

Rīgā, 2010.gada 2.augustā.

Atzinums

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

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

Izvērtētie materiāli: ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā, 3 sējumi, kuru sagatavojusi SIA „Vidrūpe”, reģistrācijas Nr. 50103179671, adrese: Ķiršu iela 7-32, Mālpils, Mālpils nov., LV-2152.

Pamatojums: saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 16.pantu Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 2.jūlijā izsniegtā Programma ietekmes uz vidi novērtējumam naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijā.

Atzinums sagatavots, izvērtējot 2010.gada 11.jūnijā Vides pārraudzības valsts birojā iesniegto naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa (turpmāk arī terminālis) izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvostas teritorijas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, un izdots paredzētās darbības ierosinātajam – SIA KU „Baltic Oil Terminal” 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 sniegta informācija, ka SIA KU „Baltic Oil Terminal” plānotā termināļa teritorija aizņems aptuveni 29,5 ha lielu platību. Termināļa būvniecībai paredzēto teritoriju SIA KU „Baltic Oil Terminal” nomā no Rīgas brīvostas. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju termināli paredzēts izvietot uz pussalas Daugavas kreisajā krastā pie Daugavas ietekas Rīgas jūras līcī. Ziemeļos un ziemeļrietumos pussala robežojas ar Rīgas jūras līci, bet ziemeļaustrumos, austrumos ar Daugavu. Pussalas centrālajā un dienvidu daļā izvietota Bolderājas kuģu remontu rūpnīca. Termināļa būvniecībai paredzētā teritorija dienvidos, dienvidaustrumos robežojas ar Ziemas ostas akvatoriju, Bolderājas kuģu remontu rūpnīcu, dienvidrietumos ar dabas parka „Piejūra” dabas lieguma zonu „Daugavgrīva”. Savukārt uz rietumiem, ziemeļrietumiem no termināļa būvniecībai paredzētās teritorijas atrodas kāpu un pludmales zona, kā arī vēstures pieminekļis „Komētforts”. Ziņojumā sniegta informācija, ka Bolderājas kuģu remontu rūpnīcas vajadzībām ir

izbūvētas un tiek izmantotas divas kuģu remonta piestātnes (DG-19 un DG-20) un peldošais dok. Ziemas ostas akvatorija sastāv no trim iekšējām ostām, kuru kopēja ūdens virsmas platība sastāda 265 000 m², tai skaitā - Austrumu iekšosta ar platību 100 000 m², dienvidu daļā atrodas Kara iekšosta - 70 000 m² un Ziemas iekšosta 95000 m². Ziemas ostas akvatorijas dienvidaustrumu daļā atrodas SIA „La Con” ogļu pārkraušanas termināls ar DG-1 un DG-2 piestātnēm. Dienvidu daļā atrodas SIA „Freja” termināls ar piestātnēm DG-56, DG -55 un DG-54, Latvijas Jūras akadēmija un SIA „LD sistems”.

Ziņojumā sniegta informācija, ka termināla teritorija nerobežojas ar dzīvojamām vai sabiedriskām ēkām. Tuvākais dzīvojamais rajons - Daugavgrīvas dzīvojamais rajons atrodas dienvidos, dienvidaustrumos no termināla teritorijas aptuveni 1 km attālumā. Savukārt aptuveni 2,5 km attālumā dienvidaustrumu virzienā atrodas Bolderājas dzīvojamais rajons, bet pāri Daugavai austrumu virzienā - Mangaļsalas dzīvojamais rajons. Tuvākie rūpnieciska rakstura objekti, ar kuru robežojas termināla būvniecībai paredzētā teritorija, ir SIA „AGA”, kas atrodas Flotes ielā 9, un Bolderājas kuģu remonta rūpnīca. Ziņojumā sniegta informācija, ka viena (citur tekstā divas) mājas atrodas uz ziemeļiem no termināla teritorijas, nesniedzot detalizētu to raksturojumu.

No Bolderājas parka uz Daugavgrīvas dzīvojamo rajonu izbūvēts dzelzceļa posms, kurš šķērso Buļļupi. Pēc tilta pāri Buļļupei dzelzceļš iet vienā līmenī paralēli Flotes ielai, šķērsojot Parādes ielu un trīs iebrauktuves dažādu uzņēmumu teritorijās. Dzelzceļam ir vairāki atzarojumi, kas pieslēdzas citiem rūpniecības uzņēmumiem, tai skaitā Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas piebraucamais dzelzceļš, kuram paredzēta arī SIA KU „Baltic Oil Terminal” termināla piebraucamā dzelzceļa pieslēgšana. Ziņojumā sniegta informācija, ka dzelzceļa uzlabošanas darbi ir paredzēti aptuveni 4 km garumā posmā no Bolderājas stacijas līdz Flotes ielai 2. Aptuveni 300m attālumā aiz Bolderājas stacijas apmēram 100 m attālumā no sliežu ceļa atrodas vairākas daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas. Aiz dzelzceļa pārbrauktuves bez barjeras dzelzceļa labajā pusē dzelzceļa zonā atrodas vienkārtu dzīvojamā māja. Savukārt aptuveni 600 m attālumā no pārbrauktuves dzelzceļa kreisajā pusē 30 m attālumā aiz nožogojuma atrodas noliktavas ēkas. Aptuveni 350 m pirms Buļļupes tilta ir gājēju pāreja, dzelzceļa sarkano līniju teritorijā atrodas vienkārtu privātmāja. Aiz tilta pāri Buļļupei ir gājēju tunelis sliežu ceļa šķērsošanai, bet aptuveni 35 m attālumā no uzbēruma atrodas divkārtu un pieckārtu dzīvojamās mājas.

Ziņojumā norādīts, ka, palielinot dzelzceļa pievedceļu noslogotību ar dzelzceļa ritošo sastāvu manevriem, tiks apgrūtināta autotransporta kustība Daugavgrīvas dzīvojamā rajonā, īpaši Parādes ielā, kā arī tiks apgrūtināta autotransporta iebraukšana pieguļošo uzņēmumu teritorijās. Lai neradītu autotransporta sastrēgumus šķērsojot dzelzceļus, būs nepieciešams organizēt autotransporta kustību virs dzelzceļiem, izbūvējot papildus viaduktu Parādes ielā. Lai nodrošinātu citus darbojošos uzņēmumus (piemēram, SIA „AGA”, ar autotransporta ceļiem, būs nepieciešams izveidot kvartāla iekšējo koplietošanas autoceļu līdz Parādes ielai, vai izbūvēt viaduktu SIA „AGA” tuvumā uz Flotes ielu. Kā norādīts ziņojumā, viadukta konfigurācijas un šķērsošanas vietas tiks precizētas projektēšanas nākamajās stadijās. Paredzēta jauna apbraucamā autoceļa ierīkošana apkārt termināla teritorijas nožogojumam, piebraukšanai pie

Daugavgrīvas kreisā mola bākas, meteoroloģiskās stacijas, Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju kompleksa un Komēforta dambja teritorijas.

Atbilstoši ziņojumā norādītajam termināļa būvniecībai paredzētajā teritorijā plānots nojaukt dažas mazvērtīgas pamestas rūpniecības ēkas un noliktavas, kā arī paredzēts nojaukt esošo straumes novirzošo dambi (molu). Pirms termināļa būvniecības paredzēta teritorijas uzbēršana ar smiltīm līdz absolūtām atzīmēm 3,0 – 3,2 m v.j.l. Termināļa darbības nodrošināšanai paredzēta gultnes padziļināšana līdz 15,5 m dziļumam, kuru plānots veikt pieejas kanāla akvatorijā - Daugavas grīvā, Rīgas līča bārā un Ziemas ostā, divu tankkuģu piestātņu izbūve ar kuģu pieņemšanas kravnesību līdz 100 000 tonnām – viena - Ziemas ostas dienvidu daļā (tumsajiem un naftas ķīmijas produktiem) un otra - Daugavas kreisajā krastā gaišajiem naftas produktiem. Plānotais tankuģa garums būs 240 m, platums 38 m, iegrime 13,5 m. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju terminālī tiks apkalpoti tikai kuģi ar dubulto dibenu, segretētām jeb izolētām balasta ūdeņu tvertnēm. Terminālī nav paredzēts pieņemt balasta ūdeņus un tos attīrīt. Būvlaukuma būvniecībā un teritorijas paredzēts izmantot 180 000 m³ izņemtās grunts, bet Rīgas jūras līča zemūdens izgāztuvē paredzēts apglabāt aptuveni 2 200 000 m³ grunts. Lai nodrošinātu piestātnes Nr.1 būvniecību, būs nepieciešams iepriekš nodrošināt piestātnes DG -20 noturību un Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas peldošā doka pārvietošanu uz Ziemas ostas dienvidrietumu daļu. Savukārt piestātņi Nr. 2 plānots izvietot paralēli Daugavas krasta kreisajai līnijai tā, lai nodrošinātu vēsturisko krasta stiprinājuma konstrukciju noturību.

Ziņojumā norādīts, ka SIA KU „Baltic Oil Terminal” terminālī plānotais kravu apgrozījums būs 10 miljoni tonnu gadā; no tiem 20 % ķīmiskās vielas un maisījumus plānots importēt, bet 80 % eksportēt. Rezervuāru parkos paredzēts uzglabāt un pārkraut sekojošas ķīmiskās vielas un maisījumus - dīzeļdegvielu, benzīnu, mazutu, naftu, bitumu, akrilnitrilu, benzolu, stirolu, butānu, izobutanolu, monoetilēnglikolu. 2009.gada 25.maija SIA KU „Baltic Oil Terminal” iesniegumā un Vides pārraudzības valsts biroja programmā bija minēti arī butanols, metanols, metiltercbutilēteris, bet nebija minēts butāns.

Summārā rezervuāru parka ietilpība plānota 483000 m³. Paredzēts uzstādīt:

- 4 x 50000 m³ rezervuārus gaišo naftas produktu (dīzeļdegvielai un benzīnam) uzglabāšanai,
- 4 x 50000 m³ rezervuārus tumšo naftas produktu (nafta, mazuts) uzglabāšanai,
- vienu avārijas rezervuāru ar ietilpību 50000 m³,
- vienu rezervuāru ar ietilpību 5000 m³ bunkurēšanas mazuta uzglabāšanai,
- vienu rezervuāru ar ietilpību 5000 m³ dīzeļdegvielas un katlu mājas rezerves kurināmā uzglabāšanai,
- 9 x 2000 m³ rezervuārus naftas ķīmijas produktu uzglabāšanai;
- 2 x 2000 m³ rezervuārus bituma uzglabāšanai;
- vienu rezervuāru ar ietilpību 1000 m³ naftas produktu tīrīšanai.

Naftas produktu rezervuārus plānots nodrošināt ar tērauda drošības apvalkiem, kā arī tiek paredzēta benzīna tvaiku savākšana un pārstrāde.

Ziņojumā apskatīti divi ķīmisko vielu un maisījumu pārkraušanas apjomu varianti. Saskaņā ar ziņojumā sniegto informāciju 1. variantā (pamatvariantā) paredzēts pārkraut līdz 5,625 milj.t/gadā gaišos naftas produktus (dīzeļdegvielu 2812500 t/gadā un benzīnu 2812500 t/gadā), līdz 3,75 milj.t/gadā tumšos naftas produktus (mazutu 1855000 t/gadā, naftu 1855000 t/gadā, bitumu 40000 t/gadā), līdz 550 000 t/gadā naftas ķīmijas produktus, līdz 50 000 t/gadā bunkurēšanas mazutu un līdz 25000 t gadā bunkurēšanas (marķēto) dīzeļdegvielu. Savukārt 2. variantā paredzēts pārkraut līdz 9,375 milj.t/gadā gaišos naftas produktus (dīzeļdegvielu 4687500 t gadā un benzīnu 4687500 t gadā), līdz 550 000 t/gadā naftas ķīmijas produktus, līdz 50 000 t/gadā bunkurēšanas mazutu un līdz 25000 t gadā bunkurēšanas (marķēto) dīzeļdegvielu.

Ziņojumā sniegta informācija, ka 20 % produktu plānots piegādāt ar tankkuģiem un pārkraut rezervuāros, bet pēc tam dzelzceļa vagoncisternās. Savukārt 80% produktu plānots piegādāt pa dzelzceļu un pārkraut rezervuāros, bet pēc tam tankkuģos. Lai nodrošinātu plānoto naftas produktu apgrozījumu, terminālī plānots izbūvēt divas dzelzceļa divpusējas noliešanas – uzpildīšanas estakādes 2x30 četrasu vagoncisternām. Ziņojumā norādīts, ka ķīmisko vielu un maisījumu transportēšanai nav plānots izmantot autotransportu. Ziņojumā sniegta informācija, ka prognozētā dzelzceļa kustības intensitāte 1. variantā būs 3320 sastāvi (divos virzienos) gadā, bet otrajā variantā - 4640 sastāvi (divos virzienos) gadā. Paredzētais viena sastāva garums ja pārvadā 60 cisternas, būs 800 m, bet 400 m, ja pārvadā 30 cisternas.

Ziņojumā sniegta informācija, ka termināļa būvniecībai atvēlētā teritorija un tai tuvākie dzelzceļa pievadi neļauj izbūvēt dzelzceļus ar lietderīgo garumu, kas nepieciešams pilna sastāva maršruta pieņemšanai un pieņemšanas – izkraušanas operāciju veikšanai pirms uzbraukšanas uz izliešanas – uzpildīšanas estakādēm. Tāpēc ir paredzēta sekojoša naftas produktu termināļa apkalpošanas tehnoloģija: „pilna sastāva pieņemšana Bolderājas parkā, tad maršruta sadalīšana divās daļās, tad „pusīšu” padeve termināļam, cisternu izkraušana un „pusīšu” padeve uz Bolderājas parku. Dzelzceļu stacijā „Bolderāja” tiks paredzēta dzelzceļa sastāvu maršrutu sadalīšana un padošana uz termināļa dzelzceļa estakādēm, tukšo vagonu-cisternu savākšana līdz pilna sastāva maršrutam un sastāva nosūtīšana uz ārējo dzelzceļa tīklu. Lai nodrošinātu kravu apgrozījumu 10,0 milj.t gadā, rajona parkā jābūt ne mazāk kā četriem ceļiem ar lietderīgo garumu ne mazāku par 430 m.”

Atbilstoši likumdošanas prasībām 2010.gada 14.maijā laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” un laikrakstā „5 min” tika publicēti paziņojumi par sabiedrības iespējām iepazīties ar izstrādāto darba ziņojumu, piedalīties tā sabiedriskajā apspriešanā un iesniegt rakstveida priekšlikumus, kā arī tika nosūtīti individuāli paziņojumi nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru īpašums ir blakus paredzētās darbības vietai.

SIA KU „Baltic Oil Terminal” esošā naftas produktu termināļa paplašināšanas ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojums sabiedrībai bija pieejams: Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā Amatu ielā 4, Rīgā, Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālbibliotēkā Gaigalas ielā 3, Rīgā un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, kā arī darba ziņojuma kopsavilkums bija

pieejams internetvietnē: www.dinaz.lv, par ko atbilstoša informācija bija pieejama arī Vides pārraudzības valsts biroja mājaslapā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2010. gada 24.maijā Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālbibliotēkā Gaigalas ielā 3. Šo likumdošanā paredzēto iespēju piedalīties darba ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā izmantoja 62 interesenti. Sanākumi atklāja Rīgas domes būvvaldes būvniecību pārvaldes pārstāvis un SIA KU „Baltic Oil Terminal” pārstāve informēja klātesošos par sabiedriskās apspriešanas darba kārtību. Informāciju par paredzēto projektu sniedza SIA KU „Baltic Oil Terminal” pārstāvis, bet SIA „Vide” pārstāvis sniedza informāciju par pirmsprojekta tehniskajiem risinājumiem, savukārt SIA „Vidrūpe” pārstāvis - par paredzētās darbības īstenošanas iespējamām ietekmēm uz vidi, problēmsituācijām un plānotajiem pasākumiem ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Sabiedriskajā apspriešanā iedzīvotāji galvenokārt pauda negatīvu un noraidošu attieksmi pret paredzēto darbību, kā arī izteica savu sašutumu par paredzētā termināla būvniecību Bolderājā, norādot, ka jau tagad Bolderājā ir jūtamas smakas un akcentējot ar transportu saistītās problēmas. Iedzīvotāji interesējās par sociālekonomisko pamatojumu projektam, par tehniskajiem nosacījumiem objekta projektēšanai, paredzētās darbības atbilstību normatīviem un prasībām saistībā ar iespējamo avāriju risku, valdošo vēja virzienu, smakām. Iedzīvotājus satrauca dzelzceļa sliežu attālums līdz dzīvojamajām mājām, dzelzceļa radītās ietekmes uz cilvēkiem un mājām, iespējamie negadījumi un avārijas situācijas, objekta ugunsbīstamība un paredzētie transportēšanas maršruti. Tika izteiktas bažas par objekta kopējo ietekmi ar citiem tuvumā esošajiem (piemēram, SIA „AGA” un kuģu remonta rūpnīcu) un plānotajiem objektiem, par esošo piesārņojumu (SIA „LaCon”). Iedzīvotāji jautāja arī par iespējamajām darba vietām, kā tiek plānota mazuta noliešana ziemas laikā un vai tiks veikta cisternu sildīšana, kur plānots novadīt kondensātu ar mazutu, par iespējamajām avārijas situācijām, tāpat tika uzdoti jautājumi par aizsargjoslām un loģistiku, kā arī iespējām droši izvietot konkrētajā vietā plānoto uzņēmumu. Sabiedriskās apspriešanas laikā izvērtās vairākas diskusijas, tajā skaitā par dzelzceļa radītām problēmām, par esošo piesārņojumu un smakām, par tuvumā esošajiem kultūras pieminekļiem, par citu esošo terminālu darbību Latvijā un par to izvietojuma vietu piemērotību. Iedzīvotāji interesējās arī, vai ir paredzēta bīstamo kravu apdrošināšana, par iespējamo Bolderājas iedzīvotāju evakuāciju, ja notiks avārija. Rīgas domes pārstāvis jautāja par iespējamajiem avārijas riskiem un to izvērtēšanu, kā arī ieteica SIA KU „Baltic Oil Terminal” nodrošināt sava ugunsdzēsības depo izveidi. Kāds no sapulces dalībniekiem norādīja, ka riska izvērtēšanā nav ņemts vērā uzņēmuma SIA „AGA” tuvums.

Darba ziņojuma izvērtēšanas laikā Vides pārraudzības valsts birojs saņēma:

- Latvijas Hidroekoloģijas institūta atsauksmi, kurā norādīts, ka ir nepilnīgi izvērtētas piedāvātas vietas izvēles alternatīvas, avāriju ietekme uz apkārtējo vidi un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, paredzētie drošības pasākumi, kā arī jāprecizē ziņojumā sniegtā informācija par balasta ūdeņu novadīšanu no kuģiem un ar to saistīto piesārņojumu, Daugavas gultnes nogulumu un tā piesārņojuma raksturojumu. Ziņojums jāpildina ar informāciju par aizsargājamām jūras teritorijām, saistībā ar Daugavā veicamo darbu radīto saduļķojumu, ar ietekmes novērtējumu uz Daugavas ūdens kvalitāti,

ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā, termināla iespējamo ietekmes novērtējumu uz kuģu ceļu noslogotību Irbes šaurumā, kuģošanas režīmu ostā un kuģošanas drošību, kā arī videi nodarītā iespējamā kaitējuma ietekmes būtiskuma novērtējumu.

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

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

- Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” vēstuli, kurā norādīts, ka valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” nav principiālu iebildumu pret SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzēto naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidi Rīgā, Flotes ielā 2 un, ka konkrēti ar dzelzceļu saistītie termināļa būvniecības un turpmākās darbības tehnoloģiskie jautājumi turpmākās projektēšanas gaitā ir jāsaskaņo ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”. Vēstules pielikumā pievienota valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” 11.06.2010. vēstule Nr. DA-3/151 SIA KU „Baltic Oil Terminal” saistībā ar dzelzceļa pievedceļu ietekmes uz vidi novērtējumu, kurā norādīts, ka Daugavgrīvas rajonā mājas tiks pakļautas paaugstināta trokšņa ietekmei, ziņojumā nav informācijas par pašreizējiem trokšņa rādītājiem un to iegūšanas veidu. Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” „uzskata, ka gan paša termināļa izbūve, gan visi pārējie ar to saistītie pasākumi, kas minēti Paskaidrojuma rakstā (dzelzceļa uzlabošana, dzelzceļa tilta pār Buļļupi rekonstrukcija, viaduktu virs dzelzceļiem izbūve, trokšņu slāpēšanas ekrānu uzstādīšanu u.c.) būtībā ir viena projekta sastāvdaļas”. Šajā vēstulē sniegta informācija, ka valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” principā neiebilst, ka zināmās vietās būtu jāuzstāda trokšņu slāpēšanas ekrāni vai jāveic citi dzelzceļa uzlabošanas pasākumi. Vienlaikus norādīts, ka valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” pašlaik tomēr neredz tam pietiekamu pamatojumu un šie pasākumi ir veicami uz visu projekta realizācijā ieinteresēto pušu vienošanās pamata.
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta atsauksmi, kurā sniegta informācija, ka „Uzņēmuma SIA KU „Baltic Oil Terminal” darbība kopumā atbilst Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 15.pielikumam „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” (ar grozījumiem Rīgas domes 2009.gada 18.augusta saistošo noteikumu Nr.5 „Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”” redakcijā), jo atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem zemes gabali Rīgā, Flotes ielā 2 (kadastra Nr.0100 103 2001) atrodas „Jūras ostas apbūves teritorijā (Oo)” kur primārā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana, atļautā izmantošana atbilstoši Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 6.12.apakšnodaļas un 543. un 569. punkta prasībām.” Vienlaikus norādīts, ka teritorijai Flotes ielā 2 nav izstrādāts detālplānojums.

Vēstulē norādīts, ka ziņojumu nepieciešams papildināt ar normatīvo aktu analīzi, ka attiecas uz aizsargjoslām ap ūdensobjektiem, Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjoslu, kultūras pieminekļu Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju un Komēforta dambja teritorijas aizsargjoslām, ar informāciju par piesārņotām vietām. Noslēguma ziņojumā jāprecizē informācija saistībā ar rūpniecisko avāriju risku, jo ziņojumā sniegtā informācija ir nepilnīga un pretrunīga (paredzētie avāriju risku mazināšanas pasākumi, SIA „AGA” drošības aizsargjosla, varbūtējās avārijas gadījumu Rīgas jūras līcī vai Irbes šaurumā un citu), pretrunīga ir arī informācija par inženiertehniskajiem tīkliem un to nodrošinājumu. Vēstulē norādīts, ka ziņojumam jāpievieno izkliedes kartes, kas raksturotu esošo piesārņojumu

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

- Rīgas Brīvostas pārvaldes (turpmāk RBP) vēstuli, kurā sniegta informācija, ka naftas un naftas produktu pārkraušanas termināla attīstība Rīgā, Flotes ielā 2 notiek saskaņā ar Rīgas brīvostas Attīstības programmu 2009 - 2018 un RBP iesniegto Biznesa plānu. Vēstulē norādīts, ka turpmākajai termināla attīstībai Rīgā, Flotes ielā 2 piemērotāks ir II alternatīvais variants, kas paredz gaišo naftas produktu, naftas ķīmijas produktu, bunkurēšanas mazuta un bunkurēšanas dīzeļdegvielas pārkraušanu un īslaicīgu uzglabāšanu. Vēstulē arī norādīts, ka ziņojums jāpapildina ar informāciju par grunts izgāztuves jūrā kapacitātes raksturojumu, norādot alternatīvus variantus izsmeltās grunts izvietojumam, kā arī lūgts ziņojumam pievienot darba ziņojumā minēto institūciju apliecinājumus, ka viņas iepazinušās ar termināla attīstības priekšlikumu un piekrīt sadarbībai. Vienlaicīgi vērsta uzmanību uz nepilnībām ziņojumā, kuras ir jānovērš un jāprecizē noslēguma ziņojumā saistībā ar kuģošanas, ostas drošības, transporta un satiksmes un vides pārvaldības jautājumiem.
- L. Lesovskas un vēl 3 iedzīvotāju parakstītu vēstuli, kurā pausts protests pret naftas termināla būvniecību Daugavgrīvā pie Daugavgrīvas dabas lieguma un Rīgas jūra līča un norādīts, ka jau tagad apkārtējā teritorijā ir smakas no Bolderājas attīrīšanas iekārtām, SIA CORVUS COMPANY, putekļi no ogleņiem, ko pārvadā pa dzelzceļu gar mājām. Vēstulē norādīts, ka viņu dzīvojamā māja atrodas ļoti tuvu dzelzceļam (20 - 40m). Vēstulē pausts satraukums par piesārņojošu vielu izmešu palielināšanos, troksni un vibrācijām, dzelzceļa

drošības jautājumiem, kā arī norādīts, ka nav izvērtēta trokšņa ietekme uz cilvēka veselību un dzīves apstākļiem, ņemot vērā World Health Organisation Guidelines for Community Noise (1999) vadlīnijās sniegto informāciju, nav veikta jauna modelēšana, izmantoti 2002.gada dati, sniegta neprecīza informācija saistībā hidrometeoroloģiskajiem apstākļiem, avāriju iespējamā ietekme uz Baltijas jūru un Rīgas jūras līci nav atbilstoši izvērtēta. Vēstulē norādīts, ka „termināls bezmērīgi skars un negatīvi ietekmēs gan iedzīvotājus, gan dabu, gan ierasto dzīves veidu, kā arī īpašuma vērtību”.

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

sadaļā „Objekta izbūves termiņi un būvniecības darbu secība” nav atspoguļota nedz viaduktu būvniecība pāri Parādes ielai, nedz Komēforta celtņu restaurācijas vai apsaimniekošanas termiņi, nedz SIA „AGA” pastāvēšanai nepieciešamie risinājumi. Problemātiskā pārbrauktuve Silikātu ielā vispār nav identificēta kā problēma, tāpat dzelzceļa pāreja Lielajā ielā. Tāpat arī Biedrība uzskata, ka paredzētie risinājumi („AGA” viadukts vai iekšējais ceļš pa Lēpju ielu) neatbilst Rīgas attīstības plānam 2006. - 2018. gadam un tas nav paredzēts esošajās sarkanajās līnijās. Darba ziņojums arī neatspoguļo izmaiņas, kādas nepieciešamas pilsētas attīstības plānā viaduktu Parādes un Silikātu ielā izbūvei, tāpat norādīts, ka RAP 2006. - 2018. šobrīd spēkā ir nevis 10 m, bet 50 m aizsargjosla Komēfortam. Biedrība pauž viedokli, ka Daugavas mutes vēsturiskā ainava ar moliem un bāku būtiski tiks mainīta un neglābjami sabojāta.

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

8.p.) apstiprinātajiem „Sistēmas pieslēguma noteikumiem elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem” noteikumiem.

Vides pārraudzības valsts birojs, pieaicinot ārštata ekspertus, izvērtēja SIA KU „Baltic Oil Terminal” naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvdostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu, kuru sagatavojusi SIA „Vidrūpe”. Gan sabiedrības, gan uzņēmumu, gan institūciju, gan pieaicināto ekspertu individuālie atzinumi ir pievienoti šim atzinumam, kas atbilstoši izvērtējami noslēguma ziņojuma sagatavošanas gaitā pilnveidojot ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu.

Ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izpildes analīze un prasības noslēguma ziņojuma sagatavošanai

Izvērtējot SIA „Vidrūpe” sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, Vides pārraudzības valsts birojs ir ņēmis vērā, ka SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzētajai darbībai - termināļa būvniecībai Rīgā, Flotes ielā 2, Rīgas brīvdostas teritorijā atkārtoti tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Pirmo reizi ietekmes uz vidi novērtējums tika veikts 2002.gadā, un biroja izsniegtais atzinums par naftas produktu termināļa būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu bija spēkā līdz 2005. gada 6. decembrim. Termināļa izbūve šai laika posmā netika realizēta. Pašreiz novērtējums tiek veikts daļēji izmainītai paredzētajai darbībai, iekļaujot vērtējumā arī dzelzceļa pievedceļus no Bolderājas dzelzceļa stacijas, kā arī daļēji papildinot pārkraušanai plānoto vielu sortimentu un modificējot vairākus tehnoloģiskos risinājumus. Līdz ar to jāsecina, ka galvenās ar termināļa izbūvi saistītās ietekmes tika identificētas jau 2002. gadā veiktās izpētes rezultātā un 2002.gada 6.decembra Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts biroja izsniegtajā atzinumā par naftas produktu termināļa būvniecības Daugavgrīvā ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu, kā arī tika izvirzīti nosacījumi identificēto negatīvo ietekmju iespējamai samazināšanai, paredzot arī risinājumus problēmjaūtājumu turpmākai apzināšanai un detalizētākai izvērtēšanai, kur tas nepieciešams. Vairākās jomās paredzētās darbības realizācijai ir plānoti papildus iepriekš nepiedāvāti tehnoloģiskie risinājumi, piemēram, slāpekļa „spilveni” naftas produktu rezervuāriem, izmainīti rezervuāru tilpumi un grupējums, kā arī dzelzceļa sastāvu piegādes un kuģu piestātņu izvietojuma risinājumi u.c. Katra no šīm tehnoloģiskajām izmaiņām ir vērsta kādas konkrētas vai vairāku problēmsituāciju risināšanai ierobežotajā termināļa teritorijā, mēģinot rast kompromisu starp termināļa izveides risinājumiem, krasta nostiprinājumu kompleksa saglabāšanu, kuģošanas drošību, ugunsdrošības noteikumiem, kaimiņu teritoriju izmantošanu u.c.

Līdz ar to jāņem vērā, ka, risinot vienu problēmjaūtājumu, var veidoties cits, iepriekš nebijis, piemēram, slāpekļa tehnoloģijas pielietošana prasa detalizēt un izvērtēt tās piemērošanas aspektus, spiedienu un slāpekļa ieguves avotu, kas kopsakarībā ar rezervuāru tilpumu un izvietojuma izmaiņām ir jaūtājums, kas jāprecizē riska un gaisa piesārņojuma jomā, savukārt dzelzceļa parka izveide pirms termināļa teritorijas prasa papildus infrastruktūras izveidi un riska izvērtēšanu SIA „AGA” darbības nodrošināšanai, kur piedāvāti divi risinājumi - viadukts vai jaunas ielas izveide, bet

abi šie risinājumi prasa detalizētāku vērtējumu – pirmais no teritoriju pieejamības un riska viedokļa, savukārt otrs – no iespējamās ietekmes un atrašanās Natura 2000 teritorijā viedokļa. Vēsturisko krasta nocietinājumu kā kultūras pieminekļa un sīkspārņu dzīves vietas saglabāšana prasa detalizēt pasākumus grunts uzskalošanai, krasta nostiprināšanai un urbtu pāļu izmantošanai tradicionālās pāļu dzīšanas tehnoloģijas vietā, kas savukārt ietekmē trokšņa izvērtēšanas raksturlielumus. Krasta nostiprinājumu būvju daļēja saglabāšana prasa detalizētāku kuģu piestātņu un krasta nostiprināšanas jautājumu atspoguļojumu kontekstā ar plānoto pieļaujamo dziļumu un ar to saistīto maksimālo apkalpojamo kuģu izmēriem un kuģošanas drošības jautājumiem. Jaunu aprobežojumu izveidošana kuģu remonta rūpnīcas teritorijā, kas izriet no plānotās darbības specifikas, vienlaikus plānojot izmantot tās teritorijā esošos artēziskos urbumus un citas komunikācijas un peldošā doka pārvietošana ir jautājumi, kas prasa precīzāku un detalizētāku izvērtējumu ne tikai aizsargjoslu prasību un riska novērtēšanas, bet arī principiālas piekrišanas un tās dokumentāla apliecinājuma aspektā. Šie atsevišķie piemēri par atsevišķu risinājumu izmaiņu nozīmību un savstarpējo saistību parāda nepieciešamību precīzam redakcionālam un pēc būtības veiktam izvērtējumam kontekstā ar piedāvātajiem risinājumiem. Ņemot vērā arī iepriekš veiktā ietekmes uz vidi novērtējuma daļēju izmantošanu ziņojumā, vietām sniegtā informācija ir pretrunīga, kas jānovērs noslēguma ziņojumā.

Tai pat laikā jāņem vērā vairāki nozīmīgi apstākļi, kas ir mainījušies kopš iepriekšējā ietekmes uz vidi novērtējuma pabeigšanas – ir turpinājusi attīstīties ostas darbība, pabeigti vairāki ietekmes uz vidi novērtējumi infrastruktūras attīstības projektiem, t.sk., Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijai, ietverot esošās stacijas „Bolderāja” rekonstrukciju, jaunas stacijas „Bolderāja – 2” izveidi, to pievedceļu un staciju darbību nodrošinošo infrastruktūras izveidi, pabeigta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra infrastruktūras attīstībai Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra, vairāki ietekmes uz vidi novērtējumi darbībām Rīgas ostas teritorijā ir uzsākti vai tiek veikti pašlaik, ir veikti grozījumi Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā, izmainot teritorijas zonējumu termināļa teritorijā un tai pat laikā nosakot vairākas aizsargjoslas, ir veiktas izmaiņas vai stājušās spēkā jaunas prasības vairākos likumdošanas aktos, kā arī Latvija ir iestājusies Eiropas Savienībā un līdz ar to ir izmainījušās vai pilnveidotas spēkā esošo normatīvo aktu prasības vairākās, tai skaitā ar dabas aizsardzību saistītajās jomās, kā rezultātā plānotajam terminālim piegulošā teritorija ir iekļauta Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju Natura 2000 teritoriju sarakstā u.c.

Līdz ar to jau pirmā ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā identificētās problēmsituācijas un neatrisinātie jautājumi, gan nozīmīgais projekta apjoms un specifika, kā arī pārkrājamo kravu plašais sortiments un izmaiņas gan paredzētajā darbībā, gan normatīvajos aktos, kā arī plānotās un jau veiktās izmaiņas pilsētas infrastruktūrā un ostas darbībā kopumā rada nepieciešamību detalizētai un rūpīgai piedāvāto risinājumu vispusīgai analīzei un interešu, kā arī konkrēto risinājumu saskaņošanai, it sevišķi ņemot vērā, ka termināļa izbūve un darbība ir saistīta ar vairāku infrastruktūras risinājumu obligātu nodrošināšanu, kas prasa atbilstošu un precīzu sadarbības plānošanu un realizāciju starp paredzētās darbības ierosinātāju un citiem piegulošo

teritoriju īpašniekiem, a/s „Latvijas Dzelzceļš”, Rīgas brīvostas pārvaldi un Rīgas Domes atbilstošajām institūcijām.

Pozitīvi vērtējama vairāku tehnoloģisko risinājumu salīdzinoši detalizētā izstrāde, un kopumā ziņojumā iekļautais izpētes un faktu materiāls raksturo piedāvāto vietu un dod priekšstatu par termināļa darbības būtiskākajiem aspektiem un ar tām saistītām ietekmēm, taču izvērtējuma detalizācija dažādās jomās, ņemot vērā arī no jauna piedāvātos risinājumus, ir atšķirīga, un ir nepilnīgi izvērtēti vairāki ietekmes uz vidi aspekti, tajā skaitā neprecizitātes vai pretrunas kravu pārkraušanas sortimentā un apjomos rada drošības datu interpretācijas iespējas par kravu plūsmām, trokšņu un gaisa piesārņojuma aspektiem, nav pietiekami uzskatāmi un precīzi veikta visu aizsargjoslu un iespējamo aprobežojumu analīze, prognozētos avāriju riskus nepieciešams aktualizēt, ietekmi uz Latvijas NATURA 2000 Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju - dabas parku „Piejūra” un kultūras pieminekli Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būves un vēstures pieminekli „Komētforts” nepieciešams detalizēt, kā arī precizēt ar infrastruktūras objektu izveidi un kravu transportēšanu saistītos jautājumus, kur nepieciešama konkrēta sadarbība ar citiem sadarbības partneriem. Vienlaicīgi jāatzīmē, ka ziņojumā sniegtais kartogrāfiskais un ilustratīvais materiāls vairākos gadījumos ir precizējams un detalizējams, lai pamatotu izteiktos secinājumus novēršamas identificētās kļūdas un pretrunas ziņojuma sadaļās, kur sniegta atšķirīga informācija, kā arī darba ziņojuma atbilstošajā sadaļā nav izvirzīti kritēriji vides aspektā piedāvāto alternatīvu analīzei, kas jānovērš noslēguma ziņojumā. Līdz ar to analizējot darba ziņojumā iekļautās informācijas atbilstību Vides pārraudzības valsts biroja 2009.gada 2.jūlijā izsniegtās Programmas prasībām, vairākas nodaļas ziņojumā nepieciešams būtiski precizēt un papildināt.

1. Ziņojuma nodaļa „Paredzētajai darbībai piemērojamo vides aizsardzības normatīvo aktu prasību analīze....” jāpapildina ar Aizsargjoslu likuma, Ķīmisko vielu likuma un tiem pakārtoto normatīvo aktu analīzi, kas piemērojami paredzētās darbības kontekstā, kā arī Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošo noteikumu Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” analīzi, 1.5.sadaļa „Gaisa tīrības saglabāšanas tiesības” ar Ministru kabineta 2003. gada 22. aprīļa noteikumu Nr. 200 „Par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi” analīzi, 1.8. sadaļa „Būvniecības regulējums” ar Ministru kabineta 2000.gada 1. februāra noteikumu Nr.38 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-99 „Ūdensapgādes ārējie tīkli un būves”” analīzi, 1.9. sadaļa „Rūpnieciskās avārijas un katastrofu pārvaldīšana” ar Civilās aizsardzības likuma, Ugunsdrošības un ugunsdzēsības likuma, Ministru kabineta 2007. gada 18. septembra noteikumu Nr.626 „Noteikumi par paaugstinātas bīstamības objektu noteikšanas kritērijiem un šo objektu īpašnieku (valdītāju, apsaimniekotāju) pienākumiem riska samazināšanas pasākumu nodrošināšanai”, Ministru kabineta 2003. gada 11. novembra noteikumu Nr. 639 „Iestāžu, organizāciju un komercsabiedrību ugunsdrošības, ugunsdzēsības un glābšanas dienestu izveidošanas kārtība” analīzi, 1.10. sadaļa „Dabas aizsardzība” ar Ministru kabineta 2006. gada 14.marta noteikumu Nr.204 „Dabas parka “Piejūra” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” analīzi, kā arī ar informāciju par īpaši aizsargājamās dabas teritorijas – dabas

parka „Piejūra” – izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Noslēguma ziņojumā jāprecizē ziņojumā norādītie normatīvo aktu nosaukumi, norādot to nosaukumus atbilstoši spēkā esošajai redakcijai, piemēram, ziņojumā norādīts Ķīmisko vielu un ķīmisko produktu likums un Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumi Nr.597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība”, taču atbilstoši spēkā esošā redakcija ir Ķīmisko vielu likums un „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, kā arī normatīvo aktu analīze jāveic atbilstoši to spēkā esošajai redakcijai, jo, piemēram, 6.nodaļā sniegta atsauce uz Ministru kabineta noteikumiem Nr. 532 „Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem”, taču tā veiktā analīze nesatur aktuālo un spēkā esošo informāciju atbilstoši šiem noteikumiem, bet gan spēkā neesošiem noteikumiem (Ministru kabineta 2001.gada 19.jūnija noteikumi Nr.259 „Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”).

2. Ziņojuma 4.1. nodaļā jādetalizē sniegtā informācija par visiem īpašumiem, ar kuriem robežojas SIA KU „Baltic Oil Terminal” termināļa būvniecībai paredzētā teritorija, jo 4.1.1. attēlā norādīti tikai kadastra numuri un kam zeme pieder, taču nav informācijas par zemes izmantošanas mērķiem un tuvāk esošajiem uzņēmumiem un dzīvojamās mājām un piekļuves iespējām kontekstā ar plānoto darbību. Līdz ar to noslēguma ziņojumā jādetalizē iepriekš minētā informācija un kartogrāfiskajā materiālā uzskatāmi jāiezīmē arī tuvākie rūpnieciskie objekti, ziņojumā minētās piestātnes, dzīvojamās mājas, norādot attālumu līdz tām. Jāprecizē SIA KU „Baltic Oil Terminal” termināļa būvniecībai paredzētā zemes gabala kadastra numurs, jo ziņojuma 1.sējuma 104 lp., ziņojuma 2.sējuma 176 lp. un 3.pielikumā sniegta atšķirīga informācija.
3. Kontekstā ar paredzēto darbību noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija par paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukciju, stacijas „Bolderāja” rekonstrukciju un stacijas „Bolderāja – 2” izveidi, jādetalizē tilta pār Buļļupi rekonstrukciju saistībā ar Parādes ielas un sliežu ceļu divlīmeņu krustojuma izbūvi, ņemot vērā izmaiņas transporta intensitātē. Ziņojumam jāpievieno VAS „Latvijas Dzelzceļš” izziņu saistībā ar SIA KU „Baltic Oil Terminal” terminālim apstiprināto iespējamo kravas apgrozījumu (kvotu), kuru var nodrošināt caur staciju „Bolderāja”.
4. Ņemot vērā Aizsargjoslu likumu, Ugunsdrošības un ugunsdzēsības likumu un tiem pakārtotos normatīvos aktus, Rīgas attīstības plānu 2006. - 2018. gadam ar grozījumiem un Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošos noteikumus Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar grozījumiem) precīzi un pamatojot ar uzskatāmu kartogrāfisko materiālu jāanalizē arī iespējamie limitējošie faktori - aprobežojumi SIA KU „Baltic Oil Terminal” termināļa darbībā, ņemot vērā aizsargjoslās noteiktos aprobežojumus. Šajā kontekstā uzskatāmi un precīzi raksturojami aprobežojumi citu uzņēmumu darbībā, piemēram, Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas, iespējamie aprobežojumi saimnieciskajā darbībā, neveicot un apņemoties turpmāk neveikt darbus, tajā skaitā ar uguni un liesmu, ko nepieļauj normatīvie akti, kā arī gatavību akceptēt doka pārvietošanu un krasta nostiprināšanas darbu veikšanu, sniedzot tam dokumentālu apliecinājumu.

Atbilstoši Aizsargjoslu likuma 44.pantam noslēguma ziņojumam jāpievieno Valsts SIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” saskaņojums par paredzētās darbības pieļaujāmību aizsargjoslā ap valsts meteoroloģisko un hidroloģisko novērojumu stacijām un posteņiem.

5. Jādetalizē kritēriji alternatīvu salīdzināšanai, noslēguma ziņojums atbilstoši programmas 10.punktam jāpapildina ar līdzvērtīgu alternatīvu analīzi un piedāvāto risinājuma salīdzinājumu arī vides aspektā.
6. Ņemot vērā Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vēstulē norādīto, sabiedriskās apspriešanas rezultātus un eksperta vērtējumu, kā arī programmas 5.7. punktu, ziņojums jāpapildina ar informāciju par naftas produktu transportēšanas apjoma palielināšanās caur Rīgas pilsētu radītās ietekmes novērtējumu, tajā skaitā ietekmi uz Rīgas vēsturisko centru, iedzīvotājiem, pasažieru vilcienu satiksmi, kā arī nepieciešamības gadījumā jāparedz risinājumus negatīvās ietekmes novēršanai vai mazināšanai kontekstā ar pārbrauktuvju iespējamo papildus slēgšanu un satiksmes sastrēgumu iespējamo palielināšanos.
7. Kontekstā ar Rīgas ostas pieejas kanāla rekonstrukciju un piestātņu stabilitātes nodrošināšanas nepieciešamību noslēguma ziņojumā jāsniedz iespējami precīza un uzskatāma informācija par paredzēto gultnes padziļināšanu gan Daugavas pusē, gan Ziemeļu ostā, raksturojot arī 2. sējuma 72 lp. paredzēto gultnes papildus nostiprināšanu.
8. Ņemot vērā, ka Daugavas gultni un Ziemas ostu plānots padziļināt līdz 15,5 metru dziļuma atzīmei, izņemot 2380000 m³ grunts, kā arī to, ka apkārtējā piekrastes daļa atrodas uz vājām gruntīm un, ka Doles HES darbība kopā ar vēja uzplūdu / atplūdu radītajām straumes izmaiņām veicina izskalošanās procesus, izvērtējama iespējamā Daugavas krastu erozija, krastu nostiprināšanas nepieciešamība (Programmas 4.6. punkts) konkrētajās vietās, iezīmējot padziļināšanās areālu un krasta nostiprināšanas vietas atbilstošā kartogrāfiskajā materiālā.
9. Ņemot vērā Rīgas brīvostas pārvaldes vēstulē sniegto informāciju, ka Ziemas ostas baseins ir neregulāras formas un tikai platākajā vietā tas ir aptuveni 500 m plats, kā arī, ka paredzētie tankkuģi ir par lieli, lai tos ar velkoņiem ievilkto Ziemas ostā un pietauvotu pie 2.piestātnes, noslēguma ziņojumā jāprecizē paredzēto tankkuģu izmēri un kravnesība, iespējamie risinājumi paredzēto tankkuģu pieņemšanai. Ziņojumā precizējama informācija arī saistībā ar prognozēto viļņu augstumu piestātnēs, Daugavgrīvas bākas teritoriju, plānoto kuģīšu piestātņi blakus 2.piestātnei, termināļa teritorijas norobežošanu atbilstoši Latvijas Jūras Administrācijas prasībām, kā arī atbilstoši Rīgas brīvostas pārvaldes vēstulē minētajam jāpapildina ar informāciju par iespēju maģistrāliem dzelzceļa sliežu un autoceļiem šķērsot termināļa Flotes ielā 2 teritoriju atbilstoši Rīgas brīvostas Attīstības programmai 2009. - 2018. gadam. Noslēguma ziņojumā jāsniedz 2006.gada 7.marta Rīgas Domes saistošo noteikumu Nr. 42 „Rīgas brīvostas noteikumi” prasību kuģu satiksmes drošībai Rīgas brīvostā analīze termināļa darbības kontekstā.

10. Ziņojumā sniegta pretrunīga informācija par ķīmisko produktu maksimālajiem uzglabāšanas daudzumiem, par rezervuāru parka ietilpību un plānoto produktu apgrozījumu gadā, piemēram, 1. sējuma 3.6.1. tabula, 3.14.1 attēls, 3.6., 3.7.5, 3.8.2., 3.14. nodaļās sniegtā informācija. Līdz ar to noslēguma ziņojumā jāprecizē ķīmisko produktu maksimālie uzglabāšanas daudzumi, paredzētā rezervuāru parka ietilpība, kā arī viennozīmīgi jānorāda paredzētie rezervuāru apvalņojuma un drošības apvalku tilpumi rezervuāriem. Ziņojuma 3.6.nodaļa jāpapildina arī ar precīzu informāciju, kādas ķīmiskās vielas un maisījumus plānots pārkraut un kādi būs to apjomi, jo ziņojuma 38 – 42 lp. sniegta informācija, ka plānots pārkraut dīzeļdegvielu, benzīnu, mazutu, naftu, bitumu, akrilnitrilu, benzolu, stirolu, butānu, izobutanolu, monoetilēnglikolu, bet 14. pielikumā pievienotas arī metanola, metiltercbutilētera drošības datu lapas, savukārt atbilstoši SIA KU „Baltic Oil Terminal” 2009.gada 25.maija iesniegumā Vides pārraudzības valsts birojā norādīts, ka plānots pārkraut – dīzeļdegvielu, benzīnu, mazutu, naftu, bitumu, izobutanolu, butanolu, benzolu, metanolu, akilnitrilskābi, metiltercbutilēteri stirolu, monoetilēnglikolu, šķīdinātāju, flotes mazutu, marķēšanas dīzeļdegvielu, savukārt secinājumu sadaļā ir vēl cits vielu salikums.
11. Ziņojums jāpapildina ar informāciju par naftas ķīmijas produktu uzglabāšanu un transportēšanu saistītajiem riskiem, to avārijas gadījumos, ņemot vērā pārkraujamo ķīmisko vielu un maisījumu īpašības un raksturojumu, ņemot vērā arī iespējamās rīcības šādos gadījumos, jo 2002.gada Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs akrilnitrila pārkraušanu aizliedza, pamatojoties uz nepietiekami veikto riska izvērtējumu, arī pašlaik ziņojumā detalizēts izvērtējums par visu pārkraujamo vielu bīstamību un savākšanas iespējām avāriju gadījumā nav veikts. Līdz ar to noslēguma ziņojumā nepieciešams sniegt papildus informāciju par tehnoloģiskajiem risinājumiem saistībā ar pārkraušanu paredzēto naftas ķīmijas produktu sortimentu, kā arī jāprecizē, vai termināļa teritorijā paredzēts veikt butanizāciju vai kādam citam nolūkam paredzēts izmantot butānu, sniedzot tam atbilstošu tehnoloģisko raksturojumu; ziņojums jāpapildina ar informāciju par butāna uzglabāšanu, kartogrāfiskajā materiālā jāiezīmē butāna uzglabāšanai paredzētās tvertnes, cauruļvadi, kā arī jāsniedz tehnoloģiskā procesa apraksts, atbilstošs avāriju riska novērtējums un nepieciešamie pasākumi ietekmes samazināšanai. Ņemot vērā dzīvojamo rajonu tuvumu transportēšanas ceļā, izvērtējama akrilnitrila un citu pārkraušanai paredzēto ķīmisko vielu un maisījumu pārvadāšanas un pārkraušanas iespējamās sekas avārijas situācijās, kā arī iespējamību novērst avārijas.
12. Ziņojumā jāsniedz viennozīmīga informācija, kuriem rezervuāriem paredzēti slāpekļa „spilveni”, kuriem peldošie jūmti vai pontoni, detalizēti raksturojot konkrētos risinājumus. Ziņojuma 1.sējuma 48. lpp. norādīts, ka rezervuāri atbilst LVS EN 14015-1:2000 prasībām, taču minētais standarts ir zaudējis spēku, līdz ar to noslēguma ziņojumā jāizvērtē rezervuāru atbilstība spēkā esoša standarta prasībām.
13. Noslēguma ziņojumā jāsniedz detalizētu pamatojumu par piedāvātajām emisijas samazināšanas tehnoloģijām, tajā skaitā slāpekļa „spilvenu” spēju nodrošināt emisiju samazinājumu par 92%. Tāpat ziņojums jāpapildina ar

informāciju par divpakāpju benzīnu tvaiku pārstrādes iekārtas projektēto jaudu, kā arī vai visi kuģi, kas tiks apkalpoti terminālā, būs aprīkoti ar tehnoloģiskajām iekārtām, kas nodrošina iespēju tankkuģu uzpildes laikā novadīt produkta tvaikus uz tvaiku pārstrādes iekārtu.

14. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par nelabvēlīgajiem meteoroloģiskajiem laika apstākļiem un citiem nosacījumiem, kuros kuģu apkalpošana nevar tikt veikta, kā arī nepieciešamajiem drošības pasākumiem šajos gadījumos (Programmas 3.7. un 3.8. punkti).
15. Ņemot vērā naftas ķīmijas produktu pārkraušanas sortimentu, noslēguma ziņojumā jāanalizē smaku traucējuma sliekšņi pārkraujamajām ķīmiskajām vielām un maisījumiem, un noslēguma ziņojumā jāanalizē nelabvēlīgākais scenārijs. Jāsniedz pamatojums, kāpēc, lai novērtētu ietekmi uz gaisa piesārņojumu, izvēlēts izobutanols, bet nav aprakstīti izmeši, kam pretstatā izobutanolam ir noteikts normatīvs, piemēram, benzolam, veicot atbilstošus papildinājumus un labojumus ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijā.
16. Ņemot vērā eksperta atzinumu, Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes atsaukumi, kā arī ziņojumā sniegto informāciju par piedāvātajām emisijas samazināšanas tehnoloģijām noslēguma ziņojumā un arī to, ka emisijas aprēķinos pieņemtais naftas produktu apjoms atšķiras no plānotā apjoma, noslēguma ziņojumā jāveic prognozējamo emisiju aprēķinu precizēšana (pārrēķins) un izkliedes aprēķinu rezultātu analīze. Veicot aprēķinu, jāņem vērā esošās fona un uzņēmuma radītās koncentrācijas. Noslēguma ziņojumā jāprecizē arī piesārņojošo vielu emisiju daudzumi plānotajiem variantiem, jāsniedz emisiju dinamikas raksturojums, ņemot vērā gan rezervuāru uzpildes laiku, gan ķīmisko vielu un maisījumu uzglabāšanas periodu. Atbilstoši Ministru kabineta 2003. gada 22. aprīļa noteikumu Nr. 200 „Par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi” prasībām jāsniedz emisijas avotu fizikālo raksturojumu, emisiju dinamikas un aprēķinu, kas veikti, lai novērtētu emisiju ietekmi uz gaisa kvalitāti, kuros tiek izmantoti piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu (modelēšanas) rezultāti un rezultātu apkopojumu. Ziņojumam jāpievieno arī abu alternatīvo variantu izkliedes modelēšanas ievaddati un jāprecizē modelēšanas mērķiem definētie avota tipi, papildus ietverot ceļu tīklu un dzelzceļu ārpus objekta teritorijas (kā līnijveida objektus), kā arī precizējot emisijas avotu laukumus un temperatūru; jāsniedz papildus informācija par modelēšanā izmantoto emisiju dinamiku (atšifrējot izmantotos stundu un mēneša profilus), tai jāatbilst ziņojumā sniegtajai informācijai par emisiju dinamiku; jāsniedz viennozīmīgs izvērtējums par slāpekļa oksīdu emisiju atbilstību gaisa kvalitātes normatīvam. Noslēguma ziņojumā jāsniedz pamatojums par izmantoto metodiku piemērojamību emisiju aprēķinam.
17. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par viskozo naftas produktu pārsūkņēšanas un sildīšanas laikā radīto piesārņojuma un smaku novērtējumu, kā arī paredzētajiem risinājumiem ietekmes samazināšanai.
18. Noslēguma ziņojumā jānorāda, kur tiks vēdinātas dzelzceļa cisternas; jāprecizē, vai gaisa piesārņojuma un smaku emisiju aprēķinā ņemtas vērā smaku emisijas tukšo vagonu transportēšanas un uzglabāšanas laikā

Bolderājas stacijā, kā arī jāsniedz viennozīmīga informācija, kuri naftas un naftas ķīmijas produkti tiks pārsūkņēti ar tvaiku atsūkņēšanu (izliešana, uzpilde), savukārt, kuri vienkārši no dzelzceļa cisternām nolieti ar apakšējo noliešanu un atvērtu augšējo lūku. Ņemot vērā eksperta atzinumu un Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes atsauksmi, noslēguma ziņojumā jāveic smaku emisijas precizēšana (pārrēķins), novēršot ziņojumā esošās kļūdas. Atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 27. jūlija noteikumiem Nr.626 „Noteikumi par piesārņojošas darbības izraisīto smaku noteikšanas metodēm, kā arī kārtību, kādā ierobežo šo smaku izplatīšanos” un ņemot vērā gaisa piesārņojuma avotu emisijas dinamiku, jāsniedz vidējās smakas koncentrāciju stundā novērtējumu, jo modelēšana ir veikta, izmantojot diennakts vidējās koncentrācijas (5.10.1. un 5.10.2. attēli).

19. Ziņojums jāpapildina ar detalizētāku informāciju par transporta sistēmas izmaiņu summārās ietekmes novērtējumu būvniecības laikā (autotransports un specializētā tehnika) un ekspluatācijas laikā (dzelzceļa transports), jo būvniecības un speciālās tehnikas radītie izmeši faktiski nav vērtēti vai vērtējums nav uzskatāmi atspoguļots, kas, ņemot vērā darbu apjomu, prasa vismaz novērtējumu izmešu gaisā un trokšņa izplatības kontekstā, ņemot vērā plānotajos darbos iesaistīto mehānismu skaitu un veidu. Noslēguma ziņojumā (5.6. nodaļā) jāveic autotransporta un specializētās tehnikas emisiju novērtējums uz gaisa kvalitāti būvniecības laikā, novērtējot summāro ietekmi ar esošo transporta plūsmu objekta apkārtnē, kā arī jāizvērtē gaisa piesārņojums, ko radīs dzelzceļa transporta kustības pieaugums termināļa ekspluatācijas laikā objekta apkārtnē summāri ar citiem stacionāriem un mobiliem gaisa piesārņojuma avotiem. Jāņem vērā, ka dažādās ziņojumu nodaļās dati par dzelzceļa sastāvu, skaitu un kustības ātrumu atšķiras.
20. Ziņojuma 2.sējuma 21. lpp. norādīts, ka vilcienu sastāvu vidējais kustības ātrums posmā būs 50 km/h, taču trokšņa novērtējumā izmantota 2.sējuma 52. lpp. sniegtā informācija - dzelzceļa kustības ātrums 25 km/h vai pat 10 km/h. Trokšņa novērtējums dzīvojamā zonā jāveic, ņemot vērā arī esošos trokšņa avotus, un jāizvērtē kopējo paredzētās darbības un esošo darbību ietekmi objekta būvniecības un ekspluatācijas laikā, tajā skaitā autotransporta un dzelzceļa transporta intensitāti. (Programmas 5.11. punkts). Noslēguma ziņojumā jāprecizē pretrunīgā informācija un atbilstoši 2004. gada 13. jūlija Ministra kabineta noteikumiem Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, jāprecizē veiktais trokšņa novērtējums, izmantojot spēkā esošās aprēķina metodes, izmantojot precīzu informāciju par vilcienu skaitu, kustības ātrumu un intensitātes sadalījumu dažādos diennakts periodos, jānorāda trokšņa mērījumiem izmantotie standarti un jāpievieno informācija par akreditēto laboratoriju, kas veikusi trokšņa mērījumus, un testēšanas protokolu kopijas. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar paredzēto prettrokšņu pasākumu precīzu un viennozīmīgu aprakstu konkrētajām teritorijām un risinājumiem, ņemot vērā to faktisko iespējamību konkrētajās vietās.
21. Ziņojuma 1.sējuma 3.16. nodaļa jāpapildina ar informāciju par sadzīves atkritumu un būvniecības laikā radušos atkritumu raksturojumu un apsaimniekošanu.

22. Ziņojumā nav sniegta pietiekami skaidra informācija par kuģu balasta ūdeņu novadīšanu. Ziņojuma 1.sējuma 45 lp. norādīts, ka nav paredzēts pieņemt balasta ūdeņus un tos attīrīt, un tankkuģiem jābūt aprīkoti ar dubulto dibenu, kā arī saskaņā ar Rīgas brīvostas noteikumiem terminālā tiks apkalpoti tikai tankkuģi ar segretētām jeb izolētām balasta ūdeņu tvertnēm, bet Rīgas brīvostas pārvaldes vēstulē norādīts, ka „kuģu ienākšana bez balasta nav iespējama un tankeri Rīgas ostā ienāks ar balasta ūdeņiem, kas būs jānovada Baltijas jūrā vai ostas akvatorijā”. Līdz ar to noslēguma ziņojums jāpapildina ar atbilstošu informāciju par balasta ūdeņu novadīšanas nepieciešamību un iespējamo vietu, nepieciešamības gadījumā arī savākšanu un attīrīšanu ūdeņiem, kas radīsies tankkuģu tilpņu mazgāšanas rezultātā, kā arī iespējamajām ietekmēm, tajā skaitā jāizvērtē iespējama piesārņojuma ar invazīvajām sugām un bīstamajām vielām.
23. Noslēguma ziņojumā jāsniedz atsauce uz informācijas avotu vai jāpamato ziņojuma 3.3.2. nodaļā sniegta informācija, ka „virsējais izņemamo sedimentu slānis (līdz 25 cm biezumā) nav piemērots izmantošanai kvalitatīviem celtniecības darbiem sakarā ar lielo organisko vielu saturu tajā”.
24. Ziņojuma 125 lp. norādīts, ka „paraugi grunts analīzei tika ņemti ar zondi, kura sedimentos tika iegremdēta līdz 5 cm dziļumam”, bet 4.7.1.tabulā sniegta informācija, ka paraugošanas dziļums ir no 3,8 līdz 8,9 m, savukārt 34 lp. norādīts, ka Daugavas gultni plānots padziļināt līdz 15,5 m, līdz ar to jāprecizē, vai sniegtā informācija prezentē koncentrācijas tikai virsējā slānī vai visā izņemamā grunts slānī. Nav korekts apgalvojums, ka „kopumā gultnes sedimenti...raksturojami kā „tīri” (135 lp.), jo divu piesārņojošo vielu (niķeļa un naftas produktu) koncentrācija izņemamajā gruntī pārsniedz 2006.gada 13.jūnija „Ministru kabineta noteikumos Nr.475, „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” pielikumā norādīto grunts kvalitātes pirmo robežlielumu, bet ir mazāka par otro robežlielumu. Ņemot vērā, ka ievērojamu izņemamās grunts apjomu (aptuveni 2200000 m³) plānots izvietot Rīgas jūras līča zemūdens izgāztuvē un ņemot vērā Rīgas brīvostas pārvaldes sniegto informāciju par izgāztuves kapacitātes pietiekamības izvērtējuma nepieciešamību, sagatavojot noslēguma ziņojuma jāizpilda minētā prasība. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar grunts ekotoksikoloģisko novērtējumu saistībā ar grunts piesārņojuma iespējamo ietekmi uz dzīvajiem organismiem.
25. Ziņojuma 4.3. nodaļa „Piebraukšanas iespējas termināļa teritorijai...” jāpapildina ar informāciju par dzelzceļa pārbrauktuvju noslogotību un autotransporta kustības apgrūtinājumu, tajā skaitā operatīvo dienestu transporta nokļūšanu notikuma vietā, (ne tikai Bolderājā, bet arī vismaz orientējoši pārējā skartajā Rīgas teritorijas daļā) ņemot vērā transportēšanas apjomu pieaugumu pa dzelzceļu. Ņemot vērā ievērojamo kravas plūsmas palielināšanos, noslēguma ziņojuma kartogrāfiskajā materiālā jāiezīmē transporta plūsmu pa dzelzceļu Rīgas pilsētā, iezīmējot un raksturojot konfliktsituācijas sastrēgumu palielināšanās ziņā. Ņemot vērā ziņojuma 1.sējuma 109 lp. sniegto informāciju, ka nolūkā neradīt autotransporta sastrēgumus šķērsojot dzelzceļus, būs nepieciešams organizēt autotransporta kustību virs dzelzceļiem izbūvējot papildus viaduktus, jāprecizē informācija

par paredzēto autotransporta kustības organizācijas risinājumu, cik, kādus, kurās vietās un kad plānots izbūvēt viaduktus, lai organizētu autotransporta kustību virs dzelzceļiem. Ņemot vērā SIA „AGA” vēstulē minēto informāciju, noslēguma ziņojumā jāprecizē sniegtā informācija par paredzētajiem piebraukšanas ceļiem, jāsniedz plašāka informācija par Flotes ielas pašreizējo tehnisko stāvokli un tā izmantošanas piemērotību termināļa būvniecības laikā ar plānotajiem transporta līdzekļiem, kā arī jāraksturo nepieciešamie būvniecības vai uzlabošanas darbi, detālāk izvērtējot viadukta vai jauna ceļa būvniecību, kuru apgrūtina vai, iespējams, limitē dabas parks „Piejūra”.

26. Noslēguma ziņojumā jāpapildina veiktais ietekmes novērtējumu uz Daugavas ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu kopumā saistībā ar Daugavā veicamo darbu radīto saduļķojumu un citām ietekmēm. Noslēguma ziņojumā jāsniedz informācija par meteoroloģiskajiem apstākļiem, pie kuriem veikta „duļķu šļūces” modelēšana, jāprognozē daļiņu uzturēšanās laiks ūdens slānī (laika skala), daļiņu negatīvais efekts uz vides stāvokli, bentisko biotopu. Ziņojumu nepieciešams papildināt ar informāciju, cik ilgi pēc grunts izgāšanas būs novērojami negatīvie vides stāvokļa efekti, piemēram, samazināta ūdens caurspīdība. Saistībā ar paredzēto Daugavas gultnes padziļināšanu un tilta pār Buļļupi būvniecību ziņojumam jāpievieno zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinums.
27. Ziņojuma 5.8.nodaļa „Termināļa iespējamās ietekmes novērtējums uz kuģu ceļu noslogotību Irbes šaurumā, kuģošanas režīmu ostā un kuģošanas drošību” jāpapildina ar uzskatāmu informāciju par esošo kuģu ceļu noslogojumu un prognozēto noslogojuma palielinājumu, ņemot vērā ne tikai satiksmes intensitāti uz un no Rīgas ostas, bet arī citām Rīgas jūras līcī izvietotajām ostām un iespējamās maksimuma periodos. Ņemot vērā iepriekš minēto, detalizētāk jāizvērtē naftas produktu noplūdes riski un faktiskās savākšanas iespējas, it īpaši ziemas apstākļos vai intensīvas kuģošanas sezonas apstākļos un paredzamo ietekmi uz apkārtējo vidi.
28. Ziņojums jāpapildina ar informāciju par tuvākajām aizsargājamās jūras teritorijas, atbilstoši 2010.gada 5.janvāra „Ministru kabineta noteikumos Nr. 17 „Noteikumi par aizsargājamām jūras teritorijām” un paredzētās darbības iespējamo ietekmes (transportēšanas, avāriju) izvērtējumu uz tām.
29. Ņemot vērā Dabas aizsardzības pārvaldes, eksperta un biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” sniegto informāciju par sīkspārņu koloniju izvietojumu, eksperta sniegto informāciju par abiniekiem un rāpuļiem, noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par teritorijā sastopamajām īpaši aizsargājamām sugām, pievienojot atbilstošas nozares ekspertu atzinumus un konkrētus ieteikumus iespējamo ietekmju mazināšanai.
30. Ziņojumā jāsniedz apkopjoša, precīza informācija un viennozīmīga atbilde saistībā ar likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43.pantu par to, vai un cik būtiski paredzētā darbība ietekmēs termināļa tuvumā esošo Latvijas „NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju ekoloģiskās funkcijas, integritāti, izveidošanas un aizsardzības mērķus (tajā skaitā autoceļa iespējamā izbūve, noplūdes, smakas, troksnis, transporta radītais gaisa piesārņojums, gaisa piesārņojums aizdegšanās gadījumā, virszemes

ūdeņu piesārņojums, naftas un naftas ķīmijas produktu noplūdes un/vai avārijas seku likvidēšanas gadījumā vidē nonākušās vielas u.c.), līdz ar to noslēguma ziņojumā jāsniedz vērtējums par iespējamo iznīcināmo vai ietekmēto biotopu attiecību pret šādu biotopu izplatību un šādas ietekmes būtiskumu, kā arī, nepieciešamības gadījumā sniedzot konkrētus priekšlikumus kompensējošiem pasākumiem Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000) tīklam un izstrādājot priekšlikumus kompensējošo pasākumu ilgtermiņa monitoringa plānam vai arī jāsniedz argumentēts novērtējums tam, ka piedāvātie risinājumi negatīvi neietekmēs Latvijas NATURA 2000 Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas, dabas parka „Piejūra” ekoloģiskās funkcijas, integritāti, to izveidošanas un aizsardzības mērķus. Paredzētās darbības ietekmi uz dabas parka „Piejūra” teritoriju jāveic saskaņā ar novērtēšanas kritērijiem, kas noteikti Ministru kabineta 2006. gada 6. jūnija noteikumos Nr. 455 „Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (NATURA 2000)”, ietekmes būtiskumu jānovērtē atbilstoši Ministru kabineta 2007.gada 27.marta noteikumos Nr.213 noteiktajam, kā arī izvērtējuma rezultātā jāprecizē visu paredzēto risinājumu atbilstība normatīvo aktu prasībām. Ja tiek secināts, ka tiek negatīvi ietekmētas Latvijas „NATURA 2000” teritorijas, tad precizējama informācija un saskaņā ar Ministru kabineta 2006.gada 18.jūlija noteikumos Nr.594 noteikto jāizstrādā un jāiekļauj ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā kompensējošie pasākumi, kas būs jāīsteno līdz ar paredzētās darbības veikšanas uzsākšanu, tajā skaitā ņemot vērā arī piedāvātos risinājumus par autoceļa iespējamo izbūvi.

31. Ziņojumā jāprecizē kultūras pieminekļa Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju un Komētforta dambja aizsargjosla atbilstoši Rīgas attīstības plānam 2006. - 2018. gadam ar grozījumiem, nepieciešamie grozījumi, ja tādi paredzēti, iespējamie aprobežojumi, kā arī, kādā veidā iedzīvotājiem tiks nodrošināta šīs teritorijas pieejamība, iezīmējot to atbilstoša mēroga uzskatāmā kartogrāfiskajā materiālā. Noslēguma ziņojumā jāprecizē, vai teritorijas uzskalošana un hidroloģiskā režīma izmaiņas ietekmēs vēsturisko pieminekli „Komētforts” gan kā kultūras pieminekli, gan arī kā sīkspārņu ziemošanas vietu, atbilstoši precizējot konkrētos nepieciešamos pasākumus ietekmju nepieļaušanai.
32. Ņemot vērā, ka termināļa būvniecībai paredzētajā teritorijā atrodas piesārņota vieta, kas saskaņā ar 2001.gada 20.novembra MK noteikumu Nr.483 „Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu apzināšanas un reģistrācijas kārtība” ir reģistrēta Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu informācijas sistēmas piesārņoto vietu datu bāzē ar Nr. 01964/618, savukārt ziņojumā 4.9.nodaļā nav sniegta pilnīga informācija par esošo piesārņojumu termināļa būvniecībai paredzētajā teritorijā, līdz ar to noslēguma ziņojums jāpapildina ar uzskatāmu informāciju par piesārņojuma raksturu un pakāpi šajā teritorijā, jāpievieno grunts un gruntsūdeņu paraugu analīžu rezultāti, kas raksturo piesārņojumu gruntsūdens plūsmas virzienā (4.9.1.attēls), tas ir uz dienvidaustrumiem no piesārņotās teritorijas. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar informāciju par nepieciešamajiem un paredzētajiem sanācijas pasākumiem; 4.9.2. tabulā

sniegtā informācija jāsniedz atbilstoši 2002.gada 12.marta MK noteikumu Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” 10. pielikumā noteiktajam, kopējiem naftas produktiem jānorāda atbilstoša mērvienība.

33. Noslēguma ziņojumā jāprecizē un jāsniedz uzskatāma informācija, kuras 4.8.3. nodaļā norādītās ūdens ņemšanas vietas vai to aizsargjoslas var skart plānotā termināļa būvniecība, jo ziņojuma 1.sējuma 141 l.p. lasāms, ka tuvākajā apkārtnē tiek lietotas 3 akas un, ka piesārņotie gruntsūdeņi var iekļūt ekspluatējamā horizontā. Ņemot vērā iepriekšminēto, kā arī sabiedriskajā apspriešanā sniegto informāciju, ka daļa Daugavgrīvas iedzīvotāju joprojām lieto urbumu (akas) ūdeni, jānovērtē, vai līdz ar gruntsūdeņu plūsmu maiņu teritorijas uzbēršanas, vai paredzētās darbības rezultātā varētu tikt ietekmēta ūdens kvalitāte akās.
34. Ņemot vērā ziņojumā precizēto informāciju, jāpapildina ziņojuma 11.nodaļa, tajā skaitā jāsniedz informācija par 2. sējuma 199. l.p. rekomendētajiem ārpuskārtas instrumentālajiem (laboratoriskajiem) mērījumiem, norādot mērījumu parametrus, mērījumu metodes un testēšanas periodu (ilgumu). Atbilstoši Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta vēstulē norādītajam, jāizvērtē iespējamība veikt nepārtraukto gaisa kvalitātes monitoringu, aparāturu uzstādot uz termināļa robežas dzīvojamo namu virzienā.
35. Noslēguma ziņojumā jāizvērtē PSI „Risks un audits” SIA vēstulē sniegtā informācija, norādot izmantotās informācijas avotu un veicot nepieciešamos papildinājumus un precizējumus ziņojumā, atbilstoši vērtētajam izmaiņām tehnoloģijā, kravu sortimentā un apjomā.
36. Jāsniedz argumentēts pamatojums, kāpēc avārijas seku aprēķini veikti tieši un tikai benzīna noplūdēm, ja paredzēts pārkraut, piemēram, arī akrilnitrilu. Līdz ar to riska novērtējumā precīzi jānorāda visi galvenie riska avoti, riska faktori, riska izpausmes veidi, izplūdušo naftas produktu un to piedevu, ja tādas paredzētas, aizdegšanās ārējos un iekšējos cēloņus, kā arī jāveic avāriju varbūtību izvērtējums. Avāriju riska novērtējums jāpapildina ar iespējami sliktākajiem atbilstošiem avāriju scenārijiem un to izvērtējumu, ņemot vērā uzglabājamo un pārkraujamo vielu toksicitāti un apjomus (piemēram, nav skaidri 2.sējuma 141. l.p. un 142. l.p. izmantotie lielumi). Tāpat arī noslēguma ziņojumā riska analīzē KLA diagrammās jānorāda notikumu varbūtības un notikumu apzīmējumi ar burtiem un jāsniedz skaidrojums visām KLA diagrammām, jāveic riska novērtējums cauruļvadu avārijai, jānorāda, kādi parametri izmantoti avārijas seku aprēķinos (gaisa temperatūra, atmosfēras stabilitātes klase u.c), jānorāda rezervuāru uzpildes koeficientus, termināļa darba režīms, jāpapildina ar aprēķiniem sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatības zonai, aprēķinos nepieciešams norādīt, kāds tiek pieņemts pelķes dziļums avārijas seku dzelzceļa rajona parkā, Bolderājas stacijā un uz pārbrauktuvēm. Ziņojums (6.2., 6.3. nodaļa) jāpapildina ar informāciju par iespējamo avāriju potenciāli skartajām teritorijām, tajā skaitā īpaši aizsargājamām teritorijām. Jāpapildina variantu ietekmes uz vidi analīzi, prognozējot ietekmi un tās seku ilgumu, gan noplūdes gadījumiem ostā, gan tankkuģu avāriju gadījumiem. Nepieciešamības gadījumā jāprecizē papildus

nepieciešamie drošības pasākumi un nepieciešamā avārijas seku novēršanas aprīkojuma pieejamība.

37. Noslēguma ziņojumā jāpapildina informācija ar nepieciešamo ugunsdzēsības aprīkojuma aprakstu avāriju seku likvidēšanai atbilstoši Ministru kabineta 2004. gada 03. augusta noteikumiem Nr.674 „Noteikumi par sprādzienbīstamiem, ugunsbīstamiem un īpaši svarīgiem objektiem, kuros izveidojami ugunsdrošības, ugunsdzēsības un glābšanas dienesti” un Ministru kabineta 2003.gada 9.decembra noteikumiem Nr.686 „Noteikumi par iestāžu, organizāciju, komercsabiedrību un pašvaldību ugunsdrošības, ugunsdzēsības un glābšanas dienestu funkcijām un tiesībām” noteiktajām prasībām. Noslēguma ziņojumā jāsniedz konkrēti priekšlikumi avārijgatavības nodrošināšanai, kā arī iedzīvotāju informēšanas pasākumiem un avārijas situāciju apziņošanas kārtībai. Ziņojumā jāpievieno 7.2.1. un 7.2.2. attēli (skat. 2.sējuma 120. un 122.lp). Ņemot vērā dabas parka „Piejūra”, īpaši aizsargājamo biotopu, kultūras pieminekļu, rekreācijas vietas, Daugavas un Rīgas jūras līča tuvumu, ziņojuma 5.20. nodaļa jāpapildina ar informāciju par iespējamo ietekmi uz vidi termināļa ugunsgrēka gadījumā, kuru varētu radīt ugunsgrēka dzēšanas gadījumā radušies dzēšanas produkti (naftas produktu, ūdens, putu u.c. maisījums).
38. Ņemot vērā visas iepriekš minētās prasības, jāpapildina ziņojuma 5.20. nodaļa „Paredzētās darbības ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums”.
39. Ņemot vērā iepriekš minēto un veiktos labojumus iepriekšējās nodaļās jāpapildina ziņojuma 5.21. nodaļa „Termināļa ierīkošanai iespējamo limitējošo faktoru analīze”.
40. Ņemot vērā visas iepriekšējās prasības, jāpapildina ziņojuma nodaļa “Inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi ietekmes uz vidi novēršanai vai samazināšanai”, konkrēti raksturojot, kur un kādi pasākumi ir nepieciešami un tiek plānoti, iespējami precīzi raksturojot, kurš plānotos pasākumus veiks (paredzētās darbības ierosinātājs, valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, Rīgas dome, Rīgas Brīvostas pārvalde), iespēju robežās raksturojot plānoto darbu nepieciešamo secību. Tā kā vairāku minēto infrastruktūras projektu izveide ir priekšnosacījums gan SIA KU „Baltic Oil Terminal”, gan citu uzņēmumu iespējamajai darbībai, prioritāra uzmanība pievēršama savlaicīgai interešu saskaņošanai. Noslēguma ziņojums jāpapildina ar pārskatu par paredzētās darbības un tās radīto ietekmju atbilstību normatīvo aktu prasībām un nepieciešamības gadījumā jāveic korekcijas arī citās ziņojuma nodaļās.
41. Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā atzinumā minēto prasību izpilde un jāpapildina to, rūpīgi jāizvērtē ekspertu, Dabas aizsardzības pārvaldes, Latvijas Hidroekoloģijas institūta, Rīgas Brīvostas pārvaldes, Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes, Rīgas domes Rīgas pilsētas Būvvaldes, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta, valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas, Valsts robežsardzes, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes, a/s „Sadales tīkls” Rīgas pilsētas reģiona, SIA „AGA”, PSI „Risks un audits” SIA, biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai” atsauksmes un tajās iekļauto informāciju un priekšlikumus, kā arī jāizvērtē

iedzīvotāju vēstulēs paustie viedokļi, iestrādājot nepieciešamos papildinājumus noslēguma ziņojumā.

Sagatavojot noslēguma ziņojumu, jānodrošina šajā Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā minēto prasību izpilde. Noslēguma ziņojumā jāiekļauj šā atzinuma prasību, ekspertu, valsts un pašvaldības institūciju, uzņēmumu, nevalstisko organizāciju un iedzīvotāju priekšlikumu izpildes pārskatu. Noslēguma ziņojumam jāpievieno darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojums un novērtējums.

Noslēguma ziņojuma četri eksemplāri jāiesniedz izvērtēšanai Vides pārraudzības valsts birojā, kā arī pa vienam eksemplāram Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei, Dabas aizsardzības pārvaldei, Rīgas brīvdostas pārvaldei un divi eksemplāri Rīgas domei. Līdz ar noslēguma ziņojuma iesniegšanu Vides pārraudzības valsts birojā (arī elektroniskā formā) darbības ierosinātājam noslēguma ziņojums jāievieto savā interneta mājas lapā. Atbilstoši Ministru kabineta 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr.87 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” prasībām SIA KU „Baltic Oil Terminal” trīs dienu laikā pēc noslēguma ziņojuma iesniegšanas jāpublicē vismaz vienā 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 paziņojuma publicēšanas var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojā rakstiskus komentārus par noslēguma ziņojumu.

Biroja direktors

A. Lukšēvics