



RĪGAS DOME

RĪGAS PILSĒTAS BŪVVALDE

Amatu ielā 4, Rīgā, LV - 1050, reģ. Nr. 90002719440, tālrunis 67105800, fakss 67012805
e-pasts: buvvalde@riga.lv, www.rpbv.lv

04.01.2010.

Ziņojums par naftas produktu pārkraušanas termināla Rīgā, Flotes ielā 2, kadastra Nr.0100 103 2001 būvniecības ieceres publiskās apspriešanas rezultātiem

SIA KU "Baltic Oil Terminal" 12.11.2008. ierosinātā būvniecības iecere paredz naftas produktu pārkraušanas termināla jaunbūvi Rīgā, Flotes ielā 2, kadastra Nr.0100 103 2001. Termināls paredzēts naftas produktu pārkraušanai un uzglabāšanai. Kopējais naftas produktu pārkraušanas apjoms gadā plānots 10 milj. tonnu, to veidos gaišie naftas produkti (dīzeļdegviela un benzīns), tumšie naftas produkti (mazuts un nafta), naftas ķīmija, flotes mazuts un marķēšanas dīzeļdegviela. Summārā rezervuāru parka ietilpība plānota 483000 m³. Projekta ietvaros paredzēts līdz 15,5 m padziļināt ostas akvatorija un Daugavas gultni, lai izbūvētu divas piestātnes, paredzēts no stacijas Bolderāja līdz Flotes ielai 2 rekonstruēt aptuveni 4 km sliežu ceļa, papildus izbūvējot otru sliežu ceļu paralēli esošajam, kā arī rekonstruēt tiltu pār Buļļupi.

Zemes gabals Rīgā, Flotes ielā, kadastra Nr.0100 103 2001, 398510 m² platībā, atbilstoši zemesgrāmatas nodalījumam Nr.100000023632 atrodas Latvijas valsts Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas īpašumā.

Atbilstoši 08.06.2001. zemes nomas līgumam Nr.ZNL-116/01 Rīgas brīvostas pārvalde uz 30 gadiem iznomājusi SIA KU „Baltic Oil Terminal” zemes gabalu Rīgā, Flotes ielā, kadastra Nr. 0100 103 2001, 185 999 m² platībā, līguma noslēgšanas mērķis ir naftas produktu termināla būvniecība un zemes gabala izmantošana atbilstoši zemes gabala izmantošanas plānam, līgumam, likumdošanai un Rīgas brīvostas attīstības programmai. 20.12.2002. papildus Vienošanās Nr.1 pie 08.06.2001. zemes nomas līguma Nr.ZNL-116/01, nosaka, ka veikta iznomātā zemes gabala pārmērīšana un sadalot SIA KU „Baltic Oil Terminal” un SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīcu” nomas teritoriju ir precizēta sākotnējās (185 999 m²) nomas zemes platības, kura pēc precizēšanas ir 185 762 m². Puses atrunā, ka Rīgas brīvostas pārvalde papildus iznomā SIA KU „Baltic Oil Terminal” pieguļošos zemes gabalus Rīgā, Flotes ielā, 78262 m² platībā. Līdz ar ko, iznomātās zemes kopplatība ir 264 024 m², kas ir daļa no zemesgrāmatā reģistrētā zemes gabala 398 510 m² ar kadastra Nr.0100 103 2001, atbilstoši zemesgrāmatas nodalījumam Nr.100000023632.

Pamatojoties uz SIA KU „Baltic Oil Terminal” un SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” 08.07.2009. noslēgto nekustamā īpašuma pirmkuma – pārdevuma līgumu, kurš paredz ēku un celtnu daļas, 3,091 ha platībā, pirkšanu un pievienošanu SIA KU „Baltic Oil

Terminal” sākotnēji iznomātajam zemes gabalam, SIA KU „Baltic Oil Terminal” lūdza Rīgas Brīvdostas pārvaldei veikt attiecīgas izmaiņas noslēgtajos zemes nomas līgumos, starp Rīgas Brīvdostas pārvaldi un SIA KU „Trest Oil Terminal” (08.06.2001. zemes nomas līgums Nr.ZNL-116/01) un Rīgas Brīvdostas pārvaldi un SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” (31.08.1998. zemes nomas līgums Nr.ZNL-77).

Rīgas brīvdostas valde 14.08.2009. sēdē izskatot dokumentus par pirmpirkuma tiesību izmantošanu un grozījumiem zemes nomas līgumos, nolēma neizmantot pirmpirkuma tiesības uz SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” piederošajām ēkām un būvēm, kas atsavinātas SIA KU „Baltic Oil Terminal”. Brīvdostas valde nolēma iznomāt SIA KU „Baltic Oil Terminal” nopirktajām ēkām un būvēm, aptuveni 30910 m² platībā, attiecīgi samazinot SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” iznomātās zemes platību, saskaņā ar 31.08.1998. zemes nomas līgumu Nr.ZNL-77/98, nosakot, ka zemes nomas platība tiks precizēta pēc robežu uzmērīšanas un robežu plāna izgatavošanas. Izmaiņu rezultātā, SIA KU „Baltic Oil Terminal” iznomātās zemes kopplatība ir 294 934 m².

Plānotie apbūves rādītāji (atbilstoši ģenerālplānam): zemes gabala apbūvējamās daļas kopējā platība 294934 m², esošo būvju apbūves laukums 11660 m², projektējamo būvju apbūves laukums 54500 m², apbūves intensitāte 46%, brīvā teritorija 38%, apbūves blīvums zemes gabalā 30%.

Atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018.gadam grafiskajai daļai zemes gabals Rīgā, Flotes ielā 2, kadastra Nr.0100 103 2001 atrodas **Jūras ostas apbūves teritorijā** (O_o), kur saskaņā ar 20.12.2005. saistošajiem noteikumiem Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā - RTIAN) 543.punktu primārā izmantošana ir jūras ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītu būvju un navigācijas un hidrotehnisko būvju būvniecība un izmantošana, un **Ostas publiskās apbūves teritorijā ar apstādījumiem** (O_{AP}), kas saskaņā ar RTIAN 562.punktu ir teritorija ar palielinātu apstādījumu īpatsvaru ostas teritorijā, kurā piemērojami publiskās apbūves teritorijas (P) apbūves un izmantošanas noteikumi, ciktāl nav noteikts savādāk, atļautais stāvu skaits attiecīgi 5 (18 m) un 2 (7 m) stāvi.

Jūras ostas apbūves teritorijā maksimālā pieļaujamā apbūves intensitāte ir 280 % un minimālā brīvā teritorija – 10 %. Naftas termināla attīstība paredzēta tikai jūras ostas apbūves teritorijā.

Zemes gabala teritorijā atrodas valsts nozīmes vēstures pieminekļa „Daugavgrīvas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss” (valsts aizsardzības Nr.8538) daļa un vietējas nozīmes vēstures piemineklis „Kometforta dambis” (valsts aizsardzības Nr.8539). Būvniecības ieceres publiskās apspriešanas materiālos uzrādītie tehniskie rādītāji tika koriģēti un atšķīrās no sākotnējā publiskās apspriešanas uzsākšanai sagatavotā materiāla, kuru 18.08.2009. saskaņojusi Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija (skaņojuma Nr.2147).

Attīstības priekšlikums tika izskatīts 27.11.2008. Rīgas pilsētas būvvaldes (turpmāk tekstā – Būvvalde) padomes sēdē, kur saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.pielikuma 27.punktu pieņemts lēmums būvniecības iecerei piemērot ietekmes uz vidi novērtējumu un saskaņā ar Būvniecības likuma 12.panta pirmās daļas 1. un 2.punktu nodrošināt plānotās būvniecības ieceres publisko apspriešanu. Par Būvvaldes pieņemto lēmumu 16.12.2008. sagatavota vēstule Nr.2-DA-08-9440-nd.

Būvvalde ar 16.12.2008. vēstuli Nr.2-DA-08-9441-nd lūdza Vides pārraudzības valsts biroja viedokli, vai būvniecības ieceres publiskās apspriešanas un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ir iespējams veikt paralēli, pirms tam nesaņemot plānošanas un

arhitektūras uzdevumu. Vides pārraudzības valsts birojs 05.01.2009. ar vēstuli Nr.1-10/1 sniedza atbildi, norādot, ka uzskata par iespējamu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu arī tad, ja nav saņemts plānošanas un arhitektūras uzdevums.

Pamatojoties uz SIA KU „Baltic Oil Terminal” 25.05.2009. iesniegumu Vides pārraudzības valsts birojs 01.06.2009. ir pieņēmis lēmumu (Nr.274) piemērot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru plānotajai naftas un ķīmisko produktu pārkraušanas termināla izveidei Rīgā, Flotes ielā 2, kadastra Nr. 0100 103 2001, par ko SIA KU „Baltic Oil Terminal” nosūtīta vēstule Nr.9-01/893. Būvniecības ierosinātājs ir uzsācis minēto procedūru, kas pēc viņa rīcībā esošās informācijas varētu noslēgties 2010.gada jūnijā.

Publiskās apspriešanas materiāli tika izvērtēti 27.08.2009. Būvvaldes padomes sēdē, kurā nolēma, atļaut uzsākt publiskās apspriešanas procedūru, par ko 01.09.2009. sagatavota vēstule Nr.BV-09-3617-nd.

Publiskās apspriešana tika organizēta saskaņā ar 22.05.2007. Ministru kabineta noteikumu Nr.331 „Paredzētās būves publiskās apspriešanas kārtība” noteikto kārtību.

Paziņojums par būvniecības ieceres publiskās apspriešanas uzsākšanu 02.09.2009. tika publicēts laikrakstā „5 min”. Uz apbūvējamā zemes gabala tika izstādīts informatīvs stends par publiskās apspriešanas norises vietu, laiku, prezentāciju un atsauksmju iesniegšanas kārtību. Informācija par publisko apspriešanu, vizuālie materiāli un aptaujas lapa tika ievietota Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta (turpmāk tekstā – Departaments) interneta mājas lapās www.rdpad.lv sadaļā „Sabiedriskās un publiskās apspriešanas” un www.apkaimes.lv.

Ar būvniecības ieceres publiskās apspriešanas materiāliem no **02.09.2009. līdz 30.09.2009.** varēja iepazīties Rīgas Kurzemes rajona izpilddirekcijas telpās Rīgā, Dzirciema ielā 26, to apliecina izpilddirekcijas 01.10.2009. izziņa Nr.IKR-09-10735-iz un Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālbibliotēkā, Rīgā, Gaigalas ielā 3.

Būvniecības ieceres projekta prezentācija notika 10.09.2009. Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālbibliotēkas telpās. Projekta prezentācijā piedalījās būvniecības ierosinātāja pārstāvji: SIA “Baltic Oil Terminal” - N.Jermolajevs, L.Audere, I.Jemeljanovs, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētplānošanas pārvaldes Sabiedrisko apspriešanu vadības nodaļas galvenā speciāliste K.Brikule, Rīgas pilsētas būvvaldes Daugavas kreisā krasta arhitektu nodaļas galvenā arhitekte Ā.Millere, biedrības „Koalīcijas dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai” pārstāve S.Jakušonoka, Iedzīvotāju iniciatīvās grupas „115.pants” pārstāvji -V.Levdika, L.Kompaniece, SIA “Vidrūpe” valdes loceklis U.Kalnietis, SIA „Vide” valdes loceklis J.Cīrulis, SIA „New Europe” pārstāvis A.Lekuzis, masu mediju pārstāvji -J.Vanaga, L.Grīnberga, televīzijas LTV7 pārstāvis, M.Arnicaņš - laikraksts „Diena”, N.Vasiļjeva – laikraksts „Business & Baltija”, Rīgas iedzīvotāji, apmēram 55 cilvēki.

Būvniecības ierosinātāja pārstāvji klātesošos iepazīstināja ar plānoto naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecības ieceri, projekta attīstības gaitu un plānotajiem tehniskajiem risinājumiem, kā arī atbildēja uz uzdotajiem jautājumiem, galvenokārt, par plānotās būvniecības ietekmi uz iedzīvotāju dzīves apstākļiem, vides kvalitāti un ekoloģisko situāciju. Klātesošos interesēja kā plānotā būvniecība ietekmēs rajona infrastruktūru, kādi būs iedzīvotāju iespējamie ieguvumi vai zaudējumi. Tika uzdoti jautājumi par objekta atbilstību likumdošanai un normatīvajām prasībām, drošības garantijām, ekonomiskās situācijas iespējamo ietekmi uz būvniecību, kā arī kultūrvēsturisko objektu tālākais liktenis. Uz tikšanos atnākušie iedzīvotāji un organizāciju pārstāvji aktīvi iesaistījās diskusijās, uzdeva jautājumus un izteica savu viedokli. Bolderājas un Daugavgrīvas iedzīvotāji izteica iebildumus pret plānoto būvniecību, pamatojot to galvenokārt, ar bažām par objekta

negatīvo ietekmi uz vides kvalitāti un dzīves apstākļiem. Savukārt, SIA „Bolderājas kuģu remonta rūpnīca” pārstāvji izteica atbalstu būvniecībai, jo būs jaunas darba vietas, attīstīsies ekonomika. Kopumā tikšanās notika lietišķā gaisotnē, tika uzklausi un protokolēti visi, klātesošie izteiktie, viedokļi un ierosinājumi būvniecības iecerei.

Būvniecības ieceres publiskās apspriešanas laikā **par būvniecības ieceri kopumā izteikušies 3685 iedzīvotāji un 3 organizācijas**. Biedrības „Koalīcija dabas un kultūras mantojuma aizsardzībai”, „Bolderājas grupa” un Vides aizsardzības klubs iesnieguši noraidošas aptaujas lapas un iesniegumus ar argumentētiem iebildumiem pret plānoto būvniecību. Organizāciju izteiktie iebildumi apkopoti tabulā Nr.1 „Iedzīvotāju un organizāciju iebildumi un to izvērtējums”, punktos 1 līdz 6. No saņemtajām atsauksmēm 7 aptaujas lapas iesniegtas portālā www.riga.lv sadaļā elektroniskie pakalpojumi, 358 – aptaujas lapas un kolektīvs iesniegums ar savāktiem 3323 iedzīvotāju parakstiem saņemti Departamentā.

Apkopojot iesniegtās aptaujas lapas un kolektīvajam iesniegumam pievienotos parakstus, tika konstatēts, ka **kopumā būvniecības ieceri atbalsta 235 iedzīvotāji, bet noraida – 3450 iedzīvotāji un 3 organizācijas**.

Aptaujas lapas (235), kurās iedzīvotāji atbalsta būvniecības ieceri, saņemtas no sekojošās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojošiem:

Kurzemes rajona -131, tai skaitā 83 no Bolderājā un Daugavgrīvā dzīvojošiem;

Zemgales priekšpilsētas – 30;

Latgales priekšpilsētas - 25;

Vidzemes priekšpilsētas – 22;

Ziemeļu rajona – 12;

Centra rajona -3;

Citām Latvijas pilsētām – 12.

Trīsdesmit aptaujas lapās iesniedzējs nebija norādījis personas kodu, divdesmit sešās aptaujas lapās netika minēti argumenti, kāpēc būvniecības iecere tiek atbalstīta. Lielākā daļa no būvniecības ieceri atbalstošajiem iedzīvotājiem uzskata, ka tās realizācija, apkārtējo māju iedzīvotājus, to tiesības un/vai likumiskās intereses, neietekmēs, vai ietekmēs pozitīvi, bet piecpadsmit, uzskata, ka būvniecības ieceres ietekme būs negatīva, jo radīsies apdraudējums ekoloģijai, būs specifiskas smakas, vibrācijas un trokšņa līmeņa palielināšanās, saistībā ar naftas produktu pārvadāšanu pa dzelzceļu. Daļā aptaujas lapu (68) netika norādīts pamatojums, kāpēc, jūsuprāt, jaunā būvniecība neietekmēs, vai ietekmēs pozitīvi pakārtējo māju, vai Rīgas iedzīvotājus.

Aptaujas lapās, kurās iedzīvotāji atbalsta būvniecības ieceri, galvenokārt minēti sekojoši argumenti:

- jāatbalsta jebkāda pilsētas attīstība un jauna būvniecība;
- tiks radītas jaunas darba vietas, gan būvniecības laikā, gan apkalpojot objektu;
- projekts labvēlīgi ietekmēs Rīgas ostas un valsts ekonomisko attīstību (nodokļi, investīcijas, tranzīts u.c.);
- Rīgas ostai ir svarīgi attīstīties, lai atgūtu nozaudētas pozīcijas un konkurētu ar citām ostām Baltijas jūrā, bez termināļu būvniecības tas nav iespējams;
- termināla būvniecība nodrošinās ar darbu ne tikai celtniekus, bet visus ar objekta apkalpošanu saistītos dienestus, ienāks nodokļi pilsētas budžetā;
- tiks sakārtota mikrorajona infrastruktūra, labiekārtota un attīstīta teritorija;
- Bolderāja ir industriāls rajons, to nepieciešams attīstīt. Latvijā jāattīsta rūpniecība, ražošana un tranzīts, īpaši pašlaik, lai palielinātu nodokļu apjomu;
- ekoloģiski izdevīgs projekts.

Iedzīvotāju ierosinājumi teritorijas attīstībai, gan no aptaujas lapām, kurās būvniecības iecere atbalstīta, gan tām, kurās tā noraidīta, kā arī būvniecības ierosinātāja un Būvvaldes vērtējums apkopoti Tabulā Nr.2 „Iedzīvotāju ierosinājumi teritorijas attīstībai – un to izvērtējums”.

Analizējot saņemtās noraidošās aptaujas lapas (130) un kolektīvajam iesniegumam pievienotos parakstus (3323), konstatēts, ka tos iesnieguši sekojošās Rīgas apkaimēs un citās Latvijas pilsētās dzīvojošie:

Kurzemes rajona – 3059;

tai skaitā 2293 no Bolderājā un Daugavgrīvā dzīvojošiem;

Zemgales priekšpilsētas – 58;

Latgales priekšpilsētas - 109;

Vidzemes priekšpilsētas – 87;

Ziemeļu rajona – 29;

Centra rajona -13;

Citām Latvijas pilsētām – 59;

Dzīves vieta nav norādīta vai nesalasāma – 39.

Piecpadsmit aptaujas lapās iesniedzējs nebija norādījis personas kodu, sešās aptaujas lapās netika minēti argumenti, kāpēc būvniecības iecere tiek noraidīta. Lielākā daļa būvniecības ieceri noraidošo iedzīvotāju uzskata, ka tās realizācija, negatīvi ietekmēs gan apkārtējo māju iedzīvotājus, gan rīdziniekus, to tiesības un/vai likumiskās intereses. Septiņās aptaujas lapās netika norādīts pamatojums, kāpēc jaunā būvniecība negatīvi ietekmēs apakārtējo māju, vai Rīgas iedzīvotājus.

Noraidošajās aptaujas lapās kā galvenie argumenti minēti:

- būvniecības ieceres „atbilstība likumdošanai” un normatīvajām prasībām;
- vides piesārņojuma iespējamība un ekoloģiskās katastrofas draudi;
- ietekmes uz vidi novērtējums;
- teritorijā esošo kultūrvēsturisko pieminekļu saglabāšana un aizsardzība;
- iedzīvotāju dzīves līmeņa pazemināšanās līdz ar trošņu, vibrāciju, smaku palielināšanos;
- drošības garantijas;
- satiksmes organizācijas problēmas: autoceļi, dzelzceļa transports, bīstamo kravu pārvadājumi;
- nekustamo īpašumu vērtības samazinājums, iespējamie kompensāciju mehānismi.

Pilnīgs iedzīvotāju un organizāciju izteikto iebildumu uzskaitījums apkopots tabulā Nr.1 „Iedzīvotāju un organizāciju iebildumi un to izvērtējums”. Apkopojumā sniegtas arī būvniecības ierosinātāja SIA KU „Baltic Oil Terminal” 29.10.2009. iesniegtās atbildes, un Būvvaldes izvērtējums.

Kā galvenie priekšnosacījumi, lai īstenojot būvniecības ieceri, netiktu aizskartas apkārtējo māju iedzīvotāju un pārējo rīdzinieku tiesības, minēti sekojoši ieteikumi:

- termināla būvniecību pārcelt uz citu vietu ārpus Rīgas vai apdzīvota rajona;
- nodrošināt ekoloģisko drošību, vides saglabāšanu, novērst cilvēka veselībai kaitīgos faktorus: troksnis, vibrācijas, smakas;
- sakārtot rajona infrastruktūru: ceļi, pārbrauktuves, kanalizācija, apgaismojums u.c.;
- rajonu attīstīt kā atpūtas zonu rīdziniekiem;
- saglabāt un atjaunot aizsargājamus pieminekļus: Daugavgrīvas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss un Kometforta dambis;
- nodrošināt iedzīvotājiem iespēju saņemt kompensācijas vai līdzvērtīgu dzīvokli iespējamās būvniecības gadījumā.

Pilnīgs saņemto ierosinājumu atspoguļojums, būvniecības ierosinātāja SIA KU „Baltic Oil Terminal” un Būvvaldes viedoklis apkopots Tabulā Nr.2 „Iedzīvotāju ierosinājumi teritorijas attīstībai – un to izvērtējums”.

Tabula Nr.1

IEDZĪVOTĀJU un ORGANIZĀCIJU IEBILDUMI UN TO IZVĒRTĒJUMS

Nr.p.k.	<u>Iedzīvotāju un organizāciju iebildumi</u>	<u>Būvniecības ierosinātāja SIA KU „Baltic OilTerminal” sniegtās atbildes (29.10.2009. iesniegums Nr.42A)</u>	<u>Būvvaldes izvērtējums</u> Atbildes sagatavoja Daugavas labā krasta arhitektu nodaļas galvenais arhitekts B.Livkišs
1.	<p>1)Būvniecības iecere tiek apspriesta pirms ietekmes uz vidi novērtējuma, kad nav noteikta paredzētās darbības ietekme uz cilvēku drošību, veselību, nav veikts projekta ekonomiskais izvērtējums, tādējādi ne iedzīvotājiem, ne Rīgas domes deputātiem nav informācijas, kas ļautu kvalitatīvi izvērtēt būvniecības ieceri.</p>	<p>1.1) Lai iedzīvotājiem būtu pilna informācija publiskā apspriešana un IVN tiek veikti savstarpēji saistītā laika periodā. Būvniecības ieceres publiskā apspriešana uzsākta pamatojoties uz Rīgas pilsētas būvvaldes 16.12.2008. lēmumu un Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumiem. Vēstulē no 01.06.2009.Nr.3-01/893 no Vides pārraudzības valsts biroja tika minēti lēmumus par Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu. Ietekmes uz vidi novērtējums šobrīd tiek izstrādāts un pirmā sabiedriskā apspriešana notika pirms būvniecības ieceres uzsākšanas, sabiedriskās sanāksmes datums- 2009.gada 15.jūnijs, kura organizēta saskaņā ar MK 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr. 87 “Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” 15. līdz 21.punkti. Sabiedriskās sanāksmes protokols ir nodots VPVB. IVN izstrādāšanas laikā ir paredzēts vēlreiz tikt ar iedzīvotājiem, lai iepazīstinātu viņus ar visiem vides drošības jomā paredzētajiem pasākumiem. 2004.gada 17.februāra noteikumu Nr. 87 “Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” 31.punktā noteikto.</p>	<p>1) Būvniecības priekšlikums tiks virzīts izskatīšanai Rīgas domē pēc ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras pabeigšanas.</p> <p>2) Ievērojot, ka apbūvējamā teritorija Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018.gadam ir fiksēta kā Jūras ostas apbūves teritorija, priekšlikuma realizācija ir pieļaujama ievērojot RTIAN un citu normatīvo aktu prasības. No būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu viedokļa aplūkotajā teritorijā ir pieļaujama naftas produktu termināla izbūve. Tā apjoms un atsevišķu būvobjektu piesaiste ir precizējama ievērojot tehnisko un īpašo noteikumu nosacījumus. Jautājums par ostas attīstību līdz Daugavgrīvas pludmales robežai ir saskaņots līdz ar RTIAN apstiprināšanu. Pieļaujams, ka ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti var ietekmēt lēmumus par atsevišķu tehnoloģisku elementu izmantošanu, vai (piem.) noteikt ierobežojumus uzglabājamajam naftas produktu apjomam, bet ne būvniecības ieceri kopumā.</p> <p>3) Ministru kabineta 17.02.2004. noteikumu Nr.87 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi” redakcija (sk. 2.punktu), kura bija spēkā būvvaldes lēmuma par būvniecības publiskās apspriešanas noteikšanu pieņemšanas brīdī paredzēja,</p>

<p>2) Termināla celtniecības ieceres dokumentācija piedāvā risinājumu, kuru pēc mūsu rīcībā esošas informācijas - nav saskaņojusi Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija, un kas ir pretrunā kultūras mantojuma saglabāšanas likumiem un MK noteikumiem.</p> <p>Pamatojums:</p> <p>Pieļaujot pieminekļa aizsargjoslā estakādes būvniecību, jārēķinās ar Aizsargjoslu likumā noteikto 30.panta 3. punkta minimālo attālumu no naftas produktu estakādēm – 100 m, ņemot vērā, ka arī ap šīm estakādēm paredzēta drošības aizsargjosla, kuru „galvenais uzdevums ir nodrošināt vides un cilvēku drošību šo objektu ekspluatācijas laikā un iespējamo avāriju gadījumā, kā arī pašu objektu un to tuvumā esošo objektu drošību”, un atbilstoši Aizsargjoslu likuma 57. pantam</p> <p><i>2) aizliegts būvēt jaunas nedzīvojamās ēkas vai esošās ēkas rekonstruēt par nedzīvojamām ēkām, izņemot satiksmes un sakaru iestāžu ēkas un rūpnieciskās ražošanas ēkas un noliktavas, kuru būve rakstveidā saskaņota ar ogļūdeņražu ieguves vietu, naftas, naftas produktu un bīstamu ķīmisko vielu un produktu, cauruļvadu, tilpņu, krātuvju, pārstrādes un pārkraušanas uzņēmumu īpašnieku;</i></p> <p><i>3) aizliegts būvēt jaunas sporta un atpūtas būves vai esošās ēkas rekonstruēt par sporta un atpūtas būvēm;</i></p> <p><i>4) aizliegts atvērt izglītības iestādes, ierīkot spēļu laukumus un atpūtas zonas;</i></p> <p><i>5) aizliegts rīkot publiskus pasākumus;</i></p> <p><i>6) pilsētās un ciemos aizliegts drošības</i></p>	<p>1.2)No Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas tika saņemta vēstule adresēta SIA KU „Baltic Oil Terminal” (24.08.2009, Nr. 09/2103) kurā ir precizēta un noteikta aizsargjosla un pārējie nosacījumi, kas jāievēro, būvējot objektu. Vēstules 4.3.2. punkts nosāka, ka „projektā paredzētie pārveidojumi saistībā ar naftas pārkraušanas termināla izbūvi kultūras pieminekļus neskar, tiek paredzēta sabiedrībai pieejama teritorija, kā arī ceļš un gājēju taka pieminekļu zonas apmeklētājiem”. 4.3.3. punkts nosāka „Inspekcijai nav iebildumu pret iesniegtajiem teritorijas attīstības priekšlikumiem tajā teritorijas daļā, kas skar inspekcijas kompetenci, saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumiem”. Pieeja pie valsts nozīmes vēstures pieminekļa „Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju komplekss” un vietējās nozīmes vēstures pieminekļa „Komētforta dambis” tiks nodrošināta.</p> <p>Projektā paredzētie pārveidojumi saistībā ar naftas termināla izbūvi kultūras pieminekļus neskar. Pilnīgi neskarta tiek saglabāta kāpu un pludmales zona. Projektējot termināli VKPAI izvirzīs prasības arī kultūras pieminekļa sakārtošanā, kas tiks izpildītas.</p>	<p>ka ierosinātais iesniedz iesniegumu ietekmes uz vidi novērtēšanas (turpmāk – IVN) procedūras uzsākšanai pēc plānošanas un arhitektūras uzdevuma (turpmāk – PAU) saņemšanas no attiecīgās administratīvās teritorijas būvvaldes. Ar minētā normatīva 06.01.2009. grozījumiem šī norma ir svītrotā, kā rezultātā IVN procedūra ir uzsākta pirms PAU saņemšanas un abi procesi (būvniecības publiskā apspriešana un IVN) notika paralēli.</p> <p>4) Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas (turpmāk – VKPAI) 24.08.2009. vēstulē Nr. 09/2103 ir sniegts saskaņojums publiskajā aptaujā iesniegtajam termināla izbūves priekšlikumam, ar norādi, ka projektēšanas gaitā precizējama Daugavas pusē iecerētās tankkuģu piestātnes novietne. Minēto korekciju iespējams precizēt un saskaņot pirms būvprojekta iesniegšanas akceptēšanai.</p> <p>5) Būvvalde pieļauj, ka estakādes atrašanās iespējamība pieminekļa objektu zonā izrietēs no ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma. Atzīmējams, ka Aizsargjoslu likumā ir minēts vispārināts apzīmējums „estakāde” (neatkarīgi no konstrukcijas inženiertehniskajiem parametriem, pieļaujamajiem pārkraušanas apjomiem u.tml.). Būvvalde izsaka viedokli, ka pieņemot kvalitatīvu inženiertehnisko risinājumu iespējams nodrošināt nepieciešamo drošības līmeni. IVN rezultāti var reglamentēt konkrētus nosacījumus termināla tehnoloģijām. Papildus minētajam pastāv zināmi standarti un normatīvi, kuru ievērošanas uzraudzību veic atbildīgie Vides ministrijas dienesti. Būvvalde izsaka viedokli, ka IVN rezultāti ļaus precizēt projekta risinājumus, lai novērstu teritoriju un īpašumu apdraudējumu.</p>
---	--	---

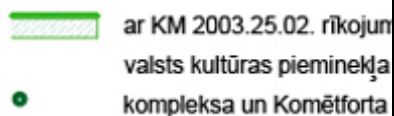
<p><i>aizsargjoslās iekārtot sabiedrisko transportlīdzekļu pieturvietas;</i></p> <p>Tā kā estakādes 100 m aizsargjoslā atradīsies liela pieminekļa daļa, tad uz to tiks attiecināti minētie aizliegumi. Tādējādi būvniecības ieceres materiālos sniegtā informācija par objekta pieejamību un Kara muzeja filiāles izveidošanu ir nepatiesa.</p> <p>II Atļaujot īstenot minēto projektu, kultūras piemineklis vairs nebūs iespējams izmantot atbilstoši likuma „Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 19. pantam, kā arī MK Noteikumiem Nr. 474:</p> <p><i>35. Saimnieciskā darbība kultūras pieminekļu aizsardzības zonās veicama, saglabājot kultūras pieminekļa vēsturiski nozīmīgo plānojumu un telpisko struktūru, kultūrslāni, piemineklim atbilstošo vidi, ainavu, apzaļumošanas un labiekārtošanas raksturu, kā arī nodrošinot kultūras pieminekļa vizuālo uztveri",</i></p> <p><i>42. Kultūras pieminekli drīkst izmantot kultūras, izglītības, zinātnes, tūrisma, saimnieciskiem vai citiem mērķiem tā, lai tiktu saglabāts kultūras piemineklis un kultūrvēsturiskā vide kultūras pieminekļa teritorijā un tā aizsardzības zonā.</i></p> <p><i>43. Kultūras pieminekļa teritorijā nedrīkst izvietot eksplozīvas, ugunsnedrošas, ķīmiski aktīvas un atmosfēru piesārņojošas vielas, kas var apdraudēt kultūras pieminekli, kā arī iekārtas, kas izraisa vibrāciju, un vidi degradējošas materiālu krautuves un izgāztuves. Kultūras pieminekļa teritorijā un tā aizsardzības zonā nodrošināma</i></p>	<p>Atbilde sniegta 1.2.punktā.</p>	<p>6) Būvvalde izsaka viedokli, ka termināls būtiski neietekmēs saimniecisko darbību kultūras pieminekļi. Priekšlikums paredz pieminekli kā sabiedrībai pieejamu objektu, kā rezultātā to drīkstēs izmantot kultūras, izglītības, zinātnes, tūrisma, saimnieciskiem vai citiem mērķiem tā, lai tiktu saglabāts kultūras piemineklis un kultūrvēsturiskā vide kultūras pieminekļa teritorijā.</p> <p>Vienlaicīgi atgādinām, ka VKPAI ir atbalstījusi publiskajai apspriešanai izlikto projekta variantu. Nepieciešamības gadījumā, ievērojot īpašo noteikumu prasības, būvprojekta izstrādes stadijā iespējams veikt nepieciešamas korekcijas. Atzīmējams, ka kultūras pieminekļu aizsardzības zonas robežu izmaiņas ir VKPAI kompetence.</p> <p>7) jautājumi, kas izriet no civiltiesiskajām attiecībām saistībā par rīcību ar valsts un pašvaldības nekustamo īpašumu neietilpst Būvvaldes kompetencē.</p> <p>8) izvērtējot jautājumu par apgrūtinājumiem, kuri var rasties citiem kuģniecības dalībniekiem saistībā ar tankkuģu ienākšanu Daugavā, Būvvalde izsaka viedokli, ka minētās problēmas ir nenovēršamas, jo jebkura satiksmes intensitātes palielināšana Daugavā ietekmē visus kuģošanas dalībniekus</p> <p>9) Būvvalde izskatīs visus infrastruktūras (t.sk dzelzceļa) attīstības priekšlikumus. Projekts paredz dzelzceļa pievadceļu rekonstrukciju un to drošības pakāpei ir jāatbilst normatīvi noteiktajiem standartiem. Par to atbild ekspluatējošās organizācijas. Termināļa ekspluatācija nav saistīta ar būtisku autotransporta plūsmas palielinājumu</p> <p>10) Būvvalde nevar sniegt komentāru saistībā ar iespējamajām problēmām, kuras projekts var radīt</p>
--	------------------------------------	--

ugunsdrošība, optimāla hidroģeoloģiskā situācija, gaisa un ūdenskrātuvju tīrība. Nav pieļaujama tāda saimnieciskā darbība (tai skaitā gruntsūdens līmeņa maiņa), kas var apdraudēt kultūras pieminekli.

III

Publiskai apspriešanai nodotajā materiālā kultūras pieminekļa aizsargjosla neatbilst ne iepriekš, ne pašreiz spēkā esošajam Rīgas pilsētas attīstības plānam, kurā pieminekļa aizsardzības zonas platums brīvdzīvošas apbūves gadījumā – 50 m.

Pēc mūsu rīcībā esošās informācijas ar KM 2003.25.02. Rīkojumu Nr. 29 piemineklim individuāla aizsardzības zona netika noteikta. Pilsētas attīstības plānā un tā grozījumu grafiskajā daļā aizsargjosla iezīmēta 50 m plata, bet sabiedriskajā apspriešanā nodotajā projektā tā atsevišķās vietās ir 5-10 m. Tādējādi būvniecības materiālos ietvertā norāde



ir nepatiesa, ja VKPAI to nav saskaņojusi mazāku kā noteikts Rīgas attīstības plānā un nav ticis izdots cits KM rīkojums, nosakot pieminekļa aizsargjoslu.

IV

Iebilstam pret patvaļīgi noteikto pieminekļa robežu maiņu. Publiskai apspriešanai nodotajos materiālos pieminekļa apsaimniekotājs bez izpētes nosaka, kura pieminekļa daļa ir izslēdzama no likumīgi noteiktās teritorijas un kura tajā iekļaujama:

tūrisma attīstībai. Būvvalde pieļauj, ka ietekme ir nenozīmīga. Tūrisma biznesa attīstības kaitējuma principiālās nianšes jāievērtē izskatot priekšlikumu Rīgas domē.

11) Jebkāda veida būvdarbi (t.sk. teritorijas sagatavošana) var tikt uzsākti tikai pēc būvatļaujas saņemšanas (sk. Vispārīgo būvnoteikumu 5.1.nodaļu). Resp. Būvvalde izskatīs jautājumu par būvatļaujas izdošanu tikai pēc tam, kad noteiktajā apjomā un kārtībā būs saskaņots un akceptēts būvniecības tehniskais projekts.

12) Termināla ekonomiskās efektivitātes izvērtēšana nav Būvvaldes kompetences jautājums. Vienlaicīgi jāsecina, ka termināla būvniecība var kļūt par būtisku iemeslu un motivāciju rajona infrastruktūras uzlabošanai.



iekļaujamā teritorijas daļa kultūras pieminekļa teritorijā



izslēdzamā teritorijas daļa no kultūras pieminekļa teritorijas

Pēc publiskā apspriešanās nodotajiem materiāliem, dzelzceļa estakādes paredzēts tieši uz pieminekļa aizsargjoslā izvietotajām nocietinājuma būvēm, ainaviski nozīmīgākajā kultūras pieminekļa uztveršanas vietā, paredzot, ka tā ir „izslēdzamā teritorijas daļa no kultūras pieminekļa teritorijas”.

Kategoriski iebilstam pret šo risinājumu, kā arī pret paskaidrojuma rakstā definēto formulējumu „dažas mazvērtīgas rūpniecības tipa ēkas un pazemes noliktavas, kuras pašreiz netiek izmantotas”, jo starp nojaukt paredzētajām ēkām ir vēsturiski vērtīgas un senas ēkas, par ko liecina gan mūsu rīcībā esošā informācija par 18. gs. atradumiem Komētforta teritorijā padomju laikā, kad tika raktas komunikāciju vajadzībām nepieciešamās tranšejas, gan VKPAI un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam 16.03.2009. adresētā lietuviešu eksperta, Vītauta Dižā Kauņas universitātes Militārās vēstures centra vadītāja doktora Valda Rakuta viedoklis, kas pausts Rīgas attīstības plāna grozījumu sakarā, un tapis klātienē novērtējot ēkas un būves ārpus pieminekļa noteiktās teritorijas un tā aizsargzonā 2008. gada pavasarī.

3) Šobrīd SIA „AGA” gāzes balonu uzpilde notiek Bolderājā, Flotes ielā 9, pēc SIA „AGA” darbinieku rīcībā esošās informācijas, naftas termināla celtniecības gadījumā, SIA „AGA” (ap 30 darbinieku), kā arī daļa kuģu remonta rūpnīcas

1.3) Esošās darba vietas netiks likvidētas, tās tiks pārvietotas. Darbiniekiem būs pietiekoši daudz laika, lai pārceltos uz jaunu darbavietu.

<p>teritorijā esošās ražotnes tiks likvidētas, kopā ap 100 cilvēku zaudēs darbu, tādēļ - nav pamata sabiedriskajā apspriešanā izteiktajam apgalvojumam par ekonomisko labumu no 100 jaunām darba vietām, jo esošās tiks nomainītas ar citām, nevis radītas jaunas;</p> <p>4) Rīgas brīvostas likuma 12. pants nosaka, ka „uzņēmuma (uzņēmējsabiedrības) dibinātājiem un dalībniekiem jābūt ar labu reputāciju, stabili finansiālo stāvokli un pieredzi uzņēmējdarbības jomā.” SIA „Baltic Oil Terminal” dalībnieku reputācija ir saistīta ar Dinaz Naftas uzņēmuma slikto - nodokļu nemaksātāju reputāciju, nav samaksājuši nodokļus un apkrāpuši valsti. Uzņēmuma „Baltic Oil Terminal” vadība īpašnieks ir ASV reģistrēta ofšora firma Solotex LLC, kuras pamatkapitāls ir 500 ASV dolāru, vienīgā īpašnieka adrese ir pastkastīte Seišelu salās. Tā kā ofšora firmas to īpašnieki izmanto gan grāmatvedības datu slēpšanai, gan nodokļu nemaksāšanai un Dinaz Nafta slavena ar tieši šāda veida saimniecisko darbību, tad uzskatām, ka ostas valde, atļaujot Baltic Oil Terminal darbību Rīgas brīvostā gan pārkāpj minēto likumu, gan apdraud Latvijas valsts budžetu, jo avārijas gadījumā būs bezcerīgi piedzīt līdzekļus no neatrodama uzņēmuma īpašnieka.</p> <p>5) Laikā, kad tiks veikti lielo tankkuģu manevri, palielinot lielo kuģu satiksmi, atbilstoši Rīgas Brīvostas noteikumiem, būtiski tiks ierobežota kuģošana Daugavā - kuģu satiksme pa galveno kuģu ceļu tikai vienā virzienā. Tādējādi tiks skartas citu kuģotāju - pasažieru un kravu pārvadātāju intereses, tostarp iespēja ar kuģīti</p>	<p>1.4) „Baltic Oil Terminal” dibinātājs ir ASV kompānija Solotex, kas ir saskaņā ar Latvijas Republikas likumdošanu. Uzņēmums „Baltic Oil Terminal” nav juridiski saistīts ar citiem Latvijas uzņēmumiem, kuri ir Latvijas Republikas rezidenti un ir patstāvīgs uzņēmums.</p> <p>1.5) Kuģošana Daugavā netiks ierobežota, kuģu ceļu kapacitāte ir pietiekama termināla apkalpošanai, ko atļauj arī Rīgas Brīvosta.</p>	
---	--	--

<p>pietauvoties pie projektā paredzētās pontonu pietātnes. Tā kā pārvadājumu apjoms ir paredzēts ievērojams, tad pontonu pietātne praktiski nebūs izmantojama.</p> <p>6) Atbilstoši Vides pārraudzības valsts biroja atzinumam, ko 10.09.2009. sniedzis par ietekmes uz vidi novērtējumu „Rīgas dzelzceļa tīkla, staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukciju Rīgas Brīvostas apkalpošanai, stacijas “Bolderāja” rekonstrukciju un stacijas “Bolderāja – 2” izveidi” „Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā uzsvērts, ka Rīgas dzelzceļa mezgla publiskā dzelzceļa infrastruktūra beidzas Bolderājas stacijā, un tālākā kravu piegāde notiek pa atsevišķu komersantu īpašumā esošiem pievedceļiem – privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru.”</p> <p>„Līdz ar to Rīgas Brīvostai un citiem komersantiem, kuri kravu pārvadājumiem izmanto iepriekš minēto dzelzceļa infrastruktūru, pieaugot kravu apgrozījumam un privātās dzelzceļa infrastruktūras noslogojumam, jāapsver iespēja veidot divlīmeņu šķērsojumus, lai nodrošinātu netraucētu autotransporta plūsmu. Atbilstoši ziņojumā norādītajam, Silikātu ielas pārbrauktuvi diennaktī vidēji šķērso 4000 automašīnas, bet Parādes ielas pārbrauktuvi - līdz 4500 automašīnām.</p> <p>Tā kā Baltic Oil Terminal posmā no stacijas Bolderāja1 līdz ostai ir pretendents uz lielāko pārvadājumu apjomu jeb faktiski visu 10 milj. tonnu pārkraušanas jaudu, ko piedāvā minētais</p>	<p>1.6)Kopā ar VAS „Latvijas Dzelzceļš” ir paredzēts veikt dzelzceļa modelēšanu, kura rezultātā tiks noteiktas prasības, kas jāietver dzelzceļa rekonstrukcijā, lai nodrošinātu sabiedrības intereses un drošu kravu pārvadāšanu atbilstoši likumdošanas prasībām.</p> <p>Dzelzceļa rekonstrukcijas projekts tiks apspriests atsevišķi, bet „BOT” IVN ietvaros tiks analizēti jautājumi, kas skar dzelzceļu.</p>	
---	--	--

<p>tīkla rekonstrukcijas projekts, tad nav skaidrs, kāpēc būvniecības iecere netiek apspriesta līdz ar dzelzceļa rekonstrukcijas projektu. Attiecībā uz pievadceļu rekonstrukciju tad būtu jādiskutē par pievadceļu drošības pakāpi pie iecerētā pārvadājuma apjoma, kā arī nepieciešamību (pārvadājamo apjomu dēļ) noteikt pievadceļam augstāku drošības kategoriju, nekā pašlaik uz to attiecināmā 3. kategorija.</p> <p>7) Kritisies īpašumu vērtība ne vien dzelzceļam tuvākajās Parādes, Esplanādes un Silikātu ielas mājām, bet arī Iļģuciemā, Torņkalnā un citviet gar dzelzceļu. Projekta īstenošana faktiski padarīs Daugavgrīvu no vietas, kur atpūšas tūkstošiem rīdzinieku, par atpūtai un dzīvošanai nelabvēlīgu vietu, jo smaku un neizbēgamo avāriju rezultātā radies piesārņojums padarīs pludmali atpūtai nederīgu, kā to šobrīd pierāda .</p> <p>8) Termināla darbības un prognozējamo avāriju dēļ var tikt zaudētas ne vien Rīgas, bet arī Jūrmalas pludmales kā tūrisma un atpūtas vietas. Tādējādi - projekta īstenošanas rezultātā var būtiski tikt pasliktināta tūrisma biznesa attīstības iespējas Rīgā un Jūrmalā.</p> <p>9) Publiskās apspriešanas laikā projekta iniciatori nespēja atbildēt uz jautājumu par teritorijas transformēšanu un uzbēršanu, kā arī iespējamu teritorijas sagatavošanu pirms Ietekmes uz vidi novērtējuma pabeigšanas (kā tas tika darīts Krievu salā). Uzskatām, - ka ir jāņem vērā, ka gan pieminētajā teritorijā, gan tā aizsargjoslā esošajos pagrabos mīt sikspārņi, kas ir Eiropas direktīvu aizsargāti</p>	<p>1.7)Īpašumu vērtību valstī, t.sk. minētajās vietās, noteiks makroekonomiskā situācija, iziešana no krīzes situācijas. Terminālu paredzēts būvēt ostas teritorijā, kas pēc definīcijas ir teritorija, kur primāra izmantošana ir ar ostas darbību saistītu vispārīgās ražošanas uzņēmumu, satiksmes infrastruktūras objektu un komerciāla rakstura objektu būvniecība un izmantošana.</p> <p>1.8)Termināla darbībā netiek prognozētas avārijas. Tiek iestrādāts Ietekmes uz vidi novērtējums, kurā katrai darbības operācijai ir paredzēti pasākumi un procedūras avāriju nepieļaušanai. Turklāt projektēšanā tiks izmantotas modernākās tehnoloģijas.</p> <p>1.9)Ietekmes uz vidi novērtējums paredzēs maksimāli iespējamu saudzīgu attieksmi pret sikspārņu mītnēm un pludmali. Pirms IVN procedūras pabeigšanas nav paredzēta nekāda teritorijas transformēšana. Pretplūdu pasākumi tiks paredzēti tehniskās projektēšanas laikā.</p>	
--	--	--

	<p>dzīvnieki; - ir jāņem vērā, ka minētā teritorija atrodas plūdu riska zonā. Komēforta dambja izveidošana savulaik novirzīja Daugavas straumi un sekmēja procesus, kad smiltis pludmalē pieauga. Jau šobrīd veiktie darbi un atsevišķu teritoriju transformēšana (uzbēršana) Ziemas ostā ir radījuši pretēju procesu – smilšu josla pludmalē ir kļuvusi ievērojami šaurāka un pludmale – bedraināka. Ņemot vērā, ka šie procesi nav izvērtēti, kā arī teritorija atrodas plūdu riska zonā, uzskatām, ka nav pieļaujama nekāda teritorijas transformēšana pirms IVN procesa pabeigšanas.</p>		
2.	<p>1) Termināļa būvniecība un darbība ietekmēs apkārtējo māju iedzīvotājus smaku dēļ, kuras ir neizbēgama procesa sastāvdaļa, kā to apliecinājusi arī jauno tehnoloģiju pielietošana Rīnūžu naftas terminālī, Rīgas brīvdostas teritorijā - smaka jūtama vairāku kilometru rādiusā, bet pārkraušanas apjoms tur ir 10 reizu mazāks kā plānots Daugavgrīvā. Tā kā gaisa piesārņojuma koncentrācija pastāvīgi netiek mērīta, tad iespējams, tā Bolderājā un Daugavgrīvā pārsniedz arī normatīvos pieļaujamo piesārņojuma koncentrāciju jau šobrīd. Gaisa piesārņojuma summārā ietekme būs gan no paredzētās „Baltic Oil Terminal” darbības (10 milj. tonnu pārvadājumu gadā), gan SIA „LaCon” (2 milj. tonnu naftas produktu pārvadājumi gadā) naftas termināļa, kam šobrīd tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums, gan smakas no Attīrīšanas iekārtām, gan putekļi no LaCon ogļu kravām, gan finiera un koksnes rūpnīcas „Latvijas Finieris” darbības Bolderājā, kura pēdējā gada laikā ar</p>	<p>2.1) IVN noteiks tehnoloģijas, kas nodrošinās minimālas smakas, trokšņus, vibrācijas utt. Izvēlētās tehnoloģijas tiks balstītas uz veikto gaisa piesārņojuma modeli. Termināļa tehnoloģijas būs modernāka, nekā Rīnūžu terminālī, kas celts vairākus gadus atpakaļ.</p>	

<p>jauno tehnoloģiju ieviešanu būtiski piesārņo gaisu, taču Rīgas attīstības plāna Stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā datu trūkuma dēļ summārā ietekme nav vērtēta, deleģējot to aprēķināt katram projektam atsevišķi.</p> <p>2) Termināļu celtniecības gadījumā piesārņojuma (trokšņi, smakas, vibrācija) līmenis ievērojami palielināsies, līdz ar to iedzīvotāju dzīves kvalitāte pasliktināsies un īpašuma vērtība kritīsies. Šobrīd valstī nav izstrādāts kompensācijas mehānisms, kas varētu piespiest zaudēto īpašuma vērtību piedzīt no uzņēmēja, kura saimnieciskās darbības rezultātā zaudējumi rodas, līdz ar to faktiski visi Bolderājas un Daugavgrīvas iedzīvotāji, kā arī iedzīvotāji gar dzelzceļu zaudēs gan sava īpašuma vērtību, gan dzīves kvalitāti un drošību.</p> <p>3) Tā kā Rīgas dome noteikusi aizsargjoslu ap dzelzceļiem pilsētas teritorijā - 25 m, t.i. – minimāli Aizsargjoslu likumā pieļaujamo, tad par drošību aizsargjoslā nodrošina un maksā maksās Rīgas brīvosta kā dzelzceļa apsaimniekotājs, taču liela daļa dzīvojamo māju atrodas 26 – 100 m joslā no dzelzceļa. Tādējādi – kompensāciju par nodarīto kaitējumu (tai skaitā domes darbinieku solīto jaunu dzīvokļu piešķiršanu) un pasākumus trokšņu un vibrāciju novēršanai maksās no pašvaldības budžeta , nevis no Rīgas brīvostas. Tas ir papildus slogs pilsētas budžetam, kas krīzes apstākļos nav pieļaujami.</p> <p>4) Daugavgrīvas un Bolderājas iedzīvotāji ir</p>	<p>2.2) Pieguļošo īpašumu vērtība, nebūs zemāka par patreizējo vērtību. Nepieciešamības gadījumā kopā ar pašvaldību tiks risināti kompensācijas jautājumi.</p> <p>2.3) Mūsdienas tehnoloģijas paredz līdz minimumam samazināt gan trokšņus, gan vibrāciju, tādēļ kaitējums netiks nodarīts.</p> <p>2.4) Tiks saglabāti gan Komētforts, gan pārējie</p>	
---	--	--

<p>ieinteresēti gan Komēforta, gan pludmales, gan Piejūras dabas parka vērtību saglabāšanā nākamām paaudzēm, taču apspriežamais projekts tās ignorē, jo arī pie labākajām tehnoloģijā, ir paredzēts avāriju risks un arī pieļaujamās noplūdes.</p> <p>5) Neizvērtēta darbība un teritorijas transformēšana plūdu riska teritorijā apdraud Daugavgrīvas iedzīvotāju drošību un īpašumu.</p>	<p>kultūras pieminekļi. Pie tam jau šobrīd tiek investēti līdzekļi pieminekļu sakārtošanai un restaurēšanai. Noplūdes nav pieļaujamas un tādas nebūs.</p> <p>2.5) IVN rezultātā tiks paredzēti inženiertehniskie pasākumi ietekmes uz vidi mazināšanai vai novēršanai līdz attiecīgajos MK noteikumos paredzētajam līmenim.</p> <p>Ministru kabineta 2007. gada 3. aprīļa noteikumi Nr. 231 "<u>Noteikumi par gaistošo organisko savienojumu emisijas ierobežošanu no noteiktiem produktiem</u>", Ministru kabineta 2006. gada 26. septembra noteikumi Nr. 801 „<u>Noteikumi par sēra satura ierobežošanu atsevišķiem šķidrās degvielas veidiem</u>”, Ministru kabineta 2006. gada 16. maija noteikumi Nr. 400 „<u>Noteikumi par vides aizsardzības prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamajām cisternām</u>”, Ministru kabineta 2003.gada 9.septembra noteikumi Nr. 507 "<u>Noteikumi par kopējo valstī maksimāli pieļaujamo emisiju gaisā</u>", Ministru kabineta 2003. gada 22. aprīļa noteikumi Nr. 200 "<u>Par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi</u>", Ministru kabineta 2002. gada 20. augusta noteikumi Nr. 379 "<u>Kārtība, kādā novēršama, ierobežojama un kontrolējama gaisu piesārņojošo vielu emisija no stacionāriem piesārņojuma avotiem</u>", 2004.gada 13.jūlija Ministru kabineta noteikumi Nr.598 Noteikumi par akustiskā trokšņa normatīviem dzīvojamu un publisko ēku telpās, 2004.gada 13.jūlija Ministru kabineta noteikumi Nr.597 Vides trokšņa novērtēšanas kārtība, 2002.gada 23.aprīļa Ministru kabineta noteikumi Nr.163 „Noteikumi par trokšņa</p>	
---	---	--

		<p>emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”. 2002.gada 22.janvāra Ministru kabineta noteikumi Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī”. 2002.gada 12.marta Ministru kabineta noteikumi Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti”. 2006.gada 2.maija Ministru kabineta noteikumi Nr.362. „Noteikumi par notekūdeņu dūņu un to komposta izmantošanu, monitoringu un kontroli”. 2008.gada 16.decembra MK noteikumi Nr. 1051 “Bīstamo atkritumu uzskaites, identifikācijas, uzglabāšanas, iepakošanas, marķēšanas un pārvadājumu uzskaites kārtība”, 2008.gada 22.septembra MK noteikumi Nr. 789 “Atsevišķu veidu bīstamo atkritumu apsaimniekošanas kārtība” un 2004.gada 30.novembra MK noteikumi Nr. 985 “Noteikumi par atkritumu klasifikatoru un īpašībām, kas padara atkritumus bīstamus”, kā arī citi.</p>	
3.	<p>1. Sastrēgumi un trokšņi nopietni skars ne vien iedzīvotājus Bolderājā, Silikātu mikrorajonā un Daugavgrīvā, Parādes ielas šķērsojumā, bet arī iedzīvotājus posmā no Torņakalna līdz Lāčupei, kur dzīvojamās mājas atrodas tiešā dzelzceļa nodalījuma joslas tuvumā. Posmā no Torņakalna līdz Spilves pļavām ir vairāki vienlīmeņa šķērsojumi – pārbrauktuves: Liepājas ielā (85 vilcieni un vairāk kā 7000 autotransporta vienības diennaktī), Slokas ielā (32 vilcieni un 9200 automašīnas diennaktī), Buļļu ielā (32 vilcieni un 11000 automašīnas diennaktī). Trokšņu sienu zemā efektivitāte sevi jau pierādījusi Parādes ielas dzīvojamās mājās, tādēļ nav pamata cerēt, ka trokšņu sienas un sliežu lubrikāti atrisinās trokšņu problēmas, savukārt vienlīmeņu šķērsojumi radīs transporta sastrēgumus visās minētajās vietās, un to atrisinājumam būs nepieciešami līdzekļi no pilsētas budžeta. Tādējādi iespējams</p>	<p>3.1) Tiek izstrādāti pasākumi, lai mazinātu sastrēgumus un trokšņus, uzlabojot sliežu ceļu, izstrādājot aizsargsienas utt. Ar autotransportu kravas netiks pārvadātas.</p>	

<p>ekonomiskais ieguvums būs daudz mazāks kā projekta iniciatoru solītie nodokļi. Kompensācijas un pasākumi trokšņu un vibrāciju novēršanai tiks veikti no Rīgas domes budžeta, jo Rīgas brīvosta kā pievadceļa apsaimniekotājs sedz tikai 25 m aizsargjoslā veicamos pasākumus, tādējādi - osta pelnīs, bet pilsētnieki maksās.</p> <p>2) Infrastruktūras izveidošanai būs nepieciešams arī Rīgas pilsētas līdzfinansējums, kas var izrādīties lieks, zinot Krievijas valsts politiku naftas pārvadājumu jomā. Tā ir ne vien ekonomiska, bet arī politiska atkarība – ieguldīt naudu projektā, pie kam nespējot garantēt tās atmaksu. Tuvākais piemērs Krievijas politikas ietekmei uz ostu - Ventspils, kuras osta ar izveidotu infrastruktūru netiek pilnībā izmantota Krievijas politikas dēļ.</p> <p>3) Avārijas gadījumā var izrādīties, ka atbildētājs ir fiktīva persona, jo SIA „Baltic Oil Terminal” īpašniekam nav pat biroja, ir tikai pastkastītes adrese Seišelu salās ASV. Tādā gadījumā – avārijas sekas būs jālikvidē par valsts vai pašvaldības naudu.</p> <p>4) Daugavgrīvas un Bolderājas iedzīvotāji ir ieinteresēti gan Komēforta saglabāšanā, gan pludmales un Piejūras dabas parka vērtību saglabāšanā nākamām paaudzēm, taču apspriežamais projekts tās ignorē, jo apgalvojumi par muzeja izveidi ir nepatiesi – 100 m aizsargjoslā no estakādēm muzeju veidot nevar.</p> <p>5) Izvēlētā vieta atrodas pie Rīgas jūras līča,</p>	<p>3.2) Projekts nav saistīts ar Krieviju. Produktu plūsmas paredzētas no dažādam vietām abos virzienos.</p> <p>3.3) Uzņēmumam „Baltic Oil Terminal” ir savs birojs, Rīgā, Katrīnas dambī 14-203.</p> <p>3.4) VKPAI aizsargjoslas ir samazinājušas, tādēļ Piejūras dabas parks un Komēforts saglabāsies. Tiks nodrošināta pieeja Komēfortam. Skatīt punktu 1.2.</p> <p>3.5) IVN paredz izvērtēt dažādas iespējamo risku</p>	
--	---	--

	<p>nevis pie atklātas jūras. Līcī ūdens apmaiņa notiek ļoti lēnām, tas ir kā liels ezers, kuru no Baltijas jūras nošķir salas. Ja līcī ieplūdis naftas produkti, Latvijai draud visu zivju resursu un pludmaļu zaudējums. Avārijas Baltijas jūrā tomēr notiek, pat paaugstinot drošību ar attīstītām tehnoloģijām un</p> <p>Ekonomisko izdevīgumu paredz no naftas biznesa, bet tas nolemj iznīcībai tūrisma un atpūtas infrastruktūras attīstību, kas tāpat varētu dot ienākumus valstij;</p>	<p>situācijas un pasākumus, lai nepieļautu avārijas iespējas rašanos terminālī. Uzņēmuma darbība būs tikai par labu apkartējai videi, jo par pasūtītāja naudu tiks veikta teritorijas uzlabošana, kultūras pieminekļu sakārtošana un citi pasākumi.</p>	
4.	<p>Šāda projekta īstenošana ir nepieļaujama, ir jālauž zemes nomas līgums ar SIA „Baltic Oil Terminal” un turpmāk attīstot Rīgas brīvdostas teritoriju jāpanāk,</p> <p>1) ka zeme Rīgas brīvdostā netiek iznomāta uzņēmumiem, šajā gadījumā -SIA „Baltic Oil Terminal”, kuru īpašnieka vienīgā pieejamā adrese ir pastkastīte, jo jebkuru avāriju vai cita rakstura problēmu gadījumā atbildētāja nebūs;</p> <p>2) ja zeme šādam īpašniekam tiek iznomāta, panākt, ka zemes nomnieks ir atbildīgs tāpat kā jebkurš iedzīvotājs - par mazākais - zāles nopļaušanu savā teritorijā, kas SIA „Baltic Oil Terminal” teritorijā nenotiek jau 9 gadu garumā, arī tad , ja būvniecības ieceri realizēt netiek atļauts;</p> <p>3) panākt, ka būvniecības ieceres izstādītie materiāli nesatur nepilnīgu un nepatiesu informāciju;</p> <p>4) viedoklis par projekta īstenošanu jāprasa arī citām pašvaldībām (Jūrmala, Saulkrasti), kuras atrodas Rīgas līča piekrastē, jo šo pašvaldību uzņēmēju intereses var tikt būtiski skartas.</p>	<p>”Baltic Oil Terminal” ir atbildīgs par būvniecības ieceri, uzņēmumam ir biroja adrese Rīgā, reāli darbinieki un reāls līgums ar Rīgas Brīvdostu, kurš noslēgts 2001. gada 08. Jūnijā. Līgumā Nr. ZNL-116/01 minēts, ka „Zemes gabala nomas un Līguma noslēgšanas mērķis ir naftas produktu termināla būvniecība un Zemes gabala izmantošana atbilstoši Zemes gabala izmantošanas plānam...” .</p> <p>Ikvienu Latvijas pašvaldība ir tiesīga brīvi izteikt savu viedokli.</p>	

5.	<p>Vides aizsardzības klubs kategoriski iebilst pret iecerēto naftas termināla būvniecības apspriešanu Daugavgrīvā, Flotes ielā.</p> <p>Uzskatām par nekorektu apspriest termināla būvniecību, kamēr notiek termināla Ietekmes uz vidi novērtējuma process. Par to un kā termināls ietekmēs vidi, iedzīvotāju veselību, tuvējos vēstures un kultūras pieminekļus, būs zināms tikai pēc termināla IVN veikšanas, tādēļ apspriest būvniecību ir pārāgri.</p> <p>Atgādinām, ka vietējie iedzīvotāji jau vairākkārt ir parakstījušies pret šo iecerēto būvniecību. Ir biuši savākti vairāk kā 10 rūkstoši parakstu, kas arī vairākkārt ir iesniegti Rīgas domē. Rīgas dome, respektējot vietējo iedzīvotāju viedokli un IVN ziņojumu nav akceptējusi šo ieceri.</p>	<p>IVN procedūra notiek paralēli būvniecības ieceres publiskai apspriešanai un nemazina iedzīvotāju iespējas ietekmēt projektēšanas sagatavošanās procesu. Tieši pretēji- īsā laikā iedzīvotājiem ir iespēja iegūt un salīdzināt vairāk informācijas. Skatīt 1.1). punktu.</p>	
6.	<p>Netiek ievērots Aizsargjoslu likums . Pēc projekta prezentācijas nav skaidrs, kā termināla darbība ir saskaņota un integrēta kopējā Daugavgrīvas, Bolderājas infrastruktūrā. Izvešanas, ievēšanas ceļi un to ietekme uz iedzīvotāju ikdienas dzīvi, drošību, ietekme uz dabu, Daugavgrīvas dabas liegumu, jūras līča piesārņojumu, cilvēku veselību, apdraudējumu katastrofas gadījumā. Samazināsies īpašumu vērtība un pievilcība pircēju acīs. Pašlaik Bolderājā dzīvo ap 15000 cilvēki un ar viņu interesēm ir jāērķinās.</p>	<p>Atbilde sniegta punktā 2.5).</p>	
7.	<p>Dzelzceļa pievedceļš atrodas tikai ~50 metri no mājām (ēkas uzbūvētas ātrāk nekā dzelzceļš). Dzīvoju 20 m no dzelzceļa. Jau šobrīd pie kravu plūsmas šeit dzīvot nav droši no ekoloģijas viedokļa, kā arī ierobežotas atpūtas un miega iespējas.</p> <p>Nevar ticēt solījumiem, ka tiks nodrošināti piemēroti apstākļi šeit dzīvojošajiem, jo iepriekš solītie jaunie logi tā arī nav ielikti.</p>	<p>Kopīgi ar Rīgas pašvaldību nepieciešamības gadījumā tiks risinātas iespējas cilvēku pārvietošanai. Projekta ietvaros tiks izbūvētas aizsargsienas arī paredzēta pakešlogu uzstādīšana, tiks ņemti vērā cilvēku vēlmes un intereses, ierosinājumi, sabalansējot tos ar paredzēto darbību.</p>	

8.	Kategoriski noraidu, jo: naftas produktu pārkraušana no vagoniem tankkuģos nekādā veidā nevar darīt drošāku, ne tikai Daugavgrīvas un Bolderājas ļaužu dzīvi, bet visai Pārdaugavai ir drauds.	Projekts paredz izmantot modernas un drošas tehnoloģijas.	
9.	Termināla būve un tā tiešās pielietošanas vajadzība apdraud tuvējo iedzīvotāju dzīvību un dzīves kvalitāti. Šāda veida būvei nevajadzētu atrasties tiešā valsts galavpilsētas tuvumā, šādā veido apdraudot lielu iedzīvotāju skaitu un pakļaujot tos potenciālam avārijas un piesārņojuma riskam. Bolderājas infrastruktūra nav paredzēta, lai uzņemtu šāda termināla uzturēšanai nepieciešamo transporta plūsmu.	Termināls atrodas ostas teritorijā, kā to paredz pilsētas attīstības plāns. Termināla apbūves priekšlikums ir izstrādāts atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gada grozījumiem, kas apstiprināti ar Rīgas domes 18.08.2009. lēmumu Nr. 116 „Par Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam ar grozījumiem apstiprināšanu un pašvaldības saistošo noteikumu izmantošanu”. Dokumenta 6.12. sadaļā punkts 540. Ostas teritorija ir MK 2006.gada 22.augusta noteikumos Nr.690 „Noteikumi par Rīgas brīvdostas robežu noteikšanu” noteiktās Rīgas brīvdostas teritorijas sauszemes un jūras ostas akvatorija teritorija, kur primārā izmantošana ir ostas darbības nodrošināšanai un attīstībai nepieciešamo būvju (ražošanas, noliktavu un transporta uzņēmumu, kravu ostas būvju un tml.) būvniecība un izmantošana, bet sekundārā izmantošana – citu šajā teritorijā atļauto būvju būvniecība un izmantošana.	
10.	Man ir pieredze ar naftas un ķīmiskās rūpnīcas kompleksu Olainē, kategoriski pret naftas termināla celtniecību. Neviena modernākā tehnoloģija nav pasargāta no gadījuma bojājumiem, bet es gribu dzīvot ekoloģiski tīrā vidē.	Olainē ir citas sen novecojušas tehnoloģijas, cita tipa uzņēmumi, kurus nevar salīdzināt ar mūsdienīgiem uzņēmumiem.	

11.	Termināls bojās rajona un Rīgas jūras līča ekoloģiju. Palielinoties vilcienu skaitam, palielinās varbūtība, ka ēkas, kas stāv pārāk tuvu dzelzceļam, pamazām ies bojā, sabruks. Termināls apdraud Daugavgrīvas dabas liegumu.	IVN paredzēs drošu termināla izmantošanu, būs līdzekļi, par kuriem varēs uzlabot esošo situāciju. Termināls dabas parku neapdraud.	
12.	Rajonā, kur es dzīvoju strādā "Lignums", "Latvijas Finieris", SIA "Daugavgrīva ūdens attīrīšanas stacija". Rajons ir pastāvīgi piesārņots, stāv smaka gaisā. Logus nav iespējams atvērt.	Tie ir pavisam cita tipa uzņēmumi, kuri būvēti pēc vecām tehnoloģijām. IVN gaitā tiks veikta gaisa piesārņojuma modelēšana, kas ļaus izvēlēties tādas tehnoloģijas, kas atbildīs MK noteikumos noteiktajiem robežlielumiem. Atbilde jau dota 2.5. punktā.	
13.	Tas ir bīstami. Nesenie notikumi Kundziņsalā norāda uz tādu objektu bīstamību. Dzīvojamo masīvu tuvumā tādiem objektiem nav vietas.	Jaunas tehnoloģijas ļaus samazināt līdz 0 avārijas iespēju. Kundziņsalā ir cita tipa osta, un cita tipa kravas.	
14.	Termināls atradīsies ļoti tuvu dzīvojamai mājai. Apdraudēti avārijām, sprādzieniem, līnijas bojājumiem, naftas izplūdi, piesārņots gaiss, troksnis, apdraudēta ekoloģija, jūra, dzīvnieki, apdraudēta mana un manu tuvinieku dzīvība. Apdraudēta satiksme, pārbrauktuve vienmēr būs ciet, nevarēs laicīgi nokļūt darbā.	Termināls atradīsies pieļaujamā attālumā no dzīvojamām ēkām, atbilstoši normatīviem. Pamatojoties uz Aizargjoslu likumu 30.panta 3. apakšpunktu „ap naftas un naftas produktu, bīstamu ķīmisko vielu un produktu pārsūkņēšanas un iepildīšanas stacijām, rezervuāru parkiem, iepildīšanas un izliešanas estakādēm, piestātnēm un muliņiem, uzsildīšanas punktiem, noliktavām, krātuvēm, pārstrādes un pārkušanas uzņēmumiem 100 metru no šo objektu ēkām un būvēm, kurās atrodas nafta, naftas produkti, bīstamas ķīmiskās vielas vai produkti”.	
15.	Termināla būvniecības apdraud blakus esošo Daugavgrīvas dabas liegumu (daļa no Piejūras dabas parka), tiks izpostīta vēsturiska būve "Komētas forts", pasliktināti Daugavgrīvas un Bolderājas iedzīvotāju dzīves apstākļi, kā arī netiks sasniegts ekonomiskais efekts sakarā ar to, ka ar katru gadu naftas produktu apjoms, kas tiek eksportēts caur Latviju, sarūk.	Ar terminala uzbūvēšanu pieaugs naftas eksports caur Latviju, tas dos papildus ieņēmumus budžetā, t.k. būvniecība notiks Rīgas administratīvā teritorijā, nodokļu maksājumi arī ies Rīgas budžetā. Nav domājams, ka dabas liegums tiks apdraudēts. Argumentācija būs IVN ziņojumā.	

16.	Mūsu māja Parādes ielā 2 atrodas ļoti tuvu dzelzceļam. Jau pietiek ar ogļu pārvadājumiem. Katru otro dienu jāslauka palodzes no ogļu putekļiem. Troksnis no pārvadājumiem. Solīja ielikt plastikāta logus, viss palika solījumu līmenī. Esmu pensionāre ar 148 Ls pensiju, nevaru atļauties pati ielikt.	Šī problēma tiks risināta sadarbībā ar Rīgas pašvaldību. Naftas produkti putekļus nerada.	
17.	Projektā ir daudz neskaidrību, par maz informācijas, lai to pilnvērtīgi varētu izvērtēt. Piemēram, ir atsevišķos materiālos minēts, ka tiks izbūvēts vēl viens sliežu ceļš, bet kādas teritorijas tas skars, konkrēti nav minēts. Nevar projektu izvērtēt tikai pēc bildēm "pirms" un "pēc". Ir nepieciešams detalizēts attīstības plāns un izskaidrojums, kā tiks novērsts trokšņu, piesārņojuma palielinājums u.c. - blakus apstākļi, kas būs realizējot šo projektu.	Kopā ar VAS „Latvijas Dzelzceļš” tiek veikta modelēšana, kurā būs noteiktas prasības, kas jāizpilda rekonstrējot dzelzceļu. Paredzēts uzbūvēt otru sliežu ceļu paralēli esošajam. IVN procesā un projektēšanas laikā tiks izstrādāts pasākumu plāns smaku, trokšņu un vibrāciju samazināšanai līdz MK noteikumos (kuros)?paredzētajam līmenim.	
18.	Tas ir neprāts. Te jāšūdzas par cilvēka tiesību aizskaršanu. Cilvēki taču ir tiesīgi dzīvot mierīgā vidē, nevis uzsākt savu dzīvi ugunsdrošā vidē. Vai netiks kaitēta cilvēku veselība? Kādēļ sevi pakļaut riskam?	Termināls būs drošs dabai un cilvēkiem. Tas patreizējā projekta stadijā ir pieņemums, kas pamatots uz līdzšinējo praksi saistībā ar līdzīgiem uzņēmumiem.	
19.	Objekts var radīt draudus cilvēku drošībai un veselībai, naftas termināls draud ar vides piesārņojumu un negatīvi ietekmēs cilvēku, īpaši mazu bērnu, veselību.	Termināla tehnoloģija nepieļauj ūdens, gaisa un grunts piesārņojumu, tādēļ nav pamata cilvēku saslimšanai.	
20.	Rīgas teritorijā nedrīkst būt naftas termināli, jo: 1. pārāk daudz cilvēku (Rīgas iedzīvotāju) tiek pakļauti eksplozijas riskam; 2. teritorija ap dabas liegumu tiks piesārņota; 3. jāmācās no Eiropas valstu daudz lielākas pieredzes šajā jautājumā. Piemēram, Beļģijā, Holandē u.c. šādas būves ir 30 - 50 km no pilsētas!	Daudzās Eiropas valstīs ir tāda tipa termināli un šajās vietās iedzīvotāju un vides drošībai netiek nodarīti nekādi kaitējumi, piemēram, Zviedrijā, Malmē. Abas Eiropas lielākās ostas – Roterdama (Nīderlandē) un Antverpene (Beļģijā), atrodas pilsētu teritorijās aptuveni 2 km no dzīvojamajiem kvartāliem.	

21.	<p>Uzskatu, ka risks ir lielāks par ekonomiskajiem labumiem, ko paredz termināla būve. Ekoloģiskās katastrofas seku novēršana termināla avārijas gadījumā radīs pārlieku lielu postu Rīgai un Latvijai. Ņemot vērā nesenos notikumus ostā (gāzes noplūde), skaidrs, ka Rīgas iedzīvotājiem ir pamatotas bailes no termināla būves. Glābšanas dienestu darbība šādās situācijās ir vienkārši zem katras kritikas.</p> <p>Manuprāt, arī vizuāli terminālis bojā rajona skatu.</p>	<p>Notikumi ostā bija cita tipa uzņēmumos. BOT tiks izmantotas jaunākās tehnoloģijas, apdraudējuma iedzīvotājiem nebūs. Vizuāli termināls būs labi redzams no akvatorija, bet tā tomēr ir osta, un šeit ainaviskie kritēriji nav primārie.</p>	
22.	<p>Termināla būvniecība lielā mērā pasliktinās rajona ekoloģisko situāciju, vides piesārņojums.</p> <p>Pašlaik jau ir divi realizēti projekti, kuri neatjaunoja solīto ekoloģisko nekaitīgumu, tie ir ogļu pārkraušana un Rīgas ūdens attīrīšanas iekārtas.</p> <p>Būs piesārņota daba, gaiss.</p>	<p>Pasūtītājs sakārtos ne tikai rajona infrastruktūru, bet arī dzelzceļa posmu no stacijas Bolderāja II līdz objektam, autoceļu un objektu, tiltu pār Buļļupi, kultūras pieminekļus. Jaunas tehnoloģijas nepieļaus dabas un gaisa piesārņojumu.</p>	
23.	<p>Uzskatu, ka būvniecības ieceres realizācija būtiski samazinās Bolderājā un Daugavgrīvā esošo apkārtējo īpašumu vērtību, kā arī būvniecības ieceres realizācija negatīvi ietekmēs šo rajonu iedzīvotāju intereses un dzīves kvalitāti.</p>	<p>Atbilde jau sniegta 7.punktā.</p>	
24.	<p>Iepazīstoties ar publiskās apspriešanas materiāliem naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecībai Rīgā, Flotes ielā 2, 103.grupa, 2001.grunts, turpmāk tekstā - Projekts, tajā skaitā ar Projekta vizuālajiem materiāliem, konstatēju, ka Projekta projektējamais žogs norobežos man piederošās ēkas Rīgā, Flotes ielā 2 kadastra Nr. 0100 603 0093, turpmāk tekstā Ēka, piebraucamos ceļus, un līdz ar to man tiks liegta iespēja izmantot Ēkas ekspluatācijai funkcionāli nepieciešamo pieguļošo teritoriju, kā arī būtiski ierobežos pašas Ēkas ekspluatācijas iespējas.</p> <p>Uzskatu, ka būvniecības ieceres realizācija būtiski samazinās mana īpašuma vērtību, kam es nevaru</p>	<p>Vizuālie materiāli ir shematiski un tiem nav topogrāfiskas precizitātes, līdz ar to pēc tiem nav iespējams detāli spriest par atsevišķām projekta detaļām. Projektā netiks aprūtināta servitūtu ceļu lietošana.</p>	

	piekrist.		
25.	Kategoriski pret, jo mūsu sala un dzīvojamais rajons pilnībā neatbilst šada objekta būvniecībai. Sala pati par sevi katru gadu ierimst par 1-2 mm, jebkāda vibrācija, iejaukšanās gruntī var izsaukt māju sabrukšanu, applūšanu. Jau tā mums ir mājas saplaisājušas, jo atrodas blakus dzelzceļam. Tas iespaidos ekoloģiju, bet šeit taču ir dabas parks, kur ir daudzveidīga augu valsts, jūra un mežs.	Ne tikai sala un rajons, bet visa Rīga vēsturiski ir bijusi ostas pilsēta, tāpēc termināli paredzēts būvēt tieši ostai piederošā teritorijā, kas arī atbilst Rīgas attīstības plānam. Dabas teritorijas netiks skartas. Skatīt 9.punktu.	
26.	Šis noziegums pret lieguma zonu Daugavgrīvā jau sen noraidīts. Tikai - izmantojot krīzes laiku, spekulē uz jaunu darba vietu - 100 - radīšanu termināli.	Jaunu darba vietu radīšana krīzes apstākļos ir vienīga iespēja iziet no krīzes un to nedrīkst uzskatīt par spekulāciju. Termināli paredzēts nodarbināt ap 100 darbiniekiem.	
27.	Jā, pilsēta iegūs ražojošu objektu, nodokļus, pāris simtu darba vietas un risku infrastruktūrai, cilvēku veselībai, drošībai, dabas piesārņojumu, nepieciešamību risināt ar būvju bojājumiem saistītus jautājumus (pārāk tuvu apbūve ir ne tikai Bolderājā un Daugavgrīvā, bet arī tuvāk uz pilsētas pusi, visas dzelzceļa līnijas tuvumā), ilgāk slēgtas pārbrauktuves, sastrēgumus	Termināli paredzēts būvēt ostas teritorijā, kura ir paredzēta komercdarbības un ražošanas darbības veikšanai. Kaitējuma dabai nebūs, jo tiek piemērota IVN procedūra, kas nodrošinās prasību izstrādi projektam, lai paredzētā darbība atbilstu MK noteikumos noteiktajam. Atbilde jau sniegta 14.punktā.	
28.	<ul style="list-style-type: none"> • Kaitīgie izgarojumi ir neizbēgami, būs piesārņots gaiss, putekļi, troksnis. • Paaugstināts trokšņu līmenis. • Transporta kustības apgrūtinājumi noslogotā dzelzceļa dēļ. Tiks apgrūtināta braukšana pa vienīgo rajona ceļu. • Industriālā rajonā kritīsies īpašuma vērtība, nevarēs pārdod īpašumus un mainīt dzīvojamo platību uz citu rajonu, kompensācijas netiek paredzētas. • Kaitēs videi, ekoloģiski nedrošs objekts. • Netālu atrodas dabas liegums, 	Atbilde sniegta punktos: 19., 17., 14, 1.6.	

	<p>nacionālais parks, tas ir iekļauts aizsargājamā joslā, un ja kas notiks, izmirs ne tikai cilvēki, bet arī fauna, dzīvā daba, aizsargājami putni.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ugunsbīstamība. 		
29.	<p>Pārāk liela dzelzceļa satiksme (aktīva) būs traucējoša apkārtējo māju iedzīvotājiem. Šobrīd gan nekur neparādās informācija par vilcienu kursēšanas biežumu (regularitāti), bet iepriekšējā reizē, kad tika virzīts "informācijas projekts", minētie cipari rādīja, ka intensitāte plānota tik liela, ka tuvējo māju iedzīvotāji knapi paspēj šķērsot sliedes līdz traucās kārtējais vilciens ar dzīvībai bīstamo sastāvu. Tiks bloķētas pārbrauktuves Silikātu un Parādes ielā.</p>	Atbilde sniegta 17.punktā.	
30.	<p>Intensīvākas dzelzceļa satiksmes gadījumā tiks radīti vēl nopietnāki bojājumi tuvējām ēkām. Jau tagad nepārtraukti vairojas plaisas apmetumos, sevišķi naktīs vilcienu kravu pārvadājumi jūtamī kā nelielas zemestrīces - tricina māju.</p>	<p>Paredzēts izbūvēt otru sliežu ceļu, kas ļaus atvieglot kravu pārvadājumus. Būs izstrādāti pasākumi trokšņa un vibrācijas mazināšanai.</p>	
31.	<p>Šis projekts ir kārtējā afēra. Jo tas nenesīs Latvijai tā nepieciešamo nodokļu daudzumu, bet Rīgas dome izgrūdīs naudu privātfirmas interesēs. Iespējams, tas ir krimināls korupcijas gadījums. Rīgas dome nespēja realizēt neskaitāmus vides projektus attīrīšanas jomā un ostas darbībā. Nav pienācīgi sagatavota infrastruktūra, dzelzceļa pārvadi un šoseja. Ārzemju firmai, iespējams, viendienītei - jau nekādi nevar uzticēties. Kaut kāda SIA DINAZ paspārnē šauras grupas interesēs - pelnīs ārzona, bet ne Rīga, ne Latvija. Rīgas domes ierēdņu interesēs uzlabot savu materiālo ienākumu. Nedomā par Latvija nākotni un cilvēkiem, kuri dzīvo Latvijā, iznīcina vēsturiskas vietas un dabu. Celtniecība izdevīga tikai šauram lokam</p>	<p>Nodokļi tiks maksāti Latvijas budžetā un darbs būs vietējiem iedzīvotājiem, tuvu mājai, jaundibinātā perspektīvā uzņēmumā, plānots nodarbināt ap 100 cilvēkiem.</p>	

	cilvēku, dabas aizsardzību tie neņem vērā. Ekonomiskie ieguvumi neatver vides kaitējumu.		
32.	Paredzētais būvlaukums periodiski tika appludināts un 3 reizes izbūvētās aizsargbūves bija sabojātas negaisa laikā. Pastāv applūšanas draudi.	Detālās projektēšanas laikā tiks paredzēti pasākumi, kas aizsargās teritoriju pret applūšanu.	
33.	Ņemot vērā to, ka mūsu rajonā 95% gadījumos pūš ziemeļu un ziemeļrietumu vēji, VISI Daugavgrīvas iedzīvotāji būs spiesti elpot naftas iztvaicējumus, neatkarīgi no tā, cik tālu viņu mājas atrodas no Flotes 2. Vasaras mēnešos daudziem tūkstošiem rīdzinieku, kuri līdz šim atpūtās mūsu jūras piekrastē, tādas iespējas vairs nebūs, jo kurš tad gribēs elpot naftu? Tiesa, viņiem ir izvēle, bet Daugavgrīvas iedzīvotājiem tādas izvēles nav un pat dzīvokli apmainīt mēs jau nespēsīm. Jo neviens taču negribēs dzīvot piesārņotā vidē, arī mēs to nevēlamies!	Latvijā valdošie ir Rietumu vēji, kas izslēdz smaku izplatību Bolderajas un Daugavgrīvas virzienos. Tiks izmantotas tādas tehnoloģijas, kas nepieļaus gaisa piesārņojumu, līdz ar to arī smaku izplatība nepārsniegs MK noteiktos robežlielumus.	
34.	Būvniecības iecere nav veidota, balstoties uz Bolderajas, Daugavgrīvas un Rīgas iedzīvotāju likumīgajām interesēm un vajadzībām. Šis projekts atkārtoti tiek veidots, pilnībā ignorējot vietējo iedzīvotāju un sen izstrādātu IUV novērtējuma secinājumus. Iecere kādreizējo reizi tiek lobēta šaura biznesa autoritāšu interesēs. Rīgas jūras līcis un Daugavas ietekas ekosistēma nevar uzņemties atbildību par šāda izmēra un kapacitātes naftas uzkrāšanas, pārsūkņēšanas terminālu. Riski un zaudējumi var būt ļoti lieli, kuru šī biznesa lobījs nekad nevarēs atmaksāt. Divu 100 tonnu tankeru uzpilde vienlaicīgi diennaktī ir ļoti liels risks. Iecere par terminālu var rasties tikai savtīgu, īstermiņa labuma gūšanas interesēs, izmantojot šī brīža skumjo ekonomisko situāciju valstī.	Tieši otrādi, tiek piemērotas tādas procedūras, kā sabiedriskā apspriešana, kas notika 15.06.2009. un būvniecības ieceres publiskā apspriešana, 10.10.2009., kas ļauj iedzīvotājiem uzzināt par paredzēto darbību, izteikt savas vēlmes un iebildumus.	

35.	Nepiemērota infrastruktūra, veidos lielu troksni, piesārņos gaisu.	Tiks uzlabota, paplašināta infrastruktūra. Skat 33. punktu.	
36.	Tiks liegta pieeja Daugavgrīvas kultūras piemineklim - "Daugavgrīvas krastu fortifikācijas kompleksam" un Komēforta dambim, jo pēc likumdošanas termināla teritorijai attiecīgajā attālumā jābūt slēgtai zonai un šajā gadījumā kultūras pieminekļi iekļaujas slēgtajā zonā. Tajā pašā laikā likumdošanā ir noteikts, ka kultūras pieminekļi ir brīvi pieejami.	Netiks liegta pieeja, jo paredzēts ceļš un gājēju taka pieminekļu zonas apmeklētājiem.	
37.	Iedzīvotāji būs neapmierināti ar lielo mašīnu plūsmu, kas bojās ceļu, par kuru iedzīvotāji maksā nodokļus. Rīgas līcis būs piesārņots. Vakarbuļļu pludmale nevienam vairs nebūs vajadzīga.	Ar autotransportu nenotiks kravu pārvadājumi.	
38.	Pēc 2009.gada jūlijā notikušās ķīmiskās avārijas Rīgas Brīvostā var spriest, ka droša un videi draudzīga termināla darbība ir apšaubāma. Atmosfēras un ūdens piesārņojums ar naftas produktiem var skart ikvienu Rīgas iedzīvotāju, arī tos, kuri apmeklē Daugavgrīvas peldvietas.	Tas bija cita tipa uzņēmums. Kundziņsalā tiek pārkrauti cita tipa produkti. Atbilde jau sniegta 21.punktā.	
39.	Rodas iespaids, ka Rīgas kartē grib nolikvidēt Bolderājas un Daugavgrīvas mikrorajonus.	Tieši otrādi, tiks uzlabota mikrorajona infrastruktūra. Rekonstruejot dzelzceļa posmu no stacijas Bolderāja II līdz objektam, autoceļu un objektu, tiltu pār Buļļupi.	
40.	Būs daudz iebraucēju. Notiks daudzas zādzības, ielaušanās.	Terminālī paredzēts nodarbināt vietējos iedzīvotājus.	
41.	Vienreiz jau šo jautājumu apsprieda, tad uzvarēja veselais saprāts. Tika nosargāta sabalansētā pilsētvide, kultūrvēsturiskais piemineklis - komēforts un saglabāta pieeja pie jūras. Jāatceras, ka daļa rīdzinieku izvēlas Bolderājas jūrmaļu kā atpūtas vietu. Tāpēc būtu lielāka uzmanība jāpievērš tieši šim pilsētas attīstības modelim.	Pilsētas attīstības plānā šī teritorija ir ostas teritorija. Saskaņā ar Rīgas domes 18.08.2009. saistošo noteikumu Nr.5 „Grozījumi Rīgas domes 2005. gada 20. decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 547. punktu „Ostas ražošanas un komercdarbības apbūves teritorija (OR) ir teritorija, kur primārā izmantošana ir ar ostas darbību saistītu vispārīgās ražošanas uzņēmumu, satiksmes infrastruktūras objektu un komerciāla	

		rakstura objektu būvniecība un izmantošana". Kultūras pieminekļi tiks pilnīgi saglabāti.	
42.	Iespējams saasināsies hroniskās slimības - astma, bronhīts.	Atbilde sniegta 19.punktā	
43.	Tā kā daudzi citu Rīgas rajonu iedzīvotāju brauc uz Bolderāju un Buļļupi atpūsties, audzē dārzeņus un ogas mazdārziņos atkritumi no naftas produktiem slikti ietekmēs veselību. Kur nafta tur liela nauda. Ostas vadībai lieli ienākumi, mums - ciešanas un bēdas.	Buļļupi termināla darbība neietekmēs.	
44.	Uzskatu, ka būvniecības ieceres realizācija kopumā: a) pasliktinās Rīgas administratīvās teritorijas iedzīvotāju veselību, it sevišķi Bolderājas un Daugavgrīvas iedzīvotāju veselības stāvokli; b) radīs pastāvīgu piesārņojuma apdraudējumu Daugavas un/vai Rīgas Jūras līča akvatorijai ar naftas produktiem; c) radīs pastāvīgu piesārņojuma apdraudējumu gaisa kvalitātei lielā Rīgas daļā; d) radīs šķēršļus Daugavgrīvas dabas lieguma pastāvēšanai un attīstībai.	Modernas tehnoloģijas izslēdz naftas produktu noplūdi ūdeņos. IVN paredz noteikt gaisa un ūdens piesārņojuma, kā arī trokšņa mazināšanas pasākumus līdz MK noteikumos paredzētajam līmenim.	
45.	Naftas termināla celtniecība ir cilvēku tiesību un interešu pārkāpums. Dzelzceļš, par kuru ies kravas šķērso apdzīvotu vietu, tā nedrīkst būt. 10 miljoni tonnu naftas produktu gadā – tas ir ļoti daudz. No tādas vibrācijas sabruks pat visjaunākās mājas, vienu reizi gadā, ja ne biežāk notiek avārijas, kur ir garantijas drošībai. Mēs gribam dzīvot mierīgi, tās ir mūsu tiesības.	Tiek paredzēta dzelzceļa rekonstrukcija, kas ļaus uzlabot esoša dzelzceļa darbību un samazināt avārijas iespējamību.	
46.	Tiks radīts precedents un līdzīgi gadījumi varēs atkārtoties atkal. Netiks ņemts vērā iedzīvotāju viedoklis, jūtot, ka var panākt, ko vēlas.	Tieši otrādi, iedzīvotājiem ir dota iespēja izteikt savus iebildumus un priekšlikumus. Izstrādājot IVN ziņojumu, tiek ņemti vērā iedzīvotāju iebildumi un ierosinājumi, sabalansējot tos ar	

		paredzēto darbību.	
47.	Kāpēc „pilsētas tēvi” iedomājas, ka centra iedzīvotājiem būs kaitīgi elpot ogļu putekļus, bet tiem, kas dzīvo nomalēs tas ir normāli? Lai būvē ostas un terminālus pie sevis Jūrmalā, tur taču arī ir jūra un upe, ir vieta kur attīstīties. Lai deputāti atbrauc ziemā un apskatās melno sniegu no oglēm, tagad vēl grib naftu pārvadāt.	Tās ir ostas teritorija un projekts atbilst teritorijas izmantošanas mērķiem. Naftas produktu pārkraušana putekļus nerada. Atbilde jau sniegta 41.punktā.	
48.	Nav nekādas garantijas, ka jaunās darba vietas domātas vietējiem iedzīvotājiem, to apmācīšanas un pārkvalificēšanas varianti nav pārlicinoši. Ja būvniecību veiks „ārzemju speciālisti”, ieguvums nebūs pārāk liels. Daugavgrīvas un Bolderājas iedzīvotāju dzīves apstākļi pasliktināsies fiziski un morāli, jo apdraudējums videi nav pilnībā novēršams. Bez tam ceļš uz pludmali vasarā, ko izmanto arī citu Rīgas priekšpilsētu iedzīvotāji, var kļūt daudzkārt ilgāks dzelzceļa pārbrauktu vju šķērsošanas dēļ, jo intensīvs dzelzceļa noslogojums līnijas šķērsošanu būtiski paildzina, nemaz nerunājot par to, ka arī vietējiem iedzīvotājiem, dodoties uz skolu, darbu u.t.t. nākas cauru gadu rēķināties ar sastrēgumiem, slēgtu pārbrauktu vju dēļ.	Darbs pirmkārt tiks piedāvāts vietējiem iedzīvotājiem. Kompānijai „Baltic Oil Terminal” būs nepieciešami savi speciālisti, kurus apmācīs tieši šim nolūkiem pēc speciālās programmas. Projektā ietvaros paredzēts saglabāt gan gājēju taku, gan autoceļu. Skatīt 1.2).punktu.	
49.	Daugavgrīvas rajons ir aizsargājama teritorija un rīdžinieku atpūtas vieta. Tīra pludmale, mežs un gaiss zaudēs savu vērtību, ja tiks uzbūvēts objekts, kura vieta ir ārpus apdzīvotām vietām. Naftas termināls likvidēs tik skaistu rajonu, kas varētu būt atpūtas vieta Bolderājas un citu rajonu iedzīvotājiem.	Terminālu paredzēts būvēt ostas teritorijā, kas nav atpūtas teritorija, bet ar komercdarbību un ražošanu saistīta teritorija. Atbilde jau siegta 2.4, 18., 41. Punktos.	
50.	Jau līdz šim pie sliedēm dzīvojošie cieš no vibrācijas un trokšņa. Absurdi ir ticēt par kaut kādām aizsargsienām, trīskāršiem logiem.	Šādas problēmas tiks risinātas kopā ar pašvaldību.	

51.	<p>Daugavas grīva, dabas liegums un pludmales ir iecienīta rīdzinieku atpūtas vieta, kura jau šobrīd cieš no intensīvas kuģu kravas satiksmes. Nav nepieciešama liela mēroga naftas produktu noplūde. Jau šobrīd šīs intensīvās satiksmes dēļ Daugavas grīvā ir pietiekoši daudz atkritumu. Ieteiktu Rīgas pilsētas vicemēram izstaigāt pludmales posmu no mola līdz Vecāķiem, vai varbūt piedalīties atkritumu savākšanas talkā, lai saprastu, ka jau šobrīd slodze šai ekosistēmai saimnieciskās darbības rezultātā ir par lielu. Rīgas jūras līcis ir kā lēzena saldūdens bļoda ar ūdens apmaiņu vienreiz 4 gados. Viena 100 tonnīga tankera kļūme vai avārija pilnībā iznīcinātu visas mūsu skaistākās Vidzemes pludmales uz 20 gadiem. Šāda tankera avārijas sekas Spānijā vēl joprojām tiek likvidētas, taču tas notika okeānā. Būvniecības iecere ietekmēs ne tikai Rīgas teritorijas iedzīvotājus, bet valsts un visu Baltijas jūras Padomes valstu intereses, radot nopietnu precedentu visatļautībai šajā valstī.</p>	<p>Tiek piemērota IVN procedūra un tiks modelēti iespējamās avārijas gadījumi un piedāvāti to risinājumi. Atbilde dota 1.8; 3.5; 8.; 13. Punktos.</p>	
52.	<p>Dzelzceļa līnija iet pāri visai Pārdaugavai (Imanta, Ilģuciems u.c.) un tad caur Rīgas centru. Tas nav pieļaujams kā pilsētas „klusajos” rajonos, tā arī komercrajonos un pašā Rīgas centrā pārvadā bīstamas ķīmiskās vielas, kuras var ne tikai izplūst, bet arī uzsprāgt.</p>	<p>Šādi pārvadājumi jau notiek, un daudz bīstamākā veidā nekā pa dzelzceļu. Piemērs – avārija Kundziņasalā, kur bīstamo produktu pārvadā pa vispārējās lietošanas autoceļu, piedaloties kopējā satiksmē. Dzelzceļa pārvadājumi ir nesalīdzināmi drošāki, un avārijas uz dzelzceļa irniecīga iespējamības pakāpe. Kopā ar VAS Latvijas Dzelzceļš tiks modelētas transporta plūsmas pa dzelzceļu, lai atrastu iedzīvotājiem drošāku variantu.</p>	
53.	<p>Nevaru iedomāties, kādi varētu būt drošības nosacījumi, lai netiktu aizskartas apkārtējo māju iedzīvotāju intereses. Daudzas mājas atrodas pārāk tuvu dzelceļam, lai tur varētu uzbūvēt aizsargvalņus utml.</p>	<p>Projektā būs paredzēti prettrokšņa un pretvibrācijas pasākumi.</p>	

	Tad ir jābūvē jaunas mājas, uz kuriem pārcelt apkārtējos iedzīvotājus. Vismaz sākumā būtu jāatceļ gan zemes nodoklis, gan nekustamā īpašuma nodoklis un jāsamazina komunālie maksājumi.		
54.	Ja jau Baltic Oil Terminal jaunā Domes sasaukumā atradīs enerģiskus atbalstītājus, kuriem biznesa intereses noteicošās (nerēķinoties ar līdz šim izteiktajiem iedzīvotāju protestiem šajā un Krievu salas sakarā), Pilsētas attīstības departaments varētu parūpēties, lai Brīvostas teritoriju piegulošo teritoriju iedzīvotājiem, kompensējot daudzās jaunās neertības, vismaz ierīkotu ūdensvadu un centralizētu kanalizāciju, jo ne visām tuvumā esošajām mājām šīs "ekstras" ir pieejamas, bet "pašdarinājumi" tad, kad Daugavā un Buļļupē ceļās ūdenslīmenis, kad kārtējo reizi nepārdomātās saimnieciskās aktivitātes dēļ izmainās "udensnoteces režīms, " zemestrīces" sakarā ar būvdarbiem un dzelzceļa darbu, netiek galā ar savu uzdevumu un prasa ieguldīt privātos līdzekļus. Starp citu, pakešlogi nenodrošina klusumu naktī.	Kopā ar Rīgas pašvaldību tiks risināti labiekārtošanas un pārvietošanas jautājumi, kā arī kompensējošie pasākumi.	
55.	Katra šāda mēroga naftas biznesa plāna realizācija notiks uz iedzīvotāju apdzīvotās teritorijas un apkārtējās vides rēķina. Ir jāprot izskaidrot sabiedrībai, kādi būs tās ieguvumi. Kā tiks kompensēts paridarījums videi. Kura institūcija efektīvi novērsīs negadījuma sekas. Būvniecības ieceres realizācijas aprakstā šādu skaidrojumu nav, tāpat nav arī diskusijas. Formāli noteikumi netiek pārkāpti, bet pēc būtības tas tiek darīts un iespējams - apzināti.	Par pasūtītāja līdzekļiem tiks veikta mikrorajona infrastruktūras uzlabošana, tiks sakārtoti kultūras pieminekļi un veikti citi pasākumi, rekonstrējot dzelzceļa posmu no stacijas Bolderāja II līdz objektam, autoceļu un tiltu pār Buļļupi.	

56.	Būvēt naftas produktu pārkraušanas terminālu ārpus Rīgas. Es piedāvātu tajā vietā (tur kur plāno uzbūvēt NPT) uzbūvēt pasažieru ostu, sliktākajā gadījumā kokmateriālu pārkraušanas terminālu - bet NEKĀDĀ gadījumā ne naftas produktu!!! Pie tam, Rīgā jau ir NPT termināls Mangaļos, vai to nevar paplašināt, ja netiek galā ar produktu pārkraušanu?!	Rīga ir ostas pilsēta un tajā ir paredzēta teritorijas ostas attīstībai. Jaunu terminālu būvniecība dot iespēju valstij un konkrētajai pašvaldībai gūt ienākumus budžetā, šajā gadījumā Rīgas budžetā. Jāpiezīmē, ka kokosta rada videi lielāku piesārņojumu nekā naftas produktu pārkraušanas osta.	
-----	---	--	--

Tabula Nr.2

IEDZĪVOTĀJU IEROSINĀJUMI TERITORIJAS ATTĪSTĪBAI – UN TO IZVĒRTĒJUMS

<u>Nr.p.k.</u>	<u>Iedzīvotāju izteiktie priekšlikumi</u> <u>(Noraidošās aptaujas lapas)</u>	<u>Izvērtējums</u> Atbildes sagatavoja SIA KU „Baltic Oil Terminal” (29.10.2009. iesniegums Nr.42A)	<u>Būvvaldes izvērtējums</u> Atbildes sagatavoja Daugavas labā krasta arhitektu nodaļas galvenais arhitekts B.Livkišs
1.	Lai projektētāji, akcionāri, pasūtītāji un topošie īpašnieki PIERĀDA termināla POZITĪVO ietekmi uz apkārt dzīvojošo iedzīvotāju sadzīvi. Ar kādu risinājumu tiks saglabāta netraucēta transporta kustība, netiks apdraudēta iedzīvotāju un bērnu dzelzceļa droša šķērsošana, sastrēgumu neradīšana pie slēgtām pārbrauktuvēm, tiks saglabāta iespēja mierīgai atpūtai bez trokšņa un vibrācijas.	Termināla tehnoloģijas ir draudzīgas videi un cilvēkiem. Tiks saglabāti kultūras pieminekļi, pie tam tie tiks sakārtoti pēc pasūtītāja naudas. Skatīt 1.tabulu 1.2). punkts.	
2.	Termināla būves pārcelšana no galvaspilsētas Rīgas teritorijas uz vietu, kur tā netraucētu vietējos iedzīvotājus, vai pārcelt termināla atrašanās vietu, kur jau ir līdzīga rakstura objekti un ir piemērota infrastruktūra. Būvēt tālāk no pilsētas, kur ietekme uz vidi un apkārtējo cilvēku veselību ir minimāla.	Rīgas pilsētā ir paredzētas teritorijas ostas attīstības vajadzībām, terminālu būvniecībai. Darba vietu atrašanās tuvu dzīvesvietām ļauj ekonomēt laiku un līdzekļus. Skatīt 1.tabulu 41.punktu.	Apbūves priekšlikums atbilst Rīgas teritorijas attīstības plānam 2006.-2018.gadam.
3.	Izveidot atpūtas zonu rīdziniekiem, tūristiem. Daugavas ieteku attīstīt kā kūrortzonu, lai pievilinātu tūristus. Neatļaut celtniecību, palielināt Jūrmalas atpūtas zonu līdz Daugavgrīvas bākai. Daugavgrīvā un komētfortā izveidot muzejus, apskates objektus.	Tūristi un iedzīvotāji varēs apmeklēt Komētfortu, jo tiek paredzēta sabiedrībai pieejama teritorija, kā arī ceļš un gājēju taka. Saņemtajā vēstulē no VKPAI Nr 09/2103 4.3.2. punktā noteikts, ka „projektā paredzētie pārveidojumi saistībā ar naftas pārkraušanas termināla	Apbūves gabals atrodas Rīgas brīvostas teritorijā un tā iecerētā izmantošana atbilst Rīgas domes 20.12.2005.saistošo noteikumu Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un

		<p>izbūvi kultūras pieminekļus neskar, tiek paredzēta sabiedrībai pieejama teritorija, kā arī ceļš un gājēju taka pieminekļu zonas apmeklētājiem”. 4.3.3. punkts nosāka „Inspekcijai nav iebildumu pret iesniegtajiem teritorijas attīstības priekšlikumiem tajā teritorijas daļā, kas skar inspekcijas kompetenci, saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumiem”. Pieeja pie valsts nozīmes vēstures pieminekļa „Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju kompleks” un vietējās nozīmes vēstures pieminekļa „Komēforta dambis” tiks nodrošināta.</p>	apbūves noteikumi” nosacījumiem.
4.	<p>Ja vēlaties visu iznīcināt un sabojāt, tad lūdzu, bet sakarā ar to, uzņemties ne tikai politiski - ekonomisko atbildību. Jums būs jāatbild iedzīvotāju, t.i. rīdzinieku priekšā. Jāatbild arī pēc Satversmes un LR likumdošanas bargajiem likumiem.</p>	<p>Paredzētā darbība neko neiznīcinās, bet sakārtos Rīgas brīvostas teritorijas daļu atbilstoši pilsētas attīstības plānam. Rīgas attīstības plāna 6.12 punktā minēts, „Ostas teritorija ir MK 2006.gada 22.augusta noteikumos Nr.690 „Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu” noteiktās Rīgas brīvostas teritorijas sauszemes un jūras ostas akvatorija teritorija, kur primārā izmantošana ir ostas darbības nodrošināšanai un attīstībai nepieciešamo būvju (ražošanas, noliktavu un transporta uzņēmumu, kravu ostas būvju un tml.) būvniecība un izmantošana, bet sekundārā izmantošana – citu šajā teritorijā atļauto būvju būvniecība un izmantošana”.</p>	<p>Apbūves priekšlikums atbilst Rīgas teritorijas attīstības plānam 2006.-2018.gadam.</p>
5.	<p>Pārnest projektu citā vietā, uzlabot infrastruktūru, uzceļot jaunu tiltu pāri Daugavai, kas savienotu šo rajonu ar centru, citā gadījumā pārvietošanās no/uz Daugavgrīvu būs ļoti apgrūtināta.</p>	<p>Projekts paredz otru sliežu ceļu uzbūvi paralēli esošam, līdz ar to būs uzlabota rajona infrastruktūra. Rīga jau attīsta Dienvidu tilta projektu, kas sevī ietver visu attiecīgo infrastruktūras attīstību.</p>	<p>Jautājums nav Būvvaldes kompetencē</p>
6.	<p>Lai piešķirtu citu dzīvojamo platību Imantā, Mežparkā, Zolitūdē. Labus dzīvošanas apstākļus. Dzīvokli ne augstāk par 3 stāvu, dzīvojamā platība, lai nebūtu mazāka par esošo.</p>	<p>Atbilde sniegta 1.tabula 54. punktā.</p>	<p>Jautājums nav Būvvaldes kompetencē</p>
7.	<p>Bolderāja ir pietiekoši piesārņota no attīrīšanas iekārtām, tāpēc šādām būvēm jāatrodas neapdzīvotās vietās.</p>	<p>Termināla atrašanās vieta ir ostas teritorijā atbilstoši pilsētas attīstības plānam. Skatīt 4.punktu.</p>	<p>IVN atzinuma jautājums</p>
8.	<p>Varētu efektīvāk izmantot Ventpils naftas termināli, jo tur jau ir nepieciešamā infrastruktūra un savienojums ar naftas</p>	<p>Šī vieta, pēc Rīgas attīstības plāna, ir paredzēta ostas teritorijai, ražošanas darbībai. Ir nepieciešams</p>	<p>Jautājums nav Būvvaldes kompetencē</p>

	<p>vodu. Ir jāizmanto un jāpaplašina jau eksistējošo naftas terminālu Venspilī. Jo rodas aizdomas, ka būvniecība notiks ne visai latviešu tautas, bet privātpersonu interesēs.</p>	<p>paaugstināt rīdzenieku darba apstākļus. Darbs tuvu mājai nav jāterē laiku un galvenais naudu ceļam.</p>	
9.	<p>Jāizstrādā rīcības plāns, lai novērstu vai daļēji samazinātu vides troksni Rīgas līcī, jāatrisina dzelzceļa un pilsētas ielas šķērsošana atbilstoši normatīviem. Vienlaicīgi jāizvērtē arī ietekme uz cilvēkiem, sevišķi maziem bērniem, viņu veselību, materiālajām vērtībām. Arī jāsauglabā augsnes kvalitāte, ūdens un gaisa kvalitāte jāsauglabā arī kultūras un arhitektūras mantojums.</p>	<p>Būvējot terminālu, tiks ievērotas visas celtniecības normas un likumdošana. Projektam piemēro IVN, kura rezultātā tiks noteikti pasākumi, kas nepieļaus MK noteikumos noteikto normatīvu pārsniegumus. Ir vīrkne MK noteikumu, kas reglamentē IVN procedūru, skatīt 1. tabulu punktu 2.5).</p>	<p>IVN atzinuma jautājums</p>
10.	<p>Izsludināt vēl vienu sabiedrisko apspriešanu, kur iedzīvotājiem būtu iespēja iepazīties ar detalizētu projekta realizēšanas plānu, kur un kas tiks nojaukts, izbūvēts no jauna, kā tiks novērsts kaitējums. Izvērtēt iespēju projektu realizēt citā vietā, kur nav tik blīvi apdzīvots.</p>	<p>Notiks IVN darba ziņojuma sabiedriskā apspriešana, kurā sabiedrība tiks iepazīstināta ar paredzētajiem pasākumiem ietekmes uz vidi novēršanai vai samazināšanai līdz MK noteikumos noteiktajam līmenim.</p>	<p>Rīgas domes kompetences jautājums lēmuma pieņemšanas gadījumā</p>
11.	<p>Ierīkot apgaismojumu ielās un pagalmos. Izremontēt kāpņu telpas. Izveidot drošu pāreju pār dzelzceļu.</p>	<p>Pateicoties jaunajiem būvēm, tiks papildināts Latvijas budžets ar nodokļu atskaitījumiem. Ja veiksmīgi darbosies liels uzņēmums, tad protams viņš arī būs ieinteresēts par savu darbinieku dzīves apstākļu uzlabošanu.</p>	
12.	<p>Galvenā problēma ir ugunsbīstamība. Ja nu notiek kāda nelaime, dabas stihija? Kādas būs sekas?</p>	<p>Ietekmes uz vidi novērtējums paredzēs visus pasākumus, lai lokalizētu un minimizētu ugunsbīstamību. IVN Darba ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā šie jautājumi tiks apspriesti.</p>	<p>IVN atzinuma jautājums</p>
13.	<p>Galvenais priekšnoteikums, nodrošināt pilnīgu ekoloģisko drošību apkārtējai videi, likvidēt kaitīgo troksņu, smaku, vibrāciju faktorus uz cilvēka dzīvi.</p>	<p>Modernās tehnoloģijas ļauj būvēt tīru drošu terminālu.</p>	
14.	<p>Uzskatu, ka naftas termināla būvniecībai nepieciešams atrast citu vietu, kurai apkārt 5-10 km rādiusā ir pēc iespējas mazāk cilvēku.</p>	<p>Tādās valstīs kā Zviedrijā, Dānijā, Holandē ir uzbūvēti naftas termināli lielās pilsētās, un cilvēki nesūdzas par to, jo viņiem ir darbs tuvu mājai, bet modernas tehnoloģijas nodrošina sabiedrībai un videi drošu terminālu darbību.</p>	<p>IVN atzinuma jautājums</p>
15.	<p>1. Sakārtot pievadceļus. 2. Pārvedu pār Daugavu, lai var pa tiešo nokļūt, nevis caur Bolderājai, Daugagrīvai.</p>	<p>Kopā ar VAS „Latvijas Dzelzceļš” paredzēta dzelzceļa transporta kustības modelēšana. Plānots uzbūvēt otru sliežu ceļu paralēli esošajam. Tiks saglabāti un sakārtoti</p>	

	<p>3. Paplašināt un izbūvēt jaunus ceļus.</p> <p>4. Nodrošināt iedzīvotāju drošību, ierīkot pašvaldības vai municipālās policijas iecirkni Daugavgrīvā.</p> <p>5. Iedzīvotājiem izskaidrot, kas tiks darīts un jau tiek plānots, lai aizsargātu viņu intereses, drošību un kopumā visu skaisto Daugavgrīvas salu.</p>	kultūras pieminekļi, uzlabota rajona infrastruktūra.	
16.	<p>Daudzas mājas atrodas pārāk tuvu dzelceļam, lai tur varētu uzbūvēt aizsargvaļņus utml.</p> <p>Tad ir jābūvē jaunas mājas, uz kuriem pārcelt apkārtējos iedzīvotājus. Vismaz sākumā būtu jāatceļ gan zemes nodoklis, nekustamā īpašuma nodoklis un jāsamazina komunālie (nodokļi) maksājumi.</p>	Kopā ar pašvaldību nepieciešamības gadījumā tiks risināti kompensācijas jautājumi.	
17.	<p>Tā kā jau 2002.gadā iedzīvotāji Bolderājā-Daugavgrīvā bija pret termināli un arī 2009.g. "Dinaz" atkāpties ar godu.</p> <p>Labāk izveidot Piejūras parkā atpūtas/ izpriecu zonu, ar daudz vairāk darbavietām.</p>	Terminālu paredzēts būvēt ostai piederošā teritorijā, kura ir komercdarbības un ražošanas teritorija. Skatīt 4.punktu.	
18.	<p>Atbalstītu tā attīstību mazapdzīvotā pilsētas teritorijā, piem., Spilves apkārtnē, kādas mazdārziņu kolonijas teritorijas vietā vai Krievu salā, kur būtu iespējama šādu aktivitāšu attīstība, atstājot mazāku ietekmi uz apkārtējas iedzīvotāju dzīves vides kvalitāti</p>	Atbilde jau sniegta 17.punktā.	
19.	<p>Salabot ceļu un dzīvojamās mājas remontēt, labiekārtot skolas stadionu, izgaismot visus pagalmus. Vismaz vienu laternu novietot pie Birzes ielas.</p>	Rajona infrastruktūra tiks uzlabota un labiekārtota.	
20.	<p>Morālā kaitējuma kompensācija un iespēja mainīt dzīvokli uz citu līdzvērtīgu kādā no Rīgas rajoniem. Jākompensē nodarītie zaudējumi īpašumu vērtībai.</p>	Īpašumu vērtība ir atkarīga no makroekonomiskas situācijas valstī, izešanas no krīzes.	
21.	<p>Teritorijas var būt izmantojama ostas darbības attīstīšanai, taču absolūti nekaitīgai, drošai, nevis saistītai ar indīgām vielām un riska faktoriem, kā arī trokšņiem, vibrācijām, transporta kustības apgrūtinājumiem iedzīvotājiem.</p> <p>Vai arī - jāpiedāvā iedzīvotājiem papildus atvieglojumi - bezmaksas veselības polises, atlaides nekustamā īpašuma nodoklim, darba vietas tikai Bolderājas un Daugavgrīvas iedzīvotājiem.</p>	Pirmkārt, darba vietas tiks piedāvātas vietējiem iedzīvotājiem.	
22.	Kanalizācijas, ūdensvada izbūve.	Atbilde jau sniegta 19.punktā.	
23.	Šo projektu jābūvē citā vietā ar vairāk piemērotu	Projekta pasūtītājs ir LR uzņēmums, kurš darbojas	

	infrastruktūru. Jābūt konkrētiem cilvēkiem, kuri atbildēs par firmas darbību Latvijas teritorijā un nepieciešamības gadījumā nesīs kriminālo atbildību. Ar nosacījumu, ka nauda no projekta realizācijas paliek Latvijā.	Latvijas teritorijā.	
24.	Terminālu nedrīkst būvēt tik tuvu dzīvojamam rajonam. Ir varianti izbūvēt to Krievu salā, paplašināt Kundziņas salas terminālu. Daugavgrīvā vajag attīstīt atpūtas zonu, pludmales, viesnīcas u.t.t.	Terminālu paredzēts būvēt pietiekamā attālumā no dzīvojamām mājām, ievērojot visas ES un LR normas un likumus. Atbilde jau sniegta 1.tabulā 14.punktā.	
25.	Kā alternatīvu "Baltic Oil terminal" iesaku apsvērt vicemēra Šlesera ideju Rīgā pārvilināt no Krievijas un Baltkrievijas azartspēļu biznesu. Videi draudzīgāks, daudz darba vietu, būs kazino, viesnīcas, tāpat arī Ķirsons ar "LIDO" varētu nākt uz Bolderāju un Daugavgrīvu. ALA MONTECARLO P.S. Spēļu elle Montecarlo atrodas Vidusjūras krastā.	Terminala būvniecība neizslēdz kazino vai Ķirsona „LIDO” būvniecību Bolderājā un Daugavgrīvā.	
26.	Ir jāprot izskaidrot sabiedrībai, kādi būs tās ieguvumi. Kā tiks kompensēts pāridarījums videi, kura institūcija efektīvi novērsīs negadījuma sekas? Būvniecības ieceres realizācijas aprakstā šādu skaidrojumu nav, tātad nav arī diskusijas. Pirms būvniecības ieceres īstenošanas būtu jāapzina visu apkārtējo māju iedzīvotāju viedoklis šajā jautājumā.	IVN ietvaros tiks veikta iedzīvotāju aptauja. Nekādi kompensācijas pasākumi nav domājami kā to paredz Latvijas likumdošana, jo darbības rezultātā videi nav paredzami būtiski kaitējumi. Iespējamo avārijas seku novēršanas pasākumi tiks izstrādāti IVN ietvaros, kā arī detāli sagatavojot drošības pārskatu un avārijatavības plānu. Drošības pārskatam tiks organizēta speciāla sabiedriskā apspriešana.	
27.	Uzbūvēt pasažieru ostu, sliktākajā gadījumā kokmateriālu pārkraušanas terminālu, bet NEKĀDĀ gadījumā ne naftas produktu!!! Pie tam, Rīgā jau ir NPT termināls Mangaļos, vai to nevar paplašināt, ja netiek galā ar produktu pārkraušanu?!	Kokosta rada lielāku vides piesārņojumu nekā naftas pārkraušanas termināls. Šī teritorija ir paredzēta Rīgas brīvdostas attīstības plānā kā kravu pārkraušanas osta.	
28.	Jāizstrādā rīcības plāns, lai novērstu vai daļēji samazinātu vides troksni Rīgas līcī jāatrisina dzelzceļa un pilsētas ielas šķērsošana atbilstoši normatīviem. Vienlaicīgi jāizvērtē arī ietekme uz cilvēkiem sevišķi maziem bērniem, viņu veselību, materiālajām vērtībām. Arī jā saglabā augsnes kvalitāte, ūdens un gaisa kvalitāte jā saglabā arī kultūras un arhitektūras mantojums.	Būvējot terminālu tiks ievērotas visas celtniecības normas un likumdošana. Projektam piemēro IVN. Atbilde jau sniegta 9.punktā.	
29.	Tā kā jau 2002. gadā iedzīvotāji Bolderājā-Daugavgrīvā bija	Atbilde jau sniegta 1.tabulā 56.punktā. Atpūtas un	

	pret termināli un arī 2009.g."Dinaz" atkāpties ar godu. Labāk izveidot Piejūras parkā atpūtas/izpriecu zonu, ar daudz vairāk darbavietām.	izprieceš uzņēmumus var būt citā teritorijā, nevis ostas teritorijā.	
30.	Pārnest projektu citā vietā, uzlabot infrastruktūru, uzceļot jaunu tiltu pāri Daugavai, kas savienotu šo rajonu ar centru, citā gadījumā pārvietošanās no/ uz Daugavgrīvu būs ļoti apgrūtināta.	Atbilde sniegta 5. punktā. Projekta ietvaros paredzēts rekonstruēt tiltu pār Buļļupi, uzlabot autoceļus.	
<u>Nr.p.k.</u>	<u>Iedzīvotāju izteiktie priekšlikumi (Atbalstošās aptaujas lapas)</u>	<u>Izvērtējums</u> Atbildes sagatavoja SIA KU „Baltic Oil Terminal” (29.10.2009. iesniegums Nr.42A)	
1.	Īstenojot būvniecības ieceri, jāievēro visus drošības noteikumus. Būvējot nepieciešams ievērot visus normatīvus un kontrolēt termināla būvniecības procesu.	Termināls tiks izbūvēts pamatojoties uz starptautiskiem standartiem, ES un LR būvnormatīviem. Tiek ievēroti: „Būvniecības likums”, „Aizsargjoslu likums”, „Rīgas brīvdabas likums”, MK noteikumi Nr.474 „Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju, valsts pirmpirkuma tiesībām un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu”, MK noteikumi Nr. 87 “Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi”, MK noteikumi Nr. 400 „ <u>Noteikumi par vides aizsardzības prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamajām cisternām</u> ” un citi.	
2.	Saglabāt pieminekļus termināla teritorijā.	Projektā paredzētie pārveidojumi saistībā ar termināla izbūvi kultūras pieminekļus paredz saglabāt. Saņemtajā no VKPAI vēstulē 4.3.2. punktā noteikts, „ka projektā paredzētie pārveidojumi saistībā ar naftas pārkraušanas termināla izbūvi kultūras pieminekļus neskar, tiek paredzēta sabiedrībai pieejama teritorija, kā arī ceļš un gājēju taka pieminekļu zonas apmeklētājiem”.	
3.	Nodrošināt vides aizsardzību. Ievērot ekoloģiskās prasības. Jānodrošina, lai atmosfērā nenonāktu kaitīgas smakas. Ievērot sanitārās normas.	IVN paredz izvērtēt visas iespējamās smakas, trokšņa izplatīšanās iespējas, lai projektējot tās novērstu.	
4.	Nodrošināt termināla ekoloģisko drošību, maksimāli samazināt cilvēka veselībai kaitīgus faktorus (īpaši nektīs) - vibrāciju un torksni, transportējot naftas produktus pa dzelzceļu, izbūvēt viaduktu autoceļa un dzelzceļa krustojuma rajonā (Parādes ielā).	IVN tiks izstrādāti ietekmes uz vidi mazināšanas vai novēršanas pasākumi.	

5.	Piekrītu, ja tiks kompensēts dzīvokļa remonts vai jauna dzīvokļa iegāde. Piekrītu, vienīgi, ja tiks piedāvāts dzīvoklis citā rajonā. Ja notiks dzīvojamo māju iedzīvotāju pārcelšana uz citiem dzīvokļiem. Tad es vēlos tādu paša lieluma dzīvokli šajā pašā rajonā - Daugavgrīvā, jo mums te ir darbs.	Dzīvokļa jautājumi tiks risināti kopā ar Rīgas pašvaldību, bet objekta uzbūve arī veicinās jaunu darba vietu rādīšanu Bolderājas iedzīvotājiem. Plānots nodarbināt ap 100 cilvēkiem.	
6.	Noteikti jānoskaidro viedoklis par celtniecību no tuvākajiem iedzīvotājiem. Kā arī ļoti svarīgi būtu izpētīt, kādu kaitējumtas nodara dabai un gaidam - videi.	IVN procesa ietvaros tiks veikta iedzīvotāju aptauja un tiks ņemti vērā iedzīvotāju vēlmes un ierosinājumi. Kaitējuma noteikšana apkārtējai videi ir IVN procesa galvenais uzdevums.	
7.	Jo tiks izmantotas attīrīšanas ierīces un jaunas iekārtas es domāju, ka būvniecība neskars apkārtējo māju iedzīvotājus.	Būvējot terminālu tiks ievērotas gan LR, gan starptautiskie būvniecības standarti, likumi, normatīvi. Skatīt 1.punktu.	
8.	Palielināt skaņas izolāciju mājām pie ceļa.	Tiks paredzētas aizsargsienas un citi trokšņa mazināšanas pasākumi.	
9.	Aptaujāt iedzīvotājus. Vietējiem iedzīvotājiem jānoformulē savas prasības. Vākt parakstus, meklēt kompromisa variantus. Būvējot nepieciešams ievērot visus normatīvus un kontrolēt termināla būvniecības procesu.	Iedzīvotājiem ir iespējams izteikt savu viedokli, iebildumus, vēlmes, tāpēc arī tiek rīkotas sabiedriskās apspriešanas. Projekta attīstības gaitā tiek ievērota LR un ES likumdošana.	
10.	Saglabāt iespējami neskartu ekoloģiju, nepalielināt rūpnieciskos objektus piekrastes zonā.	IVN tiks izstrādāti ietekmes uz vidi mazināšanas vai novēršanas pasākumi. Projekts tiek realizēts Rīgas brīvostas teritorijā atbilstoši pilsētas attīstības plānam.	
11.	Uzlabot infrastruktūru. Izmainīt dzelzceļa sliežu stāvokli. Uzcelt pāreju virs dzelzceļa. Paredzēt skaņas slāpējošās barjeras.	Projekta ietvaros paredzēts uzbūvēt otru sliežu ceļu paralēli jau esošam. Plānots rekonstruēt tilpu pār Buļļupi un uzlabot autoceļus.	
12.	Jāpielieto jaunākās tehnoloģijas, kas izslēdz kaitīgu vielu nonākšanu dabā, nodrošināt ugunsdrošību augstākajā līmenī.	Terminālu būvēs pēc pēdējām modernākajām tehnoloģijām, ievērojot likumdošanas un būvnormatīvu prasības.	
13.	Vēlos tikt ar projekta organizatoriem darba dienas vakarā.	Iepriekš saskaņojot pa telefonu var tikt kolektīvi vai individuāli ar projektētājiem un projekta organizētājiem.	
14.	Realizējot projektu nepārkāpjiet LR noteiktās tiesības kā arī cilvēktiesības kopumā. Ja domāsi arī par cilvēkiem, tad projekts būs diezgan veiksmīgs.	Projekts tiks realizēts pamatojoties uz spēkā esošo likumdošanu.	
15.	Pārcelt dzelzceļa tuvumā esošo 3 māju iedzīvotājus, vai kaut kā tos norobežot no jaunās būvniecības.	Šie jautājumi tiek risināti kopā ar Rīgas Pašvaldību.	

16.	Neesmu būvniecības speciāliste, tāpēc grūti spriest, ka solījumi par māju renovāciju t.i. nosiltinot, ieliekot jaunus logus, tās būs paglābtas no sabrukšanas, trokšņa, gaisa piesārņojuma. Tā kā Rīgā tagad ir tukši labiekārtoti dzīvokļi, iedzīvotājus varētu pārvietot uz līdzvērtīgiem dzīvokļiem, vai uzcelt jaunas mājas citur.	Atbilde jau sniegta 15. punktā	
17.	Dot iespēju iekārtoties darbā rajona iedzīvotājiem. Radīsies jaunas darba vietas un būs reklāma Bolderājas rajonam.	Priekšrocība saņemt darbu termināli būs vietējiem iedzīvotājiem.	
18.	Nodrošināt labas attīrīšanas iekārtas, gaisa attīrīšanu, ugunsdrošību un sprādziendrošību.	Būvējot terminālu tiks ievērotas visas likumdošanas prasības.	
19.	Nepieciešams labiekārtot jūras un Daugavas krastmalas. Iestādīt kokus. Saglabāt un attīrīt pludmali, labiekārtot teritoriju.	Termināla apkartne, būvējot terminālu tiks labiekārtota.	
20.	Iedzīvotāji, lai pieprasa konkrētas lietas ko jāizpilda celtniecības gaitā.	Iedzīvotājiem jau tagad ir dota iespēja izteikties arī projektēšanas gaitā iespēja regulāri tikt tiek garantēta.	
21.	Domāju, ka speciālisti pirmām kārtām domās par ekonomisko situāciju, tādā veidā pasargājot iedzīvotājus no nelabvēlīgās ietekmes, ja tāda būs.	Kaut arī ekonomiskā situācija valstī ir nelabvēlīga, valstī spēkā esoša likumdošana neļauj neievērot normatīvus, kas nodrošina vides un sabiedrības drošību.	
22.	Pastāvīga un nopietena kontrole pār būvniecību gan no ekoloģiskām organizācijām, gan organizācijām, kas atbild par drošību.	Projekta kontrole notiks atbilstoši LR spēkā esošajai likumdošanai. Skat.1. punktu.	

PAR BŪVNICĪBAS IECERI SAŅEMTIE ATZINUMI

Nr.	Institūcija/Eksperts	Atzinums	Slēdziens
1.	Latvijas Republikas Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija	24.08.2009. atzinums Nr.09/2103 par publiskās apspriešanas uzsākšanas Rīgā, Flotes ielā 2 priekšlikumu	Lēmums: Inspekcija neiebilst sagatavotā materiāla par naftas pārkraušanas termināla projekta priekšlikumu Rīgā, Flotes ielā 2 iesniegšanai Rīgas pilsētas būvvaldē publiskās apspriešanas uzsākšanai ar nosacījumu, izskatīt iespēju turpmākā projektēšanas gaitā izvērtēt tankkuģu piestātnes Daugavas pusē novietnes vietu, iespējami maksimāli eksponējot pieminekļa autentiskās daļas.
2.	Latvijas Republikas Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija	22.07.2009. atzinums Nr.09/1908 par publiskās apspriešanas uzsākšanas Rīgā, Flotes ielā 2 priekšlikumu	Secinājums: Likuma „Par kultūras pieminekļa aizsardzību” 3.panksts nosaka, ka kultūras pieminekļus aizliegts iznīcināt. Realizējot SIA KU „Baltic Oil Terminal” iesniegto naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecības projektu Flotes ielā 2, Rīgā, daļēji tiktu iznīcināts vietējās nozīmes vēstures piemineklis „Komērtforta dambis” (valsts aizsardzības Nr.8539). Tiktu iznīcināta arī daļa no valsts nozīmes vēstures pieminekļa „Daugavas firvas krasta fortifikāciju būvju komplekss” (valsts aizsardzības Nr.8538), atstājot kultūras pieminekļa teritorijai tikai šauru jūras līča piekrastes daļu, kas ir mazāk nozīmīga par pašu Komērtfortu un vairākām liela apjoma aizsargbūvēm terminālam paredzētajā teritorijā.
3.	Latvijas Republikas Vides ministrija Vides pārraudzības valsts birojs	01.06.2009. lēmums Nr.274 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu	Lēmums: piemērot SIA KU „Baltic Oil Terminal” paredzētajai darbībai ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru.
4.	Latvijas Republikas Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija	24.02.2009. kultūras pieminekļu aizsardzības prasības (īpašie noteikumi) Nr.12/564 Komērtforta dambja dienvidu gala demontāžas un kopēja Komērtforta restaurācijas projekta izstrādei	Lēmums: inspekcija piekrīt navigācijai bīstamās Komērtforta dienvidu dambja daļas demontāžai un kopējai Komērtforta restaurācijas projekta izstrādei ar sekojošiem noteikumiem: <ul style="list-style-type: none"> • tiek saglabātas Daugavas grīvas krasta fortifikācijas būvju kompleksa un Komērtforta dambja pieminekļu teritorijas katra kā vienots veselums, piešķirot tām savu kadastra numuru; • pieminekļu teritorijas tiek norobežotas no pārējās nomātās teritorijas; • tiek veikta visu Komērtforta dambja fasāžu atjaunošana un aizsardzība pret izskalojumiem; • tiek veikta teritorijas labiekārtošana un nodrošināta publiska pieeja aplūkojamā pieminekļa teritorijai, izveidojot piebraucamo ceļu; • lai novērstu demolēšanas iespējas, tiek nodrošināta pieminekļu teritoriju apsardze; • tiek pilnībā saglabāta Komērtforta centrālā daļa ar pusloka akmens mūra krasta

			<p>nostiprinājumu, kā vēsturiski nozīmīgākā un senākā būve šajā teritorijā;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komētforta dambja dienvidu daļas demontāžu paredzēt tikai tik, cik minimāli nepieciešams kuģošanas drošības garantēšanai. Maksimāli pieļaujamā robeža, līdz kurai drīkst demontēt dambja dienvidu daļu ir jaunās piestātnes virsbūves noslēgums; • Veicot dambja dienvidu daļas demontāžu, paredzēt dambja apšuvuma detaļu uzglabāšanu un to tālāku izmantošanu Komētforta būvju restaurācijā; • Nodrošināt dambja demontāžas procesa dokumentēšanu un vēsturnieka (arheologa) uzraudzību; • Izveidot garantijas un kontroles mehānismu. Lai demontāžas un restaurācijas darbi notiktu atbilstoši VKPAI saskaņotajam projektam.
5.	SIA „Modulekss”	Komētforta dambja (valsts aizsardzības Nr.8539) pieminekļu teritorijas izmantošanas un demontējamā dienvidu gala apsekošana, uzmērīšana. (2009.gads)	Darba materiāls.

Naftas produktu pārkraušanas termināla Rīgā, Flotes ielā 2, kadastra Nr.0100 103 2001 būvniecības ieceres publiskās apspriešanas laikā **sanemtas 235 -atbalstošas un 3453 noraidošas atsauksmes**. Lai gan plānotā būvniecības iecere atbilst Rīgas teritorijas plānojumā 2006.-2018. gadam noteiktajai zemes gabala atļautajai izmantošanai, būvniecības publiskās apspriešanas rezultātu apkopojums parāda, ka sabiedrība neviennozīmīgi vērtē būvniecības iecerei izvēlētas vietas atbilstību, projekta lietderīguma samērīgumu ar pastāvošajiem draudiem vides un kultūrvēsturisko objektu saglabāšanai, iespējamam iedzīvotāju dzīves kvalitātes pazeminājumam un pilsētas ekonomikas ieguvumiem.

Publiskās apspriešanas rezultāti ir izvērtēti 17.12.2009. Būvvaldes padomes sēdē, kurā nolemts:

1. Virzīt dokumentus jautājuma izskatīšanai Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejā atbilstoši Ministru kabineta 22.05.2007. noteikumu Nr.331 „Paredzētās būves publiskās apspriešanas kārtība” 20.punktam.
2. Lūgt Rīgas domes Pilsētas attīstības komiteju publiskās apspriešanas rezultātus Rīgas domē vērtēt kopā ar Ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem.

Pielikumā:

1. Situācijas plāns uz 1 lp.
2. Ģenerālplāns uz 1lp.
3. Fotofiksācijas un vizualizācijas uz 2 lp

Vadītājs

A.Cinis

Brikule 67012850

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētplānošanas pārvaldes
Detālplānošanas nodaļas galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā