

Rīgā, 2010.gada 19.oktobrī.

## **Atzinums par pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu**

**Darbības ierosinātājs:** Rīgas Brīvostas pārvalde, reģistrācijas Nr.90000512408,  
adrese: Saivas ielā 40, Rīgā, LV – 1030.

**Izvērtētie materiāli:** pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas  
ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums, kuru  
sagatavojuši SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian  
Environment”, reģistrācijas Nr.40003374818, adrese:  
Skolas ielā 10 - 8, Rīgā, LV – 1010.

**Pamatojums:** saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”  
16.pantu Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada  
16.aprīlī izsniegtā Programma ietekmes uz vidi  
novērtējumam.

Atzinums sagatavots, izvērtējot 2010.gada 16.augustā Vides pārraudzības valsts  
birojā iesniegto pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas ietekmes uz  
vidi novērtējuma darba ziņojumu, un izdots paredzētās darbības ierosinātajam – Rīgas  
Brīvostas pārvaldei atbilstoši likuma ”Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 18.panta un  
Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 ”Kārtība, kādā  
novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” VI.sadaļas prasībām.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā norādīts, ka Daugavas kuģu ceļa galvenā  
kuģošanas kanāla garums no pieņemšanas bojas “B” līdz Vanšu tiltam ir 12 jūras  
jūdzes (aptuveni 22,2 km) un platums 100 m. Kuģošanas kanāla gultnes reljefs ir ļoti  
nelīdzens, tā absolūtās atzīmes svārstās no -6,1 m v.j.l. līdz -18,3 m v.j.l. Ostā  
kuģojama ir arī Mīlgrāvja caurteka un Sarkandaugavas atteka. Kuģu iegrieme ir  
atšķirīga dažādos ostas rajonos: -12,5 m no pieņemšanas bojas “B” līdz Rīnūžu  
baseinam (piestātnei ZO-12), -11,7 m no Rīnūžu baseina līdz Pīļu muižai, -8,0 m no  
Pīļu muižas līdz Pasažieru terminālim un -9,05 m Mīlgrāvja caurtekā un  
Sarkandaugavas kanālā.

Ziņojumā sniegta informācija, ka Rīgas Brīvostu apmeklē ap 4000 kuģu gadā, no  
kuriem aptuveni 44% ir sauskraavu kuģi (kokmateriāli un citas ģenerālkravas), ap 15%  
tankkuģi, ap 10% konteinerkuģi, ap 15% pasažieru prāmji un ap 11% balkerī. Pēdējos  
gados ir pieaudzis lieltonnāžas kuģu īpatsvars (par 13%) un samazinājies (par 17%)  
kuģu īpatsvars ar ietilpību (GT) līdz 5000 tonnu. Kravu apgrozījums 2008.gadā  
sasniedza 29,57 milj. tonnu un pēdējos gados tas palielinās par 2% līdz 3% gadā.

Rīgas Brīvostā kuģu ceļu funkcionēšanu ostas ārējā akvatorijā nodrošina Austrumu un  
Rietumu moli, vienlaicīgi veicot arī viļņlaužu funkciju. Atbilstoši ziņojumā  
norādītajam 2009.gadā ir izstrādāts un apstiprināts Austrumu un Rietumu molu  
rekonstrukcijas tehniskais projekts. Savukārt Daugavas akvatorijā esošie dambji ar

piestātnēm un dažāda tipa krasta stiprinājumiem veido vienotu krasta stiprinājumu sistēmu, kas regulāri tiek remontēta un uzturēta.

Latvijas ostu attīstības programmā (2008.-2013.) un arī Rīgas Brīvostas attīstības programmā (2009.-2018.) par mērķi izvirzīta augsti attīstītas, starptautiskiem standartiem atbilstošas ostas izveide, lai veicinātu lieltonnāžas kuģu ienākšanu un apkalpošanu ostā, dinamiski palielinot apstrādājamo kravu apjomus ar augstu pievienoto vērtību, nodrošināt pasažieru augstas kvalitātes apkalpošanu, kā arī samazināt jebkādu kuģošanas negadījumu notikšanas iespējamību. Ziņojumā norādīts, ka Rīgas Brīvostas konkurētspējas analīzē konstatēts, ka galvenais kuģu ceļš saskaņā ar starptautiskajām prasībām un turpmākām attīstības tendencēm ir par šauru. Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija nepieciešama, lai nodrošinātu tankkuģu līdz 130000 tonnu kravnesībai un kravas kuģu līdz 175000 tonnu kravnesībai ienākšanu un apkalpošanu Rīgas ostā. Rekonstrukcijas rezultātā tiks uzlaboti kuģošanas apstākļi, kā arī, pieaugot liela izmēra kuģu īpatsvaram, samazināsies kuģu satiksmes intensitāte. Tā kā piestātņu infrastruktūra Rīgas Brīvostā patlaban nav uzskatāma par kravu apgrozījuma pieauguma ierobežojošo faktoru, tad ziņojumā norādīts, ka šī projekta ietvaros nav paredzēts veikt jebkādas ostas hidrobūvju uzlabojumus.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam rekonstruējamā kanāla posma garums ir aptuveni 13 km. Kuģu ceļu no pieņemšanas bojas līdz Rīnūžiem (piestātne MKR-1) plānots padziļināt līdz -17 m, jo pie Krievu salas plānots izbūvēt dziļūdens piestātnes ar grunts atzīmi -17 m. No Rīnūžiem (piestātne MKR-1) līdz piestātnei KS-34 kuģu ceļu plānots padziļināt līdz -15 m, jo Kundziņsalā plānota konteineru termināļa būvniecība ar piestātņu dziļumu -15 m. Pieejas kanāla rekonstrukcijas darbus plānots veikt 2 etapos:

- 1.etaps- posmā no pieņemšanas bojas līdz piestātnei KS-34, padziļinot kanālu līdz -15,0 m, darbus veicot 2012. līdz 2014.gadā;
- 2.etaps- ja būs pietiekams pieprasījums, tad posmu no pieņemšanas bojas līdz Rīnūžiem (piestātne MKR-1) padziļinot līdz -17,0 m, darbus veicot 2014. līdz 2018.gadā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir izvērtēti divi kuģošanas kanāla trases novietojuma varianti:

- 1.variants – atbilst 2004.gadā izstrādātās pieejas kanāla rekonstrukcijas koncepcijas risinājumam. Kuģošanas kanāla gultnes platums ārējā (jūras) akvatorijā (PK 00+00 - 50+34) paredzēts 190 m ar gultnes atzīmi -17,80 m BS. Kanāla gultnes platums iekšējā (Daugavas) akvatorijā (PK 50+62 - 97+66) paredzēts 180 m ar gultnes atzīmi -17,00 m BS. Rekonstruējamā posma beigu daļā (PK 97+76 – 123+17) kanāla gultnes platums paredzēts 180 m ar gultnes atzīmi -15,00 m BS. Kuģošanas kanāla nogāžu slīpums  $m=5$  (1:5). Paredzētās darbības posmā pie pieejām piestātnēm paredzētas četras kuģu apgriešanās vietas. Pieeja Ziemas ostas perspektīvajām piestātnēm un Krievu salas ziemeļdaļas perspektīvajām piestātnēm projektēta ar gultnes atzīmi -17,00 m BS, pieeja Kundziņsalas ziemeļdaļas perspektīvajām piestātnēm projektēta ar gultnes atzīmi -14,50 m BS (aptuveni PK 98+00 līdz 116+00) un gultnes atzīmi -15,00 m BS (aptuveni PK 118+00 līdz 123+00) un pieeja

Sarkandaugavas atekai ar gultnes atzīmi -10,00 m BS (aptuveni PK 95+00 līdz 97+00).

2.variants - pamatā izmantots 1.varianta risinājums, izmainot kanāla novietojumu posmā no Rīnūziem līdz piestātnei KRS-2 Krievu salā. Šajā posmā kanāls tiek novietots tuvāk Daugavas kreisajam krastam paralēli Krievu salas perspektīvās krasta piestātnes kordona līnijai tā, lai kanāla kreisā krasta gultnes līnija būtu 50 m no minētās piestātnes kordona līnijas. Kanāla pārbīde tuvāk Krievu salai sākas pēc PK 51+63, savukārt kanāla posma pēdējie aptuveni 1000 m atkal sakrīt ar 1.varianta trasi. Kopumā 2.variantā kuģošanas kanāls būtu par 63 m īsāks. Kanāla ģeometriskie parametri abos variantos ir vienādi – atšķirīga tikai trases piketāža, proti, kuģošanas kanāla gultnes platums ārējā (jūras) akvatorijā (PK 00+00 - 50+34) paredzēts 190 m ar gultnes atzīmi -17,80 m BS. Kanāla gultnes platums iekšējā (Daugavas) akvatorijā (PK 50+62 -97+25) paredzēts 180 m ar gultnes atzīmi -17,00 m BS. Rekonstruējamā posma beigu daļā (PK 97+35 – 122+54) kanāla gultnes platums paredzēts 180 m ar gultnes atzīmi -15,00 m BS. Kuģošanas kanāla nogāžu slīpums  $m=5$  (1:5). Analogi 1.variantam un ar tādiem pašiem parametriem paredzētas četras kuģu apgriešanās vietas, Pieeja Ziemas ostas, Krievu salas un Kundziņsalas perspektīvajām piestātnēm un pieeja Sarkandaugavas atekai.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam padziļināšanas darbi ietver zemes darbus (grunts uzirdināšana un aizvākšana no kuģošanas kanāla gultnes), transportēšanu (izsmeltās grunts transportēšana no padziļināšanas darbu apgabala līdz novietnei) un noglabāšanu (jūras izgāztuve, atbērtne). Rekonstruējot kuģošanas kanālu, izņemamās grunts apjoms būs aptuveni 14 miljoni kubikmetru, no kuriem esošajā jūras izgāztuvē paredzēts noglabāt 8 milj.m<sup>3</sup> un jaunizveidotajā jūras izgāztuvē līdz 4 milj.m<sup>3</sup> aiz 20 m izobātas aptuveni 20 m dziļumā. Esošās jūras izgāztuves platība ir 2,7 km<sup>2</sup>, jaunveidojamā arī aptuveni 2,7 km<sup>2</sup>. Savukārt pagaidu grunts atbērtnē paredzēts noglabāt līdz 3 milj.m<sup>3</sup>. Pagaidu atbērtni paredzēts izvietot Rīgas Brīvdostas teritorijā jūras pusē pie Rietumu mola. Tās kalpošanas laiks paredzēts ne ilgāk kā 10 gadus.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā tiek izvērtēti pagaidu grunts atbērtnes 2 atšķirīgi konfigurācijas varianti:

- 1.variants – pagaidu atbērtnes norobežotā platība aptuveni 50 ha. Tajā iespējams izvietot no 3,67 milj.m<sup>3</sup> līdz 4,69 milj.m<sup>3</sup> grunts ar iespējamo atbērtnes augstumu +3 m un +5m virs jūras līmeņa;
- 2.variants - pagaidu atbērtnes norobežotā platība aptuveni 73 ha. Tajā iespējams izvietot no 5,29 milj.m<sup>3</sup> līdz 6,76 milj.m<sup>3</sup> grunts ar iespējamo atbērtnes augstumu +3 m un +5m virs jūras līmeņa.

Ziņojuma autori norāda, ka līdz 3 milj.m<sup>3</sup> grunts iespējams izvietot arī zem jūras līmeņa ar atbērtnes virsmas atzīmi -0,5 m. Pagaidu grunts atbērtni pa perimetru paredzēts norobežot ar dambi, arī gar Rietumu molu. Norobežojošo dambi paredzēts veidot, izvietojot vienu aiz otras ar smilti pildītas, liela diametra ģeotekstila caurules un telpu starp tām arī aizpildīt ar smilti. Dambja augšdaļu (virs ūdens līmeņa) paredzēts veidot no ģeotekstila un smilts. Ģeotekstila caurules paredzēts apbērt noteiktā slāni ar dolomīta 0-120 mm frakciju, lai formētu nogāzi un pasargātu ģeotekstila caurules no ledus ietekmes, un nosegt ar noteikta biezuma ģeotekstilā iepildīta betona slāni. Dambis tiek veidots tā, lai nepieciešamības gadījumā tā

atsevišķi posmi būtu viegli demontējami, vienlaikus nesagraujot pamatkonstrukciju. Grunti uz atbērtni paredzēts transportēt pa caurulēm. Pagaidu grunts atbērtne robežojas ar Buļļu salu aptuveni 820 m garā joslā un 1.variantā iesniedzas jūrā aptuveni 730m un 2.variantā - aptuveni 1035 m. Jūras līča dziļums šai vietā ir no 0 m līdz 4,5 m.

Zemūdens izgāztuvē izsmelto materiālu paredzēts nogādāt ar pašizkrāvējbaržām vai jūras pašizkrāvējzemessūcējiem.

Ziņojumā norādīts, ka paredzētās darbības vietai piegulošās sauszemes teritorijas atrodas Rīgas Brīvostas teritorijā. Ievērojamas teritorijas gar Daugavu joprojām ir dabas pamatne. Daugavas labajā krastā paredzētās darbības vietu norobežo Austrumu mols un tālāk līdz Mangaļsalas baseina piestātnēm ir mazpārveidota smilšaina krastmala. Šajā teritorijā atrodas teritoriālais kultūras piemineklis "Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss". Iedzīvotāji teritoriju izmanto rekreācijai. Rīgas Brīvostas teritorija Daugavas labajā krastā robežojas ar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju dabas parku "Piejūra" (Mangaļsalā) un dabas liegumu "Vecdaugava" (pie Audupes). Daugavas kreisajā krastā paredzētās darbības vietu norobežo Rietumu mols ar Daugavgrīvas bāku. Starp Rietumu molu un Ziemas ostu atrodas vēsturiskā Komētforta dambja fragmenti un straumi norobežojošs dambis pie Ziemeļu ostas. Aptuveni 1100 m uz dienvidiem no Rietumu mola Rīgas Brīvostas teritorija robežojas ar dabas parka "Piejūra" dabas lieguma "Daugavgrīva" teritoriju. Starp Ziemas ostu, Buļļupi un Flotes ielu atrodas aizsargājams kultūras piemineklis – Daugavgrīvas cietoksnis. Starp Buļļupes un Loču kanāla ieteku Daugavā paredzētās darbības vieta aptuveni 1,7 km robežojas ar dabas parka "Piejūra" teritoriju "Mīlestības sala". Kopumā teritorijā no Krievu salas līdz Voleciem ir ūdeņu platības (Hapaka un Beķera grāvji, nelieli līči), ostas infrastruktūras un mazdārziņu teritorijas un dzīvojamo māju apbūve.

Tuvākās dzīvojamās teritorijas Daugavas labajā krastā ir aptuveni 250 m no Daugavas Mangaļsalā, aptuveni 800 m no Daugavas Vecmīlgrāvī, kā arī Kundziņsalas centrālajā daļā. Tuvākās dzīvojamās teritorijas Daugavas kreisajā krastā ir uz dienvidrietumiem no Ziemas ostas – Daugavgrīvas dzīvojamā apbūve un starp Loču kanālu un Hapaka grāvi aptuveni 500 m no Daugavas – Bolderājas dzīvojamās mājas.

Ziņojumā norādīts, ka zemes virsmas absolūtās atzīmes Rīgas Brīvostas teritorijas sauszemes zonā svārstās no 0,1 – 0,3 līdz 2,6 m v.j.l. Rīgas teritorijas plānojumā Daugavas labajā krastā teritorijas Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas rajonā un Vecmīlgrāvja ostas rajonā atzīmētas kā ar applūšanas varbūtību reizi 10 gadus. Daugavas kreisajā krastā tādas teritorijas ir Bolderājas ziemeļaustrumu daļā un pussalā, kas norobežo Krievu salas piestātnes no Daugavas. Šajās teritorijās apbūve jāaizsargā no applūšanas.

Ziņojumā norādīts, ka Daugava Rīgas teritorijā ir 400 m līdz 900 m plata un tās dziļums ir līdz 15 m. Kopumā gultnes padziļināšana dažādās Daugavas vietās plānots robežās no 1,5 m līdz 10 m – mazāks vietās, kas sakrīt ar esošo kuģošanas kanālu, un lielākais padziļinājums vietās, kur notiks kuģošanas kanāla paplašināšana. Daugavā kopumā ir novērojami upes gultnes erozijas un sanešu akumulācijas procesi, kuru intensitāte ir atkarīga no straumes ātrumiem upes šķēsgriezumā, un kuģošanas kanāla noturība ir atkarīga no jūras vētrām un Daugavas caurplūdumu režīma. Ziņojumā tiek

sniegti Daugavas upes raksturīgie parametri, kas izmantoti iespējamo izmaiņu prognozei saistībā ar pieejas kanāla rekonstrukciju. Jau vēsturiski, lai risinātu kuģu ceļa aizsērēšanas problēmas, Daugavas grīvas posmā tika veikti plaši regulēšanas darbi, izbūvēti dambji, aizbērtas daudzas agrākās attekas, bet Daugavas gultne padziļināta, lai ledus un palu ūdeņi bez kavēkļiem varētu ieplūst jūrā. Regulāri tiek veikta sanešu tīrīšana ar zemessūcējiem. Ziņojumā iekļautā informācija liecina, ka atbilstoši iepriekš veikto grunts ķīmisko analīžu rezultātiem niķeļa un naftas produktu koncentrācija izņemamajā gruntī pārsniedz Ministru kabineta 2006.gada 13.jūnija noteikumu Nr.475 “Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” pielikumā noteikto pirmo robežlielumu, bet ir mazāka par otro robežlielumu. Saskaņā ar iepriekš minēto noteikumu 20.punktu Valsts vides dienests šajā gadījumā var pieprasīt darbības ierosinātajam veikt grunts ekotoksikoloģiskās analīzes, un, ja ekotoksikoloģisko analīžu rezultāti apliecina, ka šādi gruntij nav kaitīgas ietekmes uz dzīvajiem organismiem, to drīkst apglabāt grunts novietnē jūrā.

Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijā, Rūpniecības ielā 21, Rīgā; Rīgas Brīvdostas pārvaldes administrācijā, O.Kalpaka bulvārī 12, Rīgā; Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Rūpniecības ielā 23, Rīgā; Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī Rīgas Brīvdostas mājaslapā [www.rigasbrivosta.lv](http://www.rigasbrivosta.lv) sadaļā “par ostu”.

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2010.gada 17.augusta laikrakstā “Latvijas Vēstnesis” un 2010.gada 19.augustā laikrakstā “Neatkarīgā Rīta Avīze” tika publicēti ziņojumi par sabiedrības iespējam iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī darbības ierosinātais nosūtīja individuālos paziņojumus nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums atrodas vai ir blakus paredzētās darbības vietām.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2010.gada 30.augustā Rīgas Brīvdostas pārvaldes konferenču zālē, O.Kalpaka bulvārī 12, Rīgā.

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskās apspriedes protokolu tajā piedalījās 24 interesenti. Sanāksmi atklāja Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes direktora vietnieks. Rīgas Brīvdostas pārvaldes pārstāve iepazīstināja klātesošos ar līdzšinējo ietekmes uz vidi novērtējuma gaitu un sanāksmes dienaskārtību. SIA “Kurbada Tilti Deprom Ramboll” informēja klātesošos par pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas projekta izstrādi, par veikto inženierģeoloģisko izpēti, matemātisko modelēšanu, veiktajiem hidrogrāfiskajiem mērījumiem, galvenajiem plānotajiem kanāla tehniskajiem parametriem un iespējamajiem rekonstrukcijas variantiem. SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāve sniedza informāciju par veiktās izpētes rezultātiem un projekta tālāko virzību. Sanāksmes dalībnieki interesējās par izrokamās grunts apjomu; par iespējamās ietekmes – uzduļķojuma - ilgumu rakšanas un grunts noglabāšanas rezultātā; kādi ir kritēriji ietekmes ilguma (ilglaicīgs, īslaicīgs) noteikšanai; vai ir kādi ierobežojumi darbu veikšanai zivju nārsta laikā; vai ir pētīta iespējamā ietekme uz Jūrmalas pludmales ūdens kvalitāti, ko varētu radīt paredzētā darbība; vai ir vērtēta iespējamā ietekme, ņemot vērā ūdens līmeņu svārstības Daugavā; applūstošo teritoriju izmaiņas, arī Krievu salas un Žurku salas un citu

piestātņu kontekstā; vai ir vērtēta skaņa no kuģu signāliem, ienākot ostā; vai tiks mērīts troksnis, ko rada zemesracēji, kā tas varētu ietekmēt piekrastes iedzīvotājus; vai ir veikta iedzīvotāju aptauja saistībā ar plānoto darbību un par aptaujas metodi, kas veica aptauju, kādi jautājumi uzdoti; vai dabā ir apsekota teritorija, kurā paredzēts veidot pagaidu atbērtņi; vai ņemts vērā, ka lielie kuģi, kas ienāk ostā, ar dzenskrūvēm nepārtraukti uzduļķo ūdeni; vai plānotā pagaidu atbērtne nepieciešama jebkurā variantā; vai ir iespējams grunti izbērt jūrā; kādas būs projekta izmaksas; vai Rīgas ostai obligāti jāņem vērā šis ietekmes uz vidi novērtējums. Sanāksmes dalībnieki ierosināja paredzēt pastāvīgu projekta arheoloģisko uzraudzību un atrast citu vietu atbērtnes veidošanai, piemēram, Voleros vai Krievu salā. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" un Rīgas Brīvostas pārvaldes pārstāves iespēju robežās sniedza atbildes uz jautājumiem.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

1. Latvijas Hidroekoloģijas institūta 2010.gada 30.augusta atsaukumi, kurā norādīts, ka:
  - ziņojumā nav izvērtēta paredzētās darbības ietekme uz Rīgas līča krasta erozijas procesiem, lai gan kanāla padziļināšana var būtiski izmainīt garkrasta smilšu plūsmu. Deponējot izņemto grunti 20 m dziļumā, tā neatgriezeniski tiek izņemta no garkrasta plūsmas bilances un pastiprina eroziju krasta posmos aiz ostas (garkrasta plūsmas virzienā). Atsauksmē norādīts, ka nepieciešams izvērtēt izņemtās grunts deponēšanas iespējas seklūdens zonā aiz ostas, izvērtējot ne tikai izmaiņas smilšu garkrasta plūsmā, bet arī erozijas ietekmēto krasta posmu zaudējumu (metri gadā) un nākotnē paredzamos ekonomiskos zaudējumus;
  - ziņojuma 3.6.2.nodaļā "Rekonstrukcijas darbu skarto akvatoriju raksturojums" jāsniedz atsauces uz informācijas avotu vai konkrētu analīžu rezultātiem, ja pētījums veikts ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros. Ziņojumā jāsniedz maksimāli precīza kvantitatīva informācija par esošo vides stāvokli plānotajās izņemtās grunts deponēšanas vietās un ietekmes zonā ap tām, jo izņemtās grunts deponēšanas ietekme būs jūtama arī ārpus deponēšanas poligona robežām;
  - ziņojuma 4.7.sadaļu jāpapildina ar garkrasta smilšu plūsmas iespējamo izmaiņu novērtējumu;
  - izņemtās grunts deponēšanas ietekmes novērtējums jāpapildina, izmantojot Ūdens ietvardirektīvā norādītos kvalitātes elementus.
2. Koalīcijas dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai 2010.gada 8.septembra vēstuli, kuru parakstījuši 100 iedzīvotāji. Vēstulē iebilsts pret plānoto grunts atbērtnes veidošanu jūrā pie Daugavgrīvas bākas, paralēli Daugavgrīvas molam un izteikts viedoklis, ka plānotā grunts atbērtne degradēs Daugavgrīvas bākas, mola un Komērtforta ainaviskās vērtības; tiks iznīcināta nozīmīga rīdžinieku atpūtas vieta, zaudētas dabīgās piekrastes kāpas un apdraudēts Daugavgrīvas dabas liegums; zaudēts ievērojams zivju skaits, daudzas no kurām šeit nārsto; nepietiekami izvērtēta iespējamā ietekme uz applūstošajām teritorijām, izvērtējot Daugavas gultnes maiņas ietekmi uz straumi un Daugavas, Bullupes un Loču kanāla krastiem.
3. Koalīcijas dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai 2010.gada 8.septembra vēstuli, kurā pausts viedoklis saistībā ar sagatavoto darba ziņojumu un sniegti priekšlikumi tā pilnveidošanai:
  - Paredzētā darbība neatbilst teritorijas plānojumam, jo:

- grunts krautne 50 līdz 70 ha platībā, kas paceļas 3 līdz 5 m virs ūdens līmeņa, nav klasificējama kā grunts novietošana ūdens akvatorijā. Tās paredzamā 10 gadu izmantošana pārsniedz Rīgas attīstības plāna (turpmāk – RAP) 2006. – 2018.gadam termiņu, līdz ar to nepieciešami teritorijas plānojuma grozījumi;
  - grunts krautnes novietojums blakus Rietumu molam var izraisīt akvatorijas un krasta līnijas izmaiņas. RAP Apbūves noteikumos noteikts, kādos gadījumos drīkst izmainīt krasta līniju, taču “pagaidu atbērtne” tiem neatbilst;
  - RAP teritorija pie Daugavgrīvas mola ir noteikta kā “publiski pieejama krastmala ostas teritorijā”, bet, izveidojot grunts krautni, tā vairs nebūs krastmala ar RAP norādīto krasta konfigurāciju;
  - RAP “īslaicīgas lietošanas būvēm” izmantošanas laiks noteikts 5 gadi un tās jānojauc pēc termiņa beigām. Savukārt grunts krautne paredzēta 10 gadiem, kas var neatbilst šim nosacījumam;
  - grunts krautnes veidošana klasificējama kā teritorijas inženiertehniskā sagatavošana un, lai to veiktu, nepieciešams mainīt zonējumu;
  - paredzētā darbība neatbilst Rīgas domes RAP definētajai teritorijas attīstības politikai.
- Izņemtās grunts kvalitāte – grunti paredzēts izņemt līdz 5 m dziļumam, bet paraugi ņemti 5 cm dziļumā, līdz ar to tie neatspoguļo patieso grunts piesārņojuma līmeni grunts masā, ko paredzēts izsmelt. Tā kā atsevišķu piesārņojošo vielu koncentrācija tuvojas robežlielumiem, tad patiesais grunts piesārņojums var būt izslēdzošais faktors grunts izvietošanai jūras izgāztuvē un pie Rietumu mola. Patiesais grunts piesārņojums, iespējams, daudz būtiskāk var ietekmēt gan ūdens piesārņojumu uzduļķojuma laikā, gan peldūdens kvalitāti Buļļupē, gan zivju resursus un bioloģisko daudzveidību Mīlestības salā, Vecdaugavas un Daugavgrīvas dabas liegumos. Jebkādi secinājumi par grunts piesārņojuma nekaitīgumu izdarāmi tikai pēc ekotoksikoloģiskā novērtējuma.
  - Plūdu draudi, peldūdens kvalitāte un straumes ātrums – Daugavas lejteces hidrodinamiskā modelēšana veikta pašreizējai Daugavas gultnes konfigurācijai un divām alternatīvām, pieņemot, ka kritisko vēju uzplūdumu atkārtotamība ir reizi 100 gados. Reāli pēdējo 5 gadu laikā kritiskie uzplūdumi ir bijuši vismaz divas reizes. Netiek analizēta situācija Bolderājas applūstošajās teritorijās, kas atrodas iepretim Mīlestības salai, pie Loču kanāla, kā Bolderājas applūšanu varētu ietekmēt padziļināšanas darbi pie Krievu salas un Krievu salas krasta līnijas konfigurācijas maiņa. Nav informācijas kā tiks ietekmēta Buļļupes oficiālās pludmales peldūdens kvalitāte un peldūdens kvalitāte Rīgas līcī.
  - Kultūras pieminekļi un ainava – ziņojumā nav analizētas ainavas un kultūrvēsturiskās vides izmaiņas, izmantojot vispārpieņemtos kritērijus. Daugavas gultne, iespējams, slēpj līdz šim neapzinātus kultūras mantojuma priekšmetus, tāpēc jāparedz projekta nozīmīgumam un specifikai atbilstoši, individuāli izstrādāti, arheoloģiskās uzraudzības principi. Priekškāpu zaudējums pagaidu grunts krautnes vietā uzskatāms ne vien par estētiskas dabas zaudējumu, bet arī saistāms ar vides izmaiņām Piejūras dabas parkā.
  - Plānotās konstrukcijas drošība un iedzīvotāju drošība, peldoties un uzturoties grunts krautnes tuvumā – ziņojumā netiek sniegta informācija, kā bojājumi ģeotekstila konstrukcijās varētu ietekmēt ūdens kvalitāti un iedzīvotāju drošību. Tiek izteikts viedoklis, ka 10 gadu laikā līdz šim ainaviski vērtīga vieta tiks pilnībā degradēta un tās sakopšana un uzturēšana netiek paredzēta.
  - Par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedrisko apspriešanu – sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā netika minēta pagaidu grunts krautnes

veidošana, līdz ar to apšaubāmi ir veiktās aptaujas secinājumi, jo šāda informācija parādījās tikai darba ziņojumā. Koalīcijas dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai vēstulē norādīts, ka neviens no viņu uzrunātajiem Bolderājas iedzīvotājiem par projekta risinājumiem nav bijis informēts, tāpat kā nevalstiskās organizācijas, kas pastāvīgi piedalās plānošanas procesu sabiedriskajās apspriešanās. Vēstulē norādīts, ka uzrunātie ir iebilduši pret pagaidu grunts krautnes veidošanu pie Rietumu mola.

➤ Ietekmes novērtējums uz zivju resursiem – tā kā nav veiktas izsmēlamās grunts analīzes, tad ietekme uz zivju resursiem nav apzināta un atbilstoši novērtēta.

4. Biedrības “Vides aizsardzības klubs” 2010.gada 8.septembra vēstuli, kurā pausts viedoklis, ka vislielākos iebildumus izraisa plānotā izsmeltās grunts atbērtnes veidošana netālu no Rietumu mola un zivsaimniecībai radītie zaudējumi nebūs kompensējami ar ikgadējiem zaudējumiem, jo:

- nav prognozējams, vai pēc 10 gadiem reņģes atgriezīsies savā barošanās vietā pie Rietumu mola;
- laikā, kad samazinās vietējo zvejnieku skaits, nav pieļaujams, ka vienas uzņēmējdarbības rezultātā tiek iznīcināta otra, proti, vietējie zvejnieki;
- nav garantijas, ka atbērtne būs tikai pagaidu. Atbilstoši RAP 10 gadi ir ilglaicīga būve.

Vēstulē norādīts, ka nepietiekami ir izvērtēta ietekme uz ainavu. Neiebilstot pret projektu kopumā, biedrība “Vides aizsardzības klubs” kategoriski iebilst pret plānoto pagaidu grunts atbērtni pie Rietumu mola un rekomendē atbērtni veidot tālāk jūrā. Uz mākslīgās salas tiek piedāvāts izvietot vēja turbīnas.

5. Vecmīlgrāvja attīstības biedrības 2010.gada 8.septembra vēstuli, kurā izteikts viedoklis, ka paredzētās darbības rezultātā var palielināties viņu augstums, kas izraisīs krastu eroziju; vairāku gadu garumā traucējumu radīs grunts smēlēju radītais troksnis; vairāku gadu garumā tiks radīts ūdens uzduļķojums; bažas rada plānotā izsmeltās grunts glabāšanas vieta pretī Komētfortam Bolderājā. Vēstulē izvirzītas sekojošas prasības:

- vienlaicīgi ar Daugavas gultnes padziļināšanas uzsākšanu nostiprināt krasta līniju;
- izvēlēties citu izsmeltās grunts glabāšanas vietu;
- Rīgas Brīvostas vadībai nodrošināt dialogu ar apkārtnes iedzīvotājiem dzīves kvalitātes un vides kvalitātes uzlabošanā, lai kopīgi izstrādātu pasākumus Brīvostas industriālās attīstības līdzsvarošanai ar iedzīvotāju interesēm;
- nostiprinot krastu, paredzēt iedzīvotājiem publisku pieeju Daugavai.

Vecmīlgrāvja attīstības biedrība uzskata, ka, veicot iedzīvotāju aptauju, respondentiem nav izskaidrota projekta būtība un iespējamā ietekme uz dzīves kvalitāti. Vēstulē izteikts atbalsts pieejas kanāla rekonstrukcijas 1.variantam.

6. Dabas aizsardzības pārvaldes 2010.gada 17.septembra vēstuli, kurā norādīts, ka:

- plānotie pasākumi ietekmes mazināšanai netiek analizēti saistībā ar citām Rīgas Brīvostas teritorijā plānotajām aktivitātēm, piemēram, Ziemas ostas padziļināšanu, jo tas daudz aktīvāk varētu veicināt krasta daļas izskalošanos, grunts noslīdēšanu, nobrukšanu un Ziemas ostas teritorijā esošo būvju sēšanos un deformāciju;
- patiesie zaudējumi vietējai zvejniecībai varētu būt ievērojami lielāki, jo, paplašinot kuģu ceļu, šī platība tiks izņemta no piekrastes zvejas aprites. Vienlaikus netiek apšaubīta kuģu ceļa izveidošanas lietderība;



- ziņojuma 3.1.nodaļā sniegtie vēsturiskie dati tikai daļēji atbilst vēsturiskai patiesībai;
- ziņojuma 3.3.nodaļa jāpapildina ar hidrodinamisko procesu modelēšanu, kombinējot informāciju par klimata izmaiņu rezultātā paredzamo vispārējo ūdens līmeņa celšanos un applūstošo platību palielināšanos, tādējādi modelējot sistēmas funkcionēšanu arī tālākam laika periodam (30 līdz 50 gadi);
- raksturojot ūdensobjekta plūdu režīma hidroloģisko stāvokli, nevajadzētu paust absolūtus apgalvojumus un atsaukties uz vispārēju temperatūras paaugstināšanos Eiropā, jo pēdējos gados klimata izmaiņas raksturojas ar kritiskām izpausmēm gan vasaras, gan ziemas sezonās;
- raksturojot gultnes nogulumu piesārņojumu un ņemot vērā, ka grunti paredzēts deponēt jūrā vai piekrastē, tiks tieši ietekmēta ūdens ekosistēma, īpaši zemūdens rīfi un dzīvotnes, tādēļ nepieciešams analizēt A robežvērtību pārsniegšanas radītās sekas, kā arī jāsniedz viennozīmīga informācija, ka, apglabājot grunti jūrā, būs nepieciešams veikt grunts ekotoksikoloģiskās analīzes;
- ziņojuma 3.5.nodaļa jāpapildina ar datiem par valdošo straumju virzienu un deponētās grunts pārneses virzieniem, pieņemot, ka viena no deponēšanas vietām tiks pilnīgi piepildīta. Šāda informācija nepieciešama, lai prognozētu potenciālo ietekmi uz netiešā tuvumā esošajām īpaši aizsargājamām jūras teritorijām “Rīgas līča rietumu piekraste”, “Selga uz rietumiem no Tūjas” un “Vitrupe – Tūja”;
- ziņojuma 3.6.nodaļā, ja šobrīd nav konkrētu datu, tad vismaz jāiekļauj faktori, kas var ietekmēt no jūras deponēšanas vietām attālākas teritorijas, arī īpaši aizsargājamās jūras teritorijas, ņemot vērā kopējos deponējamās grunts apjomus deponēšanas laikā un grunts stabilizācijas fāzē;
- ziņojuma 7.pielikuma ailē “Piezīmes” iekļautie apgalvojumi apšaubā jebkuru kontrolzveju veikušās institūcijas datu, kā arī zvejnieku zvejas žurnālu ierakstu ticamību;
- ņemot vērā dažādās pietātnēs un termināļos apstrādāto kravu daudzveidību, ziņojumam pievienotā valsts SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” 2010.gada 22.jūlija vēstule ar 5 piesārņojošo vielu vidējām vērtībām, nevis robežās no – līdz, uzskatāma par formālu un reālo situāciju maz raksturojošu. Nav skaidra ziņojuma sagatavotāju attieksme pret ziņojuma vērtētājiem 9.pielikuma 34. līdz 38.lpp. aizpildot ar skaitļu rindu izdrukām, bez paskaidrojumiem.

Vienlaikus Dabas aizsardzības pārvalde uzsver, ka iepriekš minētā informācija būtiski nemaina izvēli par labu 1. vai 2.variantam, un ierosina pilnveidot ziņojumu, izvērtējot:

- klimata izmaiņu ilgākā laika periodā radīto ietekmi uz Daugavas upes grīvu, realizējot projektu, kā arī ar to saistīto iespējamo ietekmi uz Rīgas līča piekrastes daļu (krastu erozijas risks, ar to saistītie mehāniskie bojājumi un ūdens masu uzduļķošana);
- Daugavas upes gultnes padziļināšanas darbos izņemtās grunts piesārņojuma līmeni un ar šo grunšu deponēšanu saistītos jautājumus attiecībā uz dabas parku un īpaši aizsargājamām jūras teritorijām “Rīgas līča rietumu piekraste”, “Selga uz rietumiem no Tūjas” un “Vitrupe – Tūja”, kā arī Rīgas līci un tā piekrasti kopumā;
- plānotās grunts atbērtnes potenciāli radītā ķīmiskā piesārņojuma ietekmi uz dabas parka “Piejūra” lieguma zonu “Daugavgrīva”, jo pastāv iespējamība, ka deponētās

grunts piesārņojums nonāks gruntsūdeņos, netieši radot ietekmi uz dabas vērtībām;

- pieejamo informāciju par citās valstīs veiktajiem ostu rekonstrukcijas projektiem un to radītajām sekām ilgtermiņā;
- paredzētās darbības ietekmes uz vidi kontekstā ar citiem vienlaikus realizējamajiem Rīgas Brīvostas infrastruktūras uzlabošanas projektiem, kuru īstenošanas laikā atsevišķām darbībām summārā ietekme uz apkārtējo vidi var būt lielāka, nekā atsevišķi vērtējot katru no darbībām.

Dabas aizsardzības pārvalde uzskata, ka, lai mazinātu paredzētās darbības iespējamo radīto krastu erozijas risku dabas parka dabas lieguma "Mīlestības sala" zonā, būtu nepieciešams paredzēt izbūvēt papildus mākslīgās krastu stiprinājumu būves, kas pasargātu dabas lieguma zonu no pastiprinātas augsnes erozijas, kā arī norāda, ka tālākai projektēšanai atbalsta rekonstrukcijas 1.variantu.

7. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2010.gada 21.septembra vēstuli, kurā norādīts, ka izvērtēta paredzētās darbības atbilstība Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" 15.pielikumam "Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana" (ar 2009.gada 18.augusta grozījumiem) un sniegti sekojoši komentāri:

- pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējums jāveic kontekstā ar citiem esošajiem Rīgas ostas infrastruktūras uzlabošanas vai plānotajiem projektiem, vērtējot šo objektu summāro ietekmi. SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" sagatavotajā ziņojumā nav izvērtēta grunts novietnes un pieejas kanāla padziļināšanas ietekme uz plānoto SIA KU "Baltic Oil Terminal" naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināli Rīgā, Flotes ielā 2;
- ziņojuma 89.lp. minēts konstatētais vēsturiskais piesārņojums, taču ziņojumā nav norādīts, kurās vietās un kāds piesārņojums konstatēts, kā arī nav izvērtēta tā ietekme, veicot būvniecības darbus;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments (turpmāk – Departaments) nepiekrīt ziņojumā apgalvotajam, ka grunts novietne atbilst Rīgas teritorijas plānojumam 2006. – 2018.gadam ar grozījumiem plānotajai (atļautajai) izmantošanai, jo grunts novietne tiek plānota ārpus Rīgas administratīvās teritorijas;
- Departaments iesaka ziņojumam pievienot Latvijas Hidroekoloģijas institūta atzinumu par plānotās darbības ietekmi uz Rīgas jūras līci;
- Departaments norāda, ka izņemtās grunts deponēšanas atbērtne pie Rietumu mola nav uzskatāma ne par pagaidu, ne par īslaicīgu būvi, tādēļ ietekmes novērtējumā ir ņemams vērā šīs būves pastāvīgums;
- lai gan ziņojuma 180.lpp. norādīts, ka, kamēr izņemamā grunts tiks glabāta pagaidu krautnē, pilnībā no dabisko jūras procesa norises tiks norobežota pludmale, embrionālās priekškāpas un pelēkās kāpas, tomēr ziņojumā nav izvērtēta grunts novietnes ietekme uz rekreācijas resursiem un pludmales pieejamību, kā arī nav izvērtēti ietekmes samazināšanas pasākumi;
- nav vērtēta plānotās darbības ietekme uz pludmales smilšu kvalitāti, ņemot vērā uzduļķojuma un/vai piesārņojuma nonākšanu ūdens vidē deponēšanas un uzglabāšanas laikā, kā arī izvērtēti ietekmes samazināšanas pasākumi;
- Departaments vērs uzmanību uz to, ka ir pagarināts dabas liegumu "Vecdaugava" un "Jaunciems" dabas aizsardzības plānu darbības termiņš;

- ziņojumā nav izvērtēta grunts novietnes ietekme uz Komētforta dambi un nav saņemts Valsts kultūras pieminekļu inspekcijas atzinums par grunts pagaidu novietnes pieļaujamību kultūras pieminekļa aizsargjoslā;
  - Departaments norāda, ka trokšņa aprēķinos nav ņemts vērā fona troksnis, tāpēc nav korekti secinājumi par trokšņa līmeni tuvākajās dzīvojamās teritorijās;
  - Departaments norāda, ka nav izvērtēta iespējamā ietekme uz teritorijām Daugavas krastā, kas netiks nostiprinātas, jo pēc rekonstrukcijas būtiski palielināsies kanāla dziļums un platums, līdz ar to viļņi iesniegsies tālāk Brīvostas teritorijā un, palielinoties viļņošanās procesiem, iespējama ietekme uz applūstošajām teritorijām;
  - Departaments norāda, ka nav izvērtēta Mīlestības salas krasta erozijas ietekme uz bioloģisko daudzveidību, kā arī iespējamās krasta nostiprināšanas ietekme uz Mīlestības salas hidrogrāfisko režīmu;
  - Departaments norāda, ka netiek analizēta jūras izgāztuvju izveides un ar to saistītās grunts deponēšanas iespējamā ietekme uz jaunizveidotajām jūras īpaši aizsargājamajām teritorijām;
  - nav informācijas par Rīgas līča akvatoriju darbībai paredzētajā posmā, kā arī nav izvērtētas piekrastes straumes un plānoto jūras izgāztuvju iespējamās ietekmes;
  - nav vērtēta iespējamā ietekme uz jūras krastu procesiem;
  - nav vērtēta plānotās darbības ietekme uz Daugavgrīvas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izvadiem jūrā.
8. Valsts vides dienesta (turpmāk – VVD) 2010.gada 24.septembra vēstuli, kurā norādīts, ka VVD nav būtisku iebildumu pret izstrādāto darba ziņojumu. Lai arī 2.variantā kuģu kanāls atradīsies tuvāk īpaši aizsargājamām dabas teritorijām “Mīlestības sala” un “Piejūra”, VVD uzskata, ka ietekme uz dabas teritorijām būs nebūtiska. VVD uzskata, ka noslēguma ziņojumā jāizstrādā rekomendācijas un pasākumu plāns konkrētajām vietām krastu un piestātņu pamatņu erozijas novēršanai, kas varētu rasties kuģu kanāla padziļināšanas rezultātā. Ziņojumā nav informācijas par kuģu pieejas kanāla (no pieņemšanas bojas līdz ostas vārtiem) paplašināšanas un padziļināšanas ietekmi uz sanešu plūsmu Rīgas līča piekrastē. Grunts novietne (~70 ha) pie Rietumu mola jūrā nav paredzēta Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā un VVD norāda, ka novietnes izveide var izsaukt lielu sabiedrības rezonansi. VVD uzskata, ka jāsniedz skaidrojums ziņojumā minētajai “varavīksnes metodei”, vai jaunā izgāztuves vieta ir saskaņota ar Latvijas Jūras administrāciju, jāprecizē ziņojumā norādīto Ministru kabineta noteikumu nosaukumi, numuri un tajos noteiktie mērķlielumi, kā arī viennozīmīgi jānorāda, ka izņemtās grunts novietošanu jūras izgāztuvēs atļauts veikt tikai tad, ja grunts ķīmiskajās analīzēs piesārņojuma līmenis nepārsniegs normatīvajos aktos noteiktās normas.
9. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2010.gada 29.septembra vēstuli, kurā norādīts, ka ziņojums sagatavots labā kvalitātē un sniedz pietiekami informācijas par plānoto darbību, taču ziņojumā ir atsevišķas neprecizitātes un nepilnības, kas jānovērš:
- lai realizētu izsmeltās grunts novietošanu atbērtnē jūrā, būs nepieciešams veikt grunts ekotoksikoloģiskās analīzes atbilstoši Ministru kabineta 2006.gada 13.jūnija noteikumu Nr.475. 20.punktam;

- tā kā projekta realizācijas laikā paredzama būtiska ietekme uz zivju resursiem un pārējo ūdens faunu, nepieciešams saņemt zivsaimnieciskās ekspertīzes slēdzieni par iespējamo kaitējumu zivju resursiem vai izmaiņām ūdens ekosistēmā, veicot darbus Daugavas akvatorijā, un rekomendējamo laiku darbu veikšanai;
- Vides pārvaldes vērtējumā labākais risinājums būtu izsmeltās grunts novietošana esošajā Rīgas Brīvdostas atbērtnē jūrā, neveidojot pagaidu atbērtnes pie moliem;
- nepieciešams paredzēt krasta nostiprināšanas pasākumus un monitoringu vietās, kur tiek prognozēti krasta erozijas procesi;
- Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam norādītas teritorijas ar applūšanas risku reizi 100 gados, kur jāaizsargā esošā apbūve;
- ziņojumam nav pievienots neviens līgums, kas apliecinātu, ka BO SIA "Eko Osta" varētu nodrošināt piesārņojuma (arī noplūžu un avāriju gadījumos) savākšanu Rīgas Brīvdostā;
- Vides pārvalde uzskata, ka kļūdains ir apgalvojums, ka kuģu kustības radītais troksnis nebūs dzirdams, jo modelēšanā prognozētais trokšņa līmenis ir ilgtermiņa vidējais līmenis no daudziem atsevišķiem garām peldošiem kuģiem, kuru radītais troksnis ir ievērojami lielāks par 15 dB(A);
- pirms padziļināšanas darbu veikšanas Daugavas akvatorijā nepieciešams saņemt Rīgas domes rakstisku piekrišanu.

Papildus iepriekš minētajām vēstulēm Rīgas Brīvdostas pārvalde ir saņēmusi Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālas vides pārvaldes 2010.gada 23.augusta vēstuli, kurā norādīts, ka būtiskākā ietekme būs krastu erozija nenostiprinātajos posmos īpaši aizsargājamajās dabas teritorijās un jau izbūvētajās piestātnēs, tāpēc noslīguma ziņojumā jāsniedz konkrētas rekomendācijas un pasākumu plāns konkrētām vietām, lai nepieļautu krasta un piestātņu pamatņu eroziju. Savukārt grunts novietne (~70 ha) pie Rietumu mola nav paredzēta Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā un tās izveide var izsaukt lielu sabiedrības rezonansi. Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei nav būtisku iebildumu saistībā ar sagatavoto darba ziņojumu.

### **Ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izpildes analīze un prasības noslīguma ziņojuma sagatavošanai**

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, kā arī ņemot vērā institūciju un sabiedrības komentārus un priekšlikumus, izvērtēja SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu. Darba ziņojumā iekļautā informācija kopumā atbilst Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 16.aprīlī izsniegtās Programmas prasībām, un ziņojumā sagatavots plašs informatīvais materiāls, kas kopumā raksturo plānoto darbu apjomu un sniedz priekšstatu par galvenajām iespējamām ietekmēm kontekstā ar plānoto darbību, tomēr ziņojuma vairākās nodaļās sniegto informāciju nepieciešams detalizētāk atspoguļot vai precizēt un papildināt, lai varētu argumentēti spriest par ziņojumā ietvertu secinājumu viennozīmīgumu. Ziņojumā ir pamatota ostas pieejas kanāla rekonstrukcijas nepieciešamība, lai nodrošinātu lieltonnāžas kuģu (līdz 130000 dwt Aframax klases tankkuģu un 175000 dwt kravas kuģu) ienākšanu un apkalpošanu Rīgas ostā. Rīgas ostas galvenā kuģu ceļa padziļināšanas darbus plānots veikt divās kārtās, kuģu ceļu padziļinot pakāpeniski, ņemot vērā gan pieprasījumu, gan ekonomisko pamatojumu. Projekta realizācija veicinās kuģu drošu ienākšanu ostā, tādējādi kuģu ceļa rekonstrukcija vērsta uz stratēģiskā mērķa – veicināt kuģu, t.sk.

Panamax un lielāka izmēra kuģu, drošu ienākšanu ostā, likvidējot jebkādu negadījumu notikšanas iespējamību - sasniegšanu. Nenoliedzami, kuģu, it sevišķi lielas kravnesības kuģu, kustības drošības palielināšana un nodrošināšana ir ļoti būtisks aspekts, kas ir ļoti svarīgs gan ostas attīstības, gan vides aizsardzības kontekstā un kuģu ceļa rekonstrukcijas darbi ir vērsti šī uzdevuma sasniegšanai. Tai pat laikā nepieciešams iespējami precīzi apzināt darbu veikšanas apjomus, ņemot vērā, ka projekta realizāciju plānots veikt divos etapos, un iespējami precīzi apzināt optimālos risinājumus gan pašu padziļināšanas darbu veikšanai, gan padziļināšanas darbu rezultātā iegūtās grunts izvietojumam vai izmantošanai, kā arī iespējami precīzi jāprognozē ar šīm darbībām saistītās ietekmes, lai, pirmkārt, izvēlētos optimālāko no iespējamajiem risinājumiem, un, otrkārt, neradītu vai iespējami samazinātu iespējamās negatīvās ietekmes, ko tieši vai netieši varētu izraisīt plānotie darbi.

Ja kanāla izveides iespējamo risinājumu variantus lielā mērā limitē esošais kuģu ceļš un esošās/plānotās hidrotehniskās būves, tad izņemtās grunts izvietojumam ir iespējami un ziņojumā ir paredzēti vairāki izvietojuma varianti - vietas. Ņemot vērā, ka ziņojumā nav sniegts detālāks pamatojums konkrēto piedāvāto risinājumu izvēlei un plānotā grunts pagaidu izvietojuma vieta aiz Rietumu mola ir izsaukusi viskrasākos sabiedrības iebildumus, bet savukārt tradicionālā grunts izvietojuma jūras izgāztuvē 20 m un lielākā dziļumā izslēdz ievērojamus grunts apjomus no garkrasta sanešu plūsmas, tādējādi netieši veicinot krasta eroziju, ziņojumā piedāvātajām izņemtās grunts izvietojuma vietām, it sevišķi jaunajām, nepieciešams izvērstāks un detalizētāks pamatojums. Jūras izgāztuvei vajadzētu atrasties salīdzinoši netālu no kuģu ceļa, tai pat laikā pietiekamā attālumā, lai izgāztā grunts atkārtoti ievērojamus apjomus nenonāktu kuģu ceļā, ņemot vērā valdošo straumju virzienus. Tāpat jāņem vērā kuģošanas drošības aspektus un to, ka tuvāk krastam atrodas zvejniecībai nozīmīgākas teritorijas. Līdz ar to ziņojuma izstrādātājiem sadarbībā ar Rīgas Brīvostas pārvaldi noslēguma ziņojumā nepieciešams sniegt detālāku izvērtējumu par konkrētajiem iespējamajiem un plānotajiem izņemtās grunts izvietojuma variantiem un grunts apjomiem, kā arī piedāvāto variantu pozitīvajām un negatīvajām ietekmēm un iespējamajiem izslēdzošiem apstākļiem, ņemot vērā arī projekta realizāciju pa kārtām, kā arī institūciju un sabiedrības sniegtos ierosinājumus. Izvērtējamā ietekmes uz vidi darba ziņojuma būtiskākie trūkumi saistīti ar to, ka faktiski konkrētās izpētes gaitā nav iegūta reprezentatīva informācija par kuģa ceļa padziļināšanas laikā izņemtās grunts kvalitātes rādītājiem, kas ļautu spriest par iespējamajiem grunts izvietojuma aprobežojumiem, tas norādīts arī pašā ziņojumā. Salīdzinoši neliela ir varbūtība, ka dziļākie izņemamās grunts slāņi varētu būt piesārņoti, kā arī valstī ir izstrādāts un normatīvajos aktos noteikts mehānisms piesārņojuma novērtēšanas darbu veikšanai, kas ir atspoguļots arī ziņojumā, tomēr tieši iespējamais izņemamās grunts piesārņojums ir tas apstāklis, kas var ierobežot vai pat izslēgt konkrētus izņemamās grunts vai kādas tās daļas (apjoma) izvietojuma variantus. Ņemot vērā, ka iepriekšējos gados ostas citās vietās veiktie pētījumi gan teritoriāli, gan dziļumu aspektā raksturo visai ierobežotu nogulumu apjomu, noslēguma ziņojumā jāsniedz detalizētāka papildus informācija saistībā ar plānoto darbību, veicot papildus izņemamās grunts analīzes vai papildinot ziņojumu ar iepriekš veikto analīžu rezultātiem, piemēram, iepriekšējo kuģu ceļa padziļināšanas laikā vai monitoringa veikšanas laikā iegūtajiem datiem. Savlaicīga ekotoksikoloģisko analīžu veikšana dotu argumentētu informāciju iespējamo optimālo grunts izvietojuma risinājumu pamatojumam. Ziņojumā ietvertā hidrodinamiskā un ģeoloģiskā – hidroģeoloģiskā procesa prognožu modelēšanas rezultātu novērtējums ir ļoti konspektīvs, līdz ar to iegūto rezultātu izvērtēšana ir problemātiska. Detalizētāka iegūto modelēšanas

rezultātu analīze, salīdzinot to ar faktiskajiem pieejamajiem datiem, kā arī ņemot vērā arī ekspertu un institūciju vērtējumus, uzlabotu identificēto problēmsituāciju nozīmīguma vai riska iespējamo mērogu novērtēšanu un turpmākā projekta izstrādes stadijā nepieciešamo prioritāro pasākumu noteikšanu un veikšanu.

Sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, nepieciešams:

1. Precizēt un papildināt ziņojuma 2.4.nodaļā “Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie varianti” sniegto informāciju, jo sākotnēji paredzētās darbības pieteikumā tika piedāvāta citādāka pieejas kanāla padziļināšanas darbu kārtība un parametri, līdz ar to detalizētāk raksturojama darba ziņojumā izvēlēto risinājumu izvēle, kā arī jāņem vērā, ka Rīgas Brīvoostas teritorijā ir uzsākta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra SIA “Senpasaule” beramkravu termināļa izveidei Kundziņsalā un SIA “Rīga fertilizer terminal” minerālmēslu pārkraušanas un uzglabāšanas termināļa izveidei Kundziņsalā, SIA KU “Baltic Oil Terminal” naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināļa izveidei Flotes ielā 2. Atbilstoši pieejamās informācijas apjomam arī šī informācija būtu ņemama vērā atbilstošajās ziņojuma nodaļās kontekstā ar plānoto darbību, t.sk. krasta stiprinājumu izmaiņu kontekstā. Izvērstāka argumentācija nepieciešama izvēlēto grunts izvietošanas vietu risinājumu un izvietojamu grunts apjomu pamatojumam, jo ziņojumā nav argumentācijas, kādēļ, piemēram, aiz Rietumu mola paredzēta 2 - 3 milj.m<sup>3</sup> grunts izvietošana ( 31.lpp.), vienlaicīgi piedāvājot izveidot krautnes ar ietilpību, kas šos apjomus ievērojami pārsniedz (32.lpp.), savukārt informācija, kas apliecinātu esošās izgāztuves kapacitāti, kā arī novērtējums par pirmajā kārtā izsmelamās grunts apjomu un tās izvietošanas vietām faktiski ziņojumā nav sniegts; tāpat nav sniegts vērtējums par iespējamo/optimālo grunts izvietošanu vai argumentācija, kādēļ no tās ir nācies atteikties, piemēram, izņemtās grunts izvietošanas variantam, kas paredzētu to izvietot teritorijā, kurā sanešu apjoms netiek izslēgts no iekļaušanās krasta erozijas procesu samazināšanai. Nenoliedzami kuģu kustības drošības un ekonomiskie apsvērumi ir ļoti būtiski, taču būtisks ir arī izņemamās grunts sastāva raksturojums, kā arī pieguļošo teritoriju zivsaimnieciskais potenciāls, izmantošana zvejniecībā un pludmaļu izmantošana rekreācijā. Līdz ar to jānodrošina pasākumi, kas iespēju robežās nozīmīgi neietekmētu šos resursus, kā arī samazinātu kopējo ietekmi uz ūdens bioloģiskajiem resursiem, sniedzot par to ziņojumā uzskatāmu informāciju.
2. Ziņojumā jāsniedz viennozīmīga informācija par kuģošanas kanāla trasē esošajām inženierkomunikācijām un nosacījumiem to aizsardzībai – ziņojuma 18.lpp. sniegta informācija par divām kanalizācijas zemtekām, bet 23.lpp. - vienu, kas ievietota komunikāciju tunelī.
3. Ziņojumā ietverts bagātīgs ilustratīvais materiāls, kas kopumā raksturo konkrētos jautājumus, taču vairākos gadījumos redakcionāli jāpiestrādā pie tā noformēšanas un papildināšanas. Ziņojumam pievienoto plūdu apdraudēto teritoriju kartes (3.28., 3.29., 4.39., 4.40.attēli) izvēlēta mēroga un apzīmējumu krāsu dēļ ļoti grūti izmantojamas, lai izvērtētu, kā varētu mainīties situācija, realizējot projektu (Programmas 3.4., 4.8.punkti). Tāpat izvēlētais mērogs un apzīmējumu krāsas ziņojumam pievienotajā esošā trokšņa līmeņa kartē to padara ļoti apgrūtināšu situācijas novērtēšanai. Ziņojuma 3.3. un 4.6.nodaļās iekļautajos kartogrāfiskajos materiālos jāsniedz skaidrojums uz x un y asīm attēlotajai informācijai; jāsniedz modelēšanas metodiku īss apraksts, sniedzot atsauces uz modelēšanā

izmantotajiem pamatinformācijas avotiem, robežnoteikumiem; nav saprotams, vai straumes ātruma sadalījuma shēmas attiecas uz ūdens virsējo slāni vai piegultnes slāni, kā arī augstums jānorāda metros virs jūras līmeņa (m v.j.l.).

4. Noslēguma ziņojumā jāiekļauj uzskatāmāka informācija par esošajiem un plānotajiem kuģošanas kanāla dziļumiem rekonstruējamajā posmā.
5. Ziņojuma nodaļa “Gultnes raksturojums” jāpapildina ar detālāku informāciju atbilstoši ekspertu norādījumiem (dibennogulumi, saneši, to sastāvs un pārvietošanās raksturs, gultnes procesi), arī ar ilustratīvi - skaidrojošu informāciju.
6. Mūsdienu ģeoloģisko procesu/ģeoloģiskā riska nogabalu raksturojums jāpapildina ar informāciju, vai nenostiprinātajos Daugavas krasta iecirkņos (161.lpp. norādītā Mangaļsala - Energo, Kurpnieku sala), Mīlestības un Krievu salu krastos ir notikusi/notiek krasta erozija, kā arī jāsniedz konkrēto krastu posmu stāvokļa raksturojums (augstums, uzbūve, krastu nostiprinājumi, dabisko augu valsts, kādi objekti izvietoti). Lai objektīvi izvērtētu iespējamās izmaiņas nenostiprinātajos Daugavas krastu posmos un gultnes erozijas apdraudējumu, ziņojumam jāpievieno ilustratīvais materiāls, iezīmējot arī erozijas un sedimentācijas zonas, kā arī modelēšanā vajadzētu izmantot pēdējo 10 – 20 gadu laikā dominējošos (ar varbūtību reizi 10 gados) hidrometeoroloģiskos datus, jo plūdu apdraudējums arī tiek vērtēts ar šādu varbūtību. Tā kā krastu procesu norisēs būtisks ir viļņu pienākšanas leņķis krastam un vēja virziens, tad noslēguma ziņojumā jānorāda, pie kāda vēja virziena iegūti ziņojumam pievienotie Daugavas posma hidrodinamiskās modelēšanas rezultāti.
7. Ģeoloģisko apstākļu raksturojums un iespējamās ietekmes uz ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem novērtējums jāpapildina ar detalizētāku vizuālo informāciju, kā arī informāciju par ūdens līmeņiem, ūdens plūsmu virzieniem un iežu filtrācijas īpašībām, virszemes un gruntsūdeņu saistību. Jāizvērtē gruntsūdens atslodzes procesu ietekme uz rekonstruējamo kanālu un sufozijas procesiem.
8. Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas rezultātus, noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija, kā padziļināšanas darbi, ņemot vērā arī plānotās izmaiņas krastu konfigurācijā, varētu ietekmēt Bolderājas applūstošās teritorijas, kas atrodas iepretim Mīlestības salai, pie Loču kanāla.
9. Raksturojot rekonstrukcijas darbu skarto Rīgas līča akvatoriju un piekrasti (Programmas 3.3., 3.4., 4.7., 4.8.), jāsniedz informācija par garkrasta straumēm un smilšu plūsmu, erozijas procesiem seklūdens daļā un krasta procesiem kāpu joslā, kā arī ziņojumā jāiekļauj iespējamo izmaiņu novērtējums, sniedzot precīzas atsauces uz informācijas avotu, kā arī ņemot vērā darba ziņojuma izvērtējuma rezultātus.
10. Ņemot vērā, ka ievērojamu daļu izņemamās grunts paredzēts noglabāt jūras izgāztuvē un atbilstoši ziņojumā norādītajam saskaņā ar iepriekš veiktajiem pētījumiem niķeļa un naftas produktu koncentrācija izņemamajā gruntī pārsniedza noteikto pirmo robežlielumu, noslēguma ziņojumā jāiekļauj grunts ekotoksikoloģiskais novērtējums un tās iespējamās ietekmes uz dzīvajiem organismiem novērtējums vismaz atsevišķiem paraugiem, kas raksturo konkrēto

situāciju. Tā kā iespējamā grunts piesārņojuma izpēte konkrētā ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā plānotās darbības teritorijā un dziļumos nav veikta, veicot piesārņojuma iespējamās izplatības analīzes, pastāv risks plānotās darbības veikšanai, ja piesārņojums tiks konstatēts padziļināšanas darbu veikšanas laikā. Ņemot vērā ievērojamo kuģu ceļa garumu, atsevišķu urbumu paraugu analīzes, protams, nedotu simtprocentīgu garantiju piesārņojuma neesamībai, taču inženierģeoloģisko datu ieguves gaitā būtu bijis loģiski veikt vismaz atsevišķas iespējamā piesārņojuma analīzes teritorijās, kur tāds visvairāk varētu būt iespējams, un tā iespējamās ietekmes uz dzīvajiem organismiem novērtēšanu. Spēkā esošajā likumdošanā ir paredzēts un ziņojumā ir norādīts mehānisms, kādā tiek veikta faktiskā piesārņojuma kontrole padziļināšanas darbu veikšanas laikā, tomēr tā kā ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā faktiski nav veikti nekādi piesārņojuma paraugošanas darbi, bet ziņojumā sniegtā esošā informācija attiecas uz ostas teritorijas atsevišķiem posmiem, ļoti lietderīga varētu būt detalizētaka ostas arhīva materiālu vai citu informācijas avotu izpēte, lai precīzāk raksturotu esošo situāciju un samazinātu risku piesārņojuma konstatēšanai turpmāko padziļināšanas darbu gaitā. Ziņojumā norādīts (72.lpp.) “...pieejamā informācija raksturo nevis pašreizējo Daugavas gultnes piesārņojumu, bet gan šobrīd jau pārvietotās grunts piesārņojuma līmeni pirms izrakšanas. Tomēr šī informācija sniedz iespēju novērtēt vispārējo piesārņojuma līmeni Daugavas gultnē, ja pieņem, ka akvatorijā paraugošanas vietu tuvumā piesārņojuma līmenis un raksturs ir bijis līdzīgs.” Jāatzīmē, ka tieši ietekmes uz vidi novērtējuma uzdevums ir sniegt iespējami precīzu un pamatotu argumentāciju šādam pieņēmumam vai apstiprināt to ar mērījumu rezultātiem.

11. Noslēguma ziņojumā jāsniedz skaidrojums/vērtējums terminiem “pagaidu grunts atbērtne”, kura paredzēta 10 gadiem, un “īslaicīga ūdens uzduļķošana”, ja darbība plānota no 2012. līdz 2018.gadam.
12. Precizējama 170.lpp. sniegtās informācijas izmantošana turpmākā ziņojuma tekstā par ietekmes uz zivju resursiem nozīmīgumu. Ņemot vērā paredzētās darbības specifiku, noslēguma ziņojumam jāpievieno ekspertu (hidrobiologa un zivsaimnieciskās ekspertīzes) atzinumi par iespējamo ietekmi uz ūdens ekosistēmu un zivju resursiem, kā arī Valsts kultūras pieminekļu inspekcijas atzinums par grunts pagaidu novietnes izveides pieļaujamību paredzētajā vietā.
13. Ņemot vērā, ka paredzētā darbība ir kuģošanas kanāla rekonstrukcija, noslēguma ziņojumā detalizētāk jāizvērtē padziļināšanas darbos izmantoto/plānoto iekārtu un mehānismu radītais gaisa piesārņojums un troksnis, kā arī to radītās gaisa kvalitātes un trokšņa līmeņa izmaiņas tuvākajās dzīvojamās teritorijās darbu veikšanas laikā, arī ņemot vērā esošo situāciju (Programmas 4.4., 4.5.punkti).
14. Noslēguma ziņojumā jāizvērtē grunts novietnes un pieejas kanāla padziļināšanas ietekme uz plānoto SIA KU “Baltic Oil Terminal” naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināli Flotes ielā 2 un Daugavgrīvas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izvadiem jūrā.



15. Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jāizvērtē eksperta viedoklis saistībā ar izņemamās pagaidu grunts novietnes iespējamo ietekmi uz sanešu plūsmu un krasta dinamiku, rietumu un ziemeļrietumu vētru laikā iespējamo pastiprinātu ūdens masas ieplūšanu Buļļu salas zemākajā teritorijā, ietekmi uz jūras krasta ainavu un vēja iedarbībā iespējamo smalko smilšu daļiņu pārnesanu iekšzemes virzienā, nepieciešamības gadījumā, veicot korekcijas noslēguma ziņojumā. Noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija par pagaidu novietnes iespējamo ietekmi uz rekreācijas resursiem un pludmales pieejamību, jāizvērtē ietekme uz pludmales smilšu un peldūdens kvalitāti (arī Buļļupes oficiālo pludmali).
16. Ņemot vērā, ka paredzētā darbība ir kuģošanas kanāla rekonstrukcija, noslēguma ziņojumā jāizvērtē padziļināšanas darbu un tajos izmantoto/plānojamo iekārtu un mehānismu radītās ietekmes (troksnis, piesārņojums) uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību, kā arī uzskatāmāk jāraksturo norādītās “aizkaru” un “varavīksnes” tehnoloģijas. Apkārtnes dabas vērtību raksturojums jāpapildina ar informāciju par īpaši aizsargājamajām jūras teritorijām un to izvietojumu attiecībā pret izņemtās grunts deponēšanas vietām un jāizvērtē iespējamā ietekme uz tām. Ņemot vērā eksperta sniegto teritorijas raksturojumu uz dienvidrietumiem no Rietumu mola, noslēguma ziņojumā jāsniedz detalizētāka un precīzāka informācija par šo teritoriju. Noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija par Mīlestības salas iespējamo krasta eroziju un pasākumiem ietekmes mazināšanai/novēršanai kontekstā ar Mīlestības salas krasta esošo stiprinājumu stāvokli un nepieciešamību savlaicīgi veikt papildus pasākumus, lai negatīvi neietekmētu salā esošās dabas vērtības. Noslēguma ziņojumam jāpievieno sugu un biotopu aizsardzības ekspertu atzinumi par pagaidu grunts deponēšanas vietas iespējamo ietekmi uz piejūras biotopiem un dabas liegumu “Daugavgrīva”, kā arī paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz citu piegulošo teritoriju (skat.92.-100.lpp.) dabas vērtībām.
17. Noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija saistībā ar pagaidu grunts novietnes konstrukcijas drošību un iedzīvotāju drošību, peldoties un uzturoties plānotās grunts krautnes tuvumā.
18. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskums jāizvērtē kontekstā ar plānoto darbību - kuģošanas kanāla rekonstrukciju un citām esošajām un Rīgas Brīvdostas teritorijā plānotajām Rīgas ostas infrastruktūras uzlabošanas aktivitātēm vai plānotajiem projektiem, piemēram, plānoto SIA KU “Baltic Oil Terminal” naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināli, uzsāktajiem beramkravu un minerālmēslu termināļu projektiem Kundziņsalā un citiem ostas attīstības projektiem pieejamajā detalizācijas pakāpē. Zināma pretruna ir ziņojuma 174.lpp. norādītajā, ka “...pastāv krasta erozijas un pietātņu stabilitātes risks..., taču pasākumi nav nepieciešami...”, tāpēc noslēguma ziņojumā jāizvērtē papildus nosacījumu nepieciešamība dziļumu mērīšanai/noteikšanai rekonstruējamajā kanāla posmā.
19. Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas rezultātus, noslēguma ziņojumā jāsniedz detālāka informācija par veikto iedzīvotāju aptauju saistībā ar plānoto darbību un aptaujas metodi.

20. Ņemot vērā visas iepriekšējās prasības, jāpapildina arī citas ziņojuma nodaļas, tai skaitā, ņemot vērā iespējamās ietekmes uz sauszemes un jūras NATURA 2000 teritorijām, precizējot iespējamus limitējošos faktorus un nepieciešamos pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai.
21. Attiecīgajās noslēguma ziņojuma nodaļās jāsniedz iespējami precīzas atbildes uz sabiedrību interesējošiem jautājumiem saistībā ar ietekmi uz vidi un plānotās darbības risinājumiem, kā arī ievērtējot institūciju sniegto informāciju un priekšlikumus.

**Sagatavojot noslēguma ziņojumu**, jānodrošina šajā Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā minēto prasību izpilde, rūpīgi jāizvērtē ekspertu atzinumi, institūciju priekšlikumi un sabiedriskās apspriešanas rezultāti, iestrādājot nepieciešamos precizējumus un papildinājumus noslēguma ziņojumā, noslēguma ziņojumam pievienojot šā atzinuma prasību izpildes uzskatāmu pārskatu, kā arī darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojumu un novērtējumu.

**Noslēguma ziņojuma** četri eksemplāri jāiesniedz izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojam, kā arī pa vienam eksemplāram Valsts vides dienestā, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē, Dabas aizsardzības pārvaldē, Rīgas domē un Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldē. Līdz ar noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojam (arī elektroniskā formā) darbības ierosinātajam noslēguma ziņojums jāievieto savā interneta mājaslapā. Atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi" prasībām trīs dienu laikā pēc noslēguma ziņojuma iesniegšanas Valsts vides dienestam, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei un pašvaldībai darbības ierosinātajam jāpublicē vismaz vienā pašvaldības vietējā laikrakstā informācija par sagatavoto noslēguma ziņojumu un vietu, kur ar to var iepazīties, interneta mājas lapas adresi, kurā pieejams noslēguma ziņojums, kā arī par to, ka ikviena persona 20 dienas pēc ziņojuma publicēšanas var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojam rakstiskus komentārus par noslēguma ziņojumu.

Biroja direktors

A. Lukšēvics