darbības vietu raksturojošos apstākļus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šī atzinuma sadaļās.
- 3.3.2. Termināli plānotais kravu apgrozījums ir ~ 10 miljoni tonnu gadā. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam naftas un naftas ķīmijas produktu gada apgrozījums un to sortiments tiks precizēts nākamajās projektēšanas stadijās un būs atkarīgs no eksportējamo naftas produktu tirgus pieprasījuma. Termināli paredzēts uzglabāt un pārkraut šādus naftas un naftas ķīmijas produktus – dīzeļdegvielu, benzīnu, mazutu, naftu, bitumenu, akrilnitrilu, benzolu, stīrolu, butanolu, izobutanolu, metanolu, monoetilēnglikolu, metiltercbutilēteri, šķīdinātāju. Lielākā daļa no pārkraušanai paredzētajām kravām ir bīstamās vielas un to maisījumi, tajā skaitā avārijas gadījumā akrilskābes nitrils raksturots kā visbīstamākais.
- 3.3.3. Sākotnēji plānotā Termināļa summārā rezervuāru parka ietilpība Ziņojumā bija 483 000 m³ (A alternatīva), bet Ziņojums papildināts ar B alternatīvu, kas summāro rezervuāru parka ietilpību paredz ~ 431 020 m³. Naftas produktu rezervuārus plānots nodrošināt ar tērauda drošības apvalkiem jeb tā saucamo “glāze glāzē” sistēmu, kā arī tiek paredzēta benzīna tvaiku savākšana un pārstrāde. Rezervuārus, kuros paredzēts uzglabāt benzīnu, paredzēts aprīkot ar peldošiem pontoniem ar divkāršo blīvējumu. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, lai samazinātu avāriju iespējamību, visus naftas un naftas ķīmijas produktu uzglabāšanas rezervuārus (arī benzīna) paredzēts nodrošināt ar slāpekļa spilveniem.
- 3.3.4. Darbības vietas platība un izvietojums (arī esošās dzelzceļa infrastruktūras nodrošinājums Darbības vietas tuvumā) ir priekšnoteikums tam, ka Termināļa teritorijā nav iespējams izbūvēt dzelzceļa pievadus un estakādes risinājumā, kāds nepieciešams pilna dzelzceļa vagonu sastāva manevrēšanai, pieņemšanai un izkraušanai, tādēļ kravu pieņemšanas operācijas Termināļa teritorijā ir paredzēts organizēt nepilniem dzelzceļa sastāviem. Lai nodrošinātu plānoto kravu apgrozījumu, Termināļa teritorijā paredzēts izbūvēt divas segtas dzelzceļa *divpusējas* noliešanas – uzpildīšanas estakādes. Risinājumu apraksts ir šāds:
- 3.3.4.1. Dzelzceļa sastāvu ar kravu paredzēts pieņemt Bolderājas parkā, kur tas tiktu dalīts, izkraušanai uz Termināli padodot tikai daļu no cisternām. Ziņojumā vērtētā A alternatīva paredz, ka uz estakādi (estakādes garums A alternatīvas gadījumā atbilstoši Ziņojuma 1.1.1. attēlam – 430 m) Termināli tiktu padoti vilciena sastāvi līdz 30 četrasu cisternām. Tomēr šāds risinājums atbilst tikai A alternatīvai. B alternatīvas gadījumā uz estakādi tiktu padoti sastāvi ar mazāku cisternu skaitu, jo estakādes garums B alternatīvas gadījumā atbilstoši Koriģētajam ģenerālpānam (Ziņojuma 23. pielikums) būtu tikai 280 m (dzelzceļa cisternu garums⁶ ir ~ 12 m). Līdzvērtīga pieeja paredzēta arī izejošās plūsmas formēšanai (vagonu cisternas tiks

⁶ <https://neftegaz.ru/tech-library/transportirovka-i-khranenie/141821-vagon-tsisterna/>.

uzkrātas Bolderājas parkā un uz ārējo dzelzceļa tīklu padotas pilnā vilciena sastāvā) vai gadījumos, kad Bolderājas parkā tiktu pieņemts nepilns vilciena sastāvs (uzkrāšana un formēšana līdz nepieciešamajam cisternu skaitam). Vagonu padevi uz/no Termināļa veikts manevrēšanas lokomotīve.

- 3.3.4.2. Atbilstoši Ziņojumam risinājums ar divām divpusējām noliešanas – uzpildīšanas estakādēm nodrošinātu, ka uz katras estakādes vienlaicīgi var tikt apkalpots pilns sastāvs – 60 vagonu cisternas ar 60 t ietilpību katrai. Tomēr šāds risinājums atbilst tikai A alternatīvai. Ņemot vērā, ka B alternatīva paredz estakāžu garumu samazināšanu Darbības vietā līdz ~280 m, – Terminālī nebūs iespējams vienlaicīgi apkalpot pilnu sastāvu (60 vagonus), bet gan tikai aptuveni trīs ceturtdaļas no sākotnēji plānotā un Ziņojumā vērtētā A alternatīvas apjoma. **Tas jāņem vērā, organizējot satiksmi un pieņemot lēmumu par naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas apjomu, - ja nepieciešams, to samazinot,** jo sagaidāma dzelzceļa manevru atbilstoša palielināšanās arī posmā *Bolderājas parks – Terminālis*. Manevru palielināšanās pakārtoti saistīta arī ar trokšņu un pārbrauktu vju slēgšanas ilgumu, bet Ziņojumā šīs izmaiņas nav vērtētas (ietekmes, ja posmā *Bolderājas parks – Terminālis* dzelzceļa noslodze palielinātos par vienu ceturtdaļu vai sastāvu formēšana papildus tiktu veikta uz izlikšanas ceļiem).
- 3.3.5. Tankkuģu apkalpošanai paredzēts izbūvēt divas tankkuģu piestātnes ar kuģu pieņemšanas kravnesību līdz 100 000 tonnām, kas aprīkotas ar tehnoloģiskiem laukumiem, tauvu stiprināšanas ietaisēm un šļūteņu hermētiskiem “*stenderiem*” ar automātiskās savienošanas un vadības paneļiem un avārijas atslēgšanas ierīcēm. Ziņojumā norādīts, ka “*par aprēķina kuģi pieņemts tankkuģis ar sekojošiem izmēriem: garums – Lk = 240 m; platums – Bk = 38 m; iegrime -13,5 m*”, savukārt, “*kā otrs variants tiek izskatīts izmantot tankkuģus Ziemas ostas piestātnē ar sekojošiem izmēriem: garums – Lk = 120 m; platums – Bk = 20 m; iegrime -7,5 m*”. Attiecīgi Ziņojumā vērtēti šādi piestātņu izbūves varianti (7. un 8. variants) – abām piestātnēm dziļumu paredzēt 15,5 m (240 m gara tankkuģa apkalpošana) vai vienas piestātnes (Ziemas ostā jeb Piestātnes Nr. 1) dziļumu paredzēt līdz 8,5 m (120 m gara tankkuģa apkalpošanai).
- 3.3.6. Novērtēts, ka pēc Termināļa izveides tā drošības aizsargjosla⁷ daļēji iesniegtos SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” teritorijā, kur minētais uzņēmums veic darbības dokā DG-19 un DG-20 (1.6.1. attēls). Tā kā šādu darbību veikšana Paredzētās darbības aizsargjoslā nebūtu pieļaujama, Paredzētās darbības ietvaros plānots SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” vajadzībām izbūvēt jaunus dokus Ziemas ostas dienvidu daļā. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, - par doku pārvietošanu ir panākta vienošanās ar SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*”.
- 3.3.7. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības ietvaros paredzēti dzelzceļa uzlabošanas darbi ~ 4 km garā posmā no Bolderājas stacijas līdz Terminālim (ieskaitot otra sliežu ceļa izbūvi). Paredzētās darbības nodrošināšanai paredzēti arī citi transporta infrastruktūras pārbūves darbi, tostarp dzelzceļu šķērsojoša viadukta būvniecība Parādes ielas pārbrauktuves vietā. Ievērojot šī Biroja atzinuma 3. daļas 3.1. nodaļas “*Vispārēja un būtiska informācija par Paredzēto darbību, ietekmes uz vidi novērtējumu un Paredzētās darbības ierosinātāju*” 3.7. punktā norādīto, Birojs šī atzinuma izpratnē pieņem, ka satiksmes infrastruktūras risinājumi A alternatīvas gadījumā attēloti Ziņojuma 1.1.1. attēlā, bet 5.1.1. attēlā – tikai tik tālu, cik tajā attēloti risinājumi ārpus Darbības vietas. Savukārt B alternatīvas gadījumā satiksmes risinājumi Darbības vietā

⁷ Aizsargjoslu likuma V nodaļa.

attēloti Koriģētajā ģenerālplānā (Ziņojuma 23. pielikums) un Ziņojuma 5.1.1. attēlā – tikai tik tālu, cik tajā attēloti risinājumi ārpus Darbības vietas.

- 3.3.8. Ziņojumā norādīts, ka naftas un naftas ķīmijas produktu transportēšanai nav plānots izmantot autotransportu. Neliels autotransporta plūsmas pieaugums prognozēts Termināļa un ar to saistīto būvju būvniecības laikā.
- 3.3.9. Termināļa darbības nodrošināšanai (tumšo naftas produktu sildīšana pieņemšanas, uzglabāšanas un pārkraušanas laikā) paredzēts izbūvēt katlu māju ar četriem tvaika katliem ar nominālu spiedienu 10 bar, katra katla siltuma jauda aptuveni 7,8 MW, kopējā katlu mājas jauda 31,2 MW (45 tonnas tvaika/h); tvaika katli tiks aprīkoti ar ekonomizeriem, līdz ar ko katlu lietderības koeficients sasniegs 92 – 94 %. Katlu māju plānots darbināt apmēram 6 264 h/gadā. Tvaika katliem kā pamatkurināmo ir paredzēts izmantot dabas gāzi, kā avārijas kurināmo – dīzeļdegvielu. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, pašlaik Termināļa teritorijā darbojas vidēja spiediena gāzes vads.
- 3.3.10. Kopējais ūdens patēriņš sadzīves vajadzībām prognozēts 30 m³ diennaktī jeb 10 950 m³ gadā, tvaika katlu barošanai nepieciešamais ūdens patēriņš līdz 500 m³ gadā. Ūdensapgādei paredzēts izmantot SIA "Bolderājas kuģu remonta rūpnīca" esošos ūdensapgādes avotus (artēziskās akas). Atbilstoši Ziņojumā norādītajam tehnoloģiskajā katlu mājā tiks uzstādītas ūdens mīkstināšanas iekārtas ar papildus barojošā ūdens attīrīšanas ierīcēm, saskaņā ar katlu ražotāja prasībām. Ugunsdzēsības vajadzībām ūdeni paredzēts ņemt no Daugavas, ūdens ņemšanas vietas nodrošinot ar zivju mazuļu aizsardzības ierīcēm.
- 3.3.11. Ziņojumā norādīts, ka Terminālī tehnoloģiskā procesa rezultātā notekūdeņi nozīmīgos daudzumos neveidosies, kā arī Terminālī netiks pieņemti kuģu balasta ūdeņi. Sadzīves notekūdeņus plānots novadīt esošajā SIA "Bolderājas kuģu remonta rūpnīca" sadzīves kanalizācijas tīklā. Lietus ūdeni no rezervuāru drošības apvalkiem, rezervuāru parku aizsargvannām, dzelzceļa estakāžu monolītā betona plātnēm, piestātņu tehnoloģiskiem laukumiem un autotransporta cietajiem segumiem paredzēts novadīt caur regulējamām aizbīdņiem uz trim lokālām lietus ūdens attīrīšanas ierīcēm, bet pēc tam attīrītos lietusūdeņus – Daugavā (kopējais attīrāmā lietusūdens daudzums tiek prognozēts ~ 25 100 m³ gadā). Savukārt lietus ūdeni no Termināļa ēku un būvju jumtiem paredzēts bez attīrīšanas novadīt lietus ūdens kanalizācijas tīklā.
- 3.3.12. Lai novērstu grunts, gruntsūdeņu un akvatorijas piesārņojumu ar naftas produktiem, ir paredzēti šādi tehniskie risinājumi:
- 3.3.12.1. zem katra vertikālā tērauda rezervuāra grīdas paredzēts ierīkot hermētisku ģeomembrānu ar drenāžas kontrolējošo cauruli un inspekcijas kontrolaku naftas produktu noplūžu konstatēšanai;
- 3.3.12.2. katru naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru (parku) paredzēts nodrošināt ar aizsargapvalku vai monolītā betona aizsargvannu, kas spējīga uztvert vislielākā rezervuārā tilpumu ar līdz 10 % lielu rezervi;
- 3.3.12.3. zem dzelzceļa estakādes un naftas un naftas ķīmijas produktu sūkņu stacijas paredzēts ieklāt pretinfiltrācijas segumu;
- 3.3.12.4. naftas produktu cauruļvadu sistēmas paredzēts nodrošināt ar avārijas drošības vārstiem un rezervuāriem, kuri paredzēti naftas un naftas ķīmijas produktu avārijas noplūžu novēršanai Daugavā un jūras līcī;
- 3.3.12.5. piestātņu tehnoloģiskajos laukumos paredzēts uzstādīt uzpildes iekārtu (stenderu) ar automātiskās savienošanas un avārijas atslēgšanas ierīcēm, kas izslēgtu Daugavas

- un Rīgas jūras līča akvatoriju piesārņojumu ar naftas produktiem tankkuģu iekraušanas laikā;
- 3.3.12.6. piestātnes papildus paredzēts aprīkot ar bonu aizsardzības ierīcēm, kuras paredzēts izmantot naftas produktu pārkraušanas laikā uz (no) tankkuģiem;
- 3.3.12.7. izlijušo naftas produktu savākšanai paredzēts izbūvēt atbilstošu kanalizācijas sistēmu;
- 3.3.12.8. Termināla darbības nodrošināšanai projektā paredzēti sekojošie tehniskie risinājumi:
- 3.3.12.8.1. SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” peldošā doka pārvietošana uz Ziemas ostas dienvidrietumu daļu ar stāvvietas bagarēšanu un vertikālā tipa krasta izbūvi un nostiprinājumu;
- 3.3.12.8.2. esošās piestātnes DG-20 noturības nodrošināšana saistībā ar Piestātnes Nr. 1 izbūvi;
- 3.3.12.8.3. Piestātnes Nr. 2. izvietošana paralēli Daugavas kreisā krasta līnijai ar izbūdi Daugavā tā, lai saglabātu vēsturisko krasta stiprinājuma konstrukciju noturību un nodrošinātu piestātnes akvatorijas atzīmi 15,5 m. Piestātnes akvatorijas gultnes padziļināšana un papildus nostiprināšana.
- 3.3.13. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai, lai nodrošinātu Termināla drošu un nepārtrauktu darbību tā ekspluatācijas laikā, paredzēts noslēgt šādus līgumus:
- 3.3.13.1. ar SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” (Flotes iela 13, Rīga) par ūdens apgādes, sadzīves kanalizācijas un elektroapgādes nodrošināšanu;
- 3.3.13.2. ar SIA “*EKO OSTA*” (izsniegta Lielrīgas Pārvaldes 2012. gada 25. jūnija Atļauja Nr. RI12IA0003 A kategorijas piesārņojošai darbībai) par visa veida kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanu un turpmāko pārstrādi, ieskaitot rezervuāru, lokālo attīrīšanas iekārtu un benzīnu tvaiku savākšanas un pārstrādes iekārtu absorbentu savlaicīgu nomaiņu un apsaimniekošanu;
- 3.3.13.3. ar VAS “*Latvijas Gāze*” par dabas gāzes apgādi;
- 3.3.13.4. ar sertificētu organizāciju par ugunsdzēsības automātikas, ugunsdzēsības sūkņu staciju un Termināla ugunsdzēsības sistēmu servisu, ikgadējo apkalpošanu un pārbaudēm;
- 3.3.13.5. ar VAS “*Latvijas dzelzceļš*” struktūrvienībām par piegādājamo pa dzelzceļiem kravu plūsmu nodrošinājumu un sastāvu maršrutu sadalīšanu Bolderājas stacijā, kā arī par dzelzceļa pievedceļu uzturēšanu drošā tehniskā stāvoklī;
- 3.3.13.6. ar kuģniecību saistītām stividoru kompānijām par tankkuģu ar nepieciešamo kravnesību ritmisku ienākšanu pie Termināla piestātnēm;
- 3.3.13.7. ar pamatiekārtu piegādātājiem par iekārtu apkalpošanu garantijas un pēc garantijas laikā;
- 3.3.13.8. ar inspicējošām organizācijām par bīstamo iekārtu tehniskā stāvokļa pārbaudēm (rezervuāri, rezervuāru drošības apvalki, iekārtas zem spiediena, cauruļvadi, drošības vārsti u.c.);
- 3.3.13.9. ar sertificētu organizāciju par grunts un gruntsūdeņu monitoringa tīkla ierīkošanu un ilggadējo monitoringa tīkla novērošanu;
- 3.3.13.10. ar akreditētu vides laboratoriju par piesārņojošo vielu emisiju atmosfēras gaisā testēšanu un lietus ūdens attīrīšanas iekārtu efektivitātes, atbilstoši normatīvajām prasībām, regulāru pārbaudi.

3.3.14. Termināļa teritoriju paredzēts nožogot, organizējot apsardzi ar video novērošanas līdzekļiem.

3.4. Darbības vietas raksturojums:

- 3.4.1. Vērtējums par vides stāvokli Darbības vietā un no tā izrietošiem apstākļiem ir sniegts Ziņojumā, kas ir neatņemama IVN dokumentācijas sastāvdaļa. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos vides aspektus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šī atzinuma nodaļās.
- 3.4.2. Darbības vieta atrodas uz pussalas Daugavas kreisajā krastā. Ziemeļos un ziemeļrietumos pussala robežojas ar Rīgas jūras līci, austrumos ar Daugavu, dienvidos ar Ziemas ostas akvatoriju.
- 3.4.3. Darbības vieta atrodas Rīgas brīvostas teritorijā, tomēr pašlaik plānotā Termināļa vietā netiek veiktas ar ostas darbību saistītas kravu operācijas. Atbilstoši Ziņojumam Darbības vietas lielāko daļu veido apbūve – rūpnieciskās vai saimnieciskās ēkas, naftas uzglabāšanas rezervuāri, asfaltēti auto ceļi, laukumi, neizmantots sliežu ceļš, ostas moli, kuģu piestātnes, krasta stiprinājumi, bāka, kā arī pamesti, ar augsni apbērti forti un noliktavas, to drupas. Daļu būvju plānots nojaukt (Ziņojuma 1. sējums, 1.6. attēls, 23. pielikums). Ziņojumā secināts, ka teritorija netiek izmantota un apsaimniekota, tā pamazām aizaug ar kokiem.
- 3.4.4. Uz D no Darbības vietas atrodas SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” teritorija. Ziņojumā sniegta informācija, ka SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” vajadzībām ir izbūvētas un tiek izmantotas divas kuģu remonta piestātnes un peldošais dok. Tuvākie citi rūpnieciska rakstura objekti, ar kuriem robežojas Termināļa būvniecībai paredzētā teritorija, ir SIA “*Baltic Industrial Composites*” (atrodas Flotes ielā 9, Rīgā) stiklplasta ražotne⁸. Abu minēto uzņēmumu teritorijām piekļuve ir no Flotes ielas.
- 3.4.5. Darbības vieta rietumu pusē robežojas ar dabas parku “*Piejūra*”, kas ir Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamā dabas teritorija (Natura 2000), bet tās ziemeļu, ziemeļrietumu daļā ir kultūras pieminekļi “*Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss*”, “*Komētfots*” un kāpu un pludmales zona.
- 3.4.6. Atbilstoši Ziņojuma 23. pielikumam (Koriģētais ģenerālplāns) Darbības vietas kopējā teritorija ir 233 736 m², bet kopējā teritorija, kurā paredzēts realizēt Paredzēto darbību (*paredzētās darbības projektā fiziski ietvertā teritorija*) – 89 192 m² (38,16 % no zemesgabala kopplatības). Esošo un nojaucamo ēku apbūves laukums norādīts – 20 121 m², bet projektēto ēku un būvju kopplatība, ietverot ceļus un dzelzceļu, norādīta – 83 219 m².
- 3.4.7. Ziemas ostas akvatorija sastāv no trim iekšējām ostām, kuru kopējā ūdens virsmas platība sastāda 265 000 m², tajā skaitā – Austrumu iekšosta ar platību 100 000 m², Kara iekšosta (dienvidu daļā) ar platību 70 000 m² un Ziemas iekšosta – 95 000 m². Ziemas ostas akvatorijas dienvidaustrumu daļā atrodas SIA “*LaCon*” ogļu pārkraušanas terminālis ar piestātnēm DG-1 un DG-2, bet dienvidu daļā atrodas SIA “*Freja*” terminālis ar piestātnēm DG-56, DG-55 un DG-54, kā arī Latvijas Jūras akadēmija un uzņēmums SIA “*LD sistems*”.
- 3.4.8. Atbilstoši Ziņojumam Termināļa teritorija nerobežojas ar dzīvojamām vai sabiedriskām teritorijām. Tuvākais dzīvojamais rajons – Daugavgrīvas dzīvojamais rajons atrodas

⁸ SIA “*Baltic Industrial Composites*” iznomā zemi un ēkas no SIA “*Armatūra*” un teritorijā nodarbojas ar stiklplasta izstrādājumu ražošanu (Lielrīgas Pārvaldes 2017. gada 15. decembra Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr. RI17IB0008).

dienvidos, dienvidaustrumos no Termināla teritorijas ~1 km attālumā. Savukārt ~ 2,5 km attālumā dienvidaustrumu virzienā atrodas Bolderājas dzīvojamais rajons. Daugavas otrā pusē (austrumu virzienā) atrodas Mangaļsalas dzīvojamais rajons (~ 1,2 km attālumā). Tomēr atbilstoši Ziņojumam viena dzīvojamā māja atrodas blakus Daugavgrīvas bācai ~ 200 m attālumā no Darbības vietas.

- 3.4.9. No Bolderājas dzelzceļa parka uz Daugavgrīvas rajonu ved dzelzceļa posms, kurš šķērso Buļļupi pa tiltu. Pēc tilta pāri Buļļupei dzelzceļš iet vienā līmenī paralēli Flotes ielai, šķērsojot Parādes ielu un trīs iebrauktuves dažādu uzņēmumu teritorijās. Saskaņā ar Ziņojumu dzelzceļam ir vairāki atzarojumi, kas pieslēdzas citiem rūpniecības uzņēmumiem, tajā skaitā atzars uz SIA "*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*", kuram paredzēta arī Termināla piebraucamā dzelzceļa pieslēgšana. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības ietvaros dzelzceļa uzlabošanas darbi ir paredzēti ~ 4 km garumā posmā no Bolderājas stacijas līdz Terminālim (ieskaitot otra sliežu ceļa izbūvi).
- 3.4.10. Ievērojot prasību novērtēt arī teritorijas ārpus Darbības vietas, kuru Paredzētā darbība varētu ietekmēt ar saistītajām darbībām, Ziņojumā sniegts dzelzceļa posmam piegulošās teritorijas apraksts. Atbilstoši Ziņojumam aiz Bolderājas stacijas Flotes ielas virzienā dzelzceļa līniju šķērso viadukts, kas nodrošina auto satiksmi maršrutā Bolderāja – Rīga. Aptuveni 300 m attālumā aiz Bolderājas stacijas (~ 100 m attālumā no sliežu ceļa) atrodas vairākas daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas. Aiz dzelzceļa pārbrauktuves labajā pusē tieši pie sliežu ceļa atrodas vienkārtu dzīvojamā māja, bet pēc ~ 600 m kreisajā pusē (~ 30 m attālumā no sliežu ceļiem) ir noliktavas ēkas. Aptuveni 350 m pirms Buļļupes tilta ir gājēju pāreja, kur dzelzceļa sarkano līniju teritorijā atrodas vienkārtu privātmāja. Aiz tilta ir gājēju tunelis sliežu ceļa šķērsošanai, bet ~ 35 m attālumā no uzbēruma atrodas divkārtu un pieckārtu dzīvojamās mājas. Aiz Parādes ielas pārbrauktuves dzelzceļa kreisajā pusē ~ 40 m attālumā no sliežu ceļiem atrodas 5 kārtu dzīvojamā māja. Trokšņa ietekmes mazināšanai šajā teritorijā ir uzstādīts 3 m augsts plastikāta skaņas izolācijas žogs (tā garums ~ 80 m). Vēl divas dzīvojamās mājas atrodas ~ 80 - 100 m attālumā no sliežu ceļa.
- 3.4.11. Paredzētās darbības tiešā tuvumā 0,3 km attālumā uz dienvidrietumiem atrodas viena pazemes ūdeņu atradne (SIA "*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*") ar vienu urbumu, bet 2,4 km uz austrumiem atradne "*Audupe*" (5 urbumi), citi urbumi – "*Lignums*" (2 urbumi) un DDA "*Gubernciems*" (2 urbumi) atrodas 3,6 km un 4,1 km attālumā (tajos izmanto augšdevona Gaujas ūdens horizonta ūdeņus). Ņemot vērā, ka pazemes ūdeņu atradnes un to aprēķinātā ķīmisko aizsargjoslu robežas atrodas pietiekami lielā attālumā no plānotās Darbības vietas, Ziņojumā netiek prognozēta ietekme uz tām. Plānotās darbības tuvumā atrodas arī vairāki decentralizētās ūdensapgādes urbumi. Ziņojumā sniegta informācija, ka pētāmās teritorijas tuvākajā apkārtnē atrodas 4 urbumi (DB 999, DB 1005, DB 1006, DB 1007), kurus apkalpo SIA "*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*", tajā skaitā, pazemes ūdeņu atradne. Tā kā urbumu filtra intervāli ierīkoti augšdevona Gaujas un vidusdevona Burtnieku ūdens horizontā (dziļumā sākot no 67 metriem), un, ja dziļurbumi tiek atbilstoši apsaimniekoti un to atveres ir hermētiski noslēgtas, secināts, ka Paredzētā darbība tiešā veidā nevar ietekmēt ūdens kvalitāti urbumos. Daugavgrīvā ūdensapgādei izmanto augšdevona Gaujas ūdens horizontu (D_{3gj}), kas atrodas 44 - 48 m dziļumā no zemes virsmas uzreiz zem kvartāra nogulumiem. Ūdens horizonts ir labi aizsargāts no potenciāla virszemes piesārņojuma, jo to sedz vāji filtrējošs iežu slānis 10 m biezumā.
- 3.4.12. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam meliorācijas sistēmas Darbības vietā nav ierīkotas. Darbības vieta ietilpst ūdens saimnieciskā iecirkņa (ŪSIK) 4113 teritorijā – Daugava

no Hapaka grāvja līdz Buļļupe⁹, kas atrodas Daugavas upes lejasgala baseinā D400. Saskaņā ar Rīgas pilsētas tematisko plānojumu “*Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums*” (2017)¹⁰ – ūdens kvalitāte ūdens objektā D400SP (Daugava) novērtēta kā laba¹¹. Savukārt atbilstoši dokumentā “*Upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plāns 2016. - 2021. gadam*” (2015) sniegtajai informācijai, ūdensobjektā Daugava D400SP prioritāro un bīstamo vielu klātbūtne sedimentos iespējama no punktveida piesārņojuma avotiem. Norādīts, ka būtisku hidromorfoloģisko slodzi rada Rīgas brīvostas darbība.

- 3.4.13. Darbības vietā vēsturiski ir bijušas izvietotas dažādas būves – gan militāra rakstura, gan ar ostas darbību saistītas. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai Termināla būvniecībai paredzētajā sauszemes teritorijā ņemti 11 grunts paraugi, un visos grunts paraugos naftas produktu saturs pārsniedz A robežlielumu (1 mg/kg), bet nesasniedz piesardzības B robežlielumu (500 mg/kg). Izvērtējot Ziņojumā sniegto informāciju atbilstoši Ministru kabineta 2005. gada 25. oktobra noteikumu Nr. 804 “*Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 804) prasībām, secināms, ka Darbības vietā Hg un Cd saturs ņemtajos grunts paraugos nepārsniedz A robežlielumu smilšmālainiem paraugiem, savukārt pārējo metālu¹² (Cu, Zn, Pb, Cr, As, Ni) saturs atsevišķos urbumos pārsniedz A robežlielumu, bet nesasniedz piesardzības B robežlielumu, kad jāveic sanācijas pasākumi.
- 3.4.14. Ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka gruntsūdeņu analīžu rezultāti atsevišķos urbumos Darbības vietā (kopskaitā 11) uzrāda paaugstinātu ķīmisko skābekļa patēriņu (ĶSP), permanganāta indeksa vērtību, fosfora, hlorīdu un sulfātu koncentrācijas, kā arī elektrovadītspēju. Novērtēts, ka atbilstoši Ministru kabineta 2002. gada 12. marta noteikumiem Nr. 118 “*Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti*” neviens vērtētais parametrs monitoringa urbumos nesasniedz mērķlielumu, izņemot ĶSP 100., 101., 119. un 121. monitoringa urbumos. No Ziņojumā sniegtās informācijas secināms, ka ĶSP minētajos urbumos pārsniedz mērķlielumu, bet nesasniedz mērķlieluma un robežlieluma vidējo aritmētisko vērtību, kad jāveic sanācijas pasākumi. Savukārt naftas produktu saturs svārstās no 0,02 līdz 0,08 mg/l un nesasniedz normatīvajos aktos noteikto robežlielumu.
- 3.4.15. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai gan Daugavas gultnē plānotās piestātnes rajonā, gan Ziemas ostas akvatorijā veikta grunts piesārņojuma izpēte. Veiktā piesārņojuma izpēte liecina, ka galvenie piesārņojošie komponenti ostas akvatorijā ir smagie metāli – svins, varš, cinks, hroms, naftas produkti un tributilalvas (turpmāk - TBT) savienojumi, nozīmīgākais no tiem – piesārņojums ar TBT, attiecībā uz kuru Ziņojumā konstatēti nozīmīgi robežlieluma pārsniegumi.
- 3.4.16. Aktualizētajai Ziņojuma versijai, par kuru tika sniegts šis Biroja atzinums, pievienots papildus dokuments (nav numurēts kā Ziņojuma pielikums) – SIA “Ameco” un SIA “Enviroprojekts” izstrādāts dokuments “*Atzinums par plānotajiem padziļināšanas darbiem “Ietekmes uz vidi novērtējuma naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināla izveidei Rīgā, Flotes ielā 13, Rīgas Brīvostas teritorijā procedūras ietvaros” (Rīga, 2019. gada janvāris)*” (turpmāk – Padziļināšanas darbu novērtējums). Padziļināšanas darbu novērtējumā norādīts, ka Ziemas ostas vides stāvoklis ir pētīts

⁹ Ministru kabineta 2018. gada 3. jūlija noteikumi Nr. 397 “*Noteikumi par ūdens saimniecisko iecirkņu klasifikatoru*”.

¹⁰ http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/udensteritoriju/UD_TmP_paskaidrojuma_raksts.pdf

¹¹ Rīgas teritorijā ietilpstošo ūdens objektu ekoloģiskā kvalitāte atbilstoši Daugavas upju baseina apsaimniekošanas plānam 2016.-2021. gadam.

¹² (varš, cinks, svins, hroms, arsēns, niķelis).

kopš 2002. gada, turpinot pētījumus 2010. gadā, 2016. gadā un turpmākajos gados. Atsaucoties uz iepriekš veiktu pētījumu rezultātiem, tostarp tādu, par kuriem informācija netika Birojam sniegta un publiskota Ierosinātājas iepriekš veiktos IVN ziņojumos, secināts, ka Ziemas ostā konstatējams arī piesārņojums, kas pārsniedz vides kvalitātes robežlielumus. Saskaņā analīžu rezultātiem, kas iegūti 2017. gada pavasara izpētē (Ziņojuma 8. pielikums), 4 stacijās noteikta smago metālu (varš, svins, kadmījs, dzīvsudrabs, niķelis, cinks, hroms, arsēns un naftas produkti) koncentrācija. No Ziņojumā publiskotajiem datiem izriet, ka smago metālu – arsēns, kadmījs, hroms, varš, svins, dzīvsudrabs un cinks – koncentrācijas nevienā no paraugiem nepārsniedz Ministru kabineta 2006. gada 13. jūnija noteikumos Nr.475 “*Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība*” (turpmāk – Noteikumi Nr. 475) noteikto grunts kvalitātes pirmo robežlielumu, bet niķeļa saturs 3. un 4. stacijas rajonos paņemtajos grunts paraugos nedaudz pārsniedz 1. robežlieluma vērtību. Savukārt kopējais naftas produktu saturs gruntī 1. robežlielumu pārsniedz 1. un 4. stacijā. Papildus 2017. gada pavasarī noskaidrota arī tādu piesārņojošo vielu kā polihlorbifenilu summa, policiklisko aromātisko ogļūdeņražu un kopējais alvas saturs sedimenta nogulumos. Akvatorijā paraugu ņemšanas vietā veikto analīžu visā dziļuma intervālā konstatēts augsts piesārņojuma līmenis ar alvu (vairākkārtīgi pārsniedz 2. robežlielumu), kurš ietver arī TBT klātbūtni. Tāpat konstatēts piesārņojums ar polihlorbifeniliem līdz 5,50 m dziļumam, tajā skaitā augšējā slānī (4,0 – 4,50 m) tas pārsniedz 2. robežlielumu. No Ziņojuma izriet, ka, pamatojoties uz grunts paraugu laboratorijas analīžu rezultātiem, nav konstatēts piesārņojums ar policikliskajiem aromātiskajiem ogļūdeņražiem. **Nemot vērā veiktos grunts sedimentu piesārņojuma izpēti rezultātus, no Ziņojuma izriet, ka grunts apglabāšana (pilnībā vai daļēji) zemūdens izgāztuvēs nav pieļaujama un veicama teritorijas sanācija.**

3.4.17. No aizsargājamo vērtību viedokļa Darbības vietu un tās tuvāko apkārtni raksturo šādi fakti:

3.4.17.1. Nekustamā īpašuma Flotes ielā 13 (Darbības vieta) dienvidrietumu mala robežojas ar dabas parku “*Piejūra*” (C tipa Natura 2000 teritorija, kods LV0301700) un tā teritorijā noteikto dabas lieguma zonu “*Daugavgrīva*” (Cita tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija ir dabas liegums “*Vecdaugava*”, kas atrodas ~ 3 km attālumā Darbības vietas). Ap Paredzētās darbības objektiem nosakāmā aizsargjosla skars dabas parka “*Piejūra*” teritoriju.

3.4.17.2. Darbības vietas ziemeļu daļā atrodas valsts nozīmes vēstures piemineklis “*Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss*” (valsts aizsardzības Nr. 8538) un vietējas nozīmes vēstures piemineklis “*Komēforts*” (valsts aizsardzības Nr. 8539).

3.4.17.3. Darbības vietu skar šādas aizsargjoslas – kultūras pieminekļu aizsardzības zona, Baltijas jūras un Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjosla, virszemes ūdensobjektu aizsargjosla, Daugavas HES avārijas riska applūšanas robeža, aizsargjoslas ap valsts meteoroloģisko un hidroloģisko novērojumu stacijām un posteņiem. Darbības vietu skar arī SIA “*AGA*” (pašlaik SIA “*Baltic Industrial Composites*”) drošības aizsargjosla, tomēr tā ir zaudējusi savu nozīmi, jo SIA “*AGA*” darbība ir pārtraukta.

3.5. Saskaņā ar Ziņojuma 2. pielikumā sniegto informāciju, atbilstoši Rīgas Teritorijas plānojumam Termināļa būvniecībai paredzētā teritorija ir jūras ostas apbūves teritorija, kur primārā izmantošana ir jūras ostas Termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 4. septembra vēstulē Nr. DA-15-4894-nd vērsta

uzmanība uz to, ka Paredzētā darbība ir saistīta ne tikai ar ietekmi uz Termināļa teritoriju, bet uz daudz lielāku teritoriju, tajā skaitā saistībā ar nepieciešamību izbūvēt atbilstoši infrastruktūru – dzelzceļu, viaduktus, tiltu, ielu. Pašvaldība norāda, ka Darbības vieta (nekustamais īpašums Rīgā, Flotes ielā 13 ar kadastra Nr. 0100 103 2001) atbilstoši spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojumam atrodas daļēji “*Jūras ostas apbūves teritorijā (Oo)*”, daļēji “*Ostas publiskās apbūves teritorijā ar apstādījumiem (O_{AP})*”, kurā piemērojami *publiskās apbūves teritorijas (P)* apbūves un izmantošanas noteikumi. Pašvaldība norāda, ka Paredzētā darbība atbilst atļautajai izmantošanai “*Jūras ostas apbūves teritorijā (Oo)*”, bet neatbilst nosacījumiem, kas ievērojami “*Ostas publiskās apbūves teritorijā ar apstādījumiem (O_{AP})*”. Ziņojumā un pašvaldības sniegtajās atsauksmēs par Ziņojumu nav vērtēta Paredzētās darbības ietvaros plānoto darbību ārpus Darbības vietas atbilstība spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojumam. Vienlaikus no spēkā esošā Rīgas Teritorijas plānojuma secināms, ka infrastruktūras attīstības projektiem būs nepieciešami grozījumi un/ vai lokālplānojumu izstrāde. Ievērtējot risinājumus, kas iestrādāti Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam projektā¹³, secināms, ka funkcionālo zonējumu Darbības vietas daļā, kur plānota Paredzētā darbība, paredzēts mainīt uz Rūpnieciskās apbūves teritoriju.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Ierosinātājas 2015. gada 3. marta iesniegums ietekmes uz vidi novērtējumam Nr. 11-01/15-03v.
- 4.2. Lielrīgas Pārvaldes 2015. gada 10. marta vēstule Nr. 4.5.-19/1729.
- 4.3. Biroja 2015. gada 18. marta Lēmums Nr. 65 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”.
- 4.4. Ierosinātājas 2015. gada 8. aprīļa vēstule Nr. 11/01/15-24v ar informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo apspriešanu.
- 4.5. Fiziskas personas 2015. gada 27. aprīļa vēstule ar Pielikumu, ar kuru iesniegti 44 paraksti pret Termināļa būvniecību (Biroja reģ. Nr. 1259).
- 4.6. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 28. aprīļa vēstule Nr. DA-15-2182-nd.
- 4.7. Fiziskas personas 2015. gada 27. aprīļa vēstule (saņemta Birojā 2015. gada 29. aprīlī, reģ. Nr. 1274).
- 4.8. Valsts SIA “*Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk – LVĢMC) 2015. gada 27. aprīļa vēstule Nr. 1-2/346.
- 4.9. Biedrības “*Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai*” (turpmāk – Biedrība) 2015. gada 28. aprīļa iesniegums Nr. 280415/1, ar kuru iesniegts Biedrības, biedrības “*Bolderājas grupa*” un Bolderājas un Daugavgrīvas iedzīvotāju viedoklis saistībā ar Paredzēto darbību (kopumā 3142 paraksti, vēstulē norādīts 3159).
- 4.10. Biedrības 2015. gada 28. aprīļa iesniegums Nr. 280415/2 par pārkāpumiem ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešanā.
- 4.11. Ierosinātājas 2015. gada 29. aprīļa vēstule Nr. 11/01/15-27v, ar kuru Birojā iesniegti sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiāli, tajā skaitā 2015. gada 23. aprīļa sākotnējās sabiedriskās apspriešanas protokols un pieprasīta programma ietekmes uz vidi novērtējumam.

¹³ Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam (RTP2030) pilnveidotā redakcija bija nodota publiskajai apspriešanai, pamatojoties uz Rīgas domes 2019. gada 27. februāra lēmumu Nr. 2039 “*Par Rīgas teritorijas plānojuma pilnveidotās redakcijas nodošanu publiskajai apspriešanai un institūciju atzinumu saņemšanai*”, un norisinājās no 2019. gada 13. marta līdz 2019. gada 10. aprīlim. Birojs 2019. gada 22. maijā sniedzis Atzinumu Nr. 4-03/9 par Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu 2030. gadam Vides pārskatu (<http://www.vpvp.gov.lv/lv/strategiskais-ivn/atzinumi>).

- 4.12. Fiziskas personas 2015. gada 5. maija elektroniskā vēstule (Biroja reģ. Nr. 48).
- 4.13. Biroja 2015. gada 27. maijā Lēmums Nr. 3-01/1142 "*Par sabiedrības līdzdalības tiesību iespējamu pārkāpumu SIA KU "Baltic Oil Terminal" paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā*".
- 4.14. Ierosinātājas 2015. gada 19. jūnija vēstule Nr. 11/01/15-41v ar informāciju par atkārtotu ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo apspriešanu.
- 4.15. Biroja 2015. gada 1. jūlija vēstule Nr. 3-01/1307.
- 4.16. SIA "AGA" 2015. gada 3. jūlija vēstule.
- 4.17. Biedrības "Rītabuļļi" 2015. gada 5. jūlija vēstule Nr. RB 05/15.
- 4.18. Fizisku personu 2015. gada 7. jūlija elektroniskā vēstule (Biroja reģ. Nr. 62).
- 4.19. Ierosinātājas 2015. gada 8. jūlija vēstule Nr. 11/01/15-62v, ar kuru Birojā iesniegti sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiāli, tajā skaitā 2015. gada 1. jūlija atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas protokols un pieprasīta programma ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.20. Fizisku personu vēstule (12 paraksti, saņemta Birojā 2015. gada 8. jūlijā, reģ. Nr. 1694).
- 4.21. Biedrības 2015. gada 8. jūlija iesniegums Nr. 80715/1.
- 4.22. Fiziskas personas 2015. gada 7. jūlija iesniegums (saņemts Birojā 2015. gada 8. jūlijā, reģ. Nr. 1698)
- 4.23. Fiziskas personas 2015. gada 7. jūlija iesniegums (saņemts Birojā 2015. gada 8. jūlijā, reģ. Nr. 1699)
- 4.24. Fiziskas personas 2015. gada 8. jūlija elektroniskā vēstule (Biroja reģ. Nr. 1695).
- 4.25. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2015. gada 8. jūlija vēstule Nr. 18-1e/5488.
- 4.26. Fiziskas personas 2015. gada 8. jūlija elektroniskā vēstule (Biroja reģ. Nr. 63).
- 4.27. Biedrības 2015. gada 8. jūlija iesniegums Nr. 090715/2.
- 4.28. Fizisku personu 2015. gada 7. jūlija atsauksme un iebildumi pret Ierosinātājas paredzēto darbību (saņemta Birojā 2015. gada 9. jūlijā, reģ. Nr. 1707).
- 4.29. Kultūras Pārvaldes¹⁴ 2015. gada 9. jūlija vēstule Nr. 02-01/1602.
- 4.30. Biroja 2015. gada 15. jūlija Programma Paredzētās darbības IVN veikšanai.
- 4.31. Rīgas brīvostas pārvaldes 2015. gada 20. jūlija vēstule Nr. 1-15/117, ar kuru pārsūtīta Biedrības "Rītabuļļi" 2015. gada 5. jūlija vēstule Nr. RB 05/15.
- 4.32. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 4. augusta vēstule Nr. DA-15-4261-nd.
- 4.33. Ierosinātājas 2015. gada 4. septembra vēstule Nr. 11-01/1570v, ar kuru iesniegta Kultūras Pārvaldē saskaņotā SIA KU "Baltic Oil Terminal" ģenerālā plāna skice.
- 4.34. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 4. septembra vēstule Nr. DA-15-4894-nd.
- 4.35. Ierosinātājas elektroniskā vēstule, ar kuru iesniegts paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu (saņemta Birojā 2015. gada 21. oktobrī, reģ. Nr. 2312).
- 4.36. Ierosinātājas 2015. gada 27. oktobra vēstule Nr. 11/01/15-110v ar informāciju par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu.
- 4.37. Ierosinātājas 2015. gada 12. novembra vēstule Nr. 11/01/15-113v, ar kuru iesniegti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli, tajā skaitā 2015. gada 5. novembra ziņojuma sabiedriskās apspriešanas protokols.
- 4.38. DAP 2015. gada 12. novembra vēstule Nr. 4.9/62/2015-N-E.
- 4.39. Lielrīgas Pārvaldes 2015. gada 13. novembra vēstule Nr. 5-4/7638.
- 4.40. Kultūras Pārvaldes 2015. gada 17. novembra vēstule Nr. 06-01/2817.

¹⁴ Saskaņā ar likumā "*Par kultūras pieminekļu aizsardzību*" 2018. gada 13. jūnijā veiktajiem grozījumiem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai mainīts nosaukums uz Kultūras ministrijas Nacionālās kultūras mantojuma pārvalde. Atzinuma visā tekstā lietots saīsinājums - Kultūras pārvalde.

- 4.41. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2015. gada 20. novembra vēstule Nr. DMV-15-3667-nd.
- 4.42. Biedrības 2015. gada 20. novembra iesniegums Nr. 201115/3.
- 4.43. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 19. novembra vēstule Nr. DA-15-6394-nd.
- 4.44. Fiziskas personas 2015. gada 20. novembra elektroniskā vēstule (Biroja reģ. Nr. 2470).
- 4.45. Fiziskas personas 2015. gada 19. novembra elektroniskā vēstule (Biroja reģ. Nr. 2471).
- 4.46. Rīgas brīvostas pārvaldes 2015. gada 17. decembra vēstule Nr. 1-15/1811.
- 4.47. Ierosinātājas 2015. gada 22. decembra vēstule Nr. 11-01/15-115v un tai pievienotais Ziņojums, kas pilnveidots pēc sabiedriskās apspriešanas (2 sējumi un Pielikumi) un paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā.
- 4.48. Lielrīgas Pārvaldes 2016. gada 12. janvāra vēstule Nr. 4.5-20/728.
- 4.49. Veselības inspekcijas 2016. gada 27. janvāra vēstule Nr. 10-1/925/701.
- 4.50. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2016. gada 19. janvāra vēstule Nr. DMV-16-222-nd.
- 4.51. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2016. gada 29. janvāra vēstule Nr. DA-16-652-nd.
- 4.52. Latvijas Hidroekoloģijas institūta 2016. gada 29. janvāra vēstule Nr. 22.
- 4.53. Kultūras Pārvaldes 2016. gada 4. februāra vēstule Nr. 06-01-/362.
- 4.54. DAP 2016. gada 5. februāra vēstule Nr. 4.9/8/2016-N-E.
- 4.55. Biroja pieaicinātā eksperta 2016. gada 15. februāra atzinums par ziņojumā iekļauto Paredzētās darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņa ietekmes novērtējumu.
- 4.56. Biroja pieaicinātā eksperta 2016. gada 15. februāra atzinums par Ziņojumā iekļauto Paredzētās darbības avārijas situāciju prognozi.
- 4.57. Ierosinātājas 2016. gada 10. novembra vēstule Nr. 11-01/15-22v un tai pievienotais Birojā atkārtoti iesniegtais Ziņojums (2 sējumi un Pielikumi) un paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā.
- 4.58. Lielrīgas Pārvaldes 2016. gada 8. decembra vēstule Nr. 4.5-20/9554.
- 4.59. DAP 2016. gada 28. decembra vēstule Nr. 4.9/73/2016-N-E.
- 4.60. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2016. gada 19. decembra vēstule Nr. DA-16-7435-nd.
- 4.61. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2016. gada 22. decembra vēstule Nr. DA-16-7506-nd.
- 4.62. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2016. gada 28. decembra vēstule Nr. DMV-16-3983-nd.
- 4.63. Biroja pieaicinātā eksperta 2016. gada 20. decembra atzinums par atkārtoti iesniegto Ziņojumu.
- 4.64. Biroja 2017. gada 9. janvāra vēstule Nr. 3-01/60, ar kuru Ierosinātājai pieprasīta papildus informācija.
- 4.65. SIA "Vidrūpe" 2017. gada 16. maija vēstule Nr. 06/2017, ar kuru iesniegta papildus informācija.
- 4.66. Fiziskas personas 2017. gada 16. jūnija elektroniskā vēstule (Biroja reģ. Nr. 3-01/1025).
- 4.67. Biedrības 2017. gada 19. jūnija vēstule Nr. 190617/1.
- 4.68. SIA "Vidrūpe" 2017. gada 11. jūlija vēstule Nr. 09/2017 par nepieciešamo papildus laiku Ziņojuma precizēšanai.
- 4.69. Ierosinātājas 2018. gada 18. jūnija vēstule, ar kuru Birojā atkārtoti iesniegts koriģētais Ziņojums.
- 4.70. DAP 2018. gada 11. jūlija vēstule Nr. 4.9/3498/2018-N-E.
- 4.71. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2018. gada 11. jūlija vēstule Nr. DMV-18-2119-nd.
- 4.72. Latvijas Hidroekoloģijas institūta 2018. gada 11. jūlija vēstule Nr. 93.

- 4.73. Ierosinātājas 2018. gada 11. jūlija vēstule Nr. 11-01/18-10p, ar kuru Birojā iesniegta Kultūras Pārvaldes 2018. gada 10. jūlija vēstule Nr. 05-04/3627.
- 4.74. Lielrīgas Pārvaldes 2018. gada 11. jūlija vēstule Nr. 4.5-20/5185.
- 4.75. Rīgas brīvostas pārvaldes 2018. gada 13. jūlija vēstule Nr. 1-15/1028.
- 4.76. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2018. gada 27. jūlija vēstule Nr. DA-18-3735-nd.
- 4.77. Ierosinātājas 2019. gada 22. februāra vēstule Nr. 11-01/19-04v un tai pievienotais Birojā atkārtoti iesniegtais (koriģētais) Ziņojums.
- 4.78. Kultūras Pārvaldes 2019. gada 2. aprīļa vēstule Nr. 05-04/1614.
- 4.79. DAP 2019. gada 2. aprīļa vēstule Nr. 4.9/1654/2019-N-E.

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

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

- 5.1.2. Uzsākot IVN, informatīvie materiāli par Paredzēto darbību bija pieejami Rīgas domē, tīmekļvietnēs www.rdpad.lv, www.balticoilterminal.lv un www.vpvpb.gov.lv. Paziņojums par IVN uzsākšanu tika publicēts laikraksta "Diena" 2015. gada 8. aprīļa numurā 66 (7062). Ierosinātāja individuāli informēja nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar paredzētās darbības teritoriju.
- 5.1.3. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2015. gada 23. aprīlī plkst. 14.00, Stūrmaņu ielā 27, k-1, Rīgā. Saskaņā ar sanāksmes protokolu tajā piedalījās 101 interesents. Sanāksmē tika sniegta informācija par Paredzēto darbību, iespējamajiem risinājumiem, Darbības vietu, starptautisko pieredzi un sniegta iespēja uzdot jautājumus. Sanāksmes dalībnieki pauda sašutumu par to, ka Ierosinātāja vairākkārtīgi veikusi IVN, organizējusi sabiedriskās apspriešanas sanāksmes un neatsakās no Paredzētās darbības, lai arī iedzīvotāji ir pauduši negatīvu nostāju saistībā ar Paredzētās darbības realizāciju. Klātesošie dalībnieki, galvenokārt, pauda negatīvu attieksmi par Paredzētās darbības realizāciju plānotajā Darbības vietā un norādīja, ka līdz ar Paredzētās darbības realizāciju sagaidāma būtiski negatīva ietekme uz vidi, jo pieaugs troksnis, smakas un gaisu piesārņojošo vielu emisijas, iespējamā ietekme uz veselību. Iedzīvotājus satrauca arī plānotā satiksmes organizācija, un viņi interesējās, kā organizēs satiksmi no Silikātu ielas uz Daugavgrīvu, kā arī norādīja, ka dzelzceļš, pa kuru paredzēta kravu transportēšana, atrodas tuvu dzīvojamām mājām un ka kravu pārvadāšana pa to palielinās iespējamo avāriju risku. Iedzīvotāji izteica neapmierinātību ar izvēlēto Darbības vietu, norādot uz blakus esošajām dabas un kultūrvēsturiskajām vērtībām un citiem ar Paredzēto darbību saistītiem aspektiem. Saistībā ar uzdotajiem jautājumiem Ierosinātājas pārstāvis iespēju robežās sniedza skaidrojumus. Sanāksmes dalībnieki norādīja, ka ir bijuši slikti informēti par uzsākto sabiedrisko apspriešanu un Ierosinātājas organizēto sanāksmi, kā arī par to, ka sanāksme ir organizēta darba laikā.
- 5.1.4. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:
 - 5.1.4.1. Fiziskas personas 2015. gada 27. aprīļa vēstuli ar pielikumu, kurā pausts satraukums par to, ka Paredzētās darbības rezultātā tiks apdraudētas dabas un kultūrvēsturiskās vērtības, iedzīvotāju veselība un pasliktināsies dzīves līmenis. Vēstulei pievienots pielikums, kurā iedzīvotāji parakstījušies pret Paredzēto darbību (44 iedzīvotāju paraksti).

- 5.1.4.2. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 28. aprīļa vēstuli, kurā sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādāšanai, tajā skaitā lūgts detalizētāk ziņojumā vērtēt transporta un inženiertehniskās infrastruktūras risinājumus plānotās darbības nodrošināšanai ārpus uzņēmuma teritorijas posmā no Torņakalna stacijas līdz Termināļa teritorijai Flotes ielā 13, plānotos prettrokšņa pasākumus (norādot konkrētus zemes gabalu kadastra numurus), to atbilstību Rīgas Teritorijas plānojumam, ietekmes analīzi uz Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritoriju NATURA 2000 dabas parku “Piejūra”.
- 5.1.4.3. Fiziskas personas 2015. gada 27. aprīļa vēstuli, kurā pausts viedoklis saistībā ar Paredzētās darbības apjomiem, ietekmi uz veselību, lūgts nepieļaut Termināļa būvniecību un ieteikti iespējamie risinājumi, ja Paredzētā darbība tiek atļauta.
- 5.1.4.4. Biedrības 2015. gada 28. aprīļa vēstuli Nr. 280415/1, ar kuru iesniegta Biedrības, biedrības “Bolderājas grupa”, Bolderājas un Daugavgrīvas iedzīvotāju kolektīvā vēstule ar viedokli pret Paredzēto darbību, norādot ka Darbības vieta atrodas pie Daugavas ietekas Rīgas līcī, blakus dabas un kultūrvēsturiskajām vērtībām, dzelzceļš un autoceļš virzās cauri blīvi apdzīvotām vietām, nepieciešami nozīmīgi infrastruktūras uzlabojumi, palielināsies ietekme uz gaisa kvalitāti, troksnis, vibrācijas, smakas, nav pieļaujama dzīves kvalitātes pasliktināšanās, palielināt negatīvo ietekmi uz cilvēku veselību, kā arī pausts viedoklis, ka investors nav uzticams. Vēstuli pret Termināļa būvniecību parakstījuši 3 142 iedzīvotāji.
- 5.1.4.5. Biedrības 2015. gada 28. aprīļa vēstuli Nr. 280415/2, kurā norādīts uz iespējamām pārkāpumiem IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas procesā.
- 5.1.4.6. LVĢMC 2015. gada 27. aprīļa vēstuli, kurā sniegta informācija par tās pārraudzībā esošajām meteoroloģisko un jūras piekrastes hidroloģisko novērojumu stacijām un prasības, kādas Ierosinātājai jāievēro, plānojot Paredzēto darbību.
- 5.1.4.7. Fiziskas personas 2015. gada 5. maija elektroniskā pasta vēstuli, kurā pausts viedoklis saistībā ar Paredzēto darbību un jautājumi saistībā ar tās realizāciju un ietekmi uz vidi.
- 5.1.5. Izvērtējis sākotnējās sabiedriskās apspriešanas gaitu un rezultātu, Birojs konstatēja sākotnējās apspriešanas procedūras pārkāpumus un ar 2015. gada 27. maija lēmumu Nr. 3-01/1142 “*Par sabiedrības līdzdalības tiesību iespējamu pārkāpumu SIA KU “Baltic Oil Terminal” paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā*” uzdeva Ierosinātājai veikt atkārtotu Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, tajā skaitā nodrošinot atbilstoša paziņojuma publicēšanu, individuālu informēšanu un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes organizēšanu.
- 5.1.6. Atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā informatīvie materiāli par Paredzēto darbību bija pieejami Rīgas domē, Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Eduarda Smilģa ielā 46, Rīgā, Bolderājas bibliotēkā, Gaigalas ielā 3, Rīgā, kā arī tīmekļvietnēs www.rdpad.lv, www.balticoilterminal.lv un www.vpvpb.gov.lv. Paziņojums par atkārtotu IVN sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta “Diena” 2015. gada 19. jūnija numurā 116 (7112). Ierosinātāja atkārtoti individuāli informēja nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar Paredzētās darbības teritoriju.
- 5.1.7. Atkārtota sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2015. gada 1. jūlijā plkst. 18.00, Latvijas jūras akadēmijā, Flotes ielā 12, k-8, Rīgā. Saskaņā ar sanāksmes protokolu tajā piedalījās 162 interesenti. Sanāksmē atkārtoti tika sniegta informācija par Paredzēto darbību, iespējamajiem risinājumiem, Darbības vietu,

starptautisko pieredzi un sniegta iespēja uzdot jautājumus. Sanāksmes dalībnieki jautāja, ar ko Paredzētās darbības projekts atšķiras no iepriekšējās reizēs apspriestā, cik ilgi plānots veikt celtniecības darbus, jautāts tika arī par rūpniecisko avāriju risku, plānoto gaisa piesārņojuma monitoringu, kā arī uzdoti citi jautājumi, kas saistīti ar Paredzētās darbības realizāciju un tās radītajām ietekmēm. Pārsvarā iedzīvotāji pauda negatīvu nostāju saistībā ar Paredzētās darbības realizāciju un norādīja, ka līdz ar Paredzētās darbības realizāciju sagaidāma negatīva ietekme uz vidi – dabas un kultūrvēsturiskajām vērtībām, pieaugs troksnis, smakas un gaisu piesārņojošo vielu emisijas, iespējamā ietekme uz veselību, negatīva ietekme uz satiksmi, infrastruktūru un citiem aspektiem. Saistībā ar uzdotajiem jautājumiem, Ierosinātājas pārstāvis iespēju robežās sniedza skaidrojumu. Sanāksmē daži dalībnieki pauda arī atbalstu paredzētajai darbībai, norādot uz ieguvumiem, kam nepiekrīta pārējie sanāksmes dalībnieki.

5.1.8. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:

- 5.1.8.1. SIA “AGA” 2015. gada 3. jūlija vēstuli, kurā sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējumam un norādīts uz nepieciešamību nodrošināt piekļuvi ražošanas ēkām Flotes ielā 9, Rīgā.
- 5.1.8.2. Biedrības “Rītabuļļi” 2015. gada 5. jūlija vēstuli, kurā pausts negatīvs viedoklis par Ierosinātājas Paredzēto darbību, norādot, ka Darbības vieta atrodas pie Daugavas ietekas Rīgas līcī, blakus esošajām dabas un kultūrvēsturiskajām vērtībām, dzelzceļš un autoceļš virzās cauri blīvi apdzīvotām vietām, kā arī, lai realizētu Paredzēto darbību, Rīgā nepieciešams veikt nozīmīgus infrastruktūras uzlabojumus. Tāpat, realizējot Paredzēto darbību, palielināsies ietekme uz gaisa kvalitāti, troksnis, vibrācijas, smakas. Norādīts, ka nav pieļaujams palielināt negatīvo ietekmi uz cilvēku veselību un dzīves kvalitātes pasliktināšanos.
- 5.1.8.3. Fiziskas personas 2015. gada 7. jūlija vēstuli, kurā ietverti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējumam saistībā ar drošības un civilās aizsardzības jautājumiem.
- 5.1.8.4. Fiziskas personas un vēl 18 iedzīvotāju 2015. gada 7. jūlija elektroniskā pasta vēstuli, ar kuru pausts viedoklis pret Termināļa būvniecību.
- 5.1.8.5. Fiziskas personas 2015. gada 7. jūlija vēstuli, kurā pausts viedoklis saistībā ar paredzēto darbību un iespējamajiem problēmjautājumiem saistībā ar tās realizāciju.
- 5.1.8.6. Trīs fizisku personu 2015. gada 7. jūlija vēstuli ar atsauksmēm un iebildumiem Paredzētās darbības realizācijai.
- 5.1.8.7. Iedzīvotāju 2015. gada 8. jūlija vēstuli ar 12 parakstiem pret Termināļa celtniecību Daugavgrīvā.
- 5.1.8.8. Fiziskas personas 2015. gada 8. jūlija vēstuli, kurā norādīts, ka Termināļa būvniecība jau skatīta iepriekš un Rīgas dome ieceri jau noraidījusi, kā arī lūgums sniegt skaidrojumu, kāpēc atkārtoti tiek vērtēta šī Ierosinātājas iecere.
- 5.1.8.9. Biedrības, biedrības “Bolderājas grupa”, Bolderājas, Daugavgrīvas un Buļļu iedzīvotāju 2015. gada 8. jūlija kolektīvu vēstuli Nr. 80715/1 ar 3 584 iedzīvotāju parakstiem pret Termināļa būvniecību.
- 5.1.8.10. Fiziskas personas 2015. gada 8. jūlija elektroniskā pasta vēstuli, kurā pausts viedoklis saistībā ar paredzēto darbību un norādīts uz negatīvajām ietekmēm (gaisa piesārņojums, drošības aspekti), ko radīs Paredzētā darbība.
- 5.1.8.11. Biedrības 2015. gada 9. jūlija vēstuli Nr. 090715/2, kurā norādīts, ka atkārtotā sabiedriskā apspriešanā sniegta maldinoša un nepilnīga informācija. Vēstulē norādīts uz izmaiņām kopš iepriekšējā IVN veikšanas, lūgts vērtēt jaunos apstākļus, vērtēt citu

darbības vietu. Tāpat izteikti iebildumi saistībā ar plānotu akrilnitrilskābes pārkraušanu, kas atzīta par nepieļaujamu ar Biroja Atzinumu Nr. 1, par informācijas trūkumu saistībā ar grunts piesārņojumu Ziemas ostā un tās izvietošanas iespējām. Biedrība lūgusi ņemt vērā sabiedrības noraidošo viedokli (pret Termināli viedokli pauduši 3 159, un atkārtoti – 3 584 Daugavgrīvas, Bolderājas, Buļļu iedzīvotāji un pludmales apmeklētāji).

5.1.8.12. Kultūras Pārvaldes 2015. gada 9. jūlija vēstuli, kurā sniegta informācija saistībā ar Paredzēto darbību kultūras pieminekļu aizsardzības zonā un vērsta uzmanība uz risināmajiem jautājumiem.

5.1.9. Izvērtējis atkārtotās sākotnējās sabiedriskās apspriešanas gaitu un rezultātu, Birojs nekonstatēja procedūras pārkāpumus. Pamatojoties uz Ierosinātās pieteikumu un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Birojs sagatavoja un 2015. gada 15. jūlijā izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam. Visas saņemtās vēstules ar viedokļiem un ierosinājumiem saistībā ar Paredzēto darbību Birojs kopā ar Programmu nosūtīja izvērtēšanai arī Ierosinātājai.

5.1.10. Pēc Programmas izdošanas Birojs saņēma Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta vēstuli ar lūgumu ietekmes uz vidi novērtējumā detalizēti izvērtēt informāciju par transporta un inženiertehniskās infrastruktūras risinājumiem Paredzētās darbības nodrošināšanai ārpus uzņēmuma teritorijas – posmā no Torņakalna stacijas līdz Termināla teritorijai Flotes ielā 13 un Rīgas brīvostas pārvaldes vēstuli, ar kuru pārsūtīta biedrības “Rītabuļļi” vēstule. Birojs iepriekšminētās vēstules nosūtīja Ierosinātājai un lūdza ietvert Ziņojumā un izvērtēt plānotos transporta un inženiertehniskās infrastruktūras risinājumus.

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

5.2.1. Paziņojums par izstrādāto Ziņojumu un tā sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta “Diena” 2015. gada 21. oktobra numurā Nr. 201 (7197) Ziņojums sabiedrībai bija pieejams Rīgas domē, Rātslaukumā 1, Rīgā, Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Eduarda Smiļģa ielā 46, Rīgā, Bolderājas bibliotēkā, Gaigalas ielā 3, Rīgā, kā arī tīmekļa vietnēs www.rdpad.lv, www.balticoilterminal.lv un www.vpvpb.gov.lv.

5.2.2. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2016. gada 5. novembrī Latvijas Jūras akadēmijā Rīgā, Flotes ielā 12, k-8, plkst. 18.00. Saskaņā ar sanāksmes protokolā norādīto, tajā piedalījās 91 interesents (sanāksmes dalībnieku saraksts Birojā netika iesniegts). Sanāksmi atklāja Rīgas domes pārstāve. Sanāksmē tika sniegta informācija par Paredzēto darbību un IVN rezultātiem, tostarp sagaidāmo ietekmi uz vidi. Klātesošie interesējās, kas un ar kādām metodēm veica iedzīvotāju aptauju. Tāpat tika uzdoti jautājumi par esošo gaisa piesārņojumu, kā arī sagaidāmo ietekmi uz vidi, tajā skaitā gaisa piesārņojumu, smakām, troksni, ietekmi uz dabas vērtībām, kultūras pieminekļiem, kā arī, vai Paredzētās darbības ietekmes novērtējumā ņemti vērā citi uzņēmumi Rīgas brīvostas teritorijā. Tāpat sanāksmē tika apspriesti infrastruktūras attīstības jautājumi, tajā skaitā pievedceļu, viadukta izbūve, industriālie riski un citi saistītie jautājumi, par ietekmēm būvniecības laikā. Ierosinātās pārstāvji un Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvji skaidroja ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātus. Iedzīvotāji pauda negatīvu attieksmi saistībā ar Paredzētas darbības realizāciju plānotajā Darbības vietā.

5.2.3. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:

- 5.2.3.1. DAP 2015. gada 12. novembra vēstuli Nr. 4.9/62/2015-N-E, kurā sniegti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai.
- 5.2.3.2. Lielrīgas Pārvaldes 2015. gada 13. novembra vēstuli, kurā sniegti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai.
- 5.2.3.3. Kultūras Pārvaldes 2015. gada 17. novembra vēstuli Nr. 06-01/2817, kurā norādīts, ka valsts aizsargājama kultūras pieminekļa sastāva izmaiņas, tostarp teritorijas palielināšana vai, vēl jo vairāk, samazināšana, nav risināma Ziņojuma ietvaros. Vienlaikus Kultūras Pārvalde vērta uzmanību uz normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, kā arī informēja, ka 2014. gada 13. novembra vēstulē Nr. 06-04/2793 (Ziņojuma 5. pielikumā) norādītas prasības, kas ievērojamas valsts nozīmes vēstures pieminekļa "*Daugavgrīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss*" (valsts aizsardzības Nr. 8538) un vietējās nozīmes arhitektūras pieminekļa "*Komētforts*" (valsts aizsardzības Nr. 8539) teritorijās un to aizsardzības zonu teritorijās.
- 5.2.3.4. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2015. gada 20. novembra vēstuli Nr. DMV-15-3667-nd, kurā sniegti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai.
- 5.2.3.5. Biedrības 2015. gada 20. novembra iesniegumu Nr. 201115/3, kurā norādīts, ka Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiālos sniegta nepatiesa un maldinoša informācija, kā arī norādīts uz nepilnībām Ziņojumā. Vēstulē tāpat lūgts ņemt vērā sabiedrības noraidīto viedokli, kuru tie paiduši, parakstoties pret Termināla būvniecību Daugavgrīvā.
- 5.2.3.6. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015. gada 19. novembra vēstuli Nr. DA-15-6394-nd, kurā sniegti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai.
- 5.2.3.7. Fiziskas personas 2015. gada 20. novembra elektroniskā pasta vēstuli (Biroja reģ. Nr. 2470), kurā norādīts uz aspektiem, kas nav vērtēti Ziņojumā, vai sniegta pretrunīga informācija, sniegti ierosinājumi.
- 5.2.3.8. Fiziskas personas 2015. gada 19. novembra elektroniskā pasta vēstuli (Biroja reģ. Nr. 2471), kurā norādīts uz aspektiem, kas nav vērtēti Ziņojumā.
- 5.2.4. Pēc Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas Birojs saņēma Rīgas brīvostas pārvaldes 2015. gada 17. decembra vēstuli Nr. 1-15/1811, kurā sniegti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai un norādīts, ka Rīgas brīvostas pārvalde neatbalsta akrilnitrilskābes pārkraušanu un uzglabāšanu, ņemot vērā augsto riska pakāpi.
- 5.2.5. Birojs visus saņemtos sabiedrības un institūciju viedokļus par Paredzēto darbību un priekšlikumus Ziņojuma pilnveidošanai nosūtīja Ierosinātajai.
- 5.2.6. Ziņojums Birojā tika iesniegts 2015. gada 22. decembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu un Ziņojums tika ievietots tīmekļa vietnēs www.rdpad.lv, www.balticoilterminal.lv un www.vpvp.gov.lv.
- 5.2.7. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma vairāku institūciju atsauksmes par Ziņojumu (Lielrīgas Pārvaldes 2016. gada 12. janvāra vēstuli Nr. 4.5-20/728, Veselības inspekcijas 2016. gada 27. janvāra vēstuli Nr. 10-1/925/701, Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2016. gada 19. janvāra vēstuli Nr. DMV-16-222-nd, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2016. gada 29. janvāra vēstuli Nr. DA-16-652-nd, Latvijas Hidroekoloģijas institūta 2016. gada 29. janvāra vēstuli Nr. 22, Kultūras Pārvaldes 2016. gada 4. februāra vēstuli Nr. 06-01-/362, DAP 2016. gada 5. februāra vēstuli Nr. 4.9/8/2016-N-E), kā arī Biroja pieaicināto ekspertu atzinumus, kuros bija norādīts uz nepieciešamību pilnveidot un papildināt Ziņojumu.

- 5.2.8. Birojs 2016. gada 22. februārī ar starplēmumu Nr. 3-01/264 pagarināja Ziņojuma izvērtēšanas laiku, bet 2016. gada 21. martā, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta ceturto daļu, ar starplēmumu Nr. 3-01/373 nodeva Ziņojumu pārstrādāšanai.
- 5.2.9. Pārstrādāts Ziņojums Birojā tika iesniegts 2016. gada 10. novembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu un Ziņojums tika ievietots tīmekļvietnēs www.rdpad.lv, www.balticoilterminal.lv un www.vpvp.gov.lv. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par pārstrādāto Ziņojumu, Birojs saņēma atsauksmes un viedokļus no šādām valsts institūcijām:
- 5.2.9.1. Lielrīgas Pārvaldes 2016. gada 8. decembra vēstuli Nr. 4.5-20/9554, kurā norādīts, ka Lielrīgas Pārvalde iepazinās ar Ziņojumu un Ziņojumā iekļautā informācija par piedāvātajiem tehniskajiem risinājumiem garantē tā drošu ekspluatāciju, jo paredzēts izmantot labākos pieejamos tehnoloģiskos risinājumus. Ziņojumā tiek izvērtētas iespējamās ietekmes gan Termināļa būvniecības laikā, gan ekspluatācijas laikā. Lielrīgas Pārvaldes ieskatā, Ierosinātājas Paredzētā darbība ir vērtējama kā tāda, kuras radītās ietekmes summējas ar citām tuvumā esošām vai jaunām paredzētām darbībām un līdz ar to palielināsies to savstarpējās un kopējās ietekmes. Lielrīgas Pārvalde norāda, ja Paredzētā darbība tiek akceptēta normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, tā ir pieļaujama tikai ievērojot šādus priekšnosacījumus – teritorijai jānodrošina pieslēgumi centralizētajiem inženierkomunikāciju tīkliem (ūdensapgādes, sadzīves kanalizācijas); jāuzbūvē viadukts, kas nodrošinās netraucētu nokļūšanu no Flotes ielas uz Daugavgrīvas mikrorajonu; jānodrošina kompensējošie pasākumi, kas mazina ietekmi uz cilvēka veselību (prettrokšņa pasākumu nodrošināšana, u.c.).
- 5.2.9.2. DAP 2016. gada 28. decembra vēstuli Nr. 4.9/73/2016-N-E, kurā norādīts, ka koriģētais Ziņojums neatspoguļo negatīvās ietekmes attiecībā uz aizsargājamām sugām un biotopiem, kā arī uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.
- 5.2.9.3. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2016. gada 19. decembra vēstuli Nr. DA-16-7435-nd un 2016. gada 22. decembra vēstuli Nr. DA-16-7506-nd, kurās norādīts uz nepilnībām Ziņojumā. Norādīts, ka Ziņojumā vērtētā darbība un teritorija ir gandrīz identiska darbībai, teritorijai un procesam, kas tika uzsākts 2009. gadā un par kuru tika izdots Rīgas domes 2014. gada Lēmums. Norādīts, ka lēmums neakceptēt darbību, cita starpā, ir saistīts ar kompleksa transporta infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu trūkumu, kas ir priekšnoteikums plānoto kravu apjoma transportēšanai no Rīgas centra līdz Flotes ielai, ieskaitot dzelzceļa pārbrauktuves Liepājas ielā, Slokas ielā, Buļļu ielā un Silikātu ielā, kuras ikdienā tiek izmantotas ļoti intensīvi un kurām Plānotās darbības nodrošināšanai ir veicama divlīmeņu dzelzceļa šķērsojuma izbūve.
- 5.2.9.4. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2016. gada 28. decembra vēstuli Nr. DMV-16-3983-nd, kurā norādīts uz nepilnībām Ziņojumā un to, ka Ierosinātāja un SIA “Vidrūpe” nav ņēmusi vērā visus departamenta sniegtos priekšlikumus un ierosinājumus.
- 5.2.9.5. Biroja pieaicinātā eksperta 2016. gada 20. decembra atzinumu, kurā norādīti aspekti, kuri Ziņojumā jāpapildina.
- 5.2.10. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu Birojs ar 2017. gada 9. janvāra vēstuli Nr. 3-01/60 lūdza Ziņojumu un tajā ietverto vērtējumu papildināt. Precizēto Ziņojumu SIA “Vidrūpe” Birojā iesniedza 2017. gada 17. maijā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu un Ziņojums tika ievietots tīmekļa vietnēs www.rdpad.lv,

www.balticoilterminal.lv un www.vpvb.gov.lv. Papildinātā Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:

- 5.2.10.1. Fiziskas personas 2017. gada 16. jūnija iesniegumu, kurā norādīts, ka tiek ignorētas iepriekšējās sabiedrības vēstulēs sniegtā informācija, tajā skaitā Ziņojumā tiek ignorēts fakts, ka būtisks dzelzceļa satiksmes intensitātes pieaugums apgrūtinās iedzīvotāju pieeju tādiem infrastruktūras objektiem kā skolas, bērnudārzi, poliklīnika, pasts, jo tie visi atrodas aiz dzelzceļa (vai arī Imantā). Savukārt, ja Daugavgrīvā dzīvojošiem kā risinājums tiek piedāvāts divlīmeņu šķērsojums, tad Silikātu ielas iedzīvotājiem nekāda alternatīva netiek piedāvāta. Nav izskaidrots, kā tiks risinātas sastrēgumu problēmas, netiek minēti nekādi infrastruktūras objekti vai pasākumi situācijas risināšanai. Vēstulē pausts uzskats, ka Ziņojums nav pilnīgs un nepieciešami papildus precizējumi.
- 5.2.10.2. Biedrības 2017. gada 19. jūnija vēstuli, kurā norādīts, ka:
 - 5.2.10.2.1. Biedrība nav saņēmusi pamatotu atbildi uz sabiedriskās apspriešanas laikā paustajiem iebildumiem. Norādīts uz nepilnībām Ziņojumā, kas saistītas ar valsts nozīmes kultūras pieminekļa "*Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju*" saglabāšanu un Kultūras Pārvaldes saskaņojumu. Biedrības ieskatā nav ņemts vērā Kultūras Pārvaldes ekspertu viedoklis, ka nav pieļaujama aizsargjoslā esošo vēsturisko būvju demontāža, t.i., nav iespējams risinājums, kurā estakāde tiek izvietota uz valsts nozīmes kultūras pieminekļa Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju kompleksa daļas, nojaucot vēsturiskās būves pieminekļa aizsargjoslā. Biedrība uzskata, ka nevar mainīt Kultūras Pārvaldes 2014. gada 13. novembrī izdotos nosacījumus Nr. 06-04/2793;
 - 5.2.10.2.2. Biedrība uzskata, ka nav pamata veikt sikspārņu novērojumus, jo Kultūras Pārvalde jau faktiski ir norādījusi, ka Daugavgrīvas fortus, kuros pamatā ziemo sikspārņi (un kas atrodas kultūras pieminekļa aizsardzības zonā), nav paredzēts nojaukt, kā arī IVN ietvaros nav sniegts Kultūras Pārvaldes atzinums par šāda eksperimenta ietekmi uz fortifikācijas būvēm. Norādīts, ka Ziņojumā trūkst saskaņotas rīcības plāna starp kultūras mantojuma objektu atbilstošu funkcionālu izmantošanu un sikspārņu saglabāšanu;
 - 5.2.10.2.3. no Ziņojumā ietvertajiem un papildus iesniegtajiem materiāliem nav nepārprotami saprotams – kādas institūcijas ir vērtējušas un saskaņojušas jauno risinājumu – divlīmeņu šķērsojumu Flotes ielā (un kā tiks risinātas prognozētās sastrēgumu problēmas Silikātu, Lielā ielā, kā arī citviet Rīgas pilsētas robežās). Biedrība uzskata, ka Ziņojumā joprojām nav pietiekamas informācijas par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem un to izbūves termiņiem un secību. Biedrība uzskata, ka jauna divlīmeņu šķērsojuma vietu, vilcienu apgrīšanās vietas u.c. risinājumu paredzēšana IVN beigu posmā prasa atkārtotu IVN sabiedrisko apspriešanu vai ekspertu atzinumus.
 - 5.2.10.2.4. Biedrība iebilst, ka nav veikta vietas alternatīvas izvērtēšana.
- 5.2.11. 2017. gada 12. jūlijā Birojs saņēma SIA "*Vidrūpe*" 2017. gada 11. jūlija vēstuli Nr. 09/2017, ar kuru sniegta informācija, ka SIA "*Vidrūpe*" ir konstatējusi neprecizitātes Ziņojumā un tai nepieciešams laiks Ziņojuma precizēšanai.
- 5.2.12. Atkārtoti precizētais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2018. gada 18. jūnijā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu un Ziņojums tika ievietots tīmekļvietnēs www.balticoilterminal.lv un www.vpvb.gov.lv. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt

viedokli par atkārtoti papildināto Ziņojumu, Birojs saņēma atsauksmes un viedokļus no šādām institūcijām:

- 5.2.12.1. DAP 2018. gada 11. jūlija vēstuli Nr. 4.9/3498/2018-N-E, kurā norādīts uz nepilnībām Ziņojumā un, ka Ziņojuma pilnveidošanā joprojām nav ņemti DAP sniegtie priekšlikumi, kā arī Ziņojums joprojām neatspoguļo visas negatīvās ietekmes uz dabas vērtībām.
- 5.2.12.2. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2018. gada 11. jūlija vēstuli Nr. DMV-18-2119-nd, kurā norādīts uz nepieciešamību precizēt Ziņojumu un sniegti priekšlikumi tā pilnveidošanai.
- 5.2.12.3. Latvijas Hidroekoloģijas institūta 2018. gada 11. jūlija vēstuli Nr. 93, kurā sniegti priekšlikumi plānotajam virszemes ūdens monitoringam.
- 5.2.12.4. Kultūras Pārvaldes 2018. gada 10. jūlija vēstuli Nr. 05-04/3627, kurā norādīti nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība veicama.
- 5.2.12.5. Lielrīgas Pārvaldes 2018. gada 11. jūlija vēstuli Nr. 4.5-20/5185, kurā sniegti priekšlikumi nosacījumiem, ar kādiem Paredzētā darbība veicama.
- 5.2.12.6. Rīgas brīvostas pārvaldes 2018. gada 13. jūlija vēstuli Nr. 1-15/1028, ar kuru norādīts, ka tai nav priekšlikumu izmaiņu veikšanai esošajā Ziņojuma redakcijā.
- 5.2.13. Birojs, izvērtējis precizēto Ziņojumu un saņemtās atsauksmes, ar 2018. gada 20. jūlija vēstuli Nr. 5-01/697, pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu, lūdza Ierosinātāju novērst nepilnības Ziņojumā un nosūtīja saņemto institūciju atsauksmes.
- 5.2.14. Pēc atsauksmju nosūtīšanas Birojs saņēma Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2018. gada 27. jūlija vēstuli Nr. DA-18-3735-nd, kurā norādīti iebildumi par Ziņojumu un sniegti priekšlikumi to novēršanai, ko Birojs ar 2018. gada 2. augusta vēstuli Nr. 5-01/757 nosūtīja arī Ierosinātājam.
- 5.2.15. Atkārtoti precizētais un papildinātais Ziņojums (Ziņojuma gala versija, par kuru izdots šis atzinums) Birojā iesniegts 2019. gada 22. februārī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu un Ziņojums tika ievietots tīmekļvietnēs www.rdpad.lv, www.balticoilterminal.lv un www.vpvb.gov.lv. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par koriģētajiem Paredzētās darbības risinājumiem, Birojs saņēma atsauksmes un viedokļus no šādām valsts institūcijām:
 - 5.2.15.1. Kultūras Pārvalde ar 2019. gada 2. aprīļa vēstuli Nr. 05-04/1614 norādījusi, ka *“Pārvalde ir veikusi termināla izbūvei paredzētās teritorijas saskaņošanas procedūru un norādījusi “Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju kompleksa” un “Komētforta” (dambja) teritorijas un aizsardzības zonas. Ziņojuma 23. pielikumā norādītais Bunkurs Nr. 13 ir Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju kompleksa daļa, kas nav iekļauta valsts aizsargājama kultūras pieminekļa teritorijā un neatrodas tā aizsardzības zonā. Ziņojuma 23. pielikumā norādītās būves “Demontējamais Komētforta bunkurs” ar Nr. 13 demontāža saskaņojama Pārvaldē un saskaņošanas gadījumā pieļaujama tikai pēc iepriekšējas uzmērīšanas un veicot demontāžas procesā atsegto būves konstrukciju, veidolu un apjomu fiksāciju.”.*
 - 5.2.15.2. DAP ar 2019. gada 2. aprīļa vēstuli Nr. 4.9/1654/2019-N-E norādījusi, ka *“Kopumā Pārvalde uzskata, ka koriģētais termināla ģenplāns ir saudzējošāks apkārtējām dabas vērtībām, bet pilnā mērā neatspoguļo iespējamās negatīvās ietekmes. Gadījumā, ja tiek pieņemts pozitīvs lēmums par termināla būvniecību, iecerēto*

darbību īstenošana pieļaujama ar nosacījumu, ka tiek ņemtas vērā sīkspārņu eksperta atzinumā minētās prasības un kompensējošie pasākumi, lai mazinātu paredzēto darbību negatīvo ietekmi un uzlabotu sīkspārņu ziemošanas apstākļus atlikušajās mītnēs. Vienlaikus uzskatām, ka paredzētās darbības uzsākšana būtu pieļaujama tikai pēc tam, kad ir veikta vismaz daļa negatīvo ietekmi mazinošo pasākumu, kas norādīti sīkspārņu eksperta atzinumā”.

6. Nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama

6.1. IVN ietvaros Ziņojuma autori ir vērtējuši iespējamās ietekmes uz vidi saistībā ar Paredzēto darbību, tajā skaitā ietekmes, kas izriet no teritorijas sagatavošanas, būvdarbu nepieciešamības, kā arī naftas un ķīmisko piegādes, pārkraušanas un ar tiem saistītajiem palīgrāžošanas procesiem, līdz šim mazāk detalizēti apskatot konkrētas infrastruktūras attīstības un ar to papildu saistīto risinājumus. Ziņojumā ir apzināti arī atsaucē dokumenti par labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem (LPTP) nozarē. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā ņemot vērā līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, papildus vērtējot arī esošo piesārņojuma līmeni, esošās un daļēji citas plānotās/veiktās darbības, apkārtnes teritorijas un tuvākos dzīvojamos rajonus. Vērtējumā tāpat ņemts vērā Paredzētās darbības raksturs, apjomi, piesārņojuma un traucējumu veidi, negadījumu riski u.c. Šāda novērtējuma ietvarā secināts, ka ar Paredzēto darbību ir identificējamās kompleksas ietekmes uz vidi, tajā skaitā ar naftas produktu pārkraušanu un ostas darbību saistītās raksturīgās ietekmes. Sagaidāma transporta intensitātes palielināšanās (tuvumā ir arī citas darbības, kas summāri rada ietekmi, tostarp gan rūpnieciskie uzņēmumi, gan dzelzceļš un autoceļi), ir iespējama arī ietekme uz kultūrvēstures vērtībām, ietekmes izriet arī no īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (dabas parks “Piejūra”) tuvuma. Tādēļ Paredzētās darbības ietekmes ir nozīmīgi izsvērt vides kvalitātes kontekstā, ņemot vērā tuvumā esošos objektus un to jutīgumu, kā arī cilvēku dzīvesvietas, tostarp potenciālos infrastruktūras attīstības risinājumus.

6.2. Konkrētā IVN specifika ir saistīta ar to, ka salīdzināmas darbības IVN tiek veikts ne pirmo reizi, un Birojs par salīdzināmas darbības IVN ziņojumu jau iepriekš ir sniedzis atzinumu. Laika gaitā ir mainījušies atsevišķi ar Paredzēto darbību un Darbības vietu saistītie apstākļi, bet ne Paredzētās darbības būtība. Atbilstoši 2010. gada 6. janvāra Atzinumā Nr. 1 konstatējams:

6.2.1. *“Analizējot visu iesniegto dokumentāciju, institūciju un ekspertu atzinumus un iedzīvotāju atsauksmes, Birojs uzskata, ka, lai arī terminālī tiek paredzēti daudzveidīgi negatīvo ietekmi samazinoši pasākumi, paredzētā darbība, ņemot vērā tās apjomu un izvietojumu, jebkurā gadījumā kopumā vidi ietekmēs negatīvi vairākos aspektos.*

6.2.2. *Termināla būvniecības laikā negatīvā ietekme uz vidi galvenokārt saistīta ar vispārējām būvniecības ietekmēm, gultnes padziļināšanas procesa radīto kaitējumu ūdens bioloģiskajiem resursiem un piesārņojuma izplatīšanos, kā arī ar vēsturisko būvju daļēju likvidāciju. Savukārt, termināla darbības laikā iespējamās naftas produktu noplūdes Daugavā un vērā ņemams gaisa piesārņojums. Nozīmīgas ir termināla darbības izsauktās netiešās ietekmes, kas saistītas ar naftas un naftas ķīmijas produktu transportu, termināla darbību un avāriju situāciju iespējamību. Prognozējamais dzelzceļa transporta intensitātes pieaugums, it sevišķi ņemot vērā pašreizējo dzelzceļa pievedceļu stāvokli, negatīvi ietekmētu iedzīvotāju dzīves apstākļus, radītu vai pastiprinātu autotransporta satiksmes traucējumus, un avāriju*

riska pieaugumu Rīgas pilsētā, ko savukārt, uzņēmums pats nevar novērst un situācijas uzlabošana vai plānoto ietekmju samazināšana prasa mērķtiecīgu paredzētās darbības ierosinātāja, Rīgas pašvaldības, VAS „Latvijas dzelzceļš”, Rīgas Brīvostas pārvaldes sadarbību infrastruktūras plānveida attīstībā, gan saistībā ar dzelzceļa attīstību, gan tā šķērsošanas risinājumiem, gan ietekmju samazināšanas pasākumiem”.

- 6.3. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka iepriekš Atzinumā Nr. 1 ietvertie konstatējumi lielā mērā attiecināmi arī uz Paredzētās darbības realizāciju, jo būtiskākie ietekmes un tās pārvaldības jautājumi paliek nemainīgi. Attiecīgi arī šajā Biroja atzinumā (cik attiecināms) secinājumi ir līdzīgi jau Atzinumā Nr. 1 ietvertajiem. Birojs tāpat atkārtoti norāda uz nosacījumiem, kas būtu priekšnoteikums Paredzētās darbības īstenošanai, ja tā tiek akceptēta (Novērtējuma likuma 20. panta desmitā daļa). Vienlaikus nosacījumi un secinājumi šajā atzinumā ir papildināti, ņemot vērā jaunos apstākļus un vērtējumu. Proti, Paredzētās darbības apjoms, galvenie produktu veidi un galvenie tehnoloģiskie risinājumi pēc būtības nozīmīgi nav mainīti, tomēr izmaiņas Paredzētajā darbībā (salīdzinājumā ar darbību, kam iepriekš veikts IVN) ir vairākos aspektos. Nozīmīgākās no tām ir saistītas ar dzelzceļa estakāžu saīsināšanu, lai atvirzītos no vēsturiskajām fortifikācijas būvēm un samazinātu ietekmi uz sīkspārņiem. Ir mainījusies arī situācija pašā ostā, palielinoties aktivitātēm (un ar to saistītam kravu transportam) Daugavas kreisajā krastā. Ņemot vērā Biroja noteikto prasību, jau šajā Paredzētās darbības plānošanas un projektēšanas stadijā veikta papildus grunts piesārņojuma apzināšana, lai jau ar lielāku ticamību noteiktu, kāds varētu būt grunts apjoms, kas nav izmantojams būvdarbu veikšanai vai izvietojšanai zemūdens izgāztuvēs. Iegūtie rezultāti apstiprinājuši, ka būtisku (iespējams, arī visu) grunts nogulumu apjomu no Ziemas ostas un Daugavas gultnes būs nepieciešams apsaimniekot kā piesārņotu grunti. Saistībā ar Koriģēto ģenerālplānu Birojs var pievienoties apsvērumam, ka B alternatīvas risinājums samazina ietekmes atsevišķos no aspektiem, tai pašā laikā nepieciešams atzīmēt, ka risinājumi, kas kādā no aspektiem rada mazākas ietekmes, var radīt izmaiņas arī citās jomās, ko arī nepieciešams ņemt vērā (gan pašvaldībai, lemjot par akcepta lēmuma pieņemšanu, gan Ierosinātājai – veicot projektēšanas darbus). Kā viens no šādiem aspektiem minama estakāžu garuma samazināšana, jo plānotās izmaiņas nav pilnvērtīgi izvērtētas kopskatā ar vilcienu sastāvu pieņemšanas un apkalpošanas risinājumiem. Pie nemainīga kravu apjoma šādas izmaiņas acīmredzami prasīs lielāku manevrēšanas darbu intensitāti ar saistītajām ietekmēm, kas no tās izriet. Šādas izmaiņas ir nozīmīgas arī kontekstā ar plānotajiem dzelzceļa šķērsošanas risinājumiem teritorijās, kurās plānots kravu plūsmas nozīmīgs pieaugums. Cita starpā tas ir būtiski, jo atbilstoši Ziņojumam (1. sējuma 76. lpp.) dzelzceļa izlikšanas ceļi Terminālim sāktos jau pēc Buļļupes šķērsojuma. Tādēļ atsevišķos aspektos Birojam ir pamats saglabāt piesardzību, jo dažviet informācija (vai vērtējums) Ziņojumā vēl arvien ir neviennozīmīga, pretrunīga vai novērtējums balstīts uz, iespējams, pārāk optimistiskiem pieņēmumiem par sagaidāmo ietekmes uz vidi mazināšanas pasākumu efektivitāti.
- 6.4. Analizējot visu iesniegto dokumentāciju, institūciju, ekspertu atzinumus un iedzīvotāju atsauksmes, Birojs atzīst, ka Ziņojums ir papildināts un pilnveidots, tajā skaitā izstrādāta B alternatīva (Koriģētais ģenerālplāns), veikti papildus vērtējumi padziļināšanas darbu kontekstā, veikta satiksmes organizācijas optimizācijas iespēju izpēte (Ziņojuma 19. pielikums) u.c. Ziņojumā papildus apzināti arī iespējamie risinājumi satiksmes organizācijas uzlabošanai, ievērtējot Paredzētās darbības ietekmi uz satiksmi ielu un dzelzceļa tīklā. Tomēr līdzvērtīgi, kā tas konstatēts jau Atzinumā Nr. 1, Paredzētās darbības īstenošanai būs nepieciešama pārdomāta un saskaņota sadarbība gan ar Rīgas pašvaldību, gan VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas Brīvostas pārvaldi u.c. institūcijām, jo atsevišķi no risinājumiem (to īstenošana) nav atkarīgi tikai no Paredzētās darbības Ierosinātājas. Tādēļ

Paredzētās darbības īstenošanai, ja tā tiek akceptēta, būs nepieciešama posmsecīga pieeja, vispirms risinot jautājumus, kas izriet no Darbības vietas un ar to saistīto teritoriju sagatavošanas (konstatētais piesārņojums), secīgi risinot jautājumus, kas attiecas uz būvniecību (jo īpaši alternatīvo transporta risinājumu izbūvi teritorijās ārpus Darbības vietas), un tikai pēc tam var būt īstenojama Paredzētā darbība Termināla ekspluatācijas fāzē.

- 6.5. Birojs norāda, ka Termināla teritorijas apbūvē un darbībā jāņem vērā arī piegulošajās teritorijās esošo uzņēmumu specifika, rēķinoties ar savstarpējo interešu ievērošanu. Termināla izveidei svarīga ir arī esošo, galvenokārt, infrastruktūras risinājumu, tajā skaitā dzelzceļa, kardināla uzlabošana, bez kuras Termināla darbība nav iespējama, jo tās stāvoklis nenodrošina iespēju šāda apjoma kravu (turklāt specifisku un ugunsbīstamu kravu) transportēšanu. Visticamāk, Ierosinātāja viena nevarēs atrisināt visus ar infrastruktūras attīstību saistītos pasākumus, tādēļ Paredzētās darbības īstenošanas iespējas lielā mērā būs atkarīgas no apsvērumiem un nosacījumiem, kurus vērtēs Rīgas dome un Rīgas Brīvostas pārvalde, lemjot par Paredzētās darbības akceptēšanu, kā arī sadarbības ar minētajām institūcijām un VAS “*Latvijas dzelzceļš*”, ja Paredzētā darbība tiks akceptēta. Iesaistītajām pusēm arī jārēķinās ar ievērojamiem ieguldījumiem pilsētas publiskās infrastruktūras attīstībā.
- 6.6. Izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā, ka IVN principi paredz, ka paredzēto darbību ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā, kad visi ar to realizāciju saistītie risinājumi (arī to apjomi) vēl nav precīzi zināmi un var būt indikatīvi. Arī no Ziņojuma izriet, ka attiecībā uz vairākām saistītajām darbībām Ierosinātājam ir zināmi tikai principiālie risinājumi, - iespējamās alternatīvās darbības vietas, plānotie apjomi, šķērsojumu un pieslēgumu veidi, nepieciešamie pasākumi Paredzētās darbības nodrošināšanai un ietekmes mazināšanai (būvniecības un ekspluatācijas fāzēs) u.c. Tomēr tas nozīmē, ka būvniecības projekta tehniskie risinājumi jau konkrētā detalizācijā būs izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi būs saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā gan akceptēto alternatīvu un to variantus, gan aktuālo faktisko un tiesisko situāciju. Ierosinātājam jāņem vērā, ka gadījumā, ja tiks saņemts akcepta lēmums, pie nepieciešamības tālākajā projektu attīstības gaitā atsevišķām Paredzētās darbības komponentēm var tikt piemērots un veikts ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums saskaņā ar Novērtējuma likuma 3. divi *prim* panta pirmās daļas 3. punkta c. apakšpunktu, cita starpā – ņemot vērā iespējamās apstākļu izmaiņas laika griezumā.
- 6.7. Vispusīgi izvērtējis Ziņojumu un saistīto ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentāciju, tajā skaitā sabiedriskās apspriešanas ietvaros paustos viedokļus, Biroja pieaicināto ekspertu atzinumus un institūciju atsauksmes par Ziņojumu, kā būtiskākos **Birojs Ziņojumā identificē šādus ar Paredzētās darbības realizāciju (būvniecību un ekspluatāciju) saistītos ietekmes uz vidi aspektus:**
- 6.7.1. Ar būvniecību saistītās ietekmes, iespējamie ierobežojošie nosacījumi un nepieciešamie risinājumi (arī satiksmes organizēšanas) teritorijas sagatavošanas un būvdarbu laikā.
 - 6.7.2. Naftas un ķīmijas produktu transportēšanas apjomu palielināšanās caur Rīgas pilsētu un nepieciešamās izmaiņas transporta sistēmā.
 - 6.7.3. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.
 - 6.7.4. Troksnis un tā izplatība, tostarp no transportēšanas.
 - 6.7.5. Ietekme uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem, kā arī grunts un gruntsūdens piesārņojuma iespējamība.

- 6.7.6. Iespējama ietekme uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā.
- 6.7.7. Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem, kā arī iespējamās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību.
- 6.7.8. Ietekme kultūrvēsturisko mantojumu un ainavu.
- 6.7.9. Negadījumu un avāriju risks.
- 6.7.10. Vides kvalitātes novērtēšanas monitorings.
- 6.7.11. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze un alternatīvu salīdzinājums.

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

6.8.1. Ar būvniecību saistītās ietekmes, iespējamie ierobežojošie nosacījumi un nepieciešamie risinājumi (arī satiksmes organizēšanas) teritorijas sagatavošanas un būvdarbu laikā:

- 6.8.1.1. Ar būvniecību saistītās ietekmes un no tās izrietošie iespējamie ierobežojumi tika vērtēti jau iepriekšējo IVN ietvaros, un tie papildus vērtēti arī Paredzētās darbības Ziņojumā. Izvērtējis Ziņojumu un ar to saistīto dokumentāciju, sabiedriskās apspriešanas ietvaros paustos viedokļus, Biroja pieaicināto ekspertu atzinumus, kā arī institūciju atsauksmes par Ziņojumu, Birojs secina, ka būtiskākie ar būvniecību saistītie ietekmes jautājumi (cita starpā) ir šādi:
 - 6.8.1.1.1. aspekti, kas saistīti ar būvdarbu veikšanu akvatorijā un sauszemes teritorijas uzbēršanu, tostarp pietātņu būvniecība un padziļināšanas darbi, piesārņotas grunts atbilstīga apsaimniekošana;
 - 6.8.1.1.2. aspekti, kas saistīti ar piekļuvi Darbības vietai un piekļuves nodrošināšanu objektiem ārpus Termināļa, papildus transporta infrastruktūras būvniecība (papildus ievērtēti atsevišķā šī Biroja atzinuma sadaļā);
 - 6.8.1.1.3. aspekti, kas saistīti ar būvju nojaukšanu, pārbūvi un jaunu būvju būvniecību, tostarp traucējumi un ierobežojumi satiksmes jomā, arī ietekme uz būvju funkcionēšanu (kontekstā ar kultūras mantojuma un dabas aizsardzības jautājumiem ievērtēti atsevišķā šī Biroja atzinuma sadaļā);
 - 6.8.1.1.4. būvdarbu drošības jautājumi, kas izriet no Darbības vietas specifikas, būvniecības procesa organizēšanas un risku pārvaldības;
 - 6.8.1.1.5. ar būvniecību saistītās tipiskās ietekmes un to pārvaldība.
- 6.8.1.2. No Ziņojuma izriet, ka Paredzētās darbības nodrošinājumam plānots uzbūvēt divas pietātnes – Ziemas ostā un paralēli Daugavas kreisā krasta līnijai. Pietātņu būvniecība ir saistīta ar vairākiem aspektiem, tostarp krasta stiprinājumu, konstrukciju noturības un drošas kuģošanas jautājumiem, kas kopumā raksturīgi šāda veida būvdarbiem ostas teritorijā, tiek atbilstīgiem mēriem Rīgas brīvastā projektēti (un atbilstoši darbu specifikai īstenoti). Konkrētajā gadījumā gultnes padziļināšanas darbi būs nepieciešami pieejas kanāla akvatorijā – Daugavas grīvā, Rīgas līča bārā un Ziemas ostā. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai Ziemas ostas akvatorijā jau ir nojaukts esošo straumi novirzošais dambis (mols) tās ziemeļu pusē. Ziņojumā

vērtēti divi padziļināšanas darbu varianti (7. un 8. variants¹⁵) – Ziemas ostas gultnes padziļināšana tikai līdz 8,5 m, bet Daugavas kreisajā krasta gultnes padziļināšana līdz 15,5 m, vai arī – abu pietātņu vietā gultnes padziļināšana līdz 15,5 m. Pamatojoties uz dziļumu mērījumiem (veikti 2017. gadā), Ziņojumā ievērtēti nepieciešamie padziļināšanas darbu apjomi¹⁶. Saskaņā ar veiktajiem aprēķiniem (Ziņojuma 2.7.23. tabula) 7. variantā aprēķinātais kopējais izņemamās grunts apjoms ir 415 900 m³, bet 8. variantā kopējais izņemamās grunts apjoms ir 2 127 000 m³.

- 6.8.1.3. Vispārēji ievērtēts, ka padziļināšanu var veikt gan ar zemes sūcēju, gan daudzkausu zemes smēlēju, bet tieši pie pašas pietātnes – greidera vai stieņa tipa zemes smēlēju. Tomēr no Ziņojuma izriet, ka tehnoloģiskais risinājums būs atkarīgs no tā, vai izsmeljamā grunts attiecīgajā vietā ir vai nav piesārņota. Lai pilnībā nodrošinātu teritorijas aizsardzību no izskalošanās, paredzēta krasta stiprināšana, izmantojot vienlaidus rievsienu. Lai gan Ziņojumā netiek prognozēta būtiska negatīva ietekme šo darbu veikšanas laikā un plānotie padziļināšanas darbi radīs lokālu ietekmi, jāatzīmē, ka jautājums ir aktuāls ne vien konstrukciju stabilitātes, bet arī piesārņojuma aspektā, kura dēļ būs nepieciešams realizēt papildus piesardzības pasākumus (cita starpā piesārņotas grunts atūdeņošanai un atbilstoši apsaimniekošanai). Atbilstoši Ziņojumam ir veikta Ziemas ostas akvatorijas gultnes smilts izpēte un sagatavots *“Pārskats par grunts piesārņojuma izpēti Ziemas ostas akvatorijā”*, kurā konstatēts, ka Ziemas ostas akvatorijas augšējais grunts slānis ir piesārņots ar polihlorbifeniliem līdz 5,50 m no ūdens virsmas. Visā slānī konstatēts arī augsts kopējās alvas saturs, kas ietver arī TBT klātbūtni. TBT konstatēta arī Daugavas dibennogulumos. Ņemot vērā laboratorijas rezultātus, Ziņojumā secināts, ka polihlorbifenili gruntī ir sastopami līdz 1,50 m no grunts virsmas, bet augsts kopējais alvas saturs ir līdz 2,0 m. No minētā izriet, ka šādas grunts apglabāšana zemūdens izgāztuvēs nav pieļaujama (tā jānovieto īpaši paredzētās vietās vai speciālos poligonos, kuriem ir atbilstošas kategorijas atļauja šādu atkritumu apglabāšanai).
- 6.8.1.4. Vadoties no izpētes rezultātiem, Ziņojumā sākotnēji pieņemts, ka piesārņotie nogulumi 7. variantā realizācijas gadījumā varētu sastādīt 26 900 m³, bet 8. variantā gadījumā – 65 600 m³, tomēr aktualizētās Ziņojuma versijas 2.7.23. tabulā (izdarot pieņēmumu, ka piesārņoto nogulumu biezums ir ~ 0,2 m), secināts, ka 7. variantā gadījumā kā piesārņoti nogulumi varētu būt jāapsaimniekoti ~ 37 600 m³, bet 8. variantā – 65 600 m³. Tomēr arī papildinātie aprēķini ir balstīti Ierosinātās pieņēmumos, jo piesārņoto nogulumu biezums un izplatības areāls padziļināšanas darbu teritorijā detalizēti nav vērtēts, tādēļ Ziņojumā Ierosinātāja pamatoti izdarījusi secinājumu, ka gadījumā, ja *“dažādu iemeslu dēļ esošie izpētes dati neatbilst standartiem un tiem ir zema ticamības pakāpe, kā rezultātā tos nevar reprezentabli lietot projekta vajadzībām jeb IVN vērtējuma stadijā”* – ir pamats vadīties no piesardzības principa un pieņemt, ka viss izņemamais grunts apjoms (415 900 m³ 7. variantā un 2 127 000 m³ 8. variantā) ir piesārņots. Birojs piekrīt Ierosinātājai. Gadījumā, ja ir konstatēts, ka būvniecības vietā grunts ir piesārņots, ir tikai divi varianti –, vai nu Paredzētās darbības realizācijas kontekstā pieņemt, ka viss izņemamais grunts apjoms var būt piesārņots (līdz ar to – kā Paredzētās darbības neatņemamu sastāvdaļu paredzēt piesārņotās grunts apsaimniekošanai un utilizācijai atbilstīgu infrastruktūru un rīcības), vai arī veikt detalizētu piesārņojuma, arī TBT un polihlorēto bifenilu, areāla noteikšanu (dažādos dziļumos visā padziļināšanai

¹⁵ Sk. šī Biroja atzinuma sadaļas *“Plānotā Termināļa tehnoloģijas, izvietoējuma un satiksmes nodrošināšanas alternatīvas”* 3.2.6. punktu.

¹⁶ Pieļaujamais pārdziļinājums dziļumā pieņemts 0,3 m, savukārt pārdziļinājuma platums tiks precizēts būvprojekta izstrādāšanas laikā.

plānotajā teritorijā un līdz maksimālajam plānotajam padziļināšanas dziļumam, nolūkā pārliecināties, vai un kurās vietās grunts var tikt apsaimniekota kā nepiesārņota). Atbilstoši Ziņojumam, Ierosinātāja ir izvēlējusies pirmo pieeju, lai gan Birojs ar 2016. gada 21. marta starplēmumu Nr. 3-01/373 Ierosinātājai norādīja uz nepieciešamību veikt piesārņojuma areāla un dziļuma tālāku izpēti. Tā kā Ziņojumā sniegtā informācija par piesārņojuma izplatību nedod iespēju argumentēti pārliecināties par tā izplatības dziļumu un faktisko apjomu, - līdz šādu papildus pētījumu veikšanai (kas, neatkarīgi no Ierosinātājas izvēlētas pieejas, saglabājas kā priekšnoteikums Paredzētās darbības īstenošanai) – par piesārņotu pašlaik ir pamats uzskatīt visu izņemamās grunts apjomu ($415\,900\text{ m}^3$ 7. variantā un $2\,127\,000\text{ m}^3$ 8. variantā).

- 6.8.1.5. Ņemot vērā Ierosinātājas izvēlēto pieeju, Ziņojumā rekomendēts izvēlēties 7. variantu, kas samazinātu padziļināšanas darbu nepieciešamību Ziemas ostā, vienlaikus netiek izslēgts arī 8. variants.
- 6.8.1.6. Ievērtējot piesārņotās grunts izņemšanas, apsaimniekošanas un utilizācijas iespējas, Ziņojumā ietvers principiāls sanācijas programmas apraksts – veicamo darbu apraksts un secība piesārņojuma kontūru un dziļuma noteikšanai, piesārņotās grunts izņemšanas darbu zonas norobežošanai ar aizkaru bonām un izceltā materiāla tālākai apsaimniekošanai. Secināts, ka grunts izsmelšanai būs izmantojams speciāls, vidi saudzējošs greferkaušs (vai analogs), kas novērš materiālu izskalošanos, padziļināšanas ietvaros izmantojama īpaša iedobes metode, kas ļauj nodrošināt nelielu nogāzes (iedobes) pakāpienu augstuma atšķirību, piesārņotās grunts nogulumu uzkrāšanai līdz izvešanai uz attiecīgu pārstrādes vai apglabāšanas iekārtu būs nepieciešams uzbūvēt speciālus būvlaukumus, kuros piesārņotā grunts izvietošana augsta blīvuma ģeosintētiskos maisos (Ziņojuma 2.7.9.attēls). Paredzēta nogulumu flokulācija/koagulācija.¹⁷ Papildus piesardzības pasākumi piesārņota ūdens uzkrāšanai un apsaimniekošanai būs nepieciešami ne tikai sauszemē, bet arī liellaivās u.c. Tomēr Ziņojumā nav detalizēti izstrādāts sanācijas darbu plāns, jo veicama papildus izpēte, lai pārliecinātos, kāds ir reālais kopējais piesārņojuma apjoms. Tādēļ plānotās sanācijas darbu apraksts un grunts iespējamās utilizācijas iespējas sniegtas vispārīgi. Ziņojumā vispārēji ievērtētas arī piesārņotās grunts utilizācijas iespējas, secinot, ka iespējama tās pārstrāde Latvijā un pārstrāde Nīderlandē, tomēr Latvijā ir ierobežotas iespējas veikt grunts pārstādi lielos apjomos. No veiktā novērtējuma Birojs secina, ka arī apglabāšanas iespējas Latvijas teritorijā šāda apjoma gruntij ir limitētas, turklāt izmaksas varētu būt nesamērīgi dārgas (Ziņojumā Ierosinātāja pati arī secina, ka ievērojama apjoma piesārņotas grunts pārvadāšana pa koplietošanas ceļiem nav ieteicama (būtu jāveic aptuveni 700 reisi). Tādēļ par reālāko (vai pašlaik faktiski vienīgo) utilizācijas risinājumu varētu uzskatīt atūdeņotās grunts transportēšanu ar kuģiem uz pārstrādes rūpnīcu Nīderlandē. Tomēr arī šis risinājums Ziņojumā ievērtēts tikai kā principiāli iespējamais. Attiecīgi Birojs uzskata, ka Ziemas ostas un Daugavas gultnes sanācija citādi, kā vien pieņemot, ka visa padziļināšanā izņemamā grunts ir piesārņota un izvedama pārstrādei ārpus valsts teritorijas (citā risinājumā nav vērtēta), pašalik nevar tikt akceptēta.
- 6.8.1.7. Kā jau iepriekš konstatēts šajā Biroja atzinumā, neatkarīgi no Ierosinātājas izvēlētas pieejas (veikt papildus izpēti darbus jau IVN stadijā, vai atlikt to veikšanu pēc Biroja

¹⁷ Piesārņotās grunts konsolidāciju plānots veikt krasta zonā (Ziņojuma 2.7.9. attēls) teritorijā ~ 3,2 ha platībā. Norādīts, ka piesārņotās grunts bagarēšana ilgs 12 - 24 mēnešus, konsolidācija krastā – 12 - 24 mēnešus, savukārt pārstrāde (utilizācija – transportēšana ar kuģi pie licencēta operatora – 12 mēnešus.) Pēc piesārņotās grunts konsolidēšanas tās apjomi aprēķināti ~207 950 m³ vai ~1 063 500 m³ grunts – atkarībā no vērtētā variantā.

atzinuma izdošanas) – šāda izpēte un sanācijas darbi (nepieciešamajā apjomā) jebkurā gadījumā būs priekšnoteikums Paredzētās darbības veikšanai, jo bez atbilstoša novērtējuma un rīcībām nebūs pieļaujams nedz uzsākt un veikt grunts izņemšanu, nedz piestātņu būvniecību un doku būvniecību jaunā vietā. Attiecīgi arī Paredzētās darbības realizācija Darbības vietā, ja tiks saņemts akcepta lēmums, būs iespējama tikai posmsecīgi (un pakārtoti), - pirms citu saistīto darbu veikšanas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pabeidzot piesārņojuma izpēti, izstrādājot sanācijas darbu programmu un veicot sanāciju. Tāpat jāatzīmē, ka Ierosinātās izvēlētajā pieeja, lai gan tās īstenošana teorētiski ir iespējama, arī palielina ar Paredzētās darbības risinājumiem saistīto nenoteiktību, kas kā piesardzības apsvērumi jau iepriekš tika ņemti vērā, izdodot Rīgas domes 2014. gada Lēmumu. Tomēr Birojs var tikai ieteikt, ne stāties Ierosinātās vietā, izvēloties rīcības IVN veikšanai. Jārēķinās, ka piesārņoto nogulumu apjoms var visai nozīmīgi ietekmēt kopējos būvniecības termiņus un risinājumus, tādēļ savlaicīga un detalizēta piesārņojuma novērtēšana ir nozīmīga gan Ierosinātājai, gan Rīgas Brīvostas pārvaldei.

- 6.8.1.8. Ņemot vērā teritorijas ilgstošo izmantošanu kā militāru un rūpniecisku teritoriju, nav izslēgta piesārņojuma konstatēšana ne vien ostas nogulumos, bet arī augšnes noņemšanas vai esošo būvju un komunikāciju nojaukšanas laikā. Līdz ar to šāda iespējamība un atbilstoša rīcība jāparedz darbu projektā.
- 6.8.1.9. Atbilstoši Ziņojumam Darbības vietas sagatavošana Paredzētās darbības vajadzībām ietver teritorijas uzbēršanu, paaugstinot tās augstuma atzīmes par 0,5 m - 1 m. Vispārēji no Ziņojuma izriet iecere teritorijas uzbēršanai izmantot Ziemas ostas akvatorijas gultnes smilts materiālu (bet atlikušo nepiesārņoto grunti plānots novietot Rīgas jūras līča zemūdens izgāztuvē), tomēr šāda risinājuma īstenošanai ir vērā ņemami ierobežojumi. Teritorijas uzbēršanai var tikt izmantota tikai nepiesārņota grunts, bet Ziemas ostas un Daugavas krasta akvatorijas grunts šim nosacījumam, visdrīzākais, pilnībā vai daļēji neatbilst. Atbilstoši Ziņojumam, to apzinās arī pati Ierosinātāja. Novērtēts, ka teritorijas uzbēršanai līdz plānotajai augstuma atzīmei būs nepieciešams aptuveni 180 000 m³ smilts. Nav izslēgts, ka viss norādītais daudzums (tīras smilts no derīgo izrakteņu ieguves vietām) būs Darbības vietai jāpieved. Šādā gadījumā būvdarbu veikšanas fāzē papildus palielinātos arī transporta kustība uz/no Darbības vietas, kas Ierosinātājai jāņem vērā. Ziņojumā norādīts, ka būvniecības darbu veikšanas gaitā (neievērtējot tajā iespējamu smilts transportēšanu teritorijas uzbēršanai) būvmateriālu piegādes transporta intensitāte brīžiem ievērojami pieaugs (lielākais intensitātes pieaugums prognozēts laika posmos, kad tiks veikti betonēšanas darbi). Novērtēts, ka satiksmes intensitāte būvniecības periodā maksimāli pieaugs par 45 transporta reisiem dienā (turp/atpakaļ 90 reisi), bet vidēji par 10 transporta reisiem dienā (turp/atpakaļ 20 reisi). Gadījumā, ja papildus intensīva transportēšana būs neieciešama arī teritorijas uzbēršanai, Ierosinātājai jādala būvniecības darbus pa posmiem, līdzsvarojošot satiksmes infrastruktūras noslogojumu.
- 6.8.1.10. Darbības vietas uzbēršana un teritorijas sagatavošana būvniecībai ir saistīta arī ar citu ietekmju pārvaldības jautājumu – darbus nav pieļaujams veikt tā, ka tie nonāktu pretrunā ar kultūras pieminekļu aizsardzības noteikumiem. Jomu regulējošie normatīvie akti¹⁸ paredz ierobežojumus darbību veikšanai gan pieminekļu teritorijā, gan to aizsardzības zonā, tostarp aizsardzības zonā ar piesardzību jāattiecas pret jebkādu saimniecisko darbību, kas šo zonu pārveido. Minētais ir bijis iemesls, kādēļ Kultūras Pārvalde jau kopš pirmā IVN veikšanas ir bijusi iesaistīta Paredzētās

¹⁸ Ministru kabineta 2003. gada 26. augusta noteikumi Nr. 474 "Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu".

Darbības risinājumu vērtēšanā un saskaņošanā, attiecībā uz Darbības vietas pārveidošanu uzturot savu jau 2014. gadā izvirzīto nosacījumu¹⁹, ka *saglabājams vai atjaunojams vēsturiskais zemes reljefs kultūras pieminekļu un to aizsardzības zonu teritorijā, pieļaujamas vēsturiskās zemes segas izmaiņas ne vairāk par 20 cm.* Atbilstoši Ziņojumā korigētajam Paredzētās darbības risinājumam (B alternatīva), Paredzētā darbība netiks veikta kultūras pieminekļu teritorijā, ar naftas un ķīmijas produktu pārkraušanu saistītu būvju būvniecība (rezervuāri, laukumi, estakādes u.c.) arī nav paredzēta to aizsardzības zonās. Tomēr teritorija kultūras pieminekļu aizsardzības zonās vēl arvien ir definēta kā Termināļa teritorija, tādēļ nevar izslēgt, ka tajā var būt arī ar būvniecību saistītās ietekmes. Attiecīgi ir jāņem vērā jomu regulējošajos normatīvajos aktos noteiktās prasības, tostarp prasība saņemt Kultūras Pārvaldes atļauju darbu veikšanai, kā arī – nemainīgi saglabājams Kultūras Pārvaldes jau iepriekš norādītais, ka attiecīgajā teritorijā reljefa izmaiņas nav pieļaujamas liekākas par 20 cm. No konsultāciju, ko Birojs veicis ar Kultūras Pārvaldi, rezultāta izriet, ka Kultūras Pārvalde Paredzēto darbību ir saskaņojusi, vienlaikus uzturot savus jau iepriekš izvirzītos nosacījumus.

6.8.1.11. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam pirms būvniecības darbu uzsākšanas Termināļa teritorijā ir jāizbūvē pastāvīgie piebraucamie autoceļi ar asfalta segumu visā to garumā (tos paredzēts izmantot arī būvniecības laikā), jāatjauno Flotes ielas segums, jāizbūvē piebraucamais ceļš pie ēkām un būvēm, kas izvietotas Daugavgrīvas kreisā mola teritorijas tuvumā (pašreiz esošo zemes ceļu, uzsākot būvdarbus, paredzēts likvidēt), kā arī pagaidu iekšējos autoceļus. Paredzēts, ka pagaidu iekšējos autoceļus izmantos tikai būvniecības periodā un pēc tam likvidēs, tāpēc tiem nav plānots asfalta segums. Iekšējie pievedceļi tiks izbūvēti atbilstoši būvobjekta tehnoloģiskajai shēmai, kas tiks izstrādāta reizē ar būvprojektu. Paredzēts ierīkot divsliežu dzelzceļu uz/no Bolderājas stacijas, uzlabot dzelzceļa tiltu pār Buļļupi. Lai nodrošinātu atbilstošus tehniskos risinājumus un to realizāciju (neapstādinot un negatīvi neietekmējot pārējo uzņēmumu darbību ostas Daugavgrīvas rajonā), papildus ar rūpību jāveic plānota un secīga jaunā sliežu ceļa un izlikšanas/manevrēšanas ceļu būvniecība, esošo sliežu un gulšņu nomaiņa. Tāpat nepieciešama tilta pār Buļļupi nesošo konstrukciju apsekošana un pārbūves risinājuma realizācija veidā, kas būtiski neietekmētu Buļļupes hidroloģisko režīmu un nepiesārņotu to. Iespējams, lai risinātu ar infrastruktūras būvniecību un pārbūvi saistītos jautājumus, papildus būvprojekta izstrādei, būs nepieciešama arī attiecīgo teritoriju lokālplānojuma un/vai detālplānojuma izstrāde, par ko lēmumu atbilstoši kompetencei pieņem Rīgas pilsētas pašvaldība (šajā gadījumā arī akcepta lēmuma pieņēmējs).

6.8.1.12. Atsevišķās Ziņojuma sadaļās (piemēram, 1. sējuma 37. lpp.) norādīts, ka esošās pazemes un virszemes komunikācijas nav plānots pārbūvēt un tās netiks skartas. Tomēr tas neizriet no Paredzētās darbības būtības un Ziņojumā ietvertā vērtējuma. Atbilstoši Ziņojumam, lai realizētu Paredzēto darbību, būs nepieciešams veikt esošo būvju un ēku nojaukšanu, esošo inženieru tīklu atslēgšanu no nojaucamajiem objektiem, to tehniskā stāvokļa pārbaudi un nepieciešamības gaidījumā tīklu pārņemšanu vai demontāžu (Ziņojuma 2. sējums, 7. lpp.). Arī no Ziņojumā ietvertā ģenerālplāna (1.1.1. attēls A alternatīvas gadījumā un 23. pielikums B alternatīvas gadījumā) izriet, ka situācija un objektu (arī satiksmes infrastruktūras) izvietojums Darbības vietā (arī ārpus tās) mainīsies, - acīmredzami būs nepieciešams pārvietot vai pārbūvēt esošās komunikācijas. Būtiskākie traucējumi būvdarbu veikšanas laikā var būt elektroenerģijas padeves pārtraukumi, gāzes apgādes pārtraukumi, ūdensapgādes,

¹⁹ Kultūras pārvaldes 2014. gada 13. novembra nosacījumi Nr. 06-04/2793.

siltumapgādes ierobežojumi, sakaru, interneta darbības ierobežojumi. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā (tās ietvaros) ir nepieciešami risinājumi, lai radītu pēc iespējas mazākus traucējumus un samazinātu ietekmes būvdarbu laikā. Tādēļ būvniecības un darbu organizēšanas/veikšanas projektu izstrādes laikā ir jāsaprot un ar attiecīgajām institūcijām jāaskāņo tehniskie risinājumi, lai radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem²⁰.

- 6.8.1.13. Ziņojumā ir ievērtēti principiālie risinājumi un iespējamie ierobežojumi, kas izriet no Termināla būvniecības saistībā ar esošajiem objektiem Darbības vietā un tās tuvumā. Secināts, ka Piestātnes Nr. 1 būvniecības nodrošināšanai būs nepieciešams iepriekšēji nodrošināt DG-20 piestātnes noturību un veikt Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas peldošā doka pārvietošanu uz Ziemas ostas dienvidrietumu daļu, kur neaizņemtā krasta zona piekļaujas rūpnīcas teritorijai.
- 6.8.1.14. Lai mazinātu iespējamo ietekmi būvniecības laikā, Ziņojumā norādīts, ka nepieciešams izstrādāt vides piesārņojuma novēršanas un atkritumu utilizācijas plānu (kas ietvertu atkritumu savākšanu un to otrreizēju izmantošanu/utilizāciju, kā arī noņemtās augsnes virskārtas utilizāciju). Lai samazinātu ietekmi uz gaisa kvalitāti, pagaidu neasfaltētos autoceļus sausā laika periodā nepieciešams regulāri laistīt, nepieļaujot to putēšanu, paredzēts organizēt celtniecības tehnikas degvielas uzpildi šim mērķim īpaši sagatavotā vietā, nepieļaujot degvielas izplūdi grunts un virszemes ūdeņos. Lai nepiesārņotu grunti un gruntsūdeņus, degvielas uzpildes laukumam jābūt klātam ar betona segumu, kurā ierīkota sistēma noteces savākšanai. Sadzīves notekūdeņus plānots novadīt uz SIA “Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”, bet pēc tam pilsētas kanalizācijā. Arī elektroapgādi un ūdensapgādi būvniecības laikā paredzēts nodrošināt no SIA “Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” tīkliem (SIA “Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” 2014. gada 26. novembra vēstule Nr. 1-3/99). Būvniecības laikā Darbības vietā paredzēts uzstādīt konteineru tipa atpūtas/saimnieciskās telpas.
- 6.8.1.15. Izdarot apsvērumus par ietekmēm būvniecības laikā, tajā skaitā izbūvējot nepieciešamās inženierkomunikācijas un nodrošinot būvniecības atkritumu apsaimniekošanu, Birojs secina, ka būvdarbus ir paredzēts veikt antropogēni jau ietekmētā ostas apbūves teritorijā. Ar teritorijas sagatavošanas darbiem, ēku un būvju nojaukšanu, jauno iekārtu būvniecību, kā arī ar plānotā dzelzceļa atzara un ceļu izbūvi, piestātņu izbūvi, tiks radītas būvniecībai raksturīgās ietekmes – troksnis, palielināta smagā transporta kustība piegulošajā teritorijā un uz tuvējiem autoceļiem, būvniecības atkritumu rašanās u.c., ko iespējams mazināt, ievērojot pārdomātu darba organizāciju un normatīvo aktu prasības. Vērtējot šādu ietekmju būtiskumu, Birojs nekonstatē, ka vispārīgas būvdarbu radītās ietekmes varētu būt ļoti nozīmīgas, taču norādāms, ka Darbības vietai piegulošā teritorija ir kultūrvēsturiski nozīmīga, otrā nozīmīgākā sīkspārņu ziemošanas vieta Latvijā, kas iekļauta Eiropas sīkspārņiem nozīmīgo ziemošanas vietu sarakstā, kā arī pret pārmaiņām jutīga teritorija, jo tieši robežojas ar

²⁰ Ziņojuma 16. pielikumā pievienoti AS “Latvijas gāze” tehniskie noteikumi gāzes pievadu un iekšvadu būvprojekta izstrādei (2016. gada 5. maija vēstule Nr. 27.3-4-1/1907), VAS “Latvijas dzelzceļš” (2016. gada 29. aprīļa vēstule Nr. 61-10.10/39-2016) tehniskie noteikumi Termināla un sliežu ceļu būvniecībai, Latvijas jūras administrācijas 2014. gada 29. oktobra vēstule Nr. 1-14/341, Rīgas domes Satiksmes departamenta 2014. gada 24. novembra vēstule Nr. DS-14-2746-nd, 2014. gada 25. novembra Rīgas brīvostas pārvaldes vēstule Nr. 1-11/2129 ar nosacījumiem paredzētās darbības realizācijai, SIA “Rīgas ūdens” 2014. gada 28. novembra vēstule Nr. T1-7.9/1901, AS “Sadales tīkls” 2014. gada 26. novembra vēstule Nr. 30KI50-04.05/2997. Šī Biroja atzinuma izdošanas brīdī tie lielākajā daļā vairs nav spēkā un vērtētie Paredzētās darbības risinājumi ir daļēji mainīti, līdz ar to, ja tiek saņemts Paredzētās darbības akcepts normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, atbilstošos tehniskos noteikumus nepieciešams saņemt no jauna.

Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo NATURA 2000 dabas teritoriju. Minētais jāņem vērā, plānojot būvdarbus, un tiek papildus vērtēts arī citās šī Biroja atzinuma 6. daļas nodaļās.

6.8.1.16. Vadoties no Ziņojumā sniegtās informācijas, būvdarbu veikšana nav saistīta ar bīstamu ķīmisku vielu lietojumu nozīmīgos apjomos. Iespējami avāriju riski saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami un pārvaldāmi. Potenciālie ar būvdarbu veikšanu saistītie vides riski nav vērtējami kā augstas varbūtības notikumi, ja tiek ievēroti organizatoriski un inženiertehniski pasākumi avāriju situāciju nepieļaušanai, tomēr jārēķinās ar konkrētās vietas vēsturisko izmantošanu, kur, nojaucot esošās būves, var atklāties gan vēsturiskais piesārņojums, gan iespējami militāra rakstura objektu paliekas vai citi atradumi.

6.8.1.17. Būvdarbu veikšanas laikā būtiskākie traucējumi vai neērtības varētu būt troksnis. Ziņojumā norādīts, ka tieši blakus būvlaukumam nav plašu dzīvojamo rajonu. Tuvākā māja atrodas pie Daugavgrīvas bākas, aptuveni 200 m attālumā, kuru no paredzētā būvlaukuma atdala 5 - 6 m augsta kāpa. Tuvākās dzīvojamās teritorijas (Daugavgrīvas dzīvojamais rajons) atrodas ~ 1 km attālumā, tādēļ tieši no darbiem būvlaukumā varētu netikt ietekmētas, taču tām garām virzīsies gan satiksme pa dzelzceļu, gan arī autotransports. Lai mazinātu troksni būvniecības laikā un ietekmi uz sīkspārņu kolonijām, sauszemē plānots izmantot urbtos pāļus, cik to pieļaus izmantojamās tehnoloģijas, savukārt – izbūvējot pāļu tipa piestātnes – gan urbtos, gan arī dzenamos pāļus. Izvēloties konkrētās darbu metodes, jārēķinās ar saglabājamo piestātņu un pārējo tuvumā esošo konstrukciju, objektu un infrastruktūras saglabāšanu (vai pārveides nepieciešamību), ievērojot arī saglabājamo objektu ar kultūrvēsturisko vai dabas aizsardzības nozīmi, konkrētos parametrus un vērtības. Līdz ar to, lai gan Darbības vieta atrodas ostas teritorijā un tiešā tuvumā nav dzīvojamās vai publiskās apbūves, pilnībā izvairīties no būvdarbu radīta trokšņa un citām ietekmēm nav iespējams, – tās iespējams vienīgi saprātīgi pārvaldīt un mazināt, tostarp izvairoties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad, piemēram, Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku apgrūtinājumu. Ņemot vērā būvdarbu specifiku un to ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam, arī Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 *“Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”* (turpmāk – Trokšņa noteikumi Nr. 16) 2.8. punktā paredz, ka šie noteikumi un attiecīgi – tajos noteiktās vides trokšņa robežvērtības neattiecinā uz būvdarbu radītā trokšņa emisiju. Tomēr šādiem būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar Rīgas domi. Arī šajā gadījumā Ierosinātajai jānodrošina atbilstoši tehniskie risinājumi un darbu veikšanas laiki, lai būvdarbu radītie traucējumi būtu pēc iespējas mazāki.

6.8.1.18. Lemjot par nosacījumu izvirzīšanu Paredzētās darbības realizācijai, Birojs ņem vērā, ka nosacījumus salīdzināmas darbības realizācijai Birojs ir izvirzījis jau iepriekš, un Birojs neredz pamatojumu iepriekš jau izvirzītās prasības nenoteikt atkārtoti, jo darbība pēc būtības nav mainījusies. Vienlaikus tie tiek papildināti atbilstoši IVN gaitā konstatētajam. Birojs tāpat ņem vērā, ka prasības būvniecības ietekmju vispārējai pārvaldībai, kā arī piesārņojuma izpētei un sanācijai jau ir noteiktas ārējos normatīvajos aktos, kā arī šādas prasības ir izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus un tehniskos noteikumus attiecīgās jomas kompetentām iestādēm. Novērtējuma likuma 24. panta 2. punkts tāpat paredz, ka Ierosinātajā ir atbildīga par *“ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu, tai skaitā tādu risinājumu īstenošanu, kuri paredzēti, lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu un, ja iespējams, atlīdzinātu paredzētās darbības*

būtisko negatīvo ietekmi uz vidi”, tādēļ pēc būtības, lai nodrošinātu ietekmju novēršanu atbilstoši Ziņojumā paredzētajam, - šie risinājumi Birojam nav atkārtoti jānosaka. Tajā pašā laikā Birojs uzskata, ka saistībā ar atsevišķiem ietekmes aspektiem nepieciešams arī ar Biroja atzinumu izvirzīt papildus vai nostiprināt nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama (kur nepieciešams, citu ietekmju griezumā Birojs nosacījumus būvniecībai, arī teritorijas sagatavošanai un inženierkomunikāciju izbūvei, izvirza arī citās šī Biroja atzinuma nodaļās). Tādēļ saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu, Birojs noteic, ka:

- a) Ziemas ostas un Daugavas gultnes padziļināšanas darbu plānošana un piesārņojuma sanācija citādi, kā vien pieņemot, ka visa padziļināšanā izņemamā grunts ir piesārņota un izvedama pārstrādei ārpus valsts teritorijas, šobrīd nav pieļaujama.
 - b) Paredzētās darbības realizācija Darbības vietā pieļaujama tikai posmsecīgi, - pirms citu saistīto darbu uzsākšanas Darbības vietā, vispirms normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pabeidzama piesārņojuma izpēte, nosakāms piesārņotās grunts areāls un dziļums, kā arī izstrādājama, saskaņojama un īstenojama sanācijas darbu programma, kurā detalizējami arī grunts izvietošanas, apstrādes un utilizācijas nosacījumi.
 - c) Piesārņotās grunts novērtēšanas, apsaimniekošanas, uzraudzības un utilizācijas programma saskaņojama ar Valsts vides dienestu, ietverot nosacījumus analīžu veikšanas vietām, dziļumam, kontrolējamiem parametriem (ietverot TBT), metodikai un uzraudzībai. Programmā, vadoties no veiktajiem un iegūtajiem analīžu rezultātiem, var būt precizējami Ziņojumā iestrādātie nosacījumi sanācijas darbu veikšanai un piesārņotās grunts izvietošanai, atūdeņošanai, atkārtota piesārņojuma novēršanai, izņemtās un izvietotās grunts uzskaitē un izvešanai uz tās utilizācijas vietu. Vienlaikus jānodrošina Ziņojumā paredzētie (vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgi) paņēmieni sanācijas darbu ietekmes mazināšanai. Tajā skaitā jānodrošina tehnoloģisko laukuma izveidi, kas nepieļauj atkārtotu uzduļķotā ūdens noplūdi ostas akvatorijā, precīzi dozētu flokulanta lietošanu un risinājumus teritorijas sagatavošanai, kas nepieļauj grunts izplūšanu (duļķu šļūce) ārpus atbilstīgi sagatavotajiem laukumiem.
- a) Plānojot konkrēto darbu ilgumu, risinājumus un secību, jāreķinās ar, iespējams, lielu piesārņotās grunts apjomu, kas prasīs pārdomātu sadarbību arī ar Rīgas Brīvostas pārvaldi, lai iespējami mazinātu piesārņotās grunts izņemšanas darbu ietekmi.
 - a) Padziļināšanas darbu veikšanai izmantojama izņemamās grunts kvalitātei un īpatnībām atbilstoša tehnika, kuras ekspluatācija saistīta ar mazāku uzduļķojumu.
 - b) Tālākajās projekta stadijās savlaicīgi jāiestrādā pasākumi darbu veikšanai ūdens vidē, arī padziļināšanas darbiem, piestātņu izbūvei un Daugavas kreisā krasta mola akmens apšuvuma atjaunošanai, tostarp - lai novērstu un samazinātu nelabvēlīgu ietekmi uz bioloģiskajiem resursiem. Nepieciešams paredzēt arī detalizētus pasākumus krasta nostiprinājumu stabilitātes nodrošināšanai, tajā skaitā attiecībā uz esošajām piestātnēm, pie nepieciešamības veicot esošo konstrukciju pastiprināšanu.

- c) Darbu laikā jānodrošina nepieciešamais piesārņojuma savākšanas/ierobežošanas aprīkojums, kas nepieļautu ūdens vides piesārņošanu ar bīstamām vielām, arī negadījumu rezultātā. Piesārņojuma konstatēšanas gadījumā, jānodrošina piesārņojuma lokalizēšana un novēršana.
- d) Lai novērstu tehnoloģisko avāriju un piesārņojuma risku, darbi Daugavas gultnē jāpārtrauc stiprā vējā un spēcīgas straumes vai vilņošanās laikā.
- e) Darbības vietas teritorijas uzbēršanai nav pieļaujams izmantot piesārņotu grunti. Attiecīgi Ierosinātajai jāreķinās, ka nepieciešamais materiāls (pašalik aprēķināts ~ 180 000 m³ smilts) var būt Darbības vietai jāpieved (piemēram, no derīgo izrakteņu ieguves vietām). Ja šādam mērķim paredzēts izmantot padziļināšanas darbos izņemto grunti (kā arī jebkuru citu risinājumu gadījumā), šis grunts kvalitātes rādītājiem jāatbilst Noteikumos Nr. 804 noteiktajiem mērķlielumiem, kā arī inženierģeoloģiskie rādītājiem jābūt paredzētajam mērķim atbilstošam.
- f) Teritorijas uzbēršanu jāveic tādējādi, lai nepieļautu aizsargājamo kultūrvēstures pieminekļu un saglabājamo sīkspārņu ziemošanas vietu apbēršanu vai iznīcināšanu. Darbības kultūrvēstures pieminekļu teritorijā un to aizsardzības zonās pieļaujamas tikai Kultūras Pārvaldes saskaņotajā apjomā.
- g) Pirms būvdarbu uzsākšanas attiecināmajiem darbiem normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāveic zivsaimnieciskā ekspertīze, lai noteiktu ietekmes un iedarbības uz zivsaimniecības resursiem apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jānosaka atbilstoši Zvejniecības likuma 26. panta trešās daļas prasībām un to īstenošana veicama, ņemot vērā zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus. Nosakot darbu veikšanas laiku, nepieciešams iespējami izvairīties no tādu padziļināšanas darbu veikšanas un būvdarbu veikšanas ūdens vidē, kas rada nozīmīgu trokšņa emisiju vai ūdens piesārņojumu galvenajos zivju nārsta laikos pavasarī un rudenī.
- h) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikācijas būvju funkcionēšanu. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir jānodrošina gan pagaidu, gan paliekošie risinājumi šo objektu funkcionēšanas nodrošināšanai, tajā skaitā pārbūve vai citi pasākumi to darbībai un aizsardzībai, kur nepieciešams. Konkrētas prasības, kas piemērotas katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai, jānoteic būvprojektēšanas laikā. Sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jānosaka arī iespējamie objektu atslēgumu laiki un ilgumi, lai īslaicīgo būvju darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus infrastruktūras lietotājiem un gala patērētājiem.
- i) Būvniecības darbu veikšana un ekspluatācija Darbības vietā un saistītajās teritorijās jānodrošina plānveidīgi un tā, lai neradītu bojājumus piegulošo uzņēmumu teritorijā izvietotajām tehnoloģiskajām iekārtām un saglabājamām būvēm, netiktu traucēta šo uzņēmumu darbība un ierobežota piekļuve. Veicama attiecīgo darbu savlaicīga saskaņošana, jo īpaši tādu, kas

var apgrūtināt piekļuves iespējas uzņēmumiem vai radīt bīstamību (mehāniski bojājumi, uguns vai sprādzienbīstamība u.c.). Par iespējamiem satiksmes ierobežojumiem vai izmaiņām veicama savlaicīga informēšana.

- j) Ierosinātājai jānodrošina Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas teknēs un ūdeņos. Jāparedz un būvniecības laikā jāīsteno piesardzības pasākumus, kā arī avāriju riska samazināšanas pasākumus atbilstoši veicamo darbu apjomam un bīstamībai, lai nepieļautu rūpnieciskas avārijas izraisīšanos. Īpaša uzmanība pievēršama ugunsdrošības nosacījumiem, ierobežojot ugunsbīstamo darbu veikšanu un likvidējot, pārvietojot, pārveidojot vai norobežojot iespējamās aizdegšanās avotus.
- k) Ievērojot ap Termināli nosakāmo drošības aizsargjoslu, Paredzētā darbība pieļaujama – vienīgi nodrošinot ar aizsargjoslu skartās teritorijas atbilstīgu pielāgošanu. Attiecīgi Ierosinātājai jāreķinās, ka Paredzētās darbības realizācijas iespēja ir darīta atkarīga no sadarbības ar SIA *“Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”* un tās piekrišanas risinājumiem esošās infrastruktūras pārveidei.
- l) Atbilstoši būvdarbu veikšanas vietas inženierģeoloģiskiem apstākļiem jāizvēlas tādus būvniecības risinājumus, kas garantē esošo būvju un jauno konstrukciju stabilitāti.
- m) Ņemot vērā plānotā Termināļa teritorijas izvietojumu un izmantošanas mērķus, papildus drošības pasākumi nepieciešami saistībā ar iespējamu kara laika lādiņu atrašanu Darbības vietā un ostas akvatorijā. Jānodrošina Termināļa būvniecībai un padziļināšanai paredzētās teritorijas pārbaude, kā arī būvdarbu organizēšanas projektā iestrādājama sadaļa par drošām darba metodēm un rīcībām sprādzienbīstamu objektu konstatēšanai un rīcībām ar tiem, ietverot arī paredzētos padziļināšanas darbu ietekmju mazināšanas pasākumus, kas norādīti Ziņojumā.
- n) Lai mazinātu iespējamo ietekmi būvniecības laikā, jāizstrādā vides piesārņojuma novēršanas un atkritumu utilizācijas plāns, ja atbilstoši, ietverot pasākumus augsnes virskārtas utilizācijai. Būvniecības laikā veidojošos atkritumu apsaimniekošanai jānoslēdz līgumi ar licencētiem atkritumu apsaimniekotājiem.
- o) Ierosinātājai jāreķinās, ka ilgstoši rūpnieciskiem un ostas mērķiem izmantotā teritorijā var arī sauszemē tikt atsegtas piesārņotas gruntis. Jāparedz atbilstoši pasākumi piesārņojumu identificēšanai arī sauszemē, kā arī tā savākšanai un utilizēšanai, ja nepieciešams.
- p) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar attiecīgo vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst. 7.00 līdz 19.00. Gadījumā, ja papildus intensīva transportēšana būs neieciešama arī teritorijas uzbēršanai, Ierosinātājai jādala būvniecības darbus pa posmiem, līdzsvarojot satiksmes infrastruktūras noslogojumu.

- q) Sausā laikā nodrošināmi pasākumi ietekmes uz gaisa kvalitāti mazināšanai, kur atbilstoši, veicot pagaidu (neasfaltēto) ceļu mitrināšanu. Celtniecības tehnikas degvielas uzpilde pieļaujama tikai tam speciāli paredzētā un sagatavotā vietā, nepieļaujot grunts, virszemes un pazemes ūdeņu piesārņošanu.
- r) Ņemot vērā to, ka būvniecības tehniskie risinājumi ne katram no objektiem ir detalizēti zināmi jau šajā projektēšanas stadijā, Paredzētās darbības un saistīto infrastruktūras objektu, tajā skaitā satiksmes pārvadu, tiltu, pievedceļu, paralēlo ceļu u.c. objektu izbūvei un/vai pārbūvei ir jāsaņem arī Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi, precizējot jau konkrētos risinājumus un vides aizsardzības prasības darbību realizācijai tās norises vietā. Ņemot vērā jau konkrētos risinājumus un citus saistītos apstākļus, Valsts vides dienesta attiecīgajai reģionālā vides pārvaldei pirms tehnisko noteikumu izdošanas ir jāņem vērā, vai kādā no gadījumiem nepastāv pamats ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma piemērošanai.

6.8.2. Naftas un ķīmijas produktu transportēšanas apjomu palielināšanās caur Rīgas pilsētu un nepieciešamās izmaiņas transporta sistēmā:

- 6.8.2.1. Jau iepriekš veikto IVN ietvaros, vērtējot ar Paredzēto darbību salīdzināmu Ierosinātās darbību, secināts, ka nozīmīga būs Termināļa darbības netiešā ietekme, kas saistīta ar naftas un naftas ķīmijas produktu kravu transportēšanu, jo nozīmīgi palielināsies dzelzceļa transporta intensitāte, bet esošā dzelzceļa infrastruktūra (kur attiecināms, arī saistītā ielu infrastruktūra) pašlaik neatbilst Paredzētās darbības vajadzībām. Viens no apsvērumiem, kādēļ Rīgas pašvaldība iepriekš izdeva Rīgas domes 2014. gada Lēmumu, ir tas, ka teritorijas plānojuma līmenī nav atrisināti ar Paredzētās darbības realizāciju saistītie jautājumi (papildus viaduktu, ielu izbūve), bet veiktā IVN ietvaros atbildes uz neskaidrajiem jautājumiem (būvniecības vietas, risinājumu pietiekamība u.tml.) nav sniegtas ar pietiekamu skaidrību, lai pašvaldība varētu pārlicināties, ka to risināšana ar plānošanas instrumentiem (teritorijas plānojums, lokālplānojums) būs iespējama.
- 6.8.2.2. Vadoties no minētā, kā arī Programmā izvirzītajām prasībām, Ziņojumā ir atkārtoti un papildus vērtēti ar naftas un ķīmijas produktu transportēšanu saistītie jautājumi un nepieciešamās izmaiņas transporta sistēmā.
- 6.8.2.3. Atbilstoši Ziņojumam šobrīd no dzelzceļa stacijas “*Bolderāja*” uz SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*”, kas darbību veic blakus plānotajai Termināļa teritorijai, ved savienošais dzelzceļa sliežu ceļš. Šis sliežu ceļš šķērso Buļļupi pa tiltu, bet pēc tam virzās gar Flotes ielu, šķērsojot Parādes ielu vienā augstuma līmenī. Sliežu ceļš tāpat šķērso autotransporta pievedceļus uz vairāku uzņēmumu teritorijām un tam ir vairāki atzarojumi uz citiem ostas uzņēmumiem. Novērtēts, ka Paredzētās darbības vajadzībām esošajam sliežu ceļam, pirmkārt, ir nepieciešama sliežu un gulšņu nomaiņa, kā arī pārmiju pārvadu uzlabošana. Līdz ar to – Termināļa darbības nodrošināšanai tiek paredzēta esošā sliežu ceļa uzlabošana. Otrkārt, novērtēts, ka Paredzētās darbības nodrošinājumam ir nepieciešams viens papildus sliežu ceļš, kura izbūve jānodrošina ~ 4 km garumā. Otrā sliežu ceļa būvniecība ir paredzēta dzelzceļa sarkano līniju robežās, paralēli esošajam sliežu ceļam. Posms, kurā paredzēta tā izbūve, ir no Bolderājas stacijas līdz nekustamajam īpašumam Flotes ielā 13 (Darbības vieta).
- 6.8.2.4. Atbilstoši Paredzētās darbības tehniskajiem (izpildes) risinājumiem – dzelzceļa stacijā “*Bolderāja*” plānota dzelzceļa sastāvu dalīšana un padošana uz Termināļa dzelzceļa

estakādēm pa daļām (stacijā paredzēta arī tukšo sastāva daļu uzkrāšana līdz pilnam sastāvam pirms nosūtīšanas uz ārējo dzelzceļa tīklu). Lai atbilstoši dzelzceļa kustības drošības noteikumiem nodrošinātu vagonu (cisternu) padevi uz Termināli, papildus sliežu ceļiem būs jāizbūvē arī tā saucamos izlikšanas ceļus.

- 6.8.2.5. Lai izbūvētu otru dzelzceļa sliežu ceļu ar papildus izlikšanas ceļiem, būs jāpārceļ pilsētas inženierkomunikācijas posmā no stacijas “*Bolderāja*” līdz Darbības vietai.
- 6.8.2.6. Palielinot dzelzceļa pievedceļu noslogotību, būs apgrūtināta autotransporta kustība Daugavgrīvas dzīvojamā rajonā, īpaši Parādes ielā, kā arī apgrūtināta autotransporta iebraukšana pieguļošo uzņēmumu teritorijās izlikšanas dzelzceļu rajonā. Ņemot vērā paredzētos naftas un naftas produktu pārkraušanas apjomus, IVN gaitā konstatētas trīs ar dzelzceļa transporta palielināto intensitāti saistītas problemātiskas vietas – sliežu ceļš uz dzelzceļa tilta pār Buļļupi, Parādes ielas dzelzceļa pārbrauktuve un dzelzceļa pārbrauktuve pie bijušā uzņēmuma – SIA “*AGA*” (pašlaik SIA “*Baltic Industrial Composites*”). Tādēļ būs nepieciešams pārbūvēt ielu šķērsojuma vietas, uzbūvējot vismaz vienu divlīmeņu šķērsojumu pāri dzelzceļam (pašreizējā Parādes ielas pārbrauktuve). Kā alternatīvs risinājums Ziņojumā apsvērts šķērsojuma izvietojums iepretī Lēpju ielai. Atbilstoši Ziņojumam šķērsojuma būvniecība paredzēta tā, lai tās laikā netiktu pārtraukta transporta kustība pa ielu, tādējādi netiek prognozēta būtiska ietekme uz autotransporta plūsmu ne būvniecības, ne ekspluatācijas laikā. Būvniecības laikā prognozējamie traucējumi autotransporta plūsmai Ziņojumā klasificēti kā īslaicīgi un lokāli.
- 6.8.2.7. Nokļūšanai no bijušās SIA “*AGA*” (pašlaik SIA “*Baltic Industrial Composites*”) teritorijas uz Flotes ielu pašlaik tiek izmantota dzelzceļa pārbrauktuve pie plānotās Termināļa teritorijas. Uzsākot Termināļa darbību, šajā vietā būtu jau četri sliežu ceļi un intensīva vagonu kustība, tādēļ pārbrauktuves izmantošana vairs nebūs iespējama. Lai nodrošinātu citu uzņēmumu teritorijas ar autotransporta ceļiem, būs nepieciešams veikt jaunas iekšējās ielas izbūvi un izvest kvartāla iekšējo koplietošanas autoceļu. Ceļš paredzēts arī, lai nodrošinātu publisku piekļuvi īpaši aizsargājamai dabas teritorijai un pludmalei (risinājumi attēloti Ziņojuma 5.1.1. attēlā, bet attiecībā uz Darbības vietu tie pārstrādāti ģenerālplānā (1.1.1. attēls) un Koriģētajā ģenerālplānā 23. pielikumā).
- 6.8.2.8. IVN ietvaros Ierosinātāja ir pasūtījusi papildus pētījumu (veikusi SIA “*E. Daniševska birojs*”, pievienots Ziņojuma 19. pielikumā), lai apzinātu un izstrādātu nepieciešamos un iespējamās satiksmes organizācijas uzlabojumus, ievērtējot Termināļa ietekmi uz satiksmi ielu tīklā ap Bolderājas dzelzceļu, īpaši Daugavgrīvā. Pētījuma uzdevums bija sniegt jau konkrētākus priekšlikumus saistībā ar:
 - 6.8.2.8.1. satiksmes organizācijas principiālajiem risinājumiem Parādes ielas divlīmeņu dzelzceļa pārbrauktuvei;
 - 6.8.2.8.2. satiksmes organizācijas iespējamiem uzlabojumiem citās Bolderājas dzelzceļa vienlīmeņa pārbrauktuvēs (Silikāta iela, Buļļu iela, Liepājas iela);
 - 6.8.2.8.3. piekļuvi dabas parkam “*Piejūra*” caur Daugavgrīvu (no Parādes ielas, Flotes ielas).
- 6.8.2.9. Attiecībā uz satiksmes organizācijas principiālajiem risinājumiem Parādes ielas divlīmeņu dzelzceļa pārbrauktuvei šajā pētījumā norādīts, ka:
 - 6.8.2.9.1. līdz 2 šķērsojumiem stundā (slēdzot pārbrauktuvi katrā reizē uz 4 - 5 minūtēm) plānotajam Terminālim piesaistīto dzelzceļa sastāvu papildus radītais noslogojums pārbrauktuvei būs nebūtisks;

- 6.8.2.9.2. autotransporta satiksmes maksimumstundās (darbadienās 7:30 - 9:00 un 16:30 - 18:00) vilcienu satiksmi nepieciešams ierobežot pilnībā;
- 6.8.2.9.3. nepieciešams veikt satiksmes organizācijas uzlabojumus Parādes ielas pārbrauktuvē un Parādes un Flotes ielu krustojumā, - jāaizstāj 207. (STOP) ceļa zīmi pirms pārbrauktuves Parādes ielā ar citiem satiksmes drošības līdzekļiem, proti, Flotes un Parādes ielu krustojumu jāaprīko ar luksoforu (Flotes ielā virzienā uz Termināli jāparedz gājēju un veloinfrastruktūru);
- 6.8.2.9.4. ostai attīstoties un būtiski pieaugot dzelzceļa satiksmei pārbrauktuves zonā (vai arī pie nosacījuma, ja neizdodas realizēt iepriekš minētos risinājumus), rekomendētas divas alternatīvas: jauns tilts pār Buļļupi, savienojot Kleistu ielu ar Dzintaru ielu (tas dotu iespēju nodalīt ostas satiksmi no pārējā autotransporta, tajā skaitā, pamatplūsmu pārvirzot no Bolderājas šosejas (Brīvostas teritorijas sastāvdaļa) uz Kleistu ielu), vai arī dzelzceļa šķērsojums otrā līmenī Flotes un Lēpju ielu trasē (likvidējot esošo dzelzceļa pārbrauktuvi uz Parādes ielas). Lai arī Termināļa apkalpošanā netiek plānota dzelzceļa sastāvu manevrēšana pa sliežu ceļiem Parādes ielas galā, tāda ir iespējama citu Daugavgrīvas esošo uzņēmumu apkalpošanai, tāpēc ir būtiski centralizētas un optimāli koordinētas dzelzceļu pārvadājumu vadības sistēmas ieviešana posmā aiz sadales punkta Bolderāja 2.
- 6.8.2.10. Attiecībā uz vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvēm pētījumā norādīts, ka Bolderājas dzelzceļš apkalpo virkni uzņēmumu un rūpnieciska rakstura teritoriju gan Bolderājā, gan Daugavgrīvā, veidojot blīvu sazarojumu. Daugavgrīvā šie atzari daudzviet krustojas ar Flotes ielu un citām vietējām ielām, taču šobrīd liela daļa no atzariem netiek izmantoti un atsevišķos posmos pat nav atrodamī (demonvēti vai apvēti). Secināts, ka Termināļa ģenerētā dzelzceļa sastāvu kustība ietekmēs dzelzceļa pārbrauktuve kopējo noslodzi, paaugstinot to vidēji par vienu vilcienu sastāvu (ar 60 vagoniem) stundā Liepājas, Slokas un Buļļu ielu pārbrauktuvēs, bet Silikātu ielā un Parādes ielā - par diviem 30-vagonu sastāviem stundā (gadījumā, ja Terminālī izbūvējamais dzelzceļa estakāžu garums būs 430 m²¹). Tomēr secināts, ka pārbrauktuve caurlaides spēja saglabātos pieļaujamā līmenī, ja tiks realizēti pētījumā ietvertie ieteikumi, kā arī tiks sakārtotas un ar satiksmes organizācijas un drošības līdzekļiem aprīkotas dzelzceļa pārbrauktuves gar Flotes ielu uz ziemeļiem no Parādes ielas. Turpat secināts, ka nepieciešams novērst vilcienu manevrus Silikāta ielas pārbrauktuves zonā un visas vienlīmeņu pārbrauktuves Bolderājas dzelzceļa maršrutā no Liepājas ielas līdz Parādes ielai *nākotnē* aizstāt ar divlīmeņu šķērsojumiem. Secināts arī, ka Rīgā ir jāizstrādā un pakāpeniski jāattīsta maģistrālo ielu savienojumu plāns un programma, kas jārealizē, balstoties uz tehniski un ekonomiski pamatotām prioritātēm un finansiālām iespējām. Pētījumā norādīts, ka Slokas ielas, Buļļu ielas un Liepājas ielas esošās viena līmeņa pārbrauktuves (atbilstoši spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojumam) bija paredzēts slēgt (aizstājot ar divlīmeņu šķērsojumiem), tomēr tas saistīts ar citu lielo infrastruktūras objektu realizāciju (*Hanzas šķērsojums, Rietumu maģistrāle, Rail Baltica*).
- 6.8.2.11. Attiecībā uz dabas parka “Piejūra” sasniedzamību, kā arī, lai sekmētu nokļūšanu līdz jūrai/pludmalei, no pētījuma izriet, ka Darbības vieta nav uzskatāma par tādu, kurā būtu vēlama rekreācija, vienlaikus izstrādāts risinājums, kā piekļuves nosacījumu nodrošināt:

²¹ Ziņojumā vērtēta dzelzceļa pārbrauktuve noslodze Silikātu ielā un Parādes ielā, gadījumā, ja Terminālī izbūvējamais dzelzceļa estakāžu garums būs 430 m, tomēr B alternatīvā tas saīsināts līdz 280 m. B alternatīvas gadījumā dzelzceļa pārbrauktuve noslodze Silikātu ielā un Parādes ielā varētu būt lielāka.

- 6.8.2.11.1. nepieciešams rekonstruēt pašreizējo ceļu, starp Flotes ielu un esošo betona plākšņu seguma stāvlaukumu, labiekārtot esošo gājēju ceļu līdz pludmalei, izbūvēt un papildus autostāvvietas;
- 6.8.2.11.2. piekļuve ar autotransportu līdz jūras krastam pieļaujama tikai apkalpojošam un operatīvam transportam; apmeklētājiem automašīnas jānovieto stāvlaukumos pie Flotes ielas, tālāk jādodas kājām vai ar velosipēdu;
- 6.8.2.11.3. pludmalē starp dabas parku "*Piejūra*" un Daugavas grīvas bākas molu ir krasta stiprinājumi, kas vietām ir arī bīstami un apgrūtina pārvietošanos; jānodrošina iedzīvotāju informēšana gan par piekļuves risinājumu, gan teritoriju (informācijas izvietošana pie Lēpju ielas (gājēju takas sākumā) un pie autostāvvietas blakus īpašumam Flotes ielā 9c);
- 6.8.2.11.4. pirms pieļaut aktīvu publisku piekļūšanu šai teritorijai (un atļaujot to izmantot kā peldvietu), nepieciešams pārliecināties par piekrastes gultnes stāvokli.
- 6.8.2.12. Ziņojumam pievienota VAS "*Latvijas dzelzceļš*" 2016. gada 29. aprīļa vēstule Nr. 61-10.10/39-2016, kurā norādīts, ka VAS "*Latvijas dzelzceļš*" nav principiālu iebildumu pret Ierosinātās Paredzēto darbību, bet VAS "*Latvijas dzelzceļš*" 2011. gada 21. janvāra vēstulē Nr. D-2/289-2011 un 2014. gada 14. aprīļa vēstulē Nr. DV-6.5.1./196-2014 apliecināts, ka VAS "*Latvijas dzelzceļš*" spēs nodrošināt SIA KU "*Baltic Oil Terminal*" nepieciešamo 10 miljonu tonnu naftas un naftas produktu gadā apgrozījumu. Savukārt VAS "*Latvijas dzelzceļš*" 2010. gada 11. jūnija vēstulē Nr. DA-3/151 norādīts, ka paša Termināla izbūve, gan citi ar to saistītie pasākumi (dzelzceļa uzlabošana, dzelzceļa tilta pār Buļļupi rekonstrukcija, viaduktu virs dzelzceļiem izbūve, trokšņu slāpēšanas ekrānu u.c.) būtībā ir viena projekta sastāvdaļas. VAS "*Latvijas dzelzceļš*" neiebilst pret to, ka tiks uzstādīti trokšņu slāpēšanas ekrāni vai veikti citi dzelzceļa uzlabošanas pasākumi, norādot, ka šie pasākumi veicami uz visu projekta realizācijā ieinteresēto pušu vienošanās pamata.
- 6.8.2.13. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka SIA "*E. Daniševska birojs*" ir sniedzis salīdzinoši izsvērtus ieteikumus un vērtējumus par piemērotākajiem risinājumiem gan tuvākai, gan tālākai nākotnei. Cita starpā secinājumos par esošo situāciju konstatēts, ka Parādes ielas sarkano līniju koridors šobrīd ir nepietiekams divlīmeņu mezgla izveidei (Ziņojuma 19. pielikuma 8 lpp.), par pašlaik iespējamu atzīstot divlīmeņu mezgla izbūvi Flotes ielas savienojumam ar Lēpju ielu. Vienlaikus Birojs ņem vērā, ka sarkano līniju izmaiņas ir jautājums, ko iespējams risināt, ja par tā risināšanu tiek pieņemti attiecīgi lēmumi, tādēļ Parādes ielas šķērsojuma būvniecību nebūtu pamats uzskatīt par kopumā neiespējamu. Birojs tāpat ņem vērā, ka viens no alternatīvajiem risinājumiem minēta jauna tilta pār Buļļupi izveide (starp Kleistu un Dzintaru ielām). Šāds risinājums atbilst arī spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojumam, tomēr par tā iespējamu realizāciju pašlaik nav pietiekamas skaidrības. Atzīmējams, ka no Ziņojuma viennozīmīgi neizriet, kurš tieši no izpētes variantiem – šķērsojums pie Parādes ielas vai Lēpju ielas – tiek izskatīts kā īstenojams, jo Ziņojumā vairākās vietās (tajā skaitā Ziņojuma 1. sējuma 67., 68., 151. lpp., Ziņojuma 2. sējuma 11., 14., 232. lpp. un citviet) piedāvāts izveidot divlīmeņu šķērsojumu ar Parādes ielu, savukārt 5.1.1.attēlā shematiski attēlots arī šķērsojums Flotes un Lēpju ielas krustojumā. Turklāt no Ziņojuma izriet arī variants (5. variants), ka šķērsojums Parādes ielā tiek tikai rekonstruēts, saglabājot to vienā līmenī. Biroja ieskatā ar Paredzēto darbību saistītie ietekmes aspekti un nenoteiktība, kas saglabājas gan attiecībā uz atsevišķiem tās risinājumiem un ietekmju novērtējumu (A vai B alternatīva, kas savstarpēji atšķiras arī ietekmju ziņā), - 5. variantā īstenošana nebūtu pieļaujama un Ierosinātajai jārēķinās ar šķērsojumu pārbūvi divos līmeņos. Izšķiršanās par konkrētu šķērsojuma

būvniecības vietu (vai abām vietām) ir jautājums, kas risināms ar Rīgas pašvaldību, kura šajā gadījumā ir arī viena no akcepta lēmuma pieņēmējiem un var izvirzīt nosacījumus savā akcepta lēmumā.

6.8.2.14. Minētais secinājums izriet arī no citiem novērtējuma aspektiem. Paredzētās darbības ietvaros plānotā kravu plūsmu summētos ar pēdējā laikā palielināto kravu plūsmu Daugavas kreisajā krastā, tādējādi papildus pakārtoti saistīta ar trokšņa palielināšanos, kas negatīvi ietekmētu iedzīvotāju dzīves apstākļus, radītu vai pastiprinātu autotransporta satiksmes traucējumus un avāriju riska pieaugumu Rīgas pilsētā. Ziņojumā norādīts, ka izstrādātajos ietekmes uz vidi novērtējumos – SIA “*Vent Eko*” ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums “*Rīgas Brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcija*” un SIA “*Eiropprojekts*” ziņojums “*Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšana no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība*” – ir ievērtētas arī Ierosinātās perspektīvā Termināļa vajadzības. Minēto projektu IVN ietvaros Birojs ir arī sniedzis atzinumus par izstrādātajiem ziņojumiem²², izvirzot nosacījumus, ar kādiem to realizācija īstenojama vai nav pieļaujama. Tomēr Ziņojumā nav sniegts aktualizēts apkopojošs vērtējums par aktuālo situāciju saistībā ar kravu sadalījumu ostas kreisajā krastā (prognozējams, ka tas mainīsies par ~ 40 % jeb vairāk nekā 10 milj. tonnām gadā²³). Vērtējums nav aktualizēts arī saistībā ar Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* izbūvi (tas ir, vai kādos posmos varētu veidoties problēmsituācijas kravu piegādes aspektā, piemēram, būvdarbu laikā). Ar Paredzēto darbību dzelzceļa satiksmes plūsma, atkarībā no faktiskā kravu apgrozījuma, pieaugs nozīmīgi (līdz 10 – 12 papildus vilciena sastāviem diennaktī turp un atpakaļ līdz Bolderājas stacijai un tālāk sadalītā veidā līdz Terminālim), kas ir aptuveni trešā līdz ceturrtā daļa no Rīgas brīvostas kopējā esošā apgrozījuma. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto – Bolderājas stacijas kapacitāte 2020. gadā sasniegs 15 vilciena sastāvus diennaktī, savukārt stacijā Bolderāja 2 – 15 līdz 20 vilciena sastāvus diennaktī. Tāpat jāatzīmē, ka Ziņojumā iestrādāto risinājumu (Ziņojuma 19. pielikums) izstrādes un vērtēšanas laikā vēl nebija informācijas par B alternatīvu, kas paredz dzelzceļa estakāžu saīsināšanu, bet tas var ietekmēt piegādājamā sastāva garumu (līdz ar to – arī dzelzceļa kustības intensitāte var būt lielāka posmā Bolderājas stacija – Terminālis, turklāt nav izslēgts, ka būs nepieciešami papildus izlikšanas ceļi). Pie nemainīga kravu apgrozījuma B alternatīva var aptuveni par trešdaļu palielināt A alternatīvā plānoto atspoles reisu skaitu posmā no Bolderājas stacijas līdz Terminālim, šīs ietekmes nav ievērtētas transporta plūsmas analizē.

6.8.2.15. Līdz ar to – Paredzētās darbības realizācijai, ja tā tiek akceptēta, ir ļoti būtiska transporta risinājumu ieplānošana un īstenošana, iespējami savlaicīgi vienojoties ar Rīgas domi un zemju īpašniekiem par konkrētajām vietām, iesaistītajiem un atbildīgajiem šo darbu veikšanā. Var secināt, ka Ziņojums sniedz pilnīgāku skaidrību attiecībā uz nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, tomēr atsevišķos aspektos daļēja nenoteiktība saglabājas. Vispārēji tas atbilst IVN principiem, jo IVN rezultātā tiek pieņemts konceptuāls lēmums par ieceres pieļaujamību, un tās realizācijai var būt priekšnoteikumi. Tomēr tas atkarīgs no apsvērumiem, kas jāizdara lēmuma

²² Biroja atzinums par VAS “*Latvijas dzelzceļš*” Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienjošo sliežu ceļu rekonstrukcijas Rīgas Brīvostas apkalpošanai, stacijas “*Bolderāja*” rekonstrukcijas un stacijas “*Bolderāja – 2*” izveides ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma Ziņojumu izsniegts 2009. gada 10. septembrī, bet atzinums par Rīgas brīvostas pārvaldes Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma Ziņojumu - 2009. gada 24. martā.

²³ Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums Krievu salas lokālpilnplānojumam,

<https://www.l4.lv/content/uploads/2018/02/vides-parskats-krievu-sala-ar-labojumiem-vpvb-14-03-2018.pdf>

pieņemējam, tostarp saistībā ar teritorijas plānošanu atbilstoši savai kompetencei. Paredzētās darbības akceptēšanas gadījumā būs nepieciešami grozījumi Rīgas Teritorijas plānojumā (šobrīd jaunā plānojuma redakcijā nepieciešamās izmaiņas nav iekļautas) vai teritoriju lokālplānojumu izstrāde, kas ir būtisks priekšnoteikums būvniecības pieļaujamībai.

6.8.2.16. Vadoties no visa iepriekš minētā un Ziņojumā novērtētā, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu norādāmi nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība, ja tā tiek akceptēta un tiek nodrošināta atbilstība Rīgas Teritorijas plānojumam, īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek izslēgts no satiksmes tīkla un tiek nodrošināta teritoriju sasniedzamība, šim mērķim izbūvējot dzelzceļa līnijas šķērsojumus vai alternatīvos piekļuves ceļus.
- b) Autotransporta satiksmes infrastruktūras šķērsojums ar dzelzceļa līniju risināms vismaz 6. variantā, t.i. - divos līmeņos. Izšķiršanās par konkrētu šķērsojuma būvniecības vietu (vai abām vietām) ir jautājums, kas risināms ar Rīgas pašvaldību, kura šajā gadījumā ir arī viena no akcepta lēmuma pieņemējiem un var izvirzīt nosacījumus savā akcepta lēmumā.
- c) Termināļa darbības nodrošināšanai nepieciešamo autoceļu un sliežu ceļu izbūve/ pārbūve, tajā skaitā citu uzņēmumu loģistikas nodrošināšanai paredzētā divlīmeņu dzelzceļa šķērsojuma (šķērsojumu) un atbilstošo pievedceļu, dzelzceļa tilta pār Buļļupi izbūve ir jāveic (jāpabeidz) līdz Termināļa darbības uzsākšanai. Jāizstrādā secīgu darbu veikšanas plānu, nodrošinot īpašumu sasniedzamību būvdarbu laikā, kā arī precīzi nosakot un sadalot atbildību konkrēto risinājumu savlaicīgai realizēšanai un iespējamo konfliktsituāciju risināšanai.
- d) Detālās projektēšanas laikā paredzētās darbības Ierosinātājai, savstarpēji vienojoties ar VAS “*Latvijas dzelzceļš*”, Rīgas Brīvostas pārvaldi un Rīgas domi, jāsaskaņo dzelzceļa sliežu ceļu izbūve no dzelzceļa stacijas “*Bolderāja*” līdz uzņēmuma teritorijai Flotes ielā, tajā skaitā dzelzceļa tilta pār Buļļupi pārbūve, pieslēguma risinājumi dzelzceļa pievedceļam uz Termināli un dzelzceļa sastāvu piegādes/izvešanas nosacījumi, kā arī inženierkomunikāciju pārcelšanas risinājumi. Ierosinātāja sadarbībā ar pārējām iesaistītajām pusēm ir atbildīga par Ziņojumā iekļauto risinājumu realizāciju, tajā skaitā jānodrošina tādu tehnisko risinājumu realizācija, lai tiktu nodrošināti normatīvajos aktos noteiktie trokšņu robežlielumi.
- e) Veicot Termināļa būvniecības darbus un ceļa izbūvi uz Daugavgrīvas bākas tuvumā esošajām mājām un objektiem, jānodrošina netraucēta Daugavas grīvā esošo objektu apkalpošana.
- f) Būvdarbos pielietotās tehnoloģijas un risinājumi nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo īpašumu un esošo būvju izmantošanu, paredzot arī savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu informēšanu.
- g) Jānodrošina Ierosinātājas dzelzceļa infrastruktūras atbilstoša tehniskā stāvokļa uzturēšana, nepieļaujot defektus vai nolietojumu, kas varētu radīt negadījumu un avāriju riskus.

6.8.3. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē:

- 6.8.3.1. Novērtējot Birojā iesniegto Ziņojumu, kā arī ņemot vērā Ziņojuma izstrādes laikā sabiedrības izteiktos viedokļus par ostas uzņēmumu līdzšinēji radītajām ietekmēm un paustās bažas attiecībā uz Paredzētās darbības realizēšanu, Birojs atzīst, ka viens no būtiskākajiem ar Paredzēto darbību saistītajiem nelabvēlīgas ietekmes aspektiem ir arī gaisa piesārņojums un smaku veidošanās naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas procesu rezultātā. Jāņem vērā, ka, kaut arī Paredzētā darbība plānota ostas teritorijā un tiešā tās tuvumā nav dzīvojamo kvartālu ar daudzdzīvokļu ēkām, pilsētā ostas apkaimē ir izvietotas arī dzīvojamās apbūves teritorijas, līdz ar to ir būtiski novērtēt, vai Paredzētās darbības rezultātā uzņēmuma darbības slodze uz vidi, tajā skaitā cilvēku veselību, netiks būtiski palielināta, pārsniedzot normatīvos noteiktos robežlielumus, kas noteikti vides un cilvēka veselības aizsardzībai. Gadījumā, ja piesārņojums, kas nokļūtu gaisā, pārsniegtu apjomus, kas zinātniski pamatots kā piesārņojuma līmenis ar kaitīgu iedarbību uz cilvēka veselību vai uz vidi, – ietekme uz gaisa kvalitāti (un līdz ar to – Paredzētās darbības ietekme uz vidi) varētu būt būtiska. Tādēļ Ziņojumā vērtētas attiecīgās ietekmes un paredzēti inženiertehniskie paņēmieni ietekmes samazināšanai.
- 6.8.3.2. Paredzētās darbības sabiedrisko apspriešanu gaitā Ierosinātājas iecere par naftas produktu pārkraušanas Termināļa būvniecību (līdzīgi kā vairākos citos naftas produktu termināļu attīstības gadījumos) radīja lielu sabiedrības uzmanību un pret to vērstu kritiku. Viens no sabiedrības vērtētajiem jautājumiem ir arī gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.
- 6.8.3.3. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka ir apzināti galvenie gaisu piesārņojošo vielu emisiju un smaku avoti, kā arī prognozētas sagaidāmās ietekmes A alternatīvas gadījumā (pārkraušanas 1. un 3. variantiem, kad summārā rezervuāru ietilpība ir vislielākā, t.i. – tiek pārkrauti gan tumšie, gan gaišie naftas produkti). Emisijas B alternatīvas realizācijas gadījumā nav vērtētas, taču tās varētu būt nedaudz atšķirīgas, jo summārā rezervuāru ietilpība un estakāžu garums ir mazāki (nemainot kopējo pārkraujamo produktu apjomu). Birojs secina, ka arī atsevišķos citos aspektos ietekmes novērtējumā ir nepilnības, ko Birojs attiecīgi ņem vērā, sniedzot šo atzinumu.
- 6.8.3.4. Lai nodrošinātu plānoto naftas produktu apgrozījumu, Terminālī paredzēts izbūvēt divas segtas dzelzceļa divpusējas noliešanas - uzpildīšanas estakādes, viena tumšajiem naftas produktiem, otra – gaišajiem naftas produktiem un naftas ķīmijas produktiem, kā arī divas tankkuģu piestātnes.
- 6.8.3.5. Saskaņā ar Ziņojumu kopskaitā ar Paredzēto darbību 1. un 3. variantā (tiek pārkrauti gan tumšie, gan gaišie naftas produkti) Darbības vietā būs 15 emisiju avoti, savukārt 2. un 4. variantā (tikai gaišie naftas produkti) – 10 emisiju avoti²⁴.
- 6.8.3.6. Paredzētās darbības 1. un 3. variantā plānoti šādi emisijas avoti:
- 6.8.3.6.1. katlumāja, kurā izvietoti 4 tvaika katli ar nominālo jaudu 7,8 MW katrs (divi dūmeņi - A1 un A2);
- 6.8.3.6.2. dūmenis (A3) no apkures un karstā ūdens katla ar nominālo jaudu 0,12 MW;
- 6.8.3.6.3. divi benzīna uzglabāšanas rezervuāri, katrs ar tilpumu 50 000 m³ (A4);

²⁴ Emisijas avotu fizikālais raksturojums sniegts Ziņojuma 1.14.1. tabulā, emisijas Ziņojuma 1.14.2. un 1.14.3. tabulā (attiecīgi 1. un 2. alternatīva), bet avotu novietojums ir attēlots Ziņojuma 1.14.1.attēlā.

- 6.8.3.6.4. emisijas avots, kas raksturo emisijas pēc benzīnu tvaiku pārstrādes iekārtas, uz kuru tiek novadīti benzīna tvaiki, kas rodas uzpildot tankkuģus un dzelzceļa cisternas ar benzīnu (A5);
 - 6.8.3.6.5. divi dīzeļdegvielas uzglabāšanas rezervuāri, katrs ar tilpumu 50 000 m³ (A6);
 - 6.8.3.6.6. emisijas avots, kas raksturo emisijas no dīzeļdegvielas pārkraušanas piestātnē un atrodas Daugavas kreisajā krastā (A7);
 - 6.8.3.6.7. emisijas avots, kas raksturo darbības ar dīzeļdegvielu dzelzceļa estakādē (A8);
 - 6.8.3.6.8. divi mazuta uzglabāšanas rezervuāri, katrs ar tilpumu 50 000 m³ (A9);
 - 6.8.3.6.9. divi naftas produktu uzglabāšanas rezervuāri, katrs ar tilpumu 50 000 m³ (A10);
 - 6.8.3.6.10. astoņi naftas ķīmijas uzglabāšanas rezervuāri, katrs ar tilpumu 2 000 m³ (A11);
 - 6.8.3.6.11. divi bitumena uzglabāšanas rezervuāri, katrs ar tilpumu 2 000 m³ (A12);
 - 6.8.3.6.12. viens bunkurēšanas dīzeļdegvielas uzglabāšanas rezervuārs, ar tilpumu 5 000 m³ (A13);
 - 6.8.3.6.13. viens flotes mazuta uzglabāšanas rezervuārs, ar tilpumu 5 000 m³ (A14);
 - 6.8.3.6.14. emisijas avots, kas raksturo tumšo naftas produktu un naftas ķīmijas produktu piestātnes (atrodas Ziemas ostas dienvidu daļā) darbību (A15).
- 6.8.3.7. No minētā secināms, ka tvaiku novadīšanu uz tvaiku pārstrādes iekārtu Ierosinātāja ir paredzējusi uzstādīt tikai gaišo naftas produktu pārkraušanas procesos (uz tankkuģiem un uz dzelzceļa cisternām).
- 6.8.3.8. Paredzētās darbības 2. un 4. variantā plānoti tādi paši emisijas avoti A3, A4, A5, A6, A7, A8, A11, A13, A14 un A15, taču Ziņojumā norādīts, ka emisijas neradīs avoti A1 un A2, jo nebūs nepieciešama tumšo naftas produktu sildīšana iepildīšanai dzelzceļa vagonu cisternās, kā arī netiek prognozētas emisijas no mazuta, naftas un bitumena pārkraušanas un uzglabāšanas (A9; A10 un A12). Vienlaikus Birojs secina, ka smaku novērtējumā avots A12 ir iekļauts.
- 6.8.3.9. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai naftas produktu pārsūkņēšanai no rezervuāriem uz tankkuģiem katram naftas produktu veidam ir paredzētas atsevišķas nojumes tipa sūkņu stacijas, kas nodrošinās sūkņu staciju dabīgo vēdināšanu. Visas sūkņu stacijas tiks nodrošinātas ar manifoldiem (aizbīdņu vadības mezgliem), bet tumšo naftas produktu un bunkurēšanas sūkņu stacijas ar siltummaiņiem. Pirms produktu noliešanas paredzēta cisternu pārbaude. Dzelzceļa cisternu noliešanas laiks, atkarībā no produktu viskozitātes, var svārstīties no 2 līdz 6 stundām. Viskoza naftas produktu sildīšana paredzēta ar cirkulācijas metodi.
- 6.8.3.10. Termināli paredzēti aprīkot ar benzīnu tvaiku pārstrādes iekārtu ar jaudu 6 000 m³/h, kas spēs nodrošināt benzīna tvaiku pieņemšanu no gaišo naftas produktu dzelzceļa estakādes (dzelzceļa cisternu uzpildīšanas laikā), izmantojot hermētiskas ieliešanas iekārtas, kā arī no tankkuģiem, kuri nav aprīkoti ar benzīnu tvaiku savākšanas iekārtām. Ziņojumā ietverta apņemšanās nodrošinot, ka piesārņojošo vielu koncentrācija pēc attīrīšanas nebūs lielāka par 10 g/m³. Tomēr, ņemot vērā plānoto pārkraušanas apjomu, Biroja ieskatā Ierosinātājai būs jāparedz arī tumšo naftas produktu tvaiku savākšana un novadīšana uz pārstrādes iekārtu (likuma “*Par piesārņojumu*” 24. divi prim panta trešā un piektā daļa).
- 6.8.3.11. Ziņojumā norādīts, ka plānots pārkraut dīzeļdegvielu ar sēra saturu, ne lielāku par 0,2 %, mazutam M 100 (VS 10585-99) – 2,0 %, naftai (Urals Light) – 1,44 %, bitumenam – 3 %. Ziņojumā nav sniegta viennozīmīga informācija²⁵ par iespējamo

²⁵ Ziņojuma 2. sējuma, 58. lpp.

sērūdenraža klātbūtni pārkraujamajos naftas produktos – dīzeļdegvielā, mazutā un bitumā, savukārt Ziņojuma 2. sējuma 57. – 58. lpp. norādīts, ka aprēķinos benzola koncentrācija benzīnā pieņemta 1%, toluola – 2,17 %, savukārt naftas tvaikos attiecīgi 0,35 % un 0,22 %. Līdz ar to, lai sasniegtu prognozēto gaisa kvalitāti, Ierosinātājai plānojot Paredzēto darbību, jāņem vērā aprēķinos un modelēšanā izmantotie pārkraujamo produktu kvalitātes rādītāji un jānodrošina atbilstoša tvaiku savākšanas sistēmu darbība.

- 6.8.3.12. Piesārņojošo vielu apjoma aprēķini veikti, ņemot vērā Ierosinātājas sniegto informāciju par ķīmisko vielu sastāvu un plānotajiem emisiju samazināšanas pasākumiem. Aprēķini veikti visām vielām, kam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumiem Nr. 1290 *“Noteikumi par gaisa kvalitāti”* (turpmāk – Noteikumi Nr. 1290) noteikti gaisa kvalitātes normatīvi vai mērķlielumi. Piesārņojošo vielu izkliedes modelēšana veikta, lai noskaidrotu piesārņojošo vielu koncentrācijas izmaiņas gaisā uzņēmuma darbības ietekmes rezultātā. Modelēšana veikusi LVĢMC ar programmu EnviMan (beztermiņa licence Nr. 0479-7349-8007, versija Beta 3.0D), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Aprēķinos ņemtas vērā vietējā reljefa īpatnības un apbūves raksturojums. Meteoroloģiskajam raksturojumam izmantoti Rīgas novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati.
- 6.8.3.13. Atbilstoši Ziņojuma 3.4.10. tabulā un 3.4.11. tabulā ietvertajiem aprēķinu rezultātiem (kopējie izmešu apjomi Termināļa darbības rezultātā, ņemot vērā plānotos izmešu samazināšanas pasākumus), secināts, ka emisiju apjoms 2. un 4. variantā būtu ievērojami mazāks. Tomēr Birojs norāda, ka konkrētais emisiju apjoms būs atkarīgs no faktiski pākrauto vielu apjoma un sortimenta, un var atšķirties no Ziņojumā norādītā. Saskaņā ar Ziņojumu visvairāk piesārņojošās vielas tiks emitētas naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas un uzglabāšanas laikā. Birojs vērš Ierosinātājas un akcepta lēmumu pieņēmēju uzmanību uz to, ka Rīgas brīvostas tuvumā esošo teritoriju iedzīvotāji ilgstoši ir saskārušies ar ostas darbības radītiem traucējumiem – galvenokārt gaisa un smaku piesārņojumu –, ko rada darbības, kas (cita starpā) ietver tumšo naftas produktu sildīšanu un noliešanu dzelzceļa estakādēs. Biroja vērtējumā iespējama gaisa piesārņojums Ziņojumā varētu būt novērtēts pārāk optimistiski, un Ierosinātājai jāreķinās, ka Ziņojumā novērtētais gaisa kvalitātes līmenis ir rādītāji, ko tā ar Paredzēto darbību faktiski apņēmusies sasniegt. Atbilstoši Ziņojuma 24. punkta nosacījumiem Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā paredzēto risinājumu īstenošanu, tostarp tas attiecas uz produktu sastāvu, emisijām un vides kvalitātes līmeni, ko tā Ziņojumā apņemas nodrošināt.
- 6.8.3.14. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajam piesārņojošo vielu (NO_x un CO) aprēķinam, to koncentrācija dūmgāzēs no sadedzināšanas iekārtām atbilst Ministru Kabineta 2013. gada 2. aprīļa Ministru kabineta noteikumu Nr. 187 *“Kārtība, kādā novērš, ierobežo un kontrolē gaisu piesārņojošo vielu emisiju no sadedzināšanas iekārtām”* noteiktajām prasībām.
- 6.8.3.15. Saskaņā ar Ziņojumu uzņēmuma ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtēšanai tika izvēlētas trīs jutīgas teritorijas, kas atrodas vistuvāk uzņēmumam - Esplanādes un Lēpju ielas krustojums, Latvijas Jūras akadēmija un Zvīņu un Parādes ielas krustojums.
- 6.8.3.16. Gaisu piesārņojošo vielu izkliedes modelēšanas rezultāti apkopoti 3.4.14. un 3.4.15. tabulās un to precizējumi Birojā iesniegti 2017. gada 16. maijā (sniegta informācija par prognozēto summāro piesārņojumu koordinātās, kurās pārbaudāma atbilstība gaisa kvalitātes normatīviem, jo būtiska ir atbilstība ne tikai Ierosinātājas definētajās jutīgajās teritorijās). Atbilstoši novērtējumam – gaisa kvalitātes

robežlielumi pārsniegumi teritorijās, kurās saskaņā ar Ministru kabineta 2013. gada 2. aprīļa noteikumu Nr. 182 *“Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi”* (turpmāk – Noteikumi Nr. 182) 4. punktu vērtē atbilstību gaisa kvalitātes normatīviem, netiek prognozēti. Saistībā ar minēto Birojs vērš Ierosinātājas un gala lēmumu pieņēmēju uzmanību uz to, ka attiecīgajās tabulās Ziņojumā ir atspoguļoti tie rezultāti summāro gaisa piesārņojuma koncentrāciju aprēķiniem, kas pārbaudīti Ierosinātājas definētajās jutīgajās teritorijās, kas, nenoliedzami, ir vērtēšanas kontekstā būtiski. Tomēr atbilstību gaisa kvalitātes normatīviem Ierosinātājai ir jānodrošina arī citās teritorijās, kur to paredz Noteikumi Nr. 182. No Birojā iesniegtās papildus informācijas izriet, ka summārā benzola un slāpekļa dioksīda koncentrācija pie uzņēmuma robežas tiek prognozēta tuvu normatīvam (85% un 86% no normatīva).

6.8.3.17. Ņemot vērā laiku, kāds vispirms būs nepieciešams, lai Ierosinātāja risinātu piesārņojuma izpēti un sanācības, kā arī transporta infrastruktūras būvniecības jautājumus, ir acīmredzami, ka Paredzētās darbības akcepta gadījumā (pirms atļaujas piesārņojošai darbībai saņemšanas) Ierosinātājai būs atkārtoti jāizstrādā stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita, aktualizējot tajā ietveramo informāciju. Sagaidāms, ka arī situācija saistībā ar fona koncentrācijām būs laikā mainīga, tādēļ novērtējums šādā agrīnā stadijā (IVN) Paredzētajai darbībai ir tikai indikatīvs. Vispārēji Ierosinātājas veiktais novērtējums ietver secinājumu, ka ietekmi samazināt līdz pieņemamam līmenim ir iespējams, tomēr tas ir atkarīgs no visu Ziņojumā paredzēto risinājumu īstenošanas. Birojs tāpat vērš Ierosinātājas uzmanību uz to, ka benzola koncentrāciju robežlieluma pārsniegums ārpus Darbības vietas tiek prognozēts kuģu piestātņu teritorijā, rūpnieciskajā zonā, kā arī tās sagaidāmas Termināļa teritorijā. Nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos piesārņojošo vielu koncentrācijas pieaugs – līdz ar to – gaisa kvalitātes normatīvu ievērošanai nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos var nākties ierobežot konkrētas darbības, jo īpaši tuvākās dzīvojamās mājas kontekstā.

6.8.3.18. Ziņojumā ir indikatīvi vērtētas arī sagaidāmās smaku koncentrācijas. Saskaņā ar Ziņojumā iekļautajiem smaku emisijas izkliedes modelēšanas rezultātiem Ministru kabineta 2015. gada 25. novembra noteikumos Nr. 724 *“Noteikumi par piesārņojošas darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos”* (turpmāk – Noteikumi Nr. 724) noteikto smakas mērķlielumu pārsniegumi dzīvojamā teritorijā (piemēram, Esplanādes un Lēpju ielas krustojumā, Latvijas Jūras akadēmijas teritorijā, Zvīņu un Parādes ielas krustojumā, arī dabas lieguma *“Daugavgrīva”* teritorijā, apstādījumu un dabas teritorijā Mangaļsalā) normālas Termināļa darbības gadījumā netiek prognozēti (Ziņojuma 2.sējuma 3.5.2. tabula, 3.5.1. attēls; 3.5.3. tabula, 3.5.2. attēls). No Ziņojuma secināms, ka pie attiecīgiem meteoroloģiskajiem apstākļiem (vēja virziena, ātruma, bezvējš) visvairāk smaka būs jūtama ostas teritorijā (apkārtējo uzņēmumu teritorijās), arī tuvākajās apdzīvotās teritorijās Darbības vietas tuvumā, tomēr normatīvu pārsniegumus Ziņojums neprognozē nevienā no pārkraušanas variantiem (mazākas ietekmes 2. un 4. variantā).

6.8.3.19. Atbilstoši Ziņojumam, lai samazinātu Termināļa darbības rezultātā radušos gaisa piesārņojumu, paredzēti vairāki inženiertehniski risinājumi, tajā skaitā:

6.8.3.19.1. katlu mājās kā pamatkurināmo plānots izmantot dabas gāzi;

6.8.3.19.2. naftas produkti Terminālī tiks piegādāti tikai ar dzelzceļa transportu – dzelzceļa cisternās vai ar jūras transportu – tankkuģos;

- 6.8.3.19.3. firmas "VIESSMANN" tvaika katlus, plānots aprīkot ar ekonomāizeriem (katlu lietderības koeficients plānots 92 – 94%);
 - 6.8.3.19.4. produktu sildīšana tumšo naftas produktu dzelzceļa estakādē pirms noliešanas paredzēta bez tiešā kontakta ar tvaiku, kas samazina ogļūdeņražu aktīvu iztvaikošanu gaisā no dzelzceļa cisternām produktu noliešanas laikā (līdz ar to tiek samazināti smaku rašanās avoti);
 - 6.8.3.19.5. bitumena pārvadājamās cisternas tiks nodrošinātas ar tvaika sildīšanas "apvalku", kas ļauj nodrošināt tvaika nesaskaršanos ar sildāmo naftas produktu;
 - 6.8.3.19.6. rezervuārus, kuros paredzēts uzglabāt benzīnus, plānots aprīkot ar peldošiem pontoniem ar divkāršo blīvējumu;
 - 6.8.3.19.7. dzelzceļa vagonu cisternas un tankkuģus, kuros paredzēts pārkraut benzīnu, benzīna iekraušanas laikā plānots aprīkot ar hermētiskām ieliešanas iekārtām ar turpmāko benzīnu tvaiku novadišanu uz savākšanas un divpakāpju benzīnu tvaiku pārstrādes iekārtu, kura nodrošinās piesātināto tvaiku saturu emisijās līdz 10 g/m³;
 - 6.8.3.19.8. visus naftas un naftas ķīmijas produktu uzglabāšanas rezervuārus (arī benzīna) plānots aprīkot ar slāpekļa spilveniem, kas ievērojami samazinās arī avāriju iespējamību.
- 6.8.3.20. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības radītajām ietekmēm un vides stāvokļa uzraudzībai ir plānots gaisa monitorings. Tā nodrošināšanai Ierosinātāja apņemas uzstādīt nepārtrauktas darbības benzola monitoringa staciju pie iebraukšanas vārtiem uzņēmuma teritorijā, kā arī veikt periodiskus smaku mērījumus, to nepieciešamību saskaņojot ar Lielrīgas Pārvaldi. Jautājumus saistībā ar monitoringu Birojs vērtē arī citā šī Biroja atzinuma 6. daļas nodaļā.
- 6.8.3.21. **Lemjot par nepieciešamību izvirzīt Paredzētajai darbībai nosacījumus, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā gaisa kvalitātes normatīvu ievērošana, ir beznosacījuma prasības, kas jau noregulētas ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir Ierosinātājai saistošas. Paredzētajai darbībai būs arī nepieciešams saņemt Lielrīgas Pārvaldes atļauju piesārņojošai darbībai, kuras priekšnoteikums ir Noteikumu Nr. 182 un Noteikumu Nr. 724 prasībām atbilstošu gaisu piesārņojošo vielu un smaku emisijas limita projektu izstrāde. Attiecīgi ir identificējams instruments, caur kuru gan pārliecināties par faktisko un tiesisko apstākļu maiņu, ievērtēt aktuālos ietekmes apjomus, gan noteikt aktuālajai situācijai atbilstošu monitoringa nosacījumus. Atbilstošie jautājumi atkārtoti būs jāvērtē atļaujas izdošanas procesā, tomēr, ņemot vērā plānoto naftas produktu pārkraušanas apjomu, Biroja ieskatā būs jāparedz arī tumšo naftas produktu tvaiku savākšana un novadišana uz pārstrādes iekārtu (likuma "Par piesārņojumu" 24. divi *prim pants*). Šādā vērtējumā Birojs tāpat secina, ka iespējamā ietekme uz gaisa kvalitāti novērtēta, ņemot vērā Ierosinātājas sniegto informāciju un tās pieaicināto konsultantu izdarītos pieņēmumus par produktu kvalitāti un ķīmisko sastāvu, kas var mainīties. Attiecīgi Birojs uzskata par nepieciešamu arī ar Biroja atzinumu nostiprināt nosacījumus un noteikt prasības ietekmju uzraudzībai un kontrolei. Tādēļ Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito noteik šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība akcepta gadījumā ir īstenojama vai nav pieļaujama:**
- a) Atbilstoši Ziņojuma 24. panta nosacījumiem Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā paredzēto risinājumu īstenošanu, tostarp tas attiecas uz produktu sastāvu, emisijām un vides kvalitātes līmeni, ko tā Ziņojumā apņemas

nodrošināt. Ievērojot to, ka citādā risinājumā Paredzētā darbība nav vērtēta, bez atbilstoša ietekmes novērtējuma tā pieļaujama tikai Ziņojumā izvērtētajā pārskatāmo produktu apjomā, proporcijās un sastāvā. Ierosinātajai tāpat jānodrošina Ziņojumā ietvertu vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu pasākumu realizācija Paredzētās darbības ietekmes uz gaisa kvalitāti novēršanai un samazināšanai, cita starpā tādēļ, ka atbilstība normatīvajos aktos noteiktajiem robežlielumiem un mērķlielumiem panākta, ievērtējot to sniegumu.

- b) Ja atļaujas piesārņojošai darbībai iesnieguma sagatavošanas un vērtēšanas ietvaros tiek konstatēts, ka nepieciešama Ziņojumā ievērtēto un paredzēto risinājumu izmaiņas, vērtējams šādu izmaiņu un to ietekmes uz prognozēto vides kvalitāti būtiskums un pieļaujamība, jo izmaiņām ir ietekme uz Ziņojumā novērtēto vides sniegumu.
- c) Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam, lai nodrošinātu jaunbūvējamo objektu atbilstošu darbību un samazinātu to iespējamo ietekmi uz vidi, Ierosinātajai jānodrošina benzīna tvaiku pārstrādes iekārtas uzstādīšana un darbība, visu naftas un naftas ķīmijas produktu uzglabāšanas rezervuāru (arī benzīnu) aprīkošana ar slāpekļa spilveniem, kā arī rezervuāri, kuros paredzēts uzglabāt benzīnu, papildus jāaprīko ar peldošiem pontoniem ar divkārtšo blīvējumu. Tālākajā projekta stadijā jāparedz precīzi nosacījumi uzskaitīto pasākumu realizācijai, kā arī jāparedz, kādā veidā tiks nodrošināta iespēja pārliecināties par Ziņojumā paredzēto pasākumu efektivitāti. Bez šo priekšnoteikumu realizācijas Paredzētā darbība nav pieļaujama.
- d) Paredzētās darbības nepārtrauktais un periodiskais gaisu piesārņojošo vielu emisiju (gaisa kvalitātes) un smaku monitorings jānodrošina atbilstoši Ziņojumā un normatīvajos aktos noteiktajam (arī vietējās pašvaldības saistošajos noteikumos), kā arī piesārņojošās darbības atļaujā izvirzāmiem nosacījumiem, tajā skaitā jānodrošina nepārtraukts benzola koncentrācijas monitorings. Monitoringa nosacījumi precizējami Lielrīgas Pārvaldes atļaujā piesārņojošai darbībai, bet tie nosakāmi, vadoties no tālāk minētajiem principiem. Ja saskaņā ar monitoringa rezultātiem tiek konstatēti būtiski lielāki gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjomi kā IVN gaitā novērtētie un atļaujā noteiktie, Paredzētā darbība nav pieļaujama, līdz tiek novērsti trūkumi, kas rada šīs novirzes, veikta atkārtota novērtēšana un saņemta atļauja darbības turpināšanai. Monitoringa rezultāti iesniedzami Lielrīgas Pārvaldē un Rīgas domē.
- e) Pamatotu vairākkārtēju (gada laikā vairāk nekā trīs) iedzīvotāju sūdzību par smaku izplatību gadījumā jāveic rīcības saskaņā ar Noteikumu Nr. 724 21. punkta prasībām un nepieciešamības gadījumā nosakāmi papildus nosacījumi Termināla darbībai.

Papildus Birojs rekomendē, sadarbojoties Rīgas domei un Ierosinātajai, gaisa piesārņojuma līmeņa pastāvīgai kontrolei uz Termināla teritorijas robežas, kā arī dzīvojamo namu virzienā uzstādīt pastāvīgu monitoringa sistēmu. To rekomendējams veikt kā vienotu mērījumu sistēmu tiešsaistes režīmā, kas savietojama ar Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes kontroles sistēmu. Šāds risinājums uzlabotu visu iesaistīto pušu reaģētspēju un palielinātu kvalitatīvu datu iegūšanas iespējas, kas būtiski gan ietekmes prognozēšanai, gan kvalitatīvas un drošas vides nodrošināšanai.

6.8.4. Troksnis un tā izplatība, tostarp no transportēšanas:

- 6.8.4.1. Viena no papildus būtiskām ietekmēm, kas saistāma ar Paredzētās darbības realizāciju tās rakstura, specifikas un izvēlētajās Darbības vietas dēļ, ir trokšņa līmeņa izmaiņas un iespējamie trokšņa radītie traucējumi dzīvojamā zonā saistībā ar satiksmes intensitātes palielināšanos pa dzelzceļu. Paredzēto darbību ir plānots realizēt ostas teritorijā. Dzelzceļam pieguļošajās teritorijās jau šobrīd ir ar satiksmes infrastruktūras (autoceļi, dzelzceļš) izmantošanu saistīts tipisks trokšņa līmenis pieguļošajās teritorijās, bet ar Paredzēto darbību ir sagaidāms infrastruktūras objektu izmantošanas intensitātes nozīmīgs pieaugums un līdz ar to radītā trokšņa diskomforta pieaugums. Lai novērtētu Paredzēto darbību un ar tās realizāciju sagaidāmās pārmaiņas vidē (trokšņa līmeņa izmaiņas), ir jāņem vērā līdzšinējais vides stāvoklis un pastāvošā ietekmes slodze. Vadoties no izsvēruma, kurā tiek ņemta vērā gan informācija par Paredzētās darbības radīto troksni, gan informācija par pastāvošo trokšņa fonu, - iespējams nonākt pie secinājumiem par Paredzētās darbības ietekmi, tās būtiskumu un nepieciešamajiem risinājumiem ietekmes samazināšanai.
- 6.8.4.2. Ar Paredzēto darbību sagaidāmās vides trokšņa izmaiņas vērtētas Ziņojuma 1. sējuma 1.16. nodaļā, 2. sējuma 3.6. nodaļā un Ziņojuma 10. pielikumā, tostarp vispārēji ievērtējot, kādas izmaiņas varētu būt sagaidāmas palielinātās dzelzceļa satiksmes kontekstā. Novērtējuma rezultātā secināms, ka pret izmaiņām jutīgas teritorijas ir ~ 200 m attālumā no Darbības vietas esošā mājas teritorija un apdzīvotās teritorijas dzelzceļa transportēšanas maršrutā (tuvākais dzīvojamais rajons no Darbības vietas atrodas ~ 1 km un lielākā attālumā). Novērtēts, ka tuvākās dzīvojamās mājas no dzelzceļa sliedēm atrodas ~ 30 m attālumā (Parādes ielā 2, Esplanādes ielā 5).
- 6.8.4.3. Rīgas aglomerācijas stratēģiskās trokšņu kartes un dzelzceļa stratēģiskās trokšņu kartes sliežu ceļiem Rīgas pilsētā ir iepriekš gatavotas jau vairākiem novērtēšanas periodiem (izstrādājamas saskaņā ar Trokšņa noteikumu Nr. 16. III nodaļu). Saskaņā ar pēdējām publicētajām stratēģiskajām trokšņa kartēm (2017. gads)²⁶ dzelzceļa satiksmes radītais vides trokšņa līmenis ap dzelzceļu (posmā, kur paredzēta ar Paredzēto darbību saistītā sliežu ceļu infrastruktūras uzlabošana un lietošana), ~ 30 - 40 m attālumā no dzelzceļa sasniedz 60 - 64 dB(A) dienas periodā (L_{diena}), bet kopējais vides troksnis²⁷ pat L_{diena} 65 - 69 dB(A)²⁸, kas ir vērā ņemams normatīvu pārsniegums.
- 6.8.4.4. Lai novērtētu, kādu papildus ietekmi radīs Paredzētā darbība, sastādīta vides trokšņa izplatības prognoze (novērtējums veikts pie vidējiem meteoroloģiskajiem apstākļiem ar trokšņa izplatīšanās prognozes licenciētu datorprogrammu *SoundPLAN 7.4* (Braunstein+Berndt GmbH / SoundPLAN LLC). Kā nozīmīgākie ar uzņēmuma darbību saistītie trokšņa avoti tā ekspluatācijas laikā Ziņojuma 10. pielikumā definēti dzelzceļa kravas transporta līnija ar manevru vidējo kustības intensitāti 10 pilni sastāvi diennaktī, lietus ūdens attīrīšanas sūkņi (kopskaitā 6 sūkņi), katlu mājas darbība, divas produktu sūkņu stacijas (kopskaitā 8 sūkņi). Objekta būvniecības laikā kā galvenie trokšņa avoti identificēti pāļu dzinējs, zemessūcējs un liellaivas, kravas transporta

²⁶ https://mvd.riga.lv/uploads/troksna_kartes/Kluso%20rajonu%20karte/Dzelzcelu/

²⁷ https://mvd.riga.lv/uploads/troksna_kartes/Kluso%20rajonu%20karte/Kopejais/

²⁸ Atbilstoši Trokšņa Noteikumu Nr. 16 2. pielikumā noteiktajiem trokšņa robežlielumiem, - individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums L_{diena} ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A). Daudzstāvu apbūves teritorijās trokšņa robežlielumi ir par 5dB(A) augstāki, proti: L_{diena} ir 60dB(A), L_{vakars} ir 55dB(A), bet L_{nakts} – 50dB(A), savukārt publicētajās apbūves teritorijās L_{diena} ir 60dB(A), bet gan L_{vakars} , gan L_{nakts} 55dB(A).

kustības un ar būvniecību saistītās tehnikas nodrošinājums (5 ekskavatori, 4 buldozeri un 2 ceļamkrāni).

- 6.8.4.5. Secināts, ka trokšņa līmenis īslaicīgi palielināsies būvniecības laikā, bet ekspluatācijas laikā tas sagaidāms mazāks un Darbības vietai tuvākajās dzīvojamās apbūves teritorijās vides trokšņa robežlielumu pārsniegumi (Trokšņa noteikumu Nr. 16 2. pielikums) netiek prognozēti.
- 6.8.4.6. Secināms, ka nozīmīgāka par paša Termināļa darbību būs transportēšanas ietekme posmā no Bolderājas stacijas līdz Terminālim, jo sagaidāms dzelzceļa kravu kustības palielinājums par aptuveni 18 – 19 sastāviem (ar 30 vagoniem) diennaktī turp un atpakaļ. Lai samazinātu transportēšanas ietekmi, plānots ierobežot vilciena kustības ātrumu posmā no Bolderājas stacijas līdz tiltam pār Buļļupi līdz 20 km/h, bet no tilta pār Buļļupi līdz Terminālim – 10 km/h. Lai trokšņa līmeni iespējami minimizētu, tāpat plānots veikt sliežu ceļa uzlabošanas darbus (nomainīt sliedes, gulšņus, kā arī izmantot vibrācijas slāpējošus elastīgos paliktņus starp sliedēm un gulšņiem), tāpat atsevišķās vietās, kur tas novērtēts kā nepieciešams, plānots ierīkot skaņas barjeras ar pārkari. Citviet Ziņojumā apsvērta alternatīva – blīva dzīvžoga stādīšana, tomēr šādu risinājumu Birojs konkrētajā gadījumā atzīst kā, visdrīzākais, nepiemērotu, jo tā efektivitāte ir prognozējama ar daudz lielāku nenoteiktību un (atšķirībā no trokšņa sienu būvēšanas) nepieciešams salīdzinoši ilgs laiks, lai risinājums darbotos pilnvērtīgi. Jāņem vērā, ka arī vides trokšņa aspekti Ziņojumā ievērtēti indikatīvi, jo vērtējums Ziņojumā nav aktualizēts nedz saistībā ar jaunāko informāciju par izmaiņām Daugavas kreisajā krastā, nedz saistībā ar izmaiņām, kas izriet no Koriģētā ģenerālplāna. Turklāt, Biroja ieskatā, Ziņojumā ietvertais vides trokšņa novērtējums esošajai situācijai varētu būt pieņemts pārāk optimistisks (labvēlīgāks par Rīgas pilsētai izstrādātajās vides trokšņa stratēģiskās kartēs atspoguļoto), attiecīgi arī novērtējuma rezultāts var neatspoguļot faktiski sagaidāmo situāciju. Papildus jāreķinās, ka plānotais dzelzceļa troksnis palielināsies ne tikai posmā *Bolderājas stacija – Terminālis*, bet arī visā posmā, kur Ierosinātājas transports summēsies ar esošo transporta plūsmu. Par dzelzceļa satiksmi un tās radīto ietekmi publiskās lietošanas dzelzceļa tīklā galvenā atbildība ir VAS “*Latvijas dzelzceļš*”, tādēļ Paredzētās darbības realizācija un risinājumi ar to saistītās ietekmes novēršanai būs lielā mērā atkarīgi arī no sadarbības ar saistītajam institūcijām.
- 6.8.4.7. Ņemot vērā Ziņojumā ievērtēto, konstatējams, ka gadījumā, ja Paredzētā darbība tiek akceptēta, Ierosinātājai jāreķinās, ka būvprojekta sastāvā pēc sliežu ceļu, izlikšanas ceļu, dzelzceļa šķērsojumu un pārbūvējamo ielu novietojuma galīgā risinājuma izvēles būs jāveic piemērotāko risinājumu (trokšņa ietekmes mazināšanai) tālāka, detalizēta novērtēšana. Būvprojekta sastāvā iekļaujama aktualizēta trokšņa izplatīšanās prognoze, ar aprēķiniem pamatojot izvēlēto trokšņa mazināšanas risinājuma efektivitāti katrā no būvniecības vietām.
- 6.8.4.8. **Normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir Ierosinātājai saistoša. Citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Novērtējuma likuma 24. panta pirmās daļas 2. punkts noteic, ka Ierosinātāja ir arī atbildīga par Ziņojumā ietverto risinājumu ietekmes mazināšanai īstenošanu, tādēļ Ierosinātājai ir jānodrošina risinājumi, kas ietekmi samazinātu līdz pieņemamam vides kvalitātes līmenim. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās, - bez trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumu kompleksa ar Paredzētās darbības realizāciju nebūtu iespējams nodrošināt trokšņa normatīvu ievērošanu gan dzelzceļa aizsargjoslā, gan arī ārpus aizsargjoslas. Tādējādi, ja**

tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteikt šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas nav pieļaujama.
- b) Atbilstoši Ziņojuma 24. panta nosacījumiem Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā paredzēto risinājumu īstenošanu, tostarp tas attiecas uz pasākumiem, kas paredzēti, lai samazinātu ar Paredzēto darbību saistīto trokšņa ietekmi, - dzelzceļa līnijas pārbūves un būvniecības ietvaros jāizmanto skaņu un vibrāciju mazinoši paliktņi starp sliedēm un gulšņiem, jāizbūvē prettrokšņa sienas u.c. risinājumi, kas nodrošina ietekmes samazināšanu līdz pieļaujamam līmenim.
- c) Būvprojekta sastāvā pēc sliežu ceļu, izlikšanas ceļu, dzelzceļa šķērsojumu un pārbūvējamo ielu novietojuma galīgā risinājuma izvēles jāiekļauj aktualizēta trokšņa izplatīšanās prognoze, ar aprēķiniem pamatojot gan pieļaujamo transportēšanas intensitāti posmā no Bolderājas stacijas uz Termināli (ņemot estakāžu garuma samazināšanu), gan piemērotākā trokšņa mazināšanas risinājuma efektivitāti katrā no būvniecības vietām. Piemērotākie risinājumi vai to kombinācijas nosakāmi un būvprojektā pamatojami, ņemot vērā aktuālo faktisko un tiesisko situāciju, tostarp piemērojamās novērtējuma metodes.
- d) Atbilstoši Ziņojumā plānotajam ar Termināļa darbību saistītā kravas vagonu kustība pa dzelzceļu galvenokārt organizējama dienas laikā, jo citādā risinājumā Paredzētās darbības ietekme nav vērtēta. Lai lemtu par dzelzceļa kravas vagonu regulāru transportēšanu arī vakara un nakts laikā, veicams atbilstošs ietekmes uz vidi novērtējums, trokšņa izplatīšanās prognozē ievērtējot arī prettrokšņa pasākumus.
- e) Nepieciešamības gadījumā veicams vides trokšņa monitorings – trokšņa mērījumi, objektīvi izvēloties mērījumu punktus troksnim visvairāk pakļautajās teritorijās. Mērījumu atkārtšanas laiks nosakāms, balstoties uz mērījuma rezultātiem. Visi mērījumu rezultāti iesniedzami Valsts vides dienestā, bet konstatētu pārsniegumu gadījumā arī pasākumu plāns pārsniegumu novēršanai. Atkarībā no mērījumu rezultātiem, lemjams par papildus pasākumu noteikšanu trokšņa ietekmes mazināšanai.

Papildus Birojs rekomendē ar transportēšanas radīto trokšņa ietekmi saistītos jautājumus risināt kompleksi, sadarbojoties gan ar Rīgas pilsētas pašvaldību, gan VAS “*Latvijas valsts dzelzceļš*”, jo vairākos aspektos atbildības, plānotās rīcības un kompetences šīs ietekmes pārvaldībai pārklājas. Daļa no Ziņojumā paredzētajiem un saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu un 24. pantu īstenojamiem risinājumiem bez sadarbības un vienošanās (par to izpildi) nebūs iespējama, tādēļ sagaidāms, ka atbilstīgās institūcijas līdzdarbosies, jo atbilstošas vides kvalitātes nodrošināšana ir visu interesēs.

6.8.5. Ietekme uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem, kā arī grunts un gruntsūdens piesārņojuma iespējamība.

- 6.8.5.1. Paredzētā darbība saistīta ar nozīmīga apjoma naftas produktu un ķīmisku vielu uzglabāšanu, pārkraušanu un transportēšanu, tās realizācijas radītā ietekme uz vidi var būt saistīta arī ar plānotā Termināļa būvniecības un ekspluatācijas laikā radušos ietekmi uz augsni, grunti, virszemes un pazemes ūdeņiem.
- 6.8.5.2. Ziņojumā novērtēts, ka Darbības vietai (starp esošajām būvēm) vairākās vietās ir izteikts reljefs, meliorācijas sistēmas teritorijā nav ierīkotas²⁹. Ziņojumā tāpat novērtēts Darbības vietas iespējamais applūšanas risks, vērtēta teritorijas uzbēršanas nepieciešamība. Secināts, ka Daugavas lejteces hidroloģiskais režīms ir samērā sarežģīts, jo tas ir atkarīgs no Rīgas jūras līča ūdens līmeņa svārstībām un Daugavas pieteces izraisītajām ūdens līmeņa svārstībām (arī mākslīgām, ņemot vērā Rīgas HES). Balstoties uz SIA "Procesu analīzes un izpētes centrs" izstrādāto Daugavas upes baseina plūdu riska informatīvo sistēmu, novērtēts, ka applūšanas risks Darbības vietas teritorijas ziemeļaustrumu un ziemeļrietumu daļām nepastāv, bet applūšanas iespējamība reizi 10 gados iespējama Darbības vietas teritorijas austrumu daļā un Rīgas jūras līča pusē (nelielā teritorijā krasta zonā). Vienlaikus secināts, ka applūduma iespējamība tiešā veidā neskar sauszemē plānotos infrastruktūras objektus (naftas produktu uzglabāšanas rezervuārus, dzelzceļa pievedceļu vietas u.c.). Vadoties pēc Rīgas pilsētas tematiskajā plānojumā "*Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums*"³⁰ ietvertās informācijas, secināts, ka applūšanas varbūtība reizi 100 gados var skart Darbības vietas teritorijas austrumu un dienvidrietumu daļu, kā arī teritoriju Rīgas jūras līča pusē (krasta zonā, daļēji skarot naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru vietas un dzelzceļa pievedceļus atsevišķos to posmos). Tādēļ ir paredzēta teritorijas atbilstīga sagatavošana un augstuma atzīmju palielināšana, kas ostas teritorijās ir pieļaujams.
- 6.8.5.3. Lai nodrošinātu, ka Termināļa teritorija nav pakļauta applūduma riskam un nodrošinātu tā drošu darbību, paredzēta teritorijas uzbēršana ar smilti ~ 0,5 līdz 1,0 m augstumā (precīzus darbu apjomus paredzēts noteikt turpmākās projektēšanas stadijās).
- 6.8.5.4. Atbilstoši Ziņojumam būvniecības darbi ūdens vidē ārpus Darbības vietas nav paredzēti (vērtēti citā šī Biroja atzinuma 6. daļas nodaļā). Paredzētās darbības nodrošināšanai nav plānoti jauni ūdens objektu šķērsojumi, nav paredzēts veikt arī dzelzceļa tilta uzlabošanas darbus Buļļupes gultnē (novērtēts, ka esošie tilta balsti ir apmierinošā stāvoklī). Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka ir paredzēts veikt tilta nesošo konstrukciju pārbaudi, tāpat prognozēts, ka būs nepieciešams nomainīt kopnes un tilta dzelzsbetona laides. Šādu darbu veikšana prasīs iespējami ātru un pārdomātu darbu organizāciju, jo tiltu izmanto arī citi komersanti. Ietekmes, kas saistītas ar satiksmes organizāciju un traucējumiem vērtētas citā šī Biroja atzinuma 6. daļas nodaļā.
- 6.8.5.5. Ziņojumā ietverts secinājums, ka Darbības vietai sanācijas pasākumi nav nepieciešami. Saistībā ar minēto savus apsvērumus un nosacījumus Birojs jau ir iekļāvis citā šī Biroja atzinuma 6. daļas nodaļā.
- 6.8.5.6. Novērtējot Darbības vietas filtrācijas īpašības, secināts, ka tās ir labas, tomēr to iespējams novērst ar plānoto teritorijas uzbēršanu un papildus inženiertehnisko sagatavošanu vietās, kur tas nepieciešams. Secināts, ka kvartāra un Gaujas horizonta pazemes ūdeņi hidrauliski nav savstarpēji saistīti. Gaujas ūdens horizonts no

²⁹ Atbilstoši VSIA "*Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi*" tīmekļvietnē <http://www.melioracija.lv> pieejamajam meliorācijas digitālajam kadastram.

³⁰ Apstiprināts ar Rīgas domes 2017. gada 15. decembra lēmumu Nr.656 (prot. Nr.14, 129.§) "*Par Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma apstiprināšanu*".

potenciālā virszemes piesārņojuma ir nosacīti labi aizsargāts, ņemot vērā virs tā ūdeni vāji caurlaidīgo iežu biezumu, kas sasniedz vairāk nekā 10 metrus. Ziņojumā netiek prognozēta ietekme arī uz Gaujas horizonta spiedienūdeņiem.

- 6.8.5.7. Nolūkā nepieļaut virszemes ūdeņu piesārņojumu un, lai novērstu grunts, gruntsūdeņu un akvatorijas piesārņojumu – būtiski ir nodrošināt atbilstošus notekūdeņu savākšanas, attīrīšanas un novadīšanas risinājumus. Saskaņā ar Ziņojumu paredzēti šādi tehniskie risinājumi:
- 6.8.5.7.1. paredzēts, ka lietus ūdens no rezervuāru drošības apvalkiem, rezervuāru parku aizsargvannām, dzelzceļa estakāžu monolītā betona plātnēm, piestātņu tehnoloģiskiem laukumiem un autotransporta cietajiem segumiem tiks novadīti caur regulējamiem aizbīdņiem uz trim lokālām lietus ūdens attīrīšanas ierīcēm, bet attīrītie lietus ūdeņi tiks novadīti Daugavā;
 - 6.8.5.7.2. lai ierobežotu risku kopā ar lietus ūdeņiem novadīt ogļūdeņražus, naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru ietvērumiem paredzēts projektēt regulējamu lietus ūdeņu drenāžas sistēmu;
 - 6.8.5.7.3. zem katra vertikālā tērauda rezervuāra grīdas paredzēts ierīkot hermētisku geomembrānu ar drenāžas kontrolējošo cauruli un inspekcijas kontrolaku naftas produktu noplūžu konstatēšanai;
 - 6.8.5.7.4. katru naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru paredzēts nodrošināt ar aizsargapvalku vai monolītā betona aizsargvannu, kas var uztvert vislielākā rezervuārā tilpumu ar līdz 10 % lielu rezervi;
 - 6.8.5.7.5. dzelzceļa estakādes un naftas un naftas ķīmijas produktu sūkņu staciju segumi paredzēti ar pret filtrācijas segumu;
 - 6.8.5.7.6. naftas produktu cauruļvadu sistēmas paredzēts aprīkot ar avārijas drošības vārstiem un rezervuāriem, kas negadījuma situācijā nepieļautu naftas un naftas ķīmijas produktu avārijas noplūdi Daugavā un Rīgas jūras līča akvatorijā;
 - 6.8.5.7.7. piestātņu tehnoloģiskajos laukumos paredzēts uzstādīt “*stenderus*” ar automātiskās savienošanas un avārijas atslēgšanas ierīcēm, kas paredzētas, lai nepieļautu piesārņojuma nokļūšanu Daugavas un Rīgas jūras līča akvatorijā tankkuģu piekraušanas laikā;
 - 6.8.5.7.8. piestātnes paredzēts aprīkot ar bonu aizsardzības ierīcēm, kuras paredzēts izmantot naftas produktu pārkraušanas laikā uz (no) tankkuģiem;
 - 6.8.5.7.9. teritorijā paredzēta nolikuma savākšanas sistēma naftas produktu savākšanai un novadīšanai uz attīrīšanas iekārtām.
- 6.8.5.8. Atbilstoši Ziņojumam Paredzētās darbības radītajām ietekmēm un vides stāvokļa uzraudzībai ir plānots monitorings. Plašāks monitoringa pasākumu apraksts ietverts Ziņojuma un šī Biroja atzinuma attiecīgajās nodaļās.
- 6.8.5.9. Izvērtējot Ziņojumā ietverto vērtējumu un iestrādātos risinājumus, kā arī ņemot vērā ar Darbības vietu un Paredzētās darbības specifiku saistītos jautājumus, Birojs uzskata, ka nevar pilnībā izslēgt riskus augsnes vai gruntsūdeņu piesārņošanai – tādi pastāv ārkārtas situācijās vai tehnoloģisko procesu neievērošanas gadījumā. Vienlaikus Ziņojums paredz virkni pasākumu, kas nodrošinātu šo ietekmju novēršanu, samazināšanu un pārvaldību. Birojs atzīst, ka ir vērtēta ietekme uz grunts un ūdens kvalitāti, ko varētu izraisīt Paredzētā darbība, tāpat ir identificēti galvenie ar Paredzēto darbību un tās tehnoloģisko procesu saistītie aspekti, kas var būt priekšnoteikums šādas ietekmes izraisīšanai, kā arī noteikti ietekmes novēršanas un mazināšanas

pasākumi, bez kuriem Paredzētā darbība nav pieļaujama. Ņemot vērā Paredzētās darbības tehniskos risinājumus un to, ka plānota nozīmīga apjoma naftas un ķīmisko vielu un produktu pārkraušana un uzglabāšana, **Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir norādāmi sekojoši nosacījumi:**

- a) Paredzētā darbība (arī saistītā infrastruktūras būvniecība) nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošas caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi, nodrošinot arī virszemes noteces organizēšanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānosaka būvprojektā.
- b) Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam jānodrošina lietus notekūdeņu savākšana no Termināļa teritorijām, kas varētu būt piesārņotas, kā arī novadišana uz Terminālī plānotajām lietus notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Jānodrošina to atbilstoša attīrīšana.
- c) Dzelzceļa tilta pār Buļļupi pārbūves laikā iespējami jāizvairās no ūdensteces piesārņojuma ar naftas produktiem un suspendētajām vielām. Ja nepieciešams, jāveic papildus darbi, lai nodrošinātu tilta atbilstošu nestspēju un kravu kustības drošību būvdarbu un ekspluatācijas laikā. Nav pieļaujama Paredzētās darbības negatīva ietekme uz Buļļupes hidroloģisko režīmu.
- d) Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā paredzēto risinājumu īstenošanu, kas nepieciešami, lai izslēgtu gruntis un ūdeņu piesārņojumu naftas un naftas ķīmijas produktu noplūžu gadījumā. Tajā skaitā, bet ne tikai, izliešanas/uzpildes procesos jānodrošina noplūžu savākšanas iespējas, dzelzceļa vagoncisternu estakāžu pamatnes daļa jāveido ar pretinfiltrējošu (ūdens un naftas produktu izturīgu) segumu, attiecīgajās teritorijās jānodrošina iespēja tās nekavējoši atslēgt no kanalizācijas sistēmas, kā arī jārealizē pārējie Ziņojumā paredzētie estakāžu un piestātņu aprīkošanas drošības pasākumi.
- e) Rezervuāri jāparedz ar atbilstošas izturības drošības apvalkiem un apvalņojuma aizsargvannām ap rezervuāru parkiem tilpībā, kas var uztvert vismaz 110 % no attiecīgajā sekcijā lielākā rezervuāra tilpuma, samazināt piesārņojuma izplatību un aizdegšanās risku rezervuāra bojājuma gadījumā.
- f) Lai novērstu iespējamo naftas produktu nokļūšanu gruntī, rezervuāru laukumos jāizveido mākslīgu izolējošu slāni, piesārņojuma noplūdes kontroles sistēmu, kā arī jānodrošina naftas produktu iespējamo noplūžu savākšanu, paredzot iespēju konkrēto rezervuāru apvalņojumu nekavējoši atslēgt no kanalizācijas sistēmas.
- g) Visus uzstādāmos rezervuārus nepieciešams aprīkot ar automātiskās uzpildes (iztukšošanas) vadības sistēmu, ugunsdzēsības ierīcēm (putu kamerām, ūdens dzesēšanas sistēmu), ugunsdzēsības signalizācijas un vadības sistēmu, kā arī nodrošinot citus Ziņojumā paredzētos pasākumus izmešu un avārijas iespējamības samazināšanai, tostarp slāpekļa spilvenus un dubultā blīvējuma peldošos jumbus gaistošajiem produktiem.

- 6.8.6. Ietekmes novērtējums uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā:**
- 6.8.6.1. Galvenās ar Paredzētās darbības realizāciju saistītās ietekmes uz ūdens vidi, tostarp ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ekosistēmu kopumā, var izrietēt no plānotajiem padziļināšanas darbiem, hidrotehnisko būvju demontāžas un būvniecības, savukārt Buļļupē – tilta pārbūves darbiem. Eksploatācijas laikā ietekme galvenokārt varētu būt avārijas situācijās, kuras atsevišķi tiek vērtētas citā šī Biroja atzinuma 6. daļas nodaļā.
- 6.8.6.2. Ziņojumā vērtēts iespējamās ietekmētās ūdeņu teritorijas nozīmīgums no zivsaimnieciskā viedokļa. Secināts, ka Daugavas lejtece ir lašu, taimiņu, vimbu un upes nēģu migrācijas ceļš, tomēr tā ievērojami zaudējusi savu nozīmīgumu pēc trīs HES izbūves uz Daugavas (kā dzīves vide ir stipri mainīga). Ceļotājzivju migrācija pārsvarā notiek oktobra – novembra mēnešos, un šajā laikā veiktie gultnes padziļināšanas darbi un ar to saistītais uzduļķojums var palēnināt migrācijas intensitāti. Tomēr pie Daugavas ūdens caurplūdes apjomiem gultnes padziļināšana Paredzētās darbības ietvaros zivju migrāciju neapturētu. Sagaidāms, ka padziļināšanas darbi ietekmēs potenciālo zivsaimniecisko produktivitāti, un šī ietekme var ilgt līdz pat 3 gadiem. Ziņojumam jau atkārtoti pievienota (Ziņojuma 15. pielikums) Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta “BIOR” 2011. gada 4. februāra vēstule Nr. 17-3-22, kurā norādīts, ka faktiskā ietekme un kompensāciju apmēri nosakāmi projektēšanas laikā, kad būs zināmi gan konkrēti darbu veikšanas termiņi, gan padziļināšanas darbos izmantojamās tehnoloģijas. Šajā stadijā būs jāveic zivsaimniecisko un hidrobioloģisko ekspertīzi, lai saņemtu nosacījumus plānoto darbu veikšanai.
- 6.8.6.3. Ziņojumā ietverts vērtējums un viedoklis par iespējamajām Paredzētās darbības ietekmēm uz ūdens bioloģiskajiem resursiem, vadoties no Ziņojuma autoriem pieejamās informācijas. Šāds novērtējums veikts, balstoties uz pieņēmumu, ka izņemamā grunts atbildīs kvalitātes prasībām, tomēr iepriekš šajā Biroja atzinumā jau norādīts, ka šobrīd viss izņemamās grunts apjoms jāpieņem kā piesārņots. Attiecīgi, grunts krautņu veidošana sauszemē, tās izmantošana teritorijas uzbēršanai un atlikušās grunts izvietošana jūras izgāztuvē ir maz varbūtīga. Vienlaikus Ziņojums satur informāciju par rīcībām un ietekmju jautājumiem, kas būtu aktuāli, ja šāds scenārijs tomēr daļēji būtu īstenojams.
- 6.8.6.4. Novērtēts, ka kopējā grunts novietņu pieejamā kapacitāte Rīgas līča Daugavas grīvas zonā ir nepilni 19 miljoni m³. Kā būtiskākā ietekme saistībā ar grunts novietošanu identificēta tā saucamā dubļu šļūce, kas var ietekmēt reņu populācijas atražošanu. Lielāka ietekme iespējama nārsta laikā. Novērtēts, ka, izgāžot mālainu grunti no zemes smēlēja paaugstinātas duļķainības izplatība var sasniegt 1 100 m, bet tās platums – 500 m (suspendēto daļiņu koncentrācija izgāšanas punktā 17 000 – 23 000 mg/l). Savukārt – izgāžot grunti no liellaivas “105”, paaugstinātas duļķainības izplatības garums ir ievērojami mazāks (~ 140 m), bet platums ~ 120 m (suspendēto daļiņu koncentrācija izgāšanas punktā 6 000 – 8 000 mg/l).
- 6.8.6.5. Zivju bojāeja netiek vērtēta kā būtiska iespējama ietekme, jo grunts deponēšanas vietās ir samērā trūcīga zivju fauna. Arī padziļināšanas ietekmes galvenokārt saistītas ar dubļu šļūci, kā rezultātā smiltis, mālu, dūņu u.c. daļiņu koncentrācija var radīt arī ūdens piesātināšanos ar biogēnajiem elementiem, naftas produktiem, fenolu, virsmas aktīvajām vielām un citām piesārņojošajām vielām no gultnes sedimentiem. Tas var izraisīt ūdens mikrobioloģiskā stāvokļa un optisko īpašību pasliktināšanos, izšķīdušā skābekļa koncentrācijas samazināšanos. Padziļināšanas darbi tāpat ir saistīti ar trokšņiem, hidrobiontu bojāeju u.c. ietekmēm (piemēram, traucējumi migrācijai).

- 6.8.6.6. Ziņojumā norādīts, ka, lai nodrošinātu ūdens vides aizsardzību padziļināšanas darbu laikā, jāveic gultnes padziļināšanas darbu ierobežošana atkarībā no gada hidrobioloģiskajiem un hidrometeoroloģiskajiem apstākļiem. Tāpat jāizvēlas atbilstošu tehniskos risinājumus, kas ietekmi samazina. Secināts, ka gultnes padziļināšanas darbu ierobežojumi jāievēro laika posmā no 1. maija līdz 31. jūnijam un no 1. oktobra līdz 15. novembrim.
- 6.8.6.7. Lai nodrošinātu teritorijas aizsardzību no izskalošanās, paredzēts veikt krasta stiprināšanu. Krasta stiprinājumus paredzēts konstruēt no vienkāršu rievu sienas. Ziņojumā norādīts, ka rievu sienas konstruēšana un tai sekojošo padziļināšanas darbu veikšana neradīs negatīvu ietekmi uz akvatorijai pieguļošo teritoriju izmantošanu. Tomēr šis aspekts ir jāņem vērā arī kontekstā ar Rīgas brīvostas pārvaldes plānoto kopējo kuģu ceļa padziļināšanu, rēķinoties ar nepieciešamību nodrošināt esošo konstrukciju un jaunbūvējamo piestātņu stabilitāti.
- 6.8.6.8. Birojs vērš uzmanību, ka – atkarībā no konstatētā piesārņojuma detālās izpētes rezultātiem, kas ir priekšnoteikums nozīmīgu lēmumu pieņemšanai arī par Ierosinātās tālākajām rīcībām un risinājumiem – atbilstoši būs modificējams un maināms arī grunts izņemšanas un izvietošanas risinājums. Saistībā ar minēto Birojs nosacījumus jau ir izvirzījis iepriekš šajā atzinumā. Neatkarīgi no minētā, **Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu darbu veikšanai ir papildus norādāmi arī šādi nosacījumi:**
- a) Ierosinātajai jānodrošina Ziņojumā paredzētos pasākumus iespējamās ietekmes samazināšanai gultnes padziļināšanas darbu laikā un, kur atbilstoši, arī grunts deponēšanas laikā.
 - b) Nav pieļaujams novietot grunts novietnē jūrā grunti, kuras kvalitātes rādītāji neatbilst Noteikumos Nr. 475 noteiktajām prasībām, tādēļ pirms tam jāpārlicinās par tās kvalitāti atbilstošajos dziļumos. Izņemamās grunts analīžu veikšanu nepieciešams nodrošināt atbilstoši Vides valsts dienesta nosacījumiem un darbu programmai, nepieciešamības gadījumā veicot arī ekotoksikoloģiskās analīzes. Padziļināšanas darbu veikšanas veids un grafiks pielāgojams piesārņoto nogulumu apsaimniekošanas risinājumiem, un nav pieļaujama atkārtota piesārņojuma noplūde akvatorijā.
 - c) Atbilstoši Ziņojumā norādītajam – izpētes teritorijā gultnes padziļināšanas darbi veicami pēc vienota Rīgas brīvostas saskaņota padziļināšanas darbu grafika, nodrošinot, ka vienlaicīgi tie netiek veikti vairākās vietās, kur to ietekme var summēties.
 - d) Darbi ūdens vidē un citi darbi, kam var būt ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem, veicami atbilstoši zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumā noteiktajam, iespēju robežās ierobežojot padziļināšanas darbu veikšanu zivju nārsta un migrācijas laikā.
 - e) Pirms padziļināšanas un krasta nostiprināšanas darbu veikšanas sagatavojams un ar Rīgas Brīvostas pārvaldi saskaņojams krasta nostiprinājumu un piestātņu stabilitātes monitoringa veikšanas plāns, lai negatīvi neietekmētu esošās piestātnes un konstrukcijas un savlaicīgi konstatētu un realizētu nepieciešamos pasākumus negatīvo ietekmju novēršanai.

6.8.7. Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem, kā arī iespējamās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību:

- 6.8.7.1. Darbības vieta atrodas ostas teritorijā, tā kopumā uzskatāma par antropogēni ietekmētu, tomēr no dabas aizsardzības viedokļa tā ir sarežģīta vairāku iemeslu dēļ, kuri vērtēti gan iepriekšējo, gan šīs Paredzētās darbības IVN ietvaros. Pirmkārt, Darbības vieta dienvidrietumu malā robežojas ar Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) – dabas parku “Piejūra” (turpmāk – Dabas parks). Otrkārt – Darbības vietas ziemeļrietumos ir vēsturiskās fortifikācijas būves, kuras ir nozīmīga sikspārņu ziemošanas vieta. Ņemot vērā to, ka sikspārņi ir īpaši aizsargājamās zīdītāju sugas³¹, ar Paredzētās darbības realizāciju saistītie risinājumi jāīsteno veidā, kas nenonāk pretrunā Sugu un biotopu aizsardzības likumā noteiktajam.
- 6.8.7.2. Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz dabas vērtībām, tostarp īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, vērtējuši jomā sertificēti sugu un biotopu eksperti. Dabas ekspertu atzinumi pievienoti Ziņojuma 12. pielikumā, tostarp atzinums, ko sniegusi zālāju, mežu, virsāju un piekrastes biotopu, kā arī vaskulāro augu eksperte³² (turpmāk – Sugu un biotopu eksperte), ornitofaunas eksperts³³ (turpmāk – Ornitofaunas eksperts), abinieku un rūpuļu eksperte³⁴ (turpmāk – Abinieku eksperte) un zīdītāju – sikspārņu eksperts³⁵ (turpmāk – Sikspārņu eksperts).
- 6.8.7.3. Vērtējot pašu Darbības vietu (no biotopu un augu sugu viedokļa) Ziņojumā novērtēts, ka teritorijas lielāko daļu veido apbūve – rūpnieciskās vai saimnieciskās ēkas, naftas uzglabāšanas rezervuāri, asfaltēti auto ceļi, laukumi, neizmantots sliežu ceļš, ostas moli, kuģu piestātnes, krasta stiprinājumi, bāka, kā arī pamesti, ar augsni apbērti forti un noliktavas, to drupas. Saskaņā ar Sugu un biotopu ekspertes 2015. gada 10. jūnija atzinumu apsekotajā teritorijā īpaši aizsargājamās augu sugas nav konstatētas. Vienīgi joslā gar jūras krastu saglabājušās daļēji ar krūmiem aizaugušas platības, ko veido biotopam “*Mēreni mitras pļavas*”, “*Pelēkā kāpa*” vai “*Priekškāpa*” raksturīgs augājs. Turpat secināts, ka plānotajam Terminālim pieguļošajā teritorijā, Darbības vietas joslā gar jūras krastu, konstatēti biotopi - 2120 “*Priekškāpas*” un 2130* “*Ar lakstaugiem klātas pelēkās kāpas*”, tomēr to kvalitāte novērtēta kā zema. Neatkarīgi no minētā, secināts, ka aizsargājamo biotopu platības Darbības vietā ar Paredzēto darbību ir plānots saglabāt neapbūvētas un tās paredzētas kā sabiedrībai pieejama pludmales daļa. Šāds secinājums izriet arī no Ziņojuma un tajā ietvertajiem ģenerālplāniem A un B alternatīvai (1.1.1. attēls un Ziņojuma 23. pielikums). Papildus, lai mazinātu ietekmi uz vērtīgākajām teritorijām piekrastē (kāpu izmīdīšanas ierobežošanai), Sugu un biotopu eksperte rekomendē koka konstrukcijas celiņu izbūvi, savukārt – lai samazinātu erozijas procesa intensitāti, izskalotajās platībās rekomendēta papildus smilšu pievešana un apstādīšana ar kāpu graudzālēm vai kārkliem (arī zaru pinumu žodziņu ierīkošana). Sugu un biotopu eksperte ieteikusi arī rūpnieciskās zonas norobežošanu no kāpu joslas, izmantojot žogu, kas nepieļautu ruderālu augu sugu izplatību, vai arī blīvus apstādījumus no neekspansīvām augu

³¹ Ministru kabineta 2000. gada 14. novembra noteikumu Nr. 396 “*Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu*” 1. pielikums.

³² Sertifikāta Nr. 003 atbilstoši dabas ekspertu reģistram:
https://www.daba.gov.lv/public/lat/dabas_eksperti/ekspertu_registrs/.

³³ Sertifikāta Nr. 005 atbilstoši dabas ekspertu reģistram.

³⁴ Sertifikāta Nr. 024 atbilstoši dabas ekspertu reģistram.

³⁵ Sertifikāta Nr. 070 atbilstoši dabas ekspertu reģistram.

sugām. Birojs secina, ka minētās rekomendācijas saskan ar nosacījumiem, ko sīkspārņu aizsardzībai izvirzījis Sīkspārņu eksperts.

- 6.8.7.4. Rīgas brīvostas teritorijas specifika ir tās teritoriju atrašanās līdzās Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamai dabas teritorijai (Natura 2000) – Dabas parkam, kas vairākās vietās robežojas vai atrodas tuvumā ostai un tās termināliem. Šāda situācija ir arī Darbības vietas gadījumā, jo nekustamais īpašums Flotes ielā 13, kur plānota Paredzētā darbība, ziemeļrietumos robežojas ar Dabas parku. Vispārēji Birojs ņem vērā, ka, nosakot Dabas parka robežas un izstrādājot Dabas parka dabas aizsardzības plānu³⁶, ir ievērtēts un ņemts vērā Rīgas brīvostas tuvums, - tas ir likumsakarīgi, ka esošā un paredzētā ostas darbība, kā arī tās attīstība rada ietekmi uz Dabas parku. Tomēr ietekmes jautājumi, kas varētu izrietēt tieši no Ierosinātās Paredzētās darbības, ir likuši būt piesardzīgiem arī ekspertiem, kas izstrādājuši Dabas aizsardzības plānu. Tajā norādīts, ka naftas un naftas produktu termināļa izveide Daugavgrīvā varētu kļūt par būtisku ietekmi, jo varētu tikt ietekmēti jūras krasta biotopi, galvenokārt pludmales un priekškāpas, kā arī var tikt radīti būtiski traucējumi cilvēku atpūtas vietās (pludmaļu un ūdens piesārņojums). Attiecīgi – minētajiem jautājumiem Paredzētās darbības IVN ietvaros pievēršama īpaša uzmanība, pārliecinoties, kā būvdarbi ietekmēs dabas vērtības, vai tiks nodrošināta piekļuve. To izvērtēšana veikta arī Ziņojumā.
- 6.8.7.5. Papildus jāņem vērā, ka likuma “*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” (turpmāk – ĪADT likums) 43. panta ceturtā daļa noteic, ka paredzētajai darbībai, kas atsevišķi vai kopā ar citu paredzēto darbību var būtiski ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (*Natura 2000*), veic ietekmes uz vidi novērtējumu, bet 43. panta piektā daļa noteic, ka paredzēto darbību atļauj veikt, ja tā negatīvi neietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (*Natura 2000*) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Atbilstoši ĪADT likuma pielikuma 21. punktam Dabas parks ir C tipa aizsargājamā teritorija (kods LV0301700), kas noteikta īpaši aizsargājamo sugu (ieskaitot putnus) un īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzībai. Dabas parka individuālo aizsardzību un izmantošanu regulē Ministru kabineta 2006. gada 14. marta noteikumi Nr. 204 “*Dabas parka “Piejūra” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” (turpmāk – Dabas parka noteikumi). Atbilstoši Dabas parka noteikumiem, Dabas parkā ir noteiktas šādas funkcionālās zonas – dabas lieguma zona, dabas parka zona un neitrālā zona. Dabas lieguma zonas izveidotas, lai saglabātu dabiskos biotopus un īpaši aizsargājamās sugas, Dabas parkā ietilpst trīs šādas dabas liegumu zonas – “*Vakarbulī*”, “*Daugavgrīva*” un “*Ummis*”. Nekustamais īpašums Flotes ielā 13, kurā plānota Paredzētā darbība, robežojas ar Dabas parka dabas lieguma zonu “*Daugavgrīva*”³⁷, bet robežojošā josla gar jūras piekrasti ir Dabas parka neitrālā zonā.
- 6.8.7.6. Ievērojot Dabas parka un tā teritorijā noteiktās dabas lieguma zonas “*Daugavgrīva*” aizsardzības mērķus un aizsargājamās dabas vērtības, Ziņojuma izstrādē pieaicinātie dabas eksperti, kur attiecināms, ir vērtējuši arī Paredzētās darbības iespējamo netiešo ietekmi uz tām, jo tiešas darbības Dabas parka teritorijā nav plānotas. Tomēr no Ziņojuma izriet, ka Termināļa rezervuārus paredzēts būvēt arī Darbības vietas ziemeļrietumu daļā, kas robežojas ar Dabas parku. Saskaņā ar Ziņojumu tuvākajā vietā no dīzeļdegvielas rezervuāriem īpaši aizsargājamā dabas teritorija atrastos ~

³⁶ Pieejams: https://www.daba.gov.lv/upload/File/DAPi_apstiprin/Dp_Piejura-04.pdf, pagarināts līdz 2019. gada 31. decembrim.

³⁷ Šai Dabas parka zonai izstrādāts arī atsevišķs dabas aizsardzības plāns, kas pievienots kā pielikums Dabas parka dabas aizsardzības plānam.

35 m. Šajā zonā tieši blakus Dabas parkam paredzēta arī satiksmes infrastruktūras būvniecība (apbraucamais ceļš), tādēļ nepieciešama īpaša piesardzība gan pašas būvniecības, gan Termināļa ekspluatācijas gaitā. Ar Paredzēto darbību nav pieļaujami tādi risinājumi, kas paredzētu jebkāda veida būvniecības darbus Dabas parkā. Šādu risinājumu ietekme uz Dabas parku Ziņojumā nav vērtēta un to īstenošana bez atbilstīga novērtējuma ir aizliegta³⁸. Lai gan atbilstoši Ziņojumam Paredzēto darbību nav plānots veikt Dabas parka teritorijā, Birojs uzskata par nepieciešamu šo ar savu atzinumu uzsvērt, jo Ziņojumā vēl arvien ir savstarpēji pretrunīga informācija. Tā, piemēram, Ziņojuma II sējumā ir 5.1.1. attēls, uz kuru vairākkārt Ierosinātāja atsaucas arī Ziņojuma tekstā, tomēr Darbības vietas robežās šajā attēlā norādītie transporta organizācijas risinājumi nedaudz atšķiras no Ziņojuma 1.1.1. attēlā un Ziņojuma 23. pielikumā norādītajiem, turklāt ģenerālpāņos iezīmēta arī gājēju taka apmeklētājiem, kas atrodas jau ārpus nekustamā īpašuma Flotes ielā 13 robežām. Iztrūkstot vērtējumam, šāds risinājums nav pieļaujams. Kā jau iepriekš šajā Biroja atzinumā konstatēts, transporta organizācijas u.c. risinājumiem Darbības vietā (arī ārpus tās), visdrīzākais, būs nepieciešama arī lokālpāņojuma un/vai detālpāņojuma izstrāde, kur arī precizējami gan objektu parametri, gan to savietojamība salīdzinoši šaurajā Dabas parka pierobežas zonā. Tomēr šādu risinājumu plānošanā un projektēšanā būs jāvadās no nosacījuma, ka būvniecība Dabas parka teritorijā ir aizliegta, kā arī nav pieļaujama būvniecība tā tuvumā, ja netiek novērsta to negatīva ietekme. Ierosinātājam tāpat jāreķinās, ka, ja nepieciešams, Ierosinātājam būs jāatsakās no kādu objektu būvniecības, jāsamazina pāņkraušanas apjomi vai citādā veidā jāpielāgo Paredzētā darbība Darbības vietas dienvidu daļā, bet kompromisi uz Natura 2000 teritorijas reķina nebūs pieļaujami.

- 6.8.7.7. Atbilstoši sugu un biotopu eksperta atzinumam, kā arī DAP dabas datu pārvaldības sistēmā “Ozols” publiskotajai informācijai³⁹ – Dabas parka daļā, kas atrodas Darbības vietas tiešā tuvumā, ir nīdrāji biotopi ar tajos esošajiem lagūnas tipa ezeriem. Minētie ezeri atbilst īpaši aizsargājami biotopu veidam 1150* “lagūnas”, kas ir rets biotops, un viens no tiem (šaurā joslā) atrodas pie Dabas parka robežas (ar Darbības vietu). Savukārt zonā, kas atrodas tuvāk piekrastei, nelielā joslā ir īpaši aizsargājamais biotops 2120 “priekškāpas”. Veicot būvniecību šo biotopu tuvumā, jānodrošina, ka Paredzētās darbības netiešās ietekmes neietekmē to struktūru un kvalitāti, tostarp lagūnu tuvumā būs ar īpašu rūpību jāattiecas pret pasākumiem, kas nodrošina nemainīgu hidroloģisko režīmu. Šādi risinājumi jānodrošina gan būvniecības, gan ekspluatācijas fāzē.
- 6.8.7.8. Darbības vietas tiešā tuvumā Dabas parka teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamās sugas⁴⁰, tomēr Dabas parkam un tā lieguma zonai “Daugavgrīva” ir raksturīga aizsargājamo sugu daudzveidība – tajā ir gan aizsargājamās putnu sugas, gan abinieki un bezmugurkaulnieki. Attiecīgi ir vērtēta Termināļa iespējamā (arī ekspluatācijas, piemēram, traucējumu, gaismas, vibrāciju, negadījumu) ietekme. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs rezumējoši secina tālāk minēto.
- 6.8.7.9. IVN ietvaros veikts ietekmes uz ornitofaunu novērtējums, jo Dabas parks ir teritorija, kas cita starpā noteikta putnu sugu aizsardzībai. Ornitofaunas eksperts secinājis, ka Darbības vietā dominē antropogēni pārveidota un ietekmēta ainava ar augstu

³⁸ ĪADT likuma 43. panta ceturtā un piektā daļa, Ministru kabineta 2011. gada 19. aprīļa noteikumi Nr.300 “Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)”.

³⁹ Pieejama: <http://ozols.daba.gov.lv/pub/>.

⁴⁰ Atbilstoši dabas datu pārvaldības sistēmā “Ozols” publiskotajai informācijai.

antropogēnā traucējuma līmeni (tikai salīdzinoši nelielu daļu aizņem nosacīti dabiski biotopi). Tomēr Termināļa teritorija atrodas intensīvā putnu migrāciju trasē, kur putnu pārlidojumi notiek arī nelielā augstumā, jo tuvumā atrodas putnu atpūtas un barošanās vietas migrāciju periodā. Balstoties uz ornitofaunas eksperta rīcībā esošo informāciju un papildus veiktiem novērojumiem, Ziņojumā secināts, ka Darbības vieta un tai piegulošajās platībās (niedrājā) nozīmīgākās konstatētās sugas ir lielais dumpis *Botaurus stellaris*, mazais dumpis *Ixobrychus minutus*, mazais ormanītis *Zapornia parva*, ormanītis *Porzana porzana*, dumbrcālis *Rallits aquations*, lielais ķīris *Larus ridibundus*, niedru lija *Circus aeruginosas*, stepes čipste *Anthus campestris*, bārdzīlīte *Panurus biarmicus*, somzīlīte *Remiz pendulinus*, Seivi ķauķis *Locustella luscinioides*, mazais mušķērājs *Ficedula parva*. Sniedzot savu vērtējumu par Paredzēto darbību, Ornitofaunas eksperts secinājis, ka Paredzētā darbība no savvaļas putnu populāciju un to dzīvotņu aizsardzības/saglabāšanas viedokļa ir pieļaujama, ja tiek veikts ietekmi mazinošu pasākumu komplekss:

- 6.8.7.9.1. iespēju robežās, ciktāl tas nav pretrunā ar drošības apsvērumiem, ierobežojams Termināļa apgaismojums diennakts tumšajā laikā, paredzot punktveida apgaismojumu (tiek apgaismoti konkrēti objekti un to tuvākā apkaime, gaismas staru nevēršot pret debesīm); ja tas nav iespējams drošības apsvērumu dēļ, apgaismojums virzāms pret zemi vai līdz 45° leņķī pret zemi; nevēlama ir gaismas (gaismas stara, kūļa) virzīšana gaisa telpā virs Termināļa;
- 6.8.7.9.2. ēku logiem un citām stiklotām vai atstarojošām virsmām jābūt putniem redzamām, tās speciāli marķējot vai izmantojot aizklājošu materiālu (žalūzijas, aizvarus, aizkarus u.c.);
- 6.8.7.9.3. iespēju robežās saglabājama krūmu – koku josla starp Termināli un kāpām;
- 6.8.7.9.4. nav vēlama iekārtu vadu vai kabeļu (elektrības, sakaru) izmantošana (priekšroka dodama zemē ierokamiem kabeļiem);
- 6.8.7.9.5. jāizstrādā rīcības plāns iespējamai naftas un naftas produktu noplūdei Daugavas grīvas reģionā, kā arī jāveic risku modelēšanu Daugavas grīvas reģionam un piekrastes teritorijām, kuras varētu tikt ietekmētas naftas vai naftas produktu noplūdes gadījumā.
- 6.8.7.10. Lai arī Ornitofaunas eksperts neprognozē būtisku ietekmi uz putnu faunu, tostarp aizsargājamā teritorijā, secināts, ka Rīgas Brīvostas paplašināšanās un ar to saistītās saimnieciskās aktivitātes jau šobrīd ir būtiski samazinājušas putniem piemērotās teritorijas Brīvostas reģionā, tāpēc ir aktuāla neskarto piemēroto teritoriju atjaunošana un uzturēšana. Līdz ar to eksperts ir rekomendējis veikt arī:
 - 6.8.7.10.1. pavasarī un rudenī migrējošo putnu, kuri šķērso plānotās naftas un naftas produktu Termināļa teritoriju, monitoringu, kā arī potenciālo bojā gājušo putnu uzskaites,
 - 6.8.7.10.2. Dabas parka dabas lieguma zonas “*Daugavgrīva*” putnu monitoringu (monitoringu vēlams uzsākt pirms Termināļa būvniecības un turpināt vismaz 5 gadus pēc tā ekspluatācijas uzsākšanas);
 - 6.8.7.10.3. biotehniskos pasākumus Dabas parka dabas lieguma zonas “*Daugavgrīva*” niedrājā, proti, niedrāja fragmentāciju un izveidotā mozaīkveida niedrāja ar ezeriņiem un kanāliem uzturēšanu, seklūdēns zonu (10-20 cm dziļumā) un slīkšņu izveidošanu niedrāja malās, atsevišķu ezeriņu un kanālu starp tiem padziļināšanu un niedrāju sakneņu iznīcināšanu, lai radītu labvēlīgus apstākļus zivīm, niedrāja ikgadēju pļaušanu atsevišķu laukumu veidā, ar nolūku izveidot ligzdošanas vietas lielajam ķīrim, kā arī ņemot vērā plēsēju (ūdeles un lapsas) aktivitāti, vēlams

izveidot platformas uz metāla stabiem ar konusiem, kas būtu piemērotas zīriņu ligzdošanai.

6.8.7.11. Birojs vispārēji pievienojas Ornitofaunas eksperta secinājumam, ka Dabas parka aizsargājamo vērtību saglabāšanai un aizsardzībai nepieciešami apsaimniekošanas pasākumi arī pašā Dabas parka teritorijā, tas nepārprotami izriet arī no Dabas parka aizsardzības nosacījumiem. Tomēr šādu darbību veikšana var būt pieļaujama vienīgi risinājumos, kas jau ir vērtēti kā nepieciešami un ir paredzēti (ir saskaņā ar) Dabas parka dabas aizsardzības plānā un Dabas parka noteikumos. Tāpat to īstenošana var būt pieļaujama, vienīgi saskaņā ar DAP norādījumiem, iespējams arī to īstenošanu, vienojoties par izpildes nosacījumiem, būtu jāveic DAP, kam ir atbilstošas zināšanas un kompetence īpaši aizsargājamo dabas teritoriju pārvaldībā. Tādēļ, lai īstenotu šādus pasākumus, kas ornitofaunas un citu dabas vērtību kontekstā norādīti dabas ekspertu atzinumos (Ziņojuma 12. pielikums), būs nepieciešama sadarbība ne tikai ar dabas ekspertiem, bet arī DAP.

6.8.7.12. Ziņojumā vērtēta arī Paredzētās darbības iespējamā ietekme uz aizsargājamām abinieku sugām. Balstoties Abinieku ekspertes vērtējumu, Ziņojumā secināts, ka abinieki un rūpuļi Darbības vietā nozīmīgi nav pārstāvēti, tikai vienā no apsekošanas reizēm (2011. gadā) fortifikācijas būvju tuvumā konstatēta īpaši aizsargājamā suga, arī Eiropas Padomes direktīvas 92/43/EEC IV pielikuma suga – pelēkais varžkrupis *Pelobates fuscus*. Tā kā fortifikācijas būves projekta realizācijas laikā tiks saglabātas, tad, iespējams, varžkrupja populācija šeit saglabāsies, turklāt no Abinieku ekspertes vērtējuma izriet, ka iespējamo dzīvotņu zaudējums Darbības vietā nebūtu būtisks, jo tiem ir pieejamas plašas piemērotas teritorijas Dabas parkā. Dabas parka teritorijā Darbības vietas apkārtnē konstatētas vairākas īpaši aizsargājamās abinieku sugas – smilšu krupis *Bufo calamita* un zaļais krupis *Bufo viridis*, informācija par citām sugām pieejama arī dabas datu pārvaldības sistēmā “Ozols”. Vērtējot Paredzētās darbības ietekmi, secināts, ka plānotā darbība neradīs būtisku kaitējumu abinieku un rūpuļu sugu populācijām, Darbības vietai piegulošo teritoriju abinieku eksperte uzskata par antropogēni jau ietekmētu. Vienlaikus Abinieku eksperte uzskata, ka Ierosinātajai būtu jāveic papildus pasākumus, lai ietekmi vēl vairāk samazinātu – ieteikts saglabāt fortus, kas nodrošinās rūpuļiem pieejamas ziemošanas vietas. Tāpat norādīts, ka Ierosinātajai būtu jāīsteno pasākumi Dabas parka teritorijā (atjaunojot un regulāri uzturot abinieku nārsta vietas, izcērtot krūmus un pļaujot niedres aiz priekškāpas un pelēkas kāpas u.c.). Birojs atkārtoti norāda, ka jebkādu darbību veikšana Dabas parka teritorijā (arī dabas ekspertu atzinumos norādītā) nav pieļaujama, izņemot pasākumus, kas atbilst dabas vērtību aizsardzības nosacījumiem un vērtēti kā nepieciešami arī Dabas parka dabas aizsardzības plānā, nenonāk pretrunā tā izmantošanas un apsaimniekošanas nosacījumiem un to veikšanu saskaņojusi DAP.

6.8.7.13. Balstoties uz ekspertu novērtējumu Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) kontekstā, Ziņojumā secināts, ka Paredzēto darbību nav plānots veikt Natura 2000 teritorijās. Ziņojuma autoru ieskatā būvniecības darbiem un Termināļa ekspluatācijai nebūs tiešas negatīvas ietekmes – netiks veikta īpaši aizsargājamo biotopu vai sugu dzīvotņu iznīcināšana, to fragmentācija vai izolēšana (nošķiršana) no citiem tādiem pašiem biotopiem vai sugas dzīvotnēm. Novērtēts, ka ietekmes varētu būt tikai avāriju situācijās vai no nepārdomātas darbības (piemēram, ja izceltos ugunsgrēks, kā rezultātā aizdegtos arī niedrāji Dabas parkā). Tomēr šāda scenārija varbūtību Ziņojuma autori nevērtē kā lielu, ņemot vērā plānotos drošības pasākumus. Līdz ar to secināts, ka būtiski ir paredzēt un ievērot piesardzības pasākumus, lai mazinātu avāriju riskus. Avāriju un negadījumu risku jautājumi papildus tiek vērtēti arī citā šī Biroja atzinuma 6.daļas nodaļā.

- 6.8.7.14. Atbilstoši novērtējumam Darbības vietā esošās fortifikācijas būves (to pagrabi) ir nozīmīga sikspārņu ziemošanas un atpūtas vieta. Tajos kā regulāri ziemotāji konstatēti aizsargājamie dīķu naktssikspārnis *Myotis dasycneme*, ūdeņu naktssikspārnis *Myotis daubentoni*, ziemeļu sikspārnis *Eptesicus nilssonii* un brūnais garausainis *Plecotus auritus*. Termināla būvniecība un ekspluatācija atstātu ietekmi uz sikspārņu populāciju jo (atkarībā no alternatīvas) daļēji tiktu nojauktas arī fortifikācijas būves, kurās mīt sikspārņi. Sagaidāma ietekme arī uz sikspārņu dzīves kvalitāti, jo līdz ar Termināla būvniecību tiks iznīcināta mežaudze un atlikušās ziemošanas vietas paliktu bez aizsega un iespējām sikspārņu rudens spietošanai. Tāpat sagaidāms, ka blakus palikušajiem fortiem atradīsies intensīvi izmantota teritorija, kas radīs troksni, vibrācijas, smakas, pieaugs gaismas piesārņojums nakts laikā, potenciāli pieaugs arī fortu apmeklējums un traucējuma efekts. Tādēļ IVN ietvaros vairākkārt meklēti iespējami saudzējoši risinājumi ietekmes uz sikspārņu populāciju mazināšanai. No Ziņojuma izriet, ka A alternatīvas gadījumā tiktu nojauktas 2 - 3 būves (bunkuri), kuras ir nozīmīgas sikspārņu dzīvotnes. Savukārt Koriģētais ģenerālplāns (B alternatīva) paredz samazināt Termināla apbūves teritoriju, mainot arī rezervuāru skaitu un izvietojumu. Izmainītā risinājuma gadījumā Paredzētās darbības realizācijai būtu jānojauc tikai viena sikspārņu ziemošanas mītne – Komētforta bunkurs Nr. 13.
- 6.8.7.15. Paredzētās darbības risinājumus IVN ietvaros Sikspārņu eksperts ir vērtējis vairākkārt, tostarp papildus atzinumu (tā papildinājumu) ir sniedzis 2019. gada 5. februārī – par Koriģēto ģenerālplānu. Kopumā, vērtējot Paredzēto darbību un tās risinājumus, Sikspārņu eksperta viedoklis ir gadu gaitā nemainīgs – var tikt zaudēta otrā nozīmīgākā sikspārņu ziemošanas vieta Latvijā, kas iekļauta Eiropas sikspārņiem nozīmīgo ziemošanas vietu sarakstā, jo atlikušajos fortos saglabāsies tikai neliela daļa tagadējās populācijas. Eksperts norādījis, ka arī citviet Daugavas grīvas nocietinājumos sikspārņu ziemošanas apstākļi ir tālu no vēlāmā, jo gan Mangaļsalas fortos, gan Daugavgrīvas cietoksnī sikspārņi bieži cieš no nekontrolēta apmeklējuma ziemošanas laikā, ugunsgrāvu kurināšanas vai citu degošu priekšmetu (lāpu, sveču u.c.) ienešanas fortos, kā arī no tiešas mītņu demolēšanas.
- 6.8.7.16. Saskaņā ar 2019. gadā aktualizēto sikspārņu eksperta novērtējumu B alternatīvas gadījumā neskarti paliktu bunkuri Nr. 11 un 14. Tomēr abi bunkuri (forti) šajā risinājumā atrastos tieši blakus Termināla būvēm, kas, visdrīzāk, ietekmēs arī sikspārņu ziemošanas apstākļus (troksnis, vibrācijas, degvielas smaka, apgaismojums). B alternatīvu sikspārņu eksperts atzīst kā ievērojami saudzējošāku attiecībā uz pašām sikspārņu ziemošanas mītnēm. Tomēr tas neizslēgtu citas ietekmes (apgaismojums, ainavas izmaiņas u.c.). Līdz ar to eksperts uztur iepriekš izvirzīto prasību, ka jāveic pasākumu komplekss, lai mazinātu negatīvo ietekmi un uzlabotu sikspārņu ziemošanas apstākļus atlikušajās mītnēs:
- 6.8.7.16.1. forta Nr. 13 nojaukšana jāveic jūnijā vai jūlijā;
 - 6.8.7.16.2. bunkuri Nr. 11 un Nr. 14 jāizolē no Termināla būvēm, rodot tam atbilstošu risinājumu, lai neietekmētu kultūras pieminekļus (piemēram, pa aizsardzības zonas līniju); nožogojumu rekomendēts veidot kā sienu, kas ierobežo gaismas izplatīšanos;
 - 6.8.7.16.3. ārpus žoga pēc iespējas saglabājams teritorijas kokaugu segums, tomēr neļaujot aizaugt ar blīviem krūmiem fortu ieejām;
 - 6.8.7.16.4. forti Nr. 11 un Nr. 14 jāapriko ar slēdzamām durvīm (režģu vai viengabala durvīm ar 15 x 40cm logu sikspārņu ielidošanai durvju augšmalā), bet fortos iekšpusē

jāuzstāda papildu sikspārņu paslēptuves (atbilstoši eksperte norādītajiem risinājumiem);

- 6.8.7.16.5. jāierobežo Termināla apgaismojums, pēc iespējas novēršot apgaismojuma izplatīšanos ārpus Termināla teritorijas (īpaši pie paliekošajiem fortiem), apgaismojumu jāvērs uz zemi (Termināla iekšpusi), tā spilgtumā jāievēro eksperta norādītos ierobežojumus;
- 6.8.7.16.6. jāveic mākslīgas sikspārņu ziemošanas vietas izbūve salīdzinoši netālu, bet Termināla vai cita veida industrijas trokšņu, vibrācijas vai apgaismojuma netraucētā vietā, piemēram, Daugavas otrā krastā Mangaļsalas pusē vai tamlīdzīgā vietā 2 - 3 km rādiusā no Komētforta.
- 6.8.7.17. Rezumējoši Sikspārņu eksperts secina, ka arī B alternatīvas gadījumā pastāv iespēja, ka Termināla darbības dēļ apstākļi fortifikācijas būvēs kļūs sikspārņu ziemošanai nepiemēroti, un populācija varētu samazināties. Ja tiek pieņemts Paredzētās darbības akcepta lēmums, eksperts uzskata, ka viņa noteiktās prasības un rīcības jāveic vismaz vienu, bet vislabāk – vairākas sezonas pirms esošo fortu nojaukšanas un Termināla būvniecības uzsākšanas, lai dzīvniekiem būtu laiks apzināt uzlabotās mītnes un jauno mītni. Tāpat noteiktas prasības monitoringam, kas iestrādātas arī Ziņojumā.
- 6.8.7.18. No SIA “Vidrūpe” 2017. gada 16. maijā Birojā iesniegtās informācijas izriet, ka par izstrādātajiem pasākumiem ietekmes uz sikspārņiem mazināšanai ir veiktas konsultācijas arī ar DAP, 2017. gada 5. aprīļa sanāksmē vienojoties par šādām papildus rīcībām, kuras jāuzsāk jau pirms Paredzētās darbības realizācijas:
- 6.8.7.18.1. līdz rudens sezonas sākumam Ierosinātajai ir jāaizdrīvē ar viegli noņemamām konstrukcijām visas ieejas sikspārņiem nojaukšanai paredzētajiem pagrabiem, pilnībā novēršot to iekļuvi pagrabos;
- 6.8.7.18.2. saglabājamie forti/pagrabi jāiztīra, un jāsagatavo sikspārņu ziemošanai;
- 6.8.7.18.3. ziemojošo sikspārņu uzskaitē veicama nākamās divas ziemošanas sezonas sadarbībā ar ekspertiem⁴¹. Uzskaitē veicama arī Daugavas labā krasta - Mangaļsalas bunkuros. Iegūtie dati analizējami savstarpējā saistībā ar līdz šim iegūtajiem sikspārņu ziemošanas uzskaites datiem abās Daugavas pusēs un pa pagrabiem.
- 6.8.7.19. Līdz ar to – Birojs secina, ka iespēju robežās ir meklēti risinājumi un apzinātas iespējas mazināt Paredzētās darbības ietekmi uz dabas vērtībām Darbības vietā, tomēr pilnībā izvairīties no negatīvas ietekmes nav iespējams. IVN ietvaros, papildus Ierosinātajās veiktajām konsultācijām, arī Birojs ir lūdzis atsauksmes par Ziņojumu sniegt DAP, tostarp lūdzot izteikt viedokli par Koriģēto ģenerālplānu (B alternatīva). DAP 2019. gada 2. aprīļa vēstulē Nr. 4.9/1654/2019-N “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*” atsaucas uz iepriekš jau sniegtu viedokli⁴² saistībā ar pretrunām un nepilnībām Ziņojumā, uz ko šajā atzinumā norādījis arī Birojs, un kas apgrūtina tā vērtēšanu. Vienlaikus DAP norāda, ka B alternatīva ir saudzējošāka apkārtējās dabas vērtībām. DAP uzskata, ka gadījumā, ja tiek pieņemts pozitīvs lēmums par Paredzētās darbības realizāciju, tā nav pieļaujama bez Sikspārņu eksperta

⁴¹ Teritorijas kopš 2015.g. decembra tiek apsekota katru ziemu ziemojošo sikspārņu monitoringa ietvaros pēc standartizētas monitoringa metodikas (<http://biodiv.daba.gov.lv/fol302307/fol634754/fona-monitoringa-metodikas/ziditajdzivnieki-siksparni>). Uzskaites veica DAP sertificēts sikspārņu eksperts Jurgis Šuba, (sertif. Nr. 071).

⁴² DAP 2018. gada 11. jūlija vēstule Nr. 4.9/3498/2018-N.

norādīto pasākumu īstenošanas, turklāt daļa no tiem veicami jau pirms Paredzētās darbības uzsākšanas.

6.8.7.20. Attiecībā uz naftas produktu transportēšanu pa jūru papildus norādāms, ka jūras ceļš, pa kuru ir paredzēts naftas produktu transports, virzās gar vairākām īpaši aizsargājamām teritorijām Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastē un aizsargājamām jūras teritorijām. Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī atrodas arī 7 putniem nozīmīgās vietas. Jūras transporta ceļa tiešā tuvumā atrodas Irbes jūras šaurums un Rīgas jūras līča rietumu piekraste. Ziņojumā norādīts, ka naftas produktu transportēšana un kuģu satiksmes intensitātes paaugstināšanās negatīvi neietekmēs īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, aizsargājamās jūras teritorijas un putniem nozīmīgās vietas, jo kuģu ceļš iet pa jau esošo jūras ceļu, šo teritoriju iemītnieki pie esošajām ietekmēm ir pieraduši un tām pielāgojušies, kā arī Ziņojumā netiek prognozētas jaunas ietekmes. Savukārt, avārijas gadījumā nepieciešams veikt avārijas ierobežošanas un seku likvidēšanas darbības un pasākumus, lai līdz minimumam samazinātu negatīvo ietekmi uz jūras floru un faunu.

6.8.7.21. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, – līdzvērtīgi kā iepriekšējo IVN rezultātā – konstatējams, ka Paredzētās darbības realizācijai izvēlēta teritorija ir sarežģīta un tajā nepieciešami kompleksi risinājumi, lai novērstu un mazinātu negatīvu ietekmi uz dabas vērtībām. Vienlaikus Darbības vieta atrodas ostas teritorijā, un pašvaldība – gan spēkā esošajā Rīgas Teritorijas plānojumā, gan teritorijas plānojuma projektā līdz 2030. gadam – to paredz kā ostas teritoriju, atļaujot tajā ar ostas darbību saistītu rūpniecisku objektu attīstību (vispārēji redzot iespēju šīs intereses salāgot). Pilnībā aizliedzošus apstākļus Paredzētās darbības realizācijai nekonstatē dabas eksperti un uz tādiem nav norādījis arī DAP, lai gan DAP novērtējumā pamatoti saskata arī trūkumus. Jārēķinās, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā – ietekmi uz dabas vērtībām pašā Darbības vietā pilnībā novērst nebūs iespējams, kas sīkspārņu kontekstā ir būtiski. Tādēļ, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības realizāciju, jāparedz un jāīsteno virkni pasākumu ietekmes samazināšanai. Īpaša piesardzība risinājumos būs nepieciešama arī Dabas parka kontekstā, jo nav pieļaujama Paredzētās darbības negatīva ietekme uz tuvumā esošajiem īpaši aizsargājamiem biotopiem. Šādi risinājumi būvniecības un ekspluatācijas ietvaros nav neiespējami, tomēr prasīs gan nozīmīgus ieguldījumus, gan pārdomātu rīcību kompleksu, kas (atsevišķos aspektos) šobrīd ievērtēts tikai indikatīvi. **Tādējādi, vadoties no Ziņojumā novērtētā, Ziņojuma izvērtēšanas gaitā noskaidrotā un konstatētā, kā arī šajā atzinumā izdarītajiem apsvērumiem, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir nosakāmi šādi obligātie nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība tās akcepta gadījumā īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) Ir pieļaujama vienīgi tādu Paredzētās darbības alternatīvu un variantu tehnisko risinājumu realizācija, kas nav pretrunā Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritorijas (Natura 2000) aizsardzības mērķiem un negatīvi neietekmē tās ekoloģiskās funkcijas un integritāti. Jebkāda veida būvniecība Dabas parka teritorijā Ziņojumā nav vērtēta un attiecīgi - nav pieļaujama.
- b) Ierosinātajai ir jānodrošina Paredzētās darbības risinājumi Natura 2000 teritorijas tuvumā, kas nodrošina gan tiešo, gan netiešo ietekmju novēršanu un pārvaldību. Tajā skaitā Paredzētās darbības realizācija un ar to saistītā infrastruktūras būvniecība nedrīkst izsaukt hidroloģiskā režīma un veģetācijas izmaiņas Dabas parka teritorijā. Ierosinātajai jābūt jāņem vērā, ka var

būt nepieciešama arī papildus rievstienas vai citu tehnisko risinājumu ierīkošana, būvniecības projektā ar aprēķiniem pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.

- c) Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā jānodrošina Sugu un biotopu ekspertes, Ornitofaunas eksperta, Abinieku ekspertes un Sikspārņu eksperta atzinumā ietvertos, kā arī šī Biroja atzinuma 6.8.7.18. punktā ar apakšpunktiem ietvertos DAP norādījumus, kur attiecināms, tos īstenojot jau pirms Paredzētās darbības uzsākšanas. Aizsardzības pasākumu veikšana Dabas parka teritorijā pieļaujama, vienīgi saskaņojot ar DAP, risinājumos un apjomā, kas atbilst Dabas parka dabas aizsardzības plānā un Dabas parka noteikumos paredzētajam. Sikspārņu aizsardzībai noteikto pasākumu izpilde vietās, kas ietilpst kultūras pieminekļu teritorijās vai to aizsardzības zonās, īstenojama sadarbībā ar Kultūras Pārvaldi, kur attiecināms, to veikšanai saņemot Kultūras Pārvaldes atļauju. Sugu un biotopu ekspertes un Sikspārņu eksperta nosacījumu izpilde attiecībā uz Termināļa nožogojuma izbūvi īstenojama ārpus kultūras pieminekļu teritorijas un to aizsardzības zonas, vienojoties par līdzsvarotu risinājumu ar Kultūras Pārvaldi.
- d) Jānodrošina Ornitofaunas eksperta un Sikspārņu eksperta norādītais monitorings, kur attiecināms, to uzsākot jau pirms būvniecības uzsākšanas. Precīzas monitoringa veikšanas vietas, nosacījumi un risinājumi nosakāmi sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu/ekspertiem un DAP, monitoringa plānā ietverot arī pasākumu kompleksu rīcībām, ja nelabvēlīga ietekme tiktu konstatēta.

6.8.8. Ietekme uz kultūrvēsturisko mantojumu un ainavu:

- 6.8.8.1. Ziņojumā ir iekļauta informācija un vērtējums par Darbības vietas un tās apkārtnes ainavisko un kultūrvēsturisko nozīmīgumu, kā arī vērtējums par Paredzētās darbības ietekmi un tās būtiskumu, ņemot vērā aizsargājamās vērtības. Ziņojumā vērtētas arī sagaidāmās izmaiņas ainavā – Termināļa izbūvei paredzētajā vietā, kā arī tā tuvākā un tālākā apkārtne.
- 6.8.8.2. Ar Paredzētās darbības realizāciju tiks izmainīta ainava, jo Darbības vietā tiks uzbūvēts Terminālis ar saistīto infrastruktūru. Atbilstoši Ziņojumam šīs izmaiņas nebūs būtiskas (tiks veiktas ostas teritorijā), tomēr Terminālis ar savām būvēm (ainavas aspektā) būs dominējošs vides objekts, kas radīs gan vizuālus, gan psiholoģiskos efektus: izmainīsies gan piekrastes siluets, skatoties no jūras, Daugavas un Dabas parka puses, relatīvi samazināsies pašreizējo būvju (piemēram, bākas kā vizuāla orientiera) vizuālā ietekme, nozīme u.c. Paredzēts, ka Terminālis drošības apsvērumu dēļ tiks krāsots baltā krāsā. Vadoties no ainavu aspekta, Ziņojumā nav konstatēti izslēdzotie faktori Paredzētās darbības realizācijai.
- 6.8.8.3. Darbības vietā, tās ziemeļrietumu un ziemeļaustrumu malā atrodas valsts nozīmes vēstures piemineklis "*Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss*" (valsts aizsardzības Nr. 8538) un vietējas nozīmes vēstures piemineklis "*Komētforts*" (valsts aizsardzības Nr. 8539). Ievērojot minēto jau iepriekšējo IVN ietvaros, kas veikti ar Paredzēto darbību salīdzināmai darbībai, tika meklēti risinājumi, lai iespējami konfliktējošās intereses salāgotu. Pirmkārt, tas nepieciešams, jo ar piesardzību jāattiecas pret jebkādu saimniecisko darbību, kas kultūras pieminekļus vai to aizsardzības zonas pārveido. Otrkārt, no kultūras pieminekļu aizsardzībai izvirzītajām prasībām izriet, ka pieminekļiem jānodrošina

publiska piekļuve. Minētais nozīmē, ka publiska piekļuve ir jānodrošina teritorijai Rīgas brīvostas robežās.

- 6.8.8.4. Kultūras pārvaldes nosacījumiem Kultūras Pārvalde Paredzētās darbības risinājumu vērtēšanā un skaņošanā ir bijusi iesaistīta jau kopš pirmā IVN veikšanas, tās sniegti viedokļi, atsauksmes un norādījumi darbu veikšanai apkopotī Ziņojuma 5. pielikumā. Papildus konsultācijas ar Kultūras Pārvaldi ir veicis arī Birojs. Saskaņā ar Kultūras Pārvaldes sniegto informāciju (2014. gada 30. decembra vēstule Nr. 02-01/3121) minētajiem pieminekļiem noteiktās individuālās aizsardzības zonas, ir:
- 6.8.8.4.1. valsts nozīmes vēstures piemineklim “*Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss*” Daugavas labajā krastā: uz jūras līča un uz upes pusi – līdz krasta līnijai, bet sauszemes daļā – sakrīt ar kultūras pieminekļa teritorijas robežu (“0”);
- 6.8.8.4.2. valsts nozīmes vēstures piemineklim “*Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss*” Daugavas kreisajā krastā: uz jūras līča un uz upes pusi – līdz krasta līnijai, sauszemes daļā – atbilstoši šobrīd Rīgas Teritorijas plānojumā noteiktajam (50 m);
- 6.8.8.4.3. vietējas nozīmes vēstures piemineklim “*Komētforts*”: uz jūras līča, upes un iekšējā ūdens pusi – līdz krasta līnijai (neskarot ūdens teritoriju), sauszemes daļā – atbilstoši šobrīd Rīgas Teritorijas plānojumā noteiktajam (50 m).
- 6.8.8.5. Kultūras pārvalde jau ar 2016. gada 4. februāra vēstuli ir Birojam sniegusi skaidrojumu, ka Paredzēto darbību (tobrīd A alternatīvas risinājumā) tā jau ir pieļāvusi ar saskaņojumu, ko ir sniegusi 2010. gada 17. martā un kas pievienots Ziņojuma 5. pielikumā, savukārt tās atbilstības nosacījumi normatīvo aktu prasībām kultūras pieminekļu aizsardzības jomā noteikti Kultūras Pārvaldes jau iepriekš – ar 2014. gada 13. novembra vēstuli Nr. 06-04/2793 (Ziņojuma 5. pielikums) izsniegtajām kultūras pieminekļu aizsardzības prasībām (īpašie noteikumi). Kultūras pārvalde norāda, ka prasības noteiktas, īpašu uzmanību pievēršot pieminekļu substances saglabāšanai un sabiedrības pieejamības nodrošināšanai objektam, nepieļaujot krastu fortifikācijas būvju kompleksa nožogojumu (arī no jūras (pludmales) puses). Papildus viedokli par Koriģēto ģenerālplānu (B alternatīva) Kultūras Pārvalde Birojam ir sniegusi ar 2019. gada 2. aprīļa vēstuli Nr. 05-04/1614 “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”. No Koriģētā ģenerālplāna izriet, ka Paredzētā darbība netiks veikta kultūras pieminekļu teritorijā, arī ar naftas un ķīmijas produktu pārkraušanu saistītu būvju būvniecība (rezervuāri, laukumi, estakādes u.c.) nav paredzēti pieminekļu aizsardzības zonās. Kultūras Pārvalde ar 2019. gada 2. aprīļa vēstuli Nr. 05-04/1614 secina, ka bunkurs Nr. 13, ko B alternatīvas gadījumā paredzēts nojaukt, nav kultūras pieminekļu sastāvā, vienlaikus uzskata, ka nojaukšanas darbi būs jāveic ar Kultūras Pārvaldi (un būs jāveic iepriekšējā uzmērīšana, jāfiksē demontāžas procesā atsegtās konstrukcijas un veidols), jo bunkurs ir vēsturiskās Daugavas grīvas krasta fortifikācijas daļa. Kultūras Pārvalde atkārtoti norāda, ka tā jau ir sniegusi savu saskaņojumu Paredzētās darbības realizācijai, attiecīgi par pieļaujamu no Kultūras Pārvaldes puses tiek atzīta gan A, gan B alternatīvas realizācija, ja tiek ievēroti tās izvirzīti nosacījumi un jomu regulējošajos normatīvajos aktos noteiktais.
- 6.8.8.6. Birojs atzīmē, ka tieši drošības un kultūrvēsturisko aspektu respektēšana bija un ir viens no nozīmīgākajiem ar Termināļa izveidi saistītajiem aspektiem, kas prasa ar papildus rūpību attiekties pret pieļaujamo risinājumu plānošanu, izstrādi un realizāciju. Tas nepieciešams, lai atbilstoši Kultūras Pārvaldes izvirzītajiem nosacījumiem nodrošinātu vērtīgo vēsturisko objektu aizsardzību, bet vienlaikus arī

– lai līdzsvarotu un iespējami nekonfrontētu ar ostas darbību un drošību. Šī salāgošana ir salīdzinoši kompleksa, jo publiskas piekļuves un rekreācijas iespēju paredzēšana un nodrošināšana Rīgas brīvdabas teritorijas robežās (neatkarīgi no tā, vai tas būtu paredzēts Darbības vietā vai jebkur citur ostas teritorijā), ir izaicinājumiem pilns un sarežģīts lēmums, jo ostas teritorijai un ar to saistītajai darbībai piemīt tai raksturīgās vides ietekmes. Saistībā ar minēto atzīmējams, ka drošības aspektiem būtu dodama priekšroka, kas ir arī kultūras pieminekļu aizsardzības interesēs, attiecīgi ir jārod saprātīgs un līdzsvarots risinājums Termināla teritorijas norobežošanai.

6.8.8.7. Birojs, sniedzot šo Atzinumu, ņem vērā kompetentās iestādes kultūras mantojuma aizsardzības jomā (Kultūras Pārvaldes) viedokli. Birojs vērš Ierosinātājas uzmanību uz to, ka likuma *“Par kultūras pieminekļu aizsardzību”* 3. pants nosaka, ka *“kultūras pieminekļus ir aizliegts iznīcināt. Nekustamos kultūras pieminekļus drīkst pārvietot vai pārveidot tikai izņēmuma gadījumā ar Kultūras ministrijas Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes atļauju. Kultūras pieminekļa pārveidošana vai tā oriģinālo daļu aizstāšana ar jaunām daļām pieļaujama tikai tad, ja tā ir labākā iespēja, kā saglabāt pieminekli, vai arī tad, ja pārveidojuma rezultātā nepazeminās pieminekļa kultūrvēsturiskā vērtība”*. Savukārt minētā likuma 23. pants noteic, ka kultūras pieminekļu aizsardzības zonā darbības, kas ietekmē kultūrvēsturisko vidi (piemēram, būvniecība, zemes reljefa mākslīga pārveidošana, tādu iepriekš neidentificētu priekšmetu izcelšana no zemes vai ūdens, kuriem varētu būt vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība), drīkst veikt tikai ar Kultūras Pārvaldes atļauju. Tādējādi, no kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzības normatīvajiem aktiem izriet, ka – atkarībā no alternatīvas – Paredzētās darbības realizācijas būtisks priekšnosacījums (saistītais obligātais nosacījums) var būt Kultūras Pārvaldes atļauja. No Kultūras Pārvaldes sniegtajam atsauksmēm izriet, ka pirmsšķietami Kultūras Pārvalde nekonstatē, ka Paredzētā darbība būtu pretrunā normatīvajiem aktiem tās kompetencē esošajā jomā, vienlaikus atļaujas saņemšana būs atkarīga no izvirzīto nosacījumu izpildes. Tāpat būtisks Ierosinātājas un Kultūras Pārvaldes sadarbības un kopdarba uzdevums būs atrast risinājumus, lai ar Paredzētās darbības realizāciju nepazeminātos pieminekļu kultūrvēsturiskā vērtība. Ievērojot minēto, Birojs nesaskata pamatu ar šo Biroja atzinumu noteikt, ka kultūras mantojuma aspektā kādā no vērtētajām alternatīvām nebūtu pieļaujama, vienlaikus ietekme uz minētajām vērtībām B alternatīvai būtu vērā ņemami mazāka.

6.8.8.8. Lemjot par nosacījumu izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs ņem vērā, ka normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošana, tostarp likuma *“Par kultūras pieminekļu aizsardzību”* u.c. attiecināmo normatīvo aktu ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir Ierosinātājai saistoša. Citādā veidā Paredzētās darbības realizēšanu likumdevējs un tiesību aktu izdevējs nav paredzējis un tāda nav pieļaujama. Papildus normatīvajos aktos jau noregulētajam, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu darbu veikšanai ir izvirzāmi šādi obligātie nosacījumi:

- a) Ierosinātājai ir jānodrošina Ziņojumā paredzētie vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgi risinājumi Paredzētās darbības ietekmes uz ainavas un kultūrvēsturiskās vides aizsargājamām vērtībām mazināšanai.
- b) Jebkuras darbības kultūras pieminekļu teritorijās un to aizsargjoslās jānosaka ar Kultūras Pārvaldi un kultūras pieminekļa īpašnieku, kur

attiecināms, saņemot Kultūras pārvaldes atļauju. Ar Kultūras Pārvaldi saskaņojama arī bunkura Nr. 13 demontāža.

- c) Termināla būvniecības un ekspluatācijas laikā jānodrošina savstarpēji nekonfliktējošus risinājumus, kas nodrošina Termināla un ostas drošību. Tādēļ jārod saprātīgs un līdzsvarots risinājums Termināla teritorijas norobežošanai no iespējamās kultūras pieminekļu apmeklētāju plūsmas, to saskaņojot ar Kultūras Pārvaldi.
- d) Ierosinātāja ir atbildīga par tādu Termināla ekspluatācijas nodrošināšanu, kas nepasliktina ostas teritorijai pieguļošo teritoriju izmantošanu, tajā skaitā rekreācijas nolūkos, nepieciešamības gadījumā operatīvi novēršot iespējamos traucējumus.

6.8.9. Negadījumu un avāriju risks:

- 6.8.9.1. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros liela vērība Paredzētās darbības novērtējumā ir piešķirta negadījumu un avāriju riskiem, kuru iespējamās sekas bija starp tiem ar Paredzēto darbību saistītajiem ietekmes jautājumiem, kas apspriesti un par ko paustas bažas gan sākotnējās, gan Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros. Tas saistīts ar Termināla darbības specifiku – bīstamu kravu transportēšanu, pārkraušanu un Darbības vietas atrašanos teritorijā, ko ieskauj citi dažādos aspektos specifiski objekti.
- 6.8.9.2. Plānotais Terminālis atbilstoši Ministru kabineta 2017. gada 19. septembra noteikumos Nr. 563 *“Paaugstinātas bīstamības objektu apzināšanas un noteikšanas, kā arī civilās aizsardzības un katastrofas pārvaldīšanas plānošanas un īstenošanas kārtība”* kvalificējams kā A kategorijas paaugstinātas bīstamības objekts. Ņemot vērā naftas un ķīmisko produktu maksimālo apgrozījumu objektā, Terminālis atbilstoši Ministru kabineta 2016. gada 1. marta noteikumiem Nr. 131 *“Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”* (turpmāk – Noteikumi Nr. 131) kvalificējas arī kā augstākā riska līmeņa objekts, kam jāizstrādā rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas dokumentācija, tajā skaitā, jāizstrādā drošības pārskats. Atbilstoši Civilās aizsardzības un katastrofas pārvaldīšanas likumā noteiktajam Ierosinātajai jāizstrādā Paaugstinātas bīstamības objekta civilās aizsardzības plāns, kas jāsaskaņo ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu.
- 6.8.9.3. Ziņojumā sniegta informācija par pārkraušanai plānotajām vielām, no kā secināms, ka vēl arvien tiek apsvērta arī akrilnitrila (CAS Nr. 107-13-1⁴³) pārkraušana, norādot informāciju arī par akrilnitrila ķīmiskajām, ekotoksikoloģiskajām īpašībām, riska raksturojumu, kā arī nepieciešamajām drošības prasībām tā uzglabāšanai un pārvadāšanai. Saskaņā arī ar interneta resursos pieejamo informāciju *World Health Organization*⁴⁴ un *National Institute for Occupational Safety and Health*⁴⁵ sniegto informāciju, akrilnitrils ir gaistošs, viegli uzliesmojošs, ūdenī šķīstošs šķidrums, kas raksturojas ar augstu toksicitāti, kancerogenitāti. Ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka akrilnitrils pēc savas iedarbības ir ievērojami bīstamāks nekā pārējās pārkraušanai paredzētās vielas un liela apjoma avārijās akrilnitrila noplūdes gadījumā tā ietekmes tiek prognozētas arī ārpus Termināla teritorijas. Avārijas gadījumā tam izlīstot uz dzelzceļa pievedceļiem, 1 % letālās toksiskās iedarbības attālumi var sniegties vismaz ~ 600 m attālumā no avārijas epicentra, kas ir vairākkārt lielāks

⁴³https://www.chemicalbook.com/CASEN_107-13-1.htm

<https://echa.europa.eu/documents/10162/614f9f4d-dc3d-cb88-0910-1f93c98b07fe>

⁴⁴ https://www.who.int/ipcs/publications/cicad/cicad39_rev.pdf?ua=1

⁴⁵ <http://www.cdc.gov/niosh/topics/acrylonitrile/>

attālums, ja salīdzina ar citām Terminālī pārkraujamām vielām. Turklāt arī sekas (atkarībā no konkrētajiem apstākļiem) šāda negadījuma situācija varētu būt vēl lielākā attālumā. Ievērojot Darbības vietas specifiku un nosacījumu, ka Termināļa teritorijas tiešā tuvumā ir jāsaglabā arī publiskas piekļuves un rekreācijas iespējas, šādas ietekmes (pat teorētiska) iespējamība ar nodrošināmajiem risinājumiem nav savietojama. Birojs jau iepriekš, izsniedzot Atzinumu Nr. 1, ir norādījis, ka akrilnitrila pārkraušana nav pieļaujama, un to par nepiemērotu norādījusi arī Rīgas brīvostas pārvalde. Ņemot vērā minēto, arī institūciju atsauksmēs pausto viedokli un akrilnitrila ķīmiskās un ekotoksikoloģiskās īpašības, ņemot vērā paredzēto transportēšanas maršrutu, Ziņojumā aktualizēto riska novērtējumu un iespējamo glābšanas dienestu reaģētspēju, Birojs neredz pamatojumu šo nosacījumu mainīt, un uzskata, ka akrilnitrila (CAS Nr. 107-13-1) uzglabāšana un pārkraušana nav pieļaujama.

6.8.9.4. Paredzētās darbības (Termināļa) riska novērtējumu Ierosinātājas uzdevumā ir veikusi PSI "*Risks un audits*". Riska novērtējums sagatavots, balstoties uz Ziņojumā sniegto informāciju un papildus datiem, ko sniegusi SIA "*Vidrūpe*" un SIA "*Vide*". Ziņojumam pievienota arī SIA "*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*"⁴⁶ (reģistrācijas numurs 40003374818) 2018. gada 27. novembra vēstule, kurā sniegts skaidrojums par Ziņojumā iekļauto informāciju rūpnieciskā avāriju riska jomā, izmantotajām metodēm un rezultātu interpretāciju. Lai novērtētu Paredzētās darbības iespējamo rūpniecisko avāriju risku, Ziņojumā analizēts un novērtēts plānotā objekta teritorijā paredzētās darbības potenciālais industriālais risks, nosakot gan iespējamo avāriju atgādīšanās iespējas, gan potenciāli sagaidāmo avāriju radīto seku veidu, apjomu un izplatību. Riska novērtējumā aplūkoti iespējamie avāriju scenāriji galvenajos tehnoloģiskajos objektos – dzelzceļa cisternu izliešanas – uzpildes estakādēs, rezervuāru parkos, sūkņu stacijās, tehnoloģisko cauruļvadu līnijās, tankkuģu uzpildes piestātnēs u.c. Atsevišķi aplūkoti riska scenāriji saistībā ar produktu piegādi un izvešanu no Termināļa un avārijām, kas varētu apdraudēt blakus objektu drošību, kā arī analizēti alternatīvie varianti, kas paredz izmaiņas pārkraujamo naftas produktu sortimentā un apgrozījumā (bet nav saistīti ar izmaiņām tehnoloģijā vai objektu izvietojumā).

6.8.9.5. Ziņojumā katrā tehnoloģiskajā objektā noteikti tipiskākie avārijas attīstības scenāriji, kuriem novērtēta to atgādīšanās varbūtība, kā arī aprēķināta iespējamo avārijas seku potenciālās nelabvēlīgās iedarbības izplatība. Novērtēts, ka lielākā avāriju iespējamība ir Piestātnē Nr. 1 (Ziņojuma 3.20.16. tabula), benzīna un dīzeļdegvielas noplūdei dzelzceļa cisternu noliešanas estakādē (Ziņojuma 3.20.20. tabula) un mazuta un naftas noplūdei dzelzceļa cisternu noliešanas estakādē (Ziņojuma 3.20.7. tabula). Avārijas seku izplatības novērtēšanai un kvantitatīvā riska analīzes sagatavošanai izmantota Nīderlandes (TNO industriālās un ārējās drošības departamenta) izstrādātā avāriju seku iedarbības izplatības modelēšanas datorprogramma *Effects10* un individuālā riska analīzes datorprogramma *Riskcurves10*. Veicot avārijas seku modelēšanu, kā kritērijs iedarbības uz cilvēku raksturošanai avārijas gadījumā visu tipu avārijas seku novērtēšanā lietota cilvēka 1% letalitātes (bojāejas) iedarbība. Tālākās nevēlamās izplatības iespējamās: benzīna vai dīzeļdegvielas degšanas gadījumā piestātnes akvatorijā, kur 1 % letālā siltumstarojuma izplatībā varētu sniegties 193 - 223 m (Ziņojuma 3.20.32. tabula), benzīna vai naftas degšanas gadījumā, ja izplūdis un aizdedzies rezervuāra saturs – 1 % siltumstarojuma iedarbība varētu sniegties 117 – 134 m attālumā.

⁴⁶ PSI "*Risks un audits*" 2018. gadā pievienots SIA "*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*" (<http://www.environment.lv/lv/jaunumi/jaunumi/psi-risks-un-audits-sia-pievienojas-elle-grupai>).

- 6.8.9.6. Ziņojumā novērtēts, ka iedarbību uz blakus objektiem varētu radīt arī eksplozijas radīta pārspiediena iedarbība, taču tā kā nevienā no riska novērtējumā izskatītajiem avārijas scenārijiem nav konstatēta iespēja veidoties pietiekamai vielas tvaiku sprādzienbīstamajai masai, riska novērtējumā avārijas ar sprādziena radīta pārspiediena iedarbību nav izskatītas, līdz ar to nav veikta arī šādu avāriju radītās iedarbības uz blakus objektiem novērtēšana. Ziņojumā norādīts, ka rezervuāri būs aprīkoti ar dzesēšanas sistēmu. Saskaņā ar IVN Ziņojumā norādīto siltumstarojums ar intensitāti 8 kW/m^2 , kas apdraud neaizsargātas iekārtas – varētu nevēlami ietekmēt blakus esošās tehnoloģiskās būves, īpaši tās, kurām nav ugunsdzēsības ūdensapgādes un dzesēšanas sistēmas.
- 6.8.9.7. Izmantojot individuālā riska novērtēšanas pieeju, kas vienlaicīgi ņem vērā abas riska komponentes, proti, gan avārijas varbūtību, gan šādas avārijas seku iedarbības izplatību, Ziņojumā novērtēts, ka individuālais objekta darbības risks ārpus uzņēmuma teritorijas dzīvojamā zonā nepārsniedz akceptējama riska līmeni jeb ir nenozīmīga riska zonā. Savukārt pietātnēs individuālā riska pakāpe novērtēta 1×10^{-4} gadā (zona, kurā nebūtu vēlama ar uzņēmuma darbību nesaistītu cilvēku pastāvīga uzturēšanās). Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam individuālā riska pakāpe Termināļa teritorijā ap dzelzceļa noliešanas estakādēm, ķīmisko vielu un maisījumu rezervuāriem, kuģu pietātnu apkārtne sasniedz individuālā riska pakāpi, galvenokārt, 1×10^{-6} , vietām 1×10^{-5} (zona, kurā varētu uzturēties ar bīstamo objektu nesaistīti cilvēki un varētu tikt veiktas atsevišķas citas darbības, tomēr šīs zonas attīstība jāplāno tiešā veidā saskaņojot ar bīstamā objekta darbību. Tāpat šajā zonā esošie iedzīvotāji regulāri jāinformē par objekta bīstamību, darbībām, kas var apdraudēt bīstamā objekta drošību, kā arī rīcībām avāriju gadījumā). Piegulošas Termināļa teritorijas ziemeļaustrumos, austrumos, ziemeļos ziemeļrietumos, rietumos novērtētas ar individuālā riska pakāpi galvenokārt 1×10^{-6} , vietām 1×10^{-7} un 1×10^{-8} (zona, kurā bez papildus nosacījumiem varētu atrasties individuālā apbūve un atsevišķi objekti, tomēr nebūtu pieļaujama daudzstāvu apbūve un objekti, kuros var pulcēties lielas cilvēku masas). Konkrētajā gadījumā Darbības vietas tiešā tuvumā nav patstāvīgo iedzīvotāju. Birojs secina (kā izriet no kartogrāfiskā materiāla), ka šajā zonā ietilpst gājēju ceļi, saglabājamais kultūras piemineklis un tā teritorijas. Līdz ar to – rūpīgi izvērtējama lielu cilvēku plūsmu pieļaujamība šajās teritorijās, kas no drošības apsvērumiem nav vēlama un nebūtu saprātīgi.
- 6.8.9.8. No Ziņojuma izriet, ka avārijas ar visplašāko avāriju seku iedarbību (neskaitot akrilnitrilu) Termināļa teritorijā varētu notikt rezervuāru laukumos, kāda no produktu uzglabāšanas rezervuāra sabrukuma gadījumā. Apjomīgākā avārija varētu notikt, ja sabruktu $50\,000 \text{ m}^3$ tilpības rezervuārs. Ierosinātāja Terminālī ir paredzējusi iespējamo noplūžu ierobežošanas paņēmieni – rezervuāru izvietošana drošības apvalkā jeb “glāze glāzē”. Šāds risinājums (salīdzinot, ja rezervuāri būtu izvietoti praksē biežāk lietotajos apvaļņojuma laukumos) samazina gan produktu tvaiku izplatību, gan aizdegšanās iespējamību ārējā aizdegšanās avota ietekmē, kā arī ugunsgrēka iedarbības izplatību rezervuāra avārijas gadījumā. Tāpat atbilstoši projektēta un uzstādīta stacionārā ugunsdzēsības sistēma var daudz efektīgāk likvidēt ugunsgrēku drošības apvalkā nekā tas būtu apvaļņojuma gadījumā. Tomēr šādu rezervuāru izvietošana drošības apvalkā var arī radīt problēmas saistībā ar avārijas ierobežošanu un likvidēšanu. Stacionārās ugunsdzēsības sistēmas bojājuma gadījumā būs nepieciešams iesaistīt ugunsdzēsības dienestu, taču ugunsgrēks rezervuāra vai drošības apvalka augstumā ir grūtāk likvidējams, nekā, ja tas notiktu grunts līmenī. Tāpat sarežģījumus var radīt $50\,000 \text{ m}^3$ rezervuāru savstarpējais izvietojums, kas prasa obligātas drošības un aizsardzības sistēmas. Ugunsgrēka gadījumā kādā no

50000 m³ rezervuāriem (gaišo naftas produktu parkā degot benzīnam), būs nepieciešama blakus esošo rezervuāru efektīva dzesēšana, jo siltumstarojuma zonas rādiuss pie blakus esošajiem rezervuāriem var sasniegt pat 20 kW/m² (atbilstoši literatūrā *“A methodology for the identification and evaluation of domino effects”*, CRC/MT/003, research team Faculte Polytechnique de Mons, 1998 sniegtajai informācijai, blakus rezervuāru aizsardzība nepieciešama, ja ugunsgrēka radītā siltumstarojuma zonas rādiuss uz šiem rezervuāriem pārsniedz 8 kW/m²).

- 6.8.9.9. Ugunsgrēka gadījumā radušies sodrēji un citi degšanas produkti pārvietosies atkarībā no tobrīd esošā vēja virziena. Ugunsgrēka ekspansija ārpus Termināla teritorijas netiek prognozēta, jo Termināls tiks aprīkots ar atbilstošu automātisku aizdegšanās savlaicīgai konstatēšanai, modernu apziņošanas sistēmu. Rezervuāri būs aprīkoti ar dzesēšanas sistēmu, kas aizdegšanās gadījumā atdzēsīs blakus rezervuārus, novēršot to pārkāršanu, un tam sekojošu eksploziju/aizdegšanos. Atbilstoši Ziņojumam Terminālī būs sava speciāli apmācīta ugunsdzēsēju glābšanas komanda, kas būs ekipēta atbilstoši normatīvajām prasībām, un kas būs spējīga operatīvi novērst negadījumus.
- 6.8.9.10. Atbilstoši Ziņojumam drošības nolūkā rezervuāriem paredzēts izvēlēties risinājumu ar tā saucamo slāpekļa spilvenu, vienlaikus Ierosinātājai būs jānodrošina ar slāpekļa izmantošanu saistīto riska jautājumu pārvaldība.
- 6.8.9.11. Ziņojumā ar visaugstāko varbūtību novērtēts produkta transporta avāriju risks pa dzelzceļu, taču novērtēts, ka tās nebūs apjomīgas un seku iedarbība prognozēta lokāla, izņemot akrilnitrila transportēšanas gadījumā (Ziņojuma 2. sējuma 275., 276. lpp.). Analizējot riskus, Ziņojumā secināts, ka transportējot tikai Terminālim paredzētās kravas, individuālā riska līmenis gar dzelzceļu nesasniegs Nīderlandē akceptējamo riska pakāpi 10⁻⁶, tomēr liela apjoma akrilnitrila noplūdes gadījumā (nelabvēlīgu apstākļu sakritības gadījumā) pastāv plašas teritorijas apdraudējuma iespēja. Biroja vērtējumā situāciju pasliktina fakts, ka produktu transportēšana paredzēta caur samērā blīvi apdzīvotām teritorijām, līdz ar to šim riskam būtu pakļauti daudzi dzelzceļa tuvumā dzīvojošie iedzīvotāji, kas ir viens no iemesliem, kādēļ darbības ar akrilnitrilu Paredzētās darbības ietvaros nav pieļaujamas. Ziņojumā norādīts, ka *“tā kā dzelzceļa pievedceļi nav SIA KU “Baltic Oil Terminal” atbildības sfērā, bet tos apsaimnieko un satiksmes organizāciju tajos organizē VAS “Latvijas dzelzceļš”, objekts nevar tiešā veidā ietekmēt dzelzceļa pārvadājumu risku”*. Tai pat laikā jāatzīmē, ka projekts tiek vērtēts kopumā un ir paredzētas gan papildus dzelzceļa līnijas paralēli esošajai dzelzceļa līnijai izbūve, kā arī izlikšanas ceļu izbūve tieši Termināla vajadzībām. Tādēļ drošības jautājumi un to vērtēšana IVN ietvaros ietilpst arī Ierosinātājas atbildības sfērā.
- 6.8.9.12. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam ap bitumena un naftas ķīmijas rezervuāriem ir paredzēts apvaļņojums, kura tilpums būs 110% no lielākā rezervuāra tilpuma, bet pārējo produktu uzglabāšanai Terminālī tiks izmantoti *“glāze – glāzē”* konstrukcijas rezervuāri. Glāzes tilpums būs 110% no rezervuāra tilpuma. Līdz ar to pat tā pilnīgas sabrukšanas gadījumā tā saturs nenonāks gruntī. Rezervuāru parki būs noklāti ar hidroizolējošu materiālu. Rezervuāru parki un dzelzceļa estakāde tiks aprīkota ar kanalizācijas sistēmu, kas ļaus kontrolēti savākt nejauši izlijušos naftas produktus ekspluatācijas laikā, gan arī avārijas noplūdes.
- 6.8.9.13. No vides piesārņojuma viedokļa nelabvēlīgākās ir naftas vai naftas ķīmijas produktu noplūdes tankkuģu piestātnēs un var radīt ūdens piesārņojumu. Ziņojumā norādīts, ka piestātnēs paredzēts glabāt naftas produktu absorbējošās bonas noplūžu ierobežošanai ūdenī. Vienlaikus jāatzīmē, ka jāizstrādā pasākumi arī citu bīstamo pārkraujamo vielu

savākšanai, tajā skaitā ūdenī, kas, piemēram, monoetilēnglikolam, kam blīvums lielāks nekā ūdenim, varētu būt problemātiski. Jebkurā gadījumā – papildus atbilstoši aprīkotam un apmācītam ugunsdzēsības glābšanas dienestam, kāds paredzēts un kādam obligāti jābūt Terminālī, arī Rīgas brīvastā un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta rīcībā nepieciešams atbilstošs bonu nodrošinājums, peldlīdzekļi un apmācīts personāls, lai avārijas gadījumā varētu iespējami efektīvi un savlaicīgi ierobežot piesārņojuma izplatību iespējami tuvu tā izcelšanās vietai.

6.8.9.14. Ziņojumā norādīts (Ziņojuma 2. sējuma 9. nodaļa), ka avārijas Termināla teritorijā neradītu domino efekta avāriju draudus blakus esošiem objektiem. Iekšējās domino efekta avārijas objekta teritorijā varētu notikt liela apjoma naftas produktu ugunsgrēka vai sprādziena gadījumā, kad avāriju seku iedarbība sagaidāma uz blakus esošajām tehnoloģiskajām iekārtām, izsaucot sekojošu avāriju tajās. Ugunsgrēka vai sprādziena ietekmes novēršamai un pārvaldībai paredzēti vairāki tehnoloģiskie risinājumi (kas kalpo arī izmešu gaisā un smaku mazināšanai) un drošības pasākumi Termināla tehnoloģijā, kas palīdzētu novērst vai mazināt Paredzētās darbības nelabvēlīgo ietekmi uz vidi (Ziņojuma 5.2. nodaļa). Papildus Ziņojuma 5.3. nodaļā raksturoti tehniskie un organizatoriskie pasākumi, kas vērsti uz avāriju atgadīšanās varbūtību samazināšanu un potenciāli iespējamo avārijas seku lokalizāciju un samazināšanu, tajā skaitā Termināla akvatorijā un Rīgas jūras līcī, brīdināšanas sistēmu izveide un avārijas situāciju apziņošanas kārtība.

6.8.9.15. Ziņojumā novērtēts, ka naftas produktu noplūdes Termināla ūdens akvatorijā gadījumā, ja naftas produktu noplūdi nebūtu iespējams lokalizēt akvatorijā pie Termināla, ziemeļu vēju ietekmē piesārņojums varētu pārvietoties augšup pa Daugavu pret straumi. Tādā gadījumā tiktu apdraudētas mazās upītes un ietekas, kuras savienotas ar Daugavu – Audupe, Bullupe, Loču kanāls, Hapaka grāvis, Mīlgrāvis, kā arī Zunds. Līdz ar to, lai nepieļautu naftas izplatīšanos (tostarp dabas un atpūtas teritorijās, īpaši Vecdaugavas dabas liegumā), šādā situācija ir jāparedz minēto ieteku slēgšana ar peldošajām bonām. Ja naftas noplūdes notiktu ziemas apstākļos, kad ir izveidojusies ledus sega, var tikt apgrūtināta naftas produktu lokalizācija un savākšana. Līdz ar to noteicošā loma piesārņojuma novēršanai un maksimālai mazināšanai būs operativitātei, kādā tiks veiktas nepieciešamās rīcības.

6.8.9.16. Ziņojuma 2. sējuma 213. lpp. norādīts, ka projektējamā Termināla apkalpojošo kuģu skaits būs tikai 2,4% no kopējā Rīgas Brīvastā ienākošo kuģu skaita, un tie pārvietosies no pieņemšanas bojas līdz piestātnei 6 kilometrus, tajā skaitā 1,5 kilometrus pa Daugavu (no jūras vārtiem). Ierosinātājas ieskatā vērā ņemamus kuģošanas drošības apdraudējumus šāda satiksme izraisīt nevar. Tai pat laikā jāņem vērā Termināla plānotais kravu apjoms, kas ir līdzvērtīgs aptuveni trešdaļai līdz ceturdaļai no esošā kopējā Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma gadā un pārsniedz visu pašreizējo Rīgas termināļu naftas produktu kravu apgrozījumu. Tas prasa arī adekvātu glābšanas dienestu jaudu, aprīkojuma un reaģētspējas nodrošinājumu un precīzu sadarbību negadījumu novēršanai. Ziņojuma 3.20.9. nodaļā sniegta informācija, ka naftas produkti, ja tie avārijas gadījumā noplūstu Irbes šaurumā, galvenokārt pārvietotos uz austrumiem (šādā gadījumā tie vairākās dienās pēc noplūdes varētu sasniegt Rīgas jūras līča austrumu daļu un pat Igaunijas krastus). Savukārt, ja naftas produktu noplūdes vieta būtu Rīgas jūras līča dienvidos, tad noplūdušie naftas

produkti paliktu līča dienvidu daļas lejasgalā, pārvietojoties gar piekrasti gan Jūrmalas – Lapmežciema virzienā, gan arī Carnikavas – Saulkrastu virzienā⁴⁷.

- 6.8.9.17. Ziņojumā netiek prognozēts, ka avārijas noplūdes uz dzelzceļa pievedceļa un tilta pār Buļļupi gadījumā, ja rīkojas operatīvi, tiktu piesārņota Daugava un sekojoši Rīgas jūras līcis ar naftas produktiem, jo Buļļupes straume ir salīdzinoši neliela, tai pat laikā jāreķinās ar ievērojamu daudzumu bonu nepieciešamību, kam jābūt atbilstoši aprīkota un nodrošināta glābšanas dienesta rīcībā.
- 6.8.9.18. Tuvākais rūpnieciska rakstura objekts, ar kuru robežojas Darbības vieta, ir Bolderājas kuģu remonta rūpnīca. Bolderājas kuģu remontu rūpnīca veic visu kuģu remontu ar dokošanu dažādu klašu kuģiem – sauskravas refrižeratoru, mazas tonnāžas kuģiem, velkoņiem un liellaivām, kā arī kuteriem. SIA “*Bolderājas kuģu remontu rūpnīca*” ir nodrošināta ar attīstītu infrastruktūru un inženiertehniskajiem tīkliem. Savukārt SIA “*AGA*”, kuras teritorija atradās Flotes ielā 9, visas savas aktivitātes pārcēlusi uz citu vietu un tagad tur darbību veic SIA “*Baltic Industrial Composites*”, kas iznomā zemi no SIA “*Armātūra*”. Secināms, ka šobrīd spēkā esošajā Rīgas Teritorijas plānojumā drošības aizsargjosla no SIA “*AGA*” būvēm ir noteikta 370 m plata (un šī aizsargjosla pārklāj visu dzelzceļa taisno posmu gar Flotes ielu). Kaut gan SIA “*AGA*” savu darbību no Flotes ielas teritorijas ir pārcēlusi uz citu vietu, aizsargjoslas un tajās noteiktie ierobežojumi saglabājas, lai arī ir zaudējuši savu nozīmi. Birojs secina, ka Rīgas Teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam projektā SIA “*AGA*” aizsardzības zonas noteikšana vairs nav paredzēta. Savukārt SIA “*Bolderājas kuģu remontu rūpnīca*” darbībā būs nepieciešamas izmaiņas (gan esošo doku pārvietošana, gan ugunsdzēsības nosacījumi) teritorijās, kas tieši robežosies ar Darbības vietu un tās aizsargjoslu.
- 6.8.9.19. **Vadoties no avāriju riska samazināšanas nepieciešamības, Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība iespējama vai nav pieļaujama:**
- a) **Akrilnitrila (CAS Nr. 107-13-1) uzglabāšana un pārkraušana Ierosinātājas Terminālī Darbības vietā nav pieļaujama.**
 - b) **Paredzētā darbība ir pieļaujama vienīgi nodrošinot normatīvajos aktos, tajā skaitā Rīgas Teritorijas plānojumā un apbūves noteikumos noteikto prasību ievērošanu. Ja nepieciešams izstrādājams objekta un tā apkārtnes detālplānojums, kurā norādīti evakuācijas ceļi un citi tehniskie un teritoriālie pasākumi.**
 - c) **Ierosinātājai jānodrošina Ziņojumā ietvertu vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu pasākumu realizācija negadījumu un avāriju, kā arī to seku izplatības novēršanai un mazināšanai. Ņemot vērā Ziņojumā prognozētās iespējamās avārijas un to sekas katrā no tehnoloģijām, jānodrošina organizatoriskie un tehniskie pasākumi, lai nepieļautu to nelabvēlīgu ietekmi uz blakus esošajiem objektiem un tehnoloģiskajiem procesiem.**
 - d) **Ierosinātājai atbilstoši Noteikumiem Nr. 131 jāizstrādā drošības pārskats un Civilās aizsardzības plāns. Drošības pārskatā iekļaujama informācija atbilstoši Noteikumu Nr. 131 3. un 4. pielikumā norādītajam un ievērojot citu vides, darba, veselības, civilās aizsardzības un ugunsdrošības jomas**

⁴⁷ Ziņojumā norādīts, ka izmantots SIA “*Ekohelp*” 2002. gadā veikta ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros izstrādāts naftas produktu pārvietošanās modelis.

reglamentējošo normatīvo aktu, īpaši to, kas saistīti ar avāriju risku samazināšanu, prasības. Drošības pārskats iesniedzams Birojā ne vēlāk kā četrus mēnešus pirms jaunbūvējamo iekārtu un būvju ekspluatācijas sākšanas.

- e) Drošības pārskatā nepieciešams norādīt to normatīvo aktu (tajā skaitā standartu) un dokumentu sarakstu, uz kuriem pamatojoties projektētas un tiek būvētas Ziņojumā paredzētās iekārtas un būves. Ugunsgrēka atklāšanas un trauksmes signalizācijai un ugunsdzēsības sistēmai jāatbilst Ministru kabineta 2016. gada 19. aprīļa noteikumu Nr. 238 *“Ugunsdrošības noteikumi”* (turpmāk – Noteikumi Nr. 238), Ministru kabineta 2015. gada 30. jūnija noteikumu Nr. 326 *“Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 “Ūdensapgādes būves”*” un Ministru kabineta 2015. gada 30. jūnija noteikumu Nr. 333 *“Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 “Būvju ugunsdrošība”*” prasībām.
- f) Izstrādājot darba aizsardzības plānu, kas visus būvniecības dalībniekus nodrošinās ar nepieciešamo darba aizsardzības informāciju atbilstoši Ministru kabineta 2003. gada 25. februāra noteikumu Nr. 92 *“Darba aizsardzības prasības, veicot būvdarbus”* prasībām, nepieciešams ņemt vērā arī iespējamās nevēlamās ietekmes avārijas noplūdes, sprādziena vai ugunsgrēka gadījumā Termināļa esošajās tehnoloģiskajās iekārtās un būvēs.
- g) Būvniecības laikā īstenojami piesardzības un avāriju riska samazināšanas pasākumi, ņemot vērā riska faktorus un īpašu uzmanību pievēršot Noteikumu Nr. 238 prasību ievērošanai, kā arī, ierobežojot ugunsbīstamo darbu veikšanu un likvidējot, pārvietojot vai norobežojot iespējamās aizdegšanās avotus un citādi samazinot riska faktorus, lai nepieļautu rūpnieciskas avārijas izraisīšanos, tajā skaitā izstrādājot un pastāvīgi realizējot vienošanos ar SIA *“Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”* par darbības pārcelšanu veidā, kas nerada negatīvu ietekmi un potenciālas avārijas situācijas Terminālī.
- h) Projektējot un uzstādot rezervuārus, jāņem vērā Ministru kabineta 2006. gada 25. aprīļa noteikumu Nr. 339 *“Noteikumi par prasībām bīstamo ķīmisko vielu un ķīmisko preparātu (produktu) uzglabāšanas rezervuāru projektēšanai, uzstādīšanai, par to atbilstības novērtēšanas kārtību un tirgus uzraudzību”* prasības un attiecīgo prasību izpildei piemērojamie standarti.
- i) Projektējot un uzstādot atbilstošas iekārtas, jāņem vērā Ministru kabineta 2016. gada 7. jūnija noteikumu Nr. 384 *“Spiedieniekārtu un to kompleksu noteikumi”* prasības un attiecīgo prasību izpildei piemērojamie standarti.
- j) Esošo būvju un iekārtu demontāžas laikā ievērojama piesardzība un drošas darba metodes nolūkā nepieļaut iespējamās piesārņojuma noplūdes, papildus piesārņojuma izplatību un tā migrācijas paātrināšanos, pie nepieciešamības savlaicīgi plānojot un realizējot sanācijas pasākumus, cita starpā rēķinoties ar iespējami sprādzienbīstamu objektu atrašanās iespējamību.
- k) Līdz ekspluatācijas uzsākšanai, sadarbojoties ar valsts akciju sabiedrību *“Latvijas Jūras administrācija”*, Valsts vides dienestu un Rīgas brīvostu jānodrošina uz naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas Termināļa izveidei Flotes ielā 13, Rīgā attiecināmo Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma un attiecīgo normatīvo aktu prasību, īpaši Ministru kabineta 2008. gada 5. februāra noteikumu Nr. 82 *“Tipveida prasības, sagatavojot darbības plānu neparedzētiem piesārņojuma gadījumiem ostās, piestātnēs,*

piestātņu grupās un naftas vai ķīmisko vielu termināļos” un Ministru kabineta 2015. gada 22. decembra noteikumu Nr. 746 “Noteikumi par kuģu, kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju sadalījumu, izpildi un uzraudzību” izpildi, tajā skaitā, izstrādājot Ostas iekārtu aizsardzības plānu atbilstoši šo noteikumu 7. pielikumam.

- l) Termināļa ekspluatācijas laikā jāievēro tehnoloģiskos reglamentus, ar drošību saistītās instrukcijas un ķīmisko vielu un ķīmisko maisījumu drošības datu lapās sniegtā informācija, lai garantētu objekta drošu ekspluatāciju. Visas tehnoloģiskās iekārtas ražotnē jāparedz un jāprojektē, ņemot vērā agresīvo un sprādzienbīstamo vidi, vielu ķīmiskās un fizikālās īpašības, kā arī jāaprīko ar automātisko vadības un brīdināšanas sistēmu. Bīstamo vielu apsaimniekošanā detalizēta uzmanība jāpievērš drošības jomai, paredzot atbilstošus pasākumus attiecīgajos procesos un palīgprocesos, tajā skaitā nosacījumus šo vielu transportēšanai, uzglabāšanai un pārkraušanai, lai nepieļautu avārijas situācijas.**
- m) Jāparedz uzņēmuma ieregulēšanas un uzsākšanas darbu, kā arī drošas apturēšanas darbu pasākumu kompleksa izstrāde un realizācija, plānojot un realizējot nepieciešamos pasākumus, lai nepieļautu vides piesārņojumu un vielu avārijas noplūdes.**
- n) Atbilstoši Ziņojumā norādītajam – tehnoloģisko iekārtu un būvju izvietojumu un ugunsdzēsības aprīkojumu nepieciešams plānot, kā arī to konstrukcijas projektēt un materiālus izvēlēties tā, lai vienas tehnoloģiskās būves avārija vai bojājums negatīvi neietekmētu blakus esošās iekārtas un būves.**
- o) Projekta izstrādes gaitā jāizstrādā nepieciešamie kolektīvās un individuālās aizsardzības pasākumi un drošas darba metodes, jāprecizē darba drošības un aizsardzības pasākumu monitorings darba vidē. Termināli jānodrošina atbilstošo aprīkojumu, neitralizācijas līdzekļus, tvertnes un citus materiālos resursus un individuālos aizsardzības līdzekļus, kā arī darbinieku apmācību avārijas gadījumu nepieļaušanai un rīcībai avārijas situāciju gadījumos identificētajām bīstamajām situācijām.**
- p) Atbilstoši Ugunsdrošības un ugunsdzēsības likuma 4. un 9. pantā noteiktajam nepieciešams panākt vienošanos ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas brīvostas speciālajiem avārijas dienestiem un blakus esošajiem uzņēmumiem par apziņošanas un sadarbības nosacījumiem Termināļa normālas darbības režīmā, nelabvēlīgos laika apstākļos un avāriju gadījumos. Tajā skaitā jānodrošina civilās aizsardzības pasākumu saskaņotu plānošanu un nepieciešamo avārijas aprīkojuma nodrošinājumu, kā arī sadarbību, savlaicīgu informācijas apmaiņu un apmācības par nepieciešamo rīcību negadījumu un avārijas situāciju gadījumos, lai nepieļautu nelabvēlīgu notikumu iespējamību un samazinātu iespējamās sekas ilgstoši nelabvēlīgu laika apstākļu, negadījumu vai avārijas situācijā, nodrošinot tam nepieciešamos resursus.**

6.8.10. Vides kvalitātes novērtēšanas monitorings:

- 6.8.10.1. Kā tas konstatēts jau iepriekš šajā atzinumā, vieni no būtiskiem nelabvēlīgas ietekmes uz vidi aspektiem, kas saistāmi ar Paredzēto darbību, izriet no varbūtības un apjomiem, kādos piesārņojums varētu nonākt vidē – gaisā, ūdenī vai gruntī, vai ka negadījumu rezultātā varētu izcelties ugunsgrēks (arī sprādzienbīstama vide).**

Vispārīgā gadījumā, ja piesārņojums nokļūtu vidē (atkarībā no veida, daudzuma un dažādiem saistītajiem apstākļiem), – varētu pasliktināties gaisa, ūdens un grunts kvalitāte, kas savukārt nelabvēlīgu apstākļu sakritības gadījumā, iespējams, varētu radīt nelabvēlīgu ietekmi uz ekosistēmām, cilvēku un viņa veselību, bioloģisko daudzveidību u.c. vides jomām.

- 6.8.10.2. Lai šādu nelabvēlīgu ietekmi nepieļautu, IVN ietvaros ir novērtēta ietekme uz vides kvalitāti, ko varētu izraisīt Paredzētā darbība, identificēti galvenie ar Paredzēto darbību un tās tehnoloģisko procesu saistītie posmi un aspekti, kuri var būt priekšnoteikums šādas ietekmes izraisīšanai, kā arī noteikti ietekmes novēršanas un mazināšanas pasākumi (arī negadījumu un avāriju risku kontekstā). Būtiski negatīvas ietekmes Ziņojumā netiek prognozētas un secināts, ka tās ir iespējams mazināt, paredzot atbilstošus ietekmi mazinošus un kompensējošus pasākumus, kas jau lielā mērā paredzēti Ziņojumā un apskatīti šajā atzinumā (izvirzīti nepieciešamie papildus nosacījumi to realizācijai). Tai pat laikā secināms, ka ietekmju apjoms ir tieši atkarīgs no IVN gaitā novērtēto ietekmes mazināšanas pasākumu nodrošināšanas un papildus nosacījumu procesu uzraudzībai un kontrolei izpildes.
- 6.8.10.3. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam Termināļa teritorijā tiek paredzēts uzstādīt nepārtraukta gaisa monitoringa sistēmu CO, NO_x un benzola noteikšanai, aparatūru uzstādot uz Termināļa robežas dzīvojamo namu virzienā. Tā kā sērūdeņradi nav paredzēts emitēt nozīmīgos apjomos, tad tā monitorings nav iekļauts kopējā monitoringa programmā, kā arī Ziņojuma autori uzskata, ka veikt daļiņu PM₁₀ mērījumus nebūtu mērķtiecīgi, jo šo vielu emisijas sagaidāmas ārkārtīgi niecīgas. Citas emisijas paredzēts vērtēt, veicot produktu plūsmas uzskaiti Terminālī un piesārņojošo vielu uzskaiti aprēķinu ceļā.
- 6.8.10.4. Lai novērtētu iespējamās smakas no Termināļa, Ziņojumā ieteikts veikt smaku kontroli sekojošā kārtībā:
 - 6.8.10.4.1. pirmajā darbības gada laikā paredzēts veikt 6 analīzes reizi divos mēnešos, kuras paredzēts ņemt pavēja pusē no rezervuāru parka vietā, kur smaka ir sajūtama visstiprāk, un tās ir ņemamas tikai tad, ja smaka ir sajūtama;
 - 6.8.10.4.2. otrajā gadā smaku monitoringu paredzēts veikt divas reizes gadā – pavasarī un vasarā. Pēc tam, vadoties no rezultātu analīzes, paredzēts izvērtēt šī monitoringa veida regularitāti/turpināšanu;
 - 6.8.10.4.3. vienlaikus ar smakas parauga ņemšanu paredzēts arī veikt paralēlu smakas parauga hromatogrāfisko analīzi, lai identificētu, vai šī smaka ir ar cilmi no Termināļa, un/ vai no kuras iekārtas nāk smaka.
- 6.8.10.5. Lai novērtētu iespējamo troksni Termināļa darbības rezultātā, Ziņojumā ieteikts trokšņa mērījumus veikt pirmajā gadā pastiprināti, un pēc tam, vadoties no rezultātu analīzes – lemt par tā lietderību un regularitāti. Pirmajā gadā Ziņojuma autori ierosina uzstādīt pašrakstītāju iekārtu vienas diennakts garumā pie dzīvojamo māju otrā stāva logiem, Lēpju ielā 2 un tāpat Keramikas ielā 1, un Saulgožu ielā 20.
- 6.8.10.6. Birojs norāda, ka arī plānotie gaisa kvalitātes, smaku un trokšņa monitoringa pasākumi šobrīd ir tikai indikatīvi, jo to nepieciešamība būs nosakāma, ņemot vērā aktuālo situāciju Paredzētās darbības uzsākšanas un piesārņojošās darbības atļaujas saņemšanas laikā. Šajā stadijā arī nosakāmas gan piemērotākās monitoringa veikšanas vietas, parametri un citi risinājumi.
- 6.8.10.7. Gruntsūdeņu un grunts monitoringu paredzēts veikt atbilstoši Ministru kabineta 2012. gada 12. jūnija noteikumos Nr. 409 *“Noteikumi par vides aizsardzības*

prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamajām cisternām” noteiktajam. Novērošanas urbumu tīklu paredzēts saskaņot ar Lielrīgas Pārvaldi.

- 6.8.10.8. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam paredzēts veikt virszemes ūdens monitoringu, monitoringa punktus plānots ierīkot Ziemas ostā un Daugavā lejup pa straumi no pietātnes, saskaņojot ar Valsts vides dienestu. Birojs (arī Latvijas Hidroekoloģijas institūts 2018. gada 11. jūlija savā vēstulē Nr. 93 to ir akcentējis), norāda, ka saskaņā Ministru kabineta 2004. gada 17. februāra noteikumos Nr. 92 *”Prasības virszemes ūdeņu, pazemes ūdeņu un aizsargājamo teritoriju monitoringam un monitoringa programmu izstrādei”* noteikto, ja Termināļa darbībā ir paredzēta arī benzola vai kādas citas bīstamās vielas pārkraušana, tad ūdens monitorings ietekmētājā rajonā ir jāveic ne retāk kā vienu reizi mēnesī.
- 6.8.10.9. Pavasarī un rudenī plānots veikt migrējošo putnu monitoringu, kuri šķērso Termināļa teritoriju un Daugavgrīvas putnu monitoringu, kuru vēlams uzsākt pirms Termināļa būvniecības un turpināt vismaz 5 gadus pēc tā ekspluatācijas uzsākšanas.
- 6.8.10.10. Terminālī plānots uzstādīt nepārtrauktās novērošanas signāldevējus sprādzienbīstamo vielu monitoringam, monitoringa vietas un signāldevēju veidu precizējot detālās projektēšanas laikā. Šis ir obligāts un ļoti būtisks aspekts, ņemot vērā arī pieguļošo teritoriju izmantošanu, lai nepieļautu avārijas situācijas. Iespējamo noplūžu no cauruļvadiem un rezervuāriem monitoringu paredzēts veikt vizuāli katru dienu.
- 6.8.10.11. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai, lai informētu sabiedrību par vides stāvokli saistībā ar Termināļa darbību paredzēts reizi gadā publicēt vietējā avīzē monitoringa pārskata kopsavilkumu. Gadījumos, ja monitoringa rezultāti uzrādīs normatīvajos aktos noteikto normatīvu pārsniegumus kādā no mērījumu veidiem, sabiedrība par to nekavējoties tiks informēta. **Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu papildus norādāmi nosacījumi:**
- a) Jānodrošina Terminālī plānotā nepārtrauktās novērošanas un drošības sistēma Termināļa apsardzei, kā arī nepārtrauktās novērošanas sistēma sprādzienbīstamo vielu monitoringam, to iestrādājot apziņošanas un kontroles sistēmā konkrēto darbu veikšanai vai ierobežošanai, tajā skaitā attiecībā uz pieguļošajām teritorijām un uzņēmumiem.
 - b) Ierosinātajai jānodrošina un jārealizē Ziņojumā paredzētais gaisa piesārņojuma, trokšņa, smaku, gruntsūdeņu un grunts, kā arī virszemes ūdens monitorings. Piemērotākās monitoringa veikšanas vietas, parametri un citi risinājumi nosakāmi atļaujā piesārņojošai darbībai, tostarp uz Termināļa robežas vai netālu no tās dzīvojamās apbūves virzienā jāuzstāda nepārtraukta gaisa monitoringa sistēma benzola noteikšanai un jānodrošina tās darbība reprezentatīvu rezultātu iegūšanai, kas turpmāk izmantojami, nepieciešamības gadījumā, papildinot šīs sistēmas darbību ar papildus monitoringa punktiem dzīvojamās apbūves virzienā.
 - c) Migrējošo putnu monitoringu jāpapildina ar periodiski veicamu sikspārņu monitoringu veikto pasākumu efektivitātes novērtēšanai.
 - d) Monitoringa rezultāti iesniedzami Rīgas pašvaldībai un Lielrīgas Pārvaldei, bet jautājumos attiecībā uz dabas novērojumiem – arī DAP, lai nepieciešamības gadījumā varētu tikt noteikti papildus nosacījumi Paredzētās darbības negatīvo ietekmju samazināšanai.

6.8.11. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze un alternatīvu salīdzinājums:

- 6.8.11.1. Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam, Paredzēto darbību izslēdzoši faktori nav konstatēti, tomēr ir vairāki Paredzēto darbību limitējoši vai ierobežojoši faktori. Ierobežojošie faktori ir vairāki, tie saistīti gan ar Darbības vietas tuvumā esošu citu uzņēmumu darbību, gan vides un dabas resursu aizsardzību, dažādu aizsardzības zonu un aizsargjoslu ievērošanu, kā arī dabas un kultūrvēsturiskajām vērtībām. Būtisks Paredzēto darbību ierobežojošs faktors ir esošais piesārņojums Ziemas ostā un Daugavas upē, kā arī naftas un ķīmisko produktu transportēšanas apjomu palielināšanās caur Rīgas pilsētu. Šis palielinājums saistīts gan ar dzelzceļa caurlaides spēju, gan traucējumu autosatiksmē radīšanu un iespējamajām izmaiņām esošajā transporta sistēmā. Liela daļa no minētajiem aspektiem ir pamats, kādēļ Paredzētās darbības realizācijai ir virkne priekšnoteikumu un nosacījumu, no kuru izpildes (un tās rezultāta) darāma atkarīga tās realizēšanas iespēja.
- 6.8.11.2. Kā viens no pirmajiem ierobežojošajiem faktoriem minams tas, ka Paredzētās darbības ne visos tās risinājumos (jo īpaši tas attiecas uz darbībām ārpus Darbības vietas) atbilst spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojumam, attiecīgi būs nepieciešama grozījumu izstrāde, kur attiecināms, – lokālplānojumu un detālplānojumu izstrāde. Vispārēji tas atbilst IVN principiem, ka paredzēto darbību IVN tiek veikts pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā (Novērtējuma likuma 3. panta 1. punkts), kad ne tikai var nebūt zināmi visi ar paredzētajām darbībām saistītie risinājumi, bet tie var nebūt ieplānoti arī vietējās pašvaldības teritoriju plānošanas līmenī. Šī iemesla dēļ Novērtējuma likuma 14. *prim* pants ceturtajā un piektajā daļā paredz, ka ietekmes uz vidi novērtējumu veic un turpina, ja paredzētā darbība neatbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam. IVN uzdevums ir iegūt informāciju par paredzēto darbību un apzināt darbības ietekmes, bet nevis saistoši izlemt, vai paredzētā darbība var tikt īstenota. Tas ir papildu process, kas vēl nedod tiesības uzsākt paredzēto darbību, bet ar kuru konceptuāli tiek izlemts, vai tā var/nevar tikt īstenota. Gadījumos, kad tas nepieciešams, tas nozīmē arī izmaiņu veikšanu teritorijas plānojumā.
- 6.8.11.3. No Ziņojuma izriet, ka vairāki ar Paredzēto darbību saistīti risinājumi šobrīd ir izstrādāti ar lielu nenoteiktības pakāpi, attiecīgi būs jāveic gan papildus izpēti, gan projektēšanu. Nav izslēgts, ka darbības īstenošanai arī tālākajās stadijās tiek identificēti limitējoši faktori. Attiecīgi Novērtējuma likuma 3. divi *prim* panta pirmās daļas 3. punkta c. apakšpunkts paredz mehānismu, kā iespējamās izmaiņas tālākajās stadijās, ja tādas nepieciešamas, tiek atbilstīgi novērtētas. No minētās tiesību normas izriet, ka aktualizētai Paredzētajai darbībai, ja izmaiņas būs nozīmīgas un varēs radīt būtisku ietekmi uz vidi, var atkārtoti būt nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.
- 6.8.11.4. Kā ne mazāk nozīmīgu limitējošo faktoru, kas daļēji sasaucas ar iepriekš minētajiem, jāmin konstatēto piesārņojumu Ziemas ostas un Daugavas upes dibennogulumos ar polihlorbifenilu, policikliskajiem aromātiskajiem ogļūdeņražiem un tributilalvu un šīs teritorijas sanāciju. IVN ietvaros nav novērtēts viss piesārņojuma areāls un tā izplatības dziļums. Situācijā, kad nav zināms piesārņojuma reālais kvantitatīvais apjoms, ņemot vērā piesardzības principu, jāpieņem, ka piesārņotie dibennogulumi ir visā padziļināšanas dziļumā, proti, 7. variantā ~ 415 900 m³, 8. variantā ~ 2 127 000 m³ grunts (pēc tās konsolidācijas ~ 207 950 m³ vai ~ 1 063 500 m³ grunts). Novērtēts, ka faktiski visa piesārņotā

grunts pārstrādei (utilizācijai) nododama licencētam operatoram ārzemēs (pašlaik pieņemts, ka izvedama uz Nīderlandi). Birojs jau iepriekš šajā atzinumā ir izvirzījis nosacījumus saistībā ar šo limitējošo faktoru, tostarp norādījis, ka pirms iekārtu un rezervuāru būvniecības Darbības vietā – vispirms ir veicama papildus nepieciešamā izpēte, kā arī teritorijas sagatavošanas darbi piesārņoto nogulumu apstrādei un izvietošanai, tad gultnes padziļināšanas darbi, piesārņotās grunts apstrāde un tās nodošana utilizācijai. Šo pasākumu izpildei ir nodrošināma arī atbilstoša uzraudzība.

6.8.11.5. Ierobežojumi izriet arī no drošības aizsargjoslas, kas nosakāma ap Termināļa teritoriju. Pašlaik aprēķināts, ka tā skartu trešo personu valdījumā esošus īpašumus, tostarp teritoriju, kurā cits operators (šobrīd SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*”) veic darbību. Ap Termināli nosakāmā aizsargjosla un ierobežojumi tajā ir ne tikai formāla prasība, bet akcentē jau 2002. gada un 2012. gada izpētē identificētos problēmjautājumus, kas ierobežo vai uzliek papildus prasības ugunsbīstamu un sprādzienbīstamu objektu izvietošanai, nosaka jaunus ierobežojumus jaunai apbūvei ar intensīvu cilvēku kustību. Tā kā plānotā Termināļa aizsargjosla daļēji iesniegsies SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” teritorijā, Ziņojumā novērtēts, ka būs nepieciešama SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” doku DG-19 un DG-20 pārvietošana uz Ziemas ostas dienvidu daļu. Papildus tam jāaprēķinās arī ar esošās darbības iespējamu modificēšanu citos aspektos (arī papildus drošības un apziņošanas pasākumu ieviešanu, tajā skaitā darbu, kas var būt ugunsbīstami, iespējamu ierobežošanu, norobežošanu). Būs nepieciešama arī savstarpēji koordinēta informācijas apmaiņas sistēma, tajā skaitā par naftas produktu koncentrācijām gaisā, lai nepieļautu avārijas situācijas vai to eskalāciju, kā arī neradītu tā saucamo “*domino efektu*”. Attiecīgi – Paredzētās darbības īstenošana skar (ietekmē un aprobežo) arī citu personu tiesiskās intereses un tās iespējamība ir darīta atkarīga no trešo personu piekrišanas. Ziņojumā ir informācija, ka konceptuāli SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*” šādam risinājumam piekrīt, tomēr teritorijas izmantotājs (operators) var arī mainīties. Ierosinātajai būs savlaicīgi jānodrošina drošības aizsargjoslas atbilstīga aprēķināšana un noteikšana, kā arī tās ierakstīšana zemesgrāmatās, kas ir galvenais priekšnoteikums, lai saistoši panāktu, ka trešās personas (neatkarīgi no operatoru maiņas) tās teritorijā ievēro noteiktās drošības prasības.

6.8.11.6. Termināļa izbūves un darbības laikā kopumā (atkarībā no konkrētā kravu apgrozījuma) palielināsies naftas un naftas ķīmijas produktu transportēšanas apjoms caur Rīgas pilsētu, tajā skaitā arī posmos, kur nav viaduktu, palielinot pārbrauktuvju kopējo slēgšanas laiku (līdz ar to – arī iespējamās autosatiksmes sastrēgumus). Ziņojumam pievienotajā VAS “*Latvijas dzelzceļš*” 2011. gada 21. janvāra vēstulē Nr. D-2/289-2011 norādīts, ka “*organizējot vilcienu satiksmi galvenokārt nakts laikā un samazinot to autotransporta sastrēguma stundās, vilcienu satiksmes intensitātes paaugstināšanās plānoto kravu pārvadājumu rezultātā būtiski neietekmēs pārbrauktuvju šķērsošanas iespējas posmā Torņkalna stacija – Bolderājas stacija (Liepājas, Slokas un Bulļu ielas dzelzceļa pārbrauktuves)*”. Vienlaikus no Ziņojuma un šī Biroja atzinuma izriet, ka Paredzētā darbība bez plānotajiem risinājumiem divu līmeņu šķērsojumam (vai šķērsojumiem) nav iespējama, turklāt tādēļ, ka transportēšana vērtēta tieši dienas laikā un trokšņa ietekmes dēļ tā nakts laikā nebūtu pieļaujama.

6.8.11.7. Naftas un naftas ķīmijas produktu tranzīta pārvadājumi ir potenciāli bīstami videi avārijas gadījumos, kuru biežums ir atkarīgs no savstarpēji saistītu apstākļu kompleksa (tajā skaitā, pārvadājamo kravu apjoma un pārvadāšanas drošības

nosacījumiem, teritorijām, caur kurām pārvadājumi tiek veikti u.c.). Dzelzceļa pārbrauktuves, blīvi apdzīvotas teritorijas un rūpnieciskā apbūve ar dzelzceļa atzarojumiem dzelzceļa trases ceļā, kā tas ir Rīgā, ir nozīmīgi papildus riska faktori, kas jāņem vērā. Ziņojumā norādīts, ka daļa ierobežojumu ir ņemti vērā – jau izstrādājot Termināļa projektu, piemēram, veikta satiksmes organizācijas analīze, secināts, kurās vietās nepieciešami infrastruktūras uzlabojumi (paredzēta dzelzceļa posma uzlabošana ~ 4 km garumā), papildus satiksmes infrastruktūras objekti u.c. risinājumi. Birojs jau iepriekš šajā atzinumā ir konstatējis, ka infrastruktūras plānošanai un konkrētu risinājumu paredzēšanai būs nepieciešami arī grozījumi teritorijas plānojumā, kur attiecināms – lokālplānojumu un/vai detālplānojumu izstrāde. Jaunu infrastruktūras objektu izbūvei būs nepieciešama arī vienošanās ar zemju īpašniekiem. Papildus limitējošs varētu būt apstākļi, ja neizdodas vienoties par nepieciešamo infrastruktūras objektu izbūves nosacījumiem un atbildīgo par konkrēto risinājumu savlaicīgu nodrošināšanu.

- 6.8.11.8. Terminālī paredzēto naftas produktu daudzuma pārkraušanai nepieciešama ievērojama esošā dzelzceļa kravu pārvadājumu intensitātes palielināšana Daugavgrīvas virzienā. Dzelzceļa pievedceļa tuvumā atrodas dzīvojamā apbūve, kas, ņemot vērā pievedceļu stāvokli un apbūves izvietojumu, varētu negatīvi ietekmēt ievērojamas iedzīvotāju daļas dzīves apstākļus. Tai pat laikā dzelzceļa līnijai uz Darbības vietu nav alternatīvas. Nolūkā uzlabot situāciju, nodrošinot plānoto kravu plūsmu un vienlaicīgi samazinot iespējamās ietekmes, ir plānota dzelzceļa rekonstrukcijas darbu veikšana posmā no Bolderājas stacijas līdz Terminālim, tajā skaitā izbūvējot papildus dzelzceļa līniju un izlikšanas ceļus, trokšņus un vibrāciju slāpējošu starpliku izmantošana, kā arī prettrokšņa sienu ar pārkari būvniecība. Birojs jau iepriekš šajā atzinumā ir norādījis uz novērtējuma trūkumiem, kas būs priekšnoteikums vides trokšņa aprēķinus un trokšņa izkliedes modelēšanu būvprojekta stadijā veikt atkārtoti, ievērtējot gan plānoto risinājumu efektivitāti, gan satiksmes intensitāti (ņemot vērā konkrēto Paredzētās darbības alternatīvu). Papildus limitējošs apstākļi varētu būt, ja neizdotos vienoties par atbildīgajiem šādu risinājumu īstenošanā, jo risinājumi būs nepieciešami publiskas lietošanas infrastruktūrā.
- 6.8.11.9. Atkārtoti novērtējums, ņemot vērā aktuālo situāciju, būs veicams arī gaisa piesārņojuma un smaku izplatības aspektā, jo pašreizējā situācijā tas var būt uzskatāms vienīgi par indikatīvu, tostarp ņemot vērā izmaiņas, kas iespējamās laikā līdz Termināļa darbības uzsākšanai. Līdzvērtīgi būs jāpārskata arī plānotie risinājumi gaisa kvalitātes, smaku un trokšņa monitoringam.
- 6.8.11.10. Plānotā Termināļa attīstība prasīs vienotu pasākumu nodrošināšanu (saskaņotu gan laikā, gan savstarpējā sadarbībā) visā dzelzceļa maršrutā, tajā skaitā jaunu infrastruktūras objektu izbūvi, esošo rekonstrukciju un ietekmes samazināšanas pasākumu veikšanu. Birojam ir pamats uzturēt jau iepriekš pausto nostāju, ka Paredzētās darbības īstenošanai nozīmīga būs arī sadarbība ar Rīgas Brīvostas pārvaldi un VAS “*Latvijas dzelzceļš*”, kā arī Rīgas pašvaldību. Būs jānodrošina iespējami pārdomātu, savlaicīgu un posmsecīgu satiksmes risinājumu plānošanu un īstenošanu. Paredzētās darbības ietekme un ar to saistītie limitējoši faktori pārsniegs Darbības vietas robežas.
- 6.8.11.11. Ņemot vērā veiktās izmaiņas Ziņojumā, proti – Koriģēto ģenerālplānu jeb B alternatīvu, būvniecības darbi vairs netiek plānoti kultūras pieminekļa teritorijā un tā aizsardzības zonā, kā arī paredzēta tikai vienas fortifikācijas būves (nav kultūras pieminekļu sastāvā) nojaukšana. Atbilstoši Ziņojumam lielākā daļa forta būvju

(tostarp tās, kas ir pieminekļu sastāvā) tiks saglabātas neskartas, un tās būs brīvi pieejamas apmeklētājiem. Vienlaikus ir jānodrošina atbilstīgi drošības pasākumi, jo paredzēta publiska (arī rekreācijas, izziņas vai izglītošanas) funkcija līdztekus naftas Terminālim (kas ir savstarpēji konfliktējošas teritorijas izmantošanas). Tāpat būs nepieciešams saņemt Kultūras Pārvaldes saskaņojumu, ja attiecināms – arī atļauju normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

- 6.8.11.12. Paredzēts, ka tiks saglabāta nozīmīga daļa no sikspārņu kolonijas ziemošanas vietām, tomēr šāds risinājums nevarēs pilnībā novērst negatīvu ietekmi. Ja Paredzētā darbība tiks īstenota, būs jāveic virkni pasākumu, tostarp to realizācija jāusāc jau pirms Paredzētās darbības īstenošanas.
- 6.8.11.13. Darbības vieta robežojas ar Dabas parku un tiešā tā tuvumā ir plānotas ar Termināli saistītas būves. Ierosinātajai būs jānodrošina paredzēto risinājumu īstenošana, kas nepieļauj negatīvu ietekmi uz Dabas parka aizsargājamām vērtībām. Būvniecība Dabas parka teritorijā nav pieļaujama.
- 6.8.11.14. Paredzētā darbība atradīsies valsts meteoroloģiskās un hidroloģiskās novērojumu stacijas Rīga – Brīvosta un jūras piekrastes novērojumu staciju Daugavgrīva aizsargjoslā. Ziņojumam pievienots LVĢMC saskaņojums (2010. gada 27. septembra vēstule Nr. 1-2/1869 un 2015. gada 27. aprīļa vēstule Nr. 1-2/346) ar noteikumu papildus saskaņot ar LVĢMC šādus darbus:
 - 6.8.11.14.1. ja Daugavas krasta nostiprinājuma renovācijas darbu laikā nepieciešama ūdens līmeņa mērīšanas pārvietošana;
 - 6.8.11.14.2. pirms padziļināšanas darbiem;
 - 6.8.11.14.3. ja saistībā ar darbiem pietātnē tiks traucēta novērojuma stacijas darbība;
 - 6.8.11.14.4. pirms ēkas, kas atrodas aptuveni 70 m uz rietumiem no ūdens līmeņa kontroles mērīšanas, renovācijas.
- 6.8.11.15. Ziņojumā un šajā Biroja atzinumā identificēti arī citi ierobežojoši vai limitējošie faktori, izvirzīti papildus nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama. Novērtējuma likuma 20. panta vienpadsmitā daļa noteic, ka Biroja atzinums par Ziņojumu ir spēkā trīs gadus, kuru ietvaros saņemams akcepta lēmums. Biroja ieskatā šāds laika posms var būt pietiekams, lai Ierosinātāja veiktu atbilstošās rīcības, kas nepieciešamas, lai jau ar daudz lielāku skaidrību un noteiktību pārliecinātos, kā tieši risinājumi, ko tā ar Ziņojumu ir apņēmusies īstenot (tostarp risinājumi, kas nav atkarīgi tikai no Ierosinātājas rīcības), tiks īstenoti. Tas nozīmē arī nepieciešamo pētījumu veikšanu, atbilstošu līgumu slēgšanu, papildus projektēšanas darbus, iestrādes teritorijas plānošanas jomā u.c.
- 6.8.11.16. Birojs tāpat secina, ka Ziņojumā paredzēta virkne inženiertehnisko un organizatorisko pasākumu ietekmes uz vidi novēršanai vai samazināšanai Paredzētās darbības būvniecības, ekspluatācijas laikā, bez kuriem Paredzētās darbības īstenošana nav pieļaujama. Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā paredzēto pasākumu nodrošināšanu, tostarp tādu, kas paredzēti, lai novērstu un samazinātu nelabvēlīgu ietekmi uz vidi. Novērtējuma likuma 24. pants tāpat paredz, ka Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā sniegtās informācijas pilnīgumu un patiesumu. Savukārt Novērtējuma likuma 22. panta divi *prim* daļa noteic – “*ja pieņemts lēmums akceptēt paredzēto darbību, tā īstenojama, ievērojot nosacījumus, kas izvirzīti saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu*”.

6.8.11.17. Salīdzinot Ziņojumā vērtētās alternatīvas, Birojs nerekomendē izvēlēties 3. un 4. variantu realizāciju, jo 3. un 4. variantu realizācija ir ar mazāku drošības pakāpi gaistošajiem naftas produktiem un naftas ķīmijas produktiem (līdz ar to – vadoties no riska aprēķiniem – arī ar lielāku potenciālo ietekmi nekā 1. un 2. variants). Gaisu piesārņojošo vielu emisijas vairāk tiek prognozēts 1. variantā, kas saistīts ar salīdzinoši lielām emisijām no naftas pārkraušanas procesa, tomēr arī 2. variantā Ierosinātāja apņēmusies nodrošināt tādus tehniskos risinājumus, kas normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus un mērķlielumus gaisa kvalitātei un smaku koncentrācijām nepārsniegs. Jāatzīmē, ka reālais izmešu daudzums būs atkarīgs no konkrēto pārkraujamo vielu sortimenta, apjoma un konkrētajiem realizētajiem risinājumiem izmešu, tajā skaitā smaku, samazināšanai, kas būs atkārtoti jāvērtē, ņemot vērā aktuālo situāciju atļaujas piesārņojošai darbībai izdošanas procesā. Atļaujas izdošanas stadijā arī atkārtoti vērtējams jautājums par Paredzētās darbības apjomiem un par nepieciešamo monitoringu. Kravu apjoma un transporta ziņā 1. un 2. variants ir salīdzināmi, tomēr gaišie naftas produkti ir uguns un sprādzienbīstamāki, savukārt tumšo naftas produktu noplūdes gadījumā ūdenī sekas var būt ilgstošākas un smagākas. Līdz ar to – viennozīmīgu priekšrocību vides aspektā nav ne pirmajam, ne arī otrajam variantam, tie abi prasa rūpīgu drošības un vides aizsardzības pasākumu plānošanu un sistemātisku realizāciju pie nosacījuma, ja darbība tiek akceptēta un par to vienojas visas iesaistītās puses. Birojs tāpat uzskata, ka jānodrošina 6. variantu realizācija, turklāt jau pirms Termināla darbības uzsākšanas, jo tikai ar Parādes ielas pārbrauktuves rekonstrukciju bez papildus pasākumu realizācijas netiek atrisināta piekļuve objektiem, kas atrodas uz dienvidiem no Termināla Flotes ielas rietumu pusē. Savukārt 7. un 8. variantu realizācija būs atkarīga no piesārņojošo nogulumu daudzuma un to utilizācijas iespējām, kas 7. variantu gadījumā būs nepieciešams mazākos apjomos, taču pastāv arī iespēja, ka netiks izņemti visi piesārņotie dibennogulumi un piesārņojums daļēji saglabāsies. Kopumā novērtējuma rezultātā secināts, ka Birojam nav pamata norādīt, ka Paredzētā darbība A vai B alternatīvas risinājumā būtu aizliedzama, vienlaikus tās īstenošanai ir virkne sarežģītu priekšnoteikumu. No vides aizsardzības viedokļa Darbības vietā Birojs rekomendē B alternatīvas realizāciju, tomēr tas prasīs papildus rūpību risinājumu plānošanā un novērtēšanā ārpus Darbības vietas.

6.8.11.18. Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir pamats papildus iepriekš jau izvirzītajiem, noteikt arī šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Paredzētās darbības pieļaujamības priekšnoteikums ir atbilstības nodrošināšana vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam.
- b) Bez Ziņojumā plānoto un Termināla darbības nodrošināšanai nepieciešamo infrastruktūras objektu izbūves, tostarp kā minimums 6. variantu īstenošanas un Ziņojumā paredzēto ietekmi mazinošo pasākumu realizācijas Termināla darbības uzsākšana nav pieļaujama.
- c) Tā kā, lai nodrošinātu kravu plūsmu uz Termināli, ir nepieciešama vairāku jaunu infrastruktūras objektu izbūve ārpus paša uzņēmuma teritorijas, gan jauni sliežu ceļi, gan apbraucamā ceļa izbūve, gan divlīmeņu šķērsojuma (šķērsojumu) izbūve, kā arī ietekmes uz vidi samazināšanas pasākumi, tajā skaitā prettrokšņa pasākumu veikšana (tostarp prettrokšņa sienas ar pārkari dzelzceļa malā ierīkošana), kuru realizācijai ir

nepieciešama pārbūvējamo objektu valdītāju un nekustamo īpašumu īpašnieku piekrišana (arī savlaicīga grozījumu veikšana Rīgas Teritorijas plānojumā), Ierosinātajai ir savlaicīgi un aktīvi jāsadarbojas ar Rīgas pašvaldību, Rīgas Brīvostas pārvaldi, VAS “*Latvijas dzelzceļš*” un konkrēto zemju īpašniekiem, risinot jautājumus par attiecīgo darbību veikšanas laikiem, nosacījumiem un atbildīgajiem par izpildi. Termināla izveide un darbība bez atbilstošas infrastruktūras nodrošināšanas nav pieļaujama.

- d) Ierosinātajai jānodrošina drošības aizsargjoslas aprēķināšana un savlaicīga noteikšana Aizsargjoslu likumā noteiktajā kārtībā. Sadarbībā ar Rīgas pašvaldību savlaicīgi jānodrošina tās atbilstīga atspoguļošana Rīgas Teritorijas plānojumā, kā arī ierakstīšana zemesgrāmatās, kas ir galvenais priekšnoteikums, lai saistoši panāktu, ka trešās personas tās teritorijā ievēro noteiktās drošības prasības. Papildus Ierosinātajai jāslēdz arī līgums ar Termināla drošības aizsargjoslā esošo uzņēmumu operatoriem (šobrīd SIA “*Bolderājas kuģu remonta rūpnīca*”) par ugunsbīstamo darbu un citu ierobežojumu ievērošanu Termināla drošības aizsargjoslā, kā arī – nepieciešamības gadījumā, ja to pieprasa riska novērtējums, ārpus tās avārijas situāciju gadījumos.
- e) Ja tiek veiktas izmaiņas Paredzētās darbības risinājumos, to būtiskums novērtējams atbilstoši Novērtējuma likuma 3. divi *prim* panta pirmās daļas 3. punkta c. apakšpunktam, veicot ietekmes sākotnējo izvērtējumu un pārliecinoties, vai izmaiņām akceptētā vai notiekošā darbībā veicams IVN.
- f) Šajā atzinumā minētajos gadījumos jāsaņem Valsts SIA “*Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” saskaņojums.
- g) Citas prasības saistībā ar Termināla darbību izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgajām kompetentām iestādēm.

Biroja vērš uzmanību, ka Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātajas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21. panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Kopumā novērtējuma rezultātā secināts, ka Birojam nav pamata norādīt, ka Paredzētā darbība būtu aizliedzama, vienlaikus tās īstenošanai ir virkne sarežģītu priekšnoteikumu. No vides aizsardzības viedokļa Darbības vietā Birojs rekomendē B alternatīvas realizāciju, tomēr tas prasīs papildus rūpību risinājumu plānošanā un novērtēšanā ārpus Darbības vietas. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu tikt īstenojama (Novērtējuma likuma 22. panta divi *prim* daļa, 24. panta pirmās daļas 2. punkts). Birojs tāpat vērš uzmanību, ka par Paredzētās darbības akceptēšanu jālemj gan Rīgas pašvaldībai, gan Rīgas brīvostas pārvaldei (Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumu Nr. 18 “*Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību*” 74. punkts).

Direktora p.i.

direktora vietniece, Piesārņojuma novērtēšanas daļas vadītāja



I. Kramzaka

2019. gada 13. jūnijā