

Rīgā

Atzinums Nr. 11
par beramkravu termināļa izveides Kundziņsalā ietekmes uz vidi
novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2014.gada 23.novembrim.

Paredzētās darbības ierosinātājs:

SIA "Senpasaule", reģistrācijas Nr.40003847462, adrese: Līgatnes ielā 4 – 9, Rīgā, LV – 1014, tālr.65718295.

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA "Eiropprojekts", reģ. Nr.40003403888, adrese: Eksporta iela 5, Rīgā, LV – 1010, tālr. 67320203 sadarbībā ar SIA "Vides konsultāciju birojs", reģ. Nr.40003282693, adrese: Ezermalas iela 24/26, Rīga, LV-1014, tālr. 67557668.

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

- 2011.gada 9.maijā iesniegts beramkravu termināļa izveides Kundziņsalā, Rīgas Brīvostas teritorijā, ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums.
- 2011.gada 23.septembrī iesniegta beramkravu termināļa izveides Kundziņsalā, Rīgas Brīvostas teritorijā, ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālā versija.
- 2011.gada 9.novembrī iesniegti SIA "Eiropprojekts" sagatavotie papildus skaidrojumi ziņojuma aktuālajai versijai.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Beramkravu termināļa izveide.

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

Rīgas Brīvostas teritorijā, Kundziņsalā, teritorijā Nr.1 zemesgabalos ar kadastra Nr.0100 096 0237 (platība 20684 m²), Nr.0100 096 2020 (platība 1601 m²), Nr.0100 049 2026 (platība 48 m² – Daugavas daļa) un teritorijā Nr.2 zemesgabalā ar kadastra Nr.0100 096 0237 (platība 1389 m²). Termināļa izvietošana paredzēta 23722 m² platībā.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

Ietekmes uz vidi novērtējums beramkravu termināļa izveidei tika uzsākts 2010.gada 29.jūnijā, kad Birojs, izskatot SIA "Senpasaule" 2010.gada 16.jūnija Iesniegumu beramkravu termināļa izbūvei Kundziņsalā, pieņēma lēmumu Nr.181 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai, pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.pantu un šā likuma 1.pielikuma "Objekti, kuru

ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 27.punktu. 2010.gada 11.augustā tika izsniegta Programma ietekmes uz vidi novērtējumam paredzētajai darbībai.

3.1. Beramkravu terminālī pārkraujamās kravas:

- 3.1.1. Maksimālais plānotais beramkravu apgrozījums terminālī ir 2,65 milj. tonnu gadā.
- 3.1.2. Plānotais kravu sortiments, apgrozījums un uzglabāšanas daudzums:
- graudi līdz 1 milj. tonnu gadā;
 - dažādu eļļas kultūru spraukumi, izspaidas un sēnalas līdz 300000 tonnu gadā;
 - karbamīds līdz 300000 tonnu gadā;
 - mālzeme līdz 400000 tonnu gadā;
 - jēlcukurs līdz 400000 tonnu gadā;
 - sojas izspaidas un spraukumi līdz 250000 tonnu gadā.
- 3.1.3. Atbilstoši Ziņojumam karbamīds ir ūdenī šķīstoša viela bez smakas, kuru galvenokārt izmanto kā minerālmēslojumu lauksaimniecībā. Karbamīda sastāvā ir 46% slāpekļa. Karbamīds ir arī pārtikas piedeva E-927b. Viela nav klasificējama kā bīstama. Tā kušanas temperatūra 133⁰C, kuru sasniedzot izdalās amonjaks. Karbamīds ir higroskopisks, tāpēc sargājams no mitruma; ļoti putošs. Karbamīds ir ugunsdrošs, nav sprādzienbīstams; pašaizdegšanās temperatūra - virs 600⁰C. Uzglabāšanas vietā nepieciešama ventilācija, iekārtu hermetizācija un aizsardzība pret statisko elektrību. Darbībās ar karbamīdu jāizmanto aizsargapģērbu, aizsargcimdus un acu vai sejas aizsargus. Pēc iespējamās iedarbības uz vidi šī viela uzskatāma par eitrofikantu.
- 3.1.4. Atbilstoši Ziņojumam mālzeme jeb alumīnija oksīds ir ūdenī nešķīstoša pulverveida viela, ko izmanto alumīnija iegūšanai. Viela nav klasificējama kā bīstama. Tā ir ugunsdroša, nav sprādzienbīstama; putoša, nešķīst ūdenī.
- 3.1.5. Jēlcukurs ir pārtikas produkts, kuru izmanto cukura ražošanai. Tā ir polidispersa, kristāliska viela ar mitruma saturu 0,5 līdz 1,0%, kuras daļiņas pārklātas ar starpkristālu šķīduma plēvēti. Tā uzglabāšanai jānodrošina noteikta temperatūra, mitrums un ventilācija. Jēlcukurs ir higroskopisks, mitrā vidē starpkristālu šķīduma plēvēte izšķīst, bet sausā vidē plēvēte zaudē mitrumu un sacementējas. Produkts jutīgs pret putekļiem, eļļām, taukiem. Produkts nav toksisks. Ugunsgrēku grūti nodzēst, pelni darbojas kā katalizators.
- 3.1.6. Spraukumi, izspaidas un sēnalas ir sasmalcināta, neattīrīta labība, ko izmanto kā lopbarību. Produkti satur proteīnu. Produkts ir granulēts, bet viegli drūp. Tā uzglabāšanai jānodrošina noteikta temperatūra, mitrums un ventilācija. Mitrums virs 75% var veicināt pašaizdegšanos, arī mitrums zem 5% rada putekļu veidošanos/var veicināt sprādzienu un pašaizdegšanos. Pārkraušanas laikā veidojas putekļi.
- 3.1.7. Graudus pārkraušanas/uzglabāšanas procesā jāargā no sniega un lietus. Uzglabāšanā jānodrošina vēsums, sausums, laba ventilācija. Graudi uzsūc apkārtējos aromātus. Pārkraušanas/uzglabāšanas laikā veidojas putekļi, kas noteiktos apstākļos var izraisīt eksploziju.

3.2. Teritorijas plānotā izmantošana un iespējamās tehnoloģiskās alternatīvas beramkravu termināļa darbības nodrošināšanai:

- 3.2.1. Plānotā darbība atbilst Rīgas teritorijas plānojumam 2006. – 2018.gadam un Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošo noteikumu Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 15.pielikumam “Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana”, jo zemesgabali ar kadastra Nr.0100 096 0237, 0100 096 2020, 0100 049 2026 atrodas jūras ostas apbūves teritorijā, kur primārā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju būvniecība un izmantošana.
- 3.2.2. Plānotā beramkravu termināļa izveide Kundziņsalā atbilst Rīgas Brīvostas Attīstības programmai, kuras viens no mērķiem ir palielināt kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu ostā, palielinot ostas tirgus daļu Baltijas jūras reģiona austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā.
- 3.2.3. Beramkravu termināļa izveidei paredzēto teritoriju šķērso dzelzceļš, kas patlaban netiek iespējami intensīvi izmantots uzņēmumu darbībai.

3.2.4. Ziņojumā tiek piedāvātas šādas paredzētās darbības alternatīvas:

- 1.alternatīva – četru slēgtu, cieši blakus novietotu un ar starpsienām atdalītu dzelzsbetona liela tilpuma silosu ar diametru 52 m, augstumu 12 m un kopējo apjomu 78500 m³ uzstādīšana. Kravu izkraušanai no kuģiem plānots izmantot divus portālceltņus – viens pārvietojas pa sliežu ceļu, otrs – autoceļu; katra celtspēja 30 tonnas un strēles garums 40 m. Paredzēts izbūvēt vienu vagonu izkraušanas un vienu vagonu iekraušanas mezglu.
- 2.alternatīva – četru atsevišķu silosu (katrs 5000 t) 20000 tonnu mālzemes uzglabāšanai uzstādīšana un piecu slēgtu noliktavu ar kopējo tilpumu 133500 m³ izbūve pārējo produktu īslaicīgai uzglabāšanai. Šī alternatīva paredz Eko bunkuru un greiferu emisiju samazināšanas no mālzemes pārkraušanas iekārtu uzstādīšanu, izmantot divus portālceltņus ar maināmiem greiferiem vai vienu kuģu izkraušanas un iekraušanas iekārtu dažādu produktu pārkraušanai, kā arī izbūvēt divus slēgtus vagonu iekraušanas mezglus, vienu vagonu izkraušanas/iekraušanas mezglu un vienu vagonu izkraušanas mezglu.

Termināļa teritorijā visas noliktavas konstruktīvi paredzētas tādas, kas nav pakļautas laika apstākļu ietekmei, un produktu pārvietošana termināļa teritorijā paredzēta tikai pa tehnoloģiskajām līnijām – konveijeriem un transportieriem, kas ir automatizētas un hermētiskas. Starp esošajām piestātnēm KS-28 un KS-32 beramkravu terminālim plānots izbūvēt piestātņi KS-29 ar maksimālo dziļumu 14,5 m un kopējo garumu 305 m, kurā plānots uzņemt līdz 200 m garus “Panamax” tipa kuģus ar ieegrimi līdz 12,6 m un kravnesību līdz 60000 DWT. Plānotajā piestātnē paredzēta arī atsevišķa pietauvošanās vieta mazāka izmēra kuģiem, kuru garums līdz 105 m un ieegrime līdz 7 m. Neatkarīgi no izvēlētas alternatīvas termināļa teritorijā paredzēts izbūvēt tehnisko un administratīvo ēku, ugunsdzēsības sūkņu staciju, lietus notekūdeņu kanalizācijas sistēmu, laukumus un piebraukšanas ceļus. Terminālī paredzētā tehnoloģija ļauj produktus no kuģa pārkraut vagonos vai noliktavās, no vagoniem produktus pārkraut kuģī vai noliktavā, savukārt no noliktavām produkti var tikt iekrauti vagonos, kuģī vai pārkrauti citā noliktavā.

3.3. Paredzētās darbības atrašanās vietas raksturojums:

- 3.3.1. Termināli paredzēts izvietot Rīgas Brīvdabas teritorijā, Kundziņsalā, 23722 m² platībā, kuru veido divi zemesgabali (A1 un A2). Atbilstoši ziņojumam termināļa būves paredzēts izvietot teritorijā A1, jo teritorija A2 ir garš, šaurs zemesgabals, kas piemērots tikai nepieciešamo ceļu un infrastruktūras tīklu izvietošanai. Atbilstoši Ziņojumam terminālim piešķirta adrese - Uriekstes iela 28. Teritorijā līdz šim nav veikta saimnieciska darbība.
- 3.3.2. Terminālim paredzētā teritorija ziemeļos robežojas ar SIA "Baltic Container Terminal" apsaimniekoto teritoriju; teritorijas austrumu daļu šķērso dzelzceļa līnijas, kuras izmanto SIA "Baltic Container Terminal"; gar terminālim paredzētās teritorijas dienvidu malu virzās esošs ceļš, kas šķērso dzelzceļa līniju; uz dienvidiem no esošā autoceļa atrodas SIA "MAN-TESS" nomātā teritorija, kurā izveidota SIA "MAN-TESS" pietāzne KS-28 un gaišo naftas produktu cauruļvads (uz balstiem novietotas divas D500 caurules, turpmākā tekstā arī naftas produktu cauruļvads), kas no pietātnes KS-28, apejot Kundziņsalas dzīvojamo rajonu gar ziemeļu malu un šķērsojot Sarkandaugavu, virzās uz SIA "MAN-TESS" teritoriju Tvaika ielā (Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālas vides pārvaldes 2009.gada 8.decembrī izsniegtajā B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā Nr.RI 09 IB 0117 norādīts, ka cauruļvads izvietots uz zemajiem balstiem, bet iecirkņos, kur tiek šķērsoti dzelzceļi un autoceļi, uz augstajiem balstiem); uz dienvidaustrumiem no terminālim paredzētās teritorijas atrodas SIA "Baltic Container Terminal" un SIA "TFS TRANS" nomātās teritorijas; savukārt rietumos terminālim paredzētā teritorija robežojas ar Daugavu, kuras platums šajā vietā ir aptuveni 455 m. Plānotais SIA "Rīga fertilizieru terminālis" minerālmēsļu pārkraušanas un uzglabāšanas terminālis paredzēts 1,5 km uz ziemeļiem no plānotā beramkravu termināļa teritorijas.
- 3.3.3. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam beramkravu termināļa pietātni KS-29 plānots izveidot blakus esošajai SIA "MAN-TESS" pietātnei KS-28.
- 3.3.4. Tuvākā dzīvojamā māja Kundziņsalas dzīvojamā rajonā (9.šķērslīnija 16) atrodas aptuveni 200 m uz austrumiem (aiz dzelzceļa līnijas) un dzīvojamais rajons Volei/Krēmeri atpakaļ Daugavai aptuveni 550 m attālumā. Sarkandaugavas dzīvojamais rajons atrodas aptuveni 1330 m uz austrumiem.
- 3.3.5. Tuvākās sabiedriskās ēkas - Rīgas Valsts tehnikuma filiāle Kundziņsalas 7.šķērslīnijā 1 un Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes administrācija Volei ielā 2 atrodas attiecīgi aptuveni 500 m un 1300 m attālumā no plānotā termināļa teritorijas. Sabiedriskās ēkas Sarkandaugavā atrodas tālāk par 1400 m no plānotā termināļa teritorijas.
- 3.3.6. Atbilstoši ziņojumā norādītajam tuvākā apzinātā piesārņotā teritorija, kas iekļauta valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" datu bāzē, ir SIA "Baltic Container Terminal" nomas teritorija Kundziņsalas ielā 1 aptuveni 610 m attālumā.
- 3.3.7. Dzelzceļa kravu piegāde Kundziņsalas uzņēmumiem notiek no stacijas "Šķirotava" caur dzelzceļa atzarojumu Zemītiņi – Ganību parks - "Rīga – Krasta".
- 3.3.8. Terminālim paredzētajā teritorijā patlaban nav inženiertehnisko tīklu. Teritorija nav meliorēta.
- 3.3.9. Ziņojumā norādīts, ka apbūvei plānotās teritorijas dienviddaļā zemes virsmas atzīmes ir zemākas nekā 2,14 m v.j.l., tas ir, teritorijas applūšana ir ne tikai iespējama, bet arī reāli notiek pie spēcīgiem ziemeļu – ziemeļrietumu vējiem, kas sadzen ūdeni Daugavas grīvā. Ziņojumā norādīts, ka Rīgas teritorijas

plānojumā 2006. – 2018.gadam kā potenciāli applūstošs ar 1% applūšanas varbūtību ir atzīmēts neliels iecirknis Daugavas malā, kur plānots izvietot jaunbūvējamās beramkravu termināļa piestātnes. Atbilstoši Ziņojumā apkopotajai informācijai uzplūdi var sasniegt 2,14 m līmeni un atplūdi -1,35 m v.j.l. Daugavas upei raksturīgais vidējais ilggadīgais ūdens līmenis Kundziņsalas posmā ir 0,00 m v.j.l. Savukārt apbūvei plānotās teritorijas austrumu daļā zemes virsmas atzīmes ir no 2,3 m v.j.l. līdz 3,2 m v.j.l. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam šī teritorija ir uzskalota un uzbērtā, ņemot vērā maksimālo plūdu līmeni, tāpēc neapplūst arī pie maksimālajām Daugavas līmeņa vērtībām. Ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar AS “Latvenergo” sniegto informāciju Daugavas HES kaskādes avārijas gadījumā ūdens līmenis Daugavā 1 km no Daugavgrīvas maksimāli sasniegtu +1,1 m līdz +2,6 m v.j.l. (3,5 līdz 10 h pēc avārijas), tāpēc, patlaban neapbūvēto teritoriju uzberot līdz plānotajai atzīmei +3,0 m v.j.l., plānotās būves neapplūdīs pat šajā gadījumā.

- 3.3.10. Atbilstoši Ziņojumam Kundziņsalā uzbērtās grunts ir labi drenējošas, turpretī zem tām esošās dabiskās grunts daļēji veido kūdra un mineralizētas dūņas ar putekļainas smilts starpslāņiem, vai arī kūdra un mineralizētas dūņas sastopamas starpslāņu un/vai lēcu veidā. Dabiskās grunts pieskaitāmas vājām un nav izmantojamas par plānoto būvju dabisko pamatni. Vājo grunšu slāņa biezums var sasniegt 15 m. Dziļāk sagulošā smalkā smilts ir vidēji blīva un var kalpot par dabisko pamatni būvēm ar ierobežotām, statiskām slodzēm. Ziņojumā norādīts, ka par drošu pāļu pamatu un rievsienu dabisko pamatni var kalpot blīvas smilts slānis, kas ieguļ 13 līdz 15 m dziļumā. Kopumā paredzētā teritorija attiecināma 2.kategorijai – vidēji sarežģīti dabas apstākļi.
- 3.3.11. Atbilstoši Ziņojumam gruntsūdens teritorijā ieguļ 0,0 m (Daugavas tiešā tuvumā) līdz 3,0 m no zemes virsmas.
- 3.3.12. Atbilstoši Ziņojumam Kundziņsalas rietumu (Daugavas) krasts ir pakļauts mērenai abrāzijai, tomēr šo procesu ierobežo mākslīgi veidotie krasta nostiprinājumi salas dienvidu, centrālajā un ziemeļu daļā. Arī plānotās darbības teritorijas ziemeļu daļā Daugavas krasts daļēji ir nostiprināts ar betona konstrukcijām.
- 3.3.13. Nedz plānotās apbūves teritorijā, nedz tās tiešā tuvumā nav ūdens ieguves urbumu. Kundziņsalas dzīvojamajā rajonā tuvākie reģistrētie ir urbumi Nr.DB 3126, DB 7729, kā arī atsevišķās mājās ir ierīkotas akas.
- 3.3.14. Ņemot vērā, ka terminālim plānotā teritorija līdz šim nav izmantota un daļēji tajā ir uzbērtā smilts, Ziņojumā norādīts, ka šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros augsnes, grunts un gruntsūdeņu iespējamā piesārņojuma novērtējums būvniecībai paredzētajā teritorijā nav veikts, bet ziņojumā sniegtā informācija tiek balstīta uz blakus esošo SIA “Baltic Container Terminal” un SIA “MAN-TESS” teritoriju gruntsūdens monitoringa datiem, kas liecina, ka gruntsūdenī naftas produktu piesārņojums nav konstatēts. Ziņojumā norādīts, ka Rīgas Brīvosta 2010.gadā veikusi vides kvalitātes pētījumus SIA “Baltic Container Terminal” teritorijā un secinājusi, ka teritorijas grunts un gruntsūdens kvalitāte raksturojama kā samērā laba, lai gan tika konstatēta paaugstināts cinka, sintētisko virsmas aktīvo vielu, amonija un hlorīdu savienojumu saturs gruntsūdeņos un noteikta nepieciešamība veikt monitoringu. Ziņojuma autori, analizējot teritorijas ģeoloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus, secinājuši, ka piesārņojumam ir neliela migrētspēja, kā arī plānotā teritorijas uzbēršana, betonēšana un asfaltēšana, kā arī rievsienu ierīkošana ievērojami samazinās iespējamā piesārņojuma nokļūšanas risku Daugavā. Ziņojumā norādīts, ka šī

ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros nav veikta Daugavas gultnes nogulumu izpēte, bet Ziņojumā sniegtā informācija balstās uz citu projektu ietvaros blakus akvatorijās (piemēram, piestātne KS-28) veiktajiem pētījumiem pēdējo 8 gadu laikā. Ziņojuma autori norāda, ka apskatāmās akvatorijas tuvumā nav pastāvīgu piesārņojuma avotu un nav notikušas vērā ņemamas (fiksētas) avārijas. Analizējot veikto grunts analīžu rezultātus, Ziņojuma autori secinājuši, ka tikai atsevišķos paraugos ir konstatēti nelieli niķeļa vai naftas produktu Ministru kabineta 2006.gada 13.jūnija noteikumos Nr.475 "Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība" noteiktā pirmā robežlieluma pārsniegumi, bet nav sasniegts otrais robežlielums, kas prasa aktīvu rīcību. Veicot plānotos pasākumus uzduļķojuma izplatības ierobežošanai, Ziņojuma autori padziļināšanas darbu ietekmi uz apkārtējo vidi vērtē kā nenožīmīgu.

- 3.3.15. Ziņojumā norādīts, ka, lai kontrolētu gaisa kvalitāti Rīgas Brīvostas teritorijā, Daugavas labajā krastā uzstādītas 3 gaisa kvalitātes monitoringa stacijas. Paredzētās darbības teritorijai tuvākā ir stacija "MAN-TESS", Tvaika ielā 7 (veic arī PM₁₀ mērījumus). Monitoringa staciju izvietojums un ikmēneša pārskati publiski pieejami Rīgas Brīvostas pārvaldes mājaslapā www.rigasbrivosta.lv. Valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" saņem un analizē visu mērījumu rezultātus nepārtrauktā režīmā. Tā kā plānotais beramkravu terminālis galvenokārt veidos putekļu emisijas, saskaņā ar pieejamo informāciju normatīvajos aktos noteiktais diennakts gaisa kvalitātes robežlielums PM₁₀ ne 2009., ne 2010.gadā šai tuvākajā stacijā netika pārsniegts.
- 3.3.16. Paredzētās darbības vietai tuvākais vietējās nozīmes dabas liegums "Krēmeri" atrodas Daugavas pretējā krastā aptuveni 650 m attālumā. Ziņojumā norādīts, ka Kundziņsalas ziemeļu daļā aptuveni 2 km no plānotā termināļa teritorijas ir bioloģiski vērtīga teritorija (ietilpst SIA "Nacionālais konteineru terminālis" terminālī plānotajā teritorijā), kas klasificējama kā primārais mežs, tomēr īpaši aizsargājamu sugu klātbūtne nav konstatēta, teritorijai nav noteikts aizsardzības statuss. Ziņojumā norādīts, ka SIA "TOP VIDE" veiktajā pētījumā 2004.gadā (<http://www.sus.lv/en/petijumi/dabas-pamatnes-precizesana-rigas-pilsetas-teritorijas-planojumam>) klajumā gar esošo dzelzceļa līniju uz ziemeļiem no Kundziņsalas dzīvojamās apbūves (aptuveni 900 m no plānotā termināļa teritorijas) konstatētas 1 – 3 pāri stepes čipstes.
- 3.3.17. Ziņojumā norādīts, ka patlaban Kundziņsalā nav valsts aizsardzībā esošu pieminekļu. Paredzētās darbības teritorijai tuvākais vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis ir Voleru muižas dzīvojamā ēka aptuveni 900 m attālumā uz dienvidrietumiem, visi pārējie atrodas tālāk par 1,5 km. Plānotā objekta būvniecība neskar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežas.
- 3.3.18. Plānotā termināļa tiešā tuvumā atrodas paaugstinātas bīstamības objekts – SIA "MAN-TESS" naftas produktu cauruļvads (uz balstiem novietotas divas D500 caurules), ap kuru noteiktā aizsargjosla ir 25 m no cauruļvada ass (atbilstoši Ziņojumā norādītajam cauruļvadu apsaimnieko SIA "LATVIJAS – RIETUMU TERMINĀLS"). Atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 19.jūlija noteikumu Nr.532 "Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem" prasībām SIA "MAN-TESS" 2009.gadā izstrādātajā Drošības pārskatā sniegta informācija, ka cauruļvada avārijas gadījumā toksiskās izplatības, sprādzienbīstamo koncentrāciju un letālā

siltumstarojuma zona 45 m līdz 60 m iestiepsies plānotā beramkravu termināļa teritorijā, bet cilvēka veselībai kaitīgā iedarbība varētu izplatīties vēl tālāk.

3.5. Plānotā termināļa darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

3.5.1. Termināļa darbība saistīta ar beramkravu pieņemšanu, uzglabāšanu un nosūtīšanu. Graudu, dažādu eļļas kultūru spraukumu, izspaidu un sēnalu piegāde plānota pa dzelzceļu, bet realizācija - ar kuģiem. Savukārt karbamīda, jēlcukura un sojas izspaidu un spraukumu piegāde plānota ar kuģiem, bet realizācija - pa dzelzceļu.

3.5.2. Lai nodrošinātu plānoto darbību, paredzēts:

3.5.2.1. Uzbūvēt noliktavu korpusu, kuru 1.alternatīvas gadījumā veido četras cieši blakus novietotas cilindriskas formas dzelzsbetona būves katra 52 m diametrā. Vienas plānotās cilindriskās būves tilpums paredzēts 20000 m³, pārējās trīs – ar tilpumu 19500 m³ katra; būves savā starpā savienotas ar starpsienām. Noliktavām paredzēti noņemami tērauda konstrukcijas jumti. Produktu iekraušanai katrai noliktavai paredzēts izveidot pārsedzamas darba lūkas, kuras tiek atvērtas tikai pārkraušanas operāciju laikā. Katru noliktavu paredzēts aprīkot ar piespiedu ventilācijas sistēmu un gaisa attīrīšanas iekārtām. Lai nodrošinātu gaisa apmaiņu kraušanas laikā, katra darba lūka tiks dublēta ar vienu ventilācijas lūku, kas aprīkota ar gaisa attīrīšanas iekārtām. Lai nodrošinātu noliktavās pastāvīgu temperatūru, katras būves sienu no ārpusē paredzēts pārklāt ar poliuretāna kārtu. Noliktavas paredzēts aprīkot ar mērierīcēm produktu un mikroklimata novērošanai. Noliktavu grīdas paredzēts veidot ar asfaltbetona pārklājumu un ierīkot zemgrīdas transportieru līnijas pārkraujamo produktu pārvietošanai. Atbilstoši ziņojumam paredzēts izveidot slēgtus zemgrīdas transportieru savienojumus ar vertikālajiem transportieriem un kasešu konveijeriem ar maksimālo pārkraušanas jaudu 600 t/h. Noliktavu kopējais tilpums 78500 m³. Būvju augstums 12 līdz 15 m. Ziņojumā norādīts, ka katrai noliktavai būs vieni vārti, kā arī noliktavās tiks ierīkotas dzesēšanas sistēmas, pa kurām nepieciešamības gadījumā pievadīs saspiestu atdzesētu gaisu graudu dzesēšanai. Ziņojumā norādīts, ka paredzēta noliktavu mazgāšana produktu maiņas gadījumā.

3.5.2.2. 2.alternatīvas gadījumā paredzēts uzbūvēt noliktavu korpusu, kuru veido četri liela tilpuma silosi (katrs 5000 t) 20000 tonnu mālzemes uzglabāšanai un piecu slēgtu noliktavu 8675 m² platībā ar augstumu 24 m un kopējo tilpumu 133500 m³ izbūve pārējo produktu pārkraušanai– noliktavas Nr.1 un 2 – tikai jēlcukuram, Nr.5 – tikai eļļas kultūru izspaidām, Nr.3 un 4 - graudi vai karbamīds vai sojas izspaidas. Šai variantā tiek nodrošināta lielāka produktu nošķirtība, pārkraujamo produktu tīrība un kvalitāte. Nošķirti paredzēts pārkraut mālzemi, jēlcukuru un eļļas kultūru izspaidas. Pārējie produkti netiks pārkrauti vienlaikus, t.i., vienlaikus tiks pārkrauti graudi vai karbamīds vai sojas izspaidas. Plānots, ka šo produktu (graudi, karbamīds vai sojas izspaidas) maiņa notiks samērā reti, un pirms tā tiks nodrošināta iekārtu tīrīšana. 2.alternatīvas gadījumā paredzēts izveidot atsevišķu pārkraušanas un uzglabāšanas līniju mālzemei. To veidos slēgtu transportieru un konveijeru sistēmas kravu pārkraušanai silosos un no tiem. Visas noliktavas paredzēts nodrošināt ar slēgtu transportieru un konveijeru līnijām, ar iekraušanas un

ventilācijas lūkām, kas aprīkotas ar filtriem emisiju samazināšanai, kā arī citu aprīkojumu kā 1.alternatīvai.

- 3.5.3. Lai piekļūtu beramkravu termināļa teritorijai ar autotransportu, paredzēts izmantot esošo zemes ceļu, kas šķērso esošo dzelzceļa līniju. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto autoceļš kapitāli jāpārbūvē, un SIA "MAN-TESS" naftas produktu cauruļvads iet pa gaisu virs ceļa.
- 3.5.4. Kravu piegāde un nosūtīšana paredzēta gan ar kuģiem, gan pa dzelzceļu. Kravu pārvadājumi ar autotransportu termināļa darbības laikā nav paredzēti, taču tādi ir paredzēti būvdarbu laikā.
- 3.5.5. Plānoto piestātņu raksturojums:
- 3.5.5.1. plānots izbūvēt piestātņi KS-29 ar maksimālo dziļumu 14,5 m un kopējo garumu 305 m, kurā tiktu izveidotas:
- piestātne "Panamax" tipa kuģu ar garumu līdz 200 m, platumu līdz 32 m, iegrimi līdz 12,6 m un kravnesība 60000 DWT uzņemšanai;
 - pietauvošanās vieta kuģu ar garumu 100 m, platumu 20 m, iegrimi 5,5 m un kravnesību 5000 DWT apkalpošanai.
- 3.5.5.2. Atbilstoši Ziņojumam, lai nodrošinātu kuģu apkalpošanu plānotajā dziļūdens piestātnē, posmā no kuģu ceļa līdz piestātnei nepieciešama Daugavas gultnes padziļināšana.
- 3.5.5.3. Kuģu apgriešanās reids, ko izmantos plānotais terminālis, izvietots pretī Vējzaķsalai.
- 3.5.5.4. Piestātnē KS-29 plānots apkalpot 40 līdz 80 kuģus gadā.
- 3.5.6. Kuģu apkalpošanai (kravu izkraušanai) 1.alternatīvas gadījumā paredzēti divi portālceltņi ar maksimālo darba augstumu līdz 52 m, no kuriem vienu paredzēts uzstādīt uz sliežu ceļiem, kā arī viens no portālceltņiem būs aprīkots ar greiferi, kura kausa tilpums 9 m³, lai nodrošinātu izkraušanas operācijas caur mobilo bunkuru uz kasešu transportieri ar ražību 600 t/h. Pārvietojamo bunkuru paredzēts izvietot uz frontālajiem sliežu ceļiem. Bunkurā produktus plānots iebērt ar greiferu. Bunkuru paredzēts aprīkot ar nosūces ventilāciju un gaisa filtriem. Otru portālceltņi paredzēts aprīkot ar speciālu pneimotransporta sistēmu, lai pārkrautu mālzemi. Ziņojumā norādīts, ka pneimotransporta sistēmu veidos divas iesūcošās caurules, kuras iespējams pārvietot uz dažādiem kuģa tilpnes nodalījumiem. Ar ventilatora radīto gaisa plūsmu mālzeme (600 t/h) nonāks augšējā bunkurā, kur izvietota produkta un gaisa atdalīšanas sistēma (ciklons); gaiss tālāk tiek novadīts uz filtrācijas kameru, kas nodrošina līdz 95% attīrīšanu. Savukārt produkts tiek novadīts pa slēgtu kasešu konveijeru slēgtā bunkurā vagonu iekraušanas mezglā. Arī vagonu iekraušanas sistēma ir slēgta. Gaiss no bunkura un vagonu iekraušanas sistēmas tiek novadīts uz attīrīšanas filtriem. Produktu pa slēgtu kasešu konveijeru iespējams kraut arī noliktavās caur darba lūkām jumtos. Iekraušanai kuģī paredzēts izmantot kasešu transportierus ar maksimālo jaudu 600 t/h un piedurknes tipa tekni. Teknes gals ir aprīkots ar pārsegu, kas saskaras ar kravas virsmu kuģa tilpnē. Tas ļauj iekraušanas procesā veidojošos putekļus novadīt uz filtriem piesārņotā gaisa attīrīšanai un samazināt emisijas līdz 90%. Kuģu apkalpošanai 2.variantā - putoša produkta izkraušanai no kuģa paredzēts izmantot speciālu bunkuru "Eco

- Hopper”, kura greifera ietilpība 70 m³ un ražība līdz 800 tonnām stundā. Iekārta ir aprīkota ar putekļu emisijas samazināšanas sistēmu, kas ļauj produktam brīvi pārvietoties piltuvē uz leju, bet novērš gaisa plūsmu virzienā no piltuves. Graudu, karbamīda un spraukumu pārkraušanai paredzēts iekrāvējs ar maksimālo ražību 1000 – 1200 tonnas/h, iepildīšanas lentes konveijera garums ir 28 m, portālceltņu ķēdes konveijera garums 13,5 m. Iekraušanai paredzēts izmantot dubultsienu tekni, kuras gals ir aprīkots ar pārsegu, kas saskaras ar kravas virsmu kuģa tilpnē. Iekrāvējs ir aprīkots ar maisveida putekļu savācējiem putekļu daudzuma ierobežošanai, automatizētu saspiesta gaisa tīrīšanas sistēmu.
- 3.5.7. Ik dienu terminālī plāno pieņemt slēgta tipa universālus 100 dzelzceļa vagonus ar kravnesību 60 tonnas katrs (2 sastāvi pa 50 vagoniem) un tādu pašu daudzumu izvest no termināļa teritorijas. Termināļa apkalpošanai paredzēts papildus izbūvēt 6 dzelzceļa līniju atzarus. Ziņojumā norādīts, ka dzelzceļa līnijas jaunie atzari tiek plānoti tā, lai spētu uzņemt, savietot un apkalpot vienlaikus 50 vagonus, neaizšķērsojot ceļu uz SIA “MAN-TESS” piestātni un nekavējot SIA “Baltic Container Terminal” kravu pārvadājumus.
- 3.5.8. Ziņojumam pievienotajā VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2010.gada 9.novembra vēstulē Nr.DT – 7/192 norādīts, ka uz/no plānoto beramkravu terminālī Kundziņsalā var nodrošināt kravu caurlaidību ne mazāku kā 2 milj. tonnu gadā, ja darbojas stacija “Rīga – Krasta”. Vēstulē tiek sniegta informācija arī saistībā ar patlaban realizējamo dzelzceļa infrastruktūras pārkārtošanas projektu, kas ietver jauna savienojošā sliežu ceļa būvniecību, kas ļaus kravas uz Kundziņsalu padot arī bez stacijas “Rīga – Krasta” starpniecības.
- 3.5.9. Vagonu izkraušanai 1.variantā paredzēts speciāls vagonu izkraušanas mezgls vienlaikus četru vagonu (divi uz katra ceļa) izkraušanai. Produktu pārkraušana dzelzceļa vagonos paredzēta caur vagonu iekraušanas mezglu (bunkuru), kas ir slēgta sistēma, gaiss no kuras pirms izvadīšanas tiek attīrīts iekārtās ar filtriem. 2.variantā kravu pārkraušanai no dzelzceļa vagoniem un otrādi, paredzēti divi slēgti vagonu iekraušanas mezgļi, viens vagonu izkraušanas/iekraušanas mezgls un viens vagonu izkraušanas mezgls, proti, viens iekraušanas mezgls tikai mālzemes iekraušanai vagonos, viens iekraušanas mezgls jēlcukura iekraušanai vagonos, viens izkraušanas/iekraušanas mezgls sojas izspaidu pieņemšanai un karbamīda un graudu izbēršanai no vagoniem un nogādei uz konveijeru līnijām, kā arī viens izkraušanas mezgls eļļas kultūru izspaidu pārkraušanai. Vagonu iekraušanas sistēma ir slēgta un gaiss pirms novadīšanas iziet caur attīrīšanas filtriem. Konveijeru līniju ātrums plānots 2 – 4 m/s. Ziņojumā norādīts, ka abos variantos 60 t produktu varēs izkraut 10 minūtēs. Vagonu izkraušana paredzēta caur apakšējām lūkām un krava pašplūsmā nonāks iedziļinātā 4 m³ pieņemšanas bunkurā un tālāk slēgtu konveijerlentu sistēmā. Abos variantos vagonu izkraušanas mezgļi paredzēti zem nojumes ar slēgtām sānu malām, iebrauktuvi un izbrauktuvi paredzēts aizklāt ar sloksņu polivinilhlorīda aizkariem. Vagonu izkraušana paredzēta caur apakšējām vagonu lūkām, kravu pašplūsmas ceļā novadot noslēgtos zemgrīdas pieņemšanas bunkuros, kas aprīkoti ar vienvirziena žalūzijām un pieļauj plūsmu tikai vienā virzienā – tās ir atvērtas produkta izbēršanas laikā. Bunkuru zemgrīdas daļu paredzēts aprīkot ar transportieriem, kas saistīti ar noliktavu pārkraušanas mezgļiem un vertikālajiem elevatoriem.
- 3.5.10. Terminālī paredzēts vagonu tīrīšanu veikt speciāli izveidotā vietā ar paņēmienu, kas balstās uz vagona sienām pielipušā produkta impulsveida elastīgu deformāciju (vibroiekārta).

- 3.5.11. No vagonu izkraušanas mezgla kravas iespējams nogādāt noliktavās vai kuģos.
- 3.5.12. Atbilstoši norādītajam, putekļus radošo beramo kravu kraušana jāpārtrauc vēja stiprumam sasniedzot 10 m/s un vairāk.
- 3.5.13. Objekta ūdens apgādes nodrošināšanai paredzēts:
- 3.5.13.1. dzeramā ūdens apgādei aptuveni 23 m³/dnn (vai 8213 m³/gadā) paredzēts nodrošināt no pilsētas ūdensvada;
- 3.5.13.2. ūdens patēriņš 1.alternatīvas gadījumā paredzēts galvenokārt iekārtu un noliktavu tīrīšanai - aptuveni 10 m³ vienai noliktavai. Ūdens patēriņš ir atkarīgs no kravu maiņas biežuma un maināmo kravu īpašībām, piemēram, nomainot vienu lopbarības produktu ar citu, netiek plānota pilnīga iekārtu un noliktavu mazgāšana, taču noliktavu un iekārtu mazgāšana nepieciešama produktu maiņas gadījumā; ūdensapgādes nodrošināšanai paredzēts ierīkot urbumu;
- 3.5.13.3. realizējot 2.alternatīvu, iekārtu tīrīšana praktiski nav nepieciešama, izņemot celtņa greifera mazgāšanu produktu nomainas gadījumā. Atbilstoši ziņojumā norādītajam tiek plānotas tikai divas noliktavas (Nr.3 un Nr.4), kurās var mainīties uzglabājamie produkti – graudi, minerālmēsli vai sojas izspaidas, savukārt vienu produktu plānots pārkraut vismaz pusgadu, līdz ar to ūdens patēriņš nav būtisks un nepieciešamības gadījumā to plānots nodrošināt no pilsētas ūdensvada;
- 3.5.13.4. ugunsdzēsības vajadzībām ūdeni paredzēts ņemt no Daugavas, ierīkojot divas ugunsdzēsības sūkņu stacijas.
- 3.5.14. Atbilstoši ziņojumā norādītajam notekūdeņu novadīšanai paredzēts:
- 3.5.14.1. sadzīves notekūdeņus paredzēts novadīt pilsētas komunālo notekūdeņu kanalizācijas tīklā;
- 3.5.14.2. notekūdeņu no noliktavu mazgāšanas savākšanai 1.alternatīvas gadījumā katrā noliktavā paredzēts uzstādīt četras 5 m³ tvertnes (kopējais tvertņu tilpums 80 m³). Ziņojumā norādīts, ka šāda sistēma nodrošinās iespēju atsevišķi savākt notekūdeņus ar atšķirīgu piesārņojumu. Šos notekūdeņus paredzēts novadīt uz lokālām eļļas – naftas produktu uztveršanas attīrīšanas ietaisēm un nostādinātāju un tālāk novadīt uz lokālām bioloģiskajām notekūdeņu attīrīšanas ietaisēm. Notekūdeņus, kas veidosies no minerālmēsli noliktavu mazgāšanas, paredzēts savākt un, noslēdzot līgumu, nodot licencētam atkritumu apsaimniekotājam;
- 3.5.14.3. realizējot 2.alternatīvu, netiek prognozēta ievērojama apjoma notekūdeņu veidošanās, jo noliktavas paredzēts tīrīt ar jaudīgiem putekļusūcējiem;
- 3.5.14.4. kasešu konveijeru mazgāšanai un apkopei paredzēts izveidot tērauda estakādi;
- 3.5.14.5. lietūs notekūdeņu savākšanai no teritorijas ar cieto segumu un jumtiem paredzēts izbūvēt atsevišķu sistēmu un pēc mehāniskās attīrīšanas smiltis – naftas produktu uztveršanas ietaisēs novadīt Daugavā.
- 3.5.15. Objekta elektroapgāde paredzēta no Rīgas Brīvdostas teritorijā esošajiem elektroapgādes tīkliem, kā arī paredzēts rezerves ģenerators, lai nodrošinātu elektroenerģijas padevi avārijas situācijas gadījumā.
- 3.5.16. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, objekta siltumapgādei paredzēts izbūvēt dīzeļdegvielas apkures katlu ar jaudu 165 kW.
- 3.5.17. Ziņojumā norādīts, ka termināļa darbības nodrošināšanai nepieciešami 20 ar dīzeļdegvielu darbināmi transportu līdzekļi – autokrāvēji, mobilie un stacionārie celtņi, vilcēji u.c.

- 3.5.18. Iekšējā transporta darbības nodrošināšanai, termināļa teritorijā paredzēts izveidot dīzeļdegvielas uzpildes punktu. Plānotais dīzeļdegvielas patēriņš ir līdz 300 t gadā. Dīzeļdegvielas glabāšana paredzēta vienā virszemes tvertnē ar tilpumu 5 m³.
- 3.5.19. Atkritumu apsaimniekošana:
- pārkraušanas procesā un noliktavu, konveijeru, vagonu tīrīšanas procesā savāktos produktu nobirumus paredzēts realizēt kā otršķirīgus produktus vai, noslēdzot līgumu, nodot licencētam atkritumu apsaimniekotājam;
 - sadzīves atkritumu, kurus paredzēts savākt speciālos konteineros un, noslēdzot līgumu, nodot licencētam atkritumu apsaimniekotājam;
 - atstrādātās eļļas, filtru materiālus un citus atkritumus, kas klasificējami kā bīstami, paredzēts savākt speciālos konteineros un, noslēdzot līgumu, nodot licencētam atkritumu apsaimniekotājam;
 - notekūdeņu attīrīšanas ietaišu nogulšņu apsaimniekošanai paredzēts noslēgt līgumu ar licencētu atkritumu apsaimniekotāju;
 - Rīgas Brīvostas pārvalde organizē kuģu radīto atkritumu un piesārņoto notekūdeņu pieņemšanu un attīrīšanu.
- 3.5.20. Lai realizētu plānoto darbību, ir paredzēta visas termināļa teritorijas uzbēršana līdz atzīmei +3,0 m v.j.l. un Daugavas krasta nostiprināšana, arī ar rievsienu, kas Ziņojuma autoru skatījumā pilnībā novērsīs krasta abrāziju termināļa teritorijā.
- 3.5.21. Termināli plānots nodarbināt 100 līdz 152 cilvēkus, atkarībā no darbības apjoma.

3.6. Padziļināšanas darbu raksturojums un izsmeltā materiāla novietošana:

- 3.6.1. Jaunās piestātnes KS-29 izbūves ietvaros plānota Daugavas gultnes padziļināšana 2 iecirkņos, kur vidējais dziļums patlaban ir 6,0 m:
- iecirknī S1 aptuveni 30000 m² platībā, lai nodrošinātu kuģošanas dziļumus pie piestātnes "Panamax" tipa kuģiem, kuru garums līdz 200 m, platums līdz 32 m, iegrime 12,3 līdz 12,6 m;
 - iecirknī S2 aptuveni 90000 m² platībā, lai nodrošinātu kuģošanas dziļumu -14,5 m un ceļa platumu 316 m pieejas ceļā no galvenā kuģu ceļa Daugavā.
- 3.6.2. Padziļināšanas darbus plānots veikt vienas navigācijas sezonas laikā, laika posmā starp pavasara un rudens zivju nārsta un migrācijas periodiem. Darbus plānots veikt katrā iecirknī atsevišķi, virzoties Daugavā lejup pa straumi, un tādējādi samazinot nelabvēlīgās ietekmes laukumu. Kopējais padziļināmais laukums 120000 m², izņemamo nogulumu apjoms 630000 m³. Padziļināšanas darbu veikšanai paredzēts izstrādāt atsevišķu tehniskā projekta daļu.
- 3.6.3. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam Daugavas gultne labā krasta tuvumā ir ar izteiktu slīpumu kuģu ceļa virzienā. Gultni klāj vidēji līdz 0,4 m (atsevišķās vietās 2 m un vairāk) biezs dūņu un/vai dūņainas smilts slānis, kas nav izmantojams termināļa teritorijas veidošanai.
- 3.6.4. Projektējamās akvatorijas zonā Daugavas gultnes dūņu un/vai dūņainas smilts slāni paredzēts norakt ar vienkausa zemes racēju un izvest uz jūras izgāztuvi. Tālāk akvatorijas padziļināšana līdz projekta atzīmēm paredzēta ar upes zemessūcēju, uzskalojot grunti atsevišķos krasta iecirkņos, jo termināļa izbūvei paredzētā teritorija jāuzber līdz atzīmei +3,0 m v.j.l.
- 3.6.5. Lai novērstu uzskalojamā materiāla notecēšanu Daugavā, paredzēts izveidot apvaļņojumu, kas par 0,5 m pārsniedz veidojamās teritorijas atzīmi.

Uzskalojumu paredzēts veidot pakāpeniski, vienā reizē uzberot ne vairāk par 0,5 līdz 1,0 m, uzskalošanu veicot 20 m platās joslās.

3.6.6. Objekta būvniecība paredzēta 20 mēnešus.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- SIA “Senpasaule” 2010.gada 16.jūnija Iesniegums beramkravu termināļa izbūvei Kundziņsalā - 12 lapas.
- Biroja 2010.gada 29.jūnija lēmums Nr.181 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu paredzētajai darbībai – 1 lapa.
- SIA “Senpasaule” 2010.gada 13.jūlija pieprasījums Nr.02-07/2010-IVN ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādei - 1 lapa.
- SIA “MAN – TESS” 2010.gada 21.jūlija vēstule Nr.71 saistībā ar paredzēto darbību - 1 lapa.
- 2010.gada 11.augusta Programma ietekmes uz vidi novērtējumam beramkravu termināļa izveidei Kundziņsalā - 7 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes 2011.gada 17.marta protokols - 5 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 23.marta vēstule Nr.DA-11-384-nd saistībā ar plānoto darbību - 3 lapas.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 1.aprīļa vēstule Nr.DMV-11-978-nd saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2011.gada 7.aprīļa vēstule Nr.1-15/567 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- SIA “Eiroprojekts” 2011.gada 9.maijā ar pavadvēstuli Nr.01/01-44 Birojā iesniegtais Ziņojums, 1 sējums, 147 lapas.
- Ekspertu atzinumi par Ziņojumu - 23 lapas.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2011.gada 6.jūnija vēstule Nr.1-09/970 saistībā ar plānoto darbību - 1 lapa.
- Biroja 2011.gada 14.jūnija vēstule Nr.3-01/730 saistībā ar Ziņojumā nepieciešamajiem precizējumiem un papildinājumiem – 5 lapas.
- SIA “Eiroprojekts” 2011.gada 23.septembrī ar pavadvēstuli Nr.01/01-62 Birojā iesniegtā Ziņojuma aktuālā versija, 1 sējums, 208 lapas.
- SIA “Eiroprojekts” 2011.gada 23.septembrī ar pavadvēstuli Nr.01/01-62 Birojā iesniegtais pārskats par institūciju un ekspertu priekšlikumu un ierosinājumu izpildi – 40 lapas.
- Ekspertu atzinumi par Ziņojuma aktuālo versiju - 23 lapas.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 11.oktobra vēstule Nr.DMV-11-2679-nd saistībā ar Ziņojuma aktuālo versiju - 1 lapa.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 20.oktobra vēstule Nr.DA-11-1348-nd saistībā ar Ziņojuma aktuālo versiju - 1 lapa.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes 2011.gada 28.oktobra vēstule Nr.1-15/1879 saistībā ar Ziņojuma aktuālo versiju - 1 lapa.
- Biroja 2011.gada 2.novembra vēstule Nr.3-01/1252, ar kuru SIA “Eiroprojekts” nosūtīti pieaicināto ekspertu atzinumi par Ziņojuma aktuālo versiju - 1 lapa.
- SIA “Eiroprojekts” 2011.gada 9.novembrī ar pavadvēstuli Nr.01/01-73 Birojā iesniegtie skaidrojumi saistībā ar pieaicināto ekspertu atzinumiem – 13 lapas.

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

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 5.1.1. Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par plānotā beramkravu termināļa izveidi bija pieejami SIA "Naftimpeks" birojā, Rīgā, Laivinieku ielā 11, internetvietnē www.eiropprojekts.lv/senpasaule un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.
- 5.1.2. Paziņojumu par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu Ierosinātais publicēja laikrakstu "Latvijas Vēstnesis" un "Neatkarīgā Rīta Avīze" 2010.gada 15.jūlija numuros.
- 5.1.3. Pēc paziņojuma publicēšanas par paredzēto darbību Birojā tika saņemta SIA "MAN – TESS" 2010.gada 21.jūlija vēstule Nr.71, kurā norādīts, ka plānotais terminālis atradīsies tieši blakus SIA "MAN – TESS" nomātai teritorijai, kurā izvietota gaišo naftas produktu cauruļvadu estakāde un tankkuģu piestātne KS-28, tāpēc jāizvērtē:
- SIA "MAN – TESS" un SIA "Senpasaule" plānoto piestātņu savietojamība un abu uzņēmējsabiedrību netraucēta darba iespēja;
 - ņemot vērā, ka SIA "Senpasaule" plānotais dzelzceļa atzars šķērso SIA "MAN – TESS" nomāto teritoriju, jāizvērtē nepārtraukta piekļūšanas iespēja tankkuģu piestātnei KS-28 un kustības drošība;
 - tā kā SIA "MAN – TESS" nomātā zemesgabala lietošanas mērķis ir naftas produktu rezervuāru parka būvniecība, tā izveide nākotnē jāņem vērā beramkravu termināļa ietekmes uz vidi novērtējumā.
- 5.1.4. Pamatojoties uz Ierosinātāja pieteikumu un ņemot vērā SIA "MAN – TESS" viedokli, Birojs sagatavoja un 2010.gada 11.augustā izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam beramkravu termināļa izveidei Kundziņsalā.

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

- 5.2.1. Ziņojumu sagatavoja Izstrādātājs – SIA "Eiropprojekts" sadarbībā ar SIA "Vides konsultāciju birojs". Paziņojumu par sagatavoto ziņojumu Ierosinātais publicēja laikraksta "Neatkarīgā Rīta Avīze" 2011.gada 4.marta numurā.
- 5.2.2. Ziņojums sabiedrībai bija pieejams Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijā, Rūpniecības ielā 21, Rīgā un internetvietnē www.eiropprojekts.lv/senpasaule. Informācija par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un elektroniskā saite uz sagatavoto ziņojumu tika ievietota arī Biroja interneta mājaslapā www.vpvb.gov.lv.
- 5.2.3. Ziņojuma sabiedriskā apspriede klātienē notika 2011.gada 17.martā Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijā un tajā saskaņā ar sanāksmes protokolu piedalījās 14 interesenti. SIA "Eiropprojekts" pārstāvis sniedza informāciju par teritoriju, kurā plānota beramkravu termināļa izveide, termināli pārkraujamajām kravām un plānotajām būvēm, kā arī informēja par iespējamajām ietekmēm uz vidi. Biedrības "Kundziņsala" pārstāvis jautāja par iespējamajiem putekļu emisiju avotiem, kravu pārvadājumiem, prognozēto gaisa piesārņojumu Kundziņsalā, troksni no vagonu manevrēšanas, informācijas avotu kuģu apjoma pieaugumam, kāpēc mālzeme tiek transportēta uz Krieviju, vai dzelzceļa līnijai Kundziņsalā ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums, kad varētu tikt uzsākta termināļa

eksploatācija. SIA "Eiroprojekts", SIA "Senpasaule" un Rīgas domes pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes, sniedzot informāciju saistībā ar plānotajām iekārtām un kravām, veiktajiem gaisa piesārņojuma aprēķiniem; paskaidroja, ka: plānotās dzelzceļa sliedes būs tālāk no mājām un koki, kas kalpo kā skaņu izolējoša siena, netiks izcirsti; ostas attīstības programmā sniegta prognoze par ostā apkalpojamajiem kuģiem, kravām un to apjomiem; mālzeme ir alumīnija izejviela; ietekmes uz vidi novērtējums ir veikts dzelzceļa līnijas rekonstrukcijai līdz Kundziņsalai; termināļa būvniecību plānots veikt 2012.gadā. Biedrības "Kundziņsala" pārstāvis izteica viedokli, ka Kundziņsalas iedzīvotājiem problēmas rada ogļu putekļi, un interesējās, kā iedzīvotāji var ietekmēt atļauju atjaunošanu ogļu pārkrāvējiem, kā arī pauda viedokli, ka plānotais terminālis varētu būt salīdzinoši draudzīgs videi. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes pārstāvis paskaidroja, ka var tikt ierosināta piesārņojošās darbības atļaujas saņemšanas/atjaunošanas sabiedriskā apspriešana un ka šo jautājumu risināšana ir arī pašvaldības un Rīgas ostas kompetencē, ja jaunā apbūve tiek veikta tiešā ostas tuvumā; paskaidroja, ka visiem operatoriem ar laiku būs jāpāriet uz slēgtām pārkraušanas metodēm. Rīgas domes pārstāve norādīja, ka gaisa piesārņojuma modelēšanā nav ņemta vērā plānotā degvielas uzpildes stacija, nav izvērtētas iespējamās alternatīvas, kā arī interesējās par piebraucamā ceļa izbūvi, jo Attīstības plānā noteikts, ka SIA "MAN – TESS" naftasvada zonā nevar ierīkot ielas. SIA "Vides konsultāciju birojs" pārstāvis paskaidroja, ka plānota tiek dīzeļdegvielas uzpildes stacija ar ļoti mazu emisiju, ziņojums tiks papildināts ar alternatīvu analīzi, plānotais ceļš nešķērso naftasvadu, jo naftasvads iet pa gaisu virs ceļa.

5.2.4. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemtas:

- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 23.marta vēstule Nr.DA-11-384-nd, kurā norādīts, ka Ziņojums izstrādāts labā kvalitātē, vienlaikus sniedzot priekšlikumus tā pilnveidošanai:
 - Ziņojumā atbilstoši likumdošanas prasībās jāsniedz alternatīvu salīdzinājums;
 - jāizvērtē Daugavas ūdens baseina aizbēršanas ietekme uz hidrogrāfisko režīmu un Daugavas caurplūdumu saistībā ar plānoto piestātnes būvniecību un krasta nostiprināšanu;
 - jāaktualizē informācija par spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem;
 - Ziņojumā nekorektas ir norādes, ka: Kundziņsalai ir izstrādāts detālplānojums; Rīgas dome ir pieņēmusi lēmumu akceptēt Rīgas Brīvdabas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojamo sliežu ceļu rekonstrukciju; par dabas lieguma "Krēmeri" apsaimniekošanu;
 - Ziņojumā nav vērtēts kopējais dzelzceļa plūsmas apjoma palielinājums posmā Šķirotava – Kundziņsala, ņemot vērā SIA "Rīga fertilizer terminal" un SIA "Nacionālais Konteineru Terminālis" plānoto mkravu apgrozījumu un to ietekmi uz pārbrauktuvēm, kuras nav aprīkotas ar divlīmeņu šķērsojumu (Kundziņsalas pārbrauktuve, Vietalvas iela);
 - Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" (turpmāk – RTIAN) SIA "MAN – TESS" naftas produktu cauruļvadam ir noteikta ierobežojumu zona, nevis drošības zona (drošības aizsargjoslas nosaka Aizsargjoslu likums);
 - perspektīvais autotransporta tilts pār Sarkandaugavu, kas šķērso SIA "MAN – TESS" teritoriju, atrodas SIA "MAN – TESS" 160 m ierobežojumu zonā ap cauruļvadu, kas objektu Tvaika ielā 7 k-1 savieno ar piestātņi KS28

Kundziņsalā, kur RTIAN aizliegts būvēt ielu, tai skaitā – gājēju, kā arī otrs perspektīvais tilts pār Sarkandaugavu neatbilst RTIAN;

- Ziņojumā nav vērtēta iespējamā ietekme uz uzņēmumu saimniecisko darbību, kas atrodas vai patlaban tiek plānoti beramkravu termināļa tuvumā;
 - Ziņojuma 51. un 104.lpp. jākoriģē termināļa izbūvei paredzētās teritorijas plānoto grunts uzbēršanas atzīmi, ņemot vērā iespējamās pārpurvošanās procesus un SIA “Rīga fertilizer terminal” teritorijas plānotās absolūtās augstuma atzīmes 3,5 līdz 4,5 m v.j.l.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 1.aprīļa vēstule Nr.DMV-11-978-nd, kurā norādīts, ka Ziņojums izstrādāts labā kvalitātē, taču, raksturojot gaisa piesārņojumu, jālieto Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 “Noteikumi par gaisa kvalitāti” lietotie termini.
- Rīgas Brīvostas pārvaldes (turpmāk – RBP) 2011.gada 7.aprīļa vēstule Nr.1-15/567, kurā norādīts, ka beramkravu termināļa Kundziņsalā projekta virzība notiek saskaņā ar Rīgas Brīvostas Attīstības programmu 2009. – 2018.gadam un RBP iesniegto SIA “Senpasaule” Biznesa plānu. RBP vērš SIA “Senpasaule” uzmanību uz to, ka Ziņojuma 2. un 4.1.nodaļā norādīts, ka terminālim paredzēto teritoriju šķērso SIA “MAN – TESS” naftas produktu cauruļvads, lai gan atbilstoši zemes nomas līgumam ar RBP naftasvads uz pietātni KS-28 neatrodas SIA “Senpasaule” iznomātajā teritorijā.

Visas vēstules bija adresētas arī SIA “Senpasaule” vai SIA “Eiropprojekts”.

5.2.5. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, lai noskaidrotu sabiedrības viedokli saistībā ar plānoto beramkravu termināļa izveidi, 2010.gada septembrī/oktobrī tika veikta socioloģiskā aptauja. Sākotnēji Kundziņsalas iedzīvotāju pastkastītēs tika izdalītas 90 anketas un Krēmeros/Voleros – 30 anketas. Papildus telefoniski tika aptaujāti vēl 17 respondenti. No izdalītajām 120 anketām atpakaļ tika saņemtas 19 anketas. Ziņojuma autori norāda, ka, iespējams, nelielais aizpildīto anketu skaits liecina par iedzīvotāju vienaldzīgo attieksmi pret iespēju ietekmēt procesa virzību, lai gan telefonaptaujās respondenti atsaucās uz biedrību “Kundziņsala” kā iedzīvotāju tiesību pārstāvi šādos jautājumos. Līdz ar to, iedzīvotāju aptaujas ietvaros biedrībai “Kundziņsala” tika atsevišķi sagatavoti un nosūtīti materiāli par SIA “Senpasaule” plānoto darbību. Ziņojumā norādīts, ka biedrība “Kundziņsala” apstiprināja materiālu saņemšanu, tomēr biedrības viedokli/komentārus saistībā ar plānoto darbību nesniedza. Līdz ar to iedzīvotāju viedokļa analīze Ziņojumā balstīta uz saņemtajām anketām un telefonintervijām, kopumā aptverot 37 respondentus. Atbilstoši norādītajam tādējādi kopumā socioloģiskajā aptaujā Kundziņsalā tika iegūti rezultāti no 30 mājsaimniecībām ar kopējo ģimenes locekļu skaitu 132 cilvēki, kuri pastāvīgi dzīvo šajās mājsaimniecībās. Krēmeru/Voleru iedzīvotāju (7) nelielo interesi par plānoto termināli Ziņojuma autori skaidro ar to, ka terminālis plānots Daugavas pretējā krastā. Gandrīz 90% respondentu norādīja, ka šeit privātmājās dzīvo jau otrā un trešā paaudze, tāpēc jau vēsturiski viņi dzīvo samērā industrializētā Rīgas pilsētas daļā. Visas aptaujātās mājsaimniecības ir pieslēgtas pilsētas ūdensvadam. 83,6% respondentu apgalvoja, ka ir iepazinušies ar Rīgas attīstības plānu 2006. – 2018.gadam, bet tā sabiedriskajā apspriedē piedalījušies 75,7% respondentu. Jaunā termināļa būvniecību atbalstītu 29,7%

aptauji, ja tiktu sakopta teritorija un attīstītu Kundziņsalas infrastruktūru (asfaltētu ielas, uzlabotu kanalizācijas sistēmu, sakārtotu meliorācijas sistēmas), ja vide netiktu piesārņota, nepasliktinātos gaisa kvalitāte; 29,8% respondentu neizteica kategoriski negatīvu attieksmi, taču neizteica arī viedokli, ar kādiem nosacījumiem būvniecība būtu iespējama; 40,5% aptaujāto kategoriski nepiekrīta termināļa būvniecībai. Vairāk kā 60% visu aptaujāto pāda bažas par termināļa iespējamo ietekmi uz veselību, ūdens tīrību, radītajām smakām un gaisa piesārņojumu; vairāk kā 70% aptaujāto pāda bažas par iespējamo avāriju draudiem un trokšņiem. Tikai 8% aptaujāto norādīja, ka esošo termināļu darbība nav radījusi traucējošu ietekmi, bet 51% par traucējošām minēja smakas un 43% - troksni. Krēmeru/Voleru iedzīvotāji par traucējošiem minēja putekļus, avārijas draudus un nespēju piekļūt Daugavai. 73% aptaujāto uzskatīja, ka termināļa būvniecība ietekmēs viņu ģimenes nākotni - uzskata, ka viņus plāno izspiest no Kundziņsalas, dzīve būs nepanesama gaisa piesārņojuma, smaku un trokšņa ietekmē; 13,5% respondentu domāja, ka jaunā termināļa būvniecība nemainīs viņu plānus, bet 13,5% pāda neziņu.

- 5.2.6. Atbildot uz SIA "MAN – TESS" 2010.gada 21.jūlija vēstuli Nr.71, Ziņojumā norādīts, ka SIA "MAN – TESS" norādīto piestātņi KS-28 izmanto SIA "Latvijas – Rietumu terminālis" naftas produktu pārkraušanai, apkalpojot gadā 20 līdz 25 tankkuģus (2 kuģi mēnesī) līdz DWT 40000. Ņemot vērā plānoto apkalpojamo kuģu skaitu beramkravu piestātnēs (40 līdz 80 gadā vai 3 līdz 7 mēnesī), Ziņojuma autori norāda, ka tas neradīs sarežģījumus piestātņu izmantošanai un ka tā ir parasta prakse, izvietot piestātnes vienu otram blakus, piemēram, Rīnūšos blakus beramkravu piestātnēm ZO-12 un ZO-14 atrodas naftas produktu pārkraušanas piestātnes ZO-15 un ZO-18, kā arī Ziņojuma autori uzskata, ka nebūs apgrūtināta pieejamība piestātnēm Kundziņsalā to izvietojuma dēļ, jo tās izvietotas paralēli upes tecējumam. Rīgas Brīvdostas pārvalde 2009.gada 10.decembrī, pieņemot lēmumu Nr.131 par papildus zemes nomu SIA "Senpasaule", ir ņēmusi vērā Kuģošanas departamenta viedokli. SIA "Senpasaule" beramkravu termināļa darbības nodrošināšanai nepieciešamo papildus 6 dzelzceļa līniju atzaru izbūve tiek plānota tā, lai spētu uzņemt, savietot un apkalpot vienlaikus 50 vagonus, neaizšķērsojot ceļu uz SIA "MAN-TESS" piestātņi un nekavējot SIA "Baltic Container Terminal" kravu pārvadājumus. Beramkravu termināļa ietekmes uz vidi novērtējumā ir ņemts vērā SIA "MAN – TESS" naftas produktu cauruļvads un tā ekspluatācijas nosacījumi, arī tā bīstamības zonas. Attiecībā uz blakus esošo zemju īpašniekiem Ziņojuma autori norāda, ka darbība paredzēta Rīgas Brīvdostas teritorijā.
- 5.2.7. Papildus jautājumi vai viedokļi Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā no SIA "MAN – TESS" vai citiem uzņēmumiem, teritorijas nomniekiem, nevalstiskajām organizācijām vai iedzīvotājiem Birojā netika saņemti.
- 5.2.8. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, Rīgas pilsētas pašvaldība atbalsta Rīgas Brīvdostas attīstību un pauž nostāju, ka beramkravu termināļiem pilsētā jābūt, jo osta tiek uzskatīta par vienu no būtiskākajiem pilsētas ekonomikas balstiem.
- 5.2.9. Ierosinātais/Ziņojuma izstrādātājs, izvērtējis institūciju iesniegtos priekšlikumus un sabiedriskās apspriešanas rezultātus, precizēja Ziņojumu, ietverot tajā pārskatu par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un iesniegtajiem priekšlikumiem, sniedzot atbildes/komentārus un norādot, kā iesniegtie priekšlikumi ir ņemti vērā.

5.3. Sabiedrības informēšana par Birojam iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

- 5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2011.gada 9.maijā. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika ievietots interneta mājaslapās www.eiropprojekts.lv/senpasaule un www.vpvpb.gov.lv.
- 5.3.2. 2011.gada 8.jūnijā Birojā tika saņemta Rīgas Brīvostas pārvaldes 2011.gada 6.jūnija vēstule Nr.1-09/970, kurā norādīts, ka SIA "Senpasaule" plānotā darbība atbilst Rīgas Brīvostas Attīstības programmā 2009. – 2018.gadam noteiktajam stratēģiskajam mērķim – palielināt kravu apgrozījumu, palielinot ostas tirgus daļu Baltijas jūras reģionā austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā, un, ievērojot Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018.gadam risinājumus, paredzētās darbības vieta tiks attīstīta kā jūras ostas apbūves teritorija. Rīgas Brīvostas pārvalde uzskata, ka plānotā termināļa izveide Kundziņsalā ilgtermiņā veicinās Rīgas ostas konkurētspējas paaugstināšanu, jo vienlaicīgi ar modernu tehnoloģiju izmantošanu tiks dažādoti pārkraujamo beramkravu veidi, piemērojoties tirgus mainīgajām prasībām, kā arī paredzamās ietekmes uz vidi ir samērīgas, īpaši, ievērojot sagaidāmās sociāli ekonomiskās ietekmes un ieguvumus.
- 5.3.3. Birojs, pieaicinot ekspertus, izvērtēja iesniegto Ziņojumu un secināja, ka Ziņojumā nav ietverta visa nepieciešamā informācija, kas nepieciešama atzinuma sagatavošanai. Pamatojoties uz likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (2)daļu Birojs sagatavoja un 2011.gada 14.jūnijā nosūtīja Ierosinātajam un SIA "Eiropprojekts" vēstuli, norādot, kādu sniegto informāciju nepieciešams precizēt un papildināt. Vēstulei tika pievienoti arī pieaicināto ekspertu atzinumi.
- 5.3.4. SIA "Eiropprojekts" 2011.gada 23.septembrī Birojā iesniedza Ziņojuma papildināto aktuālo versiju. Paziņojums par to un Ziņojums tika ievietoti interneta mājaslapās www.eiropprojekts.lv/senpasaule un www.vpvpb.gov.lv. Ziņojuma aktuālā versija ir papildināta ar reāli iespējamo alternatīvu izvērtējumu un salīdzinājumu; plānoto iekārtu un tehnoloģisko procesu darbības principu aprakstu un shēmām; termināļa plānoto siltumapgādi; apstiprinājumu par izmantotās ASV Vides aizsardzības aģentūras izstrādātās izmešu aprēķināšanas metodikas pielietojamību; trokšņa izplatības novērtējumu būvniecības laikā, kā arī citu informāciju; Ziņojumam pievienots Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta (VUGD) atzinums par Ziņojumā iekļautajiem pasākumiem sprādzienbīstamības samazināšanai un ugunsdrošības/ ugunsdzēsības risinājumiem un eksperta atzinums par iespējamo ietekmi uz ūdens bioloģiskajiem resursiem. Gan vienā, gan otrā atzinumā būtiskas negatīvas ietekmes nav konstatētas.
- 5.3.5. Par Ziņojuma aktuālo versiju Birojā tika saņemtas:
 - Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 11.oktobra vēstule Nr.DMV-11-2679-nd, kurā norādīts, ka Ziņojuma aktuālā versija ir sagatavota labā kvalitātē un sniedz pietiekami daudz informācijas par plānoto darbību iespējamo ietekmi uz vidi.
 - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 20.oktobra vēstule Nr.DA-11-1348-nd, kurā norādīts, ka kopumā ir ņemti vērā Departamenta 2011.gada 23.marta vēstulē Nr.DA-11-384-nd minētie komentāri un priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai.
 - Rīgas Brīvostas pārvaldes 2011.gada 28.oktobra vēstule Nr.1-15/1879, kurā norādīts, ka Rīgas Brīvostas pārvaldei nav iebildumu pret Ziņojuma aktuālajā

versijā sniegto informāciju saistībā ar tehnoloģisko alternatīvu salīdzinājumu un izvērtējumu un to turpmākās pielietošanas iespējām.

- 5.3.6. Birojs 2011.gada 2.novembrī nosūtīja SIA "Eiroprojekts" izvērtēšanai pieaicināto ekspertu atzinumus par Ziņojuma aktuālo versiju. SIA "Eiroprojekts" 2011.gada 9.novembrī Birojā iesniedza skaidrojumus saistībā ar pieaicināto ekspertu atzinumiem, norādot, kurās Ziņojuma lappusēs un kādu informācija Ziņojuma teksts papildināts un kurās Ziņojuma sadaļās ir sniegta ekspertu pieprasītā informācija. Šī informācija tika ievietota arī interneta mājaslapās www.eiropprojekts.lv/senpasaule un www.vpvb.gov.lv. Citi papildus vērtējumi vai viedokļi par Ziņojumu Birojā netika saņemti.

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

6.1. Ziņojumā identificēti un izvērtēti sekojoši galvenie iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi aspekti:

- 6.1.1. Ar infrastruktūras objektu izveidi vai pārveidi un teritorijas sagatavošanu saistīto būvniecības darbu raksturojums (arī teritorijas uzbēršana, kuģu pieejas piestātnēm un kuģu apgriešanās nodrošinājums, piestātņu izbūve un krastu nostiprināšana). Padziļināšanas darbu un krasta līnijas izmaiņas ietekme uz objektam piegulošo teritoriju pastiprinātu izskalošanu un esošo piestātņu vai citu hidrotehnisko būvju stabilitāti un izmantošanu.
- 6.1.2. Objekta (produktu piegāde un izvešana ar kuģiem) iespējamās ietekmes uz kuģošanas režīmu Rīgas ostā un kuģošanas drošību Daugavā novērtējums.
- 6.1.3. Satiksmes traucējumu un citu neērtību vietējiem iedzīvotājiem un uzņēmējiem raksturojums saistībā ar produktu piegādi/ izvešanu pa dzelzceļu; nepieciešamo/ iespējamo izmaiņu esošajā transporta sistēmā raksturojums. VAS "Latvijas Dzelzceļš" saskaņojums plānotā produktu apjoma pārvadājumu nodrošinājumam.
- 6.1.4. Gaisu piesārņojošo vielu prognozētā emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē termināļa un tam piegulošajā teritorijā, izvērtējot ierīkojamā beramkravu termināļa un citu darbību (arī blakus uzņēmumu un fona līmeņa) kopējo ietekmi. Atbilstības izvērtējums spēkā esošo gaisa kvalitātes normatīvu prasībām.
- 6.1.5. Iespējamās smaku izplatības novērtējums objekta apkārtnē.
- 6.1.6. Trokšņa izplatības novērtējums dzīvojamā zonā, izvērtējot kopējo paredzētās darbības un esošo darbību ietekmi objekta būvniecības un ekspluatācijas laikā. Ietekmei pakļauto teritoriju raksturojums, norādot, kuras dzīvojamās mājas var skart diskomforta zona.
- 6.1.7. Ietekmes novērtējums uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā saistībā ar veicamo darbu radīto uzduļķojumu un citām ietekmēm, nosakot un novērtējot paredzētās darbības ietekmes zonu un ietekmes būtiskumu.
- 6.1.8. Objekta (arī jaunbūvējamo infrastruktūras objektu) iespējamās ietekmes novērtējums uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (arī Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām), īpaši aizsargājamām sugām, īpaši aizsargājamiem biotopiem un mikroliegumiem.
- 6.1.9. Prognoze par iespējamo ietekmi uz apkārtnes ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.
- 6.1.10. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze.

6.1.11. Termināla darbības riska analīze; objekta un produktu atsevišķu pārkraušanas un uzglabāšanas operāciju ugunsbīstamība; potenciāli iespējamās avārijas situācijas un plānotie risinājumi avāriju nepieļaušanai vai likvidēšanai.

6.1.12. Alternatīvu salīdzinājums.

6.2. Ziņojumā identificēti un izvērtēti sekojoši galvenie iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi aspekti:

6.2.1. Ar infrastruktūras objektu izveidi vai pārveidi un teritorijas sagatavošanu saistīto būvniecības darbu raksturojums (arī teritorijas uzbēršana, kuģu pieejas piestātnēm un kuģu apgriešanās nodrošinājums, piestātņu izbūve un krastu nostiprināšana). Padziļināšanas darbu un krasta līnijas izmaiņas ietekme uz objektam piegulošo teritoriju pastiprinātu izskalošanu un esošo piestātņu vai citu hidrotehnisko būvju stabilitāti un izmantošanu:

6.2.1.1. Uz ziemeļiem no esošās Kundziņsalas piestātes KS-28 (SIA "MAN – TESS" piestātne) paredzēts izveidot beramkravu termināla piestātņi KS-29 ar maksimālo dziļumu 14,5 m un kopējo garumu 305 m:

- piestātnes KS-29 izbūves projekta ietvaros paredzēta Daugavas gultnes padziļināšana, izņemot līdz 630000 m³ grunts;
- Daugavas gultnes virsējo dūņu un/vai dūņainas smilts slāni paredzēts norakt un izvest uz esošo jūras izgāztuvi;
- tālāk akvatorijas padziļināšanā līdz projekta atzīmēm izņemto grunti paredzēts uzskalat atsevišķos krasta iecirkņos, lai nodrošinātu plānoto zemes virsmas atzīmi +3,0 m v.j.l., jo atbilstoši norādītajam izņemamā grunts kopumā atbilst noteiktajām prasībām;
- piestātnes nostiprināšanai paredzēta rievsienu izbūve;
- paredzēts izveidot krasta nostiprinājumus arī teritorijā, kas piekļaujas SIA "MAN – TESS" piestātnei KS-28.

6.2.1.2. Sauszemē noņemamai zemes virskārtai paredzēts izveidot atsevišķu atbērtni un grunti izmantot apvaļņojuma dambja izveidei, kas nepieļautu uzskalojamās grunts ūdens notecēšanu Daugavā. Atbilstoši norādītajam apvaļņojuma dambja augstumam aptuveni par 0,5 m jāpārsniedz plānoto teritorijas augstuma atzīmi. Teritorijas uzskalošanu vienlaikus plānots veikt aptuveni 20 m platā joslā un apvaļņojumu pārvietot uzskalojamās teritorijas virzienā. Pēc darbu pabeigšanas apvaļņojuma grunti paredzēts izmantot teritorijas labiekārtošanai.

6.2.1.3. Ziņojumā norādīts, ka, lai nodrošinātu objekta darbību, būs nepieciešams rekonstruēt esošo dzelzceļa līniju un ierīkot sliežu ceļu tieši uz termināli un estakādi, ierīkot manevrēšanas iecirkni, pārmijnieku posteni, dienesta telpas, apgaismojumu un tml.

6.2.1.4. Ziņojumā norādīts, ka paredzēts pārbūvēt esošo zemes ceļu, izveidojot vismaz 7,5 m platu asfaltētu ceļu ar lietussūdeņu novadīšanas sistēmu, satiksmes organizēšanas zīmēm un marķējumu.

6.2.1.5. Būvniecības darbu sākumā paredzēts uzstādīt žogu aptuveni 27 m no SIA "MAN – TESS" naftas produktu cauruļvada ass.

6.2.1.6. Ziņojumā norādīts, ka objekta izveidei vēl būs nepieciešams piegādāt aptuveni 19000 m³ smilts un 19000 m³ grants, pamatā piegādājot ar autotransportu. Būvmateriālu piegāde paredzēta pa Uriekstes ielu caur ostas kontrolpunktu. Satiksmes intensitāte varētu pieaugt vidēji par 15 (abos virzienos 30) transporta

reisiem dienā. Būvniecības laikā plānots izmantot 1 zemesracēju, 1 zemessūcēju, 2 kāpurķēžu traktoros, 2 riteņtraktoros, 2 buldozerus un 3 celtņus. Lielgabarīta konstrukcijas paredzēts piegādāt pa dzelzceļu.

6.2.1.7. Ziņojumā norādīts, ka terminālim plānotā teritorija raksturojas ar samērā taisnu krasta līniju, kurai nav raksturīgi dziļi līči un izvirzīti ragi. Teritorijas ziemeļu daļa (SIA "Baltic Container Terminal") jau ir mākslīgi iztaisnota un nostiprināta. Līdz ar to Ziņojuma autori neliela krasta posma iztaisnošanas, uzbēršanas un nostiprināšanas rezultātā neprognozē praktiski nekādas izmaiņas Daugavas tecējumā un krastu stabilitātē leņķus plānotā termināļa teritorijai.

6.2.1.8. Saistībā ar Daugavas gultnes padziļināšanu Ziņojuma autori neprognozē būtiskas mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas leņķus plānotā termināļa teritorijai, jo:

- nav plānots būtiski mainīt salas kontūru;
- padziļināmais posms atrodas starp citiem analoga rakstura objektiem, kuros ietekme jau ir stabilizējusies;
- Daugavas straume Kundziņsalas posmā raksturojas kā lēna, lamināra plūsma, orientēta paralēli krasta līnijai;
- padziļinot Daugavas gultni Kundziņsalas tiešā tuvumā, straumes ātrums samazināsies un papildus grunts izskalošanas briesmas nepastāv; bez tam ģeoloģisko griezumu līdz plānotajam padziļinājumam pārsvarā veido smilšainie nogulumi, kas satur granti un oļus, kas pasargā pagulošos nogulumus no izskalošanas;
- atsevišķu iecirkņu padziļināšanas rezultātā ūdens līmenis nemainīsies tik būtiski, lai būtu par cēloni mūsdienu ģeoloģisko procesu intensitātes izmaiņām.

6.2.1.9. Lai mazinātu iespējamo ietekmi būvniecības laikā, Ziņojumā paredzēts ēkas un būves balstīt uz urbtajiem pāļiem, pāļu izvietošanas darbus veikt tikai darbdienās no plkst. 8 līdz 17; neveikt ar Daugavu saistītus darbus (padziļināšana, piestātne) nelabvēlīgos laika apstākļos (stiprs vējš, spēcīgas straumes vai viļņošanās) un galvenajā saldūdens zivju nārsta laikā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam; Daugavas padziļināšanas darbus izmantot mehānismus ar speciālām uzmavām, kas rada minimālu uzduļķojumu; uzduļķojuma ierobežošanai izmantot peldošās aizsargbarjeras un aizkarus; beramkravas transportēšanas laikā pārsegt ar smalkās daļiņas aizturošu materiālu, tehnikas uzpildi ar degvielu veikt teritorijā ar cieto segumu un nodrošināt naftas produktus absorbējošus materiālus, teritorijas sagatavošanas un būvju krāsošanas darbus ierobežot stipra vēja gadījumā, galvenos būvdarbus veikt tikai dienas laikā no plkst.7 līdz 19; savākt un nodot utilizācijai ar naftas produktiem piesārņotos atkritumus, kas veidojas no būvtehnikas apkopes; savākt un izvest sadzīves atkritumus un notekūdeņus.

Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10) daļu papildus norādāmi nosacījumi:

- **Piecejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā, kuru sagatavojusi SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" (2011.gada 21.aprīļa Atzinums par noslēguma ziņojumu), norādīts, ka krasta stabilitātes risks sagaidāms jaunveidojamo Kundziņsalas piestātņu un Kundziņsalas apgriešanās baseina tiešā tuvumā, kas jāņem vērā, izstrādājot šo piestātņu projektus. Līdz ar to plānotie kuģu kanāla ienākšanai Rīgas ostā padziļināšanas darbi un ar tiem saistītās ietekmes jāņem vērā, izvēloties atbilstošus turpmāk būvējamo piestātņu, arī SIA "Senpasaule"**

plānotā termināla, krasta nostiprinājumiem un piestātnei drošas izbūves parametrus.

- Padziļināšanas darbu laikā jāievēro projektētie parametri un piegulošajās teritorijās esošo konstrukciju noturība, un sadarbībā ar blakus esošās piestātnes apsaimniekotāju rūpīgi jāseko līdzi ekspluatējamās SIA “MAN – TESS” piestātnes KS-28 un krasta nostiprinājuma tehniskajam stāvoklim, nepieciešamības gadījumā apturot padziļināšanas darbus, līdz tiek veikta to pastiprināšana. Atbilstoši paredzētajam, uzsākot būvdarbus, jāapseko un jāfiksē SIA “MAN – TESS” naftas produktu cauruļvada esošais stāvoklis, uzstādot atsevišķus reperus, kas nepieciešami cauruļvada tehniskā stāvokļa regulārai kontrolei būvdarbu laikā, kā arī būvniecības gaitā regulāri apmainīties ar nepieciešamo informāciju.
- Izstrādājot SIA “Senpasaule” Daugavas gultnes padziļināšanas tehnisko projektu, jāņem vērā iespējamā pastiprinātā pazemes ūdens atslodze, kā arī jāizstrādā pasākumu plāns pāļu un rievsienu izveides rezultātā iespējamo seku kontrolei (galvenokārt vibrācijas ietekmes) un atbilstoši pasākumi iespējamās ietekmes nepieļaušanai un novēršanai.
- Atbilstoši ziņojumam, lai novērstu tehnoloģisko avāriju un piesārņojuma risku, darbi Daugavas gultnē jāpārtrauc stiprā vējā un spēcīgas straumes vai viļņošanās laikā, padziļināšanas darbu veikšanai atbilstoši grunts īpatnībām izmantot tehniku, kuras ekspluatācija saistīta ar mazāku uzturēšanu, padziļināšanas darbu laikā jānodrošina nepieciešamais piesārņojuma savākšanas/ierobežošanas aprīkojums, kas nepieļautu ūdens vides piesārņošanu ar bīstamām vielām.
- Būvniecības darbu tehniskajā projektā jāiekļauj pasākumi, kas nodrošina sekundārā uzturēšanu nenonākšanu Daugavā no krastā izvietotās izsmeltās grunts un jānodrošina to realizāciju.
- Saskaņā ar Latvijas Republikas Zvejniecības likuma 26.panta 3.daļas prasībām, uzsākot darbības, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešams veikt darba projekta zivsaimniecisko ekspertīzi, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Darbu veikšanas laiks saskaņojams ar Valsts vides dienestu, iespējami izvairoties no padziļināšanas darbu un piestātņu izbūves, kas rada nozīmīgu trokšņa emisiju vai ūdens piesārņojumu, veikšanas galvenajos zivju nārsta laikos pavasarī un rudenī, ievērojot Ziņojumā paredzētos ietekmi mazinošos pasākumus.
- Ņemot vērā, ka Daugavas gultnē nav izslēgta kara laika lādiņu uzņemšana, būvdarbu organizēšanas projektā iestrādājama sadaļa par drošām darba metodēm un rīcībām padziļināšanas laikā sprādzienbīstamu objektu konstatēšanai un rīcībām ar tiem.
- Izvietojot grunts grunts novietnē jūrā, jānodrošina Ministru kabineta 2006.gada 13.jūnija noteikumu Nr.475 “Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” noteiktās prasības.
- Sauszemes teritorijas izveidei izmantot no Daugavas izņemamo grunts, kuras inženierģeoloģiskie rādītāji atbilst tam, lai to varētu izmantot paredzētajam mērķim. Šis grunts kvalitātes rādītājiem jāatbilst Ministru kabineta 2005.gada

28.oktobra noteikumos Nr.804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem" noteiktajiem mērķlielumiem.

- **Atbilstoši inženierģeoloģiskiem apstākļiem izvēlēties nepieciešamos konkrētos būvniecības risinājumus, kas garantē esošo būvju un jauno konstrukciju stabilitāti.**
- **Ņemot vērā, ka esošajā pietātnē KS – 28 tiek veiktas darbības ar naftas produktiem, SIA "Senpasaule" jānodrošina:**
 - **instrukcijas vai cita iekšējā normatīvā akta izstrādi un saskaņošanu ar SIA "MAN-TESS", kas noteiktu kritērijus (gadījumus) un informācijas apmaiņas kārtību ar SIA "MAN-TESS" par veicamo darbu laiku un nosacījumiem un rīcību SIA "MAN-TESS" atteikuma vai pretenziju gadījumā;**
 - **izstrādājot darba aizsardzības plānu, kas visus būvniecības dalībniekus nodrošina ar nepieciešamo darba aizsardzības informāciju atbilstoši Ministru kabineta 2003.gada 25.februāra noteikumu Nr.92 "Darba aizsardzības prasības, veicot būvdarbus" prasībām, jāņem vērā arī iespējamās nevēlamās ietekmes avārijas noplūdes, sprādziena vai ugunsgrēka gadījumā SIA "MAN-TESS" objektā, cauruļvadā vai pietātnē KS-28;**
 - **būvniecības laikā jānodrošina piesardzības un avāriju riska samazināšanas pasākumi, ņemot vērā arī SIA "MAN-TESS" objektā un pietātnē KS - 28 veicamo darbību bīstamību, un īpašu uzmanību pievēršot Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.82 "Ugunsdrošības noteikumi" 8. un 9.nodaļas prasību ievērošanai, kā arī ierobežojot ugunsbīstamo darbu veikšanu un likvidējot, pārvietojot vai norobežojot iespējamās aizdegšanās avotus.**

6.2.2. Objekta (produktu piegāde un izvešana ar kuģiem) iespējamās ietekmes uz kuģošanas režīmu Rīgas ostā un kuģošanas drošību Daugavā novērtējums:

- 6.2.2.1. Tiek plānots, ka ar kuģiem gadā piegādās līdz 1050000 tonnām kravu (mālzeme, jēlcukurs, sojas produkti) un izvedīs līdz 1600000 tonnām kravu (graudi, dažādu eļļu kultūru produkti, karbamīds).
- 6.2.2.2. Termināli plānots izbūvēt dziļūdens pietātņi "Panamax" tipa kuģu ar kravnesību 60000 DWT apkalpošanai un izveidot pietauvošanās vietu kuģu ar kravnesību 5000 DWT apkalpošanai, tādējādi apkalpojot 40 līdz 80 kuģus gadā vai 3 līdz 7 kuģus mēnesī. Šāds kuģu skaita pieaugums būtiski neietekmēs kuģu ceļu noslogojumu ostā, kā arī nav paredzams, ka veidosies sarežģījumi pietātņu izmantošanā uzņēmumu vajadzībām.
- 6.2.2.3. Iekšējo kārtību un kuģošanas drošību Rīgas Brīvdabas akvatorijā nosaka Rīgas domes 2006.gada 7.marta saistošie noteikumi Nr.42 "Rīgas Brīvdabas noteikumi".

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm, kā arī noteikti citos šī atzinuma punktos.

6.2.3. Satiksmes traucējumu un citu neērtību vietējiem iedzīvotājiem un uzņēmējiem raksturojums saistībā ar produktu piegādi/ izvešanu pa dzelzceļu; nepieciešamo/ iespējamo izmaiņu esošajā transporta sistēmā raksturojums. VAS “Latvijas Dzelzceļš” saskaņojums plānotā produktu apjoma pārvadājumu nodrošinājumam:

- 6.2.3.1. Pa dzelzceļu plānots gadā piegādāt līdz 1600000 tonnu kravu (graudi, dažādu eļļu kultūru produkti, karbamīds) un izvest līdz 1050000 tonnām kravu (mālzeme, jēlcukurs, sojas produkti).
- 6.2.3.2. Ziņojumā norādīts, ka, uzsākot SIA “Senpasaule” termināļa darbību, ik dienu plānots pieņemt 100 dzelzceļa vagonus ar kravnesību 60 tonnas katrs (2 sastāvi pa 50 vagoniem) un tādu pašu daudzumu izvest no termināļa teritorijas. Kravu piegāde paredzēta pa esošo dzelzceļa līniju, kas stiepjas gar plānotā termināļa teritoriju un pa kuru no dzelzceļa mezgla “Rīga – Krasta” patlaban tiek piegādātas kravas SIA “Baltic Container Terminal” terminālim, kas izvietots uz ziemeļiem no plānotā SIA “Senpasaule” termināļa. Termināļa apkalpošanai papildus plānots izbūvēt sešus dzelzceļa līniju atzarus vagonu izkraušanai/piekraušanai un brīvēstāvei, izvietojot dzelzceļa līniju atzarus tā, lai neaizšķērsotu ceļu uz SIA “MAN – TESS” piestātni un nekavētu kravu piegādi SIA “Baltic Container Terminal” terminālim.
- 6.2.3.3. Dzelzceļa kravu piegāde notiek no stacijas “Šķirotava” caur dzelzceļa atzarojumu Zemitāni – Ganību parks - “Rīga – Krasta”. Ziņojumā norādīts, ka šis dzelzceļa atzars ielas līmenī krusto Vietalvas ielu. Atsaucoties uz SIA “Rīga fertilizer terminal” termināļa izveides ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegto informāciju (Biroja 2011.gada 30.maija Atzinums Nr.7), izvērtējamajā Ziņojumā norādīts, ka patlaban vilcienu summārā intensitāte uz dzelzceļa pārbrauktuves Vietalvas ielā, kas nav aprīkota ar divlīmeņu šķērsojumu, ir 47 vilcienu pāri diennaktī, un plānotais kravu apgrozījumu pieaugums līdz 2020.gadam palielināsies līdz 5 milj. tonnu gadā vai 5 vilcienu pāriem diennaktī, kas būtiski neietekmēs pārbrauktuves noslogotību šajā iecirknī.
- 6.2.3.4. Ziņojumam pievienotajā VAS “Latvijas Dzelzceļš” 2010.gada 9.novembra vēstulē Nr.DT – 7/192 norādīts, ka uz/no plānoto beramkravu termināli Kundziņsalā var nodrošināt kravu caurlaidību ne mazāku kā 2 milj. tonnu gadā, ja darbojas stacija “Rīga – Krasta”. Vēstulē tiek sniegta informācija arī saistībā ar patlaban realizējamo dzelzceļa infrastruktūras pārkārtošanas projektu, kas ietver jauna savienojošā sliežu ceļa būvniecību, kas ļaus kravas uz Kundziņsalu padot arī bez stacijas “Rīga – Krasta” starpniecības.

Jautājumi saistībā ar konkrēto dzelzceļa pievedceļu izvietojumu tieši uzņēmuma un tai piegulošajā teritorijā papildus apskatīti un vērtēti arī šī atzinuma 6.2.10. un 6.2.11.sadaļās.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos un citos šī atzinuma punktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm, lai iespējami savlaicīgi realizētu dzelzceļa attīstības projektu.

6.2.4. Gaisu piesārņojošo vielu prognozētā emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē termināļa un tam piegulošajā teritorijā, izvērtējot ierīkojamā beramkravu termināļa un citu darbību (arī blakus uzņēmumu un fona līmeņa) kopējo

ietekmi. Atbilstības izvērtējums spēkā esošo gaisa kvalitātes normatīvu prasībām:

- 6.2.4.1. Atbilstoši ziņojumam 1.alternatīvai identificēti 9 emisijas avoti un 2.alternatīvai – 16 emisijas avoti. Ziņojumā tiek sniegti nozīmīgāko avotu piesārņojošo vielu emisiju (PM_{10} , $PM_{2,5}$) aprēķini abiem alternatīvajiem variantiem (vagonu izkraušana, produktu pārkraušana uzglabāšanai, pārkraušana kuģī, produkta izkraušana no kuģa, vagonu piekraušana), kā arī degvielas uzpildes punkta, iekšējā transporta, lokomotīves, kuģu manevru, katlumājas emisijas aprēķini un emisijas aprēķins no būvniecības laikā izmantotās tehnikas un transporta.
- 6.2.4.2. Daļiņu PM_{10} , $PM_{2,5}$ emisiju aprēķinam izmantota ASV Vides aizsardzības aģentūras (EPA) izstrādātā aprēķināšanas metodika produktiem, kas pielīdzināmi labībai. Atbilstoši ziņojumam autori ir konsultējušies ar ASV Vides aizsardzības aģentūras speciālistiem par metodēm, kuras var izmantot karbamīda un mālzemes emisiju novērtēšanai pārkraušanas termināļos, un saņēmuši atbildi, kurā kā viena no iespējamajām metodēm tiek rekomendēta ziņojumā izmantotā.
- 6.2.4.3. Lai arī tehnoloģiskais risinājums pieļauj produktus pārkraut tieši no kuģa uz vagoniem un otrādi, aprēķinos pieņemts, ka 50% produktu tiks pārbērti noliktavās. Ziņojumā sniegtie aprēķini rāda, ka salīdzinoši lielākās emisijas veido kuģu izbēršanas operācijas. Ziņojumā ir paredzēti risinājumi iespējamās emisijas samazināšanai gan kuģu un vagonu iekraušanas/izkraušanas operācijās, gan kravu pārvietošanai noliktavās.
- 6.2.4.4. Atbilstoši ziņojumam dzelzceļa vagonu izbēršanas un pārkraušanas mezgļiem tiks nodrošinātas gaisa attīrīšanas iekārtas, kas nodrošinās iespējamo putekļu emisiju samazinājumu 95%, silosu/noliktavu ventilācijas izvadiem attīrīšanas iekārtas ar efektivitāti 95%, mālzemes izkraušanas iekārtām gaisa attīrīšanas iekārtas ar efektivitāti 95%, no kuģa izkraujamo jēlcukura un sojas izspaidu un spraukumu pieņemšanas bunkura nosūces ventilācijas gaisa filtru efektivitāti 70%, kuģu uzpildes (graudi, eļļas kultūru izspaidas, karbamīds) piedurknes tipa teknes gaisa filtriem efektivitāti 90%, konkrētās iekārtas izvēloties turpmākā projekta izstrādes gaitā. 2011.gada 9.novembrī iesniegtajā informācijā norādīts, ka termināļa būvniecībā tiks izmantotas modernākās pārkraušanas iekārtas un tehnoloģijas, kas patlaban ir pieejamas un tiek izmantotas ostu termināļos, savukārt emisiju samazinājuma procenti ir sniegti saskaņā ar projektētāju sniegto informāciju, kuri atbilstoši norādītajam ir konsultējušies ar iespējamajiem pārkraušanas iekārtu piegādātājiem – Siwertell, B&W Aumund Group, Claudius Peters Projects.
- 6.2.4.5. Atbilstoši Ziņojumam no degvielas uzpildes stacijas, no uzņēmuma iekšējā transporta un dzelzceļa lokomotīves, kuģu manevriem un plānotās katlumājas radītās emisijas uzskatāmas par salīdzinoši nebūtiskām.
- 6.2.4.6. Ziņojumā norādīts, ka piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai izmantota valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" datorprogramma EnviMan. Piesārņojošo vielu (PM_{10} , oglekļa oksīds, slāpekļa dioksīds) izkliedes modelēšana plānotā objekta ietekmes zonā ir veikta, ņemot vērā stacionāro un transporta avotu radītās emisijas, kas pieejamas 2010.gada statistiskajā pārskatā par gaisa aizsardzību "Nr.2-Gaiss". Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, ņemot vērā fonu, beramkravu termināļa būvniecības un ekspluatācijas laikā gaisa kvalitātes normatīvi cilvēka veselības aizsardzībai netiks pārsniegti ne Kundziņsalas, ne Voleru dzīvojamajos rajonos, taču

būvniecības laikā tiek prognozēts, ka slāpekļa dioksīda gada maksimālā koncentrācija varētu tikt sasniegta plānotā termināla teritorijā.

- 6.2.4.7. Salīdzinot abas piedāvātās alternatīvas, būtiskas atšķirības ekspluatācijas laikā cieto daļiņu PM_{10} diennakts perioda izkliedē nav - nedaudz mazāka maksimālā diennakts cieto daļiņu PM_{10} koncentrācija tiek prognozēta 2.alternatīvas gadījumā, taču gaisa kvalitātes normatīvu cilvēka veselības aizsardzībai pārsniegumi netiek prognozēti nevienai alternatīvai.
- 6.2.4.8. Kopējais izmešu apjoms tiek novērtēts aptuveni 21 tonna gadā, tai skaitā daļiņām PM_{10} aptuveni 5 tonnas gadā, kas ir salīdzinoši neliels, ņemot vērā plānotos izmešu samazināšanas pasākumus.

Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība jebkuram no abiem variantiem, lai samazinātu gaisa piesārņojumu:

- vagonu izkraušana jāveic izkraušanas stacijā (telpā), kas ir izbūvēta zem nojumes ar sānu sienām, un iebrauktuve un izbrauktuve aizklāta ar slokšņu aizkariem;
- kravu pārvietošanai noliktavās jāizmanto slēgtas konveijeru/transportieru līnijas, kas izveidotas noliktavu zemgrīdas kanālos, slēgti vertikālie elevatori un kasešu konveijeri;
- kravu pārvietošanai uz kuģiem jāizveido slēgtus transportieru savienojumus ar vertikālajiem transportieriem un kasešu konveijeriem;
- kuģu uzpildes teknes gals jāaprīko ar pārsegu, kas saskaras ar kravas virsmu kuģa tilpnē un ļauj iekraušanas procesā veidojošos putekļus novadīt uz filtriem piesārņotā gaisa attīrīšanai;
- noliktavas jāaprīko ar piespiedu ventilācijas sistēmu un gaisa attīrīšanas iekārtām;
- noliktavu darba lūkas jāaprīko ar pārsegumiem, kurus noņem tikai pārkraušanas operāciju laikā, kā arī katra darba lūka jādublē ar vienu ventilācijas lūku, lai nodrošinātu gaisa apmaiņu kraušanas laikā, un jānodrošina atmosfērā novadāmā gaisa attīrīšana;
- produktu, izņemot mālzemi, pārkraušanai no kuģa izmantojamo bunkuru jāaprīko ar nosūces ventilāciju un gaisa filtriem (produktu iekrauj ar greiferi aprīkots portālceltnis);
- gaiss no vagonu iekraušanas bunkura, kas kalpo kā starpposms starp kasešu konveijeriem, un sistēmas jānovada uz attīrīšanas filtriem;
- putekļus radošo beramo kravu kraušana jāpārtrauc vēja stiprumam pārsniedzot 10 m/s.
- 1.alternatīvas gadījumā mālzemes izkraušanai no kuģa jāaprīko speciālo pneimotransporta sistēmu ar gaisa attīrīšanas iekārtām.
- 2.alternatīvas gadījumā jāizveido atsevišķu slēgtu transportieru un konveijeru sistēmu līniju mālzemes kravu pārkraušanai silosos un no tiem; mālzemes izkraušanai no kuģa jāizmanto speciālu bunkuru "Eco – Hopper" un sistēmu, kas aprīkota ar putekļu emisijas samazināšanas sistēmu; iekārtu tīrīšana jāveic ar lielas jaudas putekļu sūcējiem, nepieļaujot atkārtota piesārņojuma novadišanu apkārtējā vidē.

6.2.5. Iespējamās smaku izplatības novērtējums objekta apkārtņē:

- 6.2.5.1. Terminālī pārkrājamajiem karbamīdam un sojas produktiem piemīt maz izteikta smaka, arī graudiem, jēlcukuram un mālzemei nav izteiktas smakas, un gandrīz viss kravu pārkrāšanas process ir paredzēts slēgts, līdz ar to nav paredzams, ka termināļa darbības procesā veidosies būtisks smaku avots, ievērojot nepieciešamo uzglabāšanas režīmu.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.

6.2.6. Trokšņa izplatības novērtējums dzīvojamā zonā, izvērtējot kopējo paredzētās darbības un esošo darbību ietekmi objekta būvniecības un ekspluatācijas laikā:

- 6.2.6.1. Ziņojumā sniegto plānotā termināļa iekārtu trokšņa izplatīšanās prognozi 2010.gadā ir sagatavojusi SIA "R & D Akustika". Tajā izvērtēta esošā situācija, situācija termināļa būvniecības laikā un situācija plānotā termināļa ekspluatācijas laikā.
- 6.2.6.2. Saskaņā ar veikto trokšņu analīzi (skat. Ziņojuma 5.pielikumu), mērpunkti Kundziņsalā tika izvēlēti tā, lai raksturotu trokšņa līmeni teritorijā, proti, pa perimetru. Mazstāvu apbūves teritorija apskatīta kā viens vesels ar tai raksturīgo mazstāvu apbūves skaņas vājinājumu. Kundziņsalā trokšņu mērpunkti izvēlēti 10.šķērslīnijā, 4.līnijā, 16.līnijā Nr.18, 6.līnijā Nr.9, 9.līnijā Nr.14, kā arī Voleru mazstāvu apbūves zonā un Zilā ielā Nr.17A.
- 6.2.6.3. Saskaņā ar veikto trokšņu analīzi (skat. Ziņojuma 5.pielikumu) nedz esošajā situācijā, nedz termināļa būvniecības un ekspluatācijas laikā aprēķinu punktos netiek prognozēti Ministra kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteikto trokšņa robežlielumu L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} pārsniegumi, lai gan atbilstoši Ziņojumā norādītajam punktā Kundziņsalas 9.līnija Nr.14 jau esošajā situācijā vakara periodā trokšņa līmenis L_{vakars} ir ļoti tuvu robežlielumam. Tāpēc Ziņojumā norādīts, ka pāļus dzīt un padziļināšanas darbus veikt paredzēts tikai dienas laikā, vakaros minimāli plānojot būvdarbus, bet naktī būvdarbus vispār neveicot. Paredzēta arī urbto pāļu metodes pielietošana.
- 6.2.6.4. Ņemot vērā dzelzceļa pievedceļu SIA "Rīga fertilizer terminal" un SIA "Senpasaule" dažādo izvietojumu (SIA "Rīga fertilizer terminal" dzelzceļa pievedceļš virzās gar Kundziņsalas austrumu malu), Ziņojumā netiek prognozētas nozīmīgas trokšņu ietekmju summācijas uz Kundziņsalas mazstāvu apbūvi no dzelzceļa transporta.
- 6.2.6.5. Ziņojumā norādīts, ka attiecībā uz trokšņa emisijām abas alternatīvas ir līdzīgas un tām nav būtisku atšķirību.

Birojs rekomendē nodrošināt reālu vides trokšņa mērījumu veikšanu aprēķina punktā Kundziņsalas 9.līnija Nr.14 pirms būvdarbu uzsākšanas, lai reāli fiksētu esošo situāciju un novērstu iespējamās domstarpības ar šo teritoriju iedzīvotājiem.

Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem iespējama paredzētā darbība:

- **Nodrošināt Ziņojumā paredzēto būvdarbu veikšanas laiku, izvairoties no darbu veikšanas naktī, iekļaušanu tehniskajā projektā un to ievērošanu, veicot termināļa būvdarbus, tādējādi nodrošinot, ka tiek gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā ievērotas spēkā esošās normatīvo aktu prasības attiecībā uz troksni.**
- **Atbilstoši Ziņojumam trokšņa un vibrācijas ietekmes, kā arī avārijas situāciju varbūtības samazināšanai padziļināšanas darbus pārtraukt tumšajā diennakts laikā, izņemot, ja tas pamatojams ar galēju nepieciešamību, nerada normatīvo aktu pārsniegumus un būtiski neietekmē piegulošo teritoriju izmantošanu.**

6.2.7. Daugavā veicamo darbu ietekmes novērtējums uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā saistībā ar radīto uzduļķojumu un citām ietekmēm, paredzētās darbības ietekmes zonas un ietekmes būtiskuma novērtējums:

- 6.2.7.1. Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā par iespējamo ietekmi uz ūdens bioloģiskajiem resursiem norādīts, ka būvniecībai paredzētā teritorija jāvērtē kontekstā ar kopējo situāciju Daugavas lejtecē. Eksperts norāda, ka kopumā Daugavas lejteci Rīgas pilsētas teritorijā var raksturot kā antropogēni stipri pārveidotu ūdenstilpi, ko ietekmējuši līdzšinējie regulārie kuģu ceļa padziļināšanas, krastu nostiprināšanas un piestātņu izbūves darbi, kā arī Daugavas HES darbība. Tas nosaka arī to, ka akvatorijai jaunbūvējamās piestātnes tuvumā ir raksturīga mainīga zivju sabiedrības struktūra. Lejpus plānoto darbu veikšanas vietai (pa Mīlgrāvja kanālu un Buļļupi) notiek ceļotājzivju migrācija uz dabiskajām to nārsta vietām, taču augšpus plānotajai piestātnē esošajai Daugavas daļai nav vērā ņemamas nozīmes ceļotājzivju dabiskajā atražošanā. Plānotās piestātnes tuvumā esošās akvatorijas kā zivju migrācijas ceļa nozīmi samazina tas, ka tā atrodas sāņus no Daugavas centrālās straumes, vienlaikus tas ļaus migrējošām zivīm izvairīties no darbu skartās akvatorijas šķērsošanas. Zivju nārsts Daugavas lejtecē galvenokārt norisinās vecupēs un ar Daugavu saistītās akvatorijās, kurās saglabājušies saldūdens zivju nārstam piemēroti salīdzinoši seklī ūdeņi ar piemērotu substrātu. Eksperta atzinumā norādīts, ka plānotās piestātnes vietas tuvumā Daugavā ir daļēji saglabājušies dabīgā krasta līnija un seklūdens zona, tomēr kopējā šīs akvatorijas nozīme Daugavas lejteces zivju resursu dabiskajā atražošanā ir vērtējama kā nenozīmīga. Plānotās piestātnes vietas tuvumā saldūdens zivju nārstam un mazuļu attīstībai par nozīmīgu akvatoriju var uzskatīt Kundziņsalas iekšējo baseinu, taču tas pakāpeniski tiek aizbērts, veicot ostas akvatorijas padziļināšanas darbus. Plānoto darbu veikšanas vietas tuvumā ir konstatētas vai var būt sastopamas arī zivis, kas iekļautas īpaši aizsargājamo sugu sarakstā, taču piestātnē piegulošajā Daugavas daļā tās uzturas periodiski, akvatorijā nav šīm sugām nozīmīgu nārsta, barošanās vai ilglaicīgas uzturēšanās vietu, tāpēc tā nav uzskatāma par īpašu konstatēto īpaši aizsargājamo zivju sugu bioloģijā nozīmīgu biotopu. Kā nozīmīgākās ietekmes piestātnes izveidošanas darbos atzinumā tiek norādītas dzīvotņu pārveidošana un ūdens iespējamā piesārņošana, kā arī troksnis, taču šīs ietekmes tiek raksturotas kā īslaicīgas, kas būs jūtamas tikai būvniecības laikā. Padziļināšanas darbu laikā notiek dzīvotņu pārveidošana skartajā teritorijā, taču tā ir atgriezeniska, un parasti 3 gadu laikā zivju un citu ūdens organismu dzīvotnes lielā mērā atjaunojas, tāpēc

padziļināšanas darbiem nav paredzama ilgstoša vērā ņemama ietekme uz Daugavas lejteces ekosistēmu un ihtiofaunu.

Attiecībā uz esošo grunts izgāztuvi Rīgas jūras līcī, kas atrodas aiz 20 m izobātas, eksperts norāda, ka tur nav aļģu un citu augu audžu. Vide izgāztuves tuvumā ir stipri degradēta, tāpēc akvatorijai nav vērā ņemamas nozīmes ne bioloģiskās daudzveidības, ne zivju resursu saglabāšanā. Arī bezmugurkaulnieku fauna kopumā neatšķiras no līdzīga dziļuma zonām Rīgas jūras līcī, taču grunts izgāztuves akvatorijai raksturīga mazāka zoobentosa organismu koncentrācija un mazāka produktivitāte. Eksperts norāda, ka grunts deponēšanai esošajā izgāztuvē būtu salīdzinoši mazākā ietekme, salīdzinot ar grunts deponēšanu kādā no Daugavai piegulošajām saldūdens akvatorijām, kurām ir liela nozīme Daugavas lejteces zivju dabiskajā atražošanā.

- 6.2.7.2. Atbilstoši Ziņojumam prognozētā uzduļķojuma zona atkarībā no vēja un straumes ātruma un virziena ir 200 līdz 1500 m.
- 6.2.7.3. Ziņojumā ir izstrādāti pasākumi nelabvēlīgās ietekmes uz bioloģiskajiem resursiem samazināšanai:
- 6.2.7.3.1. Padziļināšanas rajonu paredzēts sadalīt iecirkņos un nogulumu izņemšanu veikt pakāpeniski, virzoties lejup pa straumi, lai iespējami samazinātu ietekmes laukumu.
- 6.2.7.3.2. Padziļināšanas darbos paredzēts izmantot tehniku, kuras ekspluatācija ir saistīta ar iespējami mazu uzduļķojuma emisiju – vispirms ar vienkausa zemesracēju paredzēts noņemt dūņu un dūņainās smilts slāni un izvest uz jūras izgāztuvi.
- 6.2.7.3.3. Tālāko akvatorijas padziļināšanu līdz projekta atzīmēm plānots veikt ar upes zemessūcēju. Zemessūcēju sūkņus paredzēts iedarbināt tikai tad, kad smilts pieņēmēji atrodas 1 līdz 1,5 m no gultnes virsmas, izņemto grunti uzskalojot atsevišķos teritorijas krasta iecirkņos.
- 6.2.7.3.4. Paaugstinātā uzduļķojuma ierobežošanai paredzēts izmantot peldošas aizsargbarjeras un aizkarus.
- 6.2.7.3.5. Nogulumu noņemšanai paredzēts izmantot mehānismus, kas nodrošina to noņemšanu vienmērīgā slānī, neveidojot Daugavas gultnē ieplakas, kurās var tikt apgrūtināta ūdens apmaiņa.
- 6.2.7.3.6. Teritorijas izveidei izmantojamo izņemto grunti paredzēts novietot krastā, iespējami mazinot sekundārā uzduļķojuma nonākšanu Daugavā.
- 6.2.7.3.7. Lai mazinātu iespējamo zivju ikru un mazuļu bojā eju, galvenajā saldūdens zivju nārsta laikā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam Ziņojumā paredzēts:
- neveikt ar Daugavas gultni vai ūdeni un ievērojamu trokšņa emisiju vai ūdens piesārņojumu saistītus piestātnes izbūves darbus;
 - neveikt padziļināšanas darbus tuvāk par 20 m no Daugavas krasta līnijas;
 - neveikt grunts deponēšanu Daugavai piegulošajās saldūdens akvatorijās.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt papildus obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm, kā arī tie noteikti citos šī atzinuma punktos.

6.2.8. Objekta (arī jaunbūvējamo infrastruktūras objektu) iespējamās ietekmes novērtējums uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (arī Latvijas "NATURA 2000" Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām), īpaši aizsargājamām sugām, īpaši aizsargājamiem biotopiem un mikroliegumiem:

- 6.2.8.1. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam terminālim paredzētajā teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamās sugas un tādas šajā teritorijā nav konstatētas arī iepriekš veiktajās izpētēs. Patlaban teritoriju klāj lakstaugi un daļēji arī krūmi. Paredzētās darbības vietai tuvākais vietējās nozīmes dabas liegums "Krēmeri", kura izveides mērķis bija saglabāt un aizsargāt putniem nozīmīgu ligzdošanas vietu Rīgas pilsētā, atrodas Daugavas pretējā krastā aptuveni 650 m attālumā. Ziņojumā norādīts, ka putniem piemērotu biotopu pastāvēšana ir atkarīga no biotopu regulāras apsaimniekošanas, niedrāju pļaušanas, krūmu ierobežošanas, tad šīs teritorijas bioloģisko vērtību saglabāšanā būtiskākie ir tās apsaimniekošanas pasākumi, un plānotā beramkravu termināļa normālā darbības režīmā netiek prognozēta ietekme uz dabas lieguma "Krēmeri" ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, kā arī izveidošanas un aizsardzības mērķiem.
- 6.2.8.2. Kundziņsalas ziemeļu daļā aptuveni 2 km no plānotā termināļa teritorijas konstatētais meža atslēgas biotops klasificējams kā primārais mežs. Ņemot vērā attālumu līdz šai teritorijai, netiek prognozēta negatīva ietekme uz šo teritoriju un tajā esošo bioloģisko daudzveidību.
- 6.2.8.3. Klajumā gar esošo dzelzceļa līniju uz ziemeļiem no Kundziņsalas dzīvojamās apbūves (aptuveni 900 m no plānotā termināļa teritorijas) 2004.gadā tika konstatētas 1 – 3 pāri stepes čipste. Ziņojumā norādīts, ka šai teritorijai nekad nav bijis piešķirts aizsardzības statuss, jo iespējamais putnu īpatņu skaits ir neliels. Ņemot vērā attālumu līdz šai teritorijai, netiek prognozēta paredzētās darbības būtiska ietekme uz to. Ziņojumā norādīts, ka teritorijas apsekojumu laikā norādītā īpaši aizsargājamā suga plānotā termināļa teritorijā nav novērota.
- 6.2.8.4. Ziņojumā sniegta informācija, ka Latvijas Universitātes Bioloģijas institūts ik gadu veic Rīgas Brīvostas teritorijas apsekošanu, lai novērtētu kaijveidīgo putnu ligzdošanas dinamiku. Pārsvārā tiek pētīta Mīlestības sala, Krēmeri, Žurkusala un citas teritorijas, bet attiecībā uz Kundziņsalu dati ir nepilnīgi un fragmentāri, taču arī tie norāda, ka Kundziņsalā ligzdo atsevišķu sugu kaijveidīgie putni. Analizējot 2007. – 2009.gada datus, Ziņojuma autori secina, ka Kundziņsalai ir salīdzinoši maza loma kā kaijveidīgo putnu ligzdošanas vietai, un norāda, ka, īstenojot plānoto darbību, kaijveidīgo putnu ligzdošanas iespējas netiek ierobežotas, jo, atbilstoši līdz šim veikto pētījumu datiem, kaijveidīgie putni par ligzdošanas vietām Kundziņsalā izvēlējušies esošo māju jumtus.
- 6.2.8.5. Plānotās darbības rezultātā netiek prognozēta būtiska ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, sugām, biotopiem un mikroliegumiem.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, negatīvas ietekmes nav prognozētas, kā arī prasības nepieciešamības gadījumā izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.

6.2.9. Prognoze par iespējamo ietekmi uz apkārtnes ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem:

- 6.2.9.1. Termināļa būvniecība paredzēta Rīgas Brīvostas teritorijā, kas paredzēta ostas darbībām un nevar tikt tieši izmantota rekreācijai un tūrismam.
- 6.2.9.2. Termināļa būvniecība paredzēta relatīvi jaunā sauszemes teritorijā, kas veidojusies savienojot vairākas kādreizējās salas – Rutku, Kurpnieku, Zirgu un Gulbju ziemeļu daļā un Putnu - dienvidos. Salas centrālajā daļā ir vēsturiski izveidojies dzīvojamais rajons ar mazstāvu apbūvi. 1959.gadā tika uzbūvēts tilts, kas savieno Kundziņsalu ar Sarkandaugavu. 1981.gadā Konteineru terminālim izbūvēts dzelzceļa pievads no Lakstīgalas pussalas.
- 6.2.9.3. Ainaviskajā telpā tiek izdalīta:
- rūpnieciskā zona ar tai raksturīgām dzelzsbetona ēkām, dūmeņiem, naftas produktu un ķīmisko vielu uzglabāšanas rezervuāriem, sliežu ceļiem, estakādēm, kravu celtņiem un laukumiem; Daugavas krastu ainavu galvenokārt nosaka tur esošie termināļi, ostas infrastruktūras objekti, ostas un piestātnes ar kuģiem;
 - dzīvojamās apbūves zona Kundziņsalā, Krēmeros, Voleros lielākoties ar mazstāvu koka dzīvojamajām ēkām.
- Iepriekš minētās zonas mijas ar līdz šim neskartām teritorijām, kur atsevišķās vietās veikta smilšu uzskalošana.
- 6.2.9.4. Atbilstoši ziņojumam raksturīgais skats no Daugavas kreisā krasta uz termināļa izbūvei paredzēto teritoriju ir dažādu kravu pārkraušanas specifiskas būves un estakādes un SIA “MAN-TESS” piestātne ar naftas produktu cauruļvadu, starp kurām patlaban ir neapbūvēta teritorija un šaura koku josla aiz tās. Izbūvējot termināli, veidosies rūpnieciskai zonai raksturīgā ainava ar piestātnēm, portālceltņiem un noliktavu kompleksu.
- 6.2.9.5. Ziņojumā norādīts, ka patlaban Kundziņsalā nav valsts aizsardzībā esošu pieminekļu. Paredzētās darbības teritorijai tuvākais vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis ir aptuveni 900 m attālumā uz dienvidrietumiem, visi pārējie atrodas tālāk par 1,5 km. Plānotā objekta būvniecība neskar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežas.
- 6.2.9.6. Ziņojumā sniegtas rekomendācijas turpmākai projektēšanai un būvdarbu veikšanai:
- projektējot noliktavu kompleksu rekomendēts izvērtēt iespēju veidot būves konstrukcijas tā, lai rastu harmonizējošo faktoru dominanti pār destruktīvajiem faktoriem kā kultūrvides, tā sociālajā jomā;
 - attiecībā uz potenciālajiem arheoloģijas pieminekļiem, kas nereti atsedzas zemes darbos – nodrošināt nepārtrauktu novērošanu un, uzduroties jauniem, nezināmiem arheoloģijas objektiem, par tiem saskaņā ar likumā “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” noteikto ziņot Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai un pārtraukt darbus līdz attiecīgam Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas paziņojumam.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus, jo tādi ir noteikti ārējos normatīvos aktos, kā arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm, kā arī noteikti citos šī atzinuma punktos. Birojs rekomendē iespēju robežās, vismaz būvniecības darbu laikā, saglabāt koku joslu, kas atrodas uz austrumiem no dzelzceļa līnijas starp plānoto termināli un Kundziņsalas dzīvojamo apbūvi.

6.2.10. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze:

6.2.10.1. Ziņojumā kā būtiskākie iespējamie limitējošie faktori ir identificēti:

- dzelzceļa infrastruktūras attīstības gaita,
- SIA “MAN-TESS” naftas produktu cauruļvada tuvums.

6.2.10.2. Kravu piegāde paredzēta pa esošo dzelzceļa līniju, kas stiepjas gar plānotā termināļa teritoriju, pa kuru no dzelzceļa mezgla “Rīga – Krasta” patlaban tiek piegādātas kravas SIA “Baltic Container Terminal” terminālim. Beramkravu termināļa apkalpošanai papildus plānots izbūvēt sešus dzelzceļa līniju atzarus vagonu izkraušanai/piekraušanai un brīvēstāvei. VAS “Latvijas Dzelzceļš” norāda, ka beramkravu terminālim Kundziņsalā var nodrošināt kravu caurlaidību ne mazāku kā 2 milj. tonnu gadā, ja darbojas stacija “Rīga – Krasta”. Patlaban tiek realizēts dzelzceļa infrastruktūras pārkārtošanas projekts, kas ietver jauna savienojošā sliežu ceļa būvniecību, kas ļaus kravas uz Kundziņsalu padot arī bez stacijas “Rīga – Krasta” starpniecības. Atbilstoši dzelzceļa infrastruktūras pārkārtošanas projektam termināļus no Eksportostas paredzēts pārvietot uz Krievu salu Daugavas kreisajā krastā, likvidēt staciju “Rīga – Krasta” un izbūvēt jaunu dzelzceļa atzaru Ganību parks – Kundziņsala. Ziņojumā norādīts, ka iespējamās aizkavēšanās kādā no dzelzceļa infrastruktūras pārkārtošanas projekta posmiem var ietekmēt arī termināļa darbības uzsākšanu vai darbības jaudu kādā noteiktā laika posmā.

6.2.10.3. Ņemot vērā, ka plānotā termināļa tiešā tuvumā atrodas SIA “MAN-TESS” esošais naftas produktu cauruļvads, tehniskajā projektā jāizstrādā pasākumu plāns rievsienu ievietošanas rezultātā veidojošos iespējamo vibrācijas seku, kā arī padziļināšanas darbu kontrolei. Uzsākot būvdarbus, jāapseko un jāfiksē SIA “MAN – TESS” naftas produktu cauruļvada esošais stāvoklis, uzstādot atsevišķus reperus, kas nepieciešami cauruļvada tehniskā stāvokļa regulārai kontrolei būvdarbu laikā. Ziņojumā norādīts, ka, ja tiks konstatēta ievērojama ietekme uz cauruļvadu tehnisko stāvokli, būs nepieciešams mainīt būvdarbu tehnoloģiju, kas var aizkavēt termināļa ekspluatācijas uzsākšanu. Ziņojumā norādīts, ka attiecībā uz nepieciešamo SIA “MAN – TESS” cauruļvada šķērsojuma izveidi, kas saistīts ar papildus sliežu ceļu izveidi, lēmuma pieņēmējs ir Rīgas Brīvdostas pārvalde, un šī Ziņojuma izstrādes laikā vēl nav pieņemts gala risinājums šai jautājumā.

6.2.10.4. Papildus attiecībā uz iespējamiem ierobežojošiem nosacījumiem padziļināšanas darbu un būvniecības darbu veikšanai Ziņojumā norādīts:

- Iekšējo kārtību un kuģošanas drošību Rīgas Brīvdostas akvatorijā nosaka Rīgas domes 2006.gada 7.marta saistošie noteikumi Nr.42 “Rīgas Brīvdostas noteikumi”, kuru prasības ir obligātas jebkuru darbību veikšanai Rīgas Brīvdostas teritorijā.
- Atbilstoši Ziņojumā norādītajam galvenajā saldūdens zivju nārsta laikā no 16.aprīļa līdz 20.jūnijam neveikt ar Daugavas gultni vai ūdeni un ievērojamu trokšņa emisiju vai ūdens piesārņojumu saistītus piestātnes izbūves darbus.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt papildus obligātos nosacījumus attiecībā uz darbu veikšanas laiku un nosacījumiem Daugavā un saistībā ar tuvumā esošo naftas produktu pārkraušanas piestātņi un cauruļvadu; rīcībām, uzejot padziļināšanai paredzētajā teritorijā kara laika lādiņus; izņemamās grunts analīžu veikšanu un grunts novietošanu novietnē jūrā un izmantošanu teritorijas ierīkošanai, jo tādi ir noteikti atzinuma citās sadaļās un ārējos normatīvos aktos, kā

arī prasības izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.

Birojs uzskata, ka teritorijas attīstībai nepieciešamo infrastruktūras risinājumu nodrošināšanai - attiecībā uz dzelzceļa papildus pievedceļu un naftas produktu cauruļvada šķērsojuma risinājumu, kā arī autotransporta pievedceļa un naftas produktu cauruļvada šķērsojuma risinājumu, kā arī citu komunikāciju izbūves, ja tādas tiks plānotas naftas produktu cauruļvada aizsargjoslā vai mainot naftas produktu cauruļvada izvietojumu, turpmākajā projekta izstrādes stadijā ir jāizvērtē nepieciešamie šķērsojumu parametri, izvietojums un nosacījumi kontekstā ar drošu darbu veikšanu, naftas produktu cauruļvada nepieciešamajām pārbūvēm un tā ekspluatācijas un pārbūves drošības kontroli. Ievērojot Aizsargjoslu likuma prasības un izvēlētos risinājumus, visām iesaistītajām pusēm nepieciešams vienoties par savlaicīgu un drošu darbu veikšanu, tai skaitā naftas produktu cauruļvada aizsargjoslā un, ja nepieciešams, saistībā ar naftas produktu cauruļvada iespējamo pārbūvi. Būvdarbu laikā un arī termināļa ekspluatācijas laikā obligāti nodrošināma cauruļvada stāvokļa kontrole un visām iesaistītajām pusēm jāvienojas par nosacījumiem savstarpējai sadarbībai un informācijas apmaiņai šajā jautājumā, ņemot vērā Ziņojumā norādīto, ka attiecībā uz nepieciešamo SIA "MAN – TESS" cauruļvada šķērsojuma izveidi lēmuma pieņēmējs ir Rīgas Brīvostas pārvalde un patlaban vēl nav pieņemts gala risinājums šai jautājumā.

Par konkrēto izvēlēto risinājumu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 19.jūlija noteikumu Nr.532 "Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem" prasībām savlaicīgi jāveic SIA "MAN – TESS" naftas produktu cauruļvada drošības nosacījumu izvērtējums.

6.2.11. Termināļa darbības riska analīze; objekta un produktu atsevišķu pārkraušanas un uzglabāšanas operāciju ugunsbīstamība; potenciāli iespējamās avārijas situācijas un plānotie risinājumi avāriju nepieļaušanai vai likvidēšanai:

6.2.11.1. Ziņojumā iekļautajā termināļa darbības riska analīzē ir sniegts terminālī pārkraujamo kravu un to uzglabāšanas apstākļu raksturojums, to iespējamās novirzes, cēloņi un sekas, kā arī aprakstīti nepieciešamie drošības pasākumi:

- karbamīds – ugunsdrošs, nav sprādzienbīstams, pašaiizdeģšanās temperatūra - virs 600⁰C, reakcijā ar nesavietojamām vielām var izraisīt sprādzienu, taču terminālī nav paredzēts veikt darbības ar vielām, kas nav savietojamas ar karbamīdu. Uzglabāšanas vietā nepieciešama ventilācija, iekārtu hermetizācija un aizsardzība pret statisko elektrību. Darbībās ar karbamīdu jāizmanto aizsargapģērbu, aizsargcimdus un acu vai sejas aizsargus;
- mālzeme jeb alumīnija oksīds ir ūdenī nešķīstoša pulverveida viela, ko izmanto alumīnija iegūšanai; putoša, bet nerada sprādziendraudus, nav degoša;
- jēlcukurs ir pārtikas produkts, polidispersa, kristāliska viela ar mitruma saturu 0,5 līdz 1,0%, kuras daļiņas pārklātas ar starpkristālu šķīduma plēvēti; uzglabāšanai jānodrošina noteikta temperatūra, mitrums un ventilācija. Jēlcukurs ir higroskopisks, mitrā vidē starpkristālu šķīduma plēvēte izšķīst, bet sausā vidē plēvēte zaudē mitrumu un sacementējas. Noteiktos apstākļos paaugstināta gaisa mitruma ietekmē var sākties rūgšanas process. Ārēju faktoru (dzirkstele, atklāta

liesma, elektrostatiskā izlāde u.c.) izraisītu ugunsgrēku grūti nodzēst, pelni darbojas kā katalizators. Putekļi noteiktā koncentrācijā var izraisīt sprādzienu. Ziņojumā tiek sniegti ieteikumi pasākumiem putekļu un uzliesmošanas avotu kontrolei;

- graudi - pārkraušanas/uzglabāšanas procesā jāsaņem no sniega un lietus; uzglabāšanā jānodrošina vēsums, sausums, laba ventilācija; mitruma ietekmē var sākties pelēšanas un bojāšanās process, kā arī pašuzkaršana. Terminālī neplāno uzglabāt svaigu, nekaltētu labību. Pārkraušanas procesā veidojošies putekļi rada sprādzienbīstamības risku, uzliesmošanas avoti - dzirkstele, atklāta liesma, elektrostatiskā izlāde u.c. Noliktavās paredzēts ierīkot dzesēšanas sistēmas, pa kurām nepieciešamības gadījumā pievadīs saspieztu atdzesētu gaisu graudu dzesēšanai;
- spraukumi, izspaidas un sēnālas - uzglabāšanā jānodrošina noteikta temperatūra, mitrums un ventilācija. Mitrums virs 75% var veicināt pašaiizdegšanos, arī mitrums zem 5% rada putekļu veidošanos/var veicināt sprādzienu un pašaiizdegšanos; pārkraušanas laikā veidojas putekļi; Ziņojumā tiek sniegti ieteikumi pasākumiem putekļu un uzliesmošanas avotu kontrolei, kā arī ieteikums veikt regulārus gāzu (CO, CO₂) mērījumus glabātavā, kas liecinātu par mikrobiālās aktivitātes pieaugumu kombinācijā ar siltuma pastiprinātu izdalīšanos.
- Pārkraujamie produkti, lai arī neviens no tiem netiek raksturots kā bīstams, prasa adekvātu ugunsdzēsības un drošības pasākumu projektēšanu, ievērošanu un kontroli kravu pārkraušanai un uzglabāšanai.

- 6.2.11.2. Ziņojumā norādīts, ka lieli pārkraujamo kravu nobirumi teorētiski var nonākt Daugavā slēgto konveijeru vai uzpildītu silosu sabrukuma gadījumā, taču, ņemot vērā prasības šādu iekārtu un būvju projektēšanai, tās spēj nodrošināt nepieciešamo noturību, līdz ar to sabrukums nav paredzams.
- 6.2.11.3. Pieļaujot kļūmes pārkraušanas darbos, neliela apjoma nobirumu nonākšana Daugavā ir iespējama, taču neviena no pārkraujamajām kravām nav toksiska ūdens videi un ūdenī neveido toksiskas vielas. Karbamīdam, jēlcukuram, graudiem un spraukumiem, izspaidām un sēnālām nonākot ūdenī, veidotos papildus barības vielas, kas veicina eitrofikāciju. Tā kā ūdenī šķīstošie produkti (karbamīds, jēlcukurs) biodegradējas salīdzinoši īsā laikā, bet lielāko daļu lopbarības un graudu nobirumu pārstrādātu ūdens dzīvnieki, tad Ziņojuma autori neliela apjoma nobirumu gadījumā eitrofikācijas risku vērtē kā salīdzinoši zemu. Savukārt mālzeme nešķīst ūdenī un nereaģē ar to. Pārkraujamo produktu nobirumu gadījumā Daugavas ūdens ekosistēma netiek apdraudēta.
- 6.2.11.4. Blakus objektu ietekme - plānotā termināļa tiešā tuvumā atrodas paaugstinātas bīstamības objekts – SIA “MAN-TESS” naftas produktu cauruļvads (uz balstiem novietotas divas D500 caurules), ap kuru noteiktā aizsargjosla ir 25 m no cauruļvada ass, bet papildus ierobežojumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” noteikti līdz 160 m un līdz 600 m attālumam. Atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 19.jūlija noteikumu Nr.532 “Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem” prasībām SIA “MAN-TESS” 2009.gadā izstrādātajā Drošības pārskatā sniegta informācija, ka naftas produktu cauruļvada avārijas gadījumā toksiskās izplatības, sprādzienbīstamo koncentrāciju un letālā siltumstarojuma

zona iestiepsies plānotā beramkravu termināļa teritorijā 45 m līdz 60 m, bet cilvēka veselībai kaitīgā iedarbība varētu izplatīties vēl tālāk. Beramkravu terminālī kravu uzglabāšanas silosi un ar tiem saistītās tehnoloģiskās iekārtas izvietotas vairāk kā 100 m attālumā no naftas produktu cauruļvada, līdz ar to ziņojuma autori norāda, ka siltumstarojuma ietekme uz tiem nebūs graujoša. Terminālis izveidojams tādējādi, lai naftas produktu cauruļvada avārijas gadījumā naftas produktu noplūde nevarētu nokļūt jaunbūvējamā termināļa teritorijā, kā arī iekārtas būtu pasargātas no siltumstarojuma negatīvās iedarbības potenciālās avārijas gadījumā. Bez tam komunikāciju un naftas produktu cauruļvada šķērsojuma vietas jāprojektē un jāaprīko tādējādi, lai nepieļautu avāriju iespējamību.

6.2.11.5. Atbilstoši Ziņojumam beramkravu terminālī ugunsdzēsībai tiks izveidotas ar sūkņiem aprīkotas akas, kas savienotas ar Daugavu. Terminālī paredzēta arī automātiska ugunsdrošības sistēma, iekārtas paredzēts aprīkot ar stacionāro ugunsdzēsības sistēmu un mobiliem ugunsdzēsības līdzekļiem ātrai aizdegšanās un ugunsgrēka likvidēšanai. Noliktavās paredzēts izveidot tehnoloģiskās akas, kurās būs izvietotas mērierīces temperatūras, mitruma un citu parametru mērīšanai, kas nodrošina uzglabājamo produktu nepārtrauktu kontroli, un izveidot saspiesta atdzesēta gaisa dzesēšanas sistēmu, kura nepieciešamības gadījumā nodrošinātu, piemēram, graudu atdzesēšanu dažādos līmeņos uzglabājamajā tilpumā. Produktu uzglabāšanas vietas paredzēts aprīkot ar labu ventilāciju, izmantot slēgtas iekārtas; silosus/noliktavas paredzēts projektēt tā, lai konstrukcijas spētu izturēt sprādziena virsspiedienu bez paliekošām deformācijām, un tos paredzēts aprīkot ar sprādziena samazināšanas ierīcēm, lai potenciāli iespējamais putekļu sprādziens nespētu sagraut monolītā dzelzsbetona konstrukcijas un neradītu sekundāras sprādziena sekas; ierīkot putekļu savākšanas sistēmas un filtrus, regulāri veikt putekļu atlieku kontroli visās atklātajās un slēgtajās zonās, nodrošināt regulāru putekļu atlieku savākšanu un Ziņojumā norādīti arī citi pasākumi risku mazināšanai.

6.2.11.6. Ziņojumā norādīts, ka potenciāli iespējamā aizdegšanās beramkravu terminālī neradīs apdraudējumu SIA "MAN-TESS" naftas produktu cauruļvadam un nemazinās SIA "MAN-TESS" naftas produktu cauruļvada drošību, kā arī potenciāla avārija neradīs "domino efektu" uz citiem objektiem. Papildus inženiertehniskiem risinājumiem Ziņojumā ietverti arī organizatoriskie pasākumi ugunsgrēka un sprādzienu novēršanai – darba instrukciju izstrādāšana, nodarbināto instruēšana, drošības sistēmas izveide, uzturēšanas, pārbaužu un uzraudzības veikšana, bīstamo zonu atzīmēšana. Ziņojumam ir pievienota Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Rīgas reģiona pārvaldes (turpmāk - Pārvalde) 2011.gada 5.augusta vēstule Nr.22/8-876, kurā norādīts, ka Pārvalde neiebilst pret ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā iekļautajiem pasākumiem sprādzienbīstamības samazināšanai, ugunsdrošības un ugunsdzēsības risinājumiem, vienlaikus norādot, ka tie turpmākā projektēšanā jāprecizē atbilstoši LBN 222-99 prasībām.

6.2.11.7. Atbilstoši ziņojumam SIA "MAN-TESS" naftas produktu cauruļvada drošības aizsargjoslā nekāda veida būvniecība, kā arī transporta līdzekļu kustība netiek plānota. Būvniecības darbu sākumā aptuveni 27 m no cauruļvada paredzēts uzstādīt žogu, vārtus iebraukšanai beramkravu termināļa teritorijā un pagaidu apsardzes punktu. Taču termināļa darbības nodrošināšanai nepieciešama infrastruktūras objektu izveide (dzelzceļa pievedceļi un, iespējams, arī autoceļa

un citu komunikāciju izveide), kā rezultātā, iespējams, varētu būt nepieciešama esošā naftas produktu cauruļvada pārbūve kādā tā posmā.

Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 20.panta (10) daļu papildus norādāmi nosacījumi:

- Beramkravu termināļa projektā jāparedz un ekspluatācijas laikā jānodrošina pasākumi pret ārējiem riska faktoriem, ko varētu izraisīt SIA "MAN-TESS" naftas produktu cauruļvada avārija.
- Termināļa darbībā nepieciešams nodrošināt visu plānoto pārkraujamo produktu ieviešanu, pārkraušanu un uzglabāšanu atbilstoši to īpašībām, nepieļaujot avāriju situāciju rašanos un nodrošinot atbilstošos darba drošības un ugunsdzēsības nosacījumus.
- Ņemot vērā, ka plānotais terminālis atrodas ārpus naftas produktu cauruļvada aizsargjoslas, bet atrodas potenciālo ierobežojumu zonā, tā izbūve un ekspluatācija nedrīkst nozīmīgi palielināt rūpniecisko avāriju risku attiecībā uz naftas produktu cauruļvada ekspluatāciju. Naftas produktu cauruļvada šķērsošanas jautājumi, kas saistīti ar beramkravu termināļa infrastruktūras objektu un komunikāciju izbūvi, un nosacījumi detalizēti izvērtējami tehniskā projekta stadijā, pamatojot izvēlētos risinājumus un to drošības apsvērumus, ņemot vērā Ministru kabineta 2005.gada 19.jūlija noteikumu Nr.532 "Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem" prasības.
- Ņemot vērā, ka terminālī notiks darbības ar pārtikas produktiem un abu alternatīvu gadījumā paredzēta vienā un tai pašā noliktavā dažādu produktu uzglabāšana, jānodrošina regulāra izmantojamo telpu, iekārtu un aprīkojuma tīrīšana un dezinfekcija, kā arī, izvēloties dezinfekcijas līdzekļus, jāizvērtē to ķīmiskas reakcijas iespējas ar karbamīdu.

6.2.12. Paredzētās darbības alternatīvu salīdzinājums:

- 6.2.12.1. Lai nodrošinātu labāku produktu plūsmas nodalīšanu – terminālī paredzēts pārkraut gan pārtikas produktus, gan dzīvnieku barību, gan minerālmēslus un mālzemi – ietekmes uz vidi novērtējumā ir izvērtētas divas tehnoloģiskās alternatīvas, kas paredz produktu uzglabāšanai četru slēgtu dzelzsbetona liela tilpuma silosu ar kopējo apjomu 78500 m³ būvniecību (1.alternatīva) vai četru atsevišķu silosu (katrs 5000 t) mālzemes uzglabāšanai uzstādīšana un piecu slēgtu noliktavu ar kopējo tilpumu 133500 m³ izbūve pārējo produktu īslaicīgai uzglabāšanai (2.alternatīva).
- 6.2.12.2. Ziņojumā alternatīvu salīdzināšana ir veikta, tai skaitā izvērtējot ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni, notekūdeņu veidošanos un produktu nošķirtību. Citos vides aspektos abu alternatīvu ietekmes tiek vērtētas kā līdzīgas. Atbilstoši Ziņojumam produktu pārkraušanu var nodrošināt abas alternatīvas; nav būtiskas atšķirības ekspluatācijas laikā cieto daļiņu PM₁₀ diennakts perioda izklīdē un gaisa kvalitātes normatīvu cilvēka veselības aizsardzībai pārsniegumi netiek prognozēti nevienai alternatīvai; attiecībā uz trokšņa emisijām alternatīvas ir līdzīgas un tām nav būtisku atšķirību; taču 1.alternatīvas gadījumā uzglabājamo produktu maiņas gadījumā nepieciešama liela tilpuma silosu un iekārtu mazgāšana, turpretī 2.alternatīva, lai arī paredz lielāku noliktavu ietilpību, nodrošina drošāku un nošķirtāku produktu pārkraušanu, kā arī 2.alternatīvai daudz vienkāršāk ir izstrādāt pārtikas

uzņēmuma paškontroles sistēmu. Atbilstoši Ziņojumam paredzēts izvēlēties 2.alternatīvas risinājumu, kas ir ar mazāku ietekmi iepriekš minētajos vides aspektos.

- 6.2.12.3. Atbilstoši Ziņojumam nozīmīgākās ietekmes sagaidāmas Daugavas gultnes padziļināšanas un pietātnes izveidošanas laikā, taču, kā norādīts Ziņojumam pievienotajā eksperta atzinumā, padziļināšanas darbiem nav paredzama ilgstoša vērā ņemama ietekme uz Daugavas lejteces ekosistēmu un ihtiofaunu. Savukārt beramkravu termināļa ekspluatācijai normālā režīmā, realizējot visus Ziņojumā paredzētos pasākumus, tai skaitā avāriju nepieļaušanai un novēršanai, un šajā atzinumā iekļautos nosacījumus, netiek prognozēta būtiska ietekme uz vidi.

Direktors

A. Lukšēvics

2011.gada 23.novembrī.