



Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

## **VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS**

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV- 1045

Tālrunis: 67321173 ♦ fākss: 67321049 ♦ e-pasts: [vpvb@vpvb.gov.lv](mailto:vpvb@vpvb.gov.lv)

---

Rīga

### **Atzinums Nr. 1**

**par ietekmes uz vidi novērtējuma aktualizēto noslēguma ziņojumu  
naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei  
Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā**

Derīgs līdz 2015.gada 6.janvārim

#### **Paredzētās darbības ierosinātājs:**

SIA KU „Baltic Oil Terminal”, reģistrācijas Nr.40003511867, adrese: Katrīnas dambis 14 – 203, Rīga, LV – 1045, tālr. 67508427.

#### **Noslēguma ziņojuma izstrādātājs:**

SIA „Vidrūpe”, reģistrācijas Nr. 50103179671, adrese: Ķiršu iela 7-32, Mālpils, Mālpils novads, LV-2152.

Naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā noslēguma ziņojuma aktuālā 2011.gada oktobra versija trijos sējumos (turpmāk arī - Ziņojums) iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā 2011.gada 4.oktobrī.

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:**

Naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveide.

#### **2. Paredzētās darbības iespējamās norises vietas:**

Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā (kadastra Nr. 01001032001, kopējā zemes platība 294934 m<sup>2</sup>).

#### **3. Īss paredzētās darbības raksturojums.**

Ietekmes uz vidi novērtējums SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei tika uzsākts 2009.gada 1.jūnijā, kad Vides pārraudzības valsts birojs, izvērtējot SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2009.gada

25.maija iesniegumu, pieņēma lēmumu Nr.274 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. 2009.gada 3.jūnijā Vides pārraudzības valsts birojs pieņēma lēmumu Nr.285 par pārrakstīšanās kļūdas labojumu Vides pārraudzības valsts biroja lēmumā Nr.274.

### **3.1. Plānotā termināla tehnoloģijas, izvietojuma, ceļu satiksmes nodrošināšanas alternatīvas**

3.1.1. Ziņojumā piedāvāti divi ķīmisko vielu un maisījumu pārkraušanas apjomu varianti, katrs no tiem ar apjomu 10 milj. tonnu gadā:

- pirmais variants (pamatvariants) - paredzēts pārkraut līdz 5,625 milj.t/gadā gaišos naftas produktus (dīzeļdegvielu 2812500 t/gadā un benzīnu 2812500 t/gadā), līdz 3,75 milj.t/gadā tumšos naftas produktus (mazutu 1855000 t/gadā, naftu 1855000 t/gadā, bitumu 40000 t/gadā), līdz 550 000 t/gadā naftas ķīmijas produktus, līdz 50 000 t/gadā bunkurēšanas mazutu un līdz 25000 t/gadā bunkurēšanas (marķēto) dīzeļdegvielu.
- otrais variants - paredzēts pārkraut līdz 9,375 milj.t/gadā gaišos naftas produktus (dīzeļdegvielu 4687500 t gadā un benzīnu 4687500 t gadā), līdz 550 000 t/gadā naftas ķīmijas produktus, līdz 50 000 t/gadā bunkurēšanas mazutu un līdz 25000 t/gadā bunkurēšanas (marķēto) dīzeļdegvielu.

Gan pirmajā, gan otrajā piedāvātajā ķīmisko vielu un maisījumu pārkraušanas apjomu variantā ir paredzēt pārkraut sekojošus naftas ķīmijas produktus- izobutanolu līdz 50 000 t/gadā, butanolu līdz 50 000 t/gadā, benzolu - līdz 50 000 t/gadā, metanolu - līdz 50 000 t/gadā, akrilnitrilu - līdz 50 000 t/gadā, metiltercbutilēteri - līdz 50 000 t/gadā, stirolu - līdz 50 000 t/gadā, monoetilēnglikolu - līdz 50 000 t/gadā, šķīdinātāju (ziņojumā ietekmes novērtējumā pieņemts acetons kā bīstamākais) - līdz 100 000 t/gadā, bitumenu - līdz 40 000 t/gadā.

Lielākā daļa no pārkraušanai paredzētajām kravām ir bīstamās vielas un to maisījumi, savukārt avārijas gadījumā akrilnitrils raksturots kā visbīstamākais.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam naftas un naftas ķīmijas produktu gada apgrozījums un to sortiments tiks precizēts nākamajās projektēšanas stadijās un ir atkarīgs no naftas produktu tirgus pieprasījuma.

3.1.2. Ziņojumā piedāvātas divas rezervuāru būvniecības tehnoloģijas alternatīvas:

- rezervuāri „glāze –glāzē” bez „slāpekļa spilvena”;
- rezervuāri „glāze –glāzē” ar „slāpekļa spilvenu”.

3.1.3. SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredz divas iespējamās alternatīvas blakus esošās SIA „AGA” loģistikas nodrošināšanai:

- viadukta būvniecība esošās dzelzceļa pārbrauktuves vietā,
- iekšējo autoceļu izbūve gar garāžām, kas tālāk pa Plēksnes ielu novirza autotransportu uz Parādes ielu un tālāk pa Parādes ielas viaduktu uz Flotes ielu.

3.1.4. Ziņojumā apskatītas plānotā termināla būvniecības iespējas Latvijas teritorijā. Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka vietas izvēle izvērtēta un veikta pirmā ietekmes uz vidi novērtējuma procesa laikā (laika posmā no 1990.gadu beigām

līdz 2002.gadam). Ziņojumā sniegta informācija, ka, ņemot vērā paredzētās darbības mērķi, atbilstoši kuģošanas nosacījumi ir tikai Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās. Izvērtējot iespējas izvietot termināli Liepājas ostā, konstatēts, ka teritorija ir apbūvēta un tajā nav iespējams atrast naftas termināļa vajadzībām piemērotu platību, kā arī dzelzceļa līnija uz Liepāju jau tagad ir pārslogota un pie esošajiem nosacījumiem nav iespējams palielināt tās jaudu par 10 miljoniem tonnu produkcijas gadā. Savukārt izvērtējot iespēju termināli izvietot Ventspils ostā, tika konstatēts, ka arī tur nav piemērotas teritorijas, kura būtu pieejama jauna termināļa izbūvei, kā arī Ventspils ostā jau atrodas naftas produktu tranzīta osta. Ziņojumā norādīts, ka divu vienādu uzņēmumu tieša blakus esamība neveicina veselīgu konkurenci un esošu infrastruktūras objektu iznomāšana ekonomiski nav iespējama. Līdz ar to, kā perspektīvākā vieta naftas termināļa izveidei izvēlēta Rīgas brīvostas teritorija.

### **3.2. Paredzētās darbības atrašanās vietas raksturojums:**

- 3.2.1. SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveide plānota Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā, kuru paredzētās darbības ierosinātājs nomā no Rīgas brīvostas.
- 3.2.2. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju termināli paredzēts izvietot uz pussalas Daugavas kreisajā krastā pie Daugavas ietekas Rīgas jūras līcī. Ziemeļos un ziemeļrietumos pussala robežojas ar Rīgas jūras līci, bet ziemeļaustrumos, austrumos ar Daugavu. Pussalas centrālajā un dienvidu daļā izvietota SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”. Termināļa būvniecībai paredzētā teritorija dienvidos, dienvidaustrumos robežojas ar Ziemas ostas akvatoriju, SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”, dienvidrietumos ar dabas parka „Piejūra” dabas lieguma zonu „Daugavgrīva”. Savukārt uz rietumiem, ziemeļrietumiem no termināļa būvniecībai paredzētās teritorijas atrodas kāpu un pludmales zona, kā arī vēstures piemineklis „Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss” un vēstures piemineklis „Komētforta dambis”.
- 3.2.3. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai kopējā zemesgabala platība sastāda 294934 m<sup>2</sup>, esošo būvju apbūves laukums sastāda 11660 m<sup>2</sup>. Projektējamo būvju apbūves laukums sastādīs 54500 m<sup>2</sup>, bet kopējais apbūves laukums - 183696 m<sup>2</sup>, piebraucamo ceļu platība - 27080 m<sup>2</sup>. Paredzētais apbūves blīvums zemesgabalā sastādīs 30 %, bet brīvas teritorijas radītājs zemes gabalā - 38 %.
- 3.2.4. Ziņojumā sniegta informācija, ka SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” vajadzībām ir izbūvētas un tiek izmantotas divas kuģu remonta piestātnes (DG-19 un DG-20) un peldošais doks. Ziemas ostas akvatorija sastāv no trim iekšējām ostām, kuru kopēja ūdens virsmas platība sastāda 265 000 m<sup>2</sup>, tai skaitā - Austrumu iekšosta ar platību 100 000 m<sup>2</sup>, dienvidu daļā atrodas Kara iekšosta - 70 000 m<sup>2</sup> un Ziemas iekšosta 95000 m<sup>2</sup>. Ziemas ostas akvatorijas dienvidaustrumu daļā atrodas SIA „LaCon” ogļu pārkraušanas terminālis ar DG-1 un DG-2 piestātnēm. Dienvidu daļā atrodas SIA „Freja” terminālis ar piestātnēm DG-56, DG -55 un DG-54, Latvijas Jūras akadēmija un SIA „LD sistems”.
- 3.2.5. Tuvākie rūpnieciska rakstura objekti, ar kuriem robežojas termināļa būvniecībai paredzētā teritorija, ir SIA „AGA”, kas atrodas Flotes ielā 9, un

SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”. Visiem īpašumiem var piekļūt pa Flotes ielu.

- 3.2.6. Ziņojumā sniegta informācija, ka termināla teritorija nerobežojas ar dzīvojamām vai sabiedriskām ēkām. Tuvākais dzīvojamais rajons - Daugavgrīvas dzīvojamais rajons atrodas dienvidos, dienvidaustrumos no termināla teritorijas aptuveni 1 km attālumā. Savukārt aptuveni 2,5 km attālumā dienvidaustrumu virzienā atrodas Bolderājas dzīvojamais rajons, bet pāri Daugavai austrumu virzienā - Mangaļsalas dzīvojamais rajons. Ziņojumā sniegta informācija, ka viena māja atrodas uz ziemeļiem no termināla teritorijas.
- 3.2.7. No Bolderājas dzelzceļa parka uz Daugavgrīvu izbūvēts dzelzceļa posms, kurš šķērso Buļļupi. Pēc tilta pāri Buļļupei dzelzceļš iet vienā līmenī paralēli Flotes ielai, šķērsojot Parādes ielu un trīs iebrauktuves dažādu uzņēmumu teritorijās. Dzelzceļam ir vairāki atzarojumi, kas pieslēdzas citiem rūpniecības uzņēmumiem, tai skaitā SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” piebraucamais dzelzceļš, kuram paredzēta arī SIA KU „Baltic Oil Terminal” termināla piebraucamā dzelzceļa pieslēgšana. Ziņojumā sniegta informācija, ka dzelzceļa uzlabošanas darbi ir paredzēti aptuveni 4 km garumā posmā no Bolderājas stacijas līdz Flotes ielai 2. Tūlīt aiz Bolderājas stacijas Flotes ielas virzienā dzelzceļa līniju šķērso viadukts, kas nodrošina auto satiksmi maršrutā Bolderāja - Rīga. Dzelzceļa kreisajā pusē atrodas priežu mežs. Aptuveni 300m attālumā aiz Bolderājas stacijas apmēram 100 m attālumā no sliežu ceļa atrodas vairākas daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas. Aiz dzelzceļa pārbrauktuves bez barjeras dzelzceļa labajā pusē dzelzceļa zonā atrodas vienkārtu dzīvojamā māja. Savukārt aptuveni 600 m attālumā no pārbrauktuves dzelzceļa kreisajā pusē 30 m attālumā aiz nožogojuma atrodas noliktavas ēkas. Aptuveni 350 m pirms Buļļupes tilta ir gājēju pāreja, dzelzceļa sarkano līniju teritorijā atrodas vienkārtu privātmāja. Aiz tilta pāri Buļļupei ir gājēju tunelis sliežu ceļa šķērsošanai, bet aptuveni 35 m attālumā no uzbēruma atrodas divkārtu un piekārtu dzīvojamās mājas.
- 3.2.8. Daugavgrīvā ūdensapgādei izmanto augšdevona Gaujas ūdens horizontu ( $D_{3gj}$ ), kas atrodas 44-49 m dziļumā no zemes virsmas uzreiz zem kvartāra nogulumiem. Ūdens horizonts ir labi aizsargāts no piesārņojuma, jo to sedz vāji filtrējošs smilšmāla slānis 10 m biezumā (kvartāra apakšdaļā) un vairāki nelieli māla un aleirolīta slāņi Gaujas horizonta augšdaļā. Ziņojumā sniegta informācija, ka pētāmās teritorijas tuvākajā apkārtnē atrodas 4 artēziskās akas, no kurām trīs atrodas SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” (divas tiek lietotas, viena atrodas rezervē) un viena – pie Bolderājas bākas, Hidrogrāfiskajā dienestā. Kopējais ūdens patēriņš vidēji ir 20 - 25 m<sup>3</sup>/diennaktī.
- 3.2.9. Teritorijā vēsturiski ir bijušas izvietotas dažādas būves - gan militāra rakstura, gan ar ostas darbību saistītas. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai visās grunts paraugu ņemšanas vietās konstatēts paaugstināts vara, svina, hroma, arsēna, kadmija, niķeļa un naftas produktu saturs, kas atbilstoši Ministru kabineta noteikumos Nr. 804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem” pārsniedz noteikto mērķlielumu (A vērtība), bet nepārsniedz piesardzības robežlielumu (B vērtība), kad jāveic sanācijas pasākumi.

- 3.2.10. Ziņojumā sniegta informācija, ka gruntsūdeņu piesārņojums antropogēnās darbības rezultātā konstatēts divos urbumos - 100. un 101. urbumā. Atbilstoši 2002.gada 12.marta Ministru kabineta noteikumos Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” noteiktajam 100.urbumā tiek pārsniegts mērķlieluma un robežlieluma vidējā aritmētiskā vērtība fenola indeksam, kā arī konstatēts paaugstināts kopējo naftas produktu saturs, kas nepārsniedz noteikto robežlielumu. Savukārt pārējos urbumos ir konstatētas paaugstinātas ķīmiskā skābekļa patēriņa, sulfātjonu, kopējā slāpekļa, kopējā fosfora un hlorīdjonu vērtības. Šie rādītāji saistāmi gan ar iepriekšēju teritorijas rūpniecisko izmantošanu, gan dabiskas izcelsmes apstākļiem.
- 3.2.11. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai Daugavas lejtece pētītas Ziemas ostas akvatorijā esošo smago metālu (varš, svins, kadmījs, dzīvsudrabs, niķelis, cinks, hroms, naftas produkti) koncentrācijas. Visu staciju rajonos novērojams nedaudz paaugstināts naftas produktu un niķeļa saturs gruntī, kas pārsniedz 2006.gada 13.jūnija Ministru kabineta noteikumos Nr.475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” noteikto grunts kvalitātes pirmo robežlielumu, bet nepārsniedz noteikto grunts kvalitātes otro robežlielumu.
- 3.2.12. Papildus tam, ka paredzētās darbības vieta tieši robežojas ar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas dabas parka “Piejūra” dabas lieguma zonu “Daugavgrīva”, paredzētās darbības vietas apkārtnē atrodas Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamā dabas teritorijā dabas parkā „Piejūra” (C LV0301700) ietilpstošā Mangaļu pussala un Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamā dabas teritorija - dabas liegums „Vecdaugava” (B LV0518300); dabas liegums „Vakarbulļi”; īpaši aizsargājamās dabas teritorijas dabas parka “Piejūra” dabas lieguma zona “Mīlestības sala”, kas atrodas Rīgas Brīvostas teritorijā.
- 3.2.13. Rīgas jūras līcī tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas ir „Selga uz rietumiem no Tūjas” (aptuveni 8 km uz austrumiem no Rīgas Brīvostas teritorijas austrumu robežas) un „Rīgas līča rietumu piekraste” (aptuveni 25 km uz rietumiem no Rīgas Brīvostas teritorijas rietumu robežas).
- 3.2.14. Atbilstoši augu un sugu biotopu eksperta atzinumā sniegtajai informācijai paredzētās darbības teritorija jau ilgstoši izmantota rūpnieciskiem un pilsētas aizsardzības mērķiem. Zemes gabala austrumu un ziemeļu daļā gar jūras piekrasti atrodas senas celtnes - Komētforti, centrālajā un dienvidu daļā saglabājušās jaunākas būves - pamesti angāri, ēkas, asfaltēti laukumi, ceļi, kā arī pašreiz neizmantots dzelzceļš. Platības starp fortiem aizaugušas ar apsēm, bērziem un kļavām, zemsedzē sastopamas vairākas dārzebēgļu sugas. Teritorijas centrālajā daļā nelielā ieplakā koku stāvā dominē melnalkšņi. Apsekojamā teritorijas ziemeļaustrumos nelielā daļā Piejūras zonā konstatēts Eiropas Savienībā aizsargājams biotops – „Embrionālās kāpas”, bet gar visu piekrastes joslu Eiropas Savienībā aizsargājams biotops – „Priekškāpas”. Paredzētās darbības teritorijā nav konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas.
- 3.2.15. Teritorijā, kurā paredzēts izbūvēt termināļa ēkas un būves, atrodas galvenokārt dažādas mazvērtīgas rūpnieciskā tipa ēkas un būves, kuras pašreiz netiek izmantotas. Šīs ēkas un būves ir paredzēts nojaukt, izņemot administratīvo ēku, kuru paredzēts saglabāt, nemainot tās funkcijas.

- 3.2.16. Paredzētās darbības vieta skar valsts nozīmes vēstures pieminekli „Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss” (valsts aizsardzības Nr.8538) un vietējas nozīmes vēstures pieminekli „Komēforta dambis” (valsts aizsardzības Nr.8539). Aptuveni 1 km attālumā no projektētā naftas termināļa Daugavas labajā krastā apmēram 150 m attālumā no mola atrodas Caru akmeņi.
- 3.2.17. Paredzētās darbības teritorija skar sekojošas aizsargjoslas - valsts aizsargājamo kultūrvēsturisko pieminekļu aizsargjoslu, virszemes ūdensobjektu aizsargjoslu, Daugavas HES avārijas riska applūšanas robežu, aizsargjoslu ap valsts meteoroloģisko un hidroloģisko novērojumu stacijām un posteņiem, SIA „AGA” drošības aizsargjoslu.
- 3.2.18. Atbilstoši ziņojumā norādītajam meliorācijas sistēmas teritorijā nav ierīkotas.

### **3.3. Paredzētās darbības raksturojums:**

- 3.3.1. Ziņojumā norādīts, ka SIA KU „Baltic Oil Terminal” terminālī plānotais kravu apgrozījums būs 10 miljoni tonnu gadā; no tiem 20 % ķīmiskās vielas un maisījumus plānots importēt, bet 80 % eksportēt. Rezervuāru parkos paredzēts uzglabāt un pārkraut sekojošas ķīmiskās vielas un maisījumus - dīzeļdegvielu, benzīnu, mazutu, naftu, bitumu, akrilnitrilu, benzolu, stirolu, butanolu, izobutanolu, metanolu, monoetilēnglikolu, metiltercbutilēteri, šķīdinātāju.
- 3.3.2. Summārā rezervuāru parka ietilpība plānota 483000 m<sup>3</sup>. Paredzēts uzstādīt:
- 4 x 50000 m<sup>3</sup> rezervuārus gaišo naftas produktu (dīzeļdegvielai un benzīnam) uzglabāšanai,
  - 4 x 50000 m<sup>3</sup> rezervuārus tumšo naftas produktu (nafta, mazuts) (1.alternatīva) vai gaišo naftas produktu (2.alternatīva) uzglabāšanai,
  - vienu avārijas rezervuāru ar ietilpību 50000 m<sup>3</sup>,
  - vienu rezervuāru ar ietilpību 5000 m<sup>3</sup> bunkurēšanas mazuta uzglabāšanai,
  - vienu rezervuāru ar ietilpību 5000 m<sup>3</sup> dīzeļdegvielas un katlu mājas rezerves kurināmā uzglabāšanai,
  - 9 x 2000 m<sup>3</sup> rezervuārus naftas ķīmijas produktu uzglabāšanai;
  - 2 x 2000 m<sup>3</sup> rezervuārus bituma uzglabāšanai;
  - vienu rezervuāru ar ietilpību 1000 m<sup>3</sup> naftas produktu tīrīšanai.

Naftas produktu rezervuārus plānots nodrošināt ar tērauda drošības apvalkiem jeb tā saucamo „glāze glāzē” sistēmu, kā arī tiek paredzēta benzīna tvaiku savākšana un pārstrāde. Rezervuārus, kuros paredzēts uzglabāt benzīnu, paredzēts nodrošināt ar peldošiem pontoniem ar divkāršo blīvējumu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, lai samazinātu avāriju iespējamību, visus naftas un naftas ķīmijas produktu uzglabāšanas rezervuārus (arī benzīna) paredzēts nodrošināt ar slāpekļa „spilveniem”.

- 3.3.3. Ziņojumā sniegta informācija, ka 20 % produktu (imports) plānots piegādāt ar tankkuģiem un pārkraut rezervuāros, bet pēc tam dzelzceļa vagoncisternās. Savukārt 80% produktu (eksports) plānots piegādāt pa dzelzceļu un pārkraut rezervuāros, bet pēc tam tankkuģos.
- 3.3.4. Lai nodrošinātu plānoto naftas produktu apgrozījumu, terminālī plānots izbūvēt divas segtas dzelzceļa divpusējas noliešanas – uzpildīšanas estakādes, paredzot uz katras estakādes vienlaicīgi izliet pilnu sastāvu - 60 vagonu cisternas ar 60 t ietilpību. Paredzētais viena sastāva garums būs 800 m. Atbilstoši ziņojumā norādītajam plānotā termināļa celtniecībai atvēlētā teritorija un tai tuvākie dzelzceļa pievedceļi neļauj izbūvēt dzelzceļu ar

lietderīgo garumu, kas nepieciešams pilna sastāva maršruta pieņemšanai un pieņemšanas-izkraušanas operāciju veikšanai pirms uzbraukšanas uz izliešanas-uzpildīšanas estakādēm, tāpēc uzpildīšanas cisternas grupās pa 30 vagoniem tiks pārvietotas uz Bolderājas parku, bet vēlāk nosūtītas uz ārējo tīklu. Savukārt vagoni, kuri nonāks Bolderājas parkā, tiks sadalīti daudzgrupu vilcienos, kas tiks uzkrāti Bolderājas parkā (līdz 30 četrasu cisternām sastāvā), bet pēc tam padotas, izkrautas terminālī un nosūtītas uz ārējo tīklu. Vagonu padevi uz / no termināļa veiks manevrēšanas lokomotīve.

- 3.3.5. Tankkuģu apkalpošanai paredzēts izbūvēt divas tankkuģu piestātnes, kas aprīkotas ar tehnoloģiskiem laukumiem un naftas produktu iekraušanas hermētiskām ierīcēm „stenderiem”. Tankkuģu piestātnē Nr.1. paredzēts pārkraut tumšos un naftas ķīmijas produktus, bet piestātnē Nr. 2. pārkraut gaišos naftas produktus (dīzeļdegviela un benzīni).
- 3.3.6. Ziņojumā norādīts, ka ķīmisko vielu un maisījumu transportēšanai nav plānots izmantot autotransportu.
- 3.3.7. Termināļa darbības nodrošināšanai (tumšo naftas produktu sildīšana pieņemšanas, uzglabāšanas un pārkraušanas laikā) paredzēts izbūvēt katlu māju ar četriem tvaika katliem ar nominālu spiedienu 10 bar, katra katla siltuma jauda aptuveni 7,8 MW, kopējā katlu mājas jauda 31,2 MW (45 tonnas tvaika/h); tvaika katli tiks aprīkoti ar ekonomizeriem, līdz ar ko katlu lietderības koeficients sasniegs 92 - 94%. Katlu māju plānots darbināt apmēram 6264 h/gadā. Tvaika katliem kā pamatkurināmo ir paredzēts izmantot dabas gāzi, kā avārijas kurināmo – dīzeļdegvielu. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, šobrīd termināļa teritorijā darbojas vidēja spiediena gāzes vads.
- 3.3.8. Kopējais ūdens patēriņš sadzīves vajadzībām prognozēts 30 m<sup>3</sup> diennaktī jeb 10950 m<sup>3</sup> gadā, tvaika katlu barošanai nepieciešamais ūdens patēriņš līdz 500 m<sup>3</sup> gadā. Ūdensapgādei paredzēts izmantot SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” esošos ūdensapgādes avotus (artēziskās akas). Atbilstoši ziņojumā norādītajam tehnoloģiskajā katlu mājā tiks uzstādītas ūdens mīkstināšanas iekārtas ar papildus barojošā ūdens attīrīšanas ierīcēm, saskaņā ar katlu ražotāja prasībām. Ugunsdzēsības vajadzībām ūdeni paredzēts ņemt no Daugavas, ūdens ņemšanas vietas nodrošinot ar zivju mazuļu aizsardzības ierīcēm.
- 3.3.9. Ziņojumā norādīts, ka terminālī tehnoloģiskā procesa rezultātā notekūdeņi nozīmīgos daudzumos neveidosies, kā arī terminālī netiks pieņemti kuģu balasta ūdeņi. Termināļa darbības rezultātā veidojošos sadzīves notekūdeņus plānots novadīt esošajā SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” sadzīves kanalizācijas tīklā, savukārt lietūs ūdeni no termināļa ēku un būvju jumtiem - lietūs ūdens kanalizācijas tīklā bez attīrīšanas. Lietusūdens no rezervuāru drošības apvalkiem, rezervuāru parku aizsargvannām, dzelzceļa estakāžu monolītā betona plātnēm, piestātņu tehnoloģiskiem laukumiem un autotransporta cietajiem segumiem paredzēts novadīt caur regulējamām aizbīdņiem uz trim lokālām lietūs ūdens attīrīšanas ierīcēm, bet pēc tam attīrītos lietusūdeņus novadīs Daugavā. Kopējais attīrāmo lietusūdens daudzums tiek prognozēts 100 l/s jeb 25100 m<sup>3</sup> gadā.

3.3.10. Lai novērstu grunts, gruntsūdeņu un akvatorijas piesārņojumu ar naftas produktiem, ir paredzēti sekojoši tehniskie risinājumi:

- ⇒ zem katra vertikālā tērauda rezervuāra grīdas paredzēts ierīkot hermētisku ģeomembrānu ar drenāžas kontrolējošo cauruli un inspekcijas kontrolaku naftas produktu noplūžu konstatēšanai;
- ⇒ katru naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru (parku) paredzēts nodrošināt ar aizsargapvalku vai monolītā betona aizsargvannu, kas spējīga uztvert vislielākā rezervuārā tilpumu ar līdz 10 % lielu rezervi;
- ⇒ zem dzelzceļa estakādes un naftas un naftas ķīmijas produktu sūkņu stacijas paredzēts ieklāt pretinfiltrācijas segumu;
- ⇒ naftas produktu cauruļvadu sistēmas paredzēts nodrošināt ar avārijas drošības vārstiem un rezervuāriem, kuri paredzēti naftas un naftas ķīmijas produktu avārijas noplūžu novēršanai Daugavā un jūras līcī;
- ⇒ pietātņu tehnoloģiskajos laukumos paredzēts uzstādīt uzpildes iekārtu (stenderu) ar automātiskās savienošanas un avārijas atslēgšanas ierīcēm, kas izslēgtu Daugavas un Rīgas jūras līča akvatoriju piesārņojumu ar naftas produktiem tankkuģu iekraušanas laikā;
- ⇒ pietātnes papildus paredzēts aprīkot ar bonu aizsardzības ierīcēm, kuras paredzēts izmantot naftas produktu pārkraušanas laikā uz (no) tankkuģiem;
- ⇒ izlijušo naftas produktu savākšanai paredzēts izbūvēt atbilstošu kanalizācijas sistēmu.

3.3.11. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, lai nodrošinātu termināļa drošu un nepārtrauktu darbību tā ekspluatācijas laikā, paredzēts noslēgt sekojošus līgumus:

- ⇒ ar Rīgas Brīvostas pārvaldi par termināļa ekspluatācijas un drošas kuģošanas nosacījumiem Rīgas jūras līča un Daugavas akvatorijā;
- ⇒ ar SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” par ūdens apgādes, sadzīves kanalizācijas un elektroapgādes nodrošināšanu;
- ⇒ ar SIA „EKO OSTA” par visa veida kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanu un turpmāko pārstrādi, ieskaitot rezervuāru, lokālo attīrīšanas iekārtu un benzīnu tvaiku savākšanas un pārstrādes iekārtu absorbentu savlaicīgu nomaiņu un apsaimniekošanu;
- ⇒ ar VAS „Latvijas Gāze” par dabas gāzes apgādi;
- ⇒ ar sertificētu organizāciju par ugunsdzēsības automātikas, ugunsdzēsības sūkņu staciju un termināļa ugunsdzēsības sistēmu servisu, ikgadējo apkalpošanu un pārbaudēm;
- ⇒ ar VAS „Latvijas dzelzceļš” struktūrvienībām par piegādājamo pa dzelzceļiem kravu plūsmu nodrošinājumu un sastāvu maršrutu sadalīšanu Bolderājas stacijā, kā arī par dzelzceļa pievedceļu uzturēšanu drošā tehniskā stāvoklī;
- ⇒ ar kuģniecību saistītām stividoru kompānijām par tankkuģu ar nepieciešamo kravnesību ritmisku ienākšanu pie termināļa pietātnēm;
- ⇒ ar pamatiekārtu piegādātājiem par iekārtu apkalpošanu garantijas un pēc garantijas laikā;
- ⇒ ar inspicējošām organizācijām par bīstamo iekārtu tehniskā stāvokļa pārbaudēm (rezervuāri, rezervuāru drošības apvalki, iekārtas zem spiediena, cauruļvadi, drošības vārsti u.c.);
- ⇒ ar sertificētu organizāciju par grunts un gruntsūdeņu monitoringa tīkla ierīkošanu un ilggadējo monitoringa tīkla novērošanu;



⇒ ar atestētu vides laboratoriju par piesārņojošo vielu emisiju atmosfēras gaisā testēšanu un lietus ūdens attīrīšanas iekārtu efektivitātes, atbilstoši normatīvajām prasībām, regulāru pārbaudi.

3.3.12. Termināļa teritoriju paredzēts nožogot ar caurskatāmu 2,4 m augstu stieplu žogu un virs žoga ir paredzēta trīskāršā dzeloņdrāts ierīkošana, organizējot apsardzi ar video novērošanas līdzekļiem. Paredzēts izbūvēt apbraucamo ceļu, lai nodrošinātu piekļūšanu Daugavgrīvas kreisā mola bākai, meteoroloģiskās stacijas, Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju kompleksam un Komētforta dambja teritorijai. Apbraucamo ceļu plānots izmantot arī termināļa objektu apsardzes vajadzībām.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija.**

- SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2009.gada 25.maija iesniegums Nr.11-01/09-02v ietekmes uz vidi novērtējumam naftas produktu termināļa būvniecībai un dzelzceļa attīstībai un tam pievienotie materiāli - 11 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 1.jūnija lēmums Nr.274 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2 - 1 lapa.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 3.jūnija lēmums Nr.285 par pārrakstīšanās kļūdas labojumu Vides pārraudzības valsts biroja lēmumā Nr.274 - 1 lapa.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2009.gada 8.jūnija iesniegums Nr. 13A paskaidrojums – 1 lapa.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2009.gada 8.jūnija vēstule Nr. 14A – 1 lapa.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” paziņojums par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (2009.gada 8.jūnija vēstule) – 1 lapa.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” sagatavotie sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiāli (2008.gada 3.decembra vēstule Nr.12/08-57) un ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2008.gada 15.jūnija protokols - 19 lapas.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” pieprasījums ietekmes novērtējuma Programmas sagatavošanai (2009.gada 8.jūnija vēstule Nr.17A) – 1 lapa.
- Biedrības „Koālcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai”, „Bolderājas grupa” un Daugavgrīvas un Bolderājas iedzīvotāju biedrības „115.pants” vēstule ar priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējuma programmai (saņemta Vides pārraudzības valsts birojā 2009.gada 25.jūnijā) – 3 lapas.
- SIA „AGA” 2009.gada 26.jūnija vēstule saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedrisko apspriešanu – 1 lapa.
- Latvijas Aizsardzības ministrijas 2009.gada 29.jūnija vēstule Nr. MV-N/2286 ar priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējuma programmai – 2 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 2.jūlija Programma ietekmes uz vidi novērtējumam naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvostas teritorijā – 10 lapas.
- I.Kalnājas 2009.gada 3.septembra vēstule (saņemta Vides pārraudzības valsts birojā 2009.gada 9.septembrī) Vides ministrijas Dabas aizsardzības departamentam – 2 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas

Brīvdostas teritorijā ar pielikumiem – 3 sējumi (Birojā iesniegts 2010.gada 11.maijā).

- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma kopsavilkums SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvdostas teritorijā – 1 sējums, 40 lapas.
- Latvijas hidroekoloģijas institūta atsauksme (2010.gada 21.maija vēstule Nr.87) par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 3 lapas.
- Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli un tam pievienotais 2010.gada 24.maija sabiedriskās apspriedes protokols – 29 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksme (2010.gada 29.maija vēstule Nr.5-4/1786) par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu – 2 lapaspuses.
- SIA „AGA” 2010.gada 1.jūnija vēstule ar priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 1 lapa.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes priekšlikumi (2010.gada 10.jūnija vēstule Nr.DMV-10-2251-nd) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 6 lapas.
- PSI „Risks un audits” SIA atsauksme (2010.gada 9.jūnija vēstule Nr.03/2010) par SIA KU „Baltic Oil Terminal” ietekmes uz vidi novērtējumu – 1 lapa.
- Dabas aizsardzības pārvaldes priekšlikumi (2010.gada 11.jūnija vēstule Nr.D.3.20/6) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 4 lapaspuses.
- VAS „Latvijas dzelzceļš” atsauksme (2010.gada 14.jūnija vēstule Nr.DA-3/54) par SIA KU „Baltic Oil Terminal” ietekmes uz vidi novērtējumu – 2 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta priekšlikumi (2010.gada 15.jūnija vēstule Nr.DA-10-836-nd) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 4 lapas.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2010.gada 28.jūnija vēstule Nr. 108A ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtajām atsauksmēm – 4 lapas.
- Rīgas brīvdostas pārvaldes priekšlikumi (2010.gada 21.jūnija vēstule Nr.1-15/1037) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 3 lapas.
- Biedrības „Koālcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” priekšlikumi (2010.gada 22.jūnija vēstule Nr.220610/1) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 4 lapas.
- Biedrības „Koālcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2010.gada 22.jūnija protesta vēstule Nr.220610/2 saistībā ar SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzēto darbību ar 1221 iedzīvotāju parakstiem – 77 lapas.
- L. Lesovskas un vēl 3 iedzīvotāju parakstīta 2010.gada 22.jūnija protesta vēstule pret SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzēto darbību – 2 lapas.
- Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas priekšlikumi (2010.gada 28.jūnija vēstule Nr.1716) ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma pilnveidošanai – 3 lapas.
- Ekspertu atzinumi par darba ziņojumu – 20 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 2.augusta atzinums par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvdostas teritorijā – 25 lapas.

- Ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvostas teritorijā ar pielikumiem – 3 sējumi (Birojā iesniegts 2010.gada 26.oktobrī).
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2010.gada 3.novembra vēstule Nr. 128 A saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 2 lapas.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksme (2010.gada 10.novembra vēstule Nr.5-4/3728) par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un priekšlikumi tā pilnveidošanai – 2 lapaspuses.
- Dabas aizsardzības pārvaldes priekšlikumi (2010.gada 16.novembra vēstule Nr.D.3.20/13) ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pilnveidošanai – 4 lapaspuses.
- Latvijas hidroekoloģijas institūta priekšlikumi (2010.gada 15.novembra vēstule Nr.183) ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pilnveidošanai – 2 lapas.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un priekšlikumi (2010.gada 15.novembra vēstule Nr.DMV-10-4261-nd) tā pilnveidošanai – 5 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta atsauksme par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un priekšlikumi (2010.gada 15.novembra vēstule Nr.DA-10-1601-nd) tā pilnveidošanai – 2 lapas.
- Biedrības „Koālcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2010.gada 16.novembra vēstule Nr.161110/1 ar iebildumiem par sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un priekšlikumi tā pilnveidošanai – 12 lapas.
- Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas iebildumi (2010.gada 17.novembra vēstule Nr.2934) par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 1 lapa.
- Ekspertu atzinumi par noslēguma ziņojumu – 23 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2010.gada 30.decembra vēstule Nr.3-01/1482, ar kuru SIA KU „Baltic Oil Terminal” pieprasīta precizēta informācija noslēguma ziņojumam un nosūtītas saņemtās atsauksmes - 9 lapas.
- Atkārtoti sagatavotais ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvostas teritorijā ar pielikumiem (Birojā iesniegts 2011.gada 15.jūnijā) – 3 sējumi.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2010.gada 21.jūnija garantijas vēstule Nr.9A – 1 lapa.
- Ekspertu atzinumi par 2011.gada 15.jūnija noslēguma ziņojumu – 28 lapas.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta atsauksme par aktualizēto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu (2011.gada 30.jūnija vēstule Nr.DA-10-812-nd) – 2 lapas.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes atsauksme par aktualizēto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu un priekšlikumi (2011.gada 5.jūlija vēstule Nr.DMV-11-1903-nd) tā pilnveidošanai – 5 lapas.
- A.Ņeļņikovas un vēl 10 iedzīvotāju parakstīta protesta vēstule ar iebildumiem pret paredzēto darbību – 1 lapa.
- Biedrības „Koālcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” iebildumi (2011.gada 14.jūlija vēstule Nr.140711/1) par atkārtoti sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu – 4 lapas.

- SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2011.gada 22.jūlija vēstule Nr. 20A ar vēstulēm, kuras saņemtas atkārtoti sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā – 7 lapas.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2011.gada 29.jūlija vēstule Nr.3-01/891, ar kuru SIA KU „Baltic Oil Terminal” pieprasīta precizēta informācija aktualizētajam noslēguma ziņojumam un nosūtītas saņemtās atsauksmes - 5 lapas.
- Aktualizētais ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvostas teritorijā ar pielikumiem (Birojā iesniegts 2011.gada 4.oktobrī) – 3 sējumi.
- Eksperta atzinums par 2011.gada 4.oktobra aktualizēto noslēguma ziņojumu – 18 lapaspuses.
- Vides pārraudzības valsts biroja 2011.gada 21.oktobra vēstule Nr.3-01/1222 par atzinuma sniegšanas termiņa pagarinājumu - 1 lapa.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta atsauksme par aktualizēto ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu (2011.gada 9.decembra vēstule Nr.DA-11-1635-nd) – 2 lapas.

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

### **6.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējā sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:**

- 6.1.1. Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli par naftas un naftas ķīmijas produktu termināļa izveidi Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvostas teritorijā bija pieejami: Rīgas pilsētas Kurzemes rajona izpilddirekcijas telpās Dzirciema ielā 26, Rīgā, SIA KU „Baltic Oil Terminal”, Katrīnas dambī 14, Rīgā, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā un Vides pārraudzības valsts biroja, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.
- 6.1.2. Paziņojumu par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu Ierosinātais publicēja 2009.gada 5.jūnija laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” un 2009.gada 5.jūnija laikrakstā „5 min” latviešu un krievu valodā. Pēc paziņojumu publicēšanas par paredzēto darbību likumdošanā noteiktajā termiņā Birojā saņemti:
  - Biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai”, „Bolderājas grupa” un Daugavgrīvas un Bolderājas iedzīvotāju biedrības „115.pants” vēstule ar priekšlikumiem ietekmes uz vidi novērtējuma programmai. Vēstulē lūgts ņemt arī vērā to, ka jau iepriekš Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja un vairākkārt Rīgas domei iesniegti vairāk kā 11 000 rīdzinieku parakstu, kas iebilda pret naftas termināļa celtniecību Daugavgrīvā, Rīgas līča krastā, blakus Piejūras dabas parkam, kultūras pieminekļa un tā aizsargzonas teritorijā.
  - SIA „AGA” vēstuli, kurā lūgts informēt par risinājumu, kādu ir paredzēts realizēt reizē ar naftas produktu termināļa izveidi, lai nodrošinātu netraucētu SIA „AGA” autotransporta iekļūšanu un izklūšanu no ražotnes teritorijas, jo lai iebruāktu SIA „AGA” ražotnes teritorijā ir jāšķērsu dzelzceļš, bet SIA KU „Baltic Oil Terminal” plānotais apgrozījums būs līdz 10 miljoniem tonnu gadā.
  - Latvijas Aizsardzības ministrijas 2009.gada 29.jūnija vēstuli, kurā lūgts iekļaut programmā ietekmes uz vidi novērtējumam iespējamo avāriju risku izvērtējumu,

termināla ietekmi uz kuģošanas režīmu ostā un kuģošanas drošību Daugavgrīvas rajonā, iespējamās ierobežojumus, kravu piegādes intensitātes novērtējumu, ietekmi uz Daugavas hidroloģisko režīmu saistībā ar paredzētajiem darbiem, Daugavas krastu izmaiņās, piestātņu / molu izskalošanos un nepieciešamo Daugavas krasta nostiprinājumu nepieciešamību.

- 6.1.3. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2009.gada 15. jūnijā tirdzniecības centra „Sabīna” telpās Rīgā, Stūrmaņu ielā 29.
- 6.1.4. Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriedes protokolu tirdzniecības centra „Sabīna” telpās Rīgā 2009.gada 15. jūnijā bija ieradušies ap 60 interesentiem. Sākotnējo sabiedrisko apspriedi atklāja Rīgas pilsētas Kurzemes rajona izpilddirektors. SIA KU „Baltic Oil Terminal” valdes priekšsēdētājs sniedza vispusīgu informāciju par paredzēto darbību, paredzētās darbības realizācijas vietu un iespējamajiem risinājumiem. SIA KU „Baltic Oil Terminal” pārstāvis informēja, ka šīs apspriedes mērķis ir uzklaut iedzīvotāju viedokli, sniedza informāciju saistībā ar paredzētās darbības būvniecības ideju un vietu, iespējamajiem tehnoloģiskajiem risinājumiem, transportēšanas maršrutiem. SIA „Geo Consultants” pārstāvis norādīja, ka projekts ir sarežģīts, jo osta atrodas no vides viedokļa jūtīgā teritorijā un dzelzceļa izmantošana radīs ievērojamu kravu plūsmu uz plānoto termināli, kā arī vispārīgi pastāstīja par jautājumiem, kuri tiks vērtēti ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā. Baltkrievijas vēstniecības pārstāvis informēja, ka Latvija ir svarīgs posms tranzīta ķēdē Baltkrievijas produkcijai un, ka Baltkrievija ir ieinteresēta projekta realizācijā un, ka tiek izskatīta Baltkrievijas piedalīšanās iespēja šajā projektā. VAS „Latvijas dzelzceļš” Rīgas ekspluatācijas iecirkņa vadītājs pastāstīja par termināļu darbību citās Eiropas valstīs, kur ostas atrodas dzīvojamo masīvu tuvumā un, ka ir svarīgi attīstīt šo projektu, kā arī akcentēja, ka ir nepieciešama ostas attīstība. Savukārt iedzīvotāji pauda protestu pret paredzēto darbību un norādīja, ka jau ilgstoši notiek cīņa pret paredzēto darbību un, ka ekonomiskie ieguvumi būs mazāki kā nodarītais kaitējums videi, tika uzsvērts, ka šis projekts radīs ievērojamus zaudējumus apkārtējai videi. Iedzīvotājus satrauca arī, ka dzelzceļš, pa kuru paredzēta kravu transportēšana atrodas tikai 20 metrus no dzīvojamām mājām un, ka kravu pārvadāšana pa to palielinās iespējamo avāriju risku un jau tagad ir cietušie, kā arī, ka pasliktināsies iedzīvotāju dzīves kvalitāte un veselība. Savukārt SIA KU „Baltic Oil Terminal” pārstāvis informēja, ka tiek paredzēta blakus esošo dzīvojamo māju iedzīvotāju pārvietošana projektēšanas un būvniecības procesā, ņemot vērā iedzīvotāju intereses. Vēlreiz uzsvēra ostas attīstības svarīgumu saistībā ar pilsētas attīstību, protams, ievērojot visas vides aizsardzības normas. Iedzīvotāji sabiedriskajā apspriešanā norādīja, ka ostas darbība jau tagad rada lielu piesārņojumu un, ka jau tagad apkārtējā vide ir piesārņota ar ogļu putekļiem, kā arī, ka veiktie pretvibrācijas pasākumi nedod pozitīvu rezultātu. Iedzīvotājus satrauca iespējamo plūdu draudi, iespējamais avāriju risks, piesārņojums, iespējamās problēmas saistībā ar to, ka neatliekamā medicīniskā palīdzība nevarēs piebraukt, drošības pasākumu ievērošana, īpašuma vērtību krišanās, šaubas par to, kādas kravnesības kuģi tiks pieņemti piestātnēs, par to, ka tiks iznīcināts Komētforts un netiks ievērotas Aizsargjoslu likuma prasības, kā arī interesējās par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Iedzīvotāji pauda atbalstu idejai – attīstīt konteineru vai pasažieru termināli.

SIA KU „Baltic Oil Terminal” pārstāvji iespēju robežās sniedza atbildes uz iedzīvotāju jautājumiem. Atbilstoši sabiedriskās apspriešanas protokolā norādītajam - „Pēc sapulces un pēc Rīgas pilsētas iedzīvotājas L.Kompanijeces un SIA KU „Baltic Oil Terminal” valdes priekšsēdētāja N. Jermolajeva lūguma protokolā tiek ierakstīts priekšlikums par dzelzceļa tuvumā esošo četru dzīvojamo māju (Parādes ielā 1, Parādes ielā 2, Esplanādes ielā 5) iedzīvotāju izmitināšanu. Turpmāk ziņojumā šis priekšlikums nav guvis tālāku virzību.

- 6.1.5. Pamatojoties uz SIA KU „Baltic Oil Terminal” pieteikumu, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības priekšlikumus, Vides pārraudzības valsts birojs sagatavoja un 2009.gada 2.jūlijā izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā.

## **6.2.Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Darba Ziņojuma izstrādes un izvērtēšanas stadijā:**

- 6.2.1. Darba Ziņojuma sagatavošanas laikā (2009.gada 9.septembrī) Birojs no Vides ministrijas saņēma I.Kalnājas 2009.gada 3.septembra vēstuli adresētu Vides ministrijai, kurā pausts satraukums saistībā ar SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzēto darbību Bolderājā un nepietiekamo sabiedrības informēšanu par to. Vides pārraudzības valsts birojs izskatīja Vides ministrijai adresēto vēstuli un savas kompetences ietvaros sniedza informāciju Vides ministrijai par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras gaitu un SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzēto darbību (2009.gada 21.septembra vēstule Nr.3-01/1359).
- 6.2.2. Naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā darba ziņojumu (turpmāk arī – Darba ziņojums) sagatavoja SIA „Vidrūpe” un SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2010.gada 11.maijā iesniedza to izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā.
- 6.2.3. SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā Amatu ielā 4, Rīgā, Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālbibliotēkā Gaigalas ielā 3, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī darba ziņojuma kopsavilkums bija pieejams internetvietnē: [www.dinaz.lv](http://www.dinaz.lv), par ko atbilstoša informācija bija pieejama arī Vides pārraudzības valsts biroja mājaslapā.
- 6.2.4. Ietekmes uz vidi novērtējuma Darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2010. gada 24.maijā Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālbibliotēkā Gaigalas ielā 3. Šo likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties Darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 62 interesenti. Sanāksmi atklāja Rīgas domes būvvaldes būvniecības pārvaldes pārstāvis un SIA KU „Baltic Oil Terminal” pārstāve informēja klātesošos par sabiedriskās apspriešanas darba kārtību. Informāciju par paredzēto projektu sniedza SIA KU „Baltic Oil Terminal” pārstāvis, bet SIA „Vidrūpe” pārstāvis sniedza informāciju par pirmsprojekta tehniskajiem risinājumiem, savukārt SIA „Vidrūpe” pārstāvis - par paredzētās darbības īstenošanas iespējamām ietekmēm uz vidi, problēmsituācijām un plānotajiem pasākumiem ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Sabiedriskajā apspriešanā iedzīvotāji

galvenokārt pauda negatīvu un noraidošu attieksmi pret paredzēto darbību, kā arī izteica savu sašutumu par paredzētā termināļa būvniecību, norādot, ka jau tagad Bolderājā ir jūtamas smakas un akcentējot ar transportu saistītās problēmas. Iedzīvotāji interesējās par sociālekonomisko pamatojumu projektam, par tehniskajiem nosacījumiem objekta projektēšanai, paredzētās darbības atbilstību normatīviem un prasībām saistībā ar iespējamo avāriju risku, valdošo vēja virzienu, smakām. Iedzīvotājus satrauca dzelzceļa sliežu attālums līdz dzīvojamajām mājām, dzelzceļa radītās ietekmes uz cilvēkiem un mājām, iespējamie negadījumi un avārijas situācijas, objekta ugunsbīstamība un paredzētie transportēšanas maršruti. Tika izteiktas bažas par objekta kopējo ietekmi ar citiem tuvumā esošajiem (piemēram, SIA „AGA” un kuģu remonta rūpnīcu) un plānotajiem objektiem, par esošo piesārņojumu (SIA „LaCon”). Iedzīvotāji jautāja arī par iespējamajām darba vietām, kā tiek plānota mazuta noliešana ziemas laikā un vai tiks veikta cisternu sildīšana, kur plānots novadīt kondensātu ar mazutu, par iespējamajām avārijas situācijām, tāpat tika uzdoti jautājumi par aizsargjoslām un loģistiku, kā arī iespējām droši izvietot konkrētajā vietā plānoto uzņēmumu. Sabiedriskās apspriešanas laikā izvērtās vairākas diskusijas, tajā skaitā par dzelzceļa radītām problēmām, par esošo piesārņojumu un smakām, par tuvumā esošajiem kultūras pieminekļiem, par citu esošo termināļu darbību Latvijā un par to izvietojuma vietu piemērotību. Iedzīvotāji interesējās arī, vai ir paredzēta bīstamo kravu apdrošināšana, par iespējamo Bolderājas iedzīvotāju evakuāciju, ja notiks avārija. Rīgas domes pārstāvis jautāja par iespējamajiem avārijas riskiem un to izvērtēšanu, kā arī ieteica SIA KU „Baltic Oil Terminal” nodrošināt sava ugunsdzēsības depo izveidi. Kāds no sapulces dalībniekiem norādīja, ka riska izvērtēšanā nav ņemts vērā uzņēmuma SIA „AGA” tuvums.

6.2.5. Ziņojumā sniegta informācija, ka lai iegūtu maksimāli objektīvu priekšstatu par sabiedrības attieksmes pret paredzēto darbību, 2009.gada novembrī tika veikta iedzīvotāju aptauja Bolderājā dažādās nedēļas dienās (darbdienās un brīvdienās), kopumā aptaujājot 69 nejauši izvēlētus cilvēkus. No kopējā respondentu skaita kategoriski pret projekta realizāciju bija 41% iedzīvotāju, vairāk pret nekā par – 26%, bet tikai 17% pilnīgi atbalsta ieceri un 12% no aptaujātajiem sliecas vairāk atbalstīt nekā nostāties pret to. Tikai 20% no aptaujātajiem respondentiem atzina, ka informētības līmenis ir pietiekams un 23% uzskatīja, ka informācija varētu būt vairāk. Respondenti pauda uzskatu, ka paredzētā darbība atstās negatīvu ietekmi uz augu un dzīvnieku valsti, ūdens tīrību, apkārtnes piegružošanu, veselību, gaisa kvalitāti, satiksmi, kā arī paaugstināsies dzelzceļa radītais troksnis un vibrācijas. Savukārt kā pozitīvos aspektus - aptaujātie respondenti minēja dzīves apstākļu uzlabošanos, darba vietu pieaugumu, ceļu uzlabošanos, kā arī, ka pašvaldība saņems papildus finanses.

6.2.6. Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- Latvijas Hidroekoloģijas institūta atsauksmi, kurā norādīts, ka ir nepilnīgi izvērtētas piedāvātas vietas izvēles alternatīvas, avāriju ietekme uz apkārtnējo vidi un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, paredzētie drošības pasākumi, kā arī jāprecizē ziņojumā sniegtā informācija par balasta ūdeņu novadīšanu no kuģiem un ar to saistīto piesārņojumu, Daugavas gultnes nogulumu un tā piesārņojuma raksturojumu. Ziņojums jāpapildina ar informāciju par

aizsargājamām jūras teritorijām, saistībā ar Daugavā veicamo darbu radīto saduļļojumu, ar ietekmes novērtējumu uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā, termināla iespējamo ietekmes novērtējumu uz kuģu ceļu noslogotību Irbes šaurumā, kuģošanas režīmu ostā un kuģošanas drošību, kā arī videi nodarītā iespējamā kaitējuma ietekmes būtiskuma novērtējumu.

- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes atsauksmi, kurā sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pilnveidošanai. Atsauksmē norādīts, ka ir jāpārskata prognozējamo emisiju aprēķins un izkliešanas aprēķinu rezultātu analīze, izkliežu aprēķinu kartes vēlams izstrādāt, ievērojot piesārņojošo vielu fona koncentrācijas, jāprecizē smaku emisiju, trokšņa, vibrāciju aprēķins, ziņojums jāpapildina ar informāciju par slāpekļa „spilvena” veidošanas principiālo shēmu, kā arī jānorāda, vai paredzēta dzelzceļa cisternu skalošana. RVP rekomendē paredzēt ziņojumā, ka tiek uzstādīta „prettrokšņa siena ar pārkari” un izveidota apstādījumu josla, kā arī paredzēt aizliegumu naftas produktu transportēšanai pa dzelzceļu nakts stundās. Lielrīgas RVP rekomendē arī tankkuģu uzpildei izmantot dubultsienu caurules, kas mazinātu jūras un Daugavas piesārņojumu avārijas gadījumā, kas var rasties viļņošanās apstākļos, kā arī RVP uzskata, ka termināla būvniecība radīs būtisku ietekmi uz vidi un uz īpaši aizsargājamām dabas teritoriju dabas parku „Piejūra” (troksnis, vibrācijas, gaisa piesārņojums, zivju resursiem - ūdens uzduļļojums veicot ūdenstilpju padziļināšanu, autotransporta radītais piesārņojums u.c.), kas turpināsies - 2 - 2,5 gadus.
- SIA „AGA” vēstuli, kurā norādīts, ka ietekmes uz vidi novērtējums ir veikts nepilnīgi, jo šī projekta ietvaros netiek analizēts norādītais risinājums - jauna ceļa starp SIA „AGA” teritoriju un Daugavgrīvas lieguma pļavu izbūves un ekspluatācijas ietekme uz vidi. Vienlaicīgi vēstulē arī norādīts, ka šī ceļa izbūve ir arī vitāli svarīga daudzu Flotes ielā atrodošos rūpniecības uzņēmumu darbības nodrošināšanai un šī ceļa izbūve risināma sadarbībā ar Rīgas domes atbildīgajiem departamentiem. Vēstulē sniegta informācija, ka Flotes ielas tehniskais stāvoklis un nestspēja posmā starp „WT Terminal” un SIA „BKRR” ir kritiskā stāvoklī. Līdz ar to ziņojumā izteiktie apgalvojumi, ka autotransporta kustība būvniecības laikā (90 autotransporta reisi dienā) ir „...ļoti niecīga satiksmes intensitātes paaugstināšanās” un ka „...šāds autotransporta reisu pieaugums neradīs satiksmes problēmas” ir nepamatoti.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes atsauksmi, kurā norādīts, ka Darba ziņojums ir izstrādāts nepilnīgi un, ka sagatavojot IVN noslēguma ziņojumu, SIA „Baltic Oil Terminal” jānovērš ziņojumā esošās neprecizitātes. Ziņojumā jāprecizē un jāpapildina sniegtā informācija saistībā ar ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējumu, ķīmisko produktu raksturojumu un apjomiem, rūpniecisko avāriju riska novērtējumu, trokšņa un smaku novērtējumu. Vēstulē norādīts, ka veiktais avāriju riska novērtējums nedod pilnīgu priekšstatu par iespējamām provizoriski smagākajām avārijām uzņēmumā un to izraisītajām sekām uz apkārtējo vidi, it sevišķi saistībā ar uzglabājamo un pārkraujamo vielu toksicitāti un, ka ir nepieciešams veikt papildus aprēķinus, nosakot iespējami sliktākos avāriju scenārijus, kā arī veikt to izvērtējumu. Mājokļu un vides departamenta Vides pārvalde lūdz arī nodrošināt Rīgas domes Vides pārvaldi ar atsevišķu ziņojuma eksemplāru.



- Dabas aizsardzības pārvaldes atsauksmi par naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas Brīvostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējumu darba ziņojumu. Vēstulē sniegta informācija, ka plānotā objekta teritorijas tiešā tuvumā atrodas Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamā dabas teritorija - Natura 2000 dabas parks „Piejūra”, bet netiešā tuvumā atrodas īpaši aizsargājamās jūras teritorijas - „Rīgas līča rietumu piekraste”, „Selga uz rietumiem no Tūjas” un „Vitrupe-Tūja” un, ka dabas parka „Piejūra” dabas aizsardzības plānā paredzētā termināļa būvniecība raksturota kā viens no bīstamākajiem draudiem jūras krasta biotopu, galvenokārt pludmales un priekškāpas eksistencei, kā arī paredzētā darbība raksturota kā būtisks traucējums sabiedrības rekreācijai Rīgas līča pludmalēs. Vēstulē norādīts, ka ziņojumā nekorekti lietots nosaukums „Bolderājas piejūras dabas parks” un, ka nav vērtēta hidroloģiskā režīma izmaiņu ietekme uz vēsturisko pieminekli „Komētforts” (turpmāk Komētforts) gan kā kultūras pieminekli, gan arī kā sīkspārņu ziemošanas vietu, nav izvērtēta trokšņa ietekme uz sīkspārņu populāciju dabas parkā un tā apkārtējā teritorijā, paredzētās darbības ietekme uz Komētfortu un sabiedrības pieejamības izvērtējums jūras piekrastes fortifikācijas būvēm, kuras ir paredzēts iekļaut termināļa teritorijā. Ziņojumā nav pietiekami izvērtētas arī grunts izņemšana un Ziemas ostas padziļināšana un ar to saistītās iespējamās ietekmes uz apkārtnes teritoriju un ēkām, tajā skaitā iespējamie erozijas procesi (krastu izskalošanas procesi saistībā ar ostas akvatorijas padziļināšanas darbiem), paredzētie drošības pasākumi, kuri novērstu teritorijas applūšanu, balastūdeņu novadīšana, pretrunīgi vērtēta ietekme uz ainavu, nav pilnībā analizētas visas potenciālās tiešās un netiešās ietekmes uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un potenciālā ietekme uz sugām un biotopiem, naftas termināļa darbības laikā radītā ķīmiskā piesārņojuma (noplūdes, smakas, troksnis, transporta radītais gaisa piesārņojums, gaisa piesārņojums aizdegšanās gadījumā, virszemes ūdeņu piesārņojums, u.c.) gadījumā. Dabas aizsardzības pārvalde rekomendē rūpīgi izvērtēt paredzēto naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidi tiešā dabas parka tuvumā un īpaši aizsargājamo jūras teritoriju ietekmes zonā.
- PSI „Risks un audits” SIA vēstuli, kurā sniegta informācija, ka „2002.gadā PSI „Risks un audits” SIA pilnā apmērā veica riska aprēķinu SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas terminālim atbilstoši tā laika IVN darba uzdevumam, tehnoloģisko iekārtu izvietojumam un plānotajai darbībai, bet nav piedalījies jaunās SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa ietekmes uz vidi versijas sagatavošanā”. Tāpat vēstulē norādīts, ka „veiktais riska novērtējums vismaz daļēji ir kopēts, nesniedzot norādes uz darba autoriem un ignorējot būtiskās atšķirības tehnoloģisko iekārtu izpildījumā un izvietojumā vecajā un jaunajā projekta variantā”. Vēstulē vērsta arī uzmanība, ka „avāriju varbūtību aprēķini un riska zonas ir cieši saistīti ar tehnoloģisko iekārtu izvietojumu, darbības intensitāti un daudziem citiem iekšējiem un ārējiem riska faktoriem, kas liedz tiešā veidā pārceļt riska zonas pie tehnoloģisko iekārtu izvietojuma maiņas”.
- Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” vēstuli, kurā norādīts, ka valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” nav principiālu iebildumu pret SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzēto naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidi

Rīgā, Flotes ielā 2 un, ka konkrēti ar dzelzceļu saistītie termināļa būvniecības un turpmākās darbības tehnoloģiskie jautājumi turpmākās projektēšanas gaitā ir jāaskāņo ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”. Vēstules pielikumā pievienota valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” 11.06.2010. vēstule Nr. DA-3/151 SIA KU „Baltic Oil Terminal” saistībā ar dzelzceļa pievedceļu ietekmes uz vidi novērtējumu, kurā norādīts, ka Daugavgrīvas rajonā mājas tiks pakļautas paaugstināta trokšņa ietekmei, ziņojumā nav informācijas par pašreizējiem trokšņa rādītājiem un to iegūšanas veidu. Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” „uzskata, ka gan paša termināļa izbūve, gan visi pārējie ar to saistītie pasākumi, kas minēti Paskaidrojuma rakstā (dzelzceļa uzlabošana, dzelzceļa tilta pār Buļļupi rekonstrukcija, viaduktu virs dzelzceļiem izbūve, trokšņu slāpēšanas ekrānu uzstādīšanu u.c.) būtībā ir viena projekta sastāvdaļas”. Šajā vēstulē sniegta informācija, ka valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” principā neiebilst, ka zināmās vietās būtu jāuzstāda trokšņu slāpēšanas ekrāni vai jāveic citi dzelzceļa uzlabošanas pasākumi. Vienlaikus norādīts, ka valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” pašlaik tomēr neredz tam pietiekamu pamatojumu un šie pasākumi ir veicami uz visu projekta realizācijā ieinteresēto pušu vienošanās pamata.

- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta atsauksmi, kurā sniegta informācija, ka „Uzņēmuma SIA KU „Baltic Oil Terminal” darbība kopumā atbilst Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 15.pielikumam „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” (ar grozījumiem Rīgas domes 2009.gada 18.augusta saistošo noteikumu Nr.5 „Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”” redakcijā), jo atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem zemes gabali Rīgā, Flotes ielā 2 (kadastra Nr.0100 103 2001) atrodas „Jūras ostas apbūves teritorijā (Oo)” kur primārā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana, atļautā izmantošana atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 6.12.apakšnodeļas un 543. un 569. punkta prasībām.” Vienlaikus norādīts, ka teritorijai Flotes ielā 2 nav izstrādāts detālplānojums.

Vēstulē norādīts, ka ziņojumu nepieciešams papildināt ar normatīvo aktu analīzi, ka attiecas uz aizsargjoslām ap ūdensobjektiem, Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjoslu, kultūras pieminekļu Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju un Komētforta dambja teritorijas aizsargjoslām, ar informāciju par piesārņotām vietām. Noslēguma ziņojumā jāprecizē informācija saistībā ar rūpniecisko avāriju risku, jo ziņojumā sniegtā informācija ir nepilnīga un pretrunīga (paredzētie avāriju risku mazināšanas pasākumi, SIA „AGA” drošības aizsargjosla, varbūtējās avārijas gadījumu Rīgas jūras līcī vai Irbes šaurumā un citu), pretrunīga ir arī informācija par inženiertehniskajiem tīkliem un to nodrošinājumu. Vēstulē norādīts, ka ziņojumam jāpievieno izkliedes kartes, kas raksturotu esošo piesārņojumu kopā ar prognozējamo termināļa darbības radīto piesārņojumu, kā arī Departaments uzskata, ka terminālim jāparedz un jānodrošina nepārtraukts gaisa kvalitātes monitorings, aparāturu uzstādot uz termināļa robežas dzīvojamo namu virzienā. Vēstulē norādīts, ka nav izvērtēta ietekme uz tuvāk esošajiem iedzīvotājiem Daugavgrīvas dzīvojamajā mikrorajonā, kā arī

uz iedzīvotājiem, kas atrodas dzelzceļa tuvumā, pa kuru tiks transportēti naftas produkti, nav informācijas par ūdensapgādes urbumiem SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” teritorijā, to aizsargjoslām un aprobežojumiem tajās, nav izvērtēti pēdējo gadu vētru laikā esošo procesu ietekme uz Rīgas jūras līča piekrasti un Daugavas krastiem, jo ņemti vērā veci hidrometeoroloģiskie dati (līdz 1988.gadam), nepietiekami izvērtēta paredzētās darbības ietekme uz īpaši aizsargājamajām dabas teritorijām, biotopiem un aizsargājamām augu un dzīvnieku sugām, tajā skaitā ziņojumā nav korekti nosauktas minētās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, nav izvērtētas hidroloģiskā režīma izmaiņas, ko radīs teritorijas uzbēršana un slēgtās drenāžas ierīkošana, kā arī, kā šīs izmaiņas ietekmēs Piejūras dabas parka dabas lieguma zonas „Daugavgrīva” dabas vērtības. Darba ziņojumā nav izvērtētas arī darbības ar atkritumiem, tajā skaitā ar bīstamajiem atkritumiem, ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem, jo dzelzceļa pievada trases šķērsojuma izbūves darbi Buļļupē, kā arī piestātņu izbūve, var ietekmēt ūdens ekosistēmas, tai skaitā bezmugurkaulnieku un zivju faunu, būvdarbu rezultātā radītais sedimentu uzduļķojums var ietekmēt esošo ūdens kvalitāti, kā arī nav izvērtēta ostas padziļināšanas ietekme uz Daugavas krasta eroziju. Departaments uzskata, ka, lai samazinātu dzelzceļa troksni un vibrāciju, kā obligāta prasība ir jāiekļauj gumijas starpliku pielietošana sliežu savienojumu vietās.

- Rīgas Brīvostas pārvaldes (turpmāk RBP) vēstuli, kurā sniegta informācija, ka naftas un naftas produktu pārkraušanas termināļa attīstība Rīgā, Flotes ielā 2 notiek saskaņā ar Rīgas brīvostas Attīstības programmu 2009 - 2018 un RBP iesniegto Biznesa plānu. Vēstulē norādīts, ka turpmākajai termināļa attīstībai Rīgā, Flotes ielā 2 piemērotāks ir II alternatīvais variants, kas paredz gaišo naftas produktu, naftas ķīmijas produktu, bunkurēšanas mazuta un bunkurēšanas dīzeļdegvielas pārkraušanu un īslaicīgu uzglabāšanu. Vēstulē arī norādīts, ka ziņojums jāpapildina ar informāciju par grunts izgāztuves jūrā kapacitātes raksturojumu, norādot alternatīvus variantus izsmeltās grunts izvietojumam, kā arī lūgts ziņojumam pievienot Darba ziņojumā minēto institūciju apliecinājumus, ka viņas iepazinušās ar termināļa attīstības priekšlikumu un piekrīt sadarbībai. Vienlaicīgi vērsta uzmanību uz nepilnībām ziņojumā, kuras ir jānovērš un jāprecizē noslēguma ziņojumā saistībā ar kuģošanas, ostas drošības, transporta un satiksmes un vides pārvaldības jautājumiem.
- L. Lesovskas un vēl 3 iedzīvotāju parakstītu vēstuli, kurā pausts protests pret naftas termināļa būvniecību Daugavgrīvā pie Daugavgrīvas dabas lieguma un Rīgas jūra līča un norādīts, ka jau tagad apkārtējā teritorijā ir smakas no Bolderājas attīrīšanas iekārtām, SIA CORVUS COMPANY, putekļi no oglekļa, ko pārvadā pa dzelzceļu gar mājām. Vēstulē norādīts, ka viņu dzīvojamā māja atrodas ļoti tuvu dzelzceļam (20 - 40m). Vēstulē pausts satraukums par piesārņojošu vielu izmešu palielināšanos, troksni un vibrācijām, dzelzceļa drošības jautājumiem, kā arī norādīts, ka nav izvērtēta trokšņa ietekme uz cilvēka veselību un dzīves apstākļiem, ņemot vērā World Health Organisation Guidelines for Community Noise (1999) vadlīnijās sniegto informāciju, nav veikta jauna modelēšana, izmantoti 2002.gada dati, sniegta neprecīza informācija saistībā hidrometeoroloģiskajiem apstākļiem, avāriju iespējamā ietekme uz Baltijas jūru un Rīgas jūras līci nav atbilstoši izvērtēta. Vēstulē

norādīts, ka „termināls bezmērīgi skars un negatīvi ietekmēs gan iedzīvotājus, gan dabu, gan ierasto dzīves veidu, kā arī īpašuma vērtību”.

- Biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” protesta vēstuli ar 1221 iedzīvotāju parakstiem. Vēstulē norādīts, ka biedrība „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai”, Bolderājas un Daugavgrīvas iedzīvotāji ir paiduši savu nostāju pret naftas termināli Daugavgrīvā parakstoties pret SIA KU „Baltic Oil Terminal” (BOT) ierosināto naftas un naftas produktu termināļa celtniecību Daugavgrīvā, Rīgas līča krastā, blakus Piejūras dabas parkam, kultūras pieminekļa „Daugavas grīvas krastu fortifikācijas komplekss” un „Komētforta dambis” teritorijā un aizsargjoslā. Tāpat vēstulē norādīts, ka terminālim nepieciešamais dzelzceļš un autoceļš daudzviet atrodas blīvi apdzīvotās vietās vai to tuvumā. Vēstulē teikts: „Esam pret paredzamo piesārņojumu (troksni, smakām, vibrāciju) un paredzamajiem transporta sastrēgumiem, kā arī iebilsts, ka termināļa darbībai nepieciešamos infrastruktūras objektus (dzelzceļu, 4 viaduktu izbūve, trokšņa un vibrācijas risinājumi iedzīvotājiem u.c.), kas atrodas ārpus BOT nomātās teritorijas, uzņēmējs piedāvā attīstīt ar pašvaldības budžeta finansējumu”.
- Biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” vēstuli, kurā norādīts, ka ziņojumā ir nepilnīgi izvērtēti dzelzceļa radītie gan gaisa piesārņojuma, gan trokšņa modelējumi, jo ziņojumā sniegta atšķirīga informācija par vilciena ātrumu vienā un tajā pašā ceļa posmā; paredzēto prettrokšņa pasākumu īstenošana nav iekļauta secīgi veicamo pasākumu sarakstā. Modelējot trokšņa līmeni, aprēķinos nav uzrādīts fona troksnis no dažādām apkārtnes ražotnēm, autoceļa un citiem uzņēmumiem, kā arī nav ņemta vērā jau izstrādātā Rīgas trokšņu karte. Vēstulē arī norādīts, ka piedāvātais transporta problēmu risinājums, jaunas iekšējas ielas izbūve līdz Lēpju ielai starp garāžām un pļavu apdraud Piejūras dabas parku, BOT termināļa paredzētais izvietojums pārklājas ar SIA „AGA” aizsargjoslu, Komētforta aizsargjoslu, kā arī nav paredzēti risinājumi dubļu noslīdējumu ierobežošanai, lai netiktu apbērtā kultūras pieminekļa teritorija, nav izvērtētas ietekmes uz cilvēku veselību (troksnis, smakas, bīstamo ķīmisko vielu pārkraušana), uz dzeramā ūdens resursiem. Vēstulē sniegta informācija, ka 2009. gada 12. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma lēmumu par Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanu projektam Izpēte un tehniskā projektēšana projektam „Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija” un, ka BOT paredzētie gultnes padziļināšanas darbi Daugavā faktiski pārklājas ar šo EK apmaksāto pētījumu, kur IVN process vēl nav noslēdzies, tādējādi ir iespējams, ka piedāvātie risinājumi vienai un tai pašai teritorijai varētu būt atšķirīgi. Paustas bažas, ka būs nepietiekama dzelzceļa caurlaidība, ņemot vērā citu prognozēto uzņēmumu apgrozījumu palielināšanos, nav pietiekami izvērtēta ietekme uz sīkspārņiem, kultūras pieminekļiem. Vērsta uzmanība, ka sadaļā „Objekta izbūves termiņi un būvniecības darbu secība” nav atspoguļota nedz viadukta būvniecība pāri Parādes ielai, nedz Komētforta celtnu restaurācijas vai apsaimniekošanas termiņi, nedz SIA „AGA” pastāvēšanai nepieciešamie risinājumi. Problemātiskā pārbrauktuve Silikātu ielā vispār nav identificēta kā problēma, tāpat dzelzceļa pāreja Lielajā ielā. Tāpat arī Biedrība uzskata, ka paredzētie risinājumi („AGA” viadukts vai iekšējais ceļš pa Lēpju ielu) neatbilst Rīgas attīstības plānam 2006. - 2018. gadam un tas nav paredzēts esošajās sarkanajās līnijās. Darba ziņojums arī neatspoguļo

izmaiņas, kādas nepieciešamas pilsētas attīstības plānā viaduktu Parādes un Silikātu ielā izbūvei, tāpat norādīts, ka RAP 2006. - 2018. šobrīd spēkā ir nevis 10 m, bet 50 m aizsargjosla Komētfortam. Biedrība pauž viedokli, ka Daugavas mutes vēsturiskā ainava ar moliem un bāku būtiski tiks mainīta un neglābjami sabojāta.

- Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vēstuli, kurā norādīts, ka Inspekcija atbalsta ekonomiskās attīstības veicināšanu Latvijā un iestājas par saprātīgu balansu starp iespējamiem zaudējumiem un ekonomiskajiem ieguvumiem. Vienlaicīgi norādīts, ka šis ziņojums nesniedz atbildi uz to, vai kravas ietekmēs arī citus valsts aizsargājamās kultūras pieminekļus, bez jau ziņojumā uzskaitītajiem pieminekļiem. Vēstulē lūgts norādīt caur kurām Latvijas pilsētām plānota kravu plūsmu virzīšana, kā arī izvērtēt teritoriju, kuru skar transporta plūsma Krievija (Baltkrievija) – Rīga un tās ietekmi uz Rīgas vēsturisko centru, kā arī lūgts precizēt ziņojumā sniegto informāciju saistībā ar Inspekcijas 17.03.2010. skaņojumu „nosakot, ka Komētforta kā valsts aizsargājama kultūras pieminekļa esamība, nav izslēdzošs faktors naftas termināļa būvniecībai, ja tiek realizēta saudzējoša attieksme un darbība pret kultūrvēsturiskām vērtībām”.
  - SIA KU „Baltic Oil Terminal” vēstuli ar ietekmes uz vidi novērtējuma Darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtajām vēstulēm no RD Rīgas pilsētas Būvvaldes (11.06.2010 vēstule Nr. BV-10-2652-nd), Valsts robežsardzes (08.06.2010 vēstule Nr.23/1-4/2093), a/s „Sadales tīkls” Rīgas pilsētas reģiona (31.05.2010 vēstule Nr. 30R5A0-02.05/779).
    - ✓ RD Rīgas pilsētas Būvvaldes vēstulē informēts, ka dokumenti saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējumu nodoti darbam Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam.
    - ✓ Valsts robežsardzes vēstulē izteikts lūgums arī turpmāk informēt Valsts robežsardzi par darbībām, kas skar Valsts robežsardzes Rīgas pārvaldes pārvaldīšanā esošo nekustamo īpašumu Flotes ielā 2, Rīgā.
    - ✓ A/s „Sadales tīkls” Rīgas pilsētas reģiona ( turpmāk tekstā - ST RPR ) vēstulē norādīts, ka „ST RPR nav iebildumu par termināļa izveidi dotā teritorijā, ja turpmāk veicot termināļa tehniskā projekta izstrādi tiek aizsargātas ( ievērojot spēkā esošos normatīvos dokumentus ), kā arī nodrošināta diennakts piekļuve esošām ST RPR piederošām elektropārvades līnijām un sadales ietaisēm”. Vēstulē sniegta informācija, ka, ja objektam ir nepieciešama papildus jauda, tad jārīkojas saskaņā ar Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas padomes 2005.gada 14.decembra lēmumu Nr.302 (prot. Nr. 52 (261), 8.p.) apstiprinātajiem „Sistēmas pieslēguma noteikumiem elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem” noteikumiem.
- 6.2.7. Birojs, pieaicinot ārštata ekspertus un ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos vērtējumus, institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja Darba ziņojuma atbilstību programmā izvirzītajām prasībām, sagatavoja un 2010.gada 2.augustā izsniedza Atzinumu par ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā, pievienojot tam arī visas saņemtās gan sabiedrības, gan uzņēmumu,

gan institūciju atsauksmes un vēstules, gan arī pieaicināto ekspertu individuālos atzinumus. Atzinumā par darba ziņojumu tika norādīts, kāda ziņojumā iekļautā informācija papildināma un precizējama, lai noslēguma ziņojums atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

### **6.3.Sabiedrības informēšana, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti Noslēguma Ziņojuma izstrādes un izvērtēšanas stadijā:**

6.3.1. 2010.gada 26.oktobrī Birojā tika iesniegts naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvdostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā Amatu ielā 4, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnē [www.dinaz.lv](http://www.dinaz.lv) un [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv).

6.3.2. Noslēguma Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojā saņemti:

- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2010.gada 10.novembra vēstule par ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, kurā norādīts, ka Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvalde atbalsta I variantu, kurš paredz tumšo un gaišo naftas produktu pārkraušanu, slāpekļa spilvenus rezervuāriem, peldošo pontonu izbūvi gaišo naftas produktu rezervuāriem, viadukta izbūvi uz Parādes ielas un skaņas barjeru izbūvi gar dzelzceļu. Vienlaikus sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma pilnveidošanai:
  - ✓ izkliežu aprēķinu kartēs jānorāda termināļa robežas, lai varētu noteikt emisiju koncentrācijas uz uzņēmuma teritorijas robežas,
  - ✓ smaku emisiju aprēķinā jānorāda smaku emisijas no tukšo vagonu transportēšanas, skalošanas un uzglabāšanas laikā Bolderājas stacijā,
  - ✓ pilnīgas drošības nodrošināšanai būtu nepieciešams paredzēt rezervuāru balasta ūdeņu savākšanai un tālākai nodošanai pārstrādāšanai.
  - ✓ ņemot vērā, ka aprēķinātais trokšņa līmenis pārsniedz normatīvos noteikto līmeni par 10-15 dB, noslēguma ziņojumā jāiestrādā konkrēta prasība, ka naftas produktu pārvietošana pa dzelzceļu nakts stundās ir aizliegta,
  - ✓ jāprecizē, vai paredzēta dzelzceļa cisternu skalošana.
- Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālā vides pārvalde rekomendē arī:
  - ✓ prettrokšņa sienu dzīvojamajos rajonos veidot 2 joslās kā „prettrokšņa siena ar pārkāri” un apstādījumu joslu, kas estētiski atdalītu dzelzceļa joslu no dzīvojamās zonas,
  - ✓ tankkuģu uzpildei izmantot dubultsienu caurules, kas mazinātu jūras un Daugavas piesārņojumu avārijas gadījumā, kas var rasties vilņošanās apstākļos,
  - ✓ termināļa teritorijā uzstādīt nepārtrauktu gaisa monitoringa sistēmu.
- Latvijas hidroekoloģijas institūta 2010.gada 15.novembra vēstule, kurā norādīts, ka ziņojumā nav precīzas informācijas par grunts paraugu paņemšanas dziļumu, ziņojumam jāpievieno Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes atzinumu/skaidrojums par to, kāds grunts slānis katrā stacijā ir ticis paņemts, kā arī pilnā apjomā jāiekļauj SIA „AND resources” akreditācijas apliecība ar pielikumiem; jāprecizē ziņojuma sadaļa Ietekmes novērtējums uz Daugavas ūdens kvalitāti,

ihthiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā saistībā ar Daugavā veicamo darbu radīto saduļļojumu un citām ietekmēm. Tāpat norādīts, ka būtu nepieciešams ziņojumu papildināt ar informāciju par avāriju riska pieauguma izvērtējumu saistībā ar jūras satiksmes intensitātes prognozējamo pieaugumu.

- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 15.novembra vēstulē pausts viedoklis, ka noslēguma ziņojumā vairāki jautājumi ir jāprecizē un jāpapildina, tajā skaitā jāizvērtē, ņemot vērā jaunākos hidrometeoroloģiskos datus, pēdējo gadu vētru laikā esošo procesu ietekmi uz Rīgas jūras līča piekrasti un Daugavas krastiem, atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam jānorāda aizsargjoslas ap ūdens ņemšanas vietām un aprobežojumus ap tām, par izsmeltās grunts novietošanas un deponēšanas iespējām, kompleksie rūpniecisko avāriju riski un to bīstamība, ņemot vērā rūpniecisko seku smagumu un izplatību.

Kā būtiski iebildumi vēstulē minēti, ka noslēguma ziņojuma tekstā būtu korekti jānosauc visas minētās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kā arī, ka perspektīvā jaunā ceļa izbūve (pie garāžām) līdz Parādes ielai, lai nodrošinātu SIA „AGA” darbību, tiek plānota Piejūras dabas parka dabas lieguma zonā „Daugavgrīva”, kas ir pretrunā ar Piejūras dabas parka apsaimniekošanas un izmantošanas noteikumiem, līdz ar to nav pieņemams šāds risinājums un, ka noslēguma ziņojumā nav pilnībā analizētas visas potenciālās tiešās un netiešās ietekmes uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Departaments uzskata, ka terminālim jānodrošina nepārtraukts gaisa kvalitātes monitorings, kas sniedz ar naftas produktu pārkraušanu saistītu piesārņojošo vielu emisiju gaisā atspoguļojumu un kontroli (ne tikai katlu mājas skursteņa, bet arī summāro piesārņojošo vielu monitoringu) un, ka aparatūra uzstādāma uz termināļa robežas dzīvojamo namu virzienā.

- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2010.gada 15.novembra vēstulē norādīts, ka noslēguma ziņojumā bez jebkāda pamatojuma vai skaidrojuma nav ņemta vērā lielākā daļa Vides pārvaldes izteikto iebildumu gan ietekmes uz gaisa kvalitāti, tajā skaitā smaku, gan trokšņa izvērtēšanas jomā un līdz ar to pilnveidojamas atbilstošās ziņojuma sadaļas. Vēstulē sniegta informācija, ka saskaņā ar ASV Vides aizsardzības aģentūras sniegto informāciju, slāpekļa „spilvens” neietekmē gaistošo organisko savienojumu emisijas, ja rezervuārs tiek ekspluatēts pie normāla atmosfēras spiediena (slāpekļa „spilvena” funkcija ir samazināt skābekļa daudzumu virs uzglabājamā naftas produkta, aizstājot to ar inerti gāzi (piemēram, slāpekli), lai novērstu sprādzienbīstamas vides rašanos). Vēstulē arī norādīts, ka, pārstrādājot rūpniecisko avāriju riska novērtējuma sadaļu, ir ņemti vērā Vides pārvaldes konstatētie trūkumi un novērstas nepilnības.

- Dabas aizsardzības pārvaldes 2010.gada 16.novembra vēstule, kurā Dabas aizsardzības pārvalde lūdz pilnveidot noslēguma ziņojuma izvērtējumu un, to pilnveidojot, ņemt vērā šādus priekšlikumus:

- ✓ precizēt pretrunīgo informāciju par kāpu, pludmales un Komētforta publisko pieejamību. Dabas aizsardzības pārvalde ierosina paredzēt gājēju celiņa izbūvi uz Komētfortu pa termināļa zemesgabalu (nevis pa niedrāju) un pa jūras pamatkrastu; ņemt vērā, ka termināļa drošības aizsargjosla atrodas Dabas parka teritorijā;
- ✓ jāsniedz viennozīmīga informācija par trokšņa ietekmi uz sikspārņu koloniju;
- ✓ jāizvērtē kumulatīvas ietekmes, kādas radīs šis projekts un plānotā Rīgas brīvostas kanāla padziļināšana;
- ✓ precizēt veikto ietekmes uz ainavu novērtējumu;

- ✓ precizējot ziņojumu, jāņem vērā jūras krasta erozijas procesus, ņemot vērā jaunākos pieejamos datus par jūras krasta līniju .
- ✓ jāprecizē Dabas parka atrašanās attālums no paredzētās darbības vietas.

Vēstulē norādīts, ka Dabas aizsardzības pārvalde uzskata, ka terminālim piegulošās akvatorijas padziļināšana esošajā Daugavas posma nogrieznī radīsies būtiskas hidromorfoloģiskas izmaiņas, kuras nenovēršami tiks kompensētas ar sanešu plūsmas izmaiņām, veicinot erozijas procesus citviet. Vienlaikus norādīts arī, ka Dabas aizsardzības pārvalde atbalsta un lūdz ņemt vērā šajā 5.20.2.nodaļā norādītos tehniskos risinājumus un eksperta ieteikumu izstrādāt speciālu projektu, kura tiktu iekļauti ziņojuma norādītie tehniskie risinājumi sīkspārņu ziemošanas vietu saglabāšanai. Tāpat vēstulē Dabas aizsardzības pārvalde norāda, ka pat tad, ja naftas terminālis tiek ekspluatēts atbilstoši augstām drošības prasībām, naftas produktu noplūdes risks pastāv, tāpēc apgalvojums, ka naftas termināļa darbība nevar radīt kaitējumu videi un dabas vērtībām, ir apšaubāms.

- Biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2010.gada 16.novembra vēstule, kurā norādīts, ka Biedrība „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” uzskata, ka projekta pieteicēji ir pārkāpuši ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, jo sabiedriskai apspriešanai nodotie materiāli ir maldinoši, noslēguma ziņojumā nav vērtēti ne sākotnējās, ne darba ziņojuma sabiedriskās apriešanas laikā izteiktie iebildumi, kā arī elektroniski nav pieejams viss noslēguma ziņojuma saturs. Tāpat vēstulē sniegti komentāri un iebildumi saistībā ar ziņojumā sniegto informāciju par trokšņu un emisijas līmeņa novērtējumu, savietojamību ar SIA „AGA” un citu uzņēmumu darbību Daugavgrīvā un Bolderājā, ietekmes izvērtējumu uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un dabas vērtībām, transporta plūsmas un intensitātes izmaiņām, paredzētās darbības ietekmi uz kultūras pieminekļiem, padziļināšanas darbiem, summārās ietekmes uz veselību, ainavu, atbilstību Rīgas attīstības plānam, kā arī norādīts uz nepietiekošo ekonomisko pamatojumu un aprēķiniem. Vēstulei pievienotas vairākas vēstules no valsts institūcijām (Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2010.gada 2.februāra vēstule Nr. 06-02/343 un 2010.gada 2.jūnija vēstule Nr. 1504, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 14.janvāra vēstule Nr.DA-10-57-nd un 2010.gada 4.februāra vēstule Nr.DA-10-171-nd), kurās biedrībai „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” sniegti skaidrojumi un informācija saistībā ar paredzēto darbību.
- Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2010.gada 17.novembra vēstulē norādīti Inspekcijas iebildumi saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegto informāciju, tajā skaitā ziņojumā nav sniegta atsauce uz Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2010.gada 28.jūnija vēstuli Nr.1716, kur sniegti priekšlikumi turpmākai rīcībai, kā arī tās ieteikumi nav ievērtēti noslēguma ziņojumā. Tāpat Inspekcijas ieskatā noslēguma ziņojumā trūkst plānotās darbības precīza raksturojuma attiecībā uz termināļa tiešā tuvumā esošajiem valsts aizsargājamiem kultūras pieminekļiem - Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju kompleksu (Valsts aizs. Nr.8538) un Komētforta dambi (valsts aizs. Nr.8539). Vienlaicīgi arī norādīts, ka noslēguma ziņojums joprojām nereaģē uz to, vai kravas ietekmēs citus valsts aizsargājamus kultūras pieminekļus, bez jau ziņojumā uzskaitītajiem pieminekļiem.

6.3.3. Secinot, ka Noslēguma Ziņojumā nav ietverta visa nepieciešamā informācija, 2010.gada 30.decembrī Birojs, pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (1) daļu, pieprasīja SIA KU „Baltic Oil Terminal”



novērst noslēguma ziņojuma nepilnības un iesniegt noslēguma ziņojumam nepieciešamo papildus informāciju. Vienlaikus Birojs pārsūtīja Ierosinātajam un Izstrādātajam visas saistībā ar sagatavoto Noslēguma Ziņojumu saņemtās vēstules.

- 6.3.4. 2011.gada 15.jūnijā Birojā tika iesniegts SIA „Vidrūpe” atkārtoti sagatavotais naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvdostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā Amatu ielā 4, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnē [www.balticoilterminal.lv](http://www.balticoilterminal.lv) un [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv).
- 6.3.5. Paziņojumu par naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvdostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojā un sabiedrības iespējām iesniegt rakstiskus priekšlikumus par Noslēguma ziņojumu Ierosinātais publicēja 2011.gada 17.jūnija laikrakstā „Diena”, kā arī Vides pārraudzības valsts birojs ievietoja savā interneta mājaslapā [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv). Pēc paziņojumu publicēšanas par paredzēto darbību likumdošanā noteiktajā termiņā Birojā saņemti:
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 30.jūnija vēstule Nr.DA-11-812-nd, kurā norādīts, ka departaments atbalsta SIA „Vidrūpe” sagatavotos priekšlikumus pasākumiem ietekmes uz vidi mazināšanai, bet norāda, ka obligāti izvirzāmas arī šādas prasības:
    - ✓ nodrošināms nepārtrauktais gaisa kvalitātes monitorings, kas sniedz ar naftas produktu saistītu piesārņojošo vielu gaisā atspoguļojumu un kontroli;
    - ✓ lai samazinātu dzelzceļa izraisīto vibrāciju, starp sliedēm un gulšņiem ir jāliek vibrāciju slāpējoši paliktņi.
  - Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 5.jūlija vēstulē norādīti iebildumi, kā arī lūgts precizēt ietekmes uz vidi noslēguma ziņojumam gaisa piesārņojuma, smaku emisijas un ietekmes uz trokšņa novērtējumu jomā.
  - Biedrības „Koālicija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” 2011.gada 14.jūlija vēstule, kurā norādīts, ka projekta pieteicēji joprojām nav atbildējusi pēc būtības uz lielāko daļu iepriekšējās vēstulēs izvirzītajiem jautājumiem saistībā ar prognozēto trokšņu līmeni, termināļa un SIA „AGA” un citu uzņēmumu darbību savietojamību Daugavgrīvā un Bolderājā, kultūras pieminekļu aizsardzību, ainavu. Vēstule pausts uzskats, ka tiek nepamatoti deleģēti radīto problēmu ekonomiskie risinājumi citiem uzņēmējiem un pašvaldībai.
  - Bolderājas iniciatīvas grupas protesta vēstule ar 11 parakstiem (saņemta Birojā 2011.gada 18.jūlijā) saistībā ar paredzēto darbību. Vēstulē norādīts, ka Daugavgrīvas un Bolderājas iedzīvotāji jau iepriekš daudzkārt pauduši savu negatīvo nostāju pret paredzēto darbību un Rīgas domē 2010.gada novembrī pret paredzēto darbību ir iesniegts 1221 iedzīvotāju paraksts. Vēstulē norādīts, ka iedzīvotāji ir pret paredzamo piesārņojumu (troksni, smakām, vibrāciju) un paredzamajiem transporta sastrēgumiem. Vēstulē norādīts, ka ziņojumā nav sniegta atbilde uz sekojošiem jautājumiem:

- ✓ kāda būs ietekme uz vidi termināļa darbībai pēc nepieciešamo infrastruktūras objektu izbūves (viadukta izbūvei Silikātu un Parādes ielā, pārejas izbūvei Lielā ielā, SIA „AGA” piebraucamajiem ceļiem);
  - ✓ vai tie vispār tiks būvēti,
  - ✓ cik un kādas ēkas un teritorijas to izbūve skars, kā tie skars dabas un kultūras objektus,
  - ✓ kas būs šo darbu pasūtītājs un apmaksātājs.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” aktuālās versijas sabiedriskajā apriešanā saņemto vēstuļu kopijas no ieinteresētajām institūcijām, tajā skaitā, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 30.jūnija vēstuli, Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2011.gada 5.jūlija vēstuli, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2011.gada 14.jūlija vēstuli, Dabas aizsardzības pārvaldes 2011.gada 19.jūlija vēstuli.
- 6.3.6. Secinot, ka papildinātajā Noslēguma Ziņojumā vēl joprojām nav ietverta visa nepieciešamā informācija, 2011.gada 29.jūlijā Birojs pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (1) daļu, pieprasīja SIA KU „Baltic Oil Terminal” novērst noslēguma ziņojuma nepilnības un iesniegt noslēguma ziņojumam nepieciešamo papildus informāciju. Vienlaikus Birojs pārsūtīja Ierosinātajam un Izstrādātajam visas saistībā ar sagatavoto papildināto Noslēguma Ziņojumu saņemtās vēstules.
- 6.3.7. 2011.gada 4.oktobrī Birojā tika iesniegts SIA „Vidrūpe” atkārtoti sagatavotais aktualizētais naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojums. Noslēguma ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī internetvietnē [www.balticoilterminal.lv](http://www.balticoilterminal.lv) un [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv).
- 6.3.8. Paziņojumu par naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojā Vides pārraudzības valsts birojs ievietoja savā interneta mājaslapā [www.vpvpb.gov.lv](http://www.vpvpb.gov.lv). Paziņojums 2011.gada 25.novembrī tika publicēts arī Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta interneta mājaslapā [http://www.rdpad.lv/services/press\\_release/article.php?id=101782](http://www.rdpad.lv/services/press_release/article.php?id=101782).
- 6.3.9. Pēc paziņojumu publicēšanas par paredzēto darbību Birojā tika saņemta Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011.gada 9.decembra vēstule Nr.DA-11-1635-nd, kurā norādīts, ka departaments atbalsta SIA „Vidrūpe” sagatavotos priekšlikumus pasākumiem ietekmes uz vidi samazināšanai, kuri kā obligātās prasības jāiekļauj VPVB atzinumā par noslēguma ziņojumu. Citi komentāri vai priekšlikumi par šo aktuālo ziņojuma versiju saņemti netika.

## **7. Nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:**

Nosacījumi termināļa izveidei izriet no vairākiem aspektiem, kas saistīti gan ar paša termināļa izbūvi, gan nepieciešamajiem infrastruktūras attīstības projektiem, kas saistīti ar termināļa izbūvi. Galvenās ietekmes termināļa būvniecības laikā saistās ar ievērojama apjoma būvdarbu veikšanu, kas var būt saistīta gan ar īslaicīgiem satiksmes ierobežojumiem, gan iespējamo Daugavas ūdeņu piesārņojumu, gan arī vispārējām būvdarbu radītajām ietekmēm, kam pievēršama pastiprināta uzmanība,

ņemot vērā konkrēto teritoriju un tās apkārtnes vēsturisko un esošo izmantošanu. Plānotā termināļa ietekmes un to būtiskums vai nozīmība ir atkarīga gan no būvniecībā izvēlētajiem un realizētajiem risinājumiem, kas detalizēti izstrādājami tehniskā projekta stadijā, gan paredzētā pārkraujamā kravu sortimenta terminālī un ievērojamā kravu apjoma pieauguma caur Rīgas pilsētu, izvēlētajiem un iespējamajiem transportēšanas maršrutiem. Nozīmīgas ietekmes var būt saistītas un līdz ar to nepieciešami detalizēti risinājumi saistībā ar termināļa izvietojuma vietu, ievērojot tieši blakus esošos objektus, tajā skaitā paaugstināta riska (SIA „AGA”, daļēji arī SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”), īpaši aizsargājamās un kultūras pieminekļu teritorijas iespējamo līdzāspastāvēšanu, kā arī, vistiešākajā veidā tas būs atkarīgs no tā, ja paredzētā darbība tiek akceptēta, cik veiksmīgi SIA KU „Baltic Oil Terminal” spēs nodrošināt loģistiku, tajā skaitā citu uzņēmumu un īpašumu sasniedzamības nodrošināšanu un infrastruktūras attīstības projektu realizāciju sadarbībā ar citām ieinteresētajām pusēm.

Analizējot visu iesniegto dokumentāciju, institūciju un ekspertu atzinumus un iedzīvotāju atsauksmes, Birojs uzskata, ka, lai arī terminālī tiek paredzēti daudzveidīgi negatīvo ietekmi samazinoši pasākumi, paredzētā darbība, ņemot vērā tās apjomu un izvietojumu, jebkurā gadījumā kopumā vidi ietekmēs negatīvi vairākos aspektos. Termināļa būvniecības laikā negatīvā ietekme uz vidi galvenokārt saistīta ar vispārējām būvniecības ietekmēm, gultnes padziļināšanas procesa radīto kaitējumu ūdens bioloģiskajiem resursiem un piesārņojuma izplatīšanos, kā arī ar vēsturisko būvju daļēju likvidāciju. Savukārt, termināļa darbības laikā iespējamās naftas produktu noplūdes Daugavā un vērā ņemams gaisa piesārņojums. Nozīmīgas ir termināļa darbības izsauktās netiešās ietekmes, kas saistītas ar naftas un naftas ķīmijas produktu transportu, termināļa darbību un avāriju situāciju iespējamību. Prognozējamais dzelzceļa transporta intensitātes pieaugums, it sevišķi ņemot vērā pašreizējo dzelzceļa pievedceļu stāvokli, negatīvi ietekmētu iedzīvotāju dzīves apstākļus, radītu vai pastiprinātu autotransporta satiksmes traucējumus, un avāriju riska pieaugumu Rīgas pilsētā, ko savukārt, uzņēmums pats nevar novērst un situācijas uzlabošana vai plānoto ietekmju samazināšana prasa mērķtiecīgu paredzētās darbības ierosinātāja, Rīgas pašvaldības, VAS „Latvijas dzelzceļš”, Rīgas Brīvostas pārvaldes sadarbību infrastruktūras plānveida attīstībā, gan saistībā ar dzelzceļa attīstību, gan tā šķērsošanas risinājumiem, gan ietekmju samazināšanas pasākumiem.

**7.1.** Ziņojumā sniegta informācija par pārkraušanai plānoto vielu, tajā skaitā akrilnitrila (CAS Nr.107-13-1) ķīmiskajām, ekotoksikoloģiskajām īpašībām, riska raksturojumu, kā arī nepieciešamajām drošības prasībām tā uzglabāšanai un pārvadāšanai. Saskaņā arī ar interneta resursos pieejamo informāciju National Institute for Occupational Safety and Health <http://www.cdc.gov/niosh/topics/acrylonitrile/>, World Health Organization [http://www.who.int/ipcs/publications/cicad/cicad39\\_rev.pdf](http://www.who.int/ipcs/publications/cicad/cicad39_rev.pdf) akrilnitrils ir gaistošs, viegli uzliesmojošs, ūdenī šķīstošs šķidrums, kas raksturojas ar augstu toksicitāti, kancerogenitāti. Ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka akrilnitrils pēc savas iedarbības ir ievērojami bīstamāks nekā pārējās pārkraušanai paredzētās vielas un liela apjoma avārijās akrilnitrila noplūdes gadījumā tā ietekmes tiek prognozētas arī ārpus termināļa teritorijas, bet avārijas gadījumā tam izlistot uz dzelzceļa

pievedceļiem akrilnitrila IDLH<sup>1</sup> koncentrācijas izplatības zona sniegsies aptuveni vismaz 300 m attālumā no avārijas epicentra, kas ir vairākkārt lielāka par citām terminālī pārkraujamām vielām, turklāt sekas atkarībā no konkrētajiem apstākļiem varētu būt vēl lielākā attālumā. Ņemot vērā visu pieejamo informāciju par akrilnitrila ķīmiskajām, ekotoksikoloģiskajām īpašībām, paredzēto transportēšanas maršrutu, riska novērtējumu un iespējamo reaģētspēju, kā arī iespējamo seku apjomu, **Birojs pamatojoties uz likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.panta (2) daļu, 3.panta (5)daļu un 20.panta (10)daļu uzskata, ka akrilnitrila (CAS Nr.107-13-1) uzglabāšana un pārkraušana SIA KU „Baltic Oil Terminal” teritorijā Flotes ielā 2, Rīgā nav pieļaujama un ir aizliegama.**

7.2.Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju, atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam termināļa būvniecībai paredzētā teritorija ir jūras ostas apbūves teritorija, kur primārā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 15.jūnija vēstulē norādīts, ka „uzņēmuma SIA KU „Baltic Oil Terminal” darbība kopumā atbilst Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 15.pielikumam „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” (ar grozījumiem Rīgas domes 2009.gada 18.augusta saistošo noteikumu Nr.5 „Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”” redakcijā) un atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem zemes gabali Rīgā, Flotes ielā 2 (kadastra Nr.0100 103 2001) atrodas „Jūras ostas apbūves teritorijā (Oo)” kur primārā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana, atļautā izmantošana atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 6.12.apakšnodaļas un 543. un 569. punkta prasībām. Vienlaikus norādīts, ka teritorijai Flotes ielā 2 nav izstrādāts detālplānojums. Savukārt vairākus infrastruktūras objektus plānots izbūvēt arī ārpus paša termināļa teritorijas daļēji dzelzceļam paredzētajā teritorijā, bet janbūvējamās ielas teritorija uz SIA „AGA” plānojumā pagaidām nav iekļauta.

Termināļa teritorijas apbūvē un darbībā jāņem vērā arī pieguļošajās teritorijās esošo uzņēmumu specifika, rēķinoties ar savstarpējo interešu ievērošanu, kā arī tā izveidei svarīga ir esošo, galvenokārt, dzelzceļa infrastruktūras risinājumu kardināla uzlabošana, bez kuras termināļa darbība nav iespējama, jo tās stāvoklis nenodrošina iespēju šāda apjoma kravu, pie tam specifisku un ugunsbīstamu kravu transportēšanu. Visticamāk uzņēmums viens pats nebūs spējīgs atrisināt visus infrastruktūras attīstības pasākumus, līdz ar to Rīgas domei un Rīgas Brīvostas pārvaldei lemjot par paredzētās darbības akceptēšanu, kā arī VAS „Latvijas dzelzceļš” jārēķinās ar ievērojamiem ieguldījumiem pilsētas infrastruktūras attīstībā.

---

<sup>1</sup> Ar IDLH saprot - (Immediately Dangerous to Life or Health) koncentrāciju, ko noteicis ASV Nacionālais darba drošības un veselības institūts (National Institute for Occupational Safety and Health) un tiek uzskatīta par koncentrāciju, kurā cilvēks bez speciāliem aizsardzības līdzekļiem, neapdraudot savu veselību, dzīvību, var uzturēties ne ilgāk kā 30 minūtes.

**7.3. Līdz ar to Birojs uzskata, ka saskaņā ar visu Birojam pieejamo informāciju, kā būtiskākie aspekti, atbilstoši likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10) daļai, termināļa izveides sakarā ir norādāmi sekojoši nosacījumi ar kādiem iespējama paredzētā darbība, ja to akceptē Rīgas dome un Rīgas Brīvostas pārvalde:**

**7.3.1. Rīgas teritorijas plānojumā un detālplānojumā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiek paredzēta termināļa izbūve atbilstoši ziņojumā ietvertajam risinājumam un atbilstošo infrastruktūras objektu izbūve;**

**7.3.2. SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” un citi ar termināļa teritoriju robežojošās zemes īpašnieki saistoša līguma formā apņemas nodrošināt savu saimniecisko darbību tādējādi, ka tiek ievērotas naftas produktu termināļa aizsargjoslu prasības, un aizsargjoslas ierakstītas Zemesgrāmatā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.**

**7.3.3. Tā kā, lai nodrošinātu kravu plūsmu uz termināli, ir paredzēta vairāku jaunu infrastruktūras objektu izbūve ārpus paša uzņēmuma teritorijas - gan jau plānotie Bolderājas stacijas attīstības risinājumi, gan jauni sliežu ceļi, viadukts pār Parādes ielu un viadukts pie SIA „AGA” vai jaunas ielas izbūve, kā arī ietekmes uz vidi samazināšanas pasākumi, tajā skaitā prettrokšņa sienu izveide dzelzceļa malā, kuru realizācijai ir nepieciešama konkrēto zemes īpašnieku piekrišana un aktīva iesaistīšanās, kā arī grozījumu veikšana Rīgas teritorijas plānojumā, paredzētās darbības ierosinātajam ir savlaicīgi un aktīvi jāsadarbojas ar Rīgas domi, Rīgas Brīvostas pārvaldi, VAS „Latvijas dzelzceļš” un konkrēto zemju īpašniekiem precīzi atrunājot un vienojoties par konkrēto darbību veikšanas laikiem, nosacījumiem un atbildīgajiem par izpildi darbībām, kas tiek veiktas ārpus plānotā termināļa teritorijas paredzētās darbības nodrošināšanai, jo termināļa izveide un darbība bez atbilstošas infrastruktūras nodrošināšanas nav pieļaujama.**

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

**7.4.1. Ar infrastruktūras objektu izveidi vai pārveidi un teritorijas sagatavošanu saistīto būvniecības darbu un to radīto ietekmju raksturojums. Iespējamie ierobežojošie nosacījumi būvniecības darbu veikšanai. Nepieciešamie organizatoriskie (arī satiksmes organizēšanas risinājumi) un inženiertehniskie ietekmju samazināšanas pasākumi teritorijas sagatavošanas un būvdarbu laikā.**

**7.4.2. Naftas un naftas ķīmijas produktu transportēšanas apjomu palielināšanās caur Rīgas pilsētu iespējamās ietekmes novērtējums. Satiksmes traucējumu un citu neērtību vietējiem iedzīvotājiem un uzņēmējiem, un nepieciešamo un iespējamo izmaiņu esošajā transporta sistēmā raksturojums.**

**7.4.3. Gaisu piesārņojošo vielu prognozētā emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē termināļa un tam pieguļošajā teritorijā novērtējums.**

**7.4.4. Trokšņa izplatības novērtējums dzīvojamā zonā.**

**7.4.5. Objekta ietekme uz pieguļošo teritoriju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem.**

**7.4.6. Ietekmes novērtējums uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā.**

- 7.4.7. Grunts un pazemes ūdeņu piesārņojuma iespējamības novērtējums saistībā ar iespējamām noplūdēm no rezervuāriem vai cauruļvadiem.
- 7.4.8. Objekta iespējamās ietekmes novērtējums uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.
- 7.4.9. Prognoze par iespējamo ietekmi uz apkārtnes ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.
- 7.4.10. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums.
- 7.4.11. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze.
- 7.4.12. Termināla darbības riska analīze.
- 7.4.13. Iespējamie ierobežojumi esošajā saimnieciskajā darbībā; neērtības, traucējumi un ieguvumi iedzīvotājiem, uzņēmējiem, pašvaldībai.
- 7.4.14. Inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi ietekmes uz vidi novēršanai vai samazināšanai.

Daļa no ietekmēm un to izpausmes veidiem pārklājās un ir raksturīga vairākām jomām, turklāt ir arī detalizētāk raksturotas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, tādēļ turpmāk atzinumā minēti galvenokārt raksturīgākie ziņojuma secinājumi un izvērtējuma aspekti, papildus 7.1. un 7.3. punktā minētajam, izvirzot nosacījumus, paredzētajai darbībai.

#### **7.5. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi, kā arī novērtējot ieinteresēto personu un institūciju paustos viedokļus un argumentus, Birojs secina sekojošo:**

##### **7.5.1. Ar infrastruktūras objektu izveidi vai pārveidi un teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto darbu un to radīto ietekmju raksturojums. Iespējamie ierobežojošie nosacījumi būvniecības darbu veikšanai. Nepieciešamie organizatoriskie (arī satiksmes organizēšanas risinājumi) un inženiertehniskie ietekmju samazināšanas pasākumi teritorijas sagatavošanas un būvdarbu laikā:**

- 7.5.1.1. Pirms būvniecības darbu veikšanas plānots veikt esošo būvju un ēku nojaukšanu, esošo inženieru tīklu atslēgšanu no nojaucamajiem objektiem, to tehniskā stāvokļa pārbaudi un nepieciešamības gadījumā tīklu demontāžu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam pirms būvniecības darbu sākuma termināla teritorijā ir jāizbūvē pagaidu iekšējos autoceļus, kā arī pastāvīgie piebraucamie autoceļi ar asfalta segumu, kurus plānots izmantot arī būvniecības laikā.
- 7.5.1.2. Termināla teritoriju paredzēts uzbūvēt un vertikāli noplanēt līdz absolūtām atzīmēm + 3.00 - +3.20. Termināla teritorijas uzbūvēšanai tiks izmantota Ziemas ostas akvatorijas gultnes smilts. Teritorijas uzbūvēšanai līdz plānotajai atzīmei būs nepieciešams aptuveni 180000 m<sup>3</sup> smilts.
- 7.5.1.3. Kuģu piestātņu izbūves vajadzībām plānots nojaukt Ziemas ostas ziemeļu molu, veikt esošās piestātnes G-20 papildus nostiprināšanu un akvatorijas gultnes nostiprināšanas un padziļināšanas darbus. Ziemas ostu un Daugavas akvatoriju termināla piestātņu zonā plānots padziļināt līdz 15,5 m. Padziļinātajā teritorijā (ar diametru ne mazāku kā 480 metri) tiks nodrošināta kuģu brīva apgriešanās. Padziļināšanas darbu laikā plānots izmantot gan zemes sūcēju, gan daudzkausu zemes smēlēju, bet tieši pie pašas piestātnes - greidera vai stieņa tipa zemes smēlēju.
- 7.5.1.4. Pirms piestātnes Nr.2 izbūves būs nepieciešams remontēt vai atjaunot dažos

posmos Daugavas kreisā krasta mola akmens apšuvumu, nodrošinot tā stabilitāti.

- 7.5.1.5. Būvniecībai paredzētajā teritorijā jau ir dažādas būves, kuras plānots nojaukt, tā ir daļēji aizaugusi ar alkšņiem, papelēm, apsēm, kārkliem, vītoliem, kā arī krūmiem. Esošo koku audzi plānots izcirst, izņemot kāpu zonu, kuru paredzēts papildus nostiprināt, sakopt un nepieciešamības gadījumā pastiprināt ar kāpu, papildus uzberot vai uzmazgājot smiltis, apstādot ar krūmiem un nostiprinot ar akmeņiem vai dzelzsbetona plātnēm. Jāatzīmē, ka jau pašlaik ar dzelzsbetona plātnēm ir daļēji nostiprināta pludmalei pieguļošā teritorija.
- 7.5.1.6. Lai varētu ierīkot divsliežu dzelzceļu uz un no Bolderājas stacijas, tajā skaitā uzlabot dzelzceļa tiltu pār Buļļupi un izvēlētos atbilstošus tehniskos risinājumus un nodrošinātu to realizāciju, neapstādinot un negatīvi neietekmējot pārējo uzņēmumu darbību, kuri atrodas ostas Daugavgrīvas rajonā, papildus jāveic rūpīgi izplānota un secīga esošo sliežu un gulšņu nomaiņa, tilta nesošo konstrukciju apsekošana un konkrētā izvēlēta risinājuma realizācija, kas būtiski neietekmētu Buļļupes hidroloģisko režīmu un nepiesārņotu to.
- 7.5.1.7. Šķembu un citu būvmateriālu transportēšanai līdz termināļa teritorijai paredzēts izmantot esošo dzelzceļu vai esošo piebraucamo autoceļu. Autoceļa tehniskais stāvoklis ziņojumā novērtēts kā apmierinošs, tai pat laikā ziņojuma apspriešanas laikā par tā kvalitāti saņemtas kritiskas atsauksmes. Būvniecības laikā lielgabarīta iekārtas plānots piegādāt pa dzelzceļu, bet betona piegāde plānota ar speciālo autotransportu no SIA „CEMEX” betona mezgla, kas atrodas Podraga ielā 2.
- 7.5.1.8. Ziņojumā norādīts, ka būvniecības darbu veikšanas gaitā būvmateriālu piegādes transporta intensitāte brīžiem ievērojami pieaugs. Intensitātes pieaugums prognozējams laika posmos, kad tiks veikti betonēšanas darbi. Satiksmes intensitāte būvniecības periodā maksimāli pieaugs par 45 transporta reisiem dienā (turp/atpakaļ 90 reisi), bet vidēji par 10 transporta reisiem dienā (turp/atpakaļ 20 reisi); atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai netiek prognozēts oglekļa monoksīdam, slāpekļa dioksīdam un benzolam noteikto gaisa kvalitātes mērķlielumu un robežlielumu pārsniegumi būvniecības laikā, lai arī atsevišķu darbu veikšanas laikā transporta plūsmu un izmešu daudzums varētu mainīties ievērojamās robežās un, iespējams, atsevišķos gadījumos pārsniegt ziņojumā norādītos lielumus.
- 7.5.1.9. Lai mazinātu troksni būvniecības laikā, sauszemē plānots izmantot tikai urbtos pāļus, savukārt izbūvējot pāļu tipa piestātnes - gan urbtos, gan arī dzenamos pāļus. Izvēloties konkrētās darbu metodes, jārēķinās ar saglabājamo piestātņu un pārējo tuvumā esošo konstrukciju, objektu un infrastruktūras saglabāšanu vai pārveides nepieciešamību, ievērojot arī saglabājamo objektu ar kultūrvēsturisko vai dabas aizsardzības nozīmi konkrētos parametrus un vērtības.
- 7.5.1.10. Upes gultnes padziļināšana tiks veikta ar hidrouzmazgāšanas metodi, iekraujot smiltis liellaivās un izgāžot Rīgas Jūras līcī izgāztuvē, bet daļa tiks izmantota termināļa teritorijas uzskalošanai.
- 7.5.1.11. Ziņojumā norādīts, ka tieši blakus būvlaukumam nav plašu dzīvojamo rajonu. Tuvākā dzīvojamā māja atrodas blakus Daugavgrīvas Bācai,

aptuveni 200 m attālumā, kuru no būvlaukuma atdala 5 - 6 m augsta kāpa, kas kalpo kā dabīgs šķērslis trokšņa ceļā. Dzīvojamais rajons atrodas aptuveni 1 km attālumā un tieši no darbiem būvlaukumā varētu netikt ietekmēts, taču tam garām virzīsies gan satiksme pa dzelzceļu, gan autotransports.

7.5.1.12. Lai mazinātu iespējamo ietekmi būvniecības laikā, Ziņojumā norādīts, ka paredzēts izstrādāt vides piesārņojuma novēršanas un atkritumu utilizācijas plānu, kas ietvers sevī cieto atkritumu savākšanu un to otrreizēju izmantošanu/utilizāciju, ka arī noņemtās augsnes virskārtas utilizāciju; lai samazinātu ietekmi uz gaisa piesārņojumu, pagaidu neasfaltētos autoceļus sausā laika periodā plānots regulāri laistīt, tādējādi nepieļaujot to putēšanu; organizēt celtniecības tehnikas atbilstošu degvielas uzpildi tam sagatavotajā vietā, nepieļaujot degvielas izplūdi grunts un virszemes ūdeņos. Lai nepiesārņotu grunti un gruntsūdeņus, degvielas uzpildes laukumam jābūt klātam ar betona segumu, kurā ierīkota sistēma noteces savākšanai; sadzīves notekūdeņus plānots novadīt pilsētas kanalizācijā.

7.5.1.13. Teritorijā būvniecības laikā ir paredzēts uzstādīt konteineru tipa atpūtas/saimnieciskās telpas. Pēc abpusējas vienošanās ar SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” termināļa būvniecības laikā elektroapgāde, ūdensapgāde un kanalizācija tiks pilnā apmērā nodrošināta no esošajiem SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” komunikācijas tīkliem. SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” ir apliecinājusi, ka viņiem ir brīvas elektrojaudas, kuras būs pieejamas termināļa būvniecības periodā, kā arī tā ir apliecinājusi gatavību nodrošināt termināli ar nepieciešamajiem ūdensapgādes avotiem un sadzīves kanalizācijas tīkliem.

7.5.1.14. Ņemot vērā teritorijas ilgstošo izmantošanu kā militāru un rūpniecisku teritoriju, nav izslēgta piesārņojuma konstatēšana augsnes noņemšanas vai esošo būvju un komunikāciju nojaukšanas laikā. Līdz ar to šāda iespējamība un atbilstoša rīcība jāparedz darbu projektā.

**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:**

- **Tehniskajā projektā nepieciešams paredzēt padziļināšanas darbu veikšanai detalizētus pasākumus krasta nostiprinājumu stabilitātes nodrošināšanai un monitoringu, tajā skaitā attiecībā uz esošajām piestātnēm un pie nepieciešamības veikt esošo konstrukciju pastiprināšanu.**
- **Tehniskajā projektā jāiestrādā pasākumi nelabvēlīgās ietekmes uz bioloģiskajiem resursiem samazināšanai darbu veikšanai ūdens vidē (Ziemas osta un Daugavas akvatorijas padziļināšanas darbi, piestātņu izbūve, Ziemas ostas ziemeļu mola nojaukšana, Daugavas kreisā krasta mola akmens apšuvuma atjaunošana) un jānodrošina to realizācija.**
- **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.

- Lai novērstu tehnoloģisko avāriju un piesārņojuma risku, darbi Daugavas gultnē jāpārtrauc stiprā vējā un spēcīgas straumes vai vilņošanās laikā, padziļināšanas darbu veikšanai atbilstoši grunts īpatnībām izmantot tehniku, kuras ekspluatācija saistīta ar mazāku uzduļķojumu.
- Darbu laikā jānodrošina nepieciešamais piesārņojuma savākšanas/ierobežošanas aprīkojums, kas nepieļautu ūdens vides piesārņošanu ar bīstamām vielām, arī potenciālu negadījumu rezultātā.
- Grunts uzskalošanu un izvietošanu teritorijā jāveic tādējādi, lai nepieļautu aizsargājamo kultūrvēsturisko objektu un saglabājamo sīkspārņu ziemošanas vietu apbēršanu vai iznīcināšanu, ņemot vērā arī grunts analīžu rezultātus un konkrētos inženiertehniskos risinājumus teritorijas sagatavošanai, kas nepieļauj grunts izplūšanu (duļķu šļūce) ārpus konkrētajām plānotajām teritorijām, kā arī atkārtotu uzduļķotā ūdens noplūdi ostas akvatorijā. Būvniecības darbu tehniskajā projektā jāiekļauj pasākumi, kas nodrošina sekundārā uzduļķojuma nenonākšanu Daugavā no krastā izvietotās izsmeltās grunts un jānodrošina to realizāciju, kā arī, piesārņojuma konstatēšanas gadījumā, iespējami savlaicīgi jānodrošina piesārņojuma lokalizēšana un novēršana.
- Sauszemes teritorijas izveidei iespējams izmantot no Daugavas izņemamo grunti, kuras inženierģeoloģiskie rādītāji atbilst tam, lai to varētu izmantot paredzētajam mērķim. Šīs 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 jāizvēlas nepieciešamos konkrētos būvniecības risinājumus, kas garantē esošo būvju un jauno konstrukciju stabilitāti.
- Būvniecības darbu veikšana gan terminālī, gan infrastruktūras objektos plānveidīgi jānodrošina tā, lai neradītu bojājumus piegulošo uzņēmumu teritorijā izvietotajām tehnoloģiskajām iekārtām un saglabājamām būvēm, netiktu traucēta šo uzņēmumu darbība un ierobežota piekļuve to teritorijām, tāpat paredzētie darbi jāsaista ar attiecīgo uzņēmumu vadību, lai veiktu darbus vietās, kur tas var apgrūtināt piekļuves iespējas uzņēmumiem, gan radīt bīstamību (mehānisku bojājumu, uguns, sprādzienbīstamību u.c.) avāriju rezultātā. Ierosinātajam jāparedz un būvniecības laikā jāīsteno piesardzības pasākumus atbilstoši likumam „Par piesārņojumu” un avāriju riska samazināšanas pasākumus, kas būtu atbilstoši attiecīgo darbību apjomam un bīstamībai, lai nepieļautu rūpnieciskas avārijas izraisīšanos, 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, pārveidojot vai norobežojot iespējamās aizdegšanās avotus un ievērojot nepieciešamās aizsargjoslas, tajā skaitā un it sevišķi attiecībā uz darbībām SIA „AGA” tuvumā un ņemot vērā SIA „Bolderājas kuģu remonta

rūpnīca” darbības specifiku un infrastruktūru, kā arī tās pārveidi saistībā ar termināla izveidi.

- Par iespējamiem satiksmes ierobežojumiem vai izmaiņām savlaicīgi informējami iedzīvotāji, institūcijas un uzņēmumi.
- Konkrētie darbi kultūras pieminekļu aizsargjoslā, vai teritorijā, kas varētu tos ietekmēt, atbilstoši izstrādājami un saskaņojami ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, ņemot vērā arī konkrēto darbu specifiku attiecībā uz nojaucamajām un saglabājamām būvēm.
- Pirms teritorijas sagatavošanas darbu uzsākšanas veicama inventarizācija par esošajām, demontējamām un saglabājamām komunikācijām termināla teritorijā, paredzot to drošu demontāžu vai pārveidi, kā arī konkrētos pieļaujamos risinājumus, atbilstoši konkrētajiem apstākļiem un saglabājamo komunikāciju aizsardzības nosacījumiem, tajā skaitā gāzes vadam.
- Ņemot vērā plānotā termināla teritorijas izvietojumu un izmantošanas mērķus, termināla teritorijā un Daugavā iespējama kara laika lādīņu uziesana, līdz ar to jānodrošina termināla būvniecībai un padziļināšanai paredzētās teritorijas pārbaude, kā arī būvdarbu organizēšanas projektā iestrādājama sadaļa par drošām darba metodēm un rīcībām termināla būvniecības un padziļināšanas laikā sprādzienbīstamu objektu konstatēšanai un rīcībām ar tiem.
- Būvniecības laikā veidojošos atkritumu apsaimniekošanai jānoslēdz līgumi ar licencētiem atkritumu apsaimniekotājiem, rēķinoties, ka ilgstoši rūpnieciskiem un ostas mērķiem izmantotā teritorijā var tikt atsegtas piesārņotas teritorijas un līdz ar to jāparedz atbilstoši pasākumi konkrēto piesārņojumu identificēšanai, savākšanai un utilizēšanai.

**7.5.2. Naftas un ķīmijas produktu transportēšanas apjomu palielināšanās caur Rīgas pilsētu iespējamās ietekmes novērtējums. Satiksmes traucējumu un citu neērtību vietējiem iedzīvotājiem un uzņēmējiem, un nepieciešamo un iespējamo izmaiņu esošajā transporta sistēmā raksturojums.**

7.5.2.1. Lai varētu realizēt naftas un naftas produktu piegādi terminālim, ir nepieciešams veikt ne tikai ziņojumā paredzētos risinājumus no Bolderājas stacijas līdz termināla teritorijai Flotes ielā 2, bet arī dzelzceļa rekonstrukciju posmā Torņakalns - Bolderājas stacija. Ziņojumā paredzētais kravu apgrozījuma pieaugums ir apskatīts kontekstā ar VAS „Latvijas dzelzceļš” plānotajām aktivitātēm, jo plānots, ka VAS „Latvijas dzelzceļš” nodrošinās kravu piegādi terminālim.

7.5.2.2. Ziņojumā norādīts, ka izstrādātajos ietekmes uz vidi novērtējumos - SIA „Vent Eko” ietekmes uz vidi novērtējumā „Rīgas Brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija” ziņojumu, kā arī SIA „Eiropprojekts” izstrādātajā Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību - ir ievērtētas SIA KU „Baltic Oil Terminal” perspektīvā naftas termināla vajadzības. Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par VAS „Latvijas dzelzceļš” Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas Rīgas Brīvostas apkalpošanai, stacijas „Bolderāja” rekonstrukcijas un stacijas „Bolderāja – 2” izveides ietekmes uz vidi

novērtējuma noslēguma ziņojumu izsniegts 2009.gada 10.septembrī, bet atzinums par Rīgas brīvostas pārvaldes Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanas no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu - 2009.gada 24.martā. Šajos atzinumos Birojs ir izvirzījis nosacījumus, ar kādiem pieļaujama šo paredzēto darbību realizācija. Plānotā termināla attīstība prasa papildus saskaņotu gan laikā, gan savstarpējā sadarbībā vienotu pasākumu nodrošināšanu dzelzceļa kravu attīstības nodrošināšanai visā maršrutā, tajā skaitā jaunu infrastruktūras objektu izbūvi, esošo rekonstrukciju un ietekmes samazināšanas pasākumu veikšanu.

7.5.2.3. Ziņojumam pievienotajā VAS „Latvijas dzelzceļš” 2010.gada 14.jūnija vēstulē Nr. DA-3/154 norādīts, ka VAS „Latvijas dzelzceļš” nav principiālu iebildumu pret SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzēto naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidi, bet VAS „Latvijas dzelzceļš” 2011.gada 21.janvāra vēstulē Nr. D-2/289-2011 apliecināts, ka VAS „Latvijas dzelzceļš” spēs nodrošināt SIA KU „Baltic Oil Terminal” nepieciešamos 10 miljonu tonnu naftas un naftas produktu gadā apgrozījumu. Savukārt VAS „Latvijas dzelzceļš” 2010.gada 11.jūnija vēstulē Nr. DA-3/151 norādīts, ka paša termināļa izbūve, gan citi ar to saistītie pasākumi (dzelzceļa uzlabošana, dzelzceļa tilta pār Buļļupi rekonstrukcija, viaduktu virs dzelzceļiem izbūve, trokšņu slāpēšanas ekrānu u.c.) būtībā ir viena projekta sastāvdaļas. VAS „Latvijas dzelzceļš” neiebilst pret to, ka zināmās vietās būtu jāuzstāda trokšņu slāpēšanas ekrāni vai jāveic citi dzelzceļa uzlabošanas pasākumi, tomēr neredz tam pietiekamu pamatojumu, norādot, ka šie pasākumi veicami uz visu projekta realizācijā ieinteresēto pušu vienošanās pamata.

7.5.2.4. Ziņojumā sniegta informācija, ka šobrīd no dzelzceļa stacijas „Bolderāja” līdz SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” atrodas savienojošais dzelzceļa sliežu ceļš, kurš šķērso tiltu pār Buļļupi, bet pēc tam virzās gar Flotes ielu, vienā augstuma līmenī šķērsojot Parādes ielu un transporta līdzekļiem paredzētās iebrauktuves dažādu uzņēmumu teritorijās. Savienojošam sliežu ceļam ir arī vairāki atzarojumi uz citiem ostas uzņēmumiem. Esošajam sliežu ceļam ir nepieciešama sliežu un gulšņu nomaiņa, kā arī pārmiju pārvadu uzlabošana. Līdz ar to termināļa darbības nodrošināšanai tiek paredzēta esošo dzelzceļa pievedceļu uzlabošana, ierīkojot otru sliežu ceļu esošo sliežu ceļu sarkano līniju robežās paralēli esošajam aptuveni 4 km garumā posmā no Bolderājas stacijas līdz Flotes ielai 2. Dzelzceļa stacijā „Bolderāja” tiks paredzēta dzelzceļa sastāvu maršrutu sadalīšana un padošana uz termināļa dzelzceļa estakādēm, tukšo vagonu-cisternu savākšana līdz pilna sastāva maršrutam un sastāva nosūtīšana uz ārējo dzelzceļa tīklu. Lai atbilstoši dzelzceļa kustības drošības noteikumiem nodrošinātu vagonu-cisternu padevi uz termināli, ir papildus esošajam sliežu ceļam jāizbūvē vēl trīs izlikšanas ceļus ar lietderīgo garumu ne īsāku par 430 m, kā arī divsliežu dzelzceļa izbūvi, tajā skaitā uz tilta pāri Buļļupei. Lai izbūvētu otru dzelzceļa sliežu ceļu ar papildus izlikšanas ceļiem, būs jāpārceļ pilsētas inženierkomunikācijas posmā no stacijas „Bolderāja” līdz pašai SIA KU „Baltic Oil Terminal” teritorijai.

7.5.2.5. Palielinot dzelzceļa pievedceļu noslogotību, būs apgrūtināta autotransporta kustība Daugavgrīvas dzīvojamā rajonā, īpaši Parādes ielā, kā arī apgrūtināta autotransporta iebraukšana pieguļošo uzņēmumu teritorijās izlikšanas dzelzceļu rajonā. Ņemot vērā paredzētos naftas un naftas produktu

pārkraušanas apjomus, ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā konstatētas trīs ar dzelzceļa transporta palielināto intensitāti saistītas problemātiskas vietas – sliežu ceļš uz dzelzceļa tilta pār Buļļupi, Parādes ielas dzelzceļa pārbrauktuve un dzelzceļa pārbrauktuve pie SIA „AGA”, kas šo pārbrauktuvi izmanto savas produkcijas transportēšanai. Līdz ar to paredzēts likvidēt gan Parādes ielas dzelzceļa pārbrauktuvi, tās vietā izveidojot divlīmeņu dzelzceļa šķērsojumu, gan dzelzceļa pārbrauktuvi pie SIA „AGA” un SIA „AGA” loģistikas nodrošināšanai pašreizējās pārbrauktuves vietā izbūvēt vai nu apbraucamo ceļu, vai arī viaduktu. Ziņojumā attiecībā uz apbraucamo ceļu (ielu) norādīts, ka SIA „AGA” loģistikas nodrošināšanai paredzēts izbūvēt jaunu iekšējo ielu, kas no SIA „AGA” teritorijas virzīsies līdz Lēpju ielai starp garāžām un pa pļavu, bet tālāk no Lēpju ielas līdz divlīmeņu dzelzceļa šķērsojumam pa Plēksnes ielu. Atbilstoši ziņojumā pievienotā SIA „AGA” 2011.gada 26.septembra vēstulē Nr.84 norādītajam SIA „AGA” piekrīt iebrauktuves Rīgā, Flotes ielā 9 nomaiņai, izvirzot virkni nosacījumu (Ziņojuma 22.pielikums). Vienlaikus Birojs vērš uzmanību, ka Ziņojumam nav pievienoti pārējo skarto uzņēmumu piekrišana iekšējās ielas izbūvei caur kuru teritorijām to plānots izbūvēt, kas varētu ietekmēt šo risinājumu realizāciju, ņemot vērā arī apstākli, ka jaunas ielas izbūvei nepieciešami arī Rīgas teritorijas plānojuma grozījumi.

7.5.2.6. Ziņojumā akcentēts, ka saimnieciskajiem objektiem, kuru īpašumā ir un kuri lieto pievedceļus, kas šķērso Parādes ielu, veidojot divlīmeņu šķērsojumu ar Parādes ielu, pieņemot lēmumu palielināt kravu transporta pa dzelzceļu apjomu, jāveic pievedceļu uzlabošana, nodrošinot to atbilstību tehniskajām prasībām.

7.5.2.7. Ziņojumā sniegta informācija, ka divlīmeņu šķērsojumu būvniecības laikā netiks pārtraukta transporta kustība pa Parādes ielu un paredzami īslaicīgi un lokāli traucējumi autotransporta plūsmai tā būvniecības laikā. Savukārt dzelzceļa līnijas uzlabošanas un ekspluatācijas laikā ziņojumā netiek prognozēta būtiska ietekme uz autotransporta plūsmu.

Tai pat laikā jāreķinās, ka dzelzceļa satiksmes plūsma atkarībā no faktiskā kravu apgrozījuma pieaugs vairākas (līdz 10 – 12 papildus vilciena sastāviem diennaktī turp un atpakaļ līdz Bolderājas stacijai un tālāk sadalītā veidā līdz terminālim), kas ir aptuveni trešā daļa no Rīgas brīvostas kopējā esošā apgrozījuma.

**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:**

- **Detālās projektēšanas laikā paredzētās darbības ierosinātajam savstarpēji vienojoties ar VAS „Latvijas dzelzceļš”, Rīgas Brīvostas pārvaldi un Rīgas domi jāsaņem dzelzceļa sliežu ceļu izbūve no dzelzceļa stacijas „Bolderāja” līdz uzņēmuma teritorijai Flotes ielā, tajā skaitā dzelzceļa tilta pār Buļļupi rekonstrukcija, pieslēguma risinājumi dzelzceļa pievedceļam uz termināli un dzelzceļa sastāvu piegādes/izvešanas nosacījumi, kā arī inženierkomunikāciju pārcelšanas risinājumi. SIA KU „Baltic Oil Terminal” sadarbībā ar pārējām iesaistītajām pusēm ir atbildīgs par Ziņojumā iekļauto risinājumu realizāciju, tajā skaitā jānodrošina tādu tehnisko risinājumu realizācija, lai tiktu nodrošināti normatīvajos aktos noteiktie trokšņu robežlielumi.**

- Termināla darbības nodrošināšanai nepieciešamo autoceļu un sliežu ceļu izbūve, tajā skaitā SIA „AGA” loģistikas nodrošināšanai paredzētā autoceļa / viadukta, dzelzceļa tilta pār Buļļupi rekonstrukcija un divlīmeņu šķērsojuma izbūve pāri Parādes ielas dzelzceļa pārbrauktuvei ir jāveic (jāpabeidz) līdz termināla darbības uzsākšanai, izstrādājot atbilstošu secīgu darbu veikšanas plānu un nodrošinot īpašumu sasniedzamību būvdarbu laikā, precīzi nosakot vai nepieciešamības gadījumā sadalot atbildību konkrēto risinājumu savlaicīgai realizēšanai un iespējamo konfliktsituāciju savlaicīgai risināšanai.
- Veicot termināla būvniecības darbus un ceļa izbūvi uz Daugavgrīvas bākas tuvumā esošajām mājām un objektiem, jānodrošina netraucēta Daugavas grīvā esošo objektu apkalpošana.
- Būvdarbos pielietotās tehnoloģijas un risinājumi nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo īpašumu un esošo būvju izmantošanu, paredzot arī savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu informēšanu un sadarbību konkrēto jautājumu risināšanā, nodrošinot normatīvajos aktos, tajā skaitā Rīgas teritorijas plānojumā un apbūves noteikumos noteiktās prasības, nepieciešamības gadījumā savlaicīgi paredzot un veicot attiecīgus grozījumus plānojuma dokumentos, gan attiecībā uz paša termināla teritoriju, gan ārpus tās esošo infrastruktūras objektu izveidi vai attīstību.

### **7.5.3. Gaisu piesārņojošo vielu prognozētā emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē termināla un tam piegulošajā teritorijā novērtējums:**

- 7.5.3.1. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajai informācijai šobrīd gaisa kvalitāte plānotā termināla teritorijā nepārsniedz noteiktos normatīvus (CO, NO<sub>2</sub>, benzols).
- 7.5.3.2. Ziņojumā ir iekļauts emisiju aprēķins termināla būvniecības laikā, kā arī ir veikts piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultātu izvērtējums. Tas liecina, ka būvniecības laikā, ņemot vērā fona piesārņojumu, gaisa kvalitātes normatīvi cilvēka veselības aizsardzībai netiks pārsniegti.
- 7.5.3.3. Atbilstoši ziņojumam kopumā termināla darbības tehnoloģiskajā procesā veidosies 14 emisiju avoti I variantā, bet 13 – II varianta realizācijas gadījumā.
- 7.5.3.4. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai naftas produktu pārsūkņēšanai no rezervuāriem uz tankkuģiem katram naftas produktu veidam ir paredzētas atsevišķas nojumes tipa sūkņu stacijas, kas nodrošinās sūkņu staciju dabīgo vēdināšanu. Visas sūkņu stacijas tiks nodrošinātas ar manifoldiem (aizbīdņu vadības mezgliem), bet tumšo naftas produktu un bunkurēšanas sūkņu stacijas ar siltummaiņiem. Pirms produktu noliešanas paredzēta cisternu pārbaude. Dzelzceļa cisternu noliešanas laiks, atkarībā no produktu viskozitātes, var svārstīties no 2 līdz 6 stundām. Viskoza naftas produktu sildīšana paredzēta ar cirkulācijas metodi.
- 7.5.3.5. Lai samazinātu termināla darbības rezultātā radušos gaisa piesārņojumu, paredzēti vairāki inženiertehniski risinājumi, tajā skaitā katlu mājās kā pamatkurināmo plānots izmantot dabas gāzi; tehnoloģiskos, firmas „VIESSMANN” tvaika katlus plānots aprīkot ar ekonomizeriem un katlu lietderības koeficients plānots 92 - 94%; produktu sildīšana tumšo naftas

produktu dzelzceļa estakādē pirms noliešanas paredzēta bez tiešā kontakta ar tvaiku, kas izslēdz ogļūdeņražu aktīvu iztvaikošanu gaisā no dzelzceļa cisternām produktu noliešanas laikā un līdz ar to tiek samazināti smaku rašanās avoti; rezervuārus, kuros paredzēts uzglabāt benzīnus, plānots aprīkot ar peldošiem pontoniem ar divkāršo blīvējumu, dzelzceļa vagonu cisternas un tankkuģus, kuros paredzēts pārkraut benzīnu, benzīna iekraušanas laikā plānots aprīkot ar hermētiskām ieliešanas iekārtām ar turpmāko benzīnu tvaiku novadīšanu uz savākšanas un divpakāpju benzīnu tvaiku pārstrādes iekārtu, kura nodrošinās piesātināto tvaiku saturu emisijās līdz  $10 \text{ g/m}^3$ , visus naftas un naftas ķīmijas produktu uzglabāšanas rezervuārus (arī benzīna) plānots aprīkot ar slāpekļa „spilveniem”, kas ievērojami samazinās arī avāriju iespējamību.

7.5.3.6. Ziņojumam pievienotajās valsts SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” 2011.gada 1.marta vēstulē Nr.4-3/357, 2011.gada 24.marta vēstulē Nr.4-3/482, norādīts, ka piesārņojošo vielu izkliedes modelēšana plānotā objekta ietekmes zonā tika veikta, ņemot vērā vietējās reljefa īpatnības un apbūves raksturojumu, savukārt meteoroloģiskajam raksturojumam izmantoti Rīgas novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati. Atbilstoši ziņojumā norādītajam piesārņojošo vielu izkliedes modelēšana plānotā objekta ietekmes zonā tika veikta balstoties uz visu stacionāro avotu radītajām emisijām, kas pieejamas datu bāzē “Nr.2-Gaiss”, kā arī ņemot vērā mobilos piesārņojuma avotus (transporta plūsmu intensitātes mērījuma dati).

7.5.3.7. Aktualizētajā ziņojumā norādīts, ka paredzētās darbības rezultātā  $\text{PM}_{10}$  un  $\text{SO}_2$  emisijas būs nenozīmīgas un sniegts plānoto  $\text{CO}$ ,  $\text{CO}_2$ ,  $\text{NO}_2$ , benzola, toluola un stirola izmešu un to izplatības novērtējums. Ziņojumā iekļautais emisiju aprēķins termināļa ekspluatācijas laikā un piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultātu izvērtējums I un II variantā liecina, ka termināļa ekspluatācijas laikā, ņemot vērā fona piesārņojumu, gaisa kvalitātes normatīvi ( $\text{CO}$ ,  $\text{NO}_2$ , benzols, toluols un stirols) cilvēka veselības aizsardzībai ārpus termināļa teritorijas dzīvojamos rajonos netiks pārsniegts. Ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka benzola robežlielums tiks pārsniegts ārpus termināļa teritorijas kuģu piestātņu teritorijā, rūpnieciskajā zonā, ( $5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  -  $10 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ), kā arī termināļa teritorijā tiks pārsniegts benzola gada robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai sasniedzot I variantā  $29 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ , bet II variantā  $30 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ . Jāatzīmē, ka darba zonā ir noteikta augstāka pieļaujamā koncentrācija - benzola arodekspozīcijas robežvērtības ir 3 ppm ( $9,75 \text{ mg/m}^3$ ) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0037:LV:HTML>). Savukārt nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos atbilstoši aprēķiniem uzņēmuma teritorijā piesārņojošo vielu koncentrācijas var maksimāli sasniegt – I variantā stundas koncentrācijas sasniegs -  $\text{CO}$   $1499 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ,  $\text{NO}_2$   $620 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ,  $\text{C}_6\text{H}_6$   $27162 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ , toluols  $205 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  un stirols  $13362 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ; II variantā stundas koncentrācija sasniegs  $\text{C}_6\text{H}_6$   $27162 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ , toluols  $431 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  un stirols  $13362 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ . Ziņojumā norādīts, ka II variantā darbosies tikai mazā katlu māja un līdz ar to prognozējamā ietekme uz gaisa kvalitāti būs niecīga attiecībā uz  $\text{CO}$  un  $\text{NO}_2$  izmešiem. Līdz ar to Vides pārraudzības valsts birojs vērš uzmanību, ka nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos gaisa kvalitātes normatīvu ievērošanai var nākties ierobežot konkrētas darbības.

7.5.3.8. Ziņojumā sniegta informācija, ka, ņemot vērā plānotos izmešu samazināšanas pasākumus, kopējais izmešu apjoms termināļa darbības rezultātā sastādīs: I variantā  $\text{CO}_2$  - 18061,5 tonnas gadā, ogļūdeņraži,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{CO}$  – 1059,3 tonnas

gadā, no tiem ogļūdeņraži 1030,7 tonnas, benzols - 26,7 tonnas gadā, akrilnitrils - 22,3 tonnas gadā, II variantā CO<sub>2</sub> - 111,6 tonnas gadā, ogļūdeņraži, NO<sub>2</sub>, CO – 397,7 tonnas gadā, no tiem ogļūdeņraži 397,5 tonnas gadā, benzols - 26,7 tonnas gadā, akrilnitrils - 22,3 tonnas gadā. Līdz ar to izmešu apjoms II variantā plānots ievērojami mazāks, tai pat laikā konkrētais izmešu apjoms būs atkarīgs no faktiski pārkrauto vielu apjoma un sortimenta, un var atšķirties no ziņojumā norādītā.

7.5.3.9. Ziņojumā norādīts, ka izmantotā smaku aprēķina metode modelēšanai izriet no standarta CEN-1996, kā arī LVS EN ISO EC 17025:2001L. Ziņojumā norādīts, ka smakas jutības vērtības ņemtas no Integrated Pollution Prevention and Control (IPPC) DRAFT Horizontal Guidance for Odour Part 1 – Regulation and Permitting, Environment Agency, 2002. un Health Effects Notebook for Hazardous Air Pollutants, United States Environmental Protection Agency (<http://www.epa.gov/ttn/atw/hltsef/hapindex.html>), bet metiltercbutilēterim no European Union Risk Assessment Report, tert-butyl methyl ether, Institute for Health and Consumer Protection. Atbilstoši ziņojumā norādītajam kopumā termināla darbības tehnoloģiskajā procesā smakas no naftas, naftas produktu un naftas ķīmijas veidosies I variantā 5 emisiju avotos, bet II variantā - 4 emisiju avotos. Veicot smakas emisijas aprēķinus kā nenožīmīgi smaku avoti vērtētas emisijas no dīzeļdegvielas, mazuta, bitumena, monoetilēnglikola, kas tālāk aprēķinos nav iekļautas. Ziņojumā iekļautie smaku emisijas izkliedes modelēšanās rezultāti parāda, ka Ministru kabineta 2004. gada 27. jūlija noteikumos Nr. 626 „Noteikumi par piesārņojošās darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos” noteiktie smakas mērķlielumi normālas termināla darbības un ekspluatācijas laikā netiks pārsniegti dzīvojamā zonā. Smakas veidojošo piesārņojošo vielu koncentrācija uzņēmuma teritorijā 1.scenārija gadījumā smaku emisiju diennakts 8.augstākā koncentrācija ziņojumā ir vērtēta kā salīdzinoši ļoti neliela - 1,1 OU<sub>E</sub>/m<sup>3</sup>, 2.scenārija gadījumā - 0,24 OU<sub>E</sub>/m<sup>3</sup>, savukārt aiz uzņēmuma vārtiem tā tiek prognozēta mazāka par 0,1 OU<sub>E</sub>/m<sup>3</sup> un līdz ar to atbilstoši prognozētajam netiek pārsniegts normatīvajos aktos noteiktais robežlielums 5 OU<sub>E</sub>/m<sup>3</sup>. Tai pat laikā piesārņojuma izkliedei nelabvēlīgos apstākļos (bezvējš u.c.) šis rādītājs ievērojami palielinās un smaku traucējumu varētu izjust apkārtējo uzņēmumu darbinieki un iespējams arī iedzīvotāji tuvākajā dzīvojamā apbūvē. Savukārt nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos uzņēmuma teritorijā atbilstoši ziņojumam gan I variantā, gan II variantā maksimālā smakas stundas koncentrācija sasniegs 807 OU<sub>E</sub>/m<sup>3</sup>, kas norāda, ka smaku traucējumi uzņēmumu apkārtnē īslaicīgi ir iespējami un ir prognozējami nelabvēlīgiem laika apstākļiem termināla apkārtnē, atkarībā no vēja virziena, ātruma un konkrētajiem apstākļiem ievērojami samazinoties, attālinoties no termināla. Tādējādi nolūkā samazināt iespējamās traucējumus apdzīvotajā teritorijā izstrādājams pasākumu plāns konkrēto ietekmju samazināšanai nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos. Ziņojumā norādīts, ka piesārņojošo vielu smaku izkliedes modelēšana plānotā objekta ietekmes zonā tika veikta balstoties uz visu stacionāro avotu radītajām emisijām, kas pieejamas datu bāzē “Nr.2-Gaiss”, kā arī ņemot vērā mobilos piesārņojuma avotus (transporta plūsmu intensitātes mērījuma dati).

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:

- Turpmākā projekta izstrādes gaitā jādetalizē un būvniecības un ekspluatācijas laikā jānodrošina visu ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumā paredzēto pasākumu ietekmes uz gaisa kvalitāti samazināšanai realizācija. Nodrošināma spēkā esošo gaisa kvalitātes normatīvu ievērošana un atbilstoši ziņojumā paredzētajam nepārtraukts gaisa piesārņojuma monitorings CO un NO<sub>x</sub> (it sevišķi I variantam, jo II variantā šo izmešu daudzums ir salīdzinoši daudz mazāks), kā arī benzolam uz uzņēmuma robežas dzīvojamo namu virzienā, monitoringa vietas un parametrus saskaņojot Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē piesārņojošās darbības atļaujas sagatavošanas gaitā. Ja termināla darbības laikā emisiju monitoringa rezultātā tiek konstatēta piesārņojošo vielu robežlieluma pārsniegšana, jānodrošina papildus gaisa piesārņojuma samazināšanas pasākumi, tajā skaitā lemjot par konkrētu vielu vai to maisījumu pārkraušanas ierobežošanu, lai nodrošinātu Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktos gaisa kvalitātes normatīvus un negatīvi neietekmētu pieguļošo teritoriju izmantošanu.
- Realizējot projektu, jānodrošina pastāvīgi realizējamie izmešu novēršanas pasākumi, lai netiktu pārsniegti normatīvos noteiktie smaku mērķlielumi. Atbilstoši ziņojumā paredzētajam veicams smaku monitorings, monitoringa vietas, regularitāti un parametrus saskaņojot ar Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi piesārņojošās darbības atļaujas sagatavošanas gaitā. Monitoringa rezultāti regulāri iesniedzami Rīgas domē un Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, pie nepieciešamības veicot pasākumus traucējumu novēršanai, ja tādi konstatēti.
- Vides pārraudzības valsts birojs rekomendē sadarbojoties Rīgas domei un paredzētās darbības ierosinātajam gaisa piesārņojuma līmeņa pastāvīgai kontrolei uz termināla teritorijas robežas, kā arī dzīvojamo namu virzienā uzstādīt pastāvīgu vienotu mērījumu monitoringa sistēmu, kas tiešsaistes režīmā savietojama ar Rīgas pilsētas Domes gaisa kvalitātes kontroles sistēmu atbilstošu ietekmi samazinošu pasākumu nodrošināšanai, nepieciešamības gadījumā, tajā skaitā nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos.

#### **7.5.4. Trokšņa izplatības novērtējums dzīvojamā zonā:**

7.5.4.1. Ziņojumā sniegto plānotā termināla trokšņa izplatīšanās prognozi 2011.gadā ir sagatavojusi SIA "TEST" Vides piesārņojuma analītiskās kontroles laboratorija. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai trokšņa prognozē izmantoti Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktie trokšņa avotu parametru noteikšanas un to trokšņa izplatīšanās aprēķināšanas standarti un metodes. Trokšņa izplatīšanās modelēta ar 3 dimensiju trokšņa izplatīšanās prognozes



licencētu datorprogrammu „SoundPLAN 7.0”, Braunstein+Berndt GmbH/SoundPLAN LLC’.

7.5.4.2. Trokšņa prognoze veikta visam diennakts laikam, vienam kalendāram gadam objekta būvniecībai un vienam gadam – ekspluatācijai. Modelēšana tika veikta dažādās trokšņa izplatīšanās situācijās. Galveno ietekmi uz dzīvojamajiem rajoniem radīs nevis paša termināļa ekspluatācija, bet gan kravu transportēšana pa dzelzceļu, kas jūtāmāka būs tieši dzelzceļam pieguļošajās ēkās visā transportēšanas maršrutā, bet tieši vērtēta konkrētā rekonstrukcijai paredzētajā dzelzceļa posmā.

7.5.4.3. Saskaņā ar veikto trokšņu analīzi (skat. Ziņojuma 5.11. nodaļu un 13.pielikumu), tajā skaitā SIA „TEST” trokšņa testēšanas pārskatā Nr.772-T sniegto informāciju veiktajiem trokšņu līmeņa mērījumiem un aprēķiniem konstatēti Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteikto trokšņa robežlielumu  $L_{\text{diena}}$ ,  $L_{\text{vakars}}$ ,  $L_{\text{nakts}}$  pārsniegumi (dienā aptuveni no 2 dB līdz 10 dB, vakarā aptuveni no 10 dB līdz 15 dB, naktī pat līdz 28 dB) aprēķinu mērpunktos - Gaigalas ielas un Silikātu ielas krustojumā, Gaigalas ielas un Stūrmaņu ielas krustojumā, Loma ielā, Piestātnes ielas un Flotes ielas krustojumā, Parādes ielas un Flotes ielas krustojumā, Parādes ielas un Lēpju ielas krustojumā, pie Flotes ielas dzelzceļa pārbrauktuves. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai esošajā situācijā trokšņa diskomfortam telpās ir pakļauti 131 iedzīvotājs, bet būvniecības laikā tiks pakļauti 186 iedzīvotāji. Atbilstoši ziņojumā norādītajām būvniecība paredzēta divās maiņās, izņemot nakts periodu. Galvenokārt trokšņa pieaugumu izraisīs kravas būvmateriālu autotransporta reisu skaits. Būvniecības laikā tiks darbināti 5 ekskavatori, 4 buldozeri un 2 ceļamkrāni. Termināļa ekspluatācijas laikā trokšņa diskomfortam telpās bez prettrokšņa pasākumiem tiks pakļauti aptuveni 160 iedzīvotāju, bet ar paredzētajiem prettrokšņa pasākumiem 130 iedzīvotāju. Ziņojumā norādīts, ka trokšņa situācija pētāmajā teritorijā pēc prettrokšņa pasākumu veikšanas nepasliktināsies attiecībā pret esošo situāciju. Trokšņa ekrānus paredzēts izvietot Lēpju ielā, Gaigalas ielā 16, Esplanādes ielā 5, Loma ielā - Ķemdziju ielā un Gaigalas ielā 22, Kapteiņu ielā 7 un Lielā ielā 22, Lielā ielā pret mazstāvu apbūvi, Piestātnes ielā 47.

**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:**

- Jānodrošina būvdarbu veikšanas laiku, izvairoties no darba naktīs, iekļaušanu tehniskajā projektā un tā ievērošanu, veicot termināļa un ar to saistītos būvdarbus, tādējādi nodrošinot, lai būvniecības laikā attiecībā uz troksni tiktu ievērotas spēkā esošās normatīvo aktu prasības.
- Projektēšanas gaitā konkrēti detalizējami un, realizējot projektu, nodrošināmi nepieciešamie nosacījumi un trokšņa samazināšanas pasākumi, lai garantētu tuvākajās dzīvojamās mājās trokšņu līmeņu ievērošanu atbilstoši spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, realizējot konkrētus prettrokšņa pasākumus gan pašā uzņēmumā, gan ārpus tā, arī saistībā ar infrastruktūras izveidi vai pilnveidošanu atbilstoši ziņojumā paredzētajiem risinājumiem, nepieciešamības gadījumā atbilstoši monitoringa rezultātiem

veicot papildpasākumus, ja sākotnēji plānotie pasākumi nenodrošinātu pietiekamu rezultātu.

- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam, lai trokšņa līmeni iespējami minimizētu, dzelzceļa līnijas pārbūves rezultātā jāizmanto skaņu / vibrācijas slāpējoši paliktņi starp sliedēm un gulšņiem, kā arī rekomendējama kompleksa jautājuma risināšana, konkrētos uzņēmuma veiktos pasākumus kombinējot ar Rīgas pilsētas prettrokšņa pasākumu realizāciju, lai nepasliktinātu un uzlabotu situāciju problēmzonās un nodrošinātu normatīvo aktu prasības.

#### **7.5.5. Objekta ietekme uz piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem:**

7.5.5.1. Atbilstoši ziņojumā norādītajam meliorācijas sistēmas teritorijā nav ierīkotas.

7.5.5.2. Teritorijā starp esošām būvēm vairākās vietās ir izteikts reljefs ar ļoti mazu zemes auglīgo virskārtu un līdz ar to praktiski visi nokrišņu ūdeņi iesūcas smilšainajā gruntī. Pētāmās teritorijas vidū starp Rīgas jūras līci un Ziemas ostu virzienā uz dienvidiem ir izveidojusies neliela ieplaka, kurā nonāk nenozīmīga daļa no nokrišņu ūdeņiem.

7.5.5.3. Atbilstoši ziņojumā norādītajam uzņēmumam paredzēto teritoriju uzbērs un noplanēs, ierīkojot atbilstošas drenāžas vai nokrišņu kanalizācijas sistēmas - lietūs kanalizācijas sistēmu, nokrišņus no betonētajiem/asfaltētajiem laukumiem novadīs uz lietūs ūdens savākšanas un attīrīšanas iekārtām, savukārt drenāžas sistēma tiks ierīkota ar mākslīgo segumu neapklātajā termināļa daļā, atbilstoši detālajam projektam vietās, kur pastāvēs augsnes izskalošanas risks.

7.5.5.4. Paredzēts veikt dzelzceļa uzlabošanas darbus un esošo dzelzceļa uzbērums paplašināt. Ziņojumā norādīts, ka līdz šim esošais dzelzceļa uzbērums nav radījis hidroloģiska rakstura problēmas piegulošajās teritorijās, taču netiek izslēgta iespēja detālās projektēšanas laikā ierīkot caurteces.

7.5.5.5. Paredzētās darbības nodrošināšanai netiks izveidoti jauni ūdens objektu šķērsojumi. Ziņojumā norādīts, ka veikt dzelzceļa tilta uzlabošanas darbus Bullupes gultnē nebūs nepieciešams, jo esošie tilta balsti ir apmierinošā stāvoklī, tai pat laikā ziņojumā norādīts arī uz papildus nesošo konstrukciju apsekošanas nepieciešamību.

**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:**

- Termināļa būvniecības, dzelzceļa uzlabošanas, izbūves, autoceļa, viadukta vai viadukta būvniecības darbi nedrīkst pasliktināt hidroloģisko režīmu piegulošajā teritorijā. Nepieciešams ieprojektēt un būvdarbu gaitā nodrošināt virszemes noteces organizēšanu un, nepieciešamības gadījumā, caurteku ierīkošanu, lai novērstu beznoteces un pārpurvotu teritoriju izveidošanos.
- Atbilstoši ziņojumā paredzētajam jānodrošina lietūs notekūdeņu savākšana no termināļa teritorijām, kas varētu būt piesārņotas, kā arī novadīšana uz

**terminālī plānotajām lietām notekūdeņu attīrīšanas iekārtām un jānodrošina to atbilstoša attīrīšana nepieciešamības gadījumā.**

- **Dzelzceļa tilta pār Buļļupi rekonstrukcijas/ uzlabošanas / būvdarbu laikā iespējami jāizvairās no ūdensteces piesārņojuma ar naftas produktiem un suspendētajām vielām, nodrošinot atbilstošu tilta nestspēju un kravu kustības drošību gan būvdarbu laikā, gan pēc to pabeigšanas, neietekmējot Buļļupes hidroloģisko režīmu.**

#### **7.5.6. Ietekmes novērtējums uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā saistībā ar Daugavā veicamo darbu radīto saduļķojumu un citām ietekmēm.**

7.5.6.1. Termināla darbības nodrošināšanai projektā paredzēti sekojošie tehniskie risinājumi:

- ⇒ SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” peldošā doka pārvietošana uz Ziemas ostas dienvidrietumu daļu ar stāvvietas bagarēšanu un vertikālā tipa krasta izbūvi un nostiprinājumu;
- ⇒ esošās piestātnes DG-20 noturības nodrošināšana saistībā ar piestātnes Nr.1 izbūvi;
- ⇒ piestātnes Nr. 2. izvietošana paralēli Daugavas kreisā krasta līnijai ar izbīdi Daugavā tā, lai saglabātu vēsturisko krasta stiprinājuma konstrukciju noturību un nodrošinātu piestātnes akvatorijas atzīmi –15,5 m. Piestātnes akvatorijas gultnes padziļināšana un papildus nostiprināšana.

7.5.6.2. Atbilstoši ziņojumā norādītajam gultnes padziļināšanas darbus plānots veikt pieejas kanāla akvatorijā – Daugavas grīvā, Rīgas līča bārā un Ziemas ostā, kā arī plānots nojaukt molu, kurš atdala Ziemas ostu no Daugavas galvenās gultnes. Ziņojumā norādīts, ka dambis jau ir zaudējis savu plūsmas virzīšanas funkciju, tāpēc daļēja tā nojaukšana praktiski neietekmēs ne hidroloģisko, ne vilņošanās režīmu ostas akvatorijā.

7.5.6.3. Projektētais gultnes dziļums ir 15,5 m, pieļaujamais pārdziļinājums – 0,3 – 0,5 m. Aprēķinātais izņemamās grunts apjoms ir aptuveni 2 200 000 m<sup>3</sup>, no kuriem aptuveni 180 000 m<sup>3</sup> tiks uzskaloti krastā, lai uzskalotu termināla būvniecībai paredzēto teritoriju, bet 2 020 000 m<sup>3</sup> novietoti Rīgas jūras līča zemūdens novietnē.

7.5.6.4. Ziņojumā norādīts, ka saskaņā ar Valsts Vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes pasūtījuma 2007.gadā SIA „Procesu analīzes un izpētes centrs” veiktajā pētījumā „Jūras izgāztuvēs izgāzto sedimentu plūsmas modelēšana” sniegto informāciju, šajā zemūdens novietnē gadā vidēji tiek izgāzta aptuveni 500 000 m<sup>3</sup> grunts. Ziņojumā sniegta informācija, ka 2003.gadā novietnē izgāztās grunts apjomi pārsniedza vienu miljonu, savukārt kopējā Brīvostas pieejas kanāla kuģu ceļa padziļināšanas projekta realizācija radīs vēl papildus ietekmes, kas vērtētas konkrētā projekta kontekstā un vairākkārt pārsniedz šos apjomus.

7.5.6.5. Ziņojumā sniegta informācija, ka esošajā jūras novietnē pašreiz vēl ir iespējams izvietot līdz 8 miljoniem m<sup>3</sup> grunts. Vienlaikus ziņojumā norādīts arī, ka Brīvostas kanāla rekonstrukcijas laikā ir paredzēts izņemt aptuveni 14

miljonus  $\text{m}^3$  grunts, bet SIA KU „Baltic Oil Terminal” projekta realizācijas gadījumā izgāztuvē būs nepieciešams izvietot aptuveni 2,2 miljonus  $\text{m}^3$  grunts, un līdz ar to esošās novietnes kapacitāte nav pietiekama.

7.5.6.6. Ziņojumā sniegta informācija, ka tiek plānota jauna jūras novietne ar kapacitāti līdz 4 miljoniem  $\text{m}^3$ , kā arī pagaidu atbērtnes izveidošana Rīgas Brīvostas teritorijā pretī SIA KU „Baltic Oil Terminal” teritorijai ar platību pirmajā variantā - 50 ha, otrā – 70 ha, bet kapacitāti I variantā 4,69 milj.  $\text{m}^3$ , II variantā - 6.76 milj.  $\text{m}^3$  grunts. Līdz ar to kopējā novietņu pieejamā kapacitāte Rīgas līča Daugavas grīvas zonā būs nepilni 17 vai 19 miljoni  $\text{m}^3$ , kas būtu pietiekama abu šo projektu realizācijai.

7.5.6.7. Daugavas lejtece ir ceļotājzivju – lašu, taimiņu, vimbu, upes nēģu migrācijas ceļš, kas gan pēc visu trīs hidroelektrostaciju izbūves ir ievērojami samazinājusi savu nozīmi. Ceļotājzivju migrācija pārsvarā notiek oktobra - novembra mēnešos. Šajā laikā veiktie gultnes padziļināšanas darbi un ar to saistītais uzduļķojums var palēnināt migrācijas intensitāti, taču pie Daugavas ūdens caurplūdes apjomiem minētā gultnes padziļināšana neapturēs zivju migrāciju. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, upes padziļināšanas darbi ietekmēs līdzšinējo potenciālo zivsaimniecisko produktivitāti vēl aptuveni trīs gadus pēc padziļināšanas darbu beigām.

7.5.6.8. Ziņojumā norādīts, ka gultnes padziļināšanas un grunts izgāšanas rezultātā ir iespējamās sekojošas ietekmes uz ūdensobjektiem:

- ⇒ piedibena un virsmas “duļķu šļūču” izveidošanās, kurās smiltis, mālu, dūņas, organisko vielu un citu suspendētu cietu daļiņu koncentrācija pārsniedz fona koncentrāciju;
- ⇒ ūdens piesātināšana ar paaugstinātu daudzumu biogēno elementu, naftas produktu, fenolu, SVAV un citu piesārņojošo vielu, kuras nonāk ūdens slānī no gultnes sedimentiem (tā saucamā otrreizējā ūdens vides piesārņošana);
- ⇒ ūdens mikrobioloģiskā stāvokļa pasliktināšanās,
- ⇒ ūdens optisko īpašību pasliktināšanās;
- ⇒ izšķīdušā skābekļa koncentrācijas samazināšanās;
- ⇒ ūdenskrātuves morfoloģiskās (dziļuma, straumju, gultnes virsmas) izmaiņas;
- ⇒ hidrobiontu bojāeja daudzkausu zemes smēlēja kausu ķēdes detaļu un mezglu un kausu iedarbības rezultātā un “duļķu šļūcē”, iesūcot ūdeni zemes sūcēju grunts pieņēmējos, kā arī izgāžot grunti jūras zemūdens izgāztuvē;
- ⇒ trokšņu, kuri negatīvi ietekmē apkārtējo vidi, sevišķi naktī, rašanās, elektromagnētisko impulsu izplatīšanās apkārtējos ūdens slāņos;
- ⇒ zivju migrācijas (sevišķi nārsta ceļu) bloķēšana zināmā mērā.

7.5.6.9. Ziņojumā norādīts, ka, lai nodrošinātu ūdens vides aizsardzību padziļināšanas darbu laikā, jāveic gultnes padziļināšanas darbu ierobežošana atkarībā no gada hidrobioloģiskajiem un hidrometeoroloģiskajiem apstākļiem, kā arī visa gultnes padziļināšanas darbu tehnoloģiskā kompleksa pilnveidošana. Ar nārsta periodiem saistītie gultnes padziļināšanas darbu ierobežojumi jāievēro laika posmā no 1. maija līdz 31. jūnijam un no 1. oktobra līdz 15. novembrim.

7.5.6.10. Ziņojumā sniegta informācija, ka aprēķini tika veikti naftas produktu termināļa būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējumā 2002.gadā pēc speciālas gultnes padziļināšanas darbiem izstrādātas programmas. Ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka izgāžot mālainu grunti no zemes

smēlēja „Baltijskoje more” paaugstinātas duļķainības maksimālā izplatība - “duļķu šļūces” garums būs apmēram 1 100 m, bet platums – apmēram 500 m, suspendēto daļiņu koncentrācija izgāšanas punktā tiek prognozēta 17000 – 23000 mg/l, savukārt izgāžot grunti no liellaivas „105” paaugstinātas duļķainības maksimālā izplatība - “duļķu šļūces” garums būs apmēram 140 m, bet platums – apmēram 120 m, suspendēto daļiņu koncentrācija izgāšanas punktā - 6000 – 8000 mg/l.

- 7.5.6.11. Lai nodrošinātu teritorijas aizsardzību no izskalošanās, paredzēts veikt krasta stiprināšanu. Krasta stiprinājumus paredzēts konstruēt no vienlaidu riev sienas. Ziņojumā norādīts, ka riev sienas konstruēšana un tai sekojošo padziļināšanas darbu veikšana neradīs negatīvu ietekmi uz akvatorijai pieguļošo teritoriju izmantošanu. Šis aspekts ir ļoti svarīgs un jāņem vērā arī kontekstā ar Rīgas Brīvostas pārvaldes plānoto kopējo kuģu ceļa padziļināšanu, rēķinoties ar nepieciešamību nodrošināt esošo konstrukciju un jaunbūvējamo piestātņu stabilitāti.

**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 paredzētos pasākumus iespējamās ietekmes samazināšanai gultnes padziļināšanas darbu laikā un grunts deponēšanas laikā.**
- **Atbilstoši ziņojumā norādītajam, izpētes teritorijā gultnes padziļināšanas darbi veicami pēc vienota Rīgas brīvostas saskaņota padziļināšanas darbu grafika ar tādu aprēķinu, lai vienlaicīgi tie nenotiktu vairākās savstarpēji tuvās vietās.**
- **Izvietojot grunti grunts novietnē jūrā, jānodrošina Ministru kabineta 2006.gada 13.jūnija noteikumu Nr.475 ”Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” noteiktās prasības.**
- **Nepieciešams nodrošināt izņemamās grunts analīžu veikšanu atbilstoši Vides valsts dienesta izsniegtai darbu programmai un, nepieciešamības gadījumā, nodrošināt ekotoksikoloģisko analīžu veikšanu pēc Valsts vides dienesta pieprasījuma. Aizliegts novietot grunts novietnē jūrā un pagaidu grunts atbērtnē grunti, kuras kvalitātes rādītāji neatbilst atbilstošo normatīvu prasībām. Ja grunts kvalitātes rādītāji, konstatējot iepriekš neapzinātu piesārņojumu, neatbilstu atbilstošo normatīvu prasībām, lai to novietotu grunts novietnē jūrā un pagaidu grunts atbērtnē, padziļināšanas darbi attiecīgajā teritorijā jāpārtrauc, līdz tiek atrisināts jautājums par piesārņotās grunts utilizācijas iespējām.**
- **Darbu veikšanas laiks saskaņojams ar Valsts vides dienestu, iespēju robežās ierobežojot padziļināšanas darbu veikšanu zivju nārsta un migrācijas laikā, ņemot vērā konkrētos risinājumus arī citos ar ostas attīstību saistītajos projektos.**
- **Pirms padziļināšanas un krasta nostiprināšanas darbu veikšanas uzsākšanas sagatavojams un ar Rīgas Brīvostas pārvaldi saskaņojams krasta nostiprinājumu un piestātņu monitoringa veikšanas plāns, lai negatīvi**

**neietekmētu esošās piestātnes un konstrukcijas un savlaicīgi konstatētu un realizētu nepieciešamos pasākumus negatīvo ietekmju novēršanai.**

**7.5.7. Grunts un pazemes ūdeņu piesārņojuma iespējamības novērtējums saistība ar iespējamām noplūdēm no rezervuāriem vai cauruļvadiem.**

7.5.7.1. Ziņojumā sniegta informācija, ka gruntsūdeņus saturošo aluviālo nogulumu, galvenokārt, smalkas un vidēji graudainas smilts, filtrācijas īpašības ir ļoti labas. Filtrācijas īpašības teritorijā samazina nogulumos esošo organisko vielu piemaisījumi, vietās, kur tie ir izplatīti, kā arī to ietekmēs paredzamā grunts uzskalošana un teritorijas segums. Piesārņojums, kas nonāktu avārijas gadījumā uz zemes virsmas vai gruntsūdeņos var nokļūt Daugavā vai Rīgas līcī, kas, savukārt, lielā mērā būs atkarīgs no konkrētās noplūdes vietas. Ziņojumā norādīts, ka kāpai, pludmalei un Rīgas jūras līča ūdeņiem piesārņotā gruntsūdeņu plūsma piesārņojuma gadījumā draudus radīt nevar, ņemot vērā konkrētu teritorijas augstumu un paredzētos tehniskos risinājumus. Ziņojumā netiek prognozēta arī ietekme uz Gaujas horizonta spiedienūdeņiem.

7.5.7.2. Ziņojumā paredzēti sekojoši pasākumi grunts un gruntsūdens aizsardzībai pret piesārņojuma noplūdēm no rezervuāriem, cauruļvadiem, dzelzceļa estakādēm un „stenderu” tehnoloģiskajiem laukumiem :

- ⇒ rezervuāru aprīkojums ar tērauda drošības apvalkiem un aizsargvannām ap rezervuāru parkiem ar 110% no attiecīgās sekcijas lielākā rezervuāra tilpuma;
- ⇒ pretinfiltrācijas segumi zem rezervuāru grīdām ar inspicējošo kontrolaku ierīkošanu;
- ⇒ apmales (h = 200 mm) ierīkošana dzelzceļa estakādēs un naftas produktu sūkņu stacijās;
- ⇒ piestātņu tehnoloģisko laukumu izbūve no monolītā hidrobetona ar apmales augstumu 0,5 m;
- ⇒ rezervuāra avārijas noplūdes (pārplūdes) gadījumā visi regulējušie aizbīdņi atrodas normālā stāvoklī „Slēgts”, kas ļauj novērst avārijas noplūdes lietus ūdens kanalizācijas tīklos un saglabāt avārijas rezultātā izlijušo naftas produktu drošības apvalka vai aizsargvannas iekšpusē;
- ⇒ piestātņu tehnoloģiskos laukumos tiks uzstādīti „Stenderi” ar automātiskās savienošanas un vadības paneļiem, kā arī ar avārijas atslēgšanas ierīcēm;
- ⇒ avārijas gadījumam tankkuģī pārsūkņēšanas cauruļvadi tiks aprīkoti ar elektrificētiem aizbīdņiem un drošības pārplūdes vārstiem, kuri automātiski tiks atvērti spiediena pieauguma gadījumā, kad darba spiediens naftas produktu cauruļvados pārsniedz 1,2 reizes no normālā. Drošības vārstu pārplūstošo naftas produktu pieņemšanai tiek paredzētas speciālas horizontālas tvertnes ar ietilpību 100 m<sup>3</sup>, no kurām naftas produkti tiks automātiski pārsūkņēti atpakaļ naftas produktu uzglabāšanas rezervuāros.

**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:**

- **Lai izslēgtu grunts piesārņojumu naftas un naftas ķīmijas produktu noplūžu gadījumā, to izliešanas/uzpildes procesos jānodrošina iespējamo noplūžu savākšanas iespējas, dzelzceļa vagoncisternu estakāžu pamatnes daļa jāizveido**

ar pretinfiltrējošu ūdens un naftas produktu izturīgu segumu pa visu pamatnes laukumu, nodrošinot iespēju to nekavējoši atslēgt no kanalizācijas sistēmas, kā arī jārealizē pārējie ziņojumā paredzētie estakāžu un piestātņu aprīkošanas drošības pasākumi.

- Naftas produktu pārkraušanas procesos nodrošināma ziņojumā paredzētā naftas produktu tvaiku atsūkņošana un rekuperācija.
- Nepieciešams nodrošināt rezervuāru aprīkojumu ar atbilstošas izturības drošības apvalkiem un apvalņojuma aizsargvannām ap rezervuāru parkiem, lai nodrošinātu 110% no attiecīgās sekcijas lielākā rezervuāra tilpuma uztveršanu tā avārijas gadījumā un samazinātu piesārņojuma izplatību un aizdegšanās risku rezervuāra bojājuma gadījumā.
- Lai novērstu iespējamo naftas produktu nokļūšanu gruntī, rezervuāru laukumos jāizveido mākslīgu izolējošu slāni, piesārņojuma noplūdes kontroles sistēmu, kā arī jānodrošina naftas produktu iespējamo noplūžu savākšana, paredzot iespēju konkrēto rezervuāru apvalņojumu nekavējoši atslēgt no kanalizācijas sistēmas.
- Visus uzstādāmos rezervuārus nepieciešams aprīkot ar automātiskās uzpildes (iztukšošanas) vadības sistēmu, ugunsdzēsības ierīcēm (putu kamerām, ūdens dzesēšanas sistēmu), ugunsdzēsības signalizācijas un vadības sistēmu, kā arī nodrošinot ziņojumā paredzētos pasākumus izmešu un avārijas iespējamības samazināšanai – slāpekļa spilveni, dubultā blīvējuma peldošie jumti.

#### **7.5.8. Objekta iespējamās ietekmes novērtējums uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām:**

- 7.5.8.1. Lai novērtētu teritorijas sauszemes ekosistēmu bioloģisko daudzveidību, 2010.gada 20.aprīlī tika veikta sauszemes biotopu, veģetācijas, floras un faunas inventarizācija. Inventarizāciju veica sertificēts vides eksperts E.Grolle. Teritorijā un tās tiešā tuvumā konstatēti sekojoši biotopi - rūpnīcas un citas saimnieciskās būves (L.3.), dzelzceļi (K.6.), nezālienes (K.2.), zemo kārkļu un bērzu krūmāji (F.6.2.), apšu sausieņu meži (F.1.4.), bērzu sausieņu meži (F.1.3.), melnalkšņu nosusinātie meži (F.3.4.), embrionālās kāpas (B.2.1.1.), priekškāpas (B.2.1.2.), smilšainas pludmales (B.1.1.). Teritorijas lielāko daļu aizņem dažādas nozīmes ēkas, piestātnes, ceļi un laukumi.
- 7.5.8.2. Piejūras zonā konstatēts ES nozīmes aizsargājams biotops – „Embrionālās kāpas”. Kāpas nelielā platībā atrodas teritorijas ZA daļā. Patlaban antropogēnā noslodze uz biotopu ir neliela. Savukārt gar visu piekrastes joslu stiepjas ES nozīmes aizsargājams biotops – „Priekškāpas”. Ziņojumā norādīts, ka biotopos „Embrionālās kāpas” un „Priekškāpas” netika konstatētas īpaši aizsargājamās augu sugas. Savukārt invazīvās un ekspansīvās augu sugas koncentrētas kāpas rietumu daļā, kurā arī antropogēnā slodze uz biotopu ir vislielākā. Priekškāpu austrumu daļā iebūvētie aizsargforti ir minēti kā nozīmīga zalkšu dzīves vieta.
- 7.5.8.3. Ziņojumā sniegta informācija, ka teritorijā esošo fortifikācijas būvju pagrabi ir samērā nozīmīga sīkspārņu ziemošanas un atpūtas vieta. Tajos kā regulāri ziemotāji konstatēti aizsargājamie dīķu naktssīkspārnis *Myotis dasycneme*, ūdeņu naktssīkspārnis *Myotis daubentoni*, ziemeļu sīkspārnis *Eptesicus*

*nilssonii* un brūnais garausainis *Plecotus auritus*. Ziņojumā norādīts, ka, lai netraucētu sīkspārņu kolonijai, fortifikācijas būves, izņemot divas, kā arī viss Komētforta komplekss, tiks saglabātas. Lai nodrošinātu sīkspārņiem labvēlīgus ziemošanas apstākļus un to aizsardzību, paredzēts realizēt virkni inženiertehnisko pasākumu atstājamajās forta būvēs. Atbilstoši ziņojumā norādītajam terminālim būvniecībai paredzētā teritorija ir pārāk cilvēku ietekmēta un izmainīta, lai uzturētu nozīmīgas putnu populācijas un līdz ar to teritorijai kopumā nav lielas ornitoloģiskās nozīmes. Tuvumā esošā dabas lieguma „Daugavgrīva” lielāko platības daļu aizņem niedrāji, kas nodrošina ligzdvietas 9 īpaši aizsargājamajām putnu sugām – lielajam dumpim *Botaurus stellaris*, mazajam dumpim *Ixobrychus minutus*, niedru lijai *Circus aeruginosus*, ormanītim *Porzana porzana*, mazajam ormanītim *Porzana parva*, somzīlītei *Remiz pendulinus*, bārdzīlītei *Panurus biarmicus*, Seivi ķauķim *Locustella luscinioides*, kā arī tur ligzdo lielais ķīris *Larus ridibundus*, kam, saskaņā ar 2001. gada 30. janvāra Ministru kabineta noteikumiem Nr. 45 “Mikroliegumu izveidošanas, aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumi”, veidojami mikroliegumi koloniju vietās. Ziņojumā prognozēts, ka plānotā naftas termināļa un ar to saistītās infrastruktūras (dzelzceļa) ietekme uz dabas lieguma „Daugavgrīva” mītošo putnu faunu būs minimāla arī pēc biotopu atjaunošanas biotehnisko darbu ietvaros. (Ziņojuma 15.pielikums).

7.5.8.4. Teritorijā netika konstatētas īpaši aizsargājamās kukaiņu sugas. Atbilstoši ziņojumā norādītajam teritorija teorētiski ir piemērota divām īpaši aizsargājamām krupju sugām - zaļajam krupim *Bufo viridis* un smilšu krupim *Bufo calamita*, kā arī brūnajam varžkrupim *Pelobates fuscus*, bet kāpu joslā arī sila ķirzakai *Lacerta agilis*, taču tās izpētes gaitā nav konstatētas.

7.5.8.5. Termināļa būvniecībai paredzētā teritorija atrodas dabas lieguma “Daugavgrīva” tiešā tuvumā, kas ir dabas parkā „Piejūra” ietilpstoša teritorija. Līdz lieguma robežai no dīzeļdegvielas rezervuāriem ir aptuveni 35 m plata teritorija (kadastra Nr. 010011032002). Aptuveni 1 km attālumā atrodas dabas liegums „Vakarbulli”, bet aptuveni 0,6 km attālumā Mangaļsala, kas ietilpst dabas parkā “Piejūra”. Aptuveni 3 km attālumā atrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorija „Vecdaugava”. Dabas liegumi „Daugavgrīva” un „Vakarbulli” ir arī NATURA 2000 teritorijas. Atbilstoši 2006.gada 14.marta Ministru kabineta noteikumos Nr.204 noteikumos „Dabas parka „Piejūra” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” noteiktajam dabas parka „Piejūra” dabas lieguma „Daugavgrīva” ziemeļos, kas ir paredzētajai darbībai tuvākā teritorija, ir noteikta dabas lieguma un neitrālā (atpūtas) zonas. Saskaņā ar ziņojuma 1.sējuma 210 lp. norādīto šajās teritorijās nav paredzēts veikt paredzēto darbību, arī sējumā „Pielikumi” 19.pielikumā sniegta informācija, ka „sarkanās līnijas, gājēju takas, dzelzceļa izlikšanas ceļi un autostāvvietas, kā arī piebraucamais autoceļš tiek ieplānoti ārpus dabas lieguma teritorijas robežas”.

7.5.8.6. Ziņojuma izstrādātāji neprognozē ietekmi uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, šo teritoriju izveidošanas un aizsardzības mērķiem termināļa būvniecības laikā un pēc tam tā darbības rezultātā. Ziņojumā norādīts, ka naftas produktu transportēšana un kuģu satiksmes intensitātes paaugstināšanās negatīvi neietekmēs īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, aizsargājamās jūras teritorijas un putniem nozīmīgās vietas, jo kuģu ceļš iet pa jau esošo jūras ceļu, šo teritoriju



iemītņieki pie esošajām ietekmēm ir pieraduši un tām pielāgojušies, kā arī ziņojumā netiek prognozētas jaunas ietekmes.

7.5.8.7. Dabas aizsardzības pārvalde 2011.gada 1.jūlija vēstulē Nr. D3.20/14 pauž uzskatu, ka noslēguma ziņojums ir aptvēris visus izvirzītos jautājumus un sniedz objektīvu izvērtējumu par pieteikto darbību un ar to saistītajiem riskiem un ietekmēm uz apkārtējo vidi.

Vienlaicīgi nepieciešams atzīmēt, ka ir nepieciešama pārdomāta rīcība, lai, plānojot termināla izbūvi visos tā etapos, kā arī tā ekspluatācijas laikā, tiktu respektētas gan dabas, gan kultūrvēsturiskās vērtības, tajā skaitā dabas vērtības to jutīgākajos periodos, atbilstoši un savlaicīgi plānojot konkrēto darbu veikšanu un nepieļaujot avārijas situācijas.

**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 (papildus jau šajā atzinumā par teritorijas sagatavošanu norādītajam):**

- **Termināla izbūve veicama tādējādi, lai neskartu īpaši aizsargājamo dabas teritoriju un to negatīvi neietekmētu ne teritorijas sagatavošana, ne termināla izbūve, ne ar to saistīto infrastruktūras objektu izveide un ekspluatācija.**
- **Detālās projektēšanas laikā jāizstrādā un būvniecības laikā jānodrošina ietekmi samazinošie / kompensējošie pasākumi, iekārtojot / aprīkojot sīkspārņiem piemērotas ziemošanas vietas saglabāšanai paredzētajos pagrabos, nepieciešamības gadījumā papildus un vienlaicīgi pieaicinot sīkspārņu ekspertu un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas ekspertus vienotu un iespējami savstarpēji pieņemamu risinājumu nodrošināšanai.**
- **Jānodrošina identificēto dabas un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšana gan teritorijas sagatavošanas, gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā, ņemot vērā arī atbildīgo institūciju izdotos nosacījumus un savlaicīgi realizējot ziņojumā sniegtos risinājumus ietekmju samazināšanai un ievērojot saprātīgu līdzsvaru starp nepieciešamību sīkspārņiem labvēlīgu dzīves apstākļu nodrošināšanu, kultūrvēsturisko objektu saglabāšanu, kā arī to pieejamības nodrošināšanu / tās ierobežošanu, tajā skaitā sīkspārņu ziemošanas laikā, kā arī garantējot termināla un ostas drošības nosacījumu izpildi.**

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

7.5.9.1. Ziņojumā norādīts, ka terminālis ar savām specifiskajām būvēm būs ļoti spēcīgs vides objekts, kas ne tikai pārveidos ainavu, kurā tas tiks izbūvēts, bet arī būtiski ietekmēs tuvāko un tālāko apkārtni un radīs papildus gan ekoloģiskos, gan vizuālos, gan psiholoģiskos efektus. Ziņojumā norādīts, ka terminālis drošības apsvērumu dēļ tiks krāsots baltā krāsā. Ziņojumā identificētas sekojošas ietekmes:

⇒ vizuāli izmainīsies uztveramās telpas mērogi, kā arī relatīvi samazināsies pašreizējo būvju, piemēram, bākas kā vizuāla orientiera nozīme,

- ⇒ izmainīsies piekrastes siluets, skatoties gan no jūras, gan no Daugavas puses;
- ⇒ termināla esamība ietekmēs Piejūras dabas parka uztveri;
- ⇒ termināla būves būs saskatāmas gan no Rīgas augstceltnēm, gan no augstām dzīvojamām ēkām, gan no Daugavas krastiem; terminālis būs dominējošs objekts Daugavas lejteces ainavā.

7.5.9.2. Plānotā termināla pieguļošajā teritorijā un tā apkārtnē atrodas vietējas nozīmes vēstures piemineklis „Komēforta dambis” (valsts aizsardzības Nr.8539) un valsts nozīmes vēstures piemineklis „Daugavas grīvas krastu fortifikācijas komplekss” (valsts aizsardzības Nr. 8538), savukārt aptuveni 1 km attālumā atrodas valsts nozīmes arhitektūras piemineklis „Daugavgrīvas cietokšņa apbūve” (valsts aizsardzības Nr.6606) un Caru akmeņi Daugavas pretējā krastā.

7.5.9.3. Ziņojuma izvērtēšanas laikā iedzīvotāji un nevalstiskās organizācijas vairākkārt pauduši satraukumu par plānotā termināla ietekmi uz tuvumā esošajiem kultūrvēsturiskajiem objektiem, rekreācijas iespējām un traucējumiem, galvenokārt, saistībā ar naftas produktu transportēšanu, gaisa kvalitāti un avārijas situāciju iespējamību.

7.5.9.4. Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas (turpmāk – VKPAI) 2009.gada 24.augusta vēstulē Nr. 09/2103 ir norādīts, ka VKPAI neiebilst sagatavotā materiāla par naftas pārkraušanas termināla projekta priekšlikumu Rīgā, Flotes ielā 2 iesniegšanai Rīgas būvvaldē publiskās apspriešanas uzsākšanai ar nosacījumu izskatīt iespēju turpmākā projektēšanas gaitā izvērtēt tankkuģu piestātnes Daugavas pusē novietnes vietu, iespējami maksimāli eksponējot pieminekļa autentiskās daļas. Ziņojumam pievienoti vairāki VKPAI dokumenti sarakstei ar Rīgas Brīvostas pārvaldi, SIA „Metrum”, kuriem pievienots piestātnes Nr.2. vizualizācijas materiāls un kartogrāfiskais materiāls ar kultūras pieminekļu robežām un SIA KU „Baltic Oil Terminal” būvniecības ieceres ģenerālā plāna skice, kas saskaņota 2010.gada 17.martā ar VKPAI būves meta stadijā ar aicinājumu saglabāt munīcijas noliktavu pie ēkas Nr.21.

Jāatzīmē, ka tieši drošības un kultūrvēsturisko aspektu respektēšana bija un ir viens no nozīmīgākajiem ar termināla izveidi saistītajiem aspektiem, kas prasa skrupulozu darbu pie atbilstošo pieļaujamo risinājumu plānošanas, izstrādes, respektēšanas un realizācijas atbilstoši Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas izvirzītajiem nosacījumiem, lai nodrošinātu normatīvo aktu prasības vērtīgo vēsturisko objektu saglabāšanai, lai līdzsvarotu un iespējami nekonfrontētu ostas darbības un drošību, kultūrvides un dabas vides interešu ievērošanu. Savukārt rekreācijas iespēju nodrošināšanai līča piekrastē ļoti svarīga ir rūpīga visu termināla darbību plānošana un veikšana, lai nepieļautu avārijas situācijas un traucējošu smaku izplatību tā apkārtnē.

**Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu ir pamats izvirzīt nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. Konkrēti:**

- **Jebkuras darbības kultūras pieminekļu teritorijās un to aizsargjoslās jāsaskaņo ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, kultūras pieminekļa īpašnieku, arī paredzot un realizējot konkrētus, savstarpēji nekonfliktējošus, risinājumus, nodrošinot termināla un ostas drošību.**

- **Paredzētās darbības ierosinātais ir atbildīgs par tādu termināļa ekspluatācijas nodrošināšanu, kas nepasliktina ostas teritorijai pieguļošo teritoriju izmantošanu, tajā skaitā rekreācijas nolūkos, nepieciešamības gadījumā operatīvi novēršot iespējamus traucējumus.**

#### **7.5.10. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums:**

- 7.5.10.1. Ziņojumā norādīts, ka videi nodarītā iespējamā kaitējuma ietekmes būtiskuma novērtējuma analizē ir ņemtas vērā gan tikai paša naftas termināļa iespējamās radītās ietekmes, gan arī kopējās iespējamās ietekmes, kas rodas naftas termināļa darbības rezultāta kopā ar tuvumā esošajiem uzņēmumiem – SIA „AGA”, SIA „Bolderājas kuģu remontu rūpnīca”, blakus esošās kokostas, kā arī ņemot vērā esošā transporta radītās ietekmes.
- 7.5.10.2. Iegūtie piesārņojošo vielu izkliedes modelēšanas rezultāti ziņojumā liecina, ka ārpus termināļa teritorijas paredzamas gaisa kvalitātes izmaiņas termināļa darbības laikā - izmešu daudzums palielināsies salīdzinot ar esošo stāvokli, taču netiek prognozēts, ka tiks pārsniegti piesārņojošām vielām noteiktie mērķlielumi un robežlielumi dzīvojamās apbūves teritorijā.
- 7.5.10.3. Smakas veidojošo piesārņojošo vielu koncentrācija uzņēmuma teritorijā 1.scenārija gadījumā smaku emisiju diennakts 8.augstākā koncentrācija ziņojumā ir vērtēta kā salīdzinoši ļoti neliela -  $1,1 \text{ OU}_E/\text{m}^3$ , 2.scenārija gadījumā -  $0,24 \text{ OU}_E/\text{m}^3$ , savukārt aiz uzņēmuma vārtiem tā tiek prognozēta mazāka par  $0,1 \text{ OU}_E/\text{m}^3$  un līdz ar to atbilstoši prognozētajam netiek pārsniegts normatīvajos aktos noteiktais robežlielums  $5 \text{ OU}_E/\text{m}^3$ . Tai pat laikā piesārņojuma izkliedei nelabvēlīgos apstākļos (bezvējš u.c.) šis rādītājs ievērojami palielinās un smaku traucējumu varētu izjust apkārtējo uzņēmumu darbinieki un iespējams arī iedzīvotāji tuvākajā dzīvojamā apbūvē.
- 7.5.10.4. Ziņojumā novērtēts, ka trokšņa diskomfortam pakļauto iedzīvotāju skaits telpās (aiz troksnim pakļautās ēkas fasādes) īslaicīgi palielināsies būvniecības laikā, bet samazināsies ekspluatācijas laikā, vienlaicīgi šeit gan ir jāņem vērā ievērojamais kravu palielinājums, kas līdz Bolderājas stacijai plānots aptuveni 10 pilni sastāvi diennaktī turp un atpakaļ, bet no Bolderājas stacijas līdz terminālim aptuveni 18 – 19 sastāvi ar 30 vagoniem diennaktī turp un atpakaļ. Lai trokšņa līmeni iespējami minimizētu, dzelzceļa līnijas posma pārbūves rezultātā plānots nomainīt sliedes un gulšņus, kā arī izmantot skaņu / vibrācijas slāpējošus paliktņus starp sliedēm un gulšņiem, atsevišķās vietās plānots ierīkot skaņas barjeras gan plastikāta ekrāna veidā, gan, kur tas iespējams, blīva dzīvžoga veidā. Lai samazinātu dzelzceļa negatīvo ietekmi, distancē no Bolderājas stacijas līdz terminālim plānots ierobežot vilciena kustības ātrumu līdz 10 km/h.
- 7.5.10.5. Ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka līdzīgi vilcienu sastāvu kustības vibrācijas līmeņa mērījumi veikti maršrutā gar AS „Ventpils nafta” 20 m attālumā no sliežu ass. Mērījumu rezultāti liecina, ka vibrācija līmenis ir  $0,083 \text{ m/s}^2$ , kas ir, gandrīz divkārt zemāks par starptautiski pieņemto ISO 263/1 standartu –  $0,15 \text{ m/s}^2$ . Tādējādi ziņojumā secināts, ka, realizējot plānotos dzelzceļa uzlabošanas darbus, pieļaujamais vibrācijas līmenis nebūs pārsniegts dzīvojamās ēkās.

- 7.5.10.6. Ziņojumā netiek prognozēta negatīva ietekme uz apkārtnes hidroloģisko režīmu.
- 7.5.10.7. Paredzētā akvatorija padziļināšana un grunts deponēšana nav jauna ietekme teritorijā ap grunts novietni līcī, bet gan vairāk kā 16 gadu garumā tiek atkārtota, līdz ar to ziņojumā secināts, ka papildus neradīsies jaunas ietekmes uz jūras ekosistēmām, jo esošā jūras vide jau ir degradēta. Ziņojumā norādīts, ka grunts novietošana jūras novietnē vai pagaidu deponēšanas vietā pretī termināla teritorijai neradīs kumulatīvu efektu. Īstermiņa negatīva ietekme būs būvniecības periodā, paaugstināta ūdens duļķainība, iespējama avāriju risks, kad paredzēts veikt ar ūdens akvatoriju saistītos darbus – gultnes padziļināšanu un dambja nojaukšanu, kam jāpievērš uzmanība.
- 7.5.10.8. Tā kā šobrīd dambis, kas norobežo Austrumu baseinu no Daugavas ir zaudējis savu plūsmas virzīšanas funkciju, tad daļēja tā nojaukšana atbilstoši ziņojumā norādītajam praktiski neietekmēs ne hidroloģisko, ne viļņošanās režīmu ostas akvatorijā. Paredzēti pasākumi, kas nodrošinās teritorijas aizsardzību no izskalošanās, kam, ņemot vērā arī pārējos padziļināšanas darbus, jāpievērš detalizēta uzmanība to plānošanā un praktiskajā izpildē.
- 7.5.10.9. Projektā ir paredzēta virkne inženiertehnisko pasākumu un konstruktīvo risinājumu grunts un gruntsūdens aizsardzībai pret piesārņojumu ar noplūdēm no rezervuāriem, cauruļvadiem, dzelzceļa estakādēm un stenderu tehnoloģiskajiem laukumiem.
- 7.5.10.10. Termināla būvniecībai paredzētajā teritorijā īpaši aizsargājamie vai starptautiski nozīmīgi sauszemes biotopi nav konstatēti, taču tādi identificēti tieši blakus pieguļošajās teritorijās.
- 7.5.10.11. Ziņojumā secināts, ka paredzētā darbība negatīvi neietekmēs apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kā arī īpaši aizsargājamās sugas un mikroliegumus. Šai nolūkā detalizējami un realizējami nosacījumi gan sīkspārņu, gan īpaši aizsargājamās dabas teritorijas aizsardzībai, neskarot to būvniecības laikā, kā arī realizējami visi drošības nosacījumi, lai nodrošinātu drošu termināla ekspluatāciju un nepieļautu avārijas situāciju izveidošanos.
- 7.5.10.12. Ziņojumā netiek prognozēta nozīmīga virszemes ūdeņu noteces maiņa, būvniecības rezultātā nav plānots izmainīt pazemes ūdens režīmu, kā arī ir paredzēta virkne inženiertehnisko pasākumu, lai samazinātu ietekmi uz apkārtējām teritorijām.
- 7.5.10.13. Kopumā būtiska ietekme termināla būvniecības un normālā darbības režīmā ziņojumā netiek prognozēta.
- 7.5.10.14. Ziņojumā sniegta informācija, ka iespējamās ietekmes avārijas gadījumā lielākoties ir atkarīgas no vēja virziena un stipruma, sezonas. Normāla termināla darbības rezultātā netiek prognozētas būtiskas ietekmes apkārtesošajiem vides un saglabājamajiem kultūrvēsturiskajiem objektiem. Kumulatīvas ietekmes apkārtnes teritorijās netiek prognozētas avāriju (aizdegšanās) gadījumā termināla teritorijā, taču tās ir iespējamās tankkuģu pārkraušanas procesa laikā, ja naftas un naftas produkti nokļūst ūdenī. Vienlaikus ziņojumā norādīts, ka ar paredzētajiem drošības un kontroles pasākumiem šī ietekme būs salīdzinoši neliela.

7.5.10.15. Vienlaicīgi līdztekus ziņojumā sniegtajam pozitīvajam vērtējumam attiecībā uz termināļa izbūvi un ar to saistītajām ietekmēm Birojs uzskata, ka ir jāņem vērā vairāki apstākļi, kas identificēti jau iepriekšējā novērtējuma gaitā un ir aktuāli joprojām:

- ⇒ Terminālim izvēlētā teritorija atrodas Daugavas upes kreisajā krastā tiešā grīvas tuvumā, un par sauszemi tā izveidojusies pēdējo trīs-četru gadsimtu laikā, mijiedarbojoties Daugavas un Rīgas jūras līča smilšu sanesu plūsmām. Teritorijas veidošanās procesu būtiski ietekmējusi Komēforta krasta nocietinājumu un molu izbūve XVIII gs. beigās.
- ⇒ Apbūvei paredzētās teritorijas inženierģeoloģiskos apstākļus jūtami sarežģī to veidojošo grunšu neviendabīgais sastāvs. Lielmēroga objektu izbūves iecirkņos būs nepieciešams veikt papildus inženierģeoloģisko izpēti, lai nodrošinātu plānoto un arī esošo būvju stabilitāti, gan gultnes padziļināšanas un pāļu dzīšanas darbu laikā, gan arī pēc padziļināšanas darbu veikšanas.
- ⇒ Ziemeļu un ziemeļrietumu vēju ietekmē Daugavgrīvas ostas akvatorijā iespējama vērā ņemama ūdens līmeņa paaugstināšanās, bet pretēja virziena vēju ietekmē - pazemināšanās, bez tam, ietekmi uz ūdens plūsmu Daugavā atstāj arī Rīgas HES darbība.
- ⇒ Jāņem vērā, ka daļa Daugavgrīvas teritorijas atrodas plūdu bīstamā zonā, kā arī tas, ka pēc Daugavas HES kaskādes izbūves smilts sanesu plūsmai būtiski samazinoties, krasta līnija no līča puses ir nedaudz atkāpusies sauszemes virzienā, un aizsargvalnis no līča puses vietām un Rietumu mols prasa periodiskus uzturēšanas un rekonstrukcijas darbus un caur vai gar termināļa teritoriju jānodrošina piekļuve Daugavas grīvas objektiem.
- ⇒ Terminālim paredzētā platība atrodas Rīgas Brīvostas teritorijā, puslokā ietver kuģu remonta rūpnīcu, no rietumu un dienvidrietumu puses robežojas ar dabas liegumu „Daugavgrīva”, no ziemeļiem un austrumiem ar Daugavu un Ziemas ostu. Daļa termināļa teritorijas izvietota Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjoslā.
- ⇒ Pludmale kā rekreācijā izmantojams resurss, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kultūrvēsturiskie objekti un ostas attīstības un drošības režīma interešu ievērošana līdz ar satiksmes bīstamības palielināšanos un ar to saistīto ievērojamo papildus risinājumu nepieciešamība ir galvenie aspekti, kas prasa ļoti pārdomātu, izsvērtu un savstarpēji pieņemamu risinājumu plānošanu, konkrēto atbildīgo noteikšanu, finansējuma nodrošināšanu un sistemātisku komunikāciju ar sabiedrību un visām ieinteresētajām pusēm.
- ⇒ Ziemas ostas dienviddaļā un austrumdaļā tiek veikta kokmateriālu un akmeņogļu pārkraušana. Teritorijas pievedceļa tuvumā atrodas SIA “AGA” industriālo gāzu balonu uzglabāšanas, uzpildes un vairumtirdzniecības bāze, kurā galvenokārt tiek uzglabāta slāpekļa, skābekļa, ogļskābā gāze, kā arī mazākos daudzumos argons, propāns un acetilēns. SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” būs nepieciešama daļēja ražotnes pārkārtošana. Pieguļošo teritoriju izmantošana prasa ļoti atbildīgu attieksmi un savstarpējo sadarbību risku apzināšanas, novērtēšanas un savlaicīgas iespējamās novēršanas aspektā.
- ⇒ Dzīvojamie rajoni atrodas aptuveni 1 km attālumā no termināļa teritorijas, savukārt dzelzceļa tuvumā atrodas ievērojams ēku skaits.

- ⇒ SIA KU „Baltic Oil Terminal” termināļa izbūvei piegulošajā teritorijā atrodas vietējas nozīmes vēstures piemineklis „Komēforta dambis” (valsts aizsardzības Nr.8539) un valsts nozīmes vēstures piemineklis „Daugavas grīvas krastu fortifikācijas komplekss” (valsts aizsardzības Nr. 8538), kā arī aptuveni 1 km apkārtnē arī citi kultūrvēsturiskie objekti - valsts nozīmes arhitektūras piemineklis „Daugavgrīvas cietokšņa apbūve” (valsts aizsardzības Nr.6606), kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no piebraucamā ceļa un Caru akmeņi, kas atrodas Daugavas pretējā krastā. Ja attiecībā uz pēdējiem diviem objektiem negatīva ietekme tieši netiek prognozēta, tad attiecībā uz Komēforta dambi un Daugavas grīvas krastu fortifikācijas kompleksu tālākā projekta realizācijas laikā cieši jāsadarbojas ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, lai laicīgi novērstu iespējamās ietekmes uz kultūrvēsturisko mantojumu un rastu savstarpēji pieņemamu risinājumu.
- ⇒ Terminālī paredzēto naftas produktu daudzuma pārkraušanai nepieciešama ļoti ievērojama esošā dzelzceļa kravu pārvadājumu intensitātes palielināšana un būtiska dzelzceļa infrastruktūras attīstība, nolūkā arī samazināt traucējumus autotransportam Daugavgrīvas virzienā, kā arī iespējas droši novirzīt un izvietot naftas produktu sastāvus nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu un vētru laikā, kad kuģus nevar uzpildīt. Dzelzceļa pievedceļa tuvumā ir šķidro gāzes balonu stacija; tuvu dzelzceļa līnijai atrodas dzīvojamā apbūve, kas, ņemot vērā pievedceļu stāvokli un apbūves izvietojumu, var negatīvi ietekmēt ievērojamas iedzīvotāju daļas dzīves apstākļus, līdz ar to ir nepieciešama arī paredzētā dzelzceļa rekonstrukcija posmā uz un no Bolderājas staciju, kā arī jau iepriekš plānotie Bolderājas stacijas attīstības risinājumi, kā arī ietekmi mazinoši risinājumi gar dzelzceļu un saistībā ar to – viadukts (viadukti) vai jauns piebraucamais ceļš un kompleksi trokšņa samazināšanas risinājumi.
- ⇒ Ņemot vērā Rīgas jūras līča nelielo dziļumu un lēno ūdensapmaiņu, kā arī nepieciešamību nodrošināt rekreācijas potenciāla un zvejniecības resursu aizsardzību, ļoti nozīmīga ir preventīvo pasākumu maksimāli precīza plānošana un izpilde, kā arī visu dienestu kapacitāte savlaicīgai negadījumu ierobežošanai un iespējamā piesārņojuma savākšanai, rēķinoties, ka plānota naftas ķīmijas produktu pārkraušana un naftas produktu pārkraušanas apjoms Rīgas ostā palielinātos vairāk nekā divkārt.
- ⇒ Nepieciešama ļoti pārdomāta, labi aprīkota un organizēta termināļa drošības sistēmas izveide un tās pastāvīga nodrošināšana, kā arī atbilstošo dienestu sadarbība un kapacitāte rīcībām negadījumu novēršanai vai to rezultātā.

#### **7.5.11. Paredzētās darbības iespējamo limitējošo faktoru analīze.**

7.5.11.1. Ziņojumā norādīts, ka veicot naftas un naftas produktu termināļa priekšprojekta un apkārtējās vides esošās situācijas analīzi gan katru atsevišķi, gan abas kopā savstarpējā mijiedarbībā, paredzēto darbību izslēdzoši faktori netika konstatēti. Galvenie limitējošie faktori ir saistāmi ar dažādu – gan blakus esošo objektu, gan paša SIA KU „Baltic Oil Terminal” termināļa, gan vides un dabas resursu aizsardzības, gan ekspluatācijas, gan drošības aizsargjoslu prasību nodrošināšanu, piegulošajās teritorijās esošajām dabas, vides un kultūrvēsturiskajām vērtībām, blakus esošajiem paaugstināta riska objektiem, naftas un ķīmijas produktu transportēšanas apjomu palielināšanos caur Rīgas

pilsētu, dzelzceļa iespējamo caurlaides spēju, satiksmes traucējumu radīšanu un iespējamajām izmaiņām esošajā transporta sistēmā.

7.5.11.2. Daļā perspektīvā termināļa teritorijā atbilstoši Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošos noteikumus Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem) iesniedzas SIA „AGA” drošības aizsargjosla. Šīs joslas platums no „AGA” būvēm ir ievērojams – 370 m un 50 m ar stingrākiem ierobežojumiem. SIA „AGA” aizsargjosla pārklāj visu dzelzceļa taisno posmu gar Flotes ielu. Rīgas domes 2009.gada 18.augusta saistošie noteikumi Nr.5 „Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”” 74.2.9. punkts nosaka, ka 50 m ierobežojumu zonā aizliegts būvēt „sprādzienbīstamu un ugunsbīstamu objektu, bīstamo vielu transportēšanas cauruļvadu un bīstamo kravu pārkraušanas staciju vai šķirotavu, izņemot, ja tas ir nepieciešams esošo objektu darbības nodrošināšanai”. Ziņojumā norādīts, ka 50 m ierobežojumu zonā nav paredzēts izvietot SIA KU „Baltic Oil Terminal” objektus; attālums no tuvākā rezervuāra līdz SIA „AGA” teritorijai plānots 120 m). Jautājums par SIA „AGA” ražotnes turpmākajiem attīstības vai darbības izmaiņu plāniem pašlaik nav precīzi zināms, tai pat laikā, kamēr ražotne pastāv kā paaugstināta riska objekts, tās darbība ir jāņem vērā un atbilstoši jāplāno un jānodrošina risinājumi, kas nepieļautu avārijas riska situāciju, kā arī garantētu piekļuves iespējas konkrētajam īpašumam.

7.5.11.3. Plānotā termināļa aizsargjosla daļēji iesniedzas SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” teritorijā. Līdz ar to, lai pilnībā varētu nodrošināt naftas produktu pārkraušanu atbilstoši spēkā esošajai likumdošanai, SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” dokus DG-19 un DG-20 paredzēts pārvietot uz Ziemas ostas dienvidu daļu, kas atrodas ārpus normatīvajos aktos noteiktās drošības joslas. Ziņojumā sniegta informācija, ka par doku pārvietošanu ir panākta vienošanās ar SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”. Papildus tam jāreķinās ne tikai ar doku pārvietošanu, bet arī pārējo darbību iespējamu modificēšanu un papildus drošības un apziņošanas pasākumu ieviešanu, tai skaitā uz darbiem, kas var būt ugunsbīstami, iespējamu ierobežošanu, norobežošanu un savstarpēju koordinēšanu un precīzi atstrādātu informācijas apmaiņas sistēmu, tajā skaitā par naftas produktu koncentrācijām gaisā, lai nepieļautu avārijas situācijas vai to eskalāciju, kā arī neradītu tā saucamo „domino efektu”.

7.5.11.4. Paredzētā darbība atradīsies valsts meteoroloģiskās un hidroloģiskās novērojumu stacijas Rīga – Brīvosta un jūras piekrastes novērojumu staciju Daugavgrīva aizsargjoslā. Ziņojumam pievienots Valsts SIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” saskaņojums (2010.gada 27.septembra vēstule Nr.1-2/1869) ar noteikumu papildus saskaņot ar Valsts SIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” sekojošus darbus:

- ⇒ ja Daugavas krasta nostiprinājuma renovācijas darbu laikā nepieciešama ūdens līmeņa mēršanas pārvietošana,
- ⇒ pirms padziļināšanas darbiem,
- ⇒ pirms ēkas (ziņojumā administrācijas ēkas), kas atrodas aptuveni 70 m uz rietumiem no ūdens līmeņa kontroles mēršanas, renovācijas.

7.5.11.5. Nelielu daļu no termināļa teritorijas ir paredzēts izbūvēt kultūras pieminekļu teritorijā vai to aizsargjoslās. Vienlaikus Ziņojumā sniegta informācija, ka

jautājums ir atrisināts, izstrādājot priekšprojektu ar tādu aprēķinu, ka daļa Komētforta būvju tiek saglabātas neskartas, un, ka tās būs brīvi pieejamas apmeklētājiem. Līdz ar to arī neskartas saglabājas siks pārņu kolonijas, kas šo būvju pagrabos ir atradušas sev mājvietas. Visi troksni radošie mezgli ir novietoti pēc iespējas tālāk no šīm vietām, tādējādi samazinot trokšņa līmeni un iespējamo ietekmi. Būvniecības laikā, lai samazinātu ietekmi uz siks pārņiem, cik to pieļaus tehnoloģija, darbiem sauszemē tiks izmantoti urbtie pāļi, tādējādi samazinot vibrācijas, kā jau iepriekš minēts, darbībām kultūras pieminekļu aizsargjoslā, kā arī būvju, kam ir kultūrvēsturiska vērtība, nojaukšanai un pārveidei nepieciešams Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas akcepts (saskaņojums) normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

- 7.5.11.6. Naftas un naftas ķīmijas produktu tranzīta pārvadājumi ir potenciāli bīstami videi avārijas gadījumos, kuru biežums ir atkarīgs no savstarpēji saistītu apstākļu kompleksa, tai skaitā, pārvadājamo kravu apjoma un pārvadāšanas drošības nosacījumiem un teritorijām, caur kurām pārvadājumi tiek veikti. Dzelzceļa pārbrauktuves, blīvi apdzīvotas teritorijas un rūpnieciskā apbūve dzelzceļa trases ceļā, kā tas ir Rīgā, ir nozīmīgi papildus riska faktori.
- 7.5.11.7. Ziņojumā norādīts, ka daļa ierobežojumu izriet no esošās situācijas un ir ņemti vērā jau izstrādājot termināļa projektu, piemēram, dzelzceļa tilts pār Buļļupi, kā arī dzelzceļa posma uzlabošana 4 km garumā, divlīmeņu dzelzceļa šķērsojumu izbūve pār Parādes ielu, kā arī SIA „AGA” loģistikas nodrošināšana. Ziņojumā sniegta informācija, ka ar SIA „AGA” ir panākta vienošanās par jauna pievedceļa izbūvi.
- 7.5.11.8. Attālums no rūpniecības zonas līdz dabas lieguma zonai ir aptuveni 30 metri. Ziņojumā norādīts, ka iekšējā apvedceļa būvniecība starp rūpniecisko teritoriju un dabas liegumu „Daugavgrīva” var būt problemātiska un tā izbūvei būs nepieciešami papildus saskaņojumi, tai pat laikā ziņojumā norādīts, ka ir iespējama šī ceļa izbūve, neskarot dabas liegumu.
- 7.5.11.9. Jāatzīmē, ka norādītās aizsargjoslas un ierobežojumi tajās ir ne tikai formālas prasības, bet akcentē jau 2002.gada izpētē identificētos problēmjautājumus, kas ierobežo vai uzliek papildus prasības ugunsbīstamu un sprādzienbīstamu objektu izvietojumam teritorijās ar jau esošu apbūvi, kā arī nosaka jaunus ierobežojumus jaunai apbūvei ar intensīvu cilvēku kustību.
- 7.5.11.10. SIA KU „Baltic Oil Terminal” aizsargjoslas atbilstoši Aizsargjoslu likumā noteiktajam:
- ⇒ ap naftas, naftas produktu, bīstamu ķīmisko vielu un produktu cauruļvadiem, tilpnēm, krātuvēm, pārstrādes un pārkraušanas uzņēmumiem ir šāds minimālais platums:
- 1) gar cauruļvadiem - 25 metri no cauruļvada ass;
  - 2) ap tilpnēm, kuru ietilpība ir lielāka par 200 m<sup>3</sup> un kuras paredzētas naftas un naftas produktu ietilpīšanai avārijas gadījumā - 50 metru no šīm tilpnēm vai tās norobežojošām konstrukcijām,
  - 3) ap tilpnēm, kuru ietilpība ir lielāka par 10 m<sup>3</sup> un kuras paredzētas bīstamu ķīmisko vielu un produktu ietilpīšanai avārijas gadījumā, - 50 metru no šīm tilpnēm vai tās norobežojošām konstrukcijām;
  - 4) ap naftas un naftas produktu, bīstamu ķīmisko vielu un produktu pārsūknešanas un iepildīšanas stacijām, rezervuāru parkiem, iepildīšanas un izliešanas estakādēm,



piestātnēm un muliņiem, uzsildīšanas punktiem, noliktavām, krātuvēm, pārstrādes un pārkraušanas uzņēmumiem - 100 metru no šo objektu ēkām un būvēm, kurās atrodas nafta, naftas produkti, bīstamas ķīmiskās vielas vai produkti;

⇒ drošības aizsargjoslu maksimālais platums ap ogļūdeņražu ieguves vietām, naftas, naftas produktu, bīstamu ķīmisko vielu un produktu cauruļvadiem, tilpnēm, krātuvēm, pārstrādes un pārkraušanas uzņēmumiem ir 500 metru.

Aizsargjoslu konkrētais platums tiek noteikts teritorijas plānojumā un tas būs saistošs tajos atrodošos uzņēmumiem un teritorijas izmantotājiem.

Papildus limitējošs varētu būt apstāklis, ja neizdodas vienoties par nepieciešamo infrastruktūras objektu izbūves nosacījumiem un atbildīgo par konkrēto risinājumu savlaicīgu nodrošināšanu, kas jau minēts citos šī atzinuma punktos. Atbilstoši likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 24.pantam paredzētās darbības ierosinātājs ir atbildīgs par sniegtās informācijas pilnīgumu un patiesumu un noslēguma ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu.

**Ievērojot minēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu ir pamats izvirzīt nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. Konkrēti:**

- Bez atbilstošo ziņojumā plānoto un termināļa darbības nodrošināšanai nepieciešamo infrastruktūras objektu izbūves un atbilstošo ziņojumā norādīto ietekmi mazinošo pasākumu realizācijas termināļa darbība nav pieļaujama.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” jānodrošina Aizsargjoslu likumā noteikto aizsargjoslu ievērošanu, konkrētos attālumus no termināļa atbilstošajām iekārtām sadarbībā ar Rīgas domi iekļaujot teritorijas plānojumā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” jāievēro Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošos noteikumus Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” noteiktās prasības, tajā skaitā SIA „AGA” noteiktajās ierobežojumu zonās.
- SIA KU „Baltic Oil Terminal” jānoslēdz līgums ar SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” par ugunsbīstamo darbu un citu ierobežojumu ievērošanu SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” teritorijā SIA KU „Baltic Oil Terminal” aizsargjoslā, kā arī nepieciešamības gadījumā, ja to pieprasa riska novērtējums, ārpus tās avārijas situāciju gadījumos.
- Atzinuma 7.5.11.4.punktā minētajos gadījumos jāsaņem Valsts SIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” saskaņojums.
- Citas prasības saistībā ar termināļa darbību izvirzāmas, izsniedzot atļaujas, saskaņojumus, tehniskos noteikumus attiecīgām kompetentām iestādēm.

#### **7.5.12. Termināļa darbības riska analīze:**

7.5.12.1. Plānotais terminālis saskaņā ar Ministru kabineta 2007.gada 18.septembra noteikumiem Nr.626 “Noteikumi par paaugstinātas bīstamības objektu noteikšanas kritērijiem un šo objektu īpašnieku (valdītāju, apsaimniekotāju)

pienākumiem riska samazināšanas pasākumu nodrošināšanai” ir pieskaitāms pie valsts nozīmes paaugstinātas bīstamības objektiem.

- 7.5.12.2. SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides projekta riska novērtējumu veica PSI „Risks un audits” pēc SIA „Vidrūpe” pasūtījuma. Riska novērtējums sagatavots balstoties uz objekta ietekmes uz vidi darba ziņojumā sniegto informāciju un papildus datiem, ko sniegusi SIA „Vidrūpe” un projektēšanas organizācija SIA „Vide”.
- 7.5.12.3. Ziņojumā analizēts un novērtēts plānotā objekta teritorijā paredzētās darbības potenciālais industriālais risks, nosakot gan iespējamo avāriju atgaidānās iespējas, gan potenciāli sagaidāmo avāriju radīto seku veidu, apjomu un izplatību. Riska novērtējumā aplūkoti iespējamie avāriju scenāriji galvenajos tehnoloģiskajos objektos – dzelzceļa cisternu izliešanas – uzpildes estakādēs, rezervuāru parkos, sūkņu stacijās, maģistrālajās cauruļvadu līnijās, tankkuģu uzpildes piestātnēs u.c., kā arī atsevišķi aplūkoti riska scenāriji saistībā ar produktu piegādi un izvešanu no termināļa un avārijām, kas varētu apdraudēt blakus objektu drošību. Riska novērtējums sagatavots ar skaitliskā riska novērtēšanas metodēm – noteikta iespējamo riska scenāriju attīstība, aprēķinātas dažāda veida avāriju varbūtību skaitliskās vērtības un modelēta avāriju seku izplatība. Avārijas seku izplatības modelēšanai izmantotas licenzētas datorprogrammas. Riska novērtējums sagatavots, izmantojot starptautiski atzītus riska novērtēšanas principus un metodes, kā arī starptautiski atzītu autoru un kompāniju metodiskos materiālus, vadlīnijas un publikācijas.
- 7.5.12.4. Iespējamo avāriju seku novērtējums aplūko avāriju gadījumā sagaidāmo seku apjomu un to kaitīgās iedarbības izplatību. Avāriju seku novērtējums veikts, ņemot vērā objekta tehnoloģiskos parametrus, paredzētās drošības sistēmas un ķīmisko produktu bīstamību raksturojošos parametrus. Avāriju seku kaitīgās iedarbības modelēšanai izmantota ASV federālo dienestu izstrādātā datorprogramma “ALOHA” un ASV kompānijas “Trinity Consultants” izstrādātā datorprogramma “Breeze Haz Fire and Explosion”.
- 7.5.12.5. Ņemot vērā, ka I un II alternatīvo variantu gadījumā nav paredzēts izmantot atšķirīgas tehnoloģiskās iekārtas, drošības sistēmas un citus objekta darbības parametrus, aprēķināto avāriju seku izplatības novērtējums attiecināms uz abiem alternatīvajiem variantiem. Vienīgā atšķirība saistīta ar produktu uzglabāšanas rezervuāru izmantošanu atšķirīgu produktu uzglabāšanai I un II alternatīvā varianta gadījumā.
- 7.5.12.6. Ziņojumā norādīts, ka analizējot sastādītos riska scenārijus, varam secināt, ka ar visaugstāko varbūtību novērtēts produktu transporta pa dzelzceļu avāriju risks, kas ir tipiski šāda tipa objektu darbībā, tai pat laikā ir jāreķinās ar šo pārkraušanai paredzēto vielu vai to maisījumu īpašībām. Aplūkojot SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides projektu, situāciju pasliktina fakts, ka produktu transportēšana paredzēta caur samērā blīvi apdzīvotām teritorijām, līdz ar to šim riskam ir pakļauti dzelzceļa tuvumā dzīvojošie iedzīvotāji. Ziņojumā norādīts, ka „tā kā dzelzceļa pievadceļi nav SIA KU „Baltic Oil Terminal” atbildības sfērā, bet tos apsaimnieko un satiksmes organizāciju tajos organizē VAS „Latvijas dzelzceļš”, objekts nevar tiešā veidā ietekmēt dzelzceļa

pāravadājumu risku". Tai pat laikā jāatzīmē, ka projekts tiek vērtēts kopumā un ir paredzētas gan papildus dzelzceļa līnijas paralēli esošajai izbūve, kā arī vēl 3 izlikšanas ceļu izbūve tieši SIA KU „Baltic Oil Terminal” vajadzībām.

7.5.12.7. Objekta teritorijā augstākā avārijas atgadīšanās varbūtība noteikta avārijām veicot operācijas dzelzceļa cisternu izliešanas – uzpildes estakādē, taču tās nebūs saistītas ar ļoti apjomīgām avārijām un to seku iedarbība pamatā var apdraudēt tikai estakāžu tuvumā esošos darbiniekus.

7.5.12.8. Atbilstoši ziņojumā norādītajam ap bitumena un naftas ķīmijas rezervuāriem ir paredzēts apvaļņojums, kura tilpums būs 110% no lielākā rezervuāra tilpuma, bet pārējo produktu uzglabāšanai terminālī tiks izmantoti „glāze – glāzē” konstrukcijas rezervuāri. Glāzes tilpums būs 110% no rezervuāra tilpuma. Līdz ar to pat tā pilnīgas sabrukšanas gadījumā tā saturs nenonāks gruntī.

7.5.12.9. Avārijas ar visplašāko avāriju seku iedarbību objekta teritorijā varētu notikt rezervuāru laukumos, kāda no produktu uzglabāšanas rezervuāra sabrukuma gadījumā. Apjomīgākā avārija sagaidāma 50000 m<sup>3</sup> rezervuāra sabrukuma gadījumā. SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa projektā izvēlēts iespējamo noplūžu ierobežošanas paņēmieni – rezervuāru izvietošana drošības apvalkā jeb „glāze glāzē”. Šāds risinājums, salīdzinot, ja rezervuāri būtu izvietoti praksē biežāk lietotajos apvaļņojuma laukumos, samazina gan produktu tvaiku izplatību, gan ugunsgrēka iedarbības izplatību rezervuāra avārijas gadījumā. Tāpat atbilstoši projektēta un uzstādīta stacionārā ugunsdzēsības sistēma var daudz efektīvāk likvidēt ugunsgrēku drošības apvalkā nekā tas būtu apvaļņojuma gadījumā. Tomēr šādu rezervuāru izvietošana drošības apvalkā var arī radīt problēmas saistībā ar avārijas ierobežošanu un likvidēšanu. Stacionārās ugunsdzēsības sistēmas bojājuma gadījumā būs nepieciešams iesaistīt ugunsdzēsības dienestu, taču ugunsgrēks rezervuāra vai drošības apvalka augstumā ir grūtāk likvidējams, nekā, ja tas notiktu grunts līmenī. Tāpat sarežģījumus var radīt 50000 m<sup>3</sup> rezervuāru savstarpējais izvietoējums, kas prasa obligātas drošības un aizsardzības sistēmas. Aprēķini liecina, ka ugunsgrēka gadījumā kādā no 50000 m<sup>3</sup> rezervuāriem (gaišo naftas produktu parkā degot benzīnam), nepieciešama blakus esošo rezervuāru efektīva dzesēšana, jo siltumstarojuma zonas rādiuss pie blakus esošajiem rezervuāriem var sasniegt pat 20 kW/m<sup>2</sup> (atbilstoši literatūrā “A methodology for the identification and evaluation of domino effects”, CRC/MT/003, research team Faculte Polytechnique de Mons, 1998 sniegtajai informācijai, blakus rezervuāru aizsardzība nepieciešama, ja ugunsgrēka radītā siltumstarojuma zonas rādiuss uz šiem rezervuāriem pārsniedz 8 kW/m<sup>2</sup>).

7.5.12.10. Aplūkojot avārijas, kurās iesaistīti terminālī pārkraujamie naftas ķīmijas produkti, var secināt, ka praktiski jebkura apjoma šo produktu noplūdes gadījumā to sprādzienbīstami tvaiki būs tuvu izlijušā produkta peļķei. Savukārt ugunsgrēka gadījumā visplašākā siltumstarojuma izplatība sagaidāma benzola degšanas gadījumā. Riska novērtējumā produktiem apskatītas gan cilvēka dzīvībai bīstamās toksisko tvaiku izplatības zonas, gan IDLH koncentrācijas izplatība. Rezervuāru sabrukuma gadījumā produktu IDLH koncentrācijas pamatā izplatīsies objekta teritorijā, līdz ar to netiek prognozēts, ka tiek apdraudēti ar objekta darbību nesaistīti cilvēki. Vistālākā

IDLH koncentrāciju izplatība sagaidāma akrilnitrila noplūžu gadījumos, kas liela apjoma avārijās var būt sagaidāmas arī ārpus objekta teritorijas, bet avārijas gadījumā uz dzelzceļa pievedceļiem var izsaukt nepieciešamību ļoti operatīvi evakuēt lielu skaitu cilvēku no apdraudētās zonas vairāku simtu metru attālumā. Šī zona ir trīs reizes lielāka salīdzinājumā ar benzolu, bet piecas reizes lielāka salīdzinot ar šķīdinātāju, kā arī vairāk kā piecas reizes lielāka nekā benzīna vai naftas tvaiku toksiskās iedarbības izplatības zona. Kā jau iepriekš konstatēts, akrilnitrils ir visbīstamākais no pārkraušanai paredzētajiem naftas ķīmijas produktiem, kura avārijas varētu izraisīt vissmagākās sekas, un, ņemot vērā konkrētos apstākļus, Birojs vadoties no visiem izvērtētajiem apstākļiem uzskata tā pārkraušanu par saistītu ar pārmērīgu risku un līdz ar to - aizliedzamu.

7.5.12.11. No vides piesārņojuma viedokļa, nelabvēlīgākās ir naftas vai naftas ķīmijas produktu noplūdes tankkuģu piestātnēs un var radīt ūdens piesārņojumu. Ziņojumā norādīts, kas paredzēts piestātnēs glabāt naftas produktu absorbējošās bonas noplūžu ierobežošanai ūdenī. Vienlaikus jāatzīmē, ka jāizstrādā pasākumi arī citu bīstamo pārkraujamo vielu savākšanai, tajā skaitā ūdenī, kas piemēram monoetilēnglikolam, kam blīvums lielāks nekā ūdenim, varētu būt problemātiski. Jebkurā gadījumā papildus obligāti atbilstoši aprīkotam un apmācītam ugunsdzēsības glābšanas dienestam, kam jābūt terminālī, Rīgas brīvastā un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta rīcībā nepieciešams atbilstošs bonu nodrošinājums, peldlīdzekļi un apmācīts personāls, lai avārijas gadījumā varētu iespējami efektīvi un savlaicīgi ierobežot piesārņojuma izplatību iespējami tuvu tā izcelšanās vietai.

7.5.12.12. Ziņojumā sniegta informācija (Ziņojuma 6.nodaļa), ka avārijas objekta teritorijā neradīs domino efekta avāriju draudus blakus esošiem objektiem, savukārt iekšējās domino efekta avārijas objekta teritorijā varētu notikt liela apjoma naftas produktu ugunsgrēka vai sprādziena gadījumā, kad avāriju seku iedarbība sagaidāma uz blakus esošajām tehnoloģiskajām iekārtām, izsaucot sekojošu avāriju tajās. Tādā gadījumā atšķirības būs izplūdušo produktu apjomā, kā arī ietekmē uz apkārtējo vidi. Projektējot naftas produktu termināļus, rezervuāru apvalņojuma laukums tiek aprēķināts viena rezervuāra tilpuma uztveršanai, līdz ar to vairāku vienā apvalņojumā esošu rezervuāru sabrukuma gadījumā, produkts tajā nesatīps un nonāks apkārtējās teritorijās. Šāda situācija ir mazāk iespējama glāze glāzē tehnoloģijā, jo šādā gadījumā apvalņojumā atrodas tikai viens rezervuārs, taču jāņem vērā arī 7.5.12.10.punktā minētais. Atbilstoši spēkā esošiem normatīviem aktiem uzņēmumam būs jāizstrādā detalizēta rūpnieciskā avāriju riska novēršanas dokumentācija, tajā skaitā detalizēts drošības pārskats un civilās aizsardzības plāns, paredzot un ievērtējot visus galvenos drošības aspektus un nepieciešamos risinājumus, tai pat laikā galvenie drošības nosacījumi ir jau savlaicīgi jāparedz un jārealizē projekta gaitā.

7.5.12.13. Ziņojuma 6.3.2. un 6.3.3. nodaļā ir paredzēta virkne drošības pasākumu termināļa tehnoloģijā, kas vērsti uz potenciālo avāriju iespējamības un to seku apjoma samazināšanu, savukārt Ziņojuma 6.5. nodaļā raksturoti tehniskie un organizatoriskie pasākumi, kas vērsti uz avāriju atgadīšanās varbūtību samazināšanu un potenciāli iespējamo avārijas seku lokalizāciju un samazināšanu, tajā skaitā pasākumi un priekšnosacījumi avāriju nepieļaušanai,

pasākumi un priekšnosacījumi avāriju seku lokalizācijai un samazināšanai, pasākumi avāriju nepieļaušanai, lokalizēšanai vai seku likvidācijai termināļa akvatorijā un Rīgas jūras līcī, brīdināšanas sistēmu izveide un avārijas situāciju apziņošanas kārtība.

7.5.12.14. Ziņojumā sniegta informācija, ka iespējamās naftas produktu noplūdes termināļa ūdens akvatorijā gadījumā, ja naftas produktu noplūdi nebūs iespējams lokalizēt SIA KU „Baltic Oil Terminal” akvatorijā, ziemeļu vēju ietekmē piesārņojums pārvietosies augšup pa Daugavu pret straumi un tiks apdraudētas mazās upītes un ietekas, kuras savienotas ar Daugavu – Audupe, Buļļupe, Loču kanāls, Hapaka grāvis, Mīlgrāvis, kā arī Zunds. Līdz ar to, lai nepieļautu naftas izplatīšanos dabas un atpūtas teritorijās, īpaši Vecdaugavas dabas liegumā, ir jāparedz šo ieteku slēgšana ar peldošajām bonām. Ja naftas noplūdes notiks ziemas apstākļos, kad ir izveidojusies ledus sega, var tikt apgrūtināta naftas produktu lokalizācija un savākšana. Līdz ar to noteicošā loma piesārņojuma novēršanai / maksimālai mazināšanai ir avārijas pasākumu novēršanas realizācijas operativitātei.

7.5.12.15. Ziņojumā norādīts, ka projektējamā termināļa apkalpojošo kuģu skaits būs tikai 2,4% no kopējā Rīgas Brīvestā ienākošo kuģu skaita, un tie pārvietosies no pieņemšanas bojas līdz piestātnei 6 kilometrus, tai skaitā 1,5 kilometrus pa Daugavu (no jūras vārtiem) un līdz ar to neizraisīs vērā ņemamus kuģošanas drošības apdraudējumus. Tai pat laikā jāņem vērā termināļa plānotais kravu apjoms, kas ir līdzvērtīgs aptuveni trešdaļai no esošā kopējā Rīgas Brīvestas kravu apgrozījuma gadā un pārsniedz visu pašreizējo Rīgas termināļu naftas produktu kravu apgrozījumu. Līdz ar to tas prasa arī adekvātu glābšanas dienestu jaudu, aprīkojuma un reaģētspējas iespējami savlaicīgu nodrošinājumu. Ziņojumā sniegta informācija, ka naftas produkti, kuri avārijas gadījumā noplūduši Irbes šaurumā, galvenokārt pārvietosies uz austrumiem, un ka tie vairākās dienās pēc noplūdes varētu sasniegt Rīgas jūras līča austrumu daļu un pat Igaunijas krastus. Savukārt, ja naftas produktu noplūdes vieta būs Rīgas jūras līča dienvidos, tad atbilstoši sniegtajiem modelēšanas rezultātiem, noplūdušie naftas produkti vairāk vai mazāk paliks līča dienvidu daļas lejasgalā, pārvietojoties gar piekrasti gan Jūrmalas–Lapmežciema virzienā, gan arī Carnikavas–Saulkrastu virzienā.

7.5.12.16. Netiek prognozēts, ka avārijas noplūdes uz dzelzceļa pievedceļa un tilta pār Buļļupi gadījumā, ja rīkojas operatīvi, tiktu piesārņota Daugava un sekojoši Rīgas jūras līcis ar naftas produktiem, jo Buļļupes straume ir salīdzinoši neliela, tai pat laikā jāreķinās ar ievērojamu daudzumu bonu nepieciešamību, kam jābūt atbilstoši aprīkota un nodrošināta glābšanas dienesta rīcībā.

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

- Turpmākā darbībā jānodrošina visu Ziņojumā paredzēto nepieciešamo drošības nosacījumu objektā ievērošanu.
- Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 532 10.punkta prasībām iesniegumu par bīstamajām vielām objektā, kas atbilst šo noteikumu 11. un 17.punktam un 1.

un 2.pielikumam, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē jāiesniedz ne vēlāk kā sešus mēnešus pirms objekta ekspluatācijas sākšanas.

- Ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms objekta ekspluatācijas sākšanas atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 19.jūlija noteikumu Nr.532 „Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem” 39.punkta prasībām jāiesniedz Vides pārraudzības valsts birojā drošības pārskatu (rakstiski un elektroniski), kas atbilst šo noteikumu IV nodaļai un 9. un 17.punktam, bet Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta teritoriālajā struktūrvienībā jāiesniedz objekta civilās aizsardzības plānu, kas atbilst šo noteikumu IX nodaļai un 9. un 17.punktam, kā arī jānodrošina sabiedrības informēšana atbilstoši iepriekš minēto noteikumu XI nodaļā noteiktajam.
- Atbilstošie inženiertehniskie risinājumi termināli jāprojektē un jāierīko atbilstoši Ministru kabineta 2006.gada 16.maija noteikumos Nr.400 „Noteikumi par vides aizsardzības prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamajām cisternām” noteiktajam.
- Līdz ekspluatācijas uzsākšanai, sadarbojoties ar valsts akciju sabiedrību „Latvijas Jūras administrācija”, Valsts vides dienestu un Rīgas brīvostu jānodrošina uz naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Flotes ielā 2 attiecināmo Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma un attiecīgo normatīvo aktu prasību, īpaši Ministru kabineta 2008.gada 5.februāra noteikumu Nr. 82 „Tipveida prasības, sagatavojot darbības plānu neparedzētiem piesārņojuma gadījumiem ostās, pietātnēs, pietātņu grupās un naftas vai ķīmisko vielu termināļos” un Ministru kabineta 2007.gada 13.novembra noteikumu Nr.748 „Noteikumi par kuģu un kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību” izpildi, tai skaitā, izstrādājot Ostas iekārtu aizsardzības plānu atbilstoši šo noteikumu 14.pielikumam.
- Termināļa ekspluatācijas laikā stingri jāievēro tehnoloģiskos reglamentus, ar drošību saistītās instrukcijas un ķīmisko vielu un ķīmisko maisījumu drošības datu lapās sniegtā informācija, lai garantētu objekta drošu ekspluatāciju.
- Visas tehnoloģiskās iekārtas ražotnē jāparedz un jāprojektē, ņemot vērā agresīvo un sprādzienbīstamo vidi, vielu ķīmiskās un fizikālās īpašības, kā arī jāaprīko ar automātisko vadības un brīdināšanas sistēmu. Visu bīstamo vielu apsaimniekošanai jāpievērš detalizēta uzmanība to drošības jomā un jāparedz atbilstoši pasākumi to apsaimniekošanai visos procesos un palīgprocesos, detalizēti izstrādājot konkrētus nosacījumus šo vielu transportēšanai, uzglabāšanai un pārkraušanai, lai nepieļautu avārijas situācijas.
- Izstrādājot un realizējot projektu, jāparedz uzņēmuma ieregulēšanas un uzsākšanas darbu, kā arī drošas apturēšanas darbu pasākumu kompleksa izstrāde un droša realizācija, plānojot un realizējot nepieciešamos pasākumus, lai nepieļautu vides piesārņojumu un vielu avārijas noplūdes.
- Atbilstoši noslēguma ziņojumā norādītajam tehnoloģisko iekārtu un būvju izvietojumu un ugunsdzēsības aprīkojumu nepieciešams plānot, kā arī to konstrukcijas projektēt un materiālus izvēlēties tā, lai vienas tehnoloģiskās būves avārija vai bojājums negatīvi neietekmētu blakus esošās iekārtas un būves.

- Tehniskā projekta izstrādes gaitā jāizstrādā nepieciešamie kolektīvās un individuālās aizsardzības pasākumi un drošas darba metodes, jāprecizē darba drošības un aizsardzības pasākumu monitorings darba vidē. Objektā jānodrošina atbilstošo aprīkojumu, neitralizācijas līdzekļus, tvertnes un citus materiālos resursus un individuālos aizsardzības līdzekļus, kā arī darbinieku apmācību avārijas gadījumu nepieļaušanai un rīcībai avārijas situāciju gadījumos identificētajām bīstamajām situācijām.
- Atbilstoši Ugunsdrošības un ugunsdzēsības likuma 4. un 9. pantā un Ministru kabineta 2003.gada 9.decembra noteikumos Nr.686 „Noteikumi par iestāžu, organizāciju, komercsabiedrību un pašvaldību ugunsdrošības, ugunsdzēsības un glābšanas dienestu funkcijām un tiesībām” noteiktajam un noslēguma ziņojumā paredzētajam jāparedz un jānodrošina savu ugunsdzēsības dienestu un jāizveido tiešās izsaukuma sistēmas ierīkošana ugunsdzēsēju komandai/-ām, nodrošinot tās/to nekavējošu ierašanos nepieciešamības gadījumā. Nepieciešama savlaicīga un mērķtiecīga sadarbība ar Rīgas Brīvostas pārvaldi, VAS „Latvijas dzelzceļš” un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, kā arī blakus esošajiem uzņēmumiem, par civilās aizsardzības pasākumu saskaņotu plānošanu, savlaicīgu informācijas apmaiņu, apmācību realizēšanu un nepieciešamo rīcību negadījumu un avārijas situāciju gadījumos, nodrošinot tam nepieciešamos resursus.

#### **7.5.13. Iespējamie ierobežojumi esošajā saimnieciskajā darbībā; neērtības, traucējumi un ieguvumi.**

- 7.5.13.1. Iespējamie saimnieciskās darbības un zemes izmantošanas aprobežojumi objekta aizsargjoslā ir noteikti Aizsargjoslu likumā un Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”.
- 7.5.13.2. Terminālī paredzēto naftas produktu daudzuma pārkraušanai nepieciešama ievērojama esošā dzelzceļa kravu pārvadājumu intensitātes palielināšana Daugavgrīvas virzienā. Dzelzceļa pievedceļa tuvumā ir SIA „AGA” Bolderājas gāzu uzpildes stacija; tuvu dzelzceļa līnijai atrodas dzīvojamā apbūve, kas, ņemot vērā pievedceļu stāvokli un apbūves izvietojumu, varētu negatīvi ietekmēt ievērojamas iedzīvotāju daļas dzīves apstākļus, tai pat laikā konkrētai dzelzceļa līnijai nav alternatīvas. Nolūkā uzlabot situāciju, nodrošinot plānoto kravu plūsmu un vienlaicīgi samazinot iespējamās ietekmes, ir plānota dzelzceļa rekonstrukcijas darbu veikšana posmā no Bolderājas stacijas līdz terminālim, tajā skaitā izbūvējot papildus dzelzceļa līniju un trīs izlikšanas ceļus, kā arī izbūvējot prettrokšņa sienas un pielietojot trokšņus un vibrāciju slāpējošas starplikas. Termināļa izbūves un darbības laikā kopumā atkarībā no konkrētā kravu apgrozījuma palielināsies naftas un naftas ķīmijas produktu transportēšanas apjoms caur Rīgas pilsētu, tajā skaitā arī posmos, kur nav viaduktu, palielinot pārbrauktuvju kopējo slēgšanas laiku, līdz ar to arī iespējamās autosatiksmes sastrēgumus. Ziņojumam pievienotajā VAS „Latvijas dzelzceļš” 2011.gada 21.janvāra vēstulē Nr. D-2/289-2011 norādīts, ka „organizējot vilcienu satiksmi galvenokārt nakts laikā un samazinot to autotransporta sastrēguma stundās, vilcienu satiksmes intensitātes paaugstināšanās plānoto kravu pārvadājumu rezultātā būtiski neietekmēs pārbrauktuvju šķērsošanas iespējas posmā Torņkalna stacija –

Bolderājas stacija (Liepājas, Slokas un Buļļu ielas dzelzceļa pārbrauktuves)”. Tai pat laikā kravu vilcienu intensīva kustība naktīs palielinātu traucējumus iedzīvotājiem dzelzceļam pieguļošajās teritorijās. Izbūvējot jauno Parādes ielas šķērsojumu gājēju pāreja zemes līmenī saglabāsies, kas radītu īslaicīgas neērtības iedzīvotājiem dzelzceļa šķērsošanas gadījumā, ja pa to periodiski brauc vilciena sastāvs (30 vagoni), savukārt autotransports šķērsos dzelzceļu pa viaduktu. Papildus nepieciešama arī viadukta vai jaunas ielas izbūve uz SIA „AGA”, par konkrēto risinājumu vēl nav panākta vienošanās, tajā skaitā ar zemju īpašniekiem.

7.5.13.3. Ja netiek nodrošinātas alternatīvas iespējas SIA „AGA” teritorijas piekļuvei, tad termināļa darbības rezultātā būtu apgrūtināta SIA „AGA” loģistika un paaugstināsies avāriju risks un ietekmes, kas nav pieļaujams, ņemot vērā uzņēmuma darbības specifiku, līdz ar to obligāti jānodrošina netraucētas piekļuves iespējas šim uzņēmumam.

7.5.13.4. Paredzētā gājēju taka gar dabas lieguma teritoriju neskar dabas lieguma zonu un nodrošinās iedzīvotājiem piekļuvi pludmalei un Komētforta dambim. Atbilstoši ziņojumā norādītajam SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredz savest kārtībā krasta nostiprinājumus un sakopt Komētfortu, padarot to pievilcīgāku apmeklēšanai. Tai pat laikā jāatzīmē, ka termināļa izbūve radīs ievērojamas izmaiņas ainavā, kas sabiedrībā netiek uztverts viennozīmīgi.

7.5.13.5. Pāļu dzīšanas laikā varētu tikt ietekmēts esošo un vēsturisko krasta nostiprinājumu, kā arī inženierkomunikāciju un esošo būvju stāvoklis. Līdz ar to atkarībā no izvēlētajā būvdarbu veida atbilstoša uzmanība jāpievērš esošo konstrukciju noturības monitoringam un papildpasākumu veikšanai, ja tādi nepieciešami.

7.5.13.6. SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” varētu būt gan ieguvumi saistībā ar infrastruktūras objektu modernizāciju un pārveidi, gan iespējami izdevumi saistībā ar nepieciešamību būtiski pastiprināt konkrēto drošības nosacījumu ievērošanu, lai nepieļautu uguns un sprādzienbīstamības riskus pieguļošajās teritorijās.

7.5.13.7. Iespējamās izmaiņas transporta, dzelzceļa plūsmās, gaisa un trokšņa piesārņojumā, kā arī avāriju riska aspektā ir detalizētāk analizētas šī Atzinuma iepriekšējās sadaļās, taču kopumā galvenā uzmanība jāpievērš adekvātu drošības pasākumu plānošanā un realizācijā, kā arī atbilstoši aprīkotas infrastruktūras savlaicīgā attīstībā, nodrošinot normatīvo aktu ievērošanu un avārijas situācijas nepieļaušanu.

7.5.13.8. Ziņojumā norādīts, ka tiks radītas 200 līdz 250 jaunas darbavietas, kā arī attīstoties ostai palielinātos nodokļu ieņēmumi kopumā, tai pat laikā attiecībā uz infrastruktūras objektu izbūvi un konkrēto risinājumu atbildības sadalījumu vēl būs jāpanāk virkne savstarpēju vienošanos, kā jau iepriekš minēts šai atzinumā.

7.5.14. **Inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi ietekmes uz vidi novēršanai vai samazināšanai.**

7.5.14.1. Būvniecības laikā atbilstoši ziņojumā norādītajam paredzēts:



- ✓ Pirms zemes darbu veikšanas izstrādāt meliorācijas tīkla projektu, kas nodrošinātu ūdens noteci no teritorijas un neradītu ūdens uzkrāšanos pieguļošajās teritorijās un tuvākajā apkārtnē.
- ✓ Veicot būvdarbus, metināšanas darbu laikā ir paredzēts nodrošināt normatīvos aktos noteikto ugunsdrošības prasību ievērošana.
- ✓ Lai izvairītos no augsnes piesārņošanas ar naftas produktiem, kas varētu noplūst no izmantotās traktortehnikas, paredzēts iekārtot speciāli aprīkotu traktortehnikas / būvtechnikas apkopes zonu ar asfaltbetona segumu un kanalizācijas sistēmu noplūdušo naftas produktu savākšanai.
- ✓ Par atkritumu savākšanu paredzēts slēgt līgumus ar specializētām atkritumu savākšanas firmām.
- ✓ Gultnes padziļināšanas darbus paredzēts veikt ievērojot hidrobioloģiskos un hidrometeoroloģiskos apstākļus. Gultnes padziļināšanas darbus nav paredzēts veikt laika posmā no 1. maija līdz 31. jūnijam un no 1. oktobra līdz 15. novembrim, ievērojot zivju nārsta laikus.
- ✓ Upes gultnes padziļināšana tiks veikta ar hidrouzmazgāšanas metodi, iekraujot smiltis liellaivās un novietojot Rīgas Jūras līcī norādītajā izgāztuvē. Lai samazinātu “duļķu šļūces” izmērus, dūnaino grunšu izņemšana tiks veikta bez pārlējuma. Daļa no grunts tiks uzskalota, lai paaugstinātu termināļa planēšanas atzīmi.
- ✓ Lai mazinātu troksni un vibrācijas būvniecības laikā, paredzēts izmantot urbtos pāļus. Izbūvējot pāļu tipa piestātnes, tiks izmantoti gan urbtie, gan arī dzenamie pāļi, konkrētu pāļu ierīkošanas veidu paredzēts izvēlēties pēc grunts inženierģeoloģijas izpētes datiem detālās projektēšanas laikā.
- ✓ Paredzēta saglabāšanai paredzēto Komētforta pagrabu atbilstoša sagatavošana, siks pārņu ziemošanas vietu iekārtošana atbilstoši eksperta slēdzienam, vienlaikus nodrošinot abiniekiem piekļuvi šiem pagrabiem. Termināļa teritorijas apgaismojumu paredzēts projektēt ar tādu aprēķinu, lai netiktu izgaismoti Komētforta pagrabi, kā arī josla starp šiem pagrabiem un līci līdz Daugavas ietecei.

7.5.14.2. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, izstrādājot projektu, tiks ņemti vērā sekojoši nosacījumi:

- ✓ Divkorpusu tankkuģu pieņemšana ar obligāto stacionāro slāpekļa staciju naftas ķīmijas produktu transportēšanai;
- ✓ piestātņu tehnoloģiskajos laukumos tiks uzstādīti „stenderi” ar automātiskās savienošanas un avārijas atslēgšanas ierīcēm;
- ✓ tankkuģu tehnoloģiskie laukumi tiks aprīkoti ar putu ugunsdzēsšanas ierīcēm un ūdens aizsargu, kurš automātiski tiks iedarbināts tankkuģa ugunsgrēka gadījumā;
- ✓ dzelzceļa cisternu izliešanas un uzpildīšanas estakāžu laukumi jāaprīko ar piebraucamajiem auto ceļiem. Šiem ceļiem jābūt ne šaurākiem par 3,5 m ar pārejas tipa iesegumiem;
- ✓ naftas un naftas produktu noliktavu dzelzceļa cisternu izliešanas un uzpildīšanas estakādes ir jāaprīko ar stacionārām ugunsgrēka dzēsšanas iekārtām;
- ✓ ogļūdeņražu iztvaikošanas samazināšanai atmosfērā un avārijiespējamības samazināšanai uzglabāšanas rezervuārus paredzēts aprīkot ar peldošo jumtu un „slāpekļa spilvenu”; rezervuārus, kuros paredzēts uzglabāt benzīnu plānots aprīkot ar divkāršo blīvējumu;
- ✓ paredzētas benzīna tvaiku pārstrādes iekārtas;

- ✓ lai iespējami izvairītos no augsnes un gruntsūdeņu piesārņojuma tilpņu dehermetizācijas (avārijas) gadījumā, paredzēta apvaļņojuma ierīkošana (110% tilpums no uzglabāšanas tilpnēm) ap potenciāli bīstamu vielu glabāšanas tilpnēm;
- ✓ visiem rezervuāriem ar ietilpību 50000m<sup>3</sup>, kā arī bunkurēšanas mazuta un bunkurēšanas dīzeļdegvielas uzglabāšanai paredzētajiem rezervuāriem paredzēts izveidot tērauda drošības apvalkus, kas rezervuāra bojājuma gadījumā varēs uztvert no rezervuāra izlijušo produktu. Rezervuārus paredzēts aprīkot ar peldošiem pontoniem, virs kuriem papildus tiks nodrošināts slāpekļa virsspiediena spilvens. Uzpildes un iztukšošanas, kā arī uzglabāšanas laikā rezervuāra uzraudzību paredzēts nodrošināt no operatoru pults. Rezervuārus paredzēts aprīkot ar vairāku pakāpju trauksmes signalizāciju par produkta līmeni rezervuārā, kā arī automātisku pārsūkņēšanas procesa pārtraukšanu avārijas līmeņa sasniegšanas gadījumā. Tāpat automātiskā režīmā paredzēts nodrošināt slāpekļa spilvena uzturēšanu rezervuārā. Rezervuāri un to drošības apvalki tiks apgādāti ar ugunsdzēsības putu ģeneratoriem, kuru palaišana būs iespējama gan no operatoru pults, gan automātiski ugunsgrēka gadījumā rezervuārā vai pie paaugstinātām produktu tvaiku koncentrācijām rezervuāra drošības apvalkā;
- ✓ bitumena un naftas ķīmijas produktu rezervuāriem paredzēts nodrošināt ar peldošiem pontoniem un slāpekļa spilvenu virs tiem, atbilstošu apvaļņojuma laukumu un augstumu, kā arī tos paredzēts iekļaut kopējā procesa vadības un uzraudzības sistēmā un nodrošināt ar automātiskām drošības sistēmām;
- ✓ visu termināļa teritoriju paredzēts aprīkot ar zibensnovedējiem, bet visas iekārtas un metāla cauruļvadus iezemēt;
- ✓ avārijas gadījumam pārsūkņēšanas cauruļvadus tankkuģī paredzēts aprīkot arī ar elektrificētiem aizbīdņiem un drošības pārplūdes vārstiem, kuri automātiski tiks atvērti spiediena pieauguma gadījumā, ja darba spiediens naftas produktu cauruļvados pārsniegtu 1,2 reizes. Drošības vārstu pārplūstošo naftas produktu pieņemšanai tiek paredzētas speciālas horizontālas tvertnes ar ietilpību 100 m<sup>3</sup>, no kurām naftas produkti tiks automātiski pārsūkņēti atpakaļ naftas produktu uzglabāšanas rezervuāros;
- ✓ avārijas seku likvidācijai terminālis jānodrošina ar ugunsdzēsības un glābšanas dienestu ar nepieciešamo skaitu ugunsdzēsības automobiļu un pārējo avārijas seku novēršanas aprīkojumu, kas precizējams sadarbībā ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, tajā skaitā attiecībā uz glābšanas aprīkojuma nodrošinājumu arī noplūdes gadījumā ostas akvatorijā un rīcībām ekstremālos laika apstākļos un avārijas gadījumos;
- ✓ uzņēmuma teritorijā atļautais transporta pārvietošanās ātrums plānots 5 km/h;
- ✓ paredzēts izstrādāt darba drošības instrukcijas, nodrošināt darbiniekus ar darba drošības aizsarglīdzekļiem un veikt darbinieku regulāras apmācības, kā arī atbilstošu individuālo aizsardzības līdzekļu lietošanu un lietošanas kontroli,
- ✓ plānota tehnoloģisko iekārtu, darba vietu un aprīkojuma regulāra pārbaude un apkope un darba organizācija, lai tehnoloģisko un palīgīdzekļu aprīkojumu, cauruļvadu, armatūru, kontroles, vadības un pretavārijas sistēmas uzturētu labā kārtībā un nodrošinātu citus ar darba drošību saistītos pasākumus.
- ✓ paredzēta darba vietu norobežošana un normatīvajos aktos noteikto brīdinājuma zīmju un uzrakstu lietošana, paredzēta arī atbilstoša avāriju risku novērtēšana un avāriju risku novēršanas pasākumu plāna izstrāde;

- ✓ SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” peldošā doka pārvietošana uz Ziemas ostas dienvidrietumu daļu ar stāvvietas bagarēšanu un vertikālā tipa krasta izbūvi un nostiprinājumu;
- ✓ esošās piestātnes DG-20 noturības nodrošināšana sakarā ar piestātnes Nr.1 izbūvi;
- ✓ piestātne Nr. 2. tiks izvietota paralēli Daugavas kreisā krasta līnijai ar izbīdi Daugavā tā, lai saglabātu vēsturisko krasta stiprinājuma konstrukciju noturību un nodrošinātu piestātnes akvatorijas atzīmi –15,5 m un nodrošinātu pienākušo kuģu apgriešanos Daugavā;
- ✓ lai neradītu sabiedriskā autotransporta sastrēgumus, šķērsojot dzelzceļus, ir nepieciešams organizēt autotransporta kustību Daugavgrīvas dzīvojamā rajonā virs dzelzceļiem izbūvējot jaunu viaduktu esošās pārbrauktuves uz Parādes ielas vietā;
- ✓ lai nodrošinātu citu ostas uzņēmumu loģistiku, (piemērām SIA „AGA”, Flotes iela 9) ir nepieciešams izveidot iekšējo koplietošanas autoceļu ar viadukta izbūvi pāri dzelzceļiem līdz Flotes ielai vai piebraucamo ceļu no Lēpju ielas puses.

7.5.14.3. Lai mazinātu ietekmi uz apkārtējo vidi, termināļa ekspluatācijas laikā ir paredzēti sekojoši pasākumi:

- ✓ atbilstoši priekšprojektā norādītajam prettrokšņa siena dzīvojamajos rajonos tiks veidota divās joslās kā „prettrokšņa siena ar pārkari” un apstādījumu josla, kas estētiski atdalīs dzīvojamo zonu no dzelzceļa joslas;
- ✓ pamatojoties uz Ziņojumā sniegto informāciju, tiks izstrādāts prettrokšņa sistēmas būvniecības projekts,
- ✓ starp sliedēm un gulšņiem paredzēts likt vibrāciju slāpējošus paliktņus;
- ✓ paredzēts ierobežot vilciena maksimālo kustības ātrumu līdz 10 km stundā posmā no Bolderājas stacijas līdz naftas terminālim;
- ✓ taisnēs un līknēs ar rādiusu 300 m un vairāk tiks izmantoti dzelzsbetona gulšņi, to skaitam uz km jābūt 1840 un vairāk, savukārt līknēs ar rādiusu mazāku par 300 m jāizmanto koka gulšņi, to skaitam jābūt 2000 un vairāk;
- ✓ pārmijās tiks izmantoti sliežu tips 60EI, krusteņu marka 1/9 un koka gulšņi.

Visi šie ziņojumā paredzēti pasākumi nepieciešami iespējamo ietekmju samazināšanai, kā arī, ņemot vērā objekta specifiku un ar to saistītos risinājumus, papildus nepieciešamie risinājumi iekļauti arī citās šī atzinuma sadaļās, tie detalizējami un realizējami turpmākajā projekta virzības gaitā, ņemot vērā arī citu kompetento institūciju prasības.

**Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta (10) daļu papildus norādāms nosacījums:**

- **Nepieciešams panākt vienošanos ar Rīgas Brīvostas pārvaldi, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, VAS „Latvijas dzelzceļš” par nepieciešamo avārijas aprīkojuma nodrošinājumu, apziņošanas un sadarbības nosacījumiem termināļa normālā darbības režīmā, nelabvēlīgos laika apstākļos un avāriju gadījumos, lai nepieļautu nelabvēlīgu notikumu iespējamību un samazinātu iespējamās sekas ilgstoši nelabvēlīgu laika apstākļu, negadījumu vai avārijas situācijās.**

### 7.5.15. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums:

Ziņojumā apskatīti un salīdzināti 6 iespējamie alternatīvu varianti, no kuriem divi pamatvarianti atšķiras ar pārkraušanai paredzēto sortimentu – 1.variantā - gaišie un tumšie naftas produkti, naftas ķīmijas produkti, savukārt 2.variantā tikai gaišie naftas produkti un naftas ķīmijas produkti, bet pārējie varianti atšķiras tikai ar atsevišķām modifikācijām, kas, piemēram, 5.un 6.variantā ir faktiski bez būtiskiem loģiski pamatotiem risinājumiem:

- 1.variants – tumšie un gaišie naftas produkti, slāpekļa spilveni rezervuāriem, viadukta izbūve uz Parādes ielas, skaņas aizsargbarjeras gar dzelzceļu,
- 2.variants - tikai gaišie naftas produkti, slāpekļa spilveni rezervuāriem, viadukta izbūve uz Parādes ielas, skaņas aizsargbarjeras gar dzelzceļu,
- 3.variants - tumšie un gaišie naftas produkti, bez slāpekļa spilveniem rezervuāriem, viadukta izbūve uz Parādes ielas, skaņas aizsargbarjeras gar dzelzceļu,
- 4.variants - tikai gaišie naftas produkti, bez slāpekļa spilveniem rezervuāriem, viadukta izbūve uz Parādes ielas, skaņas aizsargbarjeras gar dzelzceļu,
- 5.variants - tumšie un gaišie naftas produkti, bez slāpekļa spilveniem rezervuāriem, bez viadukta izbūves uz Parādes ielas, bez skaņas aizsargbarjeras gar dzelzceļu,
6. variants - tikai gaišie naftas produkti, bez slāpekļa spilveniem rezervuāriem, bez viadukta izbūves uz Parādes ielas, bez skaņas aizsargbarjeras gar dzelzceļu.

Kravu apjoma ziņā visi plānotie varianti ir līdzvērtīgi, paredzot 10 milj. tonnu kravu pārkraušanu gadā.

Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācija, visnegatīvāko ietekmi uz vidi radīs 4., 5. un 6. alternatīvais variants. Savukārt ar vismazāko ietekmi uz vidi būs 1.alternatīvais variants.

Ziņojumā norādīts, ka darba grupa par naftas termināļa darbības piemērotāko variantu atzīst pirmo variantu, kad tiek pārkrauti gan gaišie, gan tumšie naftas produkti, terminālī tiek izmantoti „glāze-glāzē” rezervuāri ar slāpekļa spilveniem un realizējot projektu tiek izbūvēts viadukts uz Parādes ielas dzelzceļa šķērsošanai. Savukārt jautājums par SIA „AGA” loģistikas nodrošināšanu ir jāatrisina SIA KU „Baltic Oil Terminal” sadarbībā ar atbildīgajām iestādēm.

**Birojs uzskata, ka alternatīvu 5.un 6. varianta realizācija nav pieļaujama, jo nenodrošina normatīvajos aktos noteiktās prasības. Birojs nerekomendē 3.un 4. varianta realizāciju, jo, vadoties no drošības aspekta, 3.un 4.varianta realizācija ir ar mazāku drošības pakāpi gaistošajiem naftas produktiem un naftas ķīmijas produktiem un līdz ar to vadoties no riska aprēķiniem ir ar lielāku potenciālo ietekmi nekā 1. un 2.variants, no kuriem 3.un 4.variants atšķiras tikai ar slāpekļa spilvenu neizmantošanu ugunsbīstamības samazināšanai rezervuāros.** Salīdzinot 3., 4., 5., 6. piedāvātos alternatīvos variantus ar 1. un 2. variantu, 1. un 2. variants ir ar salīdzinoši vismazāko ietekmi uz vidi. Tai pat laikā jāatzīmē, ka gaisa piesārņojošo izmešu vairāk plānots 1.variantā, bet atšķirsies to raksturs - vairāk ir CO<sub>2</sub>, CO un NO<sub>x</sub> izmešu, kā arī gaistošo organisko savienojumu (GOS), savukārt GOS īpatsvars un arī kopējais daudzums mazāks plānots 2.alternatīvajā variantā, kas saistīts galvenokārt ar benzīna tvaiku rekuperāciju un salīdzinoši lielajām plānotajām izmetēm no naftas pārkraušanas. **Jāatzīmē, ka reālais izmešu daudzums būs atkarīgs no konkrēto pārkraujamo vielu sortimenta, apjoma un konkrētajiem realizētajiem risinājumiem izmešu, tajā skaitā smaku, samazināšanai, kam pievēršama detalizēta uzmanība, lemjot par atļaujas izdošanas nosacījumiem, kā arī kontroles un monitoringa pasākumiem.** Kravu apjoma un transporta ziņā 1. un

2. variants ir līdzvērtīgi, bet gaišie naftas produkti ir uguns un sprādzienbīstamāki nekā tumšie naftas produkti, savukārt tumšo naftas produktu noplūdes gadījumā ūdenī sekas var būt ilgstošākas un smagākas, nekā gaišo naftas produktu noplūdes gadījumā, līdz ar to viennozīmīgu priekšrocību vides aspektā nav ne pirmajam, ne arī otrajam variantam, tie abi prasa skrupulozu drošības un vides aizsardzības pasākumu plānošanu un sistemātisku realizāciju pie nosacījuma, ja darbība tiek akceptēta un par to vienojas visas iesaistītās puses.

#### **7.5.16. Vides kvalitātes novērtēšanas monitorings:**

7.5.16.1. Atbilstoši ziņojumā norādītajam termināļa teritorijā tiek paredzēts uzstādīt nepārtraukta gaisa monitoringa sistēmu CO, NO<sub>x</sub> un benzola noteikšanai, aparāturu uzstādot uz termināļa robežas dzīvojamo namu virzienā. Tā kā sērūdeņradis netiek emitēts nozīmīgos apjomos, tad tā monitorings nav iekļauts kopējā monitoringa programmā, kā arī ziņojuma autori uzskata, ka veikt PM<sub>10</sub> mērījumus nav mērķtiecīgi, jo šo vielu emisijas ir ārkārtīgi niecīgas. Pārējās emisijas tiks vērtētas veicot produktu plūsmas uzskaiti terminālī un piesārņojošo vielu uzskaiti aprēķinu ceļā.

7.5.16.2. Lai novērtētu iespējamās smakas no termināļa, ziņojumā ieteikts veikt smaku kontroli sekojošā kārtībā:

- ✓ pirmajā darbības gada laikā paredzēts veikt 6 analīzes reizi divos mēnešos, kuras paredzēts noņemt pavēja pusē no rezervuāru parka vietā, kur smaka ir sajūtama visstiprāk, un tās ir noņemamas tikai tad, ja smaka ir sajūtama.
- ✓ Otrajā gadā smaku monitoringu paredzēts veikt divas reizes gadā – pavasarī un vasarā. Pēc tam vadoties no rezultātu analīzes paredzēts izvērtēt šī monitoringa veida regularitāti / turpināšanu.
- ✓ Vienlaikus ar smakas parauga noņemšanu paredzēts arī veikt paralēlu smakas parauga hromatogrāfisko analīzi, lai identificētu, vai šī smaka ir ar cilmi no termināļa, un/ vai no kuras iekārtas nāk smaka.

7.5.16.3. Lai novērtētu iespējamo troksni termināļa darbības rezultātā, ziņojumā ieteikts trokšņa mērījumus veikt pirmajā gadā pastiprināti, un pēc tam vadoties no rezultātu analīzes lemt par tā lietderību un regularitāti. Pirmajā gadā ziņojuma autori ierosina uzstādīt vienai brīvi izvēlētai diennaktij visā garumā pašrakstītāju iekārtu pie dzīvojamo māju otrā stāva logiem, Lēpju ielā 2 un tāpat Keramikas ielā 1, un Saulgožu ielā 20.

7.5.16.4. Gruntsūdeņu un grunts monitoringu paredzēts veikt atbilstoši Ministru kabineta 2006.gada 16.maija noteikumos Nr.400 „Noteikumi par vides aizsardzības prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamajām cisternām” noteiktajam. Novērošanas urbumu tīklu paredzēts saskaņot ar Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi. Ieteicamais paraugošanas periodiskums termināļa darbības laikā ir divas reizes gadā.

7.5.16.5. Atbilstoši ziņojumā norādītajam paredzēts veikt virszemes ūdens monitoringu. Virsūdens monitoringa punktus plānots ierīkot Ziemas ostā un Daugavā lejup pa straumi no piestātnes, saskaņojot ar Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldi.

7.5.16.6. Ziņojumā norādīts, ka vismaz 5 gadus pēc termināļa ekspluatācijas uzsākšanas pavasarī un rudenī jāveic migrējošo putnu monitoringu, kuri šķērso

termināla teritoriju. Birojs rekomendē speciālistiem veikt arī siks pārņu monitoringu, lai pārliecinātos par veikto pasākumu efektivitāti to ziemošanas vietu saglabāšanai.

7.5.16.7. Terminālī plāno uzstādīt nepārtrauktās novērošanas signālvēstus sprādzienbīstamo vielu monitoringam, monitoringa vietas un signālvēstu veidu precizējot detālās projektēšanas laikā. Šis ir obligāts un ļoti būtisks aspekts, ņemot vērā arī pieguļošo teritoriju izmantošanu, lai nepieļautu avārijas situācijas. Iespējamo noplūžu no cauruļvadiem un rezervuāriem monitoringu paredzēts veikt vizuāli katru dienu.

7.5.16.8. Atbilstoši ziņojumā sniegtajai informācijai, lai informētu sabiedrību par vides stāvokli saistībā ar termināla darbību paredzēts reizi gadā publicēt vietējā avīzē monitoringa pārskata kopsavilkumu. Gadījumos, ja monitoringa rezultāti uzrādīs normatīvajos aktos noteikto normatīvu pārsniegumus kādā no mērījumu veidiem, sabiedrība par to nekavējoties tiks informēta ar vietējās avīzes starpniecību.

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

- **Obligāti jānodrošina terminālī plānotā nepārtrauktās novērošanas un drošības sistēma termināla apsardzei, kā arī nepārtrauktās novērošanas sistēma sprādzienbīstamo vielu monitoringam, to iestrādājot apziņošanas un kontroles sistēmā konkrēto darbu veikšanai vai ierobežošanai, tajā skaitā attiecībā uz pieguļošajām teritorijām un uzņēmumiem.**
- **SIA KU „Baltic Oil Terminal” jānodrošina un jārealizē ziņojumā paredzētais gaisa piesārņojuma, trokšņa, smaku, gruntsūdeņu un grunts, kā arī virszemes ūdens monitorings. Migrējošo putnu monitoringu jāpapildina ar periodiski veicamu siks pārņu monitoringu veikto pasākumu efektivitātes novērtēšanai. Ņemot vērā pārkraujamo vielu apjomu, veidus un gaisa piesārņojuma prognozi nelabvēlīgajos meteoroloģiskajos apstākļos, uz termināla robežas vai netālu no tās dzīvojamās apbūves virzienā jāuzstāda nepārtraukta gaisa monitoringa sistēma benzola noteikšanai un jānodrošina tās darbība reprezentatīvu rezultātu iegūšanai, kas turpmāk izmantojami, nepieciešamības gadījumā, papildinot šīs sistēmas darbību ar papildus monitoringa punktiem dzīvojamās apbūves virzienā.**
- **Pašvaldībai un Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei un/vai Dabas aizsardzības pārvaldei rekomendējam regulāri izvērtēt veiktā monitoringa rezultātus un nepieciešamības gadījumā noteikt papildus nosacījumus SIA KU „Baltic Oil Terminal” darbības negatīvo ietekmju samazināšanai.**

Direktors

A. Lukšēvics

2012.gada 6.janvārī