

**Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja
Atzinums par naftas produktu termināla būvniecības Daugavgrīvā
ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu**

Derīgs līdz 2005. gada 6. decembrim

Izdots paredzētās darbības ierosinātajam – SIA KU “Baltic Oil Terminal”, reģ. Nr. 000351186, adrese: Katrīnas dambis 14-203, Rīga, LV- 1045, tālrunis 7508427

Paredzētās darbības nosaukums - naftas produktu termināla būvniecība Daugavgrīvā

Paredzētās darbības iespējamā norises vieta - Rīga, Flotes iela 2

Īss paredzētās darbības raksturojums:

SIA “Baltic Oil Terminal” iesniegtais priekšlikums paredz izbūvēt Daugavgrīvā jaunu naftas produktu terminālu, par kura iespējamo būvniecību ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un sagatavots Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja atzinums.

Atzinums sagatavots un izdots paredzētās darbības ierosinātajam – sabiedrībai ar ierobežotu atbildību kopuzņēmumam “Baltic Oil Terminal”, atbilstoši likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un 1999. gada 15. jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr. 213 “Kārtība, kādā vērtējama ietekme uz vidi” prasībām, izvērtējot Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojā iesniegto naftas produktu termināla būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu.

Ietekmes uz vidi novērtējums naftas produktu termināla izbūvei tika uzsākts 2002. gada 2.janvārī, kad Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs (turpmāk tekstā – IVN valsts birojs), atbilstoši “Baltic Oil Terminal” pieteikumam, pieņēma lēmumu par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk- IVN) nepieciešamību naftas produktu termināla būvniecībai. Pieteikumā bija norādīti divi iespējamie termināla izbūves varianti, kas paredzēja Daugavgrīvā, Flotes ielā 2 izbūvēt naftas produktu terminālu ar plānoto kravu apgrozījumu 6 vai 10 miljoni tonnu naftas produktu gadā. Pieteikumā bija paredzēta benzīna, dīzeļdegvielas, mazuta, kā arī neliela daudzuma naftas ķīmijas produktu pārkraušana.

2002. gada janvārī informatīvie materiāli par ieplānotā termināla būvniecību bija izvietoti Rīgas Brīvostas pārvaldē. Iedzīvotāji aktīvi izteica savu viedokli par ieplānoto terminālu gan atsauksmju žurnālā, gan sūtot vēstules IVN valsts birojā. Atbilstoši IVN valsts biroja, Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes un sabiedrisko organizāciju prasībām

2002.gada 30. janvārī Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas zālē notika sākotnējā sabiedriskā apspriešana, kurā klātienē piedalījās vairāk nekā 50 dalībnieku, ieskaitot ieinteresēto institūciju pārstāvjus. IVN valsts birojs, apkopojot ieinteresēto institūciju priekšlikumus un sabiedrības iesniegtos viedokļus, sagatavoja un 2002. gada 4. februārī izsniedza projekta ierosinātajam programmu ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai.

IVN ziņojumu par naftas produktu termināla būvniecību Daugavgrīvā sagatavoja SIA "Ekohelp", un jūlija beigās darba ziņojums tika iesniegts izvērtēšanai IVN valsts birojā. Atbilstoši darba ziņojumā sniegtajai informācijai, Rīgas Brīvostas teritorijā Daugavas kreisajā krastā pie tās ietekas Rīgas jūras līcī plānots izveidot naftas produktu terminālu benzīna, dīzeļdegvielas, mazuta, kā arī akrilnitrila pārkraušanai. Terminālu paredzēts būvēt kā vides aizsardzības prasībām atbilstošu, rūpniecisku tranzīta kompleksu, izveidojot Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas neizmantotajā teritorijā divas jaunas dzelzceļa cisternu noliešanas - uzpildīšanas estakādes, rezervuāru parku naftas produktu uzglabāšanai un divas jaunas kuģu pietātnes, kā arī padziļināt Daugavas gultni, lai nodrošinātu tankkuģu apkalpošanu ar ietilpību līdz 60 000 tonnām. Naftas produktu piegādes nodrošināšanai plānots veikt Bolderājas dzelzceļa stacijas paplašināšanu un dzelzceļa pievedceļa rekonstrukciju no Bolderājas stacijas līdz terminālam.

Darba ziņojums un informatīvie materiāli bija pieejami iedzīvotājiem namu apsaimniekošanas nodaļā "Bolderāja" un Rīgas Brīvostas pārvaldē, kā arī IVN valsts birojā. Atbilstoši IVN valsts biroja prasībām darba ziņojums tika iesniegts arī Rīgas Domei, Satiksmes ministrijai, VAS "Latvijas dzelzceļš", Jūras vides pārvaldei un Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei. Papildus ziņojumam tika sagatavots tā kopsavilkums. Tekstuāla informācija ir pieejama arī "Baltic Oil Terminal" interneta mājas lapā www.balticoilterminal.lv.

Darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2002. gada 2.augustā Rīgas Brīvostas pārvaldes telpās un izsauca asu Daugavgrīvas iedzīvotāju un vides aizsardzības neformālo organizāciju kritiku par to, ka ziņojumā nav precīzi atspoguļoti iespējamie negatīvie aspekti, kas varētu ietekmēt iedzīvotāju dzīves apstākļus Daugavgrīvā un dzelzceļa tuvumā, kā arī avārijas gadījumu iespējamās sekas Rīgas jūras līcim. Darba ziņojuma izvērtēšanā IVN valsts birojs iesaistīja ekspertus, kā arī valsts un pašvaldību institūcijas, kuru atzinumi, priekšlikumi un ierosinājumi ziņojuma uzlabošanai tika apkopoti un līdz ar IVN valsts biroja atzinumu par darba ziņojumu nodoti paredzētās darbības ierosinātajam. Izvērtējot darba ziņojumā atspoguļoto informāciju, IVN valsts birojs 2002. gada 4. septembrī sagatavoja atzinumu par darba ziņojumu, kurā tika norādītas prasības jautājumiem, kurus ziņojumā nepieciešams labot, papildināt vai

precizēt, lai noslēguma ziņojums pilnībā atbilstu izsniegtās programmas un spēkā esošās likumdošanas prasībām.

Plānotā termināla ietekmes uz vidi novērtējuma apspriešanā aktīvi iesaistījās valsts un pašvaldību institūcijas, interešu grupas, masu mediji, iedzīvotāji un nevalstiskās organizācijas. Ņemot vērā saņemto atsauksmju daudzumu, šī ir bijusi vislielākā sabiedrības atsaucība kopš IVN sistēmas ieviešanas Latvijā.

Kopumā ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanas laikā IVN valsts birojā ir saņemti gandrīz trīspadsmit tūkstoši iedzīvotāju atsauksmju, no kurām aptuveni divarpus tūkstoši ir par un nedaudz vairāk kā desmit tūkstoši pret termināla būvniecību. Savu viedokli izteikušas arī vairākas valsts un pašvaldības institūcijas. Darba ziņojuma izstrādes laikā veiktās telefoniskās aptaujas, ko organizējuši ziņojuma izstrādātāji, parāda, ka no iedzīvotājiem, kam ir savs viedoklis par termināla izbūvi, aptuveni ceturtdaļa daļa to atbalsta, trīs ceturtdaļas neatbalsta, savukārt aptuveni pusei no respondentiem nav bijis konkrēta viedokļa.

Jāatzīmē, ka vairākums savu attieksmi paudušo un pamatojušo iedzīvotāju, no kuriem liela daļa ir tieši Daugavgrīvā un Bolderājā dzīvojošie, noraida termināla būvniecību Daugavgrīvā, pamatojot savu nostāju galvenokārt ar kravu pārvadāšanas radītajām neērtībām iedzīvotājiem (troksnis, vibrācijas, gaisa piesārņojums un apgrūtināta satiksme), kā arī ar iespējamo avāriju risku uz pievedceļiem un Rīgas jūras līcī. Vēstulēs, kas atbalsta termināla būvniecību, minēti vairāki argumenti, no kuriem galvenie ir jaunas darba vietas un saimnieciskās darbības attīstības iespējas termināla izbūves un darbības rezultātā.

Ņemot vērā IVN valsts biroja, ieinteresēto institūciju un sabiedrības izteiktās prasības un priekšlikumus, noslēguma ziņojumā, salīdzinot ar darba ziņojumu, ir daudz papildinājumu un precizējumu. Projekta ierosinātais atteicies no naftas ķīmijas produktu (akrilnitrila) pārkraušanas, piedāvā trešo alternatīvo termināla izbūves variantu, samazinot paredzēto kravu apgrozījumu līdz 2,5 milj. tonnu gadā, kā arī nedaudz izmaina teritorijas plānojumu, atkāpjoties no līča piekrastes pusē esošajiem krasta nostiprinājumiem.

Tādējādi noslēguma ziņojumā izvērtējumam tiek piedāvāti trīs dažādi termināla izbūves varianti, kas savā starpā atšķiras galvenokārt ar rezervuāru daudzumu, izvietojumu un alternatīviem tehnoloģiskajiem risinājumiem infrastruktūras objektu un rezervuāru apvaļņojuma izbūvē, kas turpmākai uzskatāmībai raksturoti ar paredzētajiem kravu apgrozījumiem, atbilstoši 10, 6 un 2,5 milj. tonnu naftas produktu gadā. Kravu apgrozījuma variantā 10 un 6 milj. tonnu gadā paredzēta benzīna, dīzeļdegvielas un mazuta pārkraušana, savukārt kravu apgrozījuma variantā 2,5 milj. tonnu gadā ir paredzēta tikai benzīna un dīzeļdegvielas pārkraušana. Noslēguma ziņojumā minēta iespēja šos

variantus daļēji laika gaitā apvienot, izbūvējot terminālu pa kārtām; pirmajā kārtā paredzot kravu apgrozījumu 2,5 milj. tonnu, otrajā – 6 milj., trešajā – 10 milj. tonnu naftas produktu gadā. Vienlaicīgi jāatzīmē, ka termināla izbūve pa kārtām ierobežotā teritorijā ir saistīta ar papildus riskiem, jo būvniecības, tai skaitā metināšanas un citu darbu veikšana tiešā gaistošu naftas produktu uzglabāšanas un pārkraušanas iekārtu tuvumā prasa ļoti rūpīgu ugunsdrošības pasākumu plānošanu un precīzu to realizāciju.

Kopumā ziņojumā iekļautais bagātīgais izpētes un faktu materiāls raksturo piedāvāto vietu un dod priekšstatu par termināla darbības būtiskiem aspektiem. Jāatzīmē, ka prognozēto ietekmju raksturojums un it sevišķi vērtējums par iespējamajām avārijas situācijām izsaukuši pretrunīgu sabiedrības un speciālistu vērtējumu. Jebkura saimnieciskā darbība pēc būtības rada negatīvu ietekmi uz vidi, tai skaitā naftas produktu termināli. Normālā darba režīmā šī negatīvā ietekme modernos terminālos, kādu ir paredzēts izbūvēt, ir minimāla. Tajā pat laikā naftas 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.

Izmantojot mūsdienīgas tehnoloģijas, izolējošos materiālus un drošības sistēmas, ir iespējams būtiski samazināt un pat izslēgt grunts piesārņošanas varbūtību no naftas produktu rezervuāriem un noliešanas estakādēm. Jaunā rezervuāru apvaļņojumu aizstājošā sistēma “glāze glāzē”, kas piedāvāta 2,5 un 6 milj. tonnu kravu apgrozījuma gadā variantiem, dod iespēju būtiski samazināt aizdegšanās risku rezervuāra varbūtēja bojājuma vai pat sabrukšanas gadījumā, jo izlīšana notiktu tikai ierobežotā, no ārpusē nepieejamā tilpumā. Savukārt kravu apgrozījuma variantā 10 milj. tonnu gadā rezervuāru izvietoējuma un apvaļņojuma izveides nosacījumi iespējamās avārijas gadījumā ļoti apgrūtina gaišo naftas produktu ugunsgrēka lokalizēšanas un ierobežošanas iespējas. Līdz ar to, nelabvēlīgas apstākļu sakritības rezultātā, ugunsgrēka sekas, aizdegoties kādam no gaišo naftas produktu rezervuāriem, varētu pārsniegt ziņojumā analizēto sliktāko avārijas scenāriju, kas uzskatāms par visbīstamāko un no IVN valsts biroja viedokļa nepieņemamu variantu.

Lielākās emisijas gaisā veidojas naftas produktu, it sevišķi benzīna, pārsūkšanās operācijās, savukārt neorganisko savienojumu emisijas saistītas ar kuģu dzinēju, dīzeļlokomotīvu un katlu mājas darbību. Pontonu ar dubulto blīvējumu izmantošana gaišo naftas produktu

rezervuāriem un naftas produktu tvaiku atsūkņēšanas sistēma dod iespēju būtiski samazināt gaistošo savienojumu iztvaikošanu. Līdz ar to, lai samazinātu piesārņojumu no ikdienas operācijām, jānodrošina ziņojumā paredzēto piesārņojuma novēršanas un riska samazināšanas pasākumu detalizēta izstrāde tehniskajā projektā un to precīza realizācija praksē. Termināla tiešā tuvumā nav dzīvojamo rajonu, un Valsts hidrometeoroloģijas pārvaldē veiktie piesārņojuma izkliedes modelēšanas aprēķini izmantojot programmu ENVIMAN parāda, ka spēkā esošās gaisa piesārņojuma robežvērtības netiks pārsniegtas.

Terminālā paredzēts apkalpot kuģus ar izolēto balastu, tādēļ nav nepieciešamas ar naftas produktiem piesārņotu balasta ūdens attīrīšanas iekārtas. Bez tam, lai būtiski samazinātu termināla kopējās emisijas, paredzēts, ka tankkuģiem, kurus apkalpos terminālā, jābūt aprīkoti ar naftas produktu tvaiku savākšanas sistēmu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā jāizvērtē ne tikai iespējama termināla radītais piesārņojums, bet arī iespējas nodrošināt paredzēto kravu apgrozījumu un esošās teritorijas piemērotība konkrētajam piedāvātajam risinājumam.

Ir vairāki būtiski aspekti, kuri raksturo izvēlēto teritoriju:

- Terminālam izvēlēta teritorija atrodas Daugavas upes kreisajā krastā tiešā grīvas tuvumā, un par sauszemi tā izveidojusies pēdējo trīs-četrus gadsimtu laikā, mijiedarbojoties Daugavas un Rīgas jūras līča smilšu sanesu plūsmām. Teritorijas veidošanās procesu būtiski ietekmējusi Komētforta 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.
- 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 ir bojāts.
- Terminālam paredzētā platība atrodas Rīgas Brīvostas teritorijā, puslokā ietver kuģu remonta rūpnīcu, no rietumu un dienvidrietumu puses robežojas ar Piejūras dabas parku un Daugavgrīvas dabas liegumu, no ziemeļiem un austrumiem ar Daugavu un Ziemas ostu. Daļa termināla teritorijas izvietota Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjoslā.

- Ziemas ostas dienviddaļā tiek veikta un sagatavošanas stadijā esošajā Rīgas Brīvostas Daugavgrīvas rajona detālpļānojumā arī turpmāk tur paredzēta kokmateriālu 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.
- Senajās nocietinājumu būvēs atrastas sikspārņu ziemošanas vietas. Citas nozīmīgas dabas vērtības termināla teritorijā nav konstatētas.
- Esošais Rīgas pilsētas attīstības plāns 1995. – 2005.gadam (apstiprināts ar Rīgas domes lēmumu Nr.2818, 1995.gada 12.decembrī) šajā teritorijā paredz rūpnieciskās apbūves, dabas pamatnes un sabiedrisko iestāžu teritorijas. Savukārt izstrādātais, bet vēl neapstiprinātais Rīgas Brīvostas Daugavgrīvas rajona detālpļānojums šeit paredz kravu ostas (termināla) izveidi. Spēkā esošajā attīstības plānā un sagatavotajā detālpļānojumā ir iezīmētas ostas attīstības iespējas tālāk līča virzienā.
- Dzīvojamie rajoni un tuvākais valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā esošais kultūras piemineklis Daugavgrīvas cietoksnis atrodas aptuveni 1 km attālumā no termināla teritorijas.
- Izpētes teritorijā esošais Komētforts 2002. gada 24. oktobrī saskaņā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas rīkojumu Nr.18 ir pasludināts par jaunatklātu kultūras pieminekli. Atbilstoši noslēguma ziņojumā iekļautajai informācijai pašlaik Komētforta aizsargjoslu robežas un atbilstošie ierobežojumi tajās nav noteikti, bet tas ir ņemts valsts aizsardzībā līdz tā aizsardzības statusa noteikšanai. Saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto, lēmums par jaunatklāta kultūras pieminekļa statusu jāpieņem sešu mēnešu laikā. Normatīvajos aktos nav precīzi definēti valsts aizsardzības nosacījumi, tomēr jaunatklātā pieminekļa nojaukšana nav pieļaujama. Valsts kultūras pieminekļa statusa noteikšana visai seno nocietinājumu un krasta nostiprinājumu teritorijai izslēgtu termināla izbūves iespēju piedāvātajā vietā.
- Terminālā paredzēto naftas produktu daudzuma pārkraušanai nepieciešama ievērojama esošā dzelzceļa kravu pārvadājumu intensitātes palielināšana Daugavgrīvas virzienā. 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.

Esošo dzelzceļa pievedceļu tehniskais stāvoklis un drošība, to šķērsošanas un caurlaides iespējas, kā arī nepieciešamie rekonstrukcijas

darbi atkarībā no paredzētajām jaudām var būt projekta realizāciju limitējošs apstāklis vides kvalitātes nodrošināšanas aspektā. Mēģinot atrisināt šo jautājumu, ziņojumā paredzēti papildus dzelzceļa remonta darbi un prettrokšņa pasākumu realizācija posmā no Bolderājas stacijas līdz termināla teritorijai, kā arī esošās Bolderājas dzelzceļa stacijas paplašināšana paredzētā kravu apgrozījuma nodrošināšanai.

No Daugavgrīvas uz Rīgas centru autotransports, tai skaitā sabiedriskais un operatīvais transports var nokļūt tikai šķērsojot dzelzceļa pārbrauktuves. Dzelzceļa transporta intensitātei pieaugot, tas ir būtisks traucējošs, bet ārkārtas situācijās pat kritisks apstāklis. Tādēļ IVN valsts biroja atzinumā par darba ziņojumu tika izvirzīta prasība rast risinājumu iespējamo satiksmes ierobežojumu novēršanai. Noslēguma ziņojumā ir ierosināts ierīkot automātiski regulējamās pārbrauktuves un, ja tiek realizēta termināla otrā kārtā, izveidot divlīmeņu uzbaukšanu uz jaunuzbūvētā tilta Flotes ielas galā un viaduktu zem dzelzceļa Birzes ielas virzienā pastāvīgas autosatiksmes nodrošināšanai.

Būtisks jautājums ir dzelzceļa caurlaidība un piemērotība paredzētā kravu apjoma plūsmai Rīgas pilsētā, kā arī iespējas droši novirzīt un izvietot naftas produktu sastāvus nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu un vētru laikā, kad kuģus nevar uzpildīt.

Liela apjoma kravu piegādei uz Daugavgrīvas terminālu praktiski nav dzelzceļa izmantošanai alternatīva veida, bet par esošā dzelzceļa stāvokli un tā uzlabošanas iespējām ir atbildīga valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš", tādēļ ļoti nozīmīga ir Noslēguma ziņojumam pievienotā VAS "Latvijas dzelzceļš" 2002. gada 23. septembra vēstule Nr. DV1-7/1213. Tā informē, ka naftas produktu pārvadājumi termināla darba pirmajā posmā (2,5 milj. tonnu gadā) tiks nodrošināti bez dzelzceļa pieejas un Bolderājas stacijas papildattīstības, tomēr pilnsvara un pilnsastāva vilcienu caurlaides nodrošināšanai iecirknī Zaslauks - Bolderāja jau pirmajā posmā ir jāveic dzelzceļa sliežu remonts ar daļēju SIA "Baltic Oil Terminal" līdzdalību. Kā norādīts vēstulē, turpmākai kravu apgrozījuma palielināšanai nepieciešama Bolderājas dzelzceļa stacijas papildattīstība, kā arī pasākumi caurvedes spējas palielināšanai kravu plūsmas ceļā.

Šis secinājums ir būtisks, vērtējot piedāvātos trīs alternatīvos variantus, jo termināla attīstība ietekmes uz vidi novērtējuma aspektā ir jāaplūko kopsakarībā ar iespēju nodrošināt paredzēto kravu apgrozījumu, kā tas ir prasīts programmā IVN veikšanai. Kā redzams no VAS "Latvijas dzelzceļš" sniegtās informācijas, ir nepieciešama dzelzceļa publisko līniju papildattīstība un caurvedes spējas palielināšanas pasākumi, lai nodrošinātu termināla jaudu virs 2,5 milj. tonnu gadā. Savukārt publisko dzelzceļa līniju būvniecībai vai rekonstrukcijai atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.panta un pielikuma 9.punkta prasībām ir

jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, ko VAS "Latvijas Dzelzceļš" līdz šim nav ierosinājusi. Ziņojumā ir vērtējums par Bolderājas stacijas attīstības nosacījumiem, bet konkrētie risinājumi kravu plūsmas ceļā, it sevišķi Rīgas pilsētā, nav atrunāti un ir plānoti perspektīvā.

Analizējot kopējās kuģu plūsmas palielināšanos Rīgas jūras līcī, ziņojumā konstatēts, ka kopējais kuģu skaita palielinājums un līdz ar to iespējamo sadursmju risks palielinās nebūtiski (par 4,7% pie maksimālā kravu apgrozījuma 10 milj.t/gadā), vienlaicīgi tankkuģu reisu skaits posmā Irbes šaurums - Gotlande varētu palielināties par 7,5%. Vislielākā avārijas riska varbūtība varētu būt maksimālajam tankkuģu skaitam (187 kuģi gadā) šķērsojot kuģošanas apstākļiem bīstamāko rajonu - Irbes jūras šaurumu. Liela mēroga avārija Rīgas līcī, ņemot vērā tā salīdzinoši nelielo ūdensapmaiņu ar Baltijas jūru, var būt kritiska gan līča zvejniecības resursiem, gan rekreācijas potenciālam, līdz ar to, kā obligāta prasība jā saglabā jaunās paaudzes dubultkorpusa tankkuģu ar atdalītajiem balasta ūdens tankiem izmantošana. Ziņojumā, balstoties uz statistikas datiem, minētas iespējamās regulāras naftas produktu noplūdes (2-3 gadā pie maksimālā ieplānotā kravu apgrozījuma) tankkuģu uzpildes laikā. Saistībā ar iespējamām naftas produktu noplūdēm Rīgas jūras līcī savu noraidošo attieksmi pret termināla izbūves iespēju Daugavgrīvā ir paudusi arī Jūrmalas pilsētas Dome. 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. Ziņojumā detalizēti raksturoti nepieciešamā avārijas aprīkojuma parametri; būtiska loma piesārņojuma novēršanai un ierobežošanai ir darbinieku apmācībai un rūpīgai visu operāciju precīzai izpildei un uzraudzībai.

Saskaņā ar "Aizsargjoslu likuma" 29. un 30. pantā noteikto, ap naftas produktu rezervuāriem, piestātnēm, moliņiem un dzelzceļa estakādēm tiek noteiktas drošības aizsargjoslas. Savukārt šī likuma 35. un 57.panti nosaka saimnieciskās darbības ierobežojumus tajās, piemēram, 100 m aizsargjoslā ap rezervuāru parkiem, iepildīšanas un izliešanas estakādēm, piestātnēm un moliņiem aizliegts veikt uguns un liesmu darbus, izvietot dažādu materiālu glabātavas un veikt virkni citu darbību. Šādi ierobežojumi tieši ietekmē kuģu remonta rūpnīcas teritorijas izmantošanu. Noslēguma ziņojumā piedāvātais variants samazināt aizsargjoslu līdz 60 m neatbilst "Aizsargjoslu likumā" noteiktajam. Savukārt ziņojumā ietvertie priekšlikumi, lai samazinātu iespējamo apdraudējumu no rezervuāru un estakādes tuvumā esošajiem objektiem izbūvēt sešus metrus augstu sienu, aizmūrēt logus, nosegt telpas starp

rezervuāru apvalku un rezervuāriem, var tikt uzskatīti tikai par papildus pasākumiem termināla drošības nodrošināšanai.

Atbilstoši spēkā esošajām normatīvo aktu prasībām, kas reglamentē ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanu, IVN valsts birojam 30 dienu laikā ir jāsniedz atzinums par noslēguma ziņojumu, neskatoties uz to, ka atzinuma sastādīšanas brīdī juridiski nav atrisināts jautājums par jaunatklātā kultūras pieminekļa Komētforta statusu un nav noteiktas tā aizsargjoslas.

Ņemot vērā visu iepriekš minēto, lai gan Noslēguma ziņojumā nav konstatēta termināla izbūves un darbības neatbilstība spēkā esošo normatīvo aktu prasībām, tomēr jāatzīmē, ka pirmās un otrās alternatīvas (atbilstoši kravu apgrozījumam 10 un 6 miljoni tonnu gadā) realizācija nav iespējama bez dzelzceļa papildus attīstības, bet trešās alternatīvas – ar kravu apgrozījumu 2,5 miljoni tonnu gadā realizāciju ierobežo trīs apstākļi:

1. Projekta neatbilstība spēkā esošajam Rīgas pilsētas attīstības plānam 1995 – 2005 gadiem jo patlaban izstrādātais un termināla būvniecību paredzošais Daugavgrīvas rajona detālplānojums vēl nav apstiprināts;
2. Neatrisinātais Komētforta kā kultūras pieminekļa juridiskais statuss un tā pagaidām neapstiprinātās robežas un aizsargjoslas;
3. Aizsargjoslu noteikšana terminālam un tajā ietilpstošajiem objektiem saskaņā ar Aizsargjoslu likuma prasībām, to ierakstīšana Zemesgrāmatā un 35. un 57. pantos noteikto saimnieciskās darbības ierobežojumu izpildes nodrošināšana drošības aizsargjoslās, kuras neatrodas termināla teritorijā.

Ziņojumā norādīts, ka termināla izbūve varētu veicināt Rīgas ostas attīstību. Tai pašā laikā, analizējot visu iesniegto dokumentāciju, ekspertu atzinumus un iedzīvotāju atsauksmes, IVN valsts birojs konstatē, ka, lai arī terminālā tiek paredzēti daudzveidīgi negatīvo ietekmi samazinoši pasākumi, paredzētā darbība jebkurā gadījumā kopumā vidi ietekmēs negatīvi. Termināla būvniecības laikā negatīvā ietekme uz vidi galvenokārt saistīta ar gultnes padziļināšanas procesa radīto kaitējumu ūdens bioloģiskajiem resursiem un piesārņojuma izplatīšanos, kā arī ar vēsturisko būvju likvidāciju. Savukārt, termināla darbības laikā prognozētas naftas produktu noplūdes Daugavā un vērā ņemams gaisa piesārņojums. Nozīmīgas ir termināla darbības izsuktās netiešās ietekmes, kas saistītas ar naftas produktu transportu, termināla darbību un avāriju situācijām. Prognozējamais dzelzceļa transporta intensitātes pieaugums negatīvi ietekmētu iedzīvotāju dzīves apstākļus, radītu autotransporta satiksmes traucējumus, un avāriju riska pieaugumu Rīgas pilsētā. Iespējamās tankkuģu avārijas rada draudus Rīgas jūras līča

ekosistēmām, rekreācijas un zivsaimniecības resursiem. Kopumā, salīdzinot piedāvātās alternatīvas, vismazākā negatīvā ietekme uz vidi prognozējama trešajam alternatīvajam variantam ar kravu apgrozījumu 2,5 milj. tonnu gadā.

Tā kā projekta ekonomiskā izdevīguma izvērtējums neietilpst IVN valsts biroja kompetencē, tad IVN valsts birojs rekomendē Rīgas Domei, lemjot par Daugavgrīvas naftas produktu termināla izveides iespējamību un nosacījumiem, izvērtēt Noslēguma ziņojumā un IVN valsts biroja atzinumā atspoguļotos negatīvos ietekmes uz vidi un iedzīvotāju dzīves apstākļiem aspektus, projekta ekonomiskos aspektus un, ņemot vērā šajā atzinumā iepriekš minēto nosacījumu realizācijas iespējas, ilgtspējīgas attīstības principus, Rīgas ostas attīstības plānus, pilsētas infrastruktūras attīstības iespējas un sabiedrībai aktuālos dzīves apstākļu nepasliktināšanas nosacījumus, izanalizēt iespējamo ieguvumu un risku nozīmīgumu.

Izvērtētā dokumentācija:

- SIA KU “Baltic Oil Terminal” Pieteikums par termināla būvniecību Daugavgrīvā – 1 sējums;
- 2002. gada 4. februāra IVN valsts biroja “Programma naftas produktu termināla būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējumam” - 1 sējums;
- SIA “Ekohelp” “Naftas produktu termināla būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējums” darba ziņojums, pielikumi un kopsavilkums – kopumā 3 sējumi;
- 2002. gada 23. septembra IVN valsts biroja “Atzinums par naftas produktu termināla būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu”- 1 sējums;
- SIA “Ekohelp” “Naftas produktu termināla būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējums” noslēguma ziņojums, pielikumi un kopsavilkums – kopumā 3 sējumi;
- 2002. gada 23. oktobra un 12. novembra IVN valsts biroja vēstules par noslēguma ziņojumu - 3 lp.;
- Ekspertu atzinumi un atsauksmes – kopumā uz 27 lp.;
- Valsts un pašvaldības institūciju atsauksmes – kopumā uz 23 lp.;
- Ierosinājumu un priekšlikumu žurnāli – 2 sējumi;
- Sabiedrisko apspriežu protokoli – kopumā uz 7 un 14 lp.;
- Sabiedrisko organizāciju un iedzīvotāju atsauksmes un anketas – kopumā uz 941 lp.

Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi:

1. Turpmākie nosacījumi izstrādāti trešajam alternatīvajam variantam ar kravu apgrozījumu 2,5 miljoni tonnu gadā. Pirmajai un otrajai alternatīvai (ar kravu apgrozījumu 10 un 6 miljoni tonnu gadā), obligātie nosacījumi šajā atzinumā nav paredzēti, jo, lai nodrošinātu minētos kravu apgrozījuma apjomus, nepieciešama dzelzceļa papildus attīstība, kura nav izskatīta šajā ietekmes uz vidi novērtējumā, bet atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.panta un pielikuma 9.punkta prasībām publiskās lietošanas dzelzceļa līniju būvniecības un rekonstrukcijas projektiem ir jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra.

2. IVN valsts biroja atzinuma turpmākās prasības projekta realizācijai stājas spēkā tikai tādā gadījumā, ja:

- Rīgas Brīvostas Daugavgrīvas rajona detālpāņojumā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiek paredzēta termināla izbūve atbilstoši ziņojumā ietvertajam risinājumam;
- Normatīvajos aktos paredzētajā kārtībā noteiktie Komēforta aizsardzības nosacījumi pieļaus termināla izbūvi plānotajās robežās, saskaņā ar IVN ziņojumā ietverto risinājumu;
- Bolderājas kuģu remonta rūpnīca un citi ar termināla teritoriju robežojošās zemes īpašnieki saistoša līguma formā apņemas nodrošināt savu saimniecisko darbību tādējādi, ka tiek ievērotas naftas produktu termināla aizsargjoslu prasības, un ierakstīt aizsargjoslas Zemesgrāmatā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Jebkura šī punkta neizpildes gadījumā paredzētā darbība būs pretrunā ar normatīvo aktu prasībām un tās realizācija ir aizliegta.

3. Rūpniecisko avāriju riska samazināšanai likumdošanā paredzētajā kārtībā un termiņos, atbilstoši 2001. gada 19.jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr. 259 "Par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem" prasībām, pirms termināla nodošanas ekspluatācijā izstrādājams drošības pārskats un iesniedzams izvērtēšanai Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojā.

4. Pēc lēmuma pieņemšanas par rezervuāru parka izbūvi projekta ierosinātajam normatīvajos aktos paredzētajā kārtībā un termiņos jāiesniedz pieteikums Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē tehnisko noteikumu un B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas saņemšanai.

5. Tehniskajā projektā jāparedz un būvniecības darbu laikā jārealizē noslēgumā ziņojumā ielānotos vides aizsardzības pasākumus, tai skaitā:

- Rezervuāru drošības nodrošināšanai gaišajiem naftas produktiem jāparedz rezervuāru apvalka sistēma “glāze glāzē”;
- Gaišo naftas produktu emisiju samazināšanai rezervuāros jāizveido pontoni ar dubulto blīvējumu un tvaiku savākšanas iekārtas no dzelzceļa estakādēm, tankkuģu un automašīnu uzpildes iekārtām;
- Jānodrošina sprādziendroša atsūknēto naftas produktu tvaiku savākšanas un utilizācijas iekārtas darbība;
- Termināla drošības pasākumi jāplāno un aprīkojums jāparedz atbilstoši projektētajām jaudām un sliktākajām potenciāli iespējamajām avārijas situācijām, ņemot vērā uzņēmuma aizsargjoslu pieejamību un piegulošo teritoriju izmantošanu;
- Visu esošo infrastruktūras elementu izmaiņas vai pārbūve jāaskaņo ar to lietotājiem un atbildīgajām valsts un pašvaldības institūcijām;
- Projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas laikā jānodrošina Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas norādījumi par vēsturisko būvju uzmērīšanas, fotografēšanas, izpētes un aizsardzības nosacījumu izstrādi un realizāciju;
- Detalizējamas seno Komētforta nocietinājumu un krasta aizsargbūvju saglabāšanas iespējas, maksimāli nodrošinot to aizsardzību;
- Sadarbībā ar zoologiem un kultūras pieminekļu speciālistiem izvērtējama termināla infrastruktūras objektu optimāla izbūve, lai maksimāli saglabātu krasta nostiprinājumu kultūrvēsturiski nozīmīgās būves un nodrošinātu esošo siksparņu ziemošanas vietu aizsardzību;
- Veicot termināla būvniecības darbus un ceļa izbūvi uz Daugavgrīvas bākas tuvumā esošajām mājām, jānodrošina iedzīvotāju netraucēta nokļūšana uz mājām un Daugavas grīvā esošo objektu apkalpošana;
- Sadarbībā ar Rīgas Brīvostas pārvaldes, Jūras vides pārvaldes un Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes speciālistiem, ņemot vērā piesārņojošo vielu koncentrācijas un to izplatību nogulumos, izstrādājams un akceptējams piesārņoto nogulumu drošas un vides aizsardzības prasībām atbilstošas izvietošanas konkrētais risinājums un nosacījumi. Izraktā piesārņotā grunts izvietošana teritorijā, kurā nav iespējama atkārtota grunts, gruntsūdeņu un virszemes ūdeņu piesārņošana, nepieciešamības gadījumā nodrošinot papildus izolācijas pasākumus;
- Gultnes padziļināšanas darbiem, atkarībā no izvēlēta padziļināšanas veida un termiņiem, jāveic Zivsaimnieciskā ekspertīze un ūdens

bioloģiskajiem resursiem nodarīto zaudējumu aprēķins, normatīvajos aktos paredzētajā kārtībā kompensējot šos zaudējumus;

- Saistībā ar konstatēto grunts piesārņojumu darbībai paredzētajā teritorijā veicama piesārņotās vietas apzināšana un reģistrācija Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai;
- Pirms termināla darbības uzsākšanas pa rezervuāru parka perimetra ārpusi un ap dzelzceļa estakādi izveidojams gruntsūdens monitoringa tīkls turpmākā monitoringa veikšanai;
- Ģeotehniskās izpētes stadijā detalizējama vājo grunšu izplatība būvlaukumā, lai izvēlētos atbilstošus inženiertehniskos risinājumus;
- Gultnes padziļināšanas darbi un jaunās krasta līnijas nostiprināšana nedrīkst pasliktināt esošo saglabājamo piestātņu un krasta nostiprinājumu stabilitāti;
- Izstrādājami un realizējami pasākumi, lai nodrošinātu teritoriju pret iespējamu applūšanu;
- Izstrādājami un realizējami pasākumi, kas nodrošina iežu un pazemes ūdens aizsardzību no piesārņojuma;
- Sadarbībā ar Rīgas Brīvostas pārvaldi un Jūras vides pārvaldi izstrādājama optimāla kuģu atkritumu pieņemšanas sistēma un bonu norobežojuma nosacījumi kuģu uzpildes vai izkraušanas laikā;
- Sadarbībā ar Rīgas pilsētas Domi risināms jautājums par nepārtrauktas autotransporta satiksmes nodrošināšanu uz Daugavgrīvu;
- Pēc dzelzceļa remontdarbu veikšanas, atkarībā no mērījumu rezultātiem konkretizējami un izpildāmi ziņojumā norādītie troksni un vibrāciju samazinošie pasākumi, lai nodrošinātu spēkā esošo normatīvo aktu prasības, nepieciešamības gadījumā paredzot papildpasākumus, piemēram elastīgu materiālu starpliku, prettrokšņa sienu, pakešu logu, aizsargstādījumu vai citu pasākumu realizāciju negatīvās ietekmes samazināšanai;
- Jāparedz terminālā apkalpot tikai kuģus ar dubulto korpusu un izolētajām balasta tvertnēm, atbilstoši IVN noslēguma ziņojumā paredzētajam;
- Pastiprināta uzmanība pievēršama drošības prasību ievērošanai terminālā un darbības drošības kontrolei, tai skaitā veicot gāzu analizatoru, drošības automātikas iekārtu un video novērošanas kameru uzstādīšanu atbildīgākajās un termināla drošībai svarīgākajās zonās;
- Gaisa piesārņojuma monitoringa veikšanas vietas un nosacījumi saskaņojami ar Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas izsniegšanas procesā. Piesārņojuma pastāvīgai kontrolei ieteicama nepārtrauktas darbības monitoringa

sistēmas izmantošana, kas savietojama ar Rīgas pilsētas Domes gaisa kvalitātes kontroles sistēmu;

- Virszemes ūdens kvalitātes monitoringa vietas un nosacījumi turpmākā projektēšanas gaitā saskaņojami ar Jūras vides pārvaldi, nodrošinot to reprezentativitāti. Arī pārējie ziņojumā paredzētie monitoringa veidi veicami norādītajos termiņos, par iegūtajiem rezultātiem regulāri informējot atbildīgās vides aizsardzības institūcijas.

Ņemot vērā iepriekš minēto informāciju, Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs turpmākajai izstrādei:

1. Aizliedz pirmās un otrās alternatīvas (kravu apgrozījums 10 un 6 miljoni tonnu gadā) realizāciju atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējuma" 3.panta 5.punktam, kā arī tādēļ, ka minēto kravu apgrozījuma nodrošināšanai nepieciešama Latvijas dzelzceļa papildus attīstība, kura nav izskatīta šī ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā, bet atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4.panta un pielikuma 9.punkta prasībām publiskās lietošanas dzelzceļa līniju būvniecības un rekonstrukcijas projektiem ir jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, kura nav veikta.
2. Aizliedz sākotnēji paredzēto akrilnitrila pārkraušanu atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 3.panta 5.punktam, jo tā iespējamā bīstamība IVN gaitā nav pilnībā izvērtēta.
3. Kā salīdzinoši vismazāk bīstamo videi no piedāvātajām alternatīvām turpmākajai izskatīšanai Rīgas pilsētas domē rekomendē trešo alternatīvu ar kravu apgrozījumu 2,5 miljoni tonnu gadā, ja ir izpildīti šī atzinuma sadaļas "Obligātie nosacījumi un turpmākajā projektēšanā veicamie pasākumi" 2. punkta nosacījumi.

Direktora vietnieks

A.Lukšēvics