

PASŪTĪJUMS: Līguma Nr. 2017_P_070 (2017-VIDE/1507-01)

PASŪTĪTĀJS: SIA „Metrum”
Ģertrūdes iela 47-3, Rīga, LV-1011

IZPILDĪTĀJS: SIA „Firma L4”
Jelgavas iela 90, Rīga, LV – 1004

OBJEKTS: Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums Krievu salas lokālplānojumam

STRATĒĢISKAIS IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS Krievu salas lokālplānojumam

Vides pārskats

Pilnveidotā redakcija 14.03.2018. saskaņā ar VPVB prasībām



SATURS

IEVADS	7
1. LOKĀLPLĀNOJUMA PAMATNOSTĀDNES	8
1.1. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA GALVENIE IZSTRĀDES MĒRĶI	8
1.2. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA SATURA IZKLĀSTS	9
1.3. ATBILSTĪBA TERITORIJAS PLĀNOJUMIEM UN RĪGAS OSTAS ATTĪSTĪBAS DOKUMENTIEM	12
1.4. LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJĀ VEIKTIE IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMI, SAŅEMTĀS PIESĀRŅOJOŠAS DARBĪBAS ATĻAUJAS.....	18
1.4.1. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšana no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība"	18
1.4.2. Ietekmes uz vidi novērtējums projektam "Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija"	22
1.4.3. Ietekmes uz vidi novērtējums projektam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija	22
1.4.4. Sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums izmaiņām paredzētajā darbībā, kurai veikts ietekmes uz vidi novērtējums	23
1.4.5. Saņemtās atļaujas B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.....	23
2. STARPTAUTISKIE UN NACIONĀLIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI	25
2.1. STARPTAUTISKIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI	25
2.2. NACIONĀLIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI	34
2.2.1. Nacionālie vides aizsardzību reglamentējošie normatīvie akti	36
3. VIDES PĀRSKATA IZSTRĀDE	43
3.1. STRATĒĢISKĀ IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA PROCEDŪRA UN IESAISTĪTĀS INSTITŪCIJAS	43
3.2. SABIEDRĪBAS LĪDZDALĪBA.....	44
3.3. SAŅEMTIE PRIEKŠLIKUMI, ATSAUKSMES UN TO ANALĪZE	45
4. LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ĪSS RAKSTUROJUMS	46
4.1. RĪGAS BRĪVOSTAS RAKSTUROJUMS	46
4.1.1. Rīgas Brīvostas teritorijas fiziogēogrāfiskais raksturojums	47
4.1.2. Rīgas brīvostas attīstības mērķi un uzdevumi	48
4.1.3. Projekta „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas pilsētas centra” raksturojums	51
4.2. ADMINISTRATĪVĀ TERITORIJA UN PIEGULOŠĀS APKĀRTNES RAKSTUROJUMS.....	54
4.3. SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS RAKSTUROJUMS.....	57
4.4. OSTAS INFRASTRUKTŪRA	64



4.5.	TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA	65
4.5.1.	<i>Dzelzceļa sliežu ceļi</i>	65
4.5.2.	<i>Autoceļi</i>	66
4.6.	INŽENIERTEHNISKIE TĪKLI UN OBJEKTI	66
4.7.	PROGNOZĒTO KRAVU PLŪSMU RAKSTUROJUMS LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJĀ	70
4.7.1.	<i>Kravu pārvadājumi pa dzelzceļu</i>	70
4.7.2.	<i>Autotransports</i>	71
5.	ESOŠĀ VIDES STĀVOKĻA UN DABAS RESURSU APRAKSTS	73
5.1.	RELJEFS UN ĢEOMORFOLOĢISKĀ UZBŪVE	73
5.2.	KLIMATS	73
5.3.	TERITORIJAS ĢEOLOĢISKAIS UN INŽENIERĢEOLOĢISKAIS RAKSTUROJUMS	73
5.4.	HIDROĢEOLOĢISKAIS RAKSTUROJUMS	77
5.5.	VIRSZEMES ŪDENSOBJEKTU RAKSTUROJUMS	80
5.6.	HIDROLOĢISKO APSTĀKĻU RAKSTUROJUMS PAREDZĒTĀS DARBĪBAS VIETĀ	82
5.6.1.	<i>Daugavas raksturojums</i>	82
5.6.2.	<i>Daugavas un Hapaka grāvja gultnes nogulumi</i>	84
5.6.3.	<i>Citu tuvāko virszemes ūdensobjektu raksturojums</i>	85
5.7.	GAISA KVALITĀTE	85
5.8.	TROKŠŅA UN VIBRĀCIJU LĪMENIS	91
5.9.	TERITORIJAS UN APKĀRTNES DABAS VĒRTĪBU RAKSTUROJUMS	95
5.10.	ORNITOFAUNA	99
5.11.	AINAVU NOVĒRTĒJUMS UN TUVĀKIE KULTŪRAS PIEMINEKĻI	100
5.12.	ANTROPOĢĒNĀ SLODZE	102
5.12.1.	<i>Komunālo pakalpojumu pieejamība</i>	102
5.12.2.	<i>Atkritumu apsaimniekošana</i>	105
5.12.3.	<i>Grunts kvalitātes un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas</i>	105
5.12.4.	<i>Paaugstināta riska teritorijas un objekti</i>	106
5.12.5.	<i>Piesārņotas teritorijas</i>	120
6.	ALTERNATĪVIE RISINĀJUMI, IESPĒJAMĀS IZMAIŅAS, JA PLĀNOŠANAS DOKUMENTS NETIKTU ĪSTENOTS	122
7.	TERITORIJAS, KURAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANA VAR BŪTISKI IETEKMĒT	124



8. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANAS IESPĒJAMĀS IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS	126
8.1. IETEKME UZ VIDI PAREDZĒTĀS TERITORIJAS SAGATAVOŠANAS UN BŪVNICĪBAS DARBU LAIKĀ	126
8.2. PROGNOZĒJAMĀ IETEKME UZ VIDI OBJEKTU DARBĪBAS LAIKĀ.....	129
8.2.1. <i>Emisiju gaisā izvērtējums</i>	129
8.2.2. <i>Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums</i>	130
8.2.3. <i>Ietekme uz hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem</i>	131
8.2.4. <i>Virszemes noteces ūdeņu novadīšana</i>	132
8.2.5. <i>Grunts kvalitātes un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas.....</i>	132
8.2.6. <i>Prognozējamās mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas</i>	133
8.2.7. <i>Ietekme uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību</i>	133
8.2.8. <i>Ietekme uz ainavas elementiem un kultūrvēsturisko vidi</i>	135
8.2.9. <i>Iespējamā ietekme uz sabiedrību</i>	135
8.2.10. <i>Transporta radīto ietekmju novērtējums</i>	137
8.2.11. <i>Iespējamie avāriju riski</i>	137
8.2.12. <i>Sabiedrības attieksme</i>	139
8.2.13. <i>Citas iespējamās ietekmes.....</i>	139
8.2.14. <i>Limitējošo faktoru analīze</i>	139
8.2.15. <i>Ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums</i>	139
9. RISINĀJUMI NEGATĪVO IETEKMJU NOVĒRŠANAI UN MAZINĀŠANAI	142
10. IESPĒJAMIE KOMPENSĒŠANAS PASĀKUMI	145
11. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANAS IESPĒJAMĀ PĀRROBEŽU IETEKME.....	145
12. PAREDZĒTIE PASĀKUMI MONITORINGA NODROŠINĀŠANAI.....	145
13. IZMANTOTĀ LITERATŪRA	147
14. KOPSAVILKUMS.....	151

PIELIKUMI:

1. pielikums Paziņojuma par sabiedrisko apspriešanu teksts un sludinājuma kopija;
2. pielikums Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols un dalībnieku reģistrācijas lapas;
3. pielikums Valsts Vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes, 22.01.2018.vēstule Nr.4.5-20/498;
4. pielikums Veselības inspekcijas 23.01.2018. vēstule Nr.2.3.3-1/305/71;
5. pielikums Dabas aizsardzības pārvaldes 01.02.2018. vēstule Nr.4.8/508/2018-N-E;



6. pielikums Atzinumu apkopojums;
7. pielikums Sabiedriskās apspriešanas prezentācija.



firma L4

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums Krievu salas lokālplānojumam / Vides pārskats, saskaņā ar VPVB prasībām pilnveidotā redakcija 14.03.2018.

SAĪSINĀJUMI

AER	Atjaunojamie energoresursi
BAPA	Bīstamo atkritumu pārvaldības valsts aģentūra
EK	Eiropas Komisija
EM	Ekonomikas ministrija
ES	Eiropas Savienība
GOS	Gaistošie organiskie savienojumi
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IPNK	Piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole
IVN	Ietekmes uz vidi novērtējums
ĪADT	Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
LR	Latvijas Republika
LPTP	Labākie pieejamie tehniskie paņēmieni
LVĢMC	Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs
MK	Ministru kabinets
RBP	Rīgas brīvdostas pārvalde
RCT	Rīga Coal Terminal
RTO	Rīgas Tirdzniecības osta
SEG	Siltumnīcas efekta gāzes
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SIVN	Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VPP	Vides Pārvaldības Plāns
VPVB	Vides pārraudzības valsts birojs
VVD	Valsts vides dienests



IEVADS

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra veikta plānošanas dokumentam "Lokālpilnojumam Krievu salā kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumi" pamatojoties uz likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta (MK) 2004. gada 23. marta noteikumiem Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”, kā arī saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja Lēmumu Nr.35 “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums veikts Lokālpilnojumam izstrādes laikā, stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti apkopoti Vides pārskatā.

Lokālpilnojumam izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.89, 12.§) un Rīgas domes 13.06.2017. pieņemto lēmumu Nr. 5308 “Par grozījumiem Rīgas domes 14.03.2017. lēmumā Nr. 4969 “Par Krievu salas lokālpilnojumam kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. -2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”” (prot. Nr.94., 16. §). Lokālpilnojumam izstrādes ierosinātājs ir Rīgas Brīvostas pārvalde. Lokālpilnojumam izstrādā SIA “Metrum”.

Vides pārskats sagatavots balstoties uz Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem), kā arī izvērtējot un ņemot vērā iepriekš Lokālpilnojumam teritorijā un ar to attīstību saistītām paredzētajām darbībām veikto ietekmes uz vidi novērtējumu un paredzētajām darbībām izsniegtās Atļaujas B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.

Stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu veica un Vides pārskatu sagatavoja SIA “Firma L4”.

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā nav konstatēti tādi ierobežojošie vai limitējošie faktori, kas liegtu Lokālpilnojumam teritorijā attīstīt plānotos ostas infrastruktūras objektus un veikt ostas darbības.

Tāpat nav konstatētas Lokālpilnojumam ietvertas nostādnes vai risinājumi, kas būtu pretrunā ar citiem plānošanas dokumentiem, spēkā esošiem normatīvajiem aktiem vai starptautiskām tiesību normām.



1. LOKĀLPLĀNOJUMA PAMATNOSTĀDNES

Lokālplānojums ir vietējās pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kuru izstrādā republikas pilsētas daļai, novada pilsētai vai tās daļai, ciemam vai tā daļai vai lauku teritorijas daļai kāda plānošanas uzdevuma risināšanai vai teritorijas plānojuma detalizēšanai vai grozīšanai.

Ar izvērtējamo lokālplānojumu tiks veiktas izmaiņas Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā, Rīgas Brīvdostas teritorijā, precizējot Rīgas Brīvdostas teritorijas – Krievu sala turpmāko attīstību.

1.1. Plānošanas dokumenta galvenie izstrādes mērķi

Lokālplānojums tiek izstrādāts lai nodrošinātu Rīgas Brīvdostas ieceri attīstīt uzņēmējdarbību Krievu salā, precizējot teritorijas atļauto izmantošanu, kā arī sabalansētu Rīgas Brīvdostas un piegulošo teritoriju attīstību.

Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu priekšlikums – mainīt lokālplānojuma teritorijas funkcionālo zonējumu, ir pamatots un atbilst Rīgas domes 20.12.2005. saistošajos noteikumos Nr. 34 2. pielikumā noteiktajiem kritērijiem:

- 1) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde nav pretrunā ar normatīvajiem aktiem;
- 2) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde nav pretrunā ar teritorijas attīstības plānošanas principiem;
- 3) Lokālplānojuma risinājumi atbilst Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam un Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma mērķim, veicināt ilgtspējīgu un līdzsvarotu pilsētvides attīstību, sabalansējot tīpašuma tiesību aprobežojumus un privātpersonu un sabiedrības intereses ar pilsētas ekonomiskās attīstības interesēm”;
- 4) Plānojuma grozījumu priekšlikums un lokālplānojuma izstrāde ir saskaņā ar apkaimē iedibināto izmantošanas vai apbūves raksturu;
- 5) Nepasliktina lokālplānojuma teritorijas esošo teritoriju vides kvalitāti; tiek respektēta dzīvojamā apbūve blakus ražošanas teritorijām;
- 6) Ar Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu priekšlikumu radītos priekšnosacījumus teritorijas turpmākajai attīstībai nav iespējams risināt ar detālplānojumu, jo to nepieļauj normatīvo aktu prasības.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprinātā darba uzdevuma 2.punktu, lokālplānojuma izstrādei tika noteikti šādi izstrādes darba uzdevumi:

1. Teritorijas turpmākās izmantošanas un funkcionālā zonējuma plānošana:

1.1. Veikt esošās situācijas analīzi un noteikt iespējamās attīstības scenārijus Krievu salā;

1.2. Izstrādāt priekšlikumu turpmākās izmantošanas funkcionālajām zonām un to apakšzonām Krievu salas austrumu daļā noteiktajā izpētes zonā;

1.3. Noteikt ostas infrastruktūras attīstībai nepieciešamo funkcionālo zonējumu Lokālplānojuma teritorijā. Plānotā funkcionālā zonējuma ietvaros detalizēti noteikt teritorijas izmantošanas veidus, apbūves rādītājus un izmantošanas nosacījumus;



1.4. Izvērtējot Krievu salas uzņēmumu radīto ietekmi uz vidi, attēlot lokālplānojuma un tai pieguļošajā teritorijā esošo un plānoto paaugstinātas bīstamības objektu riska zonas un noteikt ierobežojumus tajās;

1.5. Ņemot vērā Lokālplānojuma teritorijā plānoto uzņēmumu radīto ietekmi noteikt atbilstošus teritorijas apbūves un izmantošanas ierobežojumus negatīvās ietekmes uz dzīvojamās apbūves teritorijām mazināšanai blakus esošajā Bolderājā.

2. Transporta organizācijas un transporta lineārās infrastruktūras plānošana:

2.1. Veikt esošās transporta sistēmas situācijas izpēti un analīzi vieglajam un smagajam autotransportam. Attēlot grafiski pašreizējo vieglā un kravas autotransporta maģistrālo plūsmu lielumus un virzienus;

2.2. Noteikt Krievu salā plānoto, ar uzņēmējdarbību saistīto būvniecības projektu radīto, transporta plūsmu apjomus un to sadalījumus pa virzieniem;

2.3. Izstrādāt perspektīvo satiksmes organizācijas shēmu, izdalot vieglā un kravas autotransporta plūsmas ar uzrādītām diennakts vidējām satiksmes intensitātes vērtībām;

2.4. Izvērtēt sabiedriskā transporta pieejamību, un ņemot vērā plānoto uzņēmējdarbības attīstību un darba vietu pieaugumu sniegt priekšlikumus sabiedriskā transporta attīstībai un piekļūšanas nodrošināšanai Krievu salā;

2.5. Izstrādāt perspektīvos ielu šķērsprofilus visām plānotajām ielām.

3. Inženiertehniskā infrastruktūras plānošana:

3.1. Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu;

3.2. Teritorijā nodrošināt un izplānot lietus ūdeņu savākšanas sistēmu atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

4. Pirms redakcijas izstrādes uzsākšanas no LR Vides pārraudzības valsts biroja saņemt atbilstošu lēmumu par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālplānojumam.

1.2. Plānošanas dokumenta satura izklāsts

Saskaņā ar 2011. gada 13. oktobra likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums” un Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumiem Nr.628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, apstiprinot Lokālplānojuma risinājumus, t.i. izdodot pašvaldības saistošos noteikumus, Lokālplānojuma teritorijā spēku zaudēs Rīgas teritorijas plānojumā noteiktais un šobrīd spēkā esošais funkcionālais zonējums (jeb teritorijas plānojumā noteiktā teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana), bet teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi darbosies kā izņēmumi un papildinājumi pie Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem.

Izstrādātais Lokālplānojums ir ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, un pēc tā apstiprināšanas un spēkā stāšanās tas kļūs par pamatu turpmākai teritorijas attīstībai.



Lokālplānojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.89, 12.§) un Rīgas domes 13.06.2017. pieņemto lēmumu Nr. 5308 “Par grozījumiem Rīgas domes 14.03.2017. lēmumā Nr. 4969 “Par Krievu salas lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. -2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”” (prot. Nr.94., 16. §). Lokālplānojuma izstrādes ierosinātais ir Rīgas Brīvostas pārvalde.

Lokālplānojums izstrādāts saskaņā ar 2011. gada 13. oktobra likumu „Teritorijas attīstības plānošanas likums”, Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumiem Nr.628, „Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”, turpmāk tekstā – MK 14.10.2014. noteikumi Nr.628, Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumiem Nr.240 „Vispārīgie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” u.c. spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Rīgas domes apstiprināto darba uzdevumu (apstiprināts ar Rīgas domes 14.03.2017. lēmumu Nr.4969 (Rīgas domes 13.06.2017. lēmuma Nr. 5308 redakcijā)), kā arī Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006. - 2018.gadam (ar grozījumiem), turpmāk tekstā – Rīgas teritorijas plānojums.

Lokālplānojums sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Informācija/dokumentācija par Lokālplānojuma izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem/atzinumiem) iekļauta Lokālplānojuma sējumā „Pārskats par lokālplānojuma izstrādi”, savukārt tā izstrādes gaitā veiktās izpētes un cita ar izstrādi saistītā informācija apkopota sējumā „Pielikumi”. Plānošanas dokumenta grafiskās daļas plāni „Teritorijas pašreizējā izmantošana” un „Teritorijas funkcionālais zonējums” izstrādāti uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000, kas aktualizēta 2015. un 2010. gadā. Lokālplānojuma paskaidrojuma rakstā ir izmantoti 2017. gadā SIA „METRUM” uzņemtie fotoattēli.

Lokālplānojuma Paskaidrojuma raksts ietver šādas sadaļas:

1. Teritorijas attīstības mērķis un uzdevumi;
2. Funkcionālais zonējums un teritorijas izmantošana saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam;
3. Lokālplānojuma teritorijas pašreizējās izmantošanas apraksts un teritorijas attīstības nosacījumi, kas ietver Lokālplānojuma teritorijas vispārīgo raksturojumu, Fiziski ģeogrāfisko aprakstu, Lokālplānojuma teritorijas esošās izmantošanas raksturojumu, informāciju par Lokālplānojuma teritorijai tuvumā esošajiem rūpniecības uzņēmumiem, informāciju par Dabas vērtībām Lokālplānojuma un tai pieguļošajās teritorijās, Īsu teritorijas attīstības vēsturi, Rīgas brīvostas darbības lokālplānojuma teritorijā raksturojumu, Transporta infrastruktūras raksturojumu, Informāciju par teritorijas inženiertehnisko apgādi, meliorāciju, aizsargjoslām un ģeodēziskā tīkla punktiem, teritorijas attīstības un izmantošanas galveno risku novērtējumu;
4. Sadaļa Lokālplānojuma risinājumi un to pamatojums pamato nepieciešamību veikt Rīgas teritorijas plānojuma grozījums un apraksta lokālplānojuma būtību, aprakstot lokālplānojuma risinājumus un, tai skaitā: Funkcionālo zonējumu un teritorijas izmantošanas veidus, sniedz priekšlikumus teritorijas attīstībai, apraksta paaugstinātas bīstamības objektu riska zonas un to



ierobežojumus, raksturo meliorācijas un lietus notekūdeņu savākšanas sistēmas attīstību, sniedz transporta būvju attīstības priekšlikumus un raksturo veikto transporta plūsmu izpēti;

5. Sadaļā analizēta Lokālpilnojuma risinājumu atbilstība Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam.

Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi nosaka:

1. Sadaļā: vispārīgo informāciju un definīcijas;
2. Sadaļā :”Prasības visas teritorijas izmantošanai, tai skaitā Visā teritorijā atļauto izmantošanu un prasības teritorijas inženiertehniskajai sagatavošanai.
3. Sadaļā Vispārīgas prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei ir definētas prasības transporta infrastruktūrai, Prasības inženiertehniskās apgādes tīkliem un objektiem, Prasības apbūvei, Prasības teritorijas labiekārtojumam, Prasības vides risku samazināšanai, Prasības rūpniecisko avāriju riska objektiem;
- 4.Sadaļā Prasības teritorijas izmantošanai un apbūves parametri noteikti katrai Lokālpilnojuma teritorijā noteiktajai funkcionālajai zonai, tai skaitā: Rūpnieciskās apbūves teritorijas, Transporta infrastruktūras teritorijas un Ūdeņu teritorijas, nosakot katrā zonā galvenos un papildizmantošanas veidus, kā arī apbūves parametrus.
5. Sadaļā noteiktas teritorijas ar īpašiem noteikumiem, kā tādu definējot Nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritoriju (TIN72), kas ir Piejūras maģistrāles attīstībai rezervētā teritorija. Kā Degradēta teritorija (TIN81) definēta Piesārņota un potenciāli piesārņota vieta – bijušās Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas. Pirms būvniecības procesa uzsākšanas šajā teritorijā jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana, kas ietver esošo ēku un būvju demontāžu un piesārņotās teritorijas sanācības darbus, atbilstoši izstrādātam būvprojektam un darbu veikšanas projektam.
6. Sadaļa nosaka teritorijas plānojuma īstenošanas kārtību, tai skaitā nosakot, ka Lokālpilnojuma īstenošanu veic, izstrādājot būvprojektus un veicot būvniecību, atbilstoši šī lokālpilnojuma prasībām un risinājumiem. Ēku un būvju būvniecību īsteno būvprojektā noteiktā secībā.
7. Sadaļā Citi nosacījumi/prasības definētas aizsargjoslas un ar tām saistītie aprobežojumi, kā citi apgrūtinājumi noteiktas būvlaides:

Sadaļā noteikts arī, ka, Ja pirms saistošo noteikumu stāšanās spēkā ir akceptēts būvprojekts vai izsniegta būvatļauja, tie ir derīgi arī pēc saistošo noteikumu stāšanās spēkā.

Lai īstenotu lokālpilnojuma izstrādi, primāri nepieciešams grozīt Rīgas teritorijas plānojumā noteikto plānoto (atļauto) izmantošanu zemesgabaliem no “Jūras ostas apbūves teritorija (OO)” uz “Rūpnieciskās apbūves teritorija (R)”, vienlaicīgi precizējot “Ūdens teritorijas (Ū)” (precizēts funkcionālās zonas nosaukums uz “Ūdeņu teritorija (Ū)”) robežas. “Ielu teritorija (I) ar sarkanajām līnijām” tiek grozīta uz “Transporta infrastruktūras teritorija (TR)”, atbilstoši MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā - MK 30.04.2013. noteikumi Nr.240) funkcionālo zonu iedalījumam un apzīmējumiem.



Funkcionālā zonējuma maiņu pamato sekojoši priekšnoteikumi:

- Lokālplānojuma noteiktais funkcionālais zonējums un tajā plānotā teritorijas izmantošana atbilst kopējai apkārtējās teritorijas esošajai apbūves struktūrai;
- Lokālplānojuma teritorijas attīstības iecere atbilst Rīgas pilsētas attīstības stratēģiskajām pamatnostādņēm;
- Lokālplānojuma teritorijas funkcionālais zonējums atbilst spēkā esošiem normatīviem dokumentiem.

Rūpnieciskās apbūves teritorijās ir plānota viena indeksētā teritorija "R5" – rūpniecības uzņēmumu darbībai un attīstībai nepieciešamās teritorijas, kur atļauts izvietot un attīstīt uzņēmumus ar A, B vai C kategorijas piesārņojošās darbības atļaujām.

Transporta infrastruktūras attīstībai tiek noteiktas teritorijas ar indeksu "TR25". Funkcionālajā zonā ietilpst teritorijas, kas paredzētas ceļu, pievedceļu, ielu un dzelzceļa turpmākai attīstībai.

Ūdeņu teritorija noteikta ar indeksu "Ū7" – kuģojama un ostas darbības nodrošināšanai un saimnieciskai izmantošanai paredzētās ūdeņu teritorijas.

Lokālplānojuma teritorijā ir noteiktas divas teritorijas ar īpašiem noteikumiem:

- ar indeksu TIN72 – Piejūras maģistrāles attīstībai rezervētā teritorija;
- ar indeksu TIN81 – degradēta, piesārņota un potenciāli piesārņota teritorija – bijušo Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorija.

Lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumu daļā ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai.

Lokālplānojuma izstrādei ir saņemti institūciju nosacījumi, izstrādes procesa gaitā tiks saņemti institūciju atzinumi, kā arī nodrošināta sabiedrības līdzdalība, organizējot lokālplānojuma publisko apspriešanu.

1.3. Atbilstība teritorijas plānojumiem un Rīgas ostas attīstības dokumentiem

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam

Stratēģija ir Rīgas pilsētas pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā ietverts pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums, stratēģiskie mērķi, telpiskās attīstības perspektīva un attīstības prioritātes.

Ilgspējīgas attīstības princips paredz, ka tagadējām un nākamajām paaudzēm tiek nodrošināta kvalitatīva vide un līdzsvarota ekonomiskā attīstība, tiek racionāli izmantoti dabas, cilvēku un materiālie resursi, tiek saglabāts un attīstīts dabas un kultūras mantojums. Stratēģija ir pašvaldības darba instruments, tā ir pamats Attīstības programmas sagatavošanai, pilsētas teritorijas plānojuma atjaunošanai, dažādu tematisko un lokālplānojumu izstrādei, kā arī pilsētas nozaru un jomu detalizētākai plānošanai un pilsētas pašvaldības institūciju rīcības plānu sagatavošanai.

Plānošanas dokumentā deklarēts, ka Rīga 2030.gadā ir starptautiski atpazīstama Ziemeļeiropas metropole. Rīgas pilntiesīgu piederību Ziemeļeiropas metropoļu saimei pamato dzīves kvalitāte pilsētā, inovatīva ekonomika, vieda un resursus taupoša saimniekošana un moderna pārvalde ar aktīvu iedzīvotāju līdzdalību.



Rīga ir kompakta pilsēta. Rīga ir pazīstama ar tai vien piemītošu atmosfēru, arhitektūru, kultūrvidi, pilsētas ritmu un radošiem cilvēkiem. Pilsēta ērti iekļaujas starptautiskajos transporta tīklos. Vienota Rīgas metropoles areāla ekonomika ir labklājības pamats visa areāla iedzīvotājiem, kā arī tā sniedz būtisku pienesumu visas valsts attīstībai. Lai arī pilsētas iedzīvotāju kompetence – zināšanas, prasmes, aktivitāte – ir visattīstītāko valstu līmenī un kā pašsaprotamu dzīves elementu viņi pieņēmuši mobilitāti, rīdzinieki mīl savu pilsētu un jūtas tai piederīgi, jo pilsētas pašvaldības galvenā vērtība ir iedzīvotājs, un to pašvaldība apliecina savā darbībā. Iedzīvotāju skaits pilsētā palielinās.

Pilsēta virzīsies, lai 2030.gadā tā būtu:

- Kompakta, resursus taupoša un vieda;
- Multikulturāla un toleranta;
- Gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam draudzīga;
- Ar modernu, uz klientiem orientētu pārvaldi;
- Ar labu sadarbību aglomerācijā;
- Ar dažādu, pieejamu un kvalitatīvu mājokli;
- Ar izcilu kultūrvidi un pilsētnieku radošumu;
- Ar vitālām apkaimēm un saglabātu kultūrainavu;
- Ar daudzveidīgām un kvalitatīvām dabas teritorijām;
- Zaļiem koridoriem un pieejamām ūdensmalām;
- Ar pārdomātu industriālo politiku;
- Ar veiksmīgu un vides kvalitātei atbilstošu ostu.

Piepildot šo vīziju, Rīga kļūs par pilntiesīgu Ziemeļeiropas metropoli.

Rīgas pilsētas pašvaldība izvirza šādus četrus ilgtermiņa attīstības mērķus:

IM1 Prasmīga, nodrošināta un aktīva sabiedrība;

IM2 Inovatīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika;

IM3 Ērta, droša un iedzīvotājiem patīkama pilsētvide;

IM4 Rīga – starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole.

Mērķim IM2. Inovatīva, atvērta un eksportspējīga ekonomika noteiktas šādas prioritātes:

Uzņēmējdarbība un darbs ir iedzīvotāju labklājības pamats. Atbilstošu darbavietu un uzņēmības trūkums ir novedis pie tā, ka daudzi bijušie rīdzinieki ir atraduši darbu ārvalstīs un emigrējuši. Iedzīvotāju piesaistei un dzīves kvalitātes uzlabošanai pilsētā nepieciešams palielināt darbavietu skaitu ar konkurētspējīgu atalgojumu, nepieciešama jaunu uzņēmumu darbības uzsākšana. Izšķiroši faktori globālā vidē ekonomikas konkurētspējas paaugstināšanai ir inovācijas, efektivitāte un produktivitāte.

Deklarēts, ka Rīgas pilsētas ekonomikas balsts ir šādas prioritārās nozares: osta, transports un loģistika, ķīmiskā rūpniecība, datoru tehnoloģijas, elektrotehnikas ražošana, profesionālie,



zinātniskie un tehniskie pakalpojumi, metālizstrādājumu ražošana un mašīnbūve, tūrisms un izglītība.

Plānošanas dokumentā konstatēts, ka Rīgas brīvostas attīstība būs būtisks pilsētas starptautiskās konkurētspējas faktors.

Tāpat kā viens no uzdevumiem minēts tas, ka Rīga efektīvi izmanto savu ģeogrāfisko novietojumu. Tai skaitā Rīgas brīvosta ir starptautiskas nozīmes loģistikas centrs, un tā maksimāli izmanto savu kapacitāti.

Prognozēts kravu apgrozījuma pieaugums Rīgas Brīvostā no 36,1milj.t 2012.gadā līdz 50 milj.t 2030.gadā.

Rīgas pilsētas ilgtermiņa mērķu sasniegšanai pašvaldības plašās kompetences ietvaros noteikti 19 rīcības virzieni: tai skaitā arī augošas daudzprofilu ostas attīstība.

Plānošanas dokumentā ietverti arī galvenie risinājumu transporta maģistrāļu, kas savieno Rīgas brīvostu ar Rīgas apvedceļu un citām transporta maģistrālēm attīstība.

Saistībā ar Rīgas brīvostas attīstību noteiktas šādas stratēģiskās nostādnes

- Rīgas brīvosta ir nozīmīgs pilsētas ekonomikas dzinējspēks, tomēr ostas attīstība ir stingri jāpārvalda atbilstoši pilsētnieku interesēm un tai piegulošo apkaimju dzīves kvalitātes uzlabošanai.
- Nepaplašinot Rīgas brīvostas teritoriju, nepieciešams efektīvāk izmantot Rīgas brīvostā pieejamos zemes resursus, attīstot multimodālos loģistikas parkus, industriālās teritorijas uzņēmējdarbības veicināšanai un ar jūras pārvadājumiem saistītas ražotnes. Lai izvairītos no applūšanas riska, attīstot šādus projektus, vairumā gadījumu jāveic teritorijas inženiertehniskā sagatavošana.
- Pašvaldībai jākoordinē Rīgas brīvostas attīstībai nepieciešamo pievedceļu un inženierkomunikāciju plānošana un izbūve.
- Pašvaldība nosaka prasības bīstamo rūpniecības objektu izvietojumam un darbībai Rīgas brīvostas teritorijā.

Tādējādi ostas infrastruktūras attīstība Rīgas Brīvostas teritorijā, Krievu salā atbilst Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam noteiktajam un plānotajam.

Rīgas attīstības programma 2014.-2020.gadam

Attīstības programma ir pilsētas pašvaldības vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas vidēja termiņa prioritātes un pasākumu kopums Stratēģijā izvirzīto uzstādījumu un mērķu sasniegšanai.

Attīstības programma ir pašvaldības darba instruments, īstenojot pasākumus un projektus, kā arī pilsētas nozaru un jomu detalizētākai plānošanai.

Plānošanas dokumentā kā viens no rīcības virzieniem noteikts RV17 Augoša daudzprofilu osta. Tā ietveros Rīgas pilsētas pašvaldība plāno, ka nākotnē ostas loma pilsētas un visas valsts izaugsmē palielināsies, uzlabojot ārējo sasniedzamību un aktivizējot ekonomisko darbību. Ostas izaugsme tiks sabalansēta ar pilsētas iedzīvotāju interesēm, un to nodrošinās pārdomāts



uzņēmumu izvietojums, transporta plūsmu novirzīšana ārpus centra un kvalitatīvas vides uzturēšanas prasības. Lai to sasniegtu noteiktas šādas Prioritātes un galvenie principi:

- Ostas infrastruktūras attīstība;
- Ostas tēla popularizēšana;
- Apklāta ogļu pārkraušana;
- Sadarbība starptautiskā mērogā ostas attīstībā un nodarbinātības veicināšanā.

Lai sasniegtu šos mērķus izvirzīti uzdevumi:

- Paaugstināt kuģu ceļu un ar to saistītās infrastruktūras kapacitāti;
- Sekmēt ostas uzņēmumu attīstību;
- Sekmēt rūpniecības un loģistikas centru attīstību brīvostas teritorijā;
- Popularizēt Rīgas brīvostas iespējas starptautiskā mērogā;
- Sadarboties ar pieostas apkaimēm.

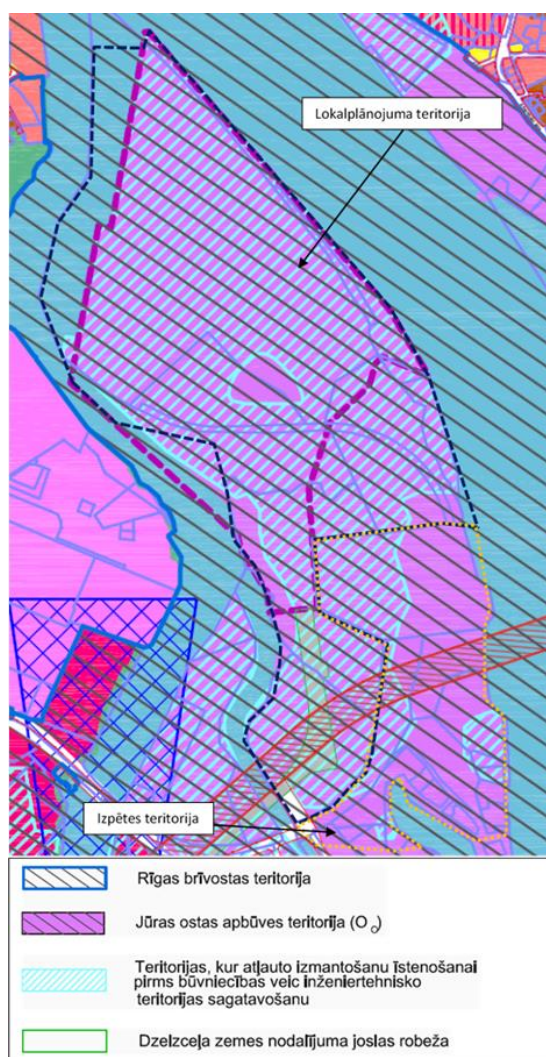
Lokālpilnojumā izstrāde daļai no Rīgas brīvostas teritorijas, lai nodrošinātu šīs teritorijas harmonisku attīstību ir tieši saistīta ar izvirzīto mērķi sasniegšanu. Lokālpilnojumā teritorijā paredzētās darbības tiks veiktas pielietojot labākos pieejamos tehniskos paņēmienus.

Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam

Atbilstoši Rīgas domes 20.12.2005. saistošajiem noteikumiem Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” (ar 2013. gada grozījumiem), turpmāk – Saistošie noteikumi Nr. 34, 15. pielikumā „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana” attēloto, lokālpilnojumā teritorijai ir noteikta plānotā (atļautā) teritorijas izmantošana “Jūras ostas apbūves teritorija”(OO), neliela daļa teritorijas ir noteikta kā dzelzceļa zemes nodalījuma josla.

Saskaņā ar. Saistošo noteikumu Nr.34 11.pielikuma “Atsevišķu ostas teritoriju plānotās (atļautās) izmantošanas detalizācija” teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas shēmu Krievu salā ir noteikta sekojoša izmantošana:

- “Jūras ostas teritorija (OO-2)”;
- “Satiksmes infrastruktūras attīstības zona (OO-4)”;
- “Atklātas kravu uzglabāšanas laukumu un noliktavu apbūves zona (OO-2)”;
- “Apbūves zona (OO-3)”;
- “Tālākās perspektīvas apbūves attīstības zona”.



Attēls Nr.1.3. **Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana.** Avots: Rīgas teritorijas plānojums

Atbilstoši Saistošo noteikumu Nr. 34 11. pielikumā noteiktajam, Ostas teritorijas (O) – Jūras ostas apbūve (OO) ir teritorija, kur primārā izmantošana ir jūras ostas un ostas termināļu apbūve un ar ostas darbību saistītas termināļu ēku un būvju, hidrotehnisko būvju, transporta būvju, rūpnieciskās ražošanas, satiksmes un sakaru ēku un būvju būvniecība, bet pakārtotā izmantošana – citu šajā teritorijā atļauto būvju būvniecība un teritorijas izmantošana šim vajadzībām.

Saistošo noteikumu Nr. 34 11. pielikumā ir attēlotas arī drošības zonas ap teritorijai tiešā tuvumā esošajiem paaugstinātas bīstamības objektiem - AS "Latvijas finieris" rūpnīcu "Lignums" (Platajā ielā 38) un SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju (Zilajā ielā 20). Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteikti ierobežojumi drošības zonās.

Ar Rīgas domes 18.06.2013. saistošajiem noteikumiem Nr. 219 „Grozījumi Rīgas domes 2005.gada 20.decembra saistošajos noteikumos Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi”, Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu redakcijas 2. nodaļa tika papildināta ar 2.14.1 apakšnodaļu "Prasības gaisa kvalitātes uzlabošanai". Apakšnodaļas 130.6 punktā ir noteikts, ka: " Jaunu būvju vai objektu, kuru izmantošana saistīta ar neiepakotū birstošu



materiālu uzglabāšanu un pārkraušanu un šīs darbības apjoms pārsniedz 500 000 tonnu gadā, būvniecībā, rekonstrukcijā vai būtisku darbības izmaiņu gadījumā, jāizmanto slēgti uzglabāšanas un pārkraušanas paņēmieni, kas atbilst labākajām pieejamām metodēm attiecīgā nozarē”.

Analizējot Labākās pieejamās metodes saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām (Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām, 2005. gada janvāris), konstatēts, ka: Dokumenta 3. nodaļā aprakstītas metodes nefasētu cietu vielu glabāšanai, pārvietošanai un pārkraušanai. Dokumentā aprakstīti dažādi atklātas glabāšanas (svarīgs iespējams putekļveida emisijas avots) veidi, kā arī vērtēta glabāšana dažāda lieluma maisos, silosos un tilpnēs un bīstamu cietvielu glabāšana fasētā veidā. Kopumā dokumentā konstatēts, ka liela apjoma cieto vielu īslaicīgai uzglabāšanai ir piemēroti atklātas uzglabāšanas paņēmieni, īstenojot atbilstošus pasākumus, putekļu rašanās cēloņu un putekļu izplatīšanās iespēju mazināšanai, kas plaši aprakstīti Dokumentā.

Kopumā Lokālplānojumā ietvertie risinājumi nav pretrunā ar spēkā esošajā teritorijas plānojumā noteikto.

Rīgas brīvostas attīstības plānošana, Rīgas Brīvostas attīstības programma laika periodam līdz 2018. gadam, ar grozījumiem

2009. gada 19.maijā Rīgas Brīvostas pārvaldes valde ir apstiprinājusi Rīgas Brīvostas attīstības programmu laika periodam līdz 2018. gadam. 2011. gada 15.septembrī Rīgas Brīvostas pārvaldes valde apstiprināja grozījumus attīstības programmā.

Rīgas Brīvostas attīstības programma 2009 - 2018 (turpmāk – Attīstības programma) ir Rīgas brīvostas vienotās stratēģijas un attīstības plānošanas pamatdokuments, kas nosaka ostas stratēģiju un stratēģijas ieviešanas kārtību.

Attīstības programma nosaka ostas darbības stratēģiju. Attīstības programma izstrādāta, lai nodrošinātu vienmērīgu un ilgtspējīgu ostas darbības attīstību un Rīgas brīvostas konkurētspēju Baltijas reģionā. Attīstības programmā sniegts esošās situācijas novērtējums ostā un ārējās vides raksturojums, izstrādājot ostas SVID (stipro un vājo pušu, iespēju un draudu) analīzi, definēta ostas misija un vīzija, izstrādāta ostas attīstības stratēģija un darbības plāns tās īstenošanai. Ostas ilgtspējīgas attīstības darbība tiek nodrošināta, ievērojot ekonomiskās izaugsmes, vides aizsardzības un sociālās prasības.

Attīstības programmai ir izstrādāts Vides pārskats, kas ir Attīstības programmas sastāvdaļa. Tajā:

- novērtētas Attīstības programmas būtiskākās ietekmes uz apkārtējo fizisko un sociālo vidi, lai nodrošinātu, ka pieņemtie stratēģiskie lēmumi ir pieņemami no vides un sociālā aspekta;
- sniegta atbilstoša informācija par esošo vides situāciju Rīgas brīvostā;
- noteiktas rīcības, kas var novērst vai samazināt Attīstības programmas īstenošanas izraisīto nelabvēlīgo ietekmi uz vidi.

Rīgas brīvostas attīstības programmas ietvaros tiek īstenoti jauni infrastruktūras projekti, kas veicina uzņēmējdarbības aktivitāšu veicināšanu.

2009. gadā uzbūvēta pagaidu piestātne Žurku salā, kas ļauj Panamax kuģus piekraut līdz vēlamajam apjomam - 75 000 tonnu.

Kā viens no nozīmīgākajiem Rīgas Brīvostas attīstības projektiem uzskatāms Projekts “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”.



Saistībā ar Krievu salas attīstību aktuāls ir arī projekts Rīgas brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļā tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija.

Projekts "Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija" - projekts paredzēja kuģu ceļu padziļināšanu līdz 17 metriem posmā līdz Rīnūžiem, kas nodrošinās Aframax klases kuģu ienākšanu.

Tādējādi Lokālpilnojums tieši izriet no Attīstības programmā noteiktā. Daļēji Lokālpilnojuma teritorijā jau ir uzsākts īstenot ostas objektu un atbilstošas infrastruktūras būvniecību.

1.4. Lokālpilnojuma teritorijā veiktie ietekmes uz vidi novērtējumi, saņemtās piesārņojošas darbības atļaujas

Lokālpilnojuma teritorijas attīstība tika uzsākta, izstrādājot projektu "Infrastrukturā attīstība Krievu salā osta aktivitāšu pārceļšanai no Rīgas centra". Projektam tika piemērota ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, kas tika pabeigta 2009.gadā.

Turpinot projekta attīstību, 2015.gadā, kad Termināli uzsāka darbu pie normatīvajos aktos noteiktās dokumentācijas sagatavošanas, tika konstatēts, ka nepieciešamas atsevišķas izmaiņas paredzētajā darbībā, kurām tika veikts ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.

Rīgas brīvostas pārvalde projekta "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" 1.kārtas īstenošanas ietvaros, kas noslēdzās 2015.gada 31.decembrī, ir veikusi teritorijas inženiertehnisko sagatavošanu, izbūvējusi ostas koplietošanas tehnisko, inženiertehnisko, transporta infrastruktūru un administratīvās ēkas.

Pašreiz Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar terminālu operatoriem ir uzsākusi Projekta 2. kārtas īstenošanu, kuras ietvaros 1. kārtā izbūvētajā teritorijā tiek izstrādāti būvprojekti divu beramkravu un ģenerālkraavu termināļu attīstībai.

Tādējādi Lokālpilnojums ir secīga projekta īstenošanas aktivitāte un paredzētās darbības lokālpilnojuma teritorijā tiek īstenotas saskaņā ar Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā izstrādātiem nosacījumiem.

1.4.1. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšana no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība"

Ietekmes uz vidi novērtējums Rīgas brīvostas pārvalde projektam "Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra" tika veikts, pamatojoties uz Vides pārraudzības valsts biroja (VPVB) 2008. gada 29. aprīlī pieņemto lēmumu par ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanu. IVN programma izdota 2008. gada 16. jūnijā.

Novērtējumu, atbilstoši VPVB 2008. gada 16. jūnijā izdotajai programmai, veicis SIA „Eiroprojekts”. Paredzētās darbības ierosinātājs ir Rīgas brīvostas pārvalde, juridiskā adrese: Saivas iela 40, Rīgā, LV-1030, tālr. 67030800.

IVN ietvaros vērtēta plānotā būvniecība Krievu salā: ostas, tehniskās, satiksmes un inženiertehniskās infrastruktūras izbūve, kā arī terminālu izbūve un darbība, vienlaicīgi vērtējot arī Krievu salas attīstības radītās netiešās izmaiņas Daugavas labajā krastā.

Kā būtiskās, prognozējamās paredzētās darbības īstenošanas radītās ietekmes uz vidi definētas: trokšņa traucējumi un gaisa piesārņojums.



Trokšņa novērtējumu, balstoties uz MK noteikumos Nr. 16 (07.01.2014.) "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktajām metodikām, veikusi atbilstoši standartam LVS EN ISO/IEC 17024:2003 sertificētā SIA „R&D akustika”.

Gaisa piesārņojuma esošās un prognozējamās situācijas matemātiskā modelēšana veikta Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūrā ar Latvijā spēkā esošajos normatīvajos aktos akceptētu licencētu programmu EnviMan, izmantojot Gausa matemātisko modeli (datorprogrammas izstrādātājs – OPSIS AB (Zviedrija)), aprēķinos ņemot vērā vietējā reljefa īpatnības, apbūves un apauguma raksturojumu.

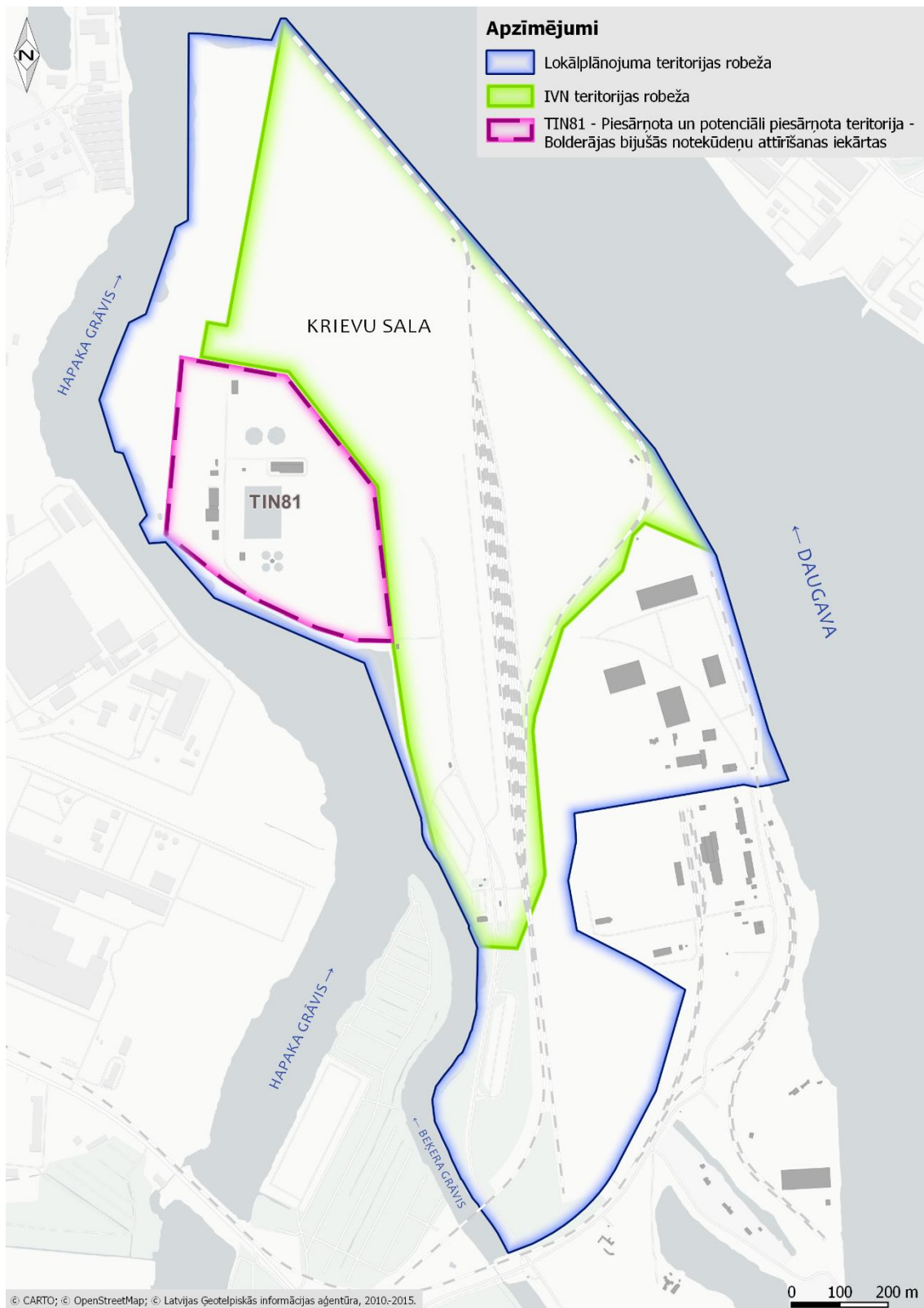
Ietekmes uz vidi novērtējuma teritorija sakrīt ar šī Lokālpilnojumuma teritoriju, taču lokālpilnojumuma teritorija ir plašāka un ietver ne vien paredzēto darbību teritorijas, bet arī citas ostas teritorijas, tai skaitā:

- vēsturiski Krievu salā esošo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu un ar tām saistīto objektu teritorija salas rietumu daļā (skatīt attēlu Nr.1.4.1.), šī teritorija arī Lokālpilnojumā noteikta ar īpašu statusu (TIN81 – degradēta, piesārņota un potenciāli piesārņota teritorija – bijušo Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorija), nosakot, ka tās turpmākajai izmantošanai veicama piesārņojuma izpēte un sanācija;
- Rīgas Brīvostas teritorijā esošā SIA "KS Terminal" teritorija, kas ir esošs uzņēmums un darbojas saskaņā ar spēkā esošu Atļauju B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai;
- Ūdens teritorija – daļa Hapaka grāvja lokālpilnojumuma Ziemeļrietumu daļā;
- Ostas teritorija Krievu salas Dienvidu daļā, kurā ir jau izbūvēti dzelzceļa pievedceļi un Zilās ielas atzars tieši uz SIA "KS Terminal" un plānoto SIA "Strek" un SIA "Riga Coal Terminal" teritorijām, tādējādi diversificējot piebraucamos ceļus un novēršot nepieciešamību transporta plūsmai uz esošo un plānotajiem termināliem šķērsot SIA "Latvijas Propāna gāze" infrastruktūras teritoriju (attēls Nr.1.4.1.)

Tādējādi kopējās lokālpilnojumuma teritorijas platība ir 155 ha, no tiem;

- Ietekmes uz vidi novērtējuma teritorija 75 ha;
- TIN81 teritorija 19 ha;
- KS Terminal teritorija 28 ha;
- Citas ostas teritorijas un TR25 teritorija kopā 33 ha.

Jāatzīmē, ka Lokālpilnojumuma teritorijā ārpus IVN teritorijas nav plānotas jaunas darbības, kas atbilst likuma Par ietekmes uz vidi novērtējumu 1. vai 2. pielikumā definētajām darbībām, kurām veicams ietekmes uz vidi novērtējums vai sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums.



Attēls Nr.1.4.1. Ietekmes uz vidi novērtējuma un Lokālpilnojumam teritorija

Ietekmes uz vidi novērtējuma laikā izvērtēja Krievu salas teritorijas attīstības projektu, kas ietver kompleksu pasākumu kopumu, lai ilgtermiņā nodrošinātu jaunu ģenerālkravu un beramkravu terminālu darbību, tai skaitā:

- visas apbūves teritorijas inženiertehniskos sagatavošanas darbus, kas ietver teritorijas uzskalošanu līdz atzīmei 1,0 m vjl. un pēc tam tās uzbēršanu līdz 2,70 m vjl līmenim, publiskās inženiertehniskās infrastruktūras – centralizētās ūdensapgādes, kanalizācijas, gāzes apgādes un elektroapgādes, t.sk. arī krasta elektroapgādes vajadzībām – maģistrālo tīklu izbūvi, kas perspektīvā nodrošinātu nepieciešamos pieslēgumus paredzētajiem termināliem;
- jaunu hidrobūvju kompleksa – kordona līnijas un septiņu piestātņu izbūvi kuģiem ar kravnesību vairāk nekā 1350 tonnas;
- koplietošanas infrastruktūras – ielu un iekšējo ceļu un laukumu ar cieto segumu izbūvi un vietējo sliežu pievedceļu izbūvi uz perspektīvajiem termināliem, teritorijas labiekārtošanu un apzaļumošanu.
- terminālu apbūvi, tai skaitā administratīvās ēkas, valsts kontroles dienestu un apsardzes darbībai nepieciešamās ēkas un būves, ģenerālkravu un beramkravu terminālu darbībai nepieciešamās iekārtas un lokālo (katra objekta) inženiertehnisko un satiksmes infrastruktūru.
- Terminālu darbības laikā pārkraujamo jūras kravu apjomu.

IVN procesā detalizēti vērtētas prognozētās ietekmes uz:

- hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem;
- virszemes ūdens kvalitāti;
- grunts kvalitāti;
- hidroģeoloģiskajiem apstākļiem;
- paredzētās darbības teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību;
- ainavas elementiem un kultūrvēsturisko vidi;
- mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem;
- analizēti iespējamie limitējošie faktori.

Vērtējot prognozējamās ietekmes uz vidi, pēc maksimālās piesardzības principa kā sliktāko iespējamo gadījumu vērtēta atklātā pārkraušanas metode, ogļu gadījumā – ar mitrināšanu (attiecībā uz gaisa piesārņojuma izplatības prognozēšanu).

Kopumā konstatēts, ka, īstenojot plānotos pasākumus putekļu emisiju samazināšanai, paredzētās darbības īstenošana nerada gaisa piesārņojumu (tai skaitā putekļu emisijas), kuru koncentrācija pārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Jāpiezīmē, ka paredzēts pielietot vienu no labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem ogļu pārkraušanu veicot slēgtā telpā, kas aprīkota ar gaisa filtriem, tādējādi būtiski samazinot emisijas gaisā.

Krievu salā izvietoto kravu apstrādes terminālu darbības rezultātā prognozētais troksnis ilgtermiņā tuvāko esošo mazstāvu dzīvojamo māju teritorijās nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās trokšņa robežvērtības.

Kopumā IVN procesā nav konstatētas ietekmes vai faktori, kuri būtu pretrunā ar normatīvajos aktos noteikto un radītu šķēršļus paredzētās darbības īstenošanai, vienlaicīgi veicot Ziņojumā analizētos pasākumus ietekmju samazināšanai.

- 2009. gada 24. martā Vides pārraudzības valsts birojs ir izdevis Atzinumu Nr.6. Tajā noteiktas obligātās prasības paredzētās darbības īstenošanai, kā arī lēmums, ka paredzētās darbības īstenošana iespējama, ņemot vērā Lēmumā ietvertās obligātās prasības darbības realizācijai.
- Brīvostas valde ar 21.04.2009. lēmumu Nr. 37 (prot. Nr. 4, p.11) ir akceptējusi paredzēto darbību – Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanu no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību. Atzinumā noteikti obligātie nosacījumi un projektēšanā veicamie pasākumi, kas īstenojami projekta realizēšanas procesā.
- Rīgas Dome 16.06.2009. pieņēma lēmumu Nr. 5577 „Par paredzētās darbības – Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanas no pilsētas centra uz Krievu salu (Rīgā, Zilajā ielā 25 (kadastra Nr. 0100970143) un Rīgā, Zilajā ielā b/n (kadastra Nr. 01000970145) un ar to saistītās infrastruktūras attīstības ietekmes uz vidi akceptēšanu.
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvalde ar 10.02.2012. vēstuli Nr. DMV-12-363-nd izdevusi nosacījumus beramkravu termināļa projektēšanai Krievu salā.

1.4.2. Ietekmes uz vidi novērtējums projektam “Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija”

Normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un Vides pārraudzības valsts birojs (VPVB) 21.04.2011 ir izdevis Atzinumu Nr.5 par pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu.

Projekts paredz ostas pieejas kanāla padziļināšanu un paplašināšanu. Projektētais kanāla dziļums posmā no pieņemšanas bojas līdz Kundziņsalas ziemeļu daļai – 17 m un no salas ziemeļu daļas līdz vidusdaļai – 15m (sākotnējā atzīme kanālā ~ 14m), projektētais kanāla platums – 180 m (šobrīd 100 m). Rekonstruējamā ostas pieejas kanāla posma garums ~ 16km. Padziļināšanas darbi skar ~ 4 km² lielu platību. Izņemamās grunts apjoms ~ 25 miljoni m³. Rīgas ostas pieejas kanāla rekonstrukcijas projekta ietvaros plānota arī atsevišķu dambju un vairāku piestātņu rekonstrukcija.

Darbību nav paredzēts veikt Lokālplānojuma teritorijā. Lokālplānojuma īstenošana netieši saistīta ar šo paredzēto darbību.

1.4.3. Ietekmes uz vidi novērtējums projektam Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija

2009.gadā ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums paredzētajai darbībai - “Rīgas Brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija”, kas ietvēra tai skaitā jaunas stacijas Bolderāja 2 izveidi un dzelzceļa atzara uz Krievu salu būvniecību, kas ir viens no nosacījumiem projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra” īstenošanai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā analizētas plānotās kravu plūsmas un apjomi, tai skaitā uz Krievu salu. Esošās Bolderājas stacijas un jaunās stacijas Bolderāja – II perspektīvie darba apjomi, kā arī plānotā slodze pievedceļam Bolderāja 2 – Krievu sala tika noteikti pamatojoties uz veiktajiem ekonomiskajiem pētījumiem un pasūtītāju sniegtās informācijas. Darbu apjomi izvērtēti 2015. gadam un 2020. gadam.

Bez šāda projekta īstenošanas nebūtu iespējams attīstīt ostas darbību Krievu salā.

Šobrīd jau ir veikta dzelzceļa infrastruktūras izbūve uz Krievu salu.



Dzelzceļa attīstības projektā plānots, ka Daugavas kreisajā krastā, izmantojot dzelzceļa transportu, būs nepieciešams nogādāt kopā 25 miljonus tonnu kravas gadā.

1.4.4. Sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums izmaiņām paredzētajā darbībā, kurai veikts ietekmes uz vidi novērtējums

2015. gada 22. jūlijā tika uzsākts sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums izmaiņām paredzētajā darbībā - Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai, kurai ietekmes uz vidi novērtējums pabeigts 2009. gadā un tās īstenošana ir uzsākta.

Būtiskākās izmaiņas Krievu salas attīstības projektā, kuras tika izvērtētas sākotnējā IVN procesā:

2009. gadā tika vērtēta maksimāli iespējama 7 jaunu piestātņu izbūve Krievu salā: 4 Daugavas krastā un 3 Hapaka grāvja krastā. Patlaban tiek būvētas tikai 4 piestātnes Daugavas krastā un pašreizējā finansējuma ietvaros nav plānots realizēt arī pārējās trīs Hapaka grāvī. 2009. gadā tika pieņemts, ka piestātnēm būtu jābūt līdz -17 m. Patlaban projektētā un īstenojamā padziļināšana ir -15,5 m. Tā rezultātā 2009. gadā vērtētais plānotais izsmeļamās grunts apjoms 4,2 milj. m³ ir būtiski samazinājies – līdz 2,8 milj. m³. Šādai izmaiņai (samazinājumam) jauns IVN nav nepieciešams.

Krievu salu sākotnēji bija plānots izmantot ģenerālkraavu, Ro-Ro un beramkraavu termināliem, austrumu daļu – beramkraavu, tai skaitā arī ogļu termināliem: kopējā kapacitāte – 22 milj. t/gadā, no tām ogles – 12 milj. t/gadā. Vērtējamā izmaiņa ir tāda, ka šobrīd Krievu salā plānota mazliet citāda kravu struktūra: kopējā kapacitāte – 19 milj. t/gadā, no tām ogles – 17 milj. t/gadā, citas beramkravas – 1 milj. t/gadā, ģenerālkraavas – 1 milj. t/gadā. Līdz ar to Krievu salā paredzētās darbības (pārkraušanas) apjoms būtiski samazinās (no 22 uz 19 milj. t/gadā jeb par 14 %), attiecīgi samazinoties transportēšanas apjomam pa autoceļiem uz dzelzceļu salīdzinājumā ar 2009. gadā novērtēto, tātad satiksmes intensitātei un tās radītajam troksnim un gaisa piesārņojumam. Tomēr palielinās to beramkraavu apjoms (ogles), kas potenciāli var radīt lielāku gaisa piesārņojumu tieši no pārkraušanas operācijām, kas arī ir šā sākotnējā izvērtējuma priekšmets.

Citos aspektos viss īstenotais Krievu salā atbilst 2009. gadā vērtētajam.

Sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma ietvaros veikta prognozējamo izmešu gaisā, tai skaitā no palielinātā pārkraujamo ogļu apjoma aprēķini un emisiju gaisā izkliedes modelēšana, trokšņa traucējumu novērtējums u.c.

Atkārtoti izvērtējot agrākos pētījumus un iesniegtos sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma materiālus, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2015. gada 24. augusta ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma rezultātu Nr.RI15S10054 un tam pievienotos materiālus Vides pārraudzības valsts birojs 2015. gada 31. augustā pieņēma Lēmumu Nr.218 Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu. Tādējādi apliecinot, ka plānotās kravu struktūras izmaiņas var veikt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, tai skaitā ņemot vērā prasības, kas izvirzītas ietekmju uz vidi mazināšanai Vides pārraudzības valsts biroja Atzinumā par IVN Ziņojumu.

1.4.5. Saņemtās atļaujas B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai

- VVD Lielrīgas RVP 03.08.2010.g. SIA "KS Terminal" izsniegtā atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI 10IB0119 ar grozījumiem 2014. un 2015.gadā.;



firma L4

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums Krievu salas lokālplānojumam / Vides pārskats, saskaņā ar VPVB prasībām pilnveidotā redakcija 14.03.2018.

- VVD Lielrīgas RVP 23.10.2015. SIA "Riga Coal Terminal" izsniegtā B kategorijas atļauja piesārņojošai darbībai Nr. RI15IB0059, pārskatīta 11.07.2017.;
- VVD Lielrīgas RVP 22.07.2016. SIA "Strek" izsniegtā Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI16IB0021.



2. STARPTAUTISKIE UN NACIONĀLIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI

Šajā sadaļā ir analizētas mūsu valstij saistošās starptautiskās konvencijas un starptautiskie normatīvie akti, kā arī nacionālās politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti vides aizsardzības jomā, kuros ietvertie mērķi un nostādnes ir saistoši plānošanas dokumenta - lokālplānojums Rīgā, Krievu salā izstrādē.

2.1. Starptautiskie vides aizsardzības mērķi

Starptautiskie vides aizsardzības mērķi ir noteikti starpvalstu konvencijās un Eiropas Savienības (ES) Direktīvās.

Bernes konvencija, 1979.g., Latvijā pieņemta un apstiprināta ar likumu "Par 1979.gada Bernes Konvenciju par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu saglabāšanu" (17.12.1996.). Konvencijas mērķi ir aizsargāt savvaļas floru un faunu un to dabiskās dzīvotnes, īpaši tās sugas un dzīvotnes, kuru aizsardzībai nepieciešama vairāku valstu sadarbība, un veicināt šādu sadarbību. Īpašs uzsvars likts uz apdraudētajām un izzūdošajām sugām, tai skaitā apdraudētajām un izzūdošajām migrējošajām sugām. Šādas sugas un dzīvotnes Latvijā noteiktas par īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem. To aizsardzībai Latvijā izveidota virkne īpaši aizsargājamu dabas teritoriju. Tai pat laikā jāatzīmē, ka Latvijā spēkā esošajos normatīvajos aktos ietverta prasība pirms projektu, kuru īstenošana var radīt būtisku ietekmi uz vidi, īstenošanas veikt to ietekmes uz vidi novērtējumu, tai skaitā šajā procesā tiek veikta papildus izpēte par teritorijas bioloģisko daudzveidību un tās dabas vērtībām, tādējādi tiek nodrošināts, ka īpaši aizsargājamās sugas un biotopi tiek konstatēti, saglabāti un aizsargāti.

Orhūsas konvencija Latvijā pieņemta un apstiprināta ar likumu "Par 1998. gada 25.jūnija Orhūsas konvenciju par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem" (18.04.2002.). Konvencija nosaka sabiedrības un valsts pārvaldes iestāžu attiecības saistībā ar vides jautājumiem, sevišķi pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs. Konvencijas prasību ievērošana tiek nodrošināta veicot sabiedrības informēšanu par plāniem un projektiem, kuru īstenošana var radīt būtisku ietekmi uz vidi, sabiedrības iesaistīšanu lēmumu pieņemšanā nodrošina dažādu plānu un projektu sabiedriskās apspriešanas, kā arī normatīvajos aktos noteiktās sabiedrības tiesības apstrīdēt valsts institūciju lēmumus. Izstrādājot plānošanas dokumentu, tiek pilnībā izpildītas normatīvajos aktos noteiktās prasības sabiedrības informēšanas un iesaistīšanas jomā, tādējādi ievērojot arī Orhūsas konvencijas prasības.

Ramsāres konvencija, Ramsāre, 1971. g., pieņemta Latvijā ar likumu 29.03.1995., grozījumi 13.11.2002. „Par 1971.gada 2. februāra Konvenciju par starptautiskas nozīmes mitrājiem, īpaši kā ūdensputnu dzīves vidi”. Konvencijas mērķis ir saglabāt teritorijas, kas atbilst Ramsāres kritērijiem, nodrošinot raksturīgās floras un faunas, īpaši ūdensputnu dzīves vidi. Izveidojot īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un nosakot to aizsardzības statusu, kā arī izstrādājot dabas aizsardzības plānus un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas aizsardzības un apsaimniekošanas noteikumus, tiek ņemti vērā arī Ramsāres konvencijas mērķi un kritēriji. Lokālplānojuma teritorija neietver starptautiskas nozīmes mitrājus un nerobežojas ar tiem.

Vašingtonas konvencija par Starptautisko tirdzniecību ar apdraudētām savvaļas dzīvnieku un augu sugām – CITES konvencija (pieņemta 1973. gadā, ratificēta 17.12.1996.) nosaka sugu sarakstu, kuru eksporta, importa vai ieviešanas no jūras gadījumā jāsaņem atļauja Dabas aizsardzības pārvaldē. Plānošanas dokumenti neparedz aktivitātes šajā jomā.



Konvencija **par pasaules kultūras un dabas mantojuma aizsardzību – UNESCO konvencija (1972.)**.

Šajā konvencijā ar "dabas mantojumu" tiek saprasts:

- dabas pieminekļi, kas radušies no fizikāliem vai bioloģiskiem veidojumiem vai šādu veidojumu grupām, kam ir īpašas nozīmes universāla vērtība no estētikas vai zinātnes viedokļa;
- ģeoloģiski vai fiziogēogrāfiski veidojumi un stingri noteiktas zonas, kas ir kādas apdraudētas dzīvnieku vai augu sugas dzīves vieta, kam ir īpašas nozīmes universāla vērtība no zinātnes vai saglabāšanas viedokļa;
- ievērojamas dabas vietas vai ierobežotas dabas teritorijas, kam ir īpašas nozīmes universāla vērtība no zinātnes, saglabāšanas vai dabas skaistuma viedokļa.

Valsts pienākums ir nodrošināt kultūras un dabas mantojuma un, kas atrodas tās teritorijā, identifikāciju, aizsardzību, konservāciju, popularizāciju un nodošanu nākošajām paaudzēm. Tādēļ valsts darīs visu, kas ir tās spēkos gan maksimāli izmantojot esošos resursus, gan arī nepieciešamības gadījumā izmantojot starptautisko, tajā skaitā jebkuru tai pieejamo finansiālo, māksliniecisko, zinātnisko un tehnisko palīdzību un sadarbību.

Lai nodrošinātu pēc iespējas efektīvāku kultūras un dabas mantojuma, kas atrodas to teritorijā, aizsardzību, konservāciju un popularizāciju, šīs Konvencijas dalībvalstis iespēju robežās un atbilstoši katras valsts apstākļiem centīsies:

- īstenot atbilstošu politiku, kuras mērķis būtu piešķirt kultūras un dabas mantojumam zināmas funkcijas sabiedrības dzīvē, kā arī iekļaut šī mantojuma aizsardzību aptverošas plānošanas programmās;
- nodibināt, ja tādu vēl nav, savā teritorijā vienu vai vairākus kultūras un dabas mantojuma aizsardzības, konservācijas un popularizācijas dienestus, kam būtu atbilstošs personāls un līdzekļi, kas ļautu izpildīt tiem uzliktos pienākumus;
- attīstīt zinātnes un tehnikas studijas un pētījumus un pilnveidot darba metodes, kas ļauj valstij novērst briesmas, kas draud tās kultūras un dabas mantojumam;
- veikt atbilstošus juridiskus, zinātniskus, tehniskus, administratīvus un finanšu pasākumus, lai atklātu, aizsargātu, konservētu, popularizētu un atjaunotu šo mantojumu;
- atbalstīt tādu nacionālu vai reģionālu centru izveidošanu vai attīstību, kas sagatavo speciālistus kultūras un dabas mantojuma aizsardzībai, konservācijai vai popularizācijai, kā arī lai veicinātu zinātniskos pētījumus šajā jomā.

Plānošanas dokumenta īstenošana atstās labvēlīgu ietekmi uz kultūras mantojuma saglabāšanu Daugavas labajā krastā, tai skaitā atstās labvēlīgu ietekmi uz Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanu, no turienes pārceļot labajā krastā fragmentēti attīstīto ostas darbību un koncentrējot to Krievu salas teritorijā.

Konvencija par bioloģisko daudzveidību – Riodežaneiro konvencija (1992). Konvencijā ir norādīti vispārīgie ilgtspējīgās attīstības principi. Ilgtspējīgas attīstības pamatā ir rūpes par cilvēku. „Katram cilvēkam ir tiesības dzīvot veselīgu un produktīvu dzīvi harmonijā ar dabu. Jānodrošina viss, kas esošām un turpmākām paaudzēm nepieciešams ekonomiskai attīstībai un videi.” Uzsvērta starptautiskās sadarbības nozīme, it sevišķi, lai mazinātu attīstības līmeņu atšķirības starp attīstītajām un mazattīstītajām valstīm. Norādīti arī galvenie piesārņojumu novēršanas principi. Šīs konvencijas izpratnē galvenais uzdevums dalībvalstīm ir bioloģiskās



daudzveidības saglabāšanas un tās ilgtspējīgas izmantošanas jautājumu integrēšana jau esošajās valsts stratēģijās, plānos un programmās, kā arī citu nepieciešamo stratēģiju un dokumentu izstrādāšana. Lokālplānojuma teritorijai nav īpaša bioloģiskā daudzveidība, ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai galvenie uzdevumi ir ietekmju uz vidi maksimāla samazināšana.

ANO konvencija „Par nemateriālā kultūras mantojuma saglabāšanu” (2003.) ievēro nemateriālo kultūras mantojumu kā kultūras daudzveidības galveno avotu un ilgtspējīgas attīstības garantu, atzīst mijiedarbību starp nemateriālo kultūras mantojumu un materiālo kultūras un dabas mantojumu, un apzina globalizācijas un sociālo pārmaiņu procesu radītos draudus nemateriālajam kultūras mantojumam, kas veicina tā degradāciju, izzušanu vai pat iznīcināšanu. ANO konvencijas viena no būtiskākajām prasībām ir definēt, reģistrēt un sistematizēt kultūras mantojumu un visus cilvēkus, kas tiešāk vai netiešāk ar to saistīti. Latvijā ir izveidota Nemateriālā kultūras mantojuma valsts aģentūra, kas strādā Latvijas Republikas Kultūras ministrijas pārraudzībā un ir izveidota saskaņā ar šo konvenciju. Latvijā ir izveidota speciāla elektroniska datu bāze – Kultūras karte, kuras mērķis ir sniegt detalizētu informāciju par Latvijas reģionu kultūras procesu un institūciju daudzveidību, pārklājumu un pieejamību, kultūras infrastruktūras materiāltehnisko stāvokli un attīstības tendencēm, kā arī palīdzēt novērtēt esošo kultūras situāciju katrā reģionā un noteikt attīstības prioritātes un turpmākos darbības virzienus, lai radītu vienmērīgu kultūras pakalpojumu pieejamību visā Latvijā. Kultūras karte ir pieejama internetā Latvijas iedzīvotājiem. Ikviens interesents www.kulturaskarte.lv var atrast, kurā Latvijas pilsētā vai pagastā atrodas viņu interesējošais kultūras objekts. Diemžēl nemateriālās kultūras objekti šajā kartē vēl nav atrodami. Lokālplānojuma teritorija nav saistīta ar nozīmīgām nemateriālās kultūras mantojuma izpausmēm.

ANO konvencija “Par cīņu pret pārtuksnešanos un zemes degradāciju valstīs, kurās novērojami ievērojami sausuma periodi un/vai pārtuksnešanos, jo īpaši Āfrikā”. Konvencija attiecībā uz Eiropas valstīm, t.sk. Latviju skata šī reģiona problēmas – ievērojamu lauksaimnieciskās ražošanas samazināšanos, zemes auglības pazemināšanos, vēja un ūdens erozijas pastiprināšanos, arī dažāda veida augsnes degradāciju. Konvencijas ieviešanai jānodrošina augsnes aizsardzības pasākumu īstenošanu, veicinot augšņu produktivitātes pieaugumu, ieviešot ilgtspējīgu zemes un ūdens resursu apsaimniekošanu. Latvijā šī Konvencija parasti tiek attiecināta ne vien uz vēja un ūdens erodētajām augsnēm (vēja erozija, jūras krasta erozija, lielo upju palieņu krastu erozija), punktveida un difūzo piesārņojumu, ko izraisa augšņu apbūvēšana un ainavas piesārņošana ar pamestām būvēm, bet arī uz degradētajām teritorijām (bijušās militārās bāzes, karjeri) kas, kaut arī nav jārekultivē saskaņā ar prasībām par piesārņotajām vietām, būtu renaturalizējamas, pamatojoties uz šo Konvenciju. Lokālplānojuma teritorija ir rūpnieciskās apbūves teritorija, kā būtiskākais degradācijas aspekts ir iespējams grunts un gruntsūdens piesārņojums.

2007.gada 29.martā ir pieņemts likums **“Par Eiropas ainavu konvenciju”**, kas stājās spēkā ar 2007.gada 19.aprīli. Eiropas ainavu konvencija pieņemta **Florencē 2000. gada 20. oktobrī**. Ar šo likumu tiek pieņemta un apstiprināta Eiropas ainavu konvencija un Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija noteikta par kompetento institūciju, kura koordinē Konvencijā paredzēto saistību izpildi. Konvencijas izpratnē "ainava" nozīmē teritoriju tādā nozīmē, kā to uztver cilvēki, un kas ir izveidojusies dabas un/vai cilvēku darbības un mijiedarbības rezultātā. Konvencijā definēts, ka „ainavu politika” nozīmē kompetentu publisko iestāžu izstrādātus principus, stratēģijas un pamatnostādnes, kas ļauj veikt specifiskus pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt ainavu aizsardzību, pārvaldību un plānošanu; "ainavas kvalitātes mērķis" specifiskai ainavai

nozīmē kompetentu publisko iestāžu formulētas sabiedrības vēlmes attiecībā uz viņu apkārtnes ainavas raksturiezīmēm; "ainavu aizsardzība" nozīmē darbības, lai saglabātu un uzturētu ainavas ievērojamās un raksturīgās īpašības, kuras ir pamatotas ar tās mantojuma vērtību, ko nosaka šīs ainavas dabiskais veidols un/vai cilvēku darbības. "Ainavu pārvaldība" no ilgtspējīgas attīstības perspektīvas nozīmē darbības, lai nodrošinātu regulāru ainavas kopšanu ar mērķi virzīt un harmonizēt pārmaiņas, kuras rada sociālie, ekonomiskie un vides procesi. "Ainavu plānošana" nozīmē konsekventi uz tālāku nākotni vērstas darbības, lai uzlabotu, atjaunotu vai radītu jaunas ainavas. Konvencijas Darbības joma ietver dabiskās, kā arī lauku, urbānās un piepilsētu teritorijas. Tā ietver sauszemes un jūras teritorijas, un iekšējos ūdeņus. Tā attiecas uz ainavām, kuras var uzskatīt par izcilām, tāpat kā uz ikdienišķām vai degradētām ainavām. Konvencijas mērķis ir veicināt ainavu aizsardzību, pārvaldību un plānošanu, kā arī organizēt sadarbību par ainavu jautājumiem Eiropā.

Konvenciju ratificējušās valstis apņemas atzīt ainavas par cilvēku dzīves vides būtisku daļu, cilvēku kopīgā kultūras un dabas mantojuma daudzveidības izpausmi un identitātes pamatu un nostiprināt to juridiski likumdošanā; izstrādāt un īstenot ainavu politiku, kuras mērķis ir ainavu aizsardzība, pārvaldība un plānošana, veicot īpašus pasākumus, kas minēti konvencijas 6. Pantā. Izstrādāt kārtību, lai sabiedrība, vietējās un reģionālās varas iestādes, kā arī citas ieinteresētās puses varētu piedalīties ainavu politikas izstrādāšanā un īstenošanā; integrēt ainavu politiku savā reģionālajā un pilsētplānošanas politikā, kultūras, vides, lauksaimniecības, sociālajā un saimnieciskajā politikā, kā arī jebkurā citā politikā, kas tieši vai netieši var ietekmēt ainavas. Puses apņemas: identificēt ainavas visā tās teritorijā; analizēt to īpašības, un spēkus un ietekmes, kas tās pārveido; dokumentēt un ņemt vērā izmaiņas; novērtēt šādi identificētās ainavas, ņemot vērā to īpašās vērtības, kuras ieinteresētās puses un iedzīvotāji tām ir piešķirušī. Katrai pusei, pēc konsultācijām ar sabiedrību, jānosaka ainavas kvalitātes mērķus identificētajām un izvērtētajām ainavām. Lai ainavu politika tiktu īstenota, katra Puse apņemas ieviest instrumentus, kuru mērķis ir aizsargāt un pārvaldīt ainavas un/vai plānot ainavas.

Latvijā šobrīd nav citu spēkā esošo normatīvo aktu, vai cita veida dokumentu, kuros būtu ietverta informācija par Latvijā identificētajām ainavām, to īpašībā, spēkiem un ietekmēm, kas tās pārveido, kā arī nav noteikti ainavu klasifikācijas un kvalitātes novērtēšanas kritēriji. Latvijā nav izstrādāti un ieviesti instrumenti ainavu aizsardzībai, plānošanai un pārvaldībai.

Eiropas Padomes Direktīva 92/43/EEK (1992) (Natura 2000) par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību, kuras mērķis ir sekmēt bioloģisko daudzveidību, aizsargājot dabiskās dzīvotnes, savvaļas faunu un floru dalībvalstu teritorijā. Šī mērķa īstenošanai tiek izveidots vienots Eiropas Savienības dabas daudzveidības saglabāšanai izveidoto aizsargājamo teritoriju tīkls Natura 2000, kas nodrošina Eiropai nozīmīgi dabisko dzīvotņu veidu saglabāšanu un atjaunošanu dabiskās izplatības areālā. Natura 2000 tīkls ietver īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, ko dalībvalstis klasificējušas, ievērojot *Direktīvu 79/409/EEK* par savvaļas putnu aizsardzību. Tā kā vairākām Eiropā apdraudētām putnu sugām Latvijas populācijas veido ievērojumu daļu no kopējā indivīdu skaita, Latvijai ir liela atbildība šo sugu (reģionā, piemēram, melnās klijas, zivju ērgļa, ziemas žubītes, griezes, zaļās vārnas) aizsardzību. Lokālplānojuma teritorija neskar un nerobežojas ar Natura 2000 teritorijām vai putniem īpaši nozīmīgām teritorijām.

Eiropas Kopienas Direktīva 2000/60/EC (2000) nosaka Kopienas pasākumu ietvaru ūdens politikas jomā (Ūdens struktūrdirektīva). Direktīvas mērķis ir izveidot pasākumu ietvaru iekšzemes virszemes ūdeņu, pārejas ūdeņu, piekrastes ūdeņu un pazemes ūdeņu aizsardzībai, lai novērstu



un mazinātu piesārņojumu, veicinātu ilgtspējīgu ūdens izmantošanu, aizsargātu ūdens vidi, uzlabotu ūdens ekosistēmu stāvokli un mazinātu plūdu un sausumu ietekmi. Latvijā normatīvais akts, kas ievieš Ūdens sruktūrdirektīvas noteikto pasākumu ietvaru, ir Ūdens apsaimniekošanas likums. Pamatojoties uz šo likumu ir izstrādāts Daugavas baseina apgabala apsaimniekošanas plāns. Apsaimniekošanas plāns ietver pasākumu programmu, kas jāīsteno, lai sasniegtu izvirzītos mērķus ūdens kvalitātei. Plāns aptver laikposmu līdz 2021. gadam un ir vērstas uz efektīvas un ilgtspējīgas ūdeņu apsaimniekošanas sistēmas izveidi.

Daugavas upju baseina apgabala apsaimniekošanas plānā ietvertās prasības, mērķi un nostādnes ņemti vērā izstrādājot Lokālplānojumu.

Eiropas Padomes Direktīva 1975/442/EEK (1975.) par atkritumiem un **Eiropas Padomes Direktīva 91/689/EEC** par bīstamajiem atkritumiem. Latvijā šīs Direktīvas pārņem Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2006.- 2012. gadam, kas paredz valstī veidot reģionālus sadzīves atkritumu poligonus un uzstādīt atbilstošas atkritumu apstrādes iekārtas, kā arī slēgt un rekultivēt normatīviem neatbilstošās izgāztuves. 2010.gadā stājies spēkā arī Atkritumu apsaimniekošanas likums, kura mērķis ir noteikt atkritumu apsaimniekošanas kārtību, lai aizsargātu vidi, cilvēku dzīvību un veselību, novēršot atkritumu rašanos, nodrošinot Latvijas teritorijā radīto atkritumu dalītu savākšanu un reģenerāciju, kā arī veicinot dabas resursu efektīvu izmantošanu un apglabājamo atkritumu apjoma samazināšanu. Direktīva Latvijā pārņemta ar Atkritumu apsaimniekošanas likuma un tam pakārtoto normatīvo aktu spēkā stāšanās.

Latvijā par **sadzīves atkritumu apsaimniekošanas organizēšanu** savā administratīvajā teritorijā ir atbildīgas **pašvaldības**, pašvaldības:

1. Organizē sadzīves atkritumu, to skaitā sadzīvē radušos bīstamo atkritumu, apsaimniekošanu atbilstoši atkritumu apsaimniekošanas valsts un reģionālajiem plāniem savā administratīvajā teritorijā;
2. Izdod saistošus noteikumus, kas reglamentē sadzīves atkritumu apsaimniekošanu savā administratīvajā teritorijā, savas administratīvās teritorijas daļījumu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas zonās, prasības atkritumu savākšanai, pārvadāšanai, pārkraušanai un uzglabāšanai, kā arī kārtību, kādā veicami maksājumi par šo atkritumu apsaimniekošanu;
3. Organizē atkritumu dalītu vākšanu savā administratīvajā teritorijā.

Latvijā par **bīstamo atkritumu apsaimniekošanas organizēšanu un koordinēšanu** ir atbildīga **valsts**. Bīstamo atkritumu pārvaldības funkcijas pilda Bīstamo atkritumu pārvaldības valsts aģentūra (BAPA), kas ir Vides ministrijas pārraudzībā esoša valsts iestāde. BAPA uzdevums ir nodrošināt bīstamo atkritumu pārstrādes valsts objektu, sadedzināšanas iekārtu, poligonu un citu infrastruktūras valsts objektu, kā arī radioaktīvo atkritumu un kodolobjektu drošu apsaimniekošanu.

Lokālplānojumā ietvertas arī prasības atkritumu apsaimniekošanai atbilstoši starptautiskajiem un nacionālajiem tiesību aktiem.

Eiropas Padomes 1985.gada 27.jūnija Direktīva 85/337/EEK par dažu valsts un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu. Šī direktīva paredz izvērtēt projektu ekoloģisko ietekmi, rūpējoties par cilvēka veselības aizsardzību, lai ar labāku vidi veicinātu dzīves kvalitāti, kā arī lai nodrošinātu sugu daudzveidības saglabāšanos un saglabātu ekosistēmas reprodukcijas spēju kā dzīvības pamatavotu.



Eiropas Parlamenta un Padomes 2001.gada 27. jūnija Direktīva 2001/42/EC "Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu". Tās mērķis ir izvērtēt plānošanas dokumentu īstenošanas radīto iespējamo ietekmi uz vidi un iesaistīt sabiedrību dokumenta apspriešanā un lēmumu pieņemšanā, kā arī izstrādāt priekšlikumus, lai novērstu vai samazinātu iespējamo negatīvo ietekmi. Stratēģisko novērtējumu veic plānošanas dokumenta sagatavošanas laikā, pirms šis plānošanas dokuments tiek iesniegts pieņemšanai. Lokālplānojumam tiek veikts stratēģiskais IVN, kura rezultāti apkopoti šajā Vides pārskatā.

Lisabonas stratēģija, ko Eiropas Savienības Padome pieņēma 2000. gada 23.-24. martā, noteica jaunu stratēģisko mērķi ES, lai stiprinātu nodarbinātību, ekonomiskās reformas un sociālo saliedētību kā uz zināšanām balstīta ekonomikas daļu. Gadu vēlāk- 2001. gadā stratēģija tika papildināta Gēteborgas Eiropas Savienības Padomes sanāksmē par ilgtspējīgo attīstību, pievienojot ekoloģisko aspektu Lisabonas procesam. Līdz ar to stratēģija balstās uz 3 pīlāriem- ekonomiskā atjaunotne, sociālā atjaunotne un ekoloģiskā atjaunotne. Lokālplānojuma izstrādē, kā viens no galvenajiem principiem ievērots ilgtspējīgas attīstības princips.

Eiropas ilgtspējīgas attīstības pilsētu harta (Olborgas harta, 1994). Pieņemtā Olborgas Harta nosaka prioritātes pilsētu attīstībā un politisku atbildību reģiona attīstības procesa dalībniekiem, vadoties no Hartā noteiktajiem principiem. Olborgas hartas pamatnostādnes:

- ilgtspējīga attīstība ir radošs, lokāls, līdzsvaru meklējošs process,
- problēmu risināšana dialoga ceļā,
- pilsētas saimniecības līdzsvarota attīstība,
- sociālā taisnīguma ievērošana pilsētu attīstībā,
- zemes ilgtspējīgas izmantošanas politika,
- ilgtspējīgs transporta kustības plānojums,
- atbildība par globālā klimata izmaiņām,
- ekosistēmu piesārņojuma novēršana,
- sabiedrības informēšana un iesaistīšana vides politikas veidošanā.

ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam tika pieņemta 2009. gada 29. – 30. oktobrī Eiropas Padomē. Stratēģijā ir izvirzīti 4 uzdevumi, tostarp arī vides ilgtspējas veicināšana Baltijas jūras reģionā. Stratēģijas īstenošanā būtiska ir sekmīga sadarbība starp Eiropas Komisiju un ES dalībvalstīm Baltijas jūras reģionā. Katras Rīcības plānā noteiktās sadarbības prioritātes koordinēšanu ir uzņēmusies viena vai vairākas reģiona ES dalībvalstis.

Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību – Helsinku konvencija (1974., 1992). Helsinku konvencija apvieno visas valstis, kuras apdzīvo Baltijas jūras krastu, kopīgai cīņai pret jūras piesārņojumu. Konvencijas mērķis ir dabas un bioloģiskās daudzveidības aizsardzība Baltijas jūrā. Lai šo mērķi panāktu, nepieciešama sadarbība, lai kontrolētu piesārņojumu visas sateces baseina teritorijā. Latvijā virkne nacionālo normatīvo aktu (piemēram, Ūdens apsaimniekošanas likums un tam pakārtotie normatīvie akti, likums Par piesārņojumu u.c.) nodrošina HELCOM konvencijas un tās rekomendāciju ievērošanu un izpildi.

Pamatojoties uz Konvenciju, HELCOM izstrādātas virkne rekomendāciju, Tai skaitā rekomendācijas ostu darbībai, gaisa piesārņojuma monitoringam u.c.:

- Helcom rekomendācija 37-38/2 (pieņemta 2016. gada 16. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par gaisa piesārņojuma emisiju monitoringu (Monitoring of airborne pollution input);

- Helcom rekomendācija 37-38/1 (pieņemta 2016. gada 16. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par ūdens piesārņojuma ietekmes novērtējumu (Waterborne pollution input assessment (PLC-WATER));
- Helcom rekomendācija 25/2 (pieņemta 2004. gada 2. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par emisiju un izplūdes gāzu samazināšanu rūpniecībā, efektīvi izmantojot LPTP – labākos pieejamos tehniskos paņēmienus (REDUCTION OF EMISSIONS AND DISCHARGES FROM INDUSTRY BY EFFECTIVE USE OF BAT). Attiecināms būtu arī uz beramkravām, izmantot LPTP;
- Helcom rekomendācija 24/10 (pieņemta 2003. gada 25. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par cilvēka darbības ietekmi Baltijas jūras reģionā īstenojot integrētu jūras un piekrastes pārvaldību (IMPLEMENTATION OF INTEGRATED MARINE AND COASTAL MANAGEMENT OF HUMAN ACTIVITIES IN THE BALTIC SEA AREA);
- Helcom rekomendācija 19/12 (pieņemta 1998. gada 26. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu) par ostu atkritumu apsaimniekošanas plāniem (Waste Management Plans for Ports);
- Helcom rekomendācija 13/6 (pieņemta 1992. gada 6. februārī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu) par labāko vides prakses definīciju (DEFINITION OF BEST ENVIRONMENTAL PRACTICE);
- Helcom rekomendācija 12/3 (pieņemta 1991. gada 20. februārī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu) par labāko pieejamās tehnoloģijas definīciju (DEFINITION OF BEST AVAILABLE TECHNOLOGY).

2007.gada 15. novembrī Polijas pilsētā Krakovā apstiprināja **stratēģisko Baltijas jūras rīcības plānu** (turpmāk - Plāns). LR Ministru kabinets (turpmāk – MK) apstiprināja Plānu 2007.gada 13.novembra sēdē ar lēmumu Nr.64, 58§ un uzdeva Vides ministrijai šī plāna mērķus un rīcības iekļaut Vides politikas pamatnostādņēs, bet Ārlietu, Zemkopības, Satiksmes, Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu un Ekonomikas ministrijām ieteica ņemt vērā šo plānu, izstrādājot nozares politikas plānošanas dokumentus un normatīvos aktus.

HELCOM Plāna vīzija ir veselīga Baltijas jūras vide ar plašu bioloģisko daudzveidību, kas harmoniski funkcionējot, nodrošina ilgtspējīgu ekonomisko un sociālo darbību. Baltijas jūras rīcības plānā definētais stratēģiskais mērķis ir līdz 2021.gadam panākt labu jūras vides stāvokli. Plāna struktūras pamatā ir šādi prioritārie segmenti:

- (1) Eitrofikācija;
- (2) Bīstamās vielas.
- (3) Jūras un piekrastes bioloģiskā daudzveidība un dabas saglabāšana, tai skaitā zivju kā svarīga bioloģiskā resursa saglabāšana;
- (4) Jūrlietas (t.sk. kuģošanas drošība, gatavība un reaģētspēja uz naftas avārijām u.c. ārkārtas situācijās jūrā).

Izstrādājot Lokālplānojumu, tiek ņemtas vērā arī Daugavas upju baseina apgabala apsaimniekošanas plānā ietvertās nostādnes, informācija un prasības. Lokālplānojumā netiek ietverti pasākumi un darbības, kas būtu pretrunā ar Helsinku konvencijā, HELCOM rekomendācijās vai Baltijas jūras rīcības plānā ietvertajām nostādņēm.

Piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole (IPNK)

Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām, 2005. gada janvāris

Analizējot Labākās pieejamās metodes saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām (Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām, 2005. gada janvāris), konstatēts, ka: Dokumenta 3. nodaļā aprakstītas metodes nefasētu cietu vielu glabāšanai, pārvietošanai un pārkraušanai. Dokumentā aprakstīti dažādi atklātas glabāšanas (svarīgs iespējams putekļveida emisijas avots) veidi, kā arī vērtēta glabāšana dažāda lieluma maisos, silosos un tilpnēs un bīstamu cietvielu glabāšana fasētā veidā. Kopumā konstatējot, ka liela apjoma cietu vielu īslaicīgai uzglabāšanai ir piemēroti atklātas uzglabāšanas paņēmieni, īstenojot atbilstošus pasākumus, kas plaši aprakstīti Dokumentā, putekļu rašanās cēloņu un putekļu izplatīšanās iespēju mazināšanai.

Dokumenta 4. nodaļā (Metodes, kas jāizvērtē, nosakot LPTP) aprakstīti un novērtēti EKP putekļveida emisiju novēršanai cietu vielu glabāšanā, pārvietošanā un pārkraušanā. Primārās pieejas ir vērstas uz putekļu veidošanās novēršanu, un tās var būt organizatoriskas, tehniskas un konstruktīvas, taču pēdējās attiecas tikai uz glabāšanu, nevis uz pārkraušanu.

Sekundārās pieejas ir putekļu daudzuma mazināšanas metodes, kuras izmanto, lai ierobežotu putekļu izplatību, ja to veidošanās ir nenovēršama.

Kā ieteicamās organizatoriskās pieejas un metodes putekļveida emisiju samazināšanai cietu vielu glabāšanā dokumentā noteiktas:

- monitorings;
- glabāšanas vietu ierīkojums un ekspluatācija (veic plānošanas un operatīvais personāls);
- novēršanas/samazināšanas pasākumu spēkā uzturēšana;
- vēja ietekmē esošo zonu platības samazināšana.

Kā ieteicamās konstruktīvās pieejas un metodes putekļveida emisiju samazināšanai cietu vielu glabāšanā minētas:

- liela tilpuma silosi;
- nojumes vai jumti;
- kupoli;
- automatizēti pārsegumi;
- silosi un piltuves;
- uzbērumi aizsardzībai pret vēju, vējlauzēju žogi un/vai stādījumi.

Kā ieteicamās tehniskās pieejas un metodes putekļveida emisiju samazināšanai cietu vielu glabāšanā minētas:

- aizsardzība pret vēju;
- atklātu glabāšanas vietu pārsegšana;
- atklātu glabāšanas vietu mitrināšana;
- optimāla krautņu izvietošana, ņemot vērā valdošos vēja virzienus;
- krautņu un to nogāžu formēšana, optimāla slīpuma noteikšana un ievērošana;

Dokumentā konstatēts, ka cietu vielu pārkraušana var radīt būtiskākas emisijas, nekā to atklāta uzglabāšana.

Dokumentā teikts, ka nefasētu cietu vielu pārkraušana ir cits (un, salīdzinājumā ar glabāšanu, pat lielāks) iespējams putekļveida emisijas avots, un dokumentā aprakstītas vairākas iekraušanas, izkraušanas un pārvietošanas metodes:

- greiferi jeb pašgrābji;
- iztukšošanas piltuves;
- kubli;
- velkmes konveijeri;
- pārvietojamas iekrāvējierīces;
- izgāšanas šahtas;
- papildīšanas cauruļvadi un caurules;
- kaskādcaurules;
- slīpas teknes;
- metējlentes;
- lentes konveijeri;
- kausu pacelāji;
- ķēžu konveijeri un vītņu (gliemežveida) konveijeri;
- saspiesta gaisa konveijeri;
- padeves ierīces.

Dokumentā izvērtētas dažādas pieejas un metodes putekļveida emisiju samazināšanai cietu vielu pārvietošanā un pārkraušanā. Arī šeit tiek pieļautas kā organizatoriskas, tā tehniskas pieejas.

Organizatoriskie pasākumi:

- Laika apstākļu monitoringu un nosakot vēja stiprumu, pie kāda pārkraušana tiek apturēta, vai veikti papildus pasākumi putekļu emisiju samazināšanai;
- Pasākumi (celtņa vadītājam), ja izmanto greiferu jeb pašgrābi:
 - kritiena augstuma samazināšana, kad atlaiž satverto materiālu;
 - greifera pilnīga aizvēršana pēc materiāla satveršanas;
 - pēc greifera iztukšošanas — greifera pietiekami ilga paturēšana piltuvē;
 - stiprā vējā — greifera izmantošanas pārtraukšana.
- Pasākumi (operatoram), ja izmanto lentes konveijeru:
 - piemērots konveijera kustības ātrums;
 - izvairīšanās no materiāla novietošanas lentes malās.
- Pasākumi (operatoram), ja izmanto mehānisko lāpstu:
 - kritiena augstuma samazināšana, kad atlaiž satverto materiālu;
 - pareiza novietojuma izvēle, kad notiek iekraušana smagkravas automobilī.
- Glabāšanas vietu ierīkojums un ekspluatācija (veic plānošanas un operatīvais personāls):
 - pārvadājumu attālumu samazināšana;
 - transportlīdzekļu kustības ātruma pielāgošana;
 - ciets ceļa segums;
 - vēja ietekmē esošo zonu platības samazināšana.

Tehniskās metodes:

- Greiferu optimizēšana;
- Slēgtu konveijeru (piem., lentes cauruļkonveijeru, vītņkonveijeru) izmantošana;
- Konveijera lentes bez papildu trīšiem;
- Primārie pasākumi saistībā ar parastajām konveijera lentēm;
- Primārie pasākumi saistībā ar slīpajām pārvades tehnēm;



- Lejupejošās kustības ātruma samazināšana;
- Brīvā kritiena augstuma samazināšana (piem., kaskādpiltuvēs);
- Pretputekļu norobežojumi izgāšanas šahtās un piltuvēs;
- Tilpnes putekļu daudzuma samazināšanai;
- Transportlīdzekļu šasijas ar noapaļotu augšdaļu.

Kā sekundārie pasākumi definēti:

- Aizsargekrāni atklātajiem lentes konveijeriem;
- Emisijas avotu norobežošana vai pārklāšana;
- Piepildīšanas cauruļu pārsegšana, pārvalku vai konusu izmantošana;
- Ekstrakcijas sistēmas;
- Filtru sistēmas pneimatiskajiem konveijeriem;
- Izgāšanas šahtas ar nosūcējiekārtām, apvalkiem un pretputekļu norobežojumiem;
- Iztukšošanas piltuvju optimizēšana (ostās);
- Ūdens izsmidzināšanas/ūdens aizsega un ūdens strūklu metode;
- Konveijera lentes tīrīšana;
- Smagkravas automobiļu aprīkošana ar mehāniskiem vai hidrauliskiem slēgiem;
- Ceļu tīrīšana;
- Transportlīdzekļu riepu tīrīšana.

Visbeidzot, uzskaitīti secinājumi par LPTP saistībā ar putekļveida emisijām, kas rodas cietu vielu pārvietošanā un pārkraušanā, vispirms vērtējot vispārīgās pieejas, kuru mērķis ir līdz minimumam samazināt putekļveida emisijas:

- pārvietošanas darbu plānošana;
- pārvietošanas nepārtrauktība;
- emisiju samazināšanas pasākumi, ja pārvietošana nav nepārtraukta:
 - ceļu un transportlīdzekļu riepu tīrīšana,
 - pārvietojamās produkcijas mitrināšana,
 - lejupejošās kustības ātruma samazināšana,
 - brīvā kritiena augstuma samazināšana.

Kopumā secinot, ka pareizi izvēlēts pieeju komplekss var būtiski samazināt putekļu emisijas gaisā cietu vielu pārvietošanas un pārkraušanas laikā.

Normatīvie akti, kas piemēroti lokālplānojuma stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā

Analizējot normatīvos aktus un dokumentus, kas saistoši, veicot stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu lokālplānojumam, ir apkopoti Latvijas Republikā spēkā esošo un piemērojamo starptautisko normatīvo aktu prasības apkārtējās vides un dabas resursu aizsardzības jomās.

2.2. Nacionālie vides aizsardzības mērķi

Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (VPP2020)

VPP2020 ir vides aizsardzības nozares vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments. VPP2020 aizstāj Vides politikas pamatnostādnes 2009.– 2015. gadam. VPP2020 izvirza pasākumus, lai sasniegtu noteikto vides politikas virsmērķi – nodrošināt iedzīvotājiem iespēju dzīvot tīrā un sakārtotā vidē, īstenojot uz ilgtspējīgu attīstību veiktas darbības, saglabājot vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību, nodrošinot dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī sabiedrības



līdzdalību lēmumu pieņemšanā un informētību par vides stāvokli. VPP2020 plānošanas periods ir līdz 2020. gadam.

2010. gadā izveidotajā Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam uzsvērts Latvijas dabas kapitāls, tā relatīvā bagātība Latvijā pretstatā globālajam mērogam, kur tas strauji izzūd un kā stratēģisks mērķis izvirzīts šī dabas kapitāla saglabāšana un saprātīga izmantošana. Varētu pieņemt, ka dominējošā paradigma par dabas kapitāla saglabāšanu nemainīsies arī līdz 2025. gadam un pat ilgāk. VPP2020 ir sadalītas tematiskajās sadaļās, kurās ir apkopotas problēmas, nosaukti sasniedzamie mērķi un tiem atbilstošie rīcības virzieni, kas izriet no esošās situācijas raksturojuma vides aizsardzības politikā: augsne un zemes dzīles, otrreizējās izejvielas; dabas aizsardzība; gaisa aizsardzība; klimata pārmaiņas; ūdens resursi un Baltijas jūra; vides piesārņojums un riski; vides veselība; vides monitoringi.

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam

Stratēģijas pamatuzstādījumi ir laimīgs cilvēks labklājīgā valstī, ilgtspējīgs un veselīgs dzīvesveids, radoša, iecietīga un toleranta sabiedrība, sadarbībā radīta konkurētspēja un valsts kā ātrspējas partneris. Stratēģijas uzdevums ir iezīmēt valsts attīstības vadlīnijas un telpisko perspektīvu laika periodam līdz 2030. gadam. Ņemot vērā globālās tendences un rūpīgi izvērtējot Latvijas resursus un to izmantojumu, ir noteikti galvenie stratēģiskie principi, kuru ievērošana var būtiski palielināt Latvijas ilgtspējīgas attīstības iespējas.

Latvijas Nacionālās attīstības plāns 2014.-2020.gadam (NAP2020)

NAP2020 ir galvenais vidēja termiņa stratēģisks plānošanas dokuments Latvijā. Tas ir Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam (Latvija2030) rīcības plāns, kam ir jākalpo par valsts attīstības ceļa karti vidējam termiņam. "Nacionālais attīstības plāns 2014. - 2020.gadam" (NAP2020) ir hierarhiski augstākais nacionāla līmeņa vidēja termiņa plānošanas dokuments. NAP2020 mērķis ir vienoties par būtiskākajām vidēja termiņa prioritātēm, to rīcības virzieniem, mērķiem, kā arī to sasniegšanas rādītājiem.

Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2013. – 2020. gadam

Valsts politiku atkritumu apsaimniekošanas jomā nosaka Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2013. – 2020. gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 100 "Par Atkritumu apsaimniekošanas valsts plānu 2013.-2020.gadam" (prot.Nr.11 35.§)). Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāna mērķi:

- novērst atkritumu rašanos, palielinoties ekonomiskajai izaugsmei, un nodrošināt kopējā radīto atkritumu daudzuma ievērojamu samazināšanu, izmantojot maksimāli visas labākās pieejamās atkritumu rašanās novēršanas iespējas un labākos pieejamos tehniskos paņēmienus, palielinot resursu izmantošanas efektivitāti un veicinot ilgtspējīgākas patērētāju uzvedības modeļa attīstību;
- nodrošināt atkritumu kā resursu racionālu izmantošanu;
- nodrošināt, ka radītie atkritumi nav bīstami vai arī tie rada nelielu risku videi un cilvēku veselībai, atkritumi pēc iespējas tiek atgriezti atpakaļ ekonomiskajā apritē, it īpaši izmantojot pārstrādi, vai arī tiek atgriezti vidē noderīgā veidā (piemēram, komposts), un, ka atkritumi tiek pārstrādāti pēc iespējas tuvāk to rašanās vietām;



- nodrošināt apglabājamo atkritumu daudzuma samazināšanu un atkritumu apglabāšanu cilvēku veselībai un videi drošā veidā.

Rīgai ir izstrādāts pilsētas atkritumu apsaimniekošanas plāns 2006.-2012.gadam, kura darbības laiks ir beidzies. Izstrādājot attīstības plānošanas dokumentus, Rīgai ir saistošs valsts atkritumu apsaimniekošanas plāns 2013.-2020.gadam.

Ainavu politikas pamatnostādnes 2013.-2019.gadam

Ainavu politikas mērķis – izveidot ietvaru Eiropas Ainavu konvencijas un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā „Latvija 2030” noteikto ilgtermiņa uzdevumu risināšanai vidējā termiņā, lai nodrošinātu Latvijas ainavu ilgtspējīgu izmantošanu un attīstību, saskaņojot dažādu sabiedrības grupu intereses. Ainavu politikas pamatnostādņu 2013.-2019.gadam mērķis ir daudzfunkcionālas un kvalitatīvas ainavas, kas visā Latvijā uzlabo cilvēku dzīves kvalitāti, veicina vietu, reģionu un valsts ekonomisko aktivitāti un atpazīstamību, kā arī nodrošina bioloģisko daudzveidību.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam

Transporta attīstības pamatnostādnes ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kurā ir noteikti transporta politikas attīstības mērķi, pamatprincipi, prioritātes un sasniedzamie rezultāti transporta nozarē. Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam ietver turpmākās rīcības plānojumu ar konkrētiem pasākumiem noteikto mērķu sasniegšanai. Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

Galvenās noteiktās prioritātes līdz 2020.gadam ir:

- Dzelzceļa elektrifikācija, politikas rezultāts – par 20% palielināts elektrificēto dzelzceļa līniju garums;
- CO2 emisiju samazinājums dzelzceļa kravu pārvadājumos par 60% attiecībā pret 2012.gadu.

Analizējot normatīvos aktus un dokumentus, kas saistoši, veicot stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu lokālplānojumam, ir apkopoti Latvijas Republikā spēkā esošo un piemērojamo normatīvo aktu prasības apkārtējās vides un dabas resursu aizsardzības jomās.

2.2.1. Nacionālie vides aizsardzību reglamentējošie normatīvie akti

Vispārējās prasības vides aizsardzības jomā nosaka 2006. gada 2. novembra „**Vides aizsardzības likums**”. Likuma mērķis ir nodrošināt vides kvalitātes saglabāšanu un atjaunošanu, kā arī dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu. Tas nosaka vides aizsardzības principus, prasības ilgtspējīgas attīstības plānošanai, valsts un pašvaldību iestāžu funkcijas vides jomā, sabiedrības informēšanas un līdzdalības kārtību lēmumu pieņemšanā vides jomā, prasības vides aizsardzības kontroles nodrošināšanai, atbildību par kaitējumu videi, prasības brīvprātīgi pielietojamiem vides pārvaldības līdzekļiem un citas vispārīga rakstura vides prasības.

Likums nosaka šādus galvenos vides aizsardzības principus:

- princips “piesārņotājs maksā” – persona sedz izdevumus, kas saistīti ar tās darbības dēļ radīta piesārņojuma novērtēšanu, novēršanu, ierobežošanu un seku likvidēšanu;
- piesardzības princips – ir pieļaujams ierobežot vai aizliegt darbību vai pasākumu, kurš var ietekmēt vidi vai cilvēku veselību, bet kura ietekme nav pietiekami izvērtēta vai zinātniski pierādīta, ja aizliegums ir samērīgs līdzeklis, lai nodrošinātu vides vai cilvēku veselības



aizsardzību. Principu neattiecinā uz neatliekamiem pasākumiem, ko veic, lai novērstu kaitējuma draudus vai neatgriezenisku kaitējumu;

- novēršanas princips – persona, cik iespējams, novērš piesārņojuma un citu videi vai cilvēku veselībai kaitīgu ietekmju rašanos, bet, ja tas nav iespējams, novērš to izplatīšanos un negatīvās sekas;
- izvērtēšanas princips – jebkuras tādas darbības vai pasākuma sekas, kas var būtiski ietekmēt vidi vai cilvēku veselību, jāizvērtē pirms attiecīgās darbības vai pasākuma atļaušanas vai uzsākšanas. Darbība vai pasākums, kas var negatīvi ietekmēt vidi vai cilvēku veselību, arī tad, ja ievērotas visas vides aizsardzības prasības, ir pieļaujams tikai tad, ja paredzamais pozitīvais rezultāts sabiedrībai kopumā pārsniedz attiecīgās darbības vai pasākuma nodarīto kaitējumu videi un sabiedrībai.

Likums nosaka, ka ikvienai privātpersonai, kā arī personu apvienībām, organizācijām un grupām ir tiesības:

- 1) prasīt, lai valsts iestādes un pašvaldības, amatpersonas vai privātpersonas izbeidz tādu darbību vai bezdarbību, kas pasliktina vides kvalitāti, kaitē cilvēku veselībai vai apdraud viņu dzīvību, likumiskās intereses vai īpašumu;
- 2) atbalstīt vides aizsardzības pasākumus un sadarboties ar valsts iestādēm un pašvaldībām, lai nepieļautu tādu darbību veikšanu, arī tādu lēmumu pieņemšanu, kas var pasliktināt vides kvalitāti vai ir pretrunā ar vides normatīvo aktu prasībām;
- 3) sniegt informāciju valsts iestādēm un pašvaldībām par darbībām un pasākumiem, kas ietekmē vai var ietekmēt vides kvalitāti, kā arī ziņas par vidē novērotajām negatīvajām pārmaiņām, kas radušās šādu darbību vai pasākumu dēļ;
- 4) iesniegt valsts iestādēm un pašvaldībām priekšlikumus par tiesisko regulējumu un izstrādātajiem dokumentu projektiem vides jomā.

Ietekmes uz vidi novērtējums

Ietekmes uz vidi novērtējums ir procedūra, kas veicama 1998. gada 14. oktobra likumā „**Par ietekmes uz vidi novērtējumu**” noteiktajā kārtībā, lai novērtētu paredzētās darbības vai plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamo ietekmi uz vidi un izstrādātu priekšlikumus nelabvēlīgas ietekmes novēršanai vai samazināšanai, vai aizliegtu paredzētās darbības uzsākšanu normatīvajos aktos noteikto prasību pārkāpumu gadījumos. Stratēģiskā novērtējuma kārtība atrunāta likuma V¹ nodaļā.

Uz tiesību akta pamata izdoti 2004. gada 23. marta Ministru kabineta noteikumi Nr.157 „**Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums**”. Atbilstoši noteikumos noteiktajai kārtībai veikts Krievu salas lokālplānojuma stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums.

Likumā “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” iekļautas tiesību normas, kas izriet no:

1. Eiropas Padomes 1985.gada 27.jūnija direktīvas 85/337/EEK par dažu valsts un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu;
2. Eiropas Padomes 1997.gada 3.marta direktīvas 97/11/EK, ar kuru groza direktīvu 85/337/EEK par dažu valsts un privāto projektu ietekmes uz vidi novērtējumu;
3. Eiropas Padomes 1992.gada 21.maija direktīvas 92/43/EEK par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību;
4. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 30.novembra direktīvas 2009/147/EK par savvaļas putnu aizsardzību;



5. Eiropas Parlamenta un Padomes 2001.gada 27.jūnija direktīvas 2001/42/EK par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu;

6. Eiropas Parlamenta un Padomes 2003.gada 26.maija direktīvas 2003/35/EK, ar ko paredz sabiedrības līdzdalību dažu ar vidi saistītu plānu un programmu izstrādē un ar ko attiecībā uz sabiedrības līdzdalību un iespēju griezties tiesās groza Padomes direktīvas 85/337/EEK un 96/61/EK;

7. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa direktīvas 2009/31/EK par oglekļa dioksīda ģeoloģisko uzglabāšanu un grozījumiem Padomes direktīvā 85/337/EEK, Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvās 2000/60/EK, 2001/80/EK, 2004/35/EK, 2006/12/EK, 2008/1/EK un regulā (EK) Nr. 1013/2006 (Dokuments attiecas uz EEZ).

Piesārņojuma novēršana un kontrole

Prasības, kuras piesārņojuma novēršanas un kontroles jomā jāņem vērā, nosaka 2001. gada 15. marta likums „**Par piesārņojumu**”. Šā likuma mērķis ir novērst vai mazināt piesārņojuma dēļ cilvēku veselībai, īpašumam un videi nodarīto kaitējumu, novērst kaitējuma radītās sekas, kā arī:

- 1) novērst piesārņojošu darbību izraisīta piesārņojuma rašanos vai, ja tas nav iespējams, samazināt emisiju augsnē, ūdenī un gaisā;
- 2) novērst vai, ja tas nav iespējams, samazināt neatjaunojamo dabas resursu un enerģijas izmantošanu, veicot piesārņojošas darbības;
- 3) novērst vai, ja tas nav iespējams, samazināt atkritumu radīšanu;
- 4) nodrošināt piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu apzināšanu valsts teritorijā un to reģistrāciju;
- 5) noteikt pasākumus piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu izpētei un piesārņotu vietu sanācijai;
- 6) noteikt personas, kuras sedz ar piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu izpēti un piesārņotu vietu sanāciju saistītos izdevumus;
- 7) novērst vai samazināt vides trokšņa iedarbību uz cilvēkiem;
- 8) samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, ņemot vērā izmaksu efektivitāti, un nodrošināt līdzdalību Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā;
- 9) noteikt ikvienas fiziskās un juridiskās personas, kā arī šo personu apvienības, organizācijas un grupas (turpmāk — sabiedrība) tiesības piedalīties lēmuma pieņemšanas procesā attiecībā uz atļauju izsniegšanu piesārņojošu darbību veikšanai vai izmaiņai piesārņojošā darbībā vai šādu atļauju pārskatīšanu, kā arī attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu sadali un piešķiršanu.

Aizsardzība pret troksni

Pamatprasības vides trokšņa novērtēšanā un samazināšanā ir noteiktas 2001. gada 15. marta likumā „Par piesārņojumu”, bet plašāk tās analizētas 2014. gada 7. janvāra MK noteikumos Nr. 16 „**Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība**”, kas nosaka trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes.

2002. gada 23. aprīļa MK noteikumi Nr. 163 „**Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām**” nosaka būtiskās prasības tādu ārpus telpām izmantojamu iekārtu ražošanai, marķēšanai un atbilstības novērtēšanai, kuras emitē troksni. Šo noteikumu 2.pielikumā ir noteiktas iekārtu trokšņa emisijas robežvērtības.



Gaisa aizsardzība

2009. gada 3. novembra Ministru kabineta noteikumi Nr.1290 **"Noteikumi par gaisa kvalitāti"** nosaka kvalitātes normatīvus ārtelpu gaisam troposfērā (neietverot darba vidi) Latvijas teritorijā, kā arī gaisa kvalitātes normatīvu sasniegšanas termiņus, gaisu piesārņojošu vielu augstāko un zemāko pieļaujamo līmeni vidē un raksturlielumus, parametrus, monitoringa metodes un metodes, kuras izmanto, lai noteiktu attiecīgo gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumu un pasākumus, kas veicami, ja gaisa kvalitātes normatīvi tiek pārsniegti. Lai nodrošinātu cilvēka veselības un vides aizsardzību, nosaka gaisa kvalitātes normatīvus un raksturlielumus, kā arī mērījumu metodes un monitoringa nosacījumus šādām gaisu piesārņojošām vielām: sēra dioksīdam, slāpekļa oksīdiem, cietajām daļiņām PM₁₀ un PM_{2,5}, svinam, ozonam, benzolam un oglekļa oksīdam.

Vides monitorings

Lai iegūtu informāciju par vides stāvokli un tā izmaiņām gan projekta realizācijas laikā, gan arī pēc projekta pabeigšanas, nepieciešams veikt regulāru monitoringu.

Vides aizsardzības likumā ir sniegts skaidrojums jēdzienam vides monitorings, nosakot, ka tas ir sistemātiski, regulāri un mērķtiecīgi vides stāvokļa, sugu un biotopu, kā arī piesārņojuma emisiju novērojumi, mērījumi un analīze. Likumā ir noteikts arī vides monitoringa veikšanas mērķis, un tas ir noteikt vides stāvokli, izvērtēt tendences un perspektīvu, izstrādāt vides politikas pasākumus un novērtēt līdzšinējo pasākumu lietderību un efektivitāti. Vides monitoringu organizē un veic valsts un pašvaldību iestādes un komersanti saskaņā ar vides normatīvo aktu prasībām. Ministru kabinets nosaka prasības attiecībā uz vides monitoringu un tā veikšanas kārtību.

2009. gada 17. februāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 158 **"Noteikumi par prasībām attiecībā uz vides monitoringu un tā veikšanas kārtību, piesārņojošo vielu reģistra izveidi un informācijas pieejamību sabiedrībai"** nosaka tā veikšanas kārtību, prasības vides monitoringam, operatora veiktā monitoringa kārtību, kā arī kārtību, kādā operators sniedz informāciju par vides monitoringa rezultātiem.

Vides monitoringu veic:

- regulāri, lai iegūtu informāciju par vides stāvokli un tā izmaiņām, kā arī par vides piesārņojuma ietekmi uz veselību;
- Īpašos gadījumos, lai:
- noskaidrotu cēloņus, kas traucē sasniegt vides kvalitātes mērķus atbilstoši vides kvalitātes normatīviem;
- novērtētu vides stāvokli, ja ir nodarīts kaitējums videi;
- novērtētu vides stāvokļa izmaiņas pēc vides aizsardzības pasākumu programmas īstenošanas;
- iegūtu informāciju par konkrēta objekta ietekmi uz vidi.

Aizsargjoslas

1997. gada 5. februāra „**Aizsargjoslu likums**” nosaka:

- 1) aizsargjoslu veidus un to funkcijas;
- 2) aizsargjoslu izveidošanas pamatprincipus;
- 3) aizsargjoslu uzturēšanas un stāvokļa kontroles kārtību;
- 4) saimnieciskās darbības aprobežojumus aizsargjoslās.



Lai aizsargātu dabiskus un mākslīgus objektus no nevēlamas ārējas iedarbības, nodrošinātu to ekspluatāciju un drošību, kā arī pasargātu vidi kopumā un cilvēku no kāda objekta kaitīgās ietekmes, ir izveidotas dažādu veidu aizsargjoslas: vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas, ekspluatācijas aizsargjoslas, sanitārās aizsargjoslas, drošības aizsargjoslas, kā arī citas aizsargjoslas, ja tādas paredz „Aizsargjoslu likums”. Dažāda veida aizsargjoslu noteikšanu veic saskaņā ar attiecīgajiem Ministru kabineta noteikumiem.

Vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas tiek noteiktas ap objektiem un teritorijām, kas ir nozīmīgas no vides un dabas resursu aizsardzības un racionālas izmantošanas viedokļa. To galvenais uzdevums ir samazināt vai novērst antropogēnās negatīvās iedarbības ietekmi uz objektiem, kuriem noteiktas aizsargjoslas.

Ekspluatācijas aizsargjoslas tiek noteiktas gar transporta līnijām, gar elektronisko sakaru tīkliem un citu komunikāciju līnijām, kā arī ap objektiem, kas nodrošina dažādu valsts dienestu darbību. Ekspluatācijas aizsargjoslu galvenais uzdevums ir nodrošināt minēto komunikāciju un objektu efektīvu un drošu ekspluatāciju un attīstības iespējas.

Katram aizsargjoslu veidam ir noteikta stingra izmantošanas kārtība, par kuru atbild objekta īpašnieks, kas, atbilstoši normatīvajiem aktiem, tai skaitā arī pašvaldību saistošajiem noteikumiem, aizsargjoslā var veikt tikai atļautas darbības. Aizsargjoslu likumā ir noteikti gan vispārīgie (35. pants), gan arī papildus aprobežojumi aizsargjoslās. Jebkurā tautsaimniecības uzņēmumā ir iespējama vairāku aizsargjoslu pārklāšanās. Likumdevējs noteicis, ka gadījumos, kad vienā vietā pārklājas vairāku veidu aizsargjoslas, spēkā ir stingrākās prasības un lielākais minimālais platums, bet visu veidu rīcība šajās vietās jāsaskaņo ieinteresētajām institūcijām (Aizsargjoslu likuma 34.pants).

Augsnes un grunts kvalitāte

Kvalitātes normatīvus augsnei un gruntij nosaka 2005. gada 25. oktobra Ministru kabineta noteikumi Nr.804 „**Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem**”. Augsnes un grunts kvalitātes normatīvi nedrīkst būt pārsniegti, uzsākot jaunu piesārņojošu darbību. Ja ir pārsniegts kāds no robežlielumiem, aizliegts veikt jebkādas darbības, kas izraisa augsnes un grunts kvalitātes pasliktināšanos.

Atkritumu apsaimniekošana lokālplānojuma teritorijā

2010. gada 28. oktobra „**Atkritumu apsaimniekošanas likums**” nosaka atkritumu apsaimniekošanas kārtību, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī personu mantu un veicinātu atkritumu apsaimniekošanu.

Ūdens apsaimniekošana

2002. gada 12. septembra „**Ūdens apsaimniekošanas likums**” nosaka ūdens resursu lietotāju tiesības un pienākumus, lai tiktu sasniegti likumā noteiktie mērķi, tajā starpā izveidot tādu virszemes un pazemes ūdeņu aizsardzības un apsaimniekošanas sistēmu, kas:

- veicina ilgtspējīgu un racionālu ūdens resursu lietošanu, nodrošinot to ilgtermiņa aizsardzību un iedzīvotāju pietiekamu apgādi ar labas kvalitātes virszemes un pazemes ūdeni,
- novērš ūdens un no ūdens tieši atkarīgo sauszemes ekosistēmu un mitrāju stāvokļa pasliktināšanos, aizsargā šīs ekosistēmas un uzlabo to stāvokli,
- nodrošina pazemes ūdeņu piesārņojuma pakāpenisku samazināšanu un novērš to turpmāku piesārņošanu,
- nodrošina pazemes ūdens resursu atjaunošanu,
- nodrošina zemes aizsardzību pret applūšanu vai izkalšanu.



Sugu un biotopu aizsardzība un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas

2000. gada 16. marta „**Sugu un biotopu aizsardzības likuma**” mērķis ir:

- nodrošināt bioloģisko daudzveidību, saglabājot Latvijai raksturīgo faunu, floru un biotopus;
- regulēt sugu un biotopu aizsardzību, apsaimniekošanu un uzraudzību;
- veicināt populāciju un biotopu saglabāšanu atbilstoši ekonomiskajiem un sociālajiem priekšnoteikumiem, kā arī kultūrvēsturiskajām tradīcijām;
- regulēt īpaši aizsargājamo sugu un biotopu noteikšanas kārtību.

Likums nosaka Valsts pārvaldes kompetenci sugu un biotopu aizsardzībā, sugu un biotopu aizsardzības prasības.

Rūpniecisko avāriju risks

2016. gada 1. marta Ministru kabineta noteikumi Nr.131 **“Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”** nosaka ar bīstamajām ķīmiskajām vielām un bīstamajiem maisījumiem saistīto rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumus, kā arī vielas un maisījumus (atkarībā no to daudzuma un bīstamības pakāpes), uz kuriem šī kārtība un pasākumi attiecas. Tā kā Krievu salas lokālplānojuma teritoriju ietekmē rūpniecisko avāriju riska objektu ietekmes izplatības zonas, ņemtas vērā arī šajos noteikumos noteiktās prasības.

Teritorijas plānošana un tās izmantošanas ierobežojumi

2011. gada 13. oktobra likums **“Teritorijas attīstības plānošanas likums”**, kura mērķis ir panākt, ka teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku.

Svarīgākie no teritorijas plānošanas uzdevumiem, kas noteikti likumā, ir:

- radīt labvēlīgus apstākļus uzņēmējdarbības attīstībai un investīciju piesaistei;
- radīt priekšnoteikumus vides kvalitātes un teritorijas racionālas izmantošanas nodrošināšanai, rūpniecisko un vides risku novēršanai;
- garantēt tiesības izmantot un attīstīt nekustamo īpašumu saskaņā ar teritorijas plānojumu;
- veicināt pakalpojumu pieejamību un optimālu transporta sistēmas funkcionēšanu;
- saglabāt dabas un kultūras mantojumu, ainavas bioloģisko daudzveidību, kā arī paaugstināt kultūrainavas un apdzīvoto vietu kvalitāti.

Likuma 3.pants paredz teritorijas attīstības plānošanā ievērot likumā nostiprinātos principus, kā arī sekojošos principus:

- 1) ilgtspējības princips — teritorijas attīstību plāno, lai saglabātu un veidotu esošajām un nākamajām paaudzēm kvalitatīvu vidi, līdzsvarotu ekonomisko attīstību, racionālu dabas, cilvēku un materiālo resursu izmantošanu, dabas un kultūras mantojuma attīstību;
- 2) pēctecības princips — jaunus teritorijas attīstības plānošanas dokumentus izstrādā, izvērtējot spēkā esošos attīstības plānošanas dokumentus un to īstenošanas praksi;
- 3) vienlīdzīgu iespēju princips — nozaru un teritoriālās, kā arī privātpersonu un sabiedrības intereses tiek vērtētas kopsakarībā ar mērķi veicināt attiecīgās teritorijas ilgtspējīgu attīstību;
- 4) nepārtrauktības princips — teritorijas attīstību plāno nepārtraukti, elastīgi un cikliski, uzraugot šo procesu un izvērtējot jaunāko informāciju, zināšanas, vajadzības un iespējamus risinājumus;



- 5) atklātības princips — teritorijas attīstības plānošanā un dokumentu izstrādē iesaista sabiedrību un nodrošina informācijas un lēmumu pieņemšanas atklātumu;
- 6) integrētas pieejas princips — ekonomiskie, kultūras, sociālie un vides aspekti tiek saskaņoti, atsevišķu nozaru intereses tiek koordinētas, teritoriju attīstības prioritātes tiek saskaņotas visos plānošanas līmeņos, sadarbība ir mērķtiecīga, un tiek novērtēta plānoto risinājumu ietekme uz apkārtējām teritorijām un vidi;
- 7) daudzveidības princips — teritorijas attīstību plāno, ņemot vērā dabas, kultūrvides, cilvēku un materiālo resursu un saimnieciskās darbības daudzveidību;
- 8) savstarpējās saskaņotības princips — teritorijas attīstības plānošanas dokumentus izstrādā, tos savstarpēji saskaņojot un izvērtējot citos teritorijas attīstības plānošanas dokumentos noteikto.



3. VIDES PĀRSKATA IZSTRĀDE

3.1. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra un iesaistītās institūcijas

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra veikta plānošanas dokumentam "Lokālplānojums Krievu salā kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. - 2018. gadam grozījumi" pamatojoties uz likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta (MK) 2004.gada 23.marta noteikumiem Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”, kā arī saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja Lēmumu Nr.35 “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums veikts Lokālplānojuma izstrādes laikā, stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti apkopoti Vides pārskatā.

Lokālplānojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.89, 12.§) un Rīgas domes 13.06.2017. pieņemto lēmumu Nr. 5308 “Par grozījumiem Rīgas domes 14.03.2017. lēmumā Nr. 4969 “Par Krievu salas lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. -2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”” (prot. Nr.94., 16. §). Lokālplānojuma izstrādes ierosinātājs ir Rīgas Brīvostas pārvalde.

Vides pārskats sagatavots balstoties uz Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem), kā arī izvērtējot un ņemot vērā iepriekš Lokālplānojuma teritorijā un ar to attīstību saistītām paredzētajām darbībām veikto ietekmes uz vidi novērtējumu:

- Ietekmes uz vidi novērtējums Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai, Vides pārraudzības valsts biroja Atzinums Nr.6;
- “Rīgas Brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija”, Noslēguma ziņojums, 2009.gada augusts, Vides pārraudzības valsts biroja Atzinums Nr.13;
- Sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums Izmaiņa projektā “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai”, Vides pārraudzības valsts biroja Lēmums Nr.218.

Tāpat ņemtas vērā paredzētajām darbībām izsniegtās Atļaujas B kategorijas piesārņojošai darbībai:

- VVD Lielrīgas RVP 03.08.2010.g. SIA “KS Terminal” izsniegtā atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI10IB0119 ar grozījumiem 2014. un 2015.gadā.;
- VVD Lielrīgas RVP 18.10.2012.g. SIA “Latvijas propāna gāze” izsniegtā B kategorijas atļauja piesārņojošai darbībai Nr.RI12IB0126, atjaunota 2017.g. februārī;
- VVD Lielrīgas RVP 23.10.2015. SIA “Riga Coal Terminal” izsniegtā B kategorijas atļauja piesārņojošai darbībai Nr.RI15IB0059, pārskatīta 11.07.2017.;
- VVD Lielrīgas RVP 22.07.2016. SIA “Strek” izsniegtā Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI16IB0021.



Vides pārskata sagatavošanā izmantotas šādas metodes:

- informācijas analīze – tika analizēta iepriekš minētajos plānošanas un citos dokumentos ietvertā, kā arī publiski pieejamā informācija par vides stāvokli, antropogēno slodzi un paredzētajām darbībām lokālplānojuma teritorijā;
- ietekmju analīze – tika analizēta plānošanas dokumentā noteikto attīstības mērķu un plānoto darbību to sasniegšanai īstenošanas iespējamā ietekme uz vidi, izstrādāti ieteikumi iespējamās negatīvās ietekmes novēršanai vai samazināšanai.

3.2. Sabiedrības līdzdalība

Lokālplānojumam un tā stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskatam normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tika veikta sabiedriskā apspriešana.

Plānošanas dokuments un Vides pārskats publiskajai apspriešanai tika nodots, pamatojoties uz Rīgas domes 15.12.2017. lēmumu Nr.650 "Par Krievu salas lokālplānojuma redakcijas nodošanu publiskajai apspriešanai un institūciju atzinumu saņemšanai".

Paziņojums par plānošanas dokumenta un Vides pārskata sabiedrisko apspriešanu (Vides pārskata pielikums Nr.1) tika publicēts:

- Laikraksta Latvijas avīze 29. decembra numurā (Vides pārskata pielikums Nr. 1)
- Vides pārraudzības valsts biroja interneta mājas lapā <http://www.vpvp.gov.lv/>;
- Rīgas Domes Pilsētas attīstības departamenta interneta vietnē <http://www.rdpad.lv/>

Ar lokālplānojuma redakcijas un SIVN materiāliem līdz 08.02.2018. varēja iepazīties:

- interneta portālā geolattvija.lv/geo/tapis3#document_7769;
- Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentā, apmeklētāju pieņemšanas laikā – pirmdienās un ceturtdienās no plkst. 14:00 līdz 18:00, Amatu ielā 4, 5.stāvā, tālrunis 67105453;
- Rīgas Centrālās bibliotēkas Bolderājas filiālbibliotēka - Gaigalas iela 3, Rīga, LV-1016;
- Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcija - Eduarda Smiļģa iela 46, Rīga, LV-1002.

Publiskā apspriešana norisinājās no 08.01.2018. līdz 08.02.2018.

Interesenti tika aicināti Rakstiski priekšlikumus līdz 08.02.2018. (pasta zīmogs) sūtīt pa pastu vai iesniegt Rīgas pilsētas būvvaldes Klientu apkalpošanas centrā, Amatu ielā 4, Rīgā, LV-1050, vai visos Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centros (adresēt Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldei). Iesniegumā norādīt: fiziskām personām – vārds, uzvārds, dzīves vietas adrese un tālruņa numurs; juridiskām personām – nosaukums, reģistrācijas numurs, adrese un tālruņa numurs.

Priekšlikumus par Vides pārskatu tika lūgts sūtīt SIA "Firma L4", Jelgavas ielā 90, Rīgā.

Viedokli un priekšlikumus līdz 08.02.2018. varēja izteikt arī elektroniski portālā geolattvija.lv/geo/tapis3#document_7769.

Publiskās apspriešanas sanāksme notika 15.01.2018. plkst.17:00 Rīgas domes Sēžu zālē, Rātslaukumā 1 (Vides pārskata pielikums Nr.2 Sanāksmes protokols un dalībnieku reģistrācijas lapu kopijas).

Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē piedalījās 35 interesenti.



Diskusijas raisījās par no jauna veiktajiem pētījumiem un to atšķirību no ietekmes uz vidi novērtējuma procesā veiktā, par plānoto pasākumu gaisa piesārņojuma mazināšanai efektivitāti un iespējamajām ietekmēm uz Bolderājas dzīvojamajiem rajoniem u.c. jautājumiem.

Kopumā sabiedriskās apspriešanas laikā sniegtās atbildes ir kļiedējušas iedzīvotāju šaubas, jo rakstiski iedzīvotāju iesniegumi nav saņemti.

3.3. Saņemtie priekšlikumi, atsauksmes un to analīze

Sabiedriskās apspriešanas laikā par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskatu tika saņemtas atsauksmes no:

- Valsts Vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes, 22.01.2018.vēstule Nr.4.5-20/498 (Vides pārskata pielikums Nr.3);
- Veselības inspekcijas 23.01.2018. vēstule Nr.2.3.3-1/305/715 (Vides pārskata pielikums Nr.4);
- Dabas aizsardzības pārvaldes 01.02.2018. vēstule Nr.4.8/508/2018-N-E (Vides pārskata pielikums Nr.5);
- Portālā geolativija.lv saņemts fiziskas personas S.Jakušonokas k-dzes viedoklis.

Vides pārskata pielikumā Nr.6 ietverts saņemto atzinumu apkopojums un analīze.

Kopumā Atzinumi ir pozitīvi, tajos konstatēts, ka Lokālpilnojums atbilst Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai. Lokālpilnojums un Vides pārskats ir izstrādāti atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

Dabas aizsardzības pārvaldes Atzinumā norādīts uz nebūtiskām nepilnībām. Aizrādījums ņemts vērā un Vides pārskata tekstā ieviestas atbilstošas korekcijas.

Citu institūciju iesniegumi, atsauksmes vai iebildumi nav saņemti.

Portālā geolativija.lv saņemti iedzīvotājas S.Jakušonokas k-dzes iebildumi. Iepazīstoties ar minētajiem iebildumiem, rodas iespaids, ka iesniedzēja nav izpratusi atšķirību starp konkrētas darbības ietekmes uz vidi novērtējuma procesu un plānošanas dokumenta stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Iebildumos izteikta neizpratne par izmaiņām Lokālpilnojuma teritorijā uzsāktajām darbībām salīdzinot ar 2009. gadā veiktā IVN procesā minēto, iesniegumā izteikti iebildumi, ka IVN tiek veikts nepilnīgi par trešdaļu mazākam ogļu kravu apjomam, kā paredzēts pārkraut, t.i., lokālpilnojumā izmantotie apjomu un piesārņojumu dati nesakrīt ar 2009. gadā veiktā IVN datiem. Stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā Krievu salas lokālpilnojumam un tā rezultātā izstrādātajam Vides pārskatam ir izmantoti gan 2009. gadā veiktā IVN, gan 2015. gada sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma dati, kas arī ir norādīts Vides pārskata tekstā.

Kopumā vēlamies vārst iesniedzējas uzmanību uz to, ka konkrētas paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums un plānošanas dokumenta stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums ir atšķirīgi procesi un tajos izmantotās metodes un sasniedzamie mērķi nav identiski.

Iesniegumā ietverta prasība nodrošināt maksimāli iespējamu PM₁₀ monitoringu un datu analīzi un publicitāti, ko veic no RBP neatkarīgi eksperti. Prasības un rekomendācijas vides monitoringam ietvertas Vides pārskata 12.sadaļā un tās redakcionāli pilnveidotas, ņemot vērā S.Jakušonokas k-dzes viedokli.

Citi iedzīvotāju iesniegumi nav saņemti.



4. LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ĪSS RAKSTUROJUMS

4.1. Rīgas brīvostas raksturojums

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Rīgas osta kā juridiskā persona tika nodibināta 1992.g. Rīgas brīvostas juridisko statusu un darbības principus nosaka vairāki normatīvie akti: Likums par ostām (1994.), Rīgas brīvostas likums (2001.) un Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums (2004.). Pašreizējās Rīgas brīvostas teritorijas robežas apstiprinātas ar LR MK Noteikumiem par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu (Nr.690, 22.08.2006.). Rīgas brīvostas pārvalde (RBP) ir iestāde, kuru, pamatojoties uz Likumu par ostām, izveidoja Rīgas Dome un kura darbojas LR Ministru Kabineta pārraudzībā. Ostas augstākā lēmējinstiūcija ir valde, to veido četri Rīgas Domes pārstāvji un četri valsts pārstāvji no Satiksmes, Ekonomikas, Finanšu un Vides ministrijām, kurus amatā ieceļ un atbrīvo Ministru Kabinets. Valdes lēmumu izpildi nodrošina izpildaparāts - pārvalde, kuru vada pārvaldnieks. RBP funkcijas nosaka Likums par ostām, kura izpratnē RBP ir publisko un privāto tiesību subjekts. Kā publisko tiesību subjekts, RBP veic ostas pārvaldību ostas maksu un tarifu, navigācijas un kuģošanas drošības, apsardzes un vides aizsardzības prasību ievērošanas jomā, kā arī izstrādājot un nosakot iekšējos normatīvos aktus un kontrolējot to izpildi. Kā privāto tiesību subjekts RBP slēdz līgumus ar uzņēmējsabiedrībām par darbību ostas teritorijā, plāno un veic ostas infrastruktūras attīstību.

Rīgas pilsēta vēsturiski veidojusies kā ostas pilsēta. Šobrīd tā ir Latvijas centrālais transporta mezgls un ietverta arī starptautiskajos transporta tīklos. Paredzētās darbības īstenošanas nepieciešamība ir tieši atkarīga no Rīgas Brīvostas darbības un attīstības plāniem..

Jau vēsturiski Rīgas osta ir bijusi pilsētas attīstības un tās iedzīvotāju labklājības avots, tādēļ, plānojot pilsētas turpmāko attīstību, īpaša uzmanība jāpievērš Rīgas brīvostas attīstībai, jo tā pilsētai ir nozīmīga kā viens no būtiskākajiem pilsētas ekonomikas balstiem. Šāds redzējums saskan gan ar Rīgas plānošanas reģiona telpisko (teritorijas) plānojumu, gan Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiju līdz 2025.gadam, arī perspektīvā skatot Rīgas pilsētu kā starptautiska līmeņa ostu un infrastruktūras mezglu (papildus vairākām citām ne mazāk būtiskām funkcijām). Rīgas ostas priekšrocība ir daudzprofilu pārvaldījumu apkalpošanas iespējas, kas ļauj sekmīgi konkurēt ne tikai ar Latvijas, bet arī ar citu Baltijas jūras austrumu krasta lielākajām ostām. Tā kā Rīga vēlas pastiprināt savu kā „vērtu” pilsētas lomu, īpaša uzmanība jāpievērš transporta infrastruktūras modernizēšanai, kas veicinātu pilsētas kā loģistikas un tirdzniecības centra attīstību.

Rīgas osta ir nozīmīga daudzprofila osta Baltijas jūras valstu vidū. Brīvostas terminālu (aprēķinātā) kravu pārkraušanas jauda ir 45 milj.t gadā. Rīgas osta savu attīstību saista ar specializāciju konteineru kravu apstrādē. Pašreiz Rīgas ostas attīstību ierobežo nepietiekami attīstīti ceļu pievadi pilsētas galvenajiem autoceļiem un valsts autoceļiem, kā arī kopējās Latvijas dzelzceļa infrastruktūras (elektrifikācija, jaunu Daugavas šķērsojumu u.c.) attīstības aizkavēšanās. Rīgas osta ir iecerējusi veikt plašāku ostas rekonstrukciju, lai būtu lielākā Baltijas jūrā šajā jomā.

Rīgas ostas galvenā kuģu ceļa garums no Vanšu tilta līdz pieņemšanas bojai „B” ostas ārējā reidā Rīgas jūras līcī ir 12 jūras jūdzes (22,2 km) un tā vidējais platums ir 100 m. Ostā kuģojama ir arī Mīlgrāvja caurtece un Sarkandaugavas kuģu ceļš.



No teritorijas plānošanas viedokļa būtiski atzīmēt to, ka Rīgas brīvostas akvatorija nav pakļauta paisuma un bēguma ūdens līmeņa svārstībām. Stipru vēju un atmosfēras spiediena iedarbībā maksimālās ūdens līmeņa izmaiņas var sasniegt līdz +2,0 m, tomēr ostā nav nepieciešams regulēt ūdens līmeņa svārstības un kuģu satiksme var noritēt nepārtraukti, tai skaitā arī ziemā.

Rīgas brīvostā iespējams pārkraut ģenerālkravas, beramkravas un lejamkravas, izņemot jēlnaftu. Teritorijai nav raksturīga stingri noteikta izmantošana atkarībā no apstrādājamo kravu vai uzņēmuma darbības veida – lejamkravu, beramkravu, ģenerālkravu termināļi un ražošanas uzņēmumi nav izvietoti vienkopus, bet gan izklidēti dažādos ostas rajonos. Šāda teritorijas izmantošanas struktūra ne vienmēr ir optimāla, piemēram, naftas termināļu izvietojums plašā teritorijā no drošības viedokļa nav veiksmīgs risinājums.

Brīvostas teritorija Daugavas labajā krastā tiek izmantota arī rūpnieciskās vai ražotņu apbūves vajadzībām (Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Mangaļi) un Ro-Ro kravu termināla darbībai Vecmīlgrāvī. Atsevišķās, salīdzinoši mazās, teritorijās uzsākta jahtu ostu attīstība – gan tieši ostas teritorijā (Krēmeros, Bolderājā), gan tai pieguļošajās teritorijās (Podragā, Andrejsalā).

Atsevišķās teritorijās (Sarkandaugava, Daugavgrīva) esošais vēsturiskais piesārņojums nosaka papildus prasības teritoriju izmantošanā - tur strādājošajām uzņēmēj sabiedrībām jāveic teritorijas sanācijas darbi.

Aptuveni 80% no kopējā kravu apgrozījuma veido tranzītkravas, kas saņemtas / nosūtītas uz Krievijas Federāciju un Neatkarīgo Valstu savienības valstīm (NVS), kuru pārkraušanu nodrošina 30 stividorkompānijas kuģus apkalpo 32 kuģošanas aģentūras. Ne visās Rīgas brīvostas teritorijās darbojas ekonomiski aktīvas vienības; daļu platību veido mitrāji, t.sk. atklātie ūdeņi.

4.1.1. Rīgas Brīvostas teritorijas fiziogēogrāfiskais raksturojums

Rīgas brīvosta aizņem ievērojamu daļu no Rīgas pilsētas teritorijas un ir izvietojusies abpus Daugavas krastiem tās lejtecē. Tā aizņem 63,48 km² lielu platību, ko veido 19,62 km² (30,9%) sauszemes teritorijas, 12,71 km² (20,0%) iekšējo ūdeņu teritorijas un 31,15 km² (49,1%) ostas ārējā reida teritorijas. Ņemot vērā to, ka Rīgas brīvostas akvatorija ārējā reida teritorijas neatrodas Rīgas pilsētā, reālā Rīgas brīvostas aizņemtā platība Rīgā ir 32,33 km² jeb 10,6% no pilsētas kopējās platības. Skatīt attēlu Nr.4.3.1. Rīgas brīvostas teritorija).

Rīgas brīvosta atrodas Baltijas jūras Rīgas jūras līča galējā dienvidu daļā un tai pieguļošā sauszemes teritorijā, kas ģeomorfoloģiski atrodas Piejūras zemienē. Brīvostas sauszemes teritorijas reljefs ir līdzens, ar kritumu uz Daugavas krastu pusi, zemes virsas absolūtās atzīmes svārstās no apmēram 0,1 – 0,3 m līdz 2,6 m virs jūras līmeņa.



Attēls Nr.4.1.1. **Rīgas brīvdostas teritorija** (avots: Rīgas brīvdostas materiāli)

Daugavas upes hidroloģisko režīmu, un līdz ar to arī ostas darbību, ietekmē Baltijas jūras un Rīgas jūras līča ūdens līmeņa svārstības. Stipru DR un R virziena vēju laikā ūdens līmenis upē var pacelties līdz 2 metriem un dažreiz pat vairāk attiecībā pret vidējo ilggadīgo līmeni. Ūdens līmeņa krišanās Daugavā (līdz 1 m un zemāk attiecībā pret vidējo ilggadīgo līmeni) ir reta un novērojama pie vasaras zemā ūdens līmeņa, ja ilgstoši pūš A un ZA virziena vēji.

Rīgā valdošais ir piejūras klimats, kurā dominē Atlantijas okeāna gaisa masas. Ledus situācija ostas akvatorijā ir ļoti atšķirīga, noturīga ledus sega var veidoties no decembra līdz februārim. Daugavas grīvā ledus sega ir visplānākā – līdz 0,20 m, bet Rīgas jūras līcī ledus biezums var sasniegt 0,15 - 0,50 cm. Ziemas navigācija ostā ilgst vidēji 1-2 mēnešus gadā atšķirībā no citām reģiona ostām (īpaši Somu jūras līcī), kur ziemas navigācijas periods sasniedz 4 mēnešus gadā. Smagos ziemas apstākļos, kad Rīgas jūras līcī izveidojas ledus, kuģu satiksmi nodrošina ledlauži”.

Visa gada laikā dominējošie ir dienvidrietumu un dienvidu vēji, pavasarī un vasaras pirmajā pusē - ziemeļrietumu vēji.

Daudzgadīgais vidējais ūdens caurplūdums Daugavas grīvā ir 727 m³/sek., vēja viļņu augstums parasti 0,2 - 0,3 m, vētras laikā un ZR vējā viļņu augstums var sasniegt 1,5 m. Kuģu viļņu augstums nepārsniedz 0,3 m. Rīgas brīvdostas akvatorija nav pakļauta paisuma un bēguma ūdens līmeņa svārstībām. Stipru vēju un atmosfēras spiediena iedarbībā maksimālās ūdens līmeņa izmaiņas var sasniegt līdz +2.0 m. Tomēr ostā nav nepieciešams regulēt ūdens līmeņa svārstības, tādēļ kuģu satiksme var noritēt nepārtraukti.

4.1.2. Rīgas brīvdostas attīstības mērķi un uzdevumi

Rīgas Brīvdostas attīstības stratēģija noteikta Rīgas brīvdostas Attīstības programmā 2009. – 2018.gadam.

Ostas attīstības stratēģija nosaka, kā Rīgas brīvdosta izmanto tās resursus tirgus sniegto iespēju apgūšanā, lai sasniegtu izvirzītos mērķus. Savukārt, mērķi tiek izvirzīti balstoties uz ostas vīziju un misiju:



Rīgas brīvostas vīzija: Klienti izvēlas sadarboties tieši ar mums, jo Rīgas brīvosta ir vieta, kur klienti var saņemt drošus un kvalificētus pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām. Rīgas brīvostas attīstība tiek veicināta, veidojot to par daudzfunkcionālu ostu, kas pilnībā izmanto brīvostas statusa priekšrocības un nodrošina ilgtspējīgu ekonomisko attīstību. Brīvosta ir sociāli atbildīga un videi draudzīga osta, kas spējīga pielāgoties globālā tirgus tendencēm un mainīgajām klientu prasībām. Tā aktīvi iesaistās pilsētas sociālajās norisēs, atbalsta pašvaldības un iedzīvotāju iniciatīvas; tās izaugsme notiek saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības kritērijiem.

Misija: Rīgas brīvosta ir nozīmīgs posms globālajā un reģionālajā kravu transporta ķēdē un Baltijas jūras reģiona pasažieru satiksmes tīklā; tā sniedz drošus un uzticamus pakalpojumus ostas klientiem. Osta kā integrāla Rīgas pilsētas daļa, pilnībā apzinās savu atbildību sociālajā un vides aizsardzības aspektā un dod ievērojamu pienesumu Latvijas ekonomikas izaugsmei. Viena no Brīvostas darbības vadlīnijām ir augsta darbības efektivitāte; tā pastāvīgi cenšas uzlabot sniegto pakalpojumu kvalitāti un pieejamo pakalpojumu apjomu.

Mērķis ir izveidot Rīgas brīvostu par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu.

Lai veicinātu Rīgas brīvostas izaugsmi, akcentēti šādi darbības virzieni:

- Nostiprināt un paplašināt ostas klientu loku un rast ceļus, kā novērst atkarību no kāda viena kravas veida pārvadājumiem.
- Izveidot ilgtspējīgu rīcības modeli, integrējot ostas darbībā vides aizsardzības un sociālos aspektus.
- Veikt ieguldījumus jaunās tehnoloģijās un ieviest inovatīvas darba metodes, lai veicinātu Rīgas brīvostas pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti.
- Cieši sadarboties ar Latvijas Republikas valdību, Rīgas pilsētas pašvaldību un tās iedzīvotājiem, lai izveidotu visaptverošu un integrētu transporta infrastruktūru.
- Sadarboties ar iesaistītajām pusēm, lai attīstītu ar Rīgas brīvostas darbību saistīto sauszemes infrastruktūru līdz pasaules klases līmenim.

Ņemot vērā vīzijas un misijas formulējumus un SVID analīzi, kā arī apstākļus, kurus osta ir spējīga ietekmēt, tika noteiktas stratēģiskās darbības sekojošās jomās:

- ostas pārvaldība
- tarifu politika un finanšu vadība
- ostas pieejas infrastruktūras attīstība
- ostas termināļu infrastruktūras attīstība
- kuģošanas drošība
- ostas drošība un aizsardzība
- vides aizsardzība
- ostas mārketinga un komunikācija

Kā nozīmīgs infrastruktūras un termināļu attīstības projekts plānošanas dokumentā definēts projekts OTA1: Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra, kas pabeigts 2015.gadā un kura ietvaros Krievu salā ir attīstītas jaunas teritorijas.

Kuģošanas drošības jomā RBP apņemas īstenot pasākumus, lai garantētu kuģu (t.sk. Panamax tipa un lielāku) drošu ienākšanu/iziešanu no ostas, samazinot ar kuģošanu saistītu negadījumu skaitu.



Ostas drošības un aizsardzības jomā RBP paredz īstenot darbības, lai veidotu drošu vidi ostā, stiprinātu klientu pārliecību par ostas drošību, garantētu ostas infrastruktūras aizsardzību un nodrošinātu kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu ostā un tās akvatorijā.

Vides aizsardzības jomā RBP paredz samazināt ostas darbības un jauno attīstības projektu radīto negatīvo ietekmi uz vidi.

Ir izstrādāts Vides Pārvaldības Plāns (VPP), kas ietver ietekmes uz vidi mazināšanas un monitoringa pasākumus, vērtējot ietekmi uz floru un faunu, kā arī sabiedrību. VPP mērķis ir nodrošināt stratēģiskā līmeņa ietekmes uz vidi mazināšanas un monitoringa analīzi būtiskākajiem ietekmes uz vidi rādītājiem termināļu un ostas infrastruktūras projektiem, ko realizē Rīgas brīvostas pārvalde. Šo pasākumu mērķis ir samazināt vides un sociālos riskus, izmantojot papildus stratēģiskā līmeņa vadības līdzekļus, t.sk. monitoringu, kā arī pārraudzīt to, vai VPP atbilst RBP vides aizsardzības mērķiem, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (ĪADT) dabas aizsardzības plāniem un citiem vides pārvaldības plāniem. Stratēģiskā līmeņa VPP neietver detalizētus pasākumus katra projekta ietekmes uz vidi novēršanai, tikai katra projekta IVN izstrādes gaitā tiks identificētas konkrētajai situācijai piemērotākās specifiskās ietekmes uz vidi novēršanas darbības. Paredzamās vides aizsardzības darbības, saskaņā ar starptautisko praksi, tiek iedalītas trīs grupās:

Darbība VA1: Ietekmes uz vidi mazināšanas darbības RBP paredz:

- Sadarboties ar valsts institūcijām ietekmes uz vidi samazināšanas jomā;
- Nodrošināt nepieciešamo atbalstu IVN procedūras veikšanai ostā strādājošo uzņēmumu attīstības projektiem;
- Veikt IVN procedūras RBP attīstības projektiem;
- Realizēt pasākumus gaisa emisiju samazināšanai no kuģošanas (iespējama krasta elektroapgādes sistēmu, bunkurēšanas ar gāzi utml.);
- Realizēt pasākumus Baltijas jūras piesārņojuma samazināšanai (kuģu radīto notekūdeņu pieņemšana, krasta elektroapgāde);
- Atbalstīt sauszemes un ūdens ekosistēmu pētījumu veikšanu;
- Nodrošināt dabas resursiem nodarīto zaudējumu kompensāciju.

Darbība VA2: Vides monitorings paredz:

- Nodrošināt riska kontroli un preventīvās darbības paaugstinātas bīstamības termināļos;
- Izveidot, uzturēt un attīstīt gaisa emisiju kontroles monitoringa sistēmas;
- Izveidot, uzturēt ūdens piesārņojuma kontroles monitoringa sistēmu;
- Izveidot, uzturēt un attīstīt augsnes un gruntsūdeņu piesārņojuma kontroles monitoringa sistēmu;
- Veikt bioloģiskās daudzveidības monitoringu;
- Sadarboties ar valsts un pašvaldību institūcijām vides monitoringa jomā.

Darbība VA3: darbības vides piesārņojuma samazināšanai RBP paredz:

- Attīstīt esošo kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas sistēmu
- Atbalstīt augsnes un gruntsūdeņu sanācijas projektus
- Atbalstīt piesārņoto sedimentu sanāciju
- Nodrošināt ainavu kvalitāti Daugavas piekrastē ostas teritorijā



Tādējādi Rīgas brīvostas attīstība tiek īstenota, ievērojot ilgtspējīgas attīstības pamatprincipus. Attīstība orientēta uz ekonomisko un tehnoloģisko izaugsmi, vienlaikus piemērojot labākos pieejamos paņēmienus un metodes ietekmju uz vidi novēršanai vai mazināšanai visos ostas darbības posmos.

4.1.3. Projekta „Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas pilsētas centra” raksturojums

Viena no būtiskākajām ietekmes uz vidi samazināšanas iecerēm Rīgas pilsētas attīstības kontekstā ir Rīgas brīvostas infrastruktūras attīstības projekta „Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas pilsētas centra” īstenošana. Šā projekta galvenais mērķis ir Rīgas ostas ģenerālkrauvu un beramkrauvu terminālu pārcelšana no Andrejsalas un Eksportostas rajoniem, kas atrodas Rīgas pilsētas vēsturiskā centra tiešā tuvumā, atbrīvojot pilsētas centru no krauvu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi, vienlaicīgi saglabājot ostas konkurētspēju un sekmējot uzņēmējdarbībai pievilcīgas vides radīšanu.

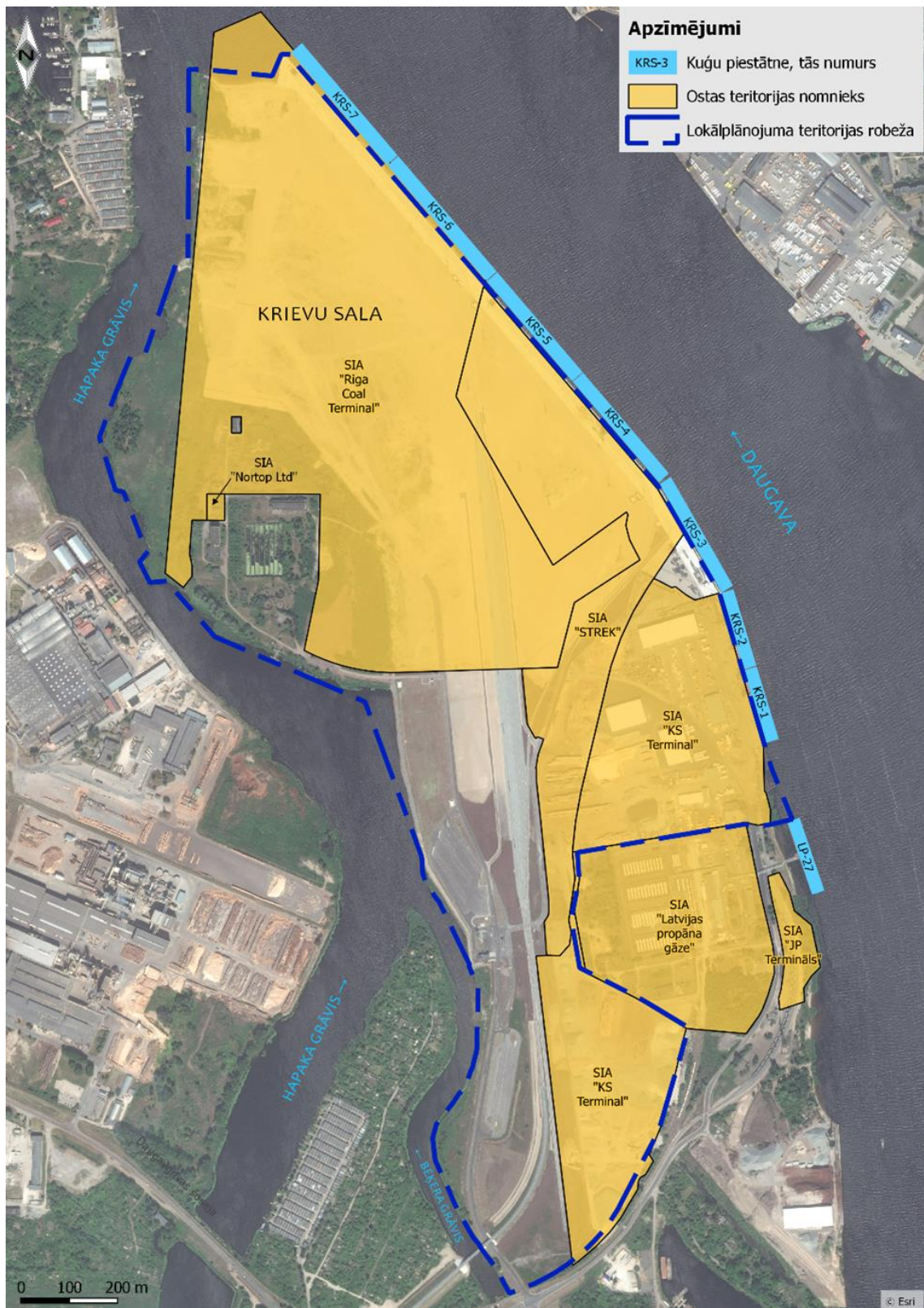
Krievu salas ģeoloģiskā uzbūve un hidroģeoloģiskie un hidroloģiskie apstākļi noteica to, ka pirms ostas attīstības teritorijai veicama tās inženiertehniskā sagatavošana, jeb zemes virsmas paaugstināšana. Projekta īstenošana tika uzsākta ar smilts materiāla uzskalošanu Krievu salas ziemeļaustrumu- austrumu un centrālajā daļā, nodrošinot zemes virsas atzīmes paaugstināšanu virs prognozētā maksimāli iespējamo plūdu līmeņa.



Attēls Nr.4.1.3.1. Lokālplānojuma teritorija 2003. gada aprīlī (Avots: Google Earth)



Attēls Nr.4.1.3.2. Lokālplānojuma teritorija 2017. gada jūnijā (Avots: Google Earth)



Attēls Nr.4.1.3.3. Teritorijas nomnieki un izbūvēto piestātņu izvietojums Lokālplānojuma teritorijā
(Avots: Krievu salas lokālplānojuma paskaidrojuma raksts)

Rīgas brīvdabas pārvalde ir noslēgusi līgumu ar divām stividorkompānijām SIA "Strek" un SIA "Riga Coal Terminal" (turpmāk- Termināļi) par savas darbības pārcelšanu no pašreizējās darbības vietas Eksportostā uz Krievu salu.

Abi Termināļi jau saņēmuši Atļaujas B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.

4.2. Administratīvā teritorija un piegulošās apkārtnes raksturojums

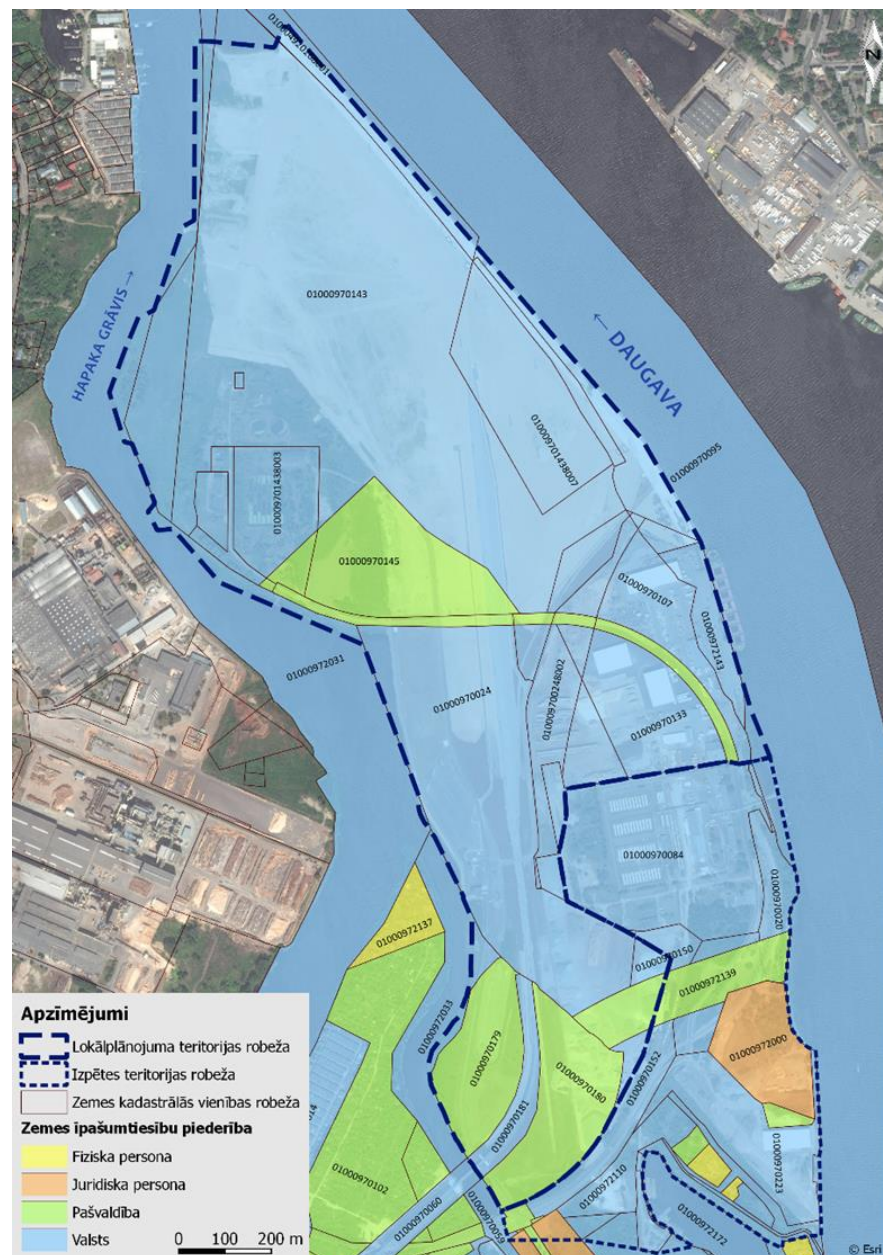
Lokālpilnojuma teritorija atrodas Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas Kurzemes rajonā, Voleru apkaimē, vienlaicīgi atrodas Rīgas brīvdabas teritorijā – Daugavas kreisajā krastā, Krievu salas ziemeļu daļā starp Daugavu un Hapaka grāvi. Par lokālpilnojuma teritoriju ir noteikta daļa no Krievu salas sauszemes teritorijas un ūdens teritorija, kas kopā aizņem aptuveni ~156 ha platību un transporta plūsmu izpētes teritorija ir noteikta ~ 43 ha platībā.



Attēls Nr.4.2.1. Rīgas brīvdabas, lokālpilnojuma un transporta plūsmu izpētes teritorijas (Avots: Lokālpilnojuma Paskaidrojuma raksts)

Rīgas brīvdosta atrodas Rīgas pilsētas teritorijā pie Daugavas ietekas Rīgas līcī. Lokālpilnojuma teritorija atrodas ostas ziemeļu daļā, blakus ostas galvenajam kuģu ceļam – Daugavai.

Lokālpilnojuma teritorijā esošās zemes īpašnieki ir Latvijas valsts un Rīgas pilsētas pašvaldība, tikai viens īpašums ir juridiskas personas īpašumā. Atbilstoši likumiem „Likums par ostām” un “Rīgas brīvdostas likums”, Rīgas brīvdostas pārvaldei ir īpašnieka tiesības uz valstij un pašvaldībai piederošo ostas zemi, kā arī tiesības lietot, iznomāt, izīrēt un citādi apgrūtināt to ar servitūtiem ēku un būvju, virszemes un pazemes komunikāciju celtniecībai vai citas saimnieciskās darbības veikšanai, it sevišķi attiecībā uz lietojuma vai būvlietojuma tiesībām (skatīt attēlu Nr.4.2.2.) Ostas pārvalde šajos darījumos rīkojas zemes īpašnieku vārdā.



Attēls Nr.4.2.2. Zemes īpašumu piederība lokālpilnojuma un tās tuvākās apkārtnes teritorijā (Avots: Valsts zemes dienesta 2017.gada publiski pieejamā informācija portālā www.kadastrs.lv)

Krievu sala ir viens no pieciem Rīgas apgabaliem (apkaimēm), kas nav apdzīvots un kas ilgstoši izmantots ražošanas un tehniskās apbūves vajadzībām.

Lokālpilnojumuma teritorija Krievu salas ziemeļu daļā atrodas aptuveni 8,6 km uz ZR no pilsētas centra. Rietumu, Ziemeļrietumu virzienos to norobežo Hapaka grāvis, Ziemeļaustrumu Austrumu virzienā Daugava.

Teritorijas Dienvidu daļa robežojas ar Beķera grāvi un Zilo ielu, aiz kuras atrodas Voleru apkaime. Rietumu virzienā no Krievu salas rietumu un ziemeļrietumu daļas, pāri Hapaka grāvim atrodas daudzstāvu dzīvojamās ēkas (Bolderājas apkaime). Teritorija, kas ierobežota ar Hapaka grāvi un Lielupes ielu, Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā noteikta kā jauktas apbūves teritorija/apstādījumi un dabas teritorija/savrupmāju apbūves teritorija/publiskās apbūves teritorija. Teritorija, ko ierobežo Platā, Lielupes, Jātņieku un Spaiļes iela, ir dzīvojamās apbūves teritorija ar daudzdzīvokļu mājām.



Attēls Nr.4.2.3. **Skats uz Hapaka grāvja kreisajā krastā esošo rūpniecisko teritoriju**
(2017.gada oktobris, foto S.Kalna)

Paredzētās darbības īstenošanas teritorijai tuvākās Bolderājas mikrorajona daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas (Lielupes iela 68 un Jātņieku iela 15a) atrodas attiecīgi ~430 un ~260 m R virzienā.



Attēls Nr. 4.2.4. **No Krievu salas ostas redzamā Bolderājas dzīvojamā apbūve Hapaka grāvja kreisajā krastā** (2017.gada oktobris, foto I.Gavena)

Bolderājas tuvākā tehniska rakstura apbūve atrodas Hapaka grāvja piekrastē, kas ir ~250 - 280 m no paredzētās darbības teritorijas robežas.

~180 m attālumā no Krievu salas Z gala rietumu virzienā atrodas AS "Latvijas Jahta" jahtklubs ar laivu novietnēm (Stūrmaņu iela 1c).

Bolderājas tuvākais sabiedriskas nozīmes objekts – apmēram 860 m attālumā no Krievu salas R gala rietumu virzienā – Rīgas Bolderājas pirmsskolas izglītības iestāde (Platā iela 20).

Lielākā daļa sabiedriskas nozīmes un komercdarbības objektu izvietojušies Stūrmaņu un Gobas ielās – izglītības iestādes, dažādas bankas, tirgus, veikali, pasta nodaļa, policijas iecirknis, dažādas skaistumkopšanas un atpūtas iestādes, kā arī sabiedriskās ēdināšanas iestādes. Bolderājas centrs ar iepriekš uzskaitītajiem objektiem atrodas 600 - 1300 m attālumā no paredzētās darbības teritorijas R robežas.

4.3. Saimnieciskās darbības raksturojums

Krievu sala ir viens no pieciem Rīgas apgabaliem, kuros vispār nav iedzīvotāju, kā arī teritorijai ir ierobežota piekļuve.

Ostas uzņēmumu izvietojumu Krievu salā skatīt attēlā Nr.4.1.3.3.

Tabulā Nr.4.3. atspoguļoti uzņēmumi Lokālplānojuma teritorijā un īsumā raksturots to darbības veids.



Uzņēmumi lokālplānojuma teritorijā
(Avots: Rīgas brīvdostas tematiskā plānojuma projekts)

Tabula Nr.4.3.

Nosaukums	Adrese	Darbības veids (esošs vai plānots)	Esošās darbības apraksts	Piesārņojošās darbības atļauja
SIA "KS Terminal"	Zilā iela 22/24	Beramkravas, ģenerālkraivas	Pārkrauj šķeldu, kūdru, keramzītu un šķembas, graudus, reciklēto asfaltu, ģenerālkraivas (zāģmateriāli, apaļkoki, reģipsis). Kravu apstrāde: impregnē koksni.	B
SIA "BARKENTINA"	Zilā iela 22/24	Reciklētā asfalta sajaukšana ar smiltīm	Uzņēmums uz līguma pamata darbojas SIA "KS Terminal" teritorijā. Saskaņā ar Atļaujā veikt B kategorijas piesārņojošo darbību noteikto, SIA "KS Terminal" ir atbildīgs par ietekmi uz vidi, kas rodas šīs darbības rezultātā	B
SIA "Nortop"	-	Darbība nav saistīta ar ostu	Reālā darbība nav uzsākta	-
SIA "STREK"	-	Beramkravas	Notiek teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbi, reālā darbība nav uzsākta	B
SIA "Riga Coal Terminal"	-	Beramkravas, ģenerālkraivas,	Notiek teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbi, reālā darbība nav uzsākta	B

Lokālplānojuma teritorijas dienvidu daļā atrodas strādājoši ostas uzņēmumi: SIA "KS Terminal", Uzņēmumam ir izsniegta atļauja B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai. Uzņēmuma galvenie darbības virzieni ir:

- kravu izkraušana un iekraušana (apaļkoki, zāģētā produkcija, šķelda, celtniecības materiāli, beramās kravas u.c.)
- kravu uzglabāšana (slēgta vai atklāta tipa noliktavās) un uzskaitē;
- kokmateriālu ķīmiskā apstrāde;
- kravu transporta dokumentu noformēšana.

Ar 2015. gadu SIA "KS Terminal" tagad piedāvā dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā arī saistošās kravas procedūras.

SIA "KS Terminal" darbojas divās pietātnēs KRS-1 (pietātnes garums 166 m, dziļuma atzīme – 12,5 m) un KRS-2 (pietātnes garums 167 m, dziļuma atzīme – 12,5 m).

Uzņēmums darbojas saskaņā ar tam izsniegto Atļauju B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai. Uzņēmumā atļauts pārkraut šādas beramkravas: Šķelda, kūdra, keramzīts, šķembas, graudi, reciklētais asfalts. Kopējais pārkraušanas un uzglabāšanas apjoms birstošajām un ģenerālkraivām – 1 380,600 tūkst. t gadā. Pārkraušanas un uzglabāšanas apjoms zāģmateriāliem 650 000 m³/gadā.



Attēls Nr.4.3.1. SIA “KS Terminālis” teritorija no jaunās piestātnes puses (2017.gada oktobris, foto I.Gavena)

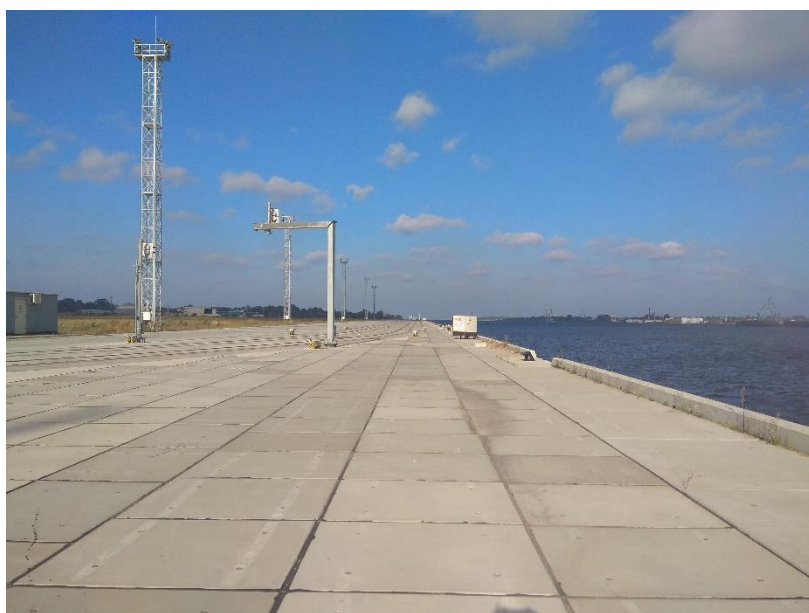


Attēls Nr.4.3.2. SIA “KS Terminal” teritorija no jauno piestātņu puses (2017. gada oktobris, foto I.Gavena)

SIA “KS Terminal” teritorijā uz līguma pamata darbojas uzņēmums SIA “BARKENTINA”, kurš nodrošina reciklētā asfalta sajaukšanu ar smiltīm. Uzņēmumam 06.09.2010. ir izsniegta atļauja B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai. Saskaņā ar Atļaujā veikt B kategorijas piesārņojošo darbību noteikto, SIA “KS Terminal” ir atbildīgs par ietekmi uz vidi, kas rodas šīs darbības rezultātā. Tādējādi turpmāk šis uzņēmums tiek uzskatīts kā SIA “KS Terminal” sastāvdaļa, vērtējot radītās un prognozētās ietekmes uz vidi un atsevišķi netiek vērtēts.



Attēls Nr.4.3.3. **Dzelzceļa pievedceļš** (2017.gada oktobris, foto I.Gavena)



Attēls Nr.4.3.4. **Izbūvētā pietātņu teritorija** (2017.gada oktobris, foto I.Gavena)

Lokālpilnojuma teritorijas rietumu daļā atrodas bijušās Bolderājas kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas (iekārtas apstrādāja 15-20 miljonu m³ kanalizācijas notekūdeņu), kuru darbība ir pārtraukta un uzņēmums slēgts, bet ēkas un būves nav demontētas. Iekārtas teritorijas kopējā platība sastāda aptuveni 15 ha, kas ir blīvi apbūvēta ar ēkām, dažādiem baseiniem un pazemes komunikācijām, tai skaitā hlorētavu, nogulšņu uzkrāšanas laukumu un diviem nosēdbaseiniem. Daļa teritorijas ir noteikta kā potenciāli piesārņota teritorija, kurā augsnes un gruntsūdens analīžu rezultāti uzrāda stipru lokālu piesārņojumu ar naftas produktu vidējām frakcijām (dīzeļdegviela), tāpat gruntsūdeņiem ir paaugstināts ĶSP, kas pārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, kā arī kopējā slāpekļa (N) un sintētisko virsmas aktīvo vielu (SVAV) koncentrācijas. Teritorijā ir nepieciešamas veikt sanācijas un rekultivācijas darbus pirms jaunas apbūves attīstības plānošanas.



Lokālplānojuma teritorijas ziemeļu daļā ~65 ha kopplatībā atrodas ostas, tehniskā, transporta un inženiertehniskā infrastruktūra, kuru plānots izmantot Terminālu darbības nodrošināšanai. Šī teritorija pašreiz ir iznomāta SIA "STREK" un SIA "Riga Coal Terminal" un šeit plānots attīstīt beramkravu un ģenerālkraavu pārkraušanas kompleksu.

SIA "STREK" iznomātajā teritorijā, kas atrodas uz ziemeļiem no SIA "KS Termināls", ir uzsācis būvdarbus, lai nodrošinātu termināla darbībai nepieciešamās tehnoloģiskās iekārtas, infrastruktūru un būves.

SIA „STREK” – beramkravu pārkraušanas komplekss – tiks izveidots beramkravu izkraušanai no dzelzceļa vagoniem, īslaicīgi uzglabāšanai un pārkraušanai kuģos.

SIA „STREK” gada laikā plāno pārkraut:

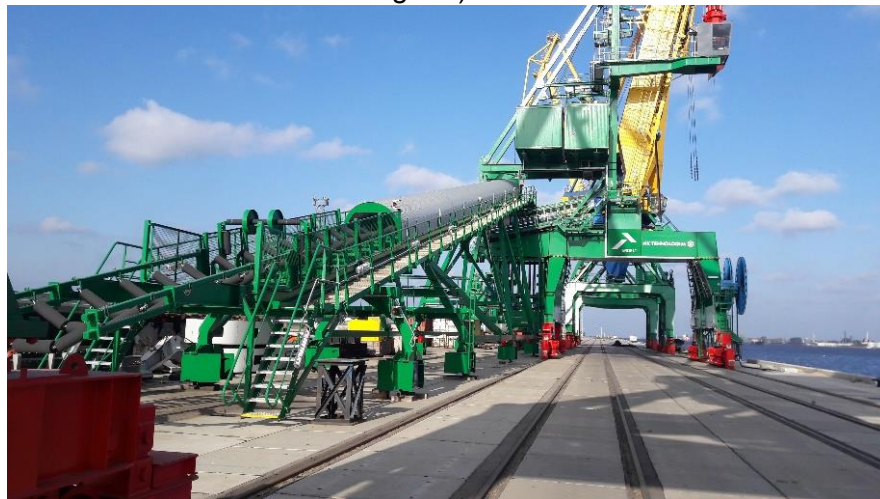
- 5 000 000 t/gadā akmeņogļu;
- 1 000 000 t/gadā ģenerālkraavu.

Terminālis darbosies nepārtrauktā darba režīmā – 365 dienas gadā, 24 stundas diennaktī.

Uzņēmums pārkraušanas darbus veiks piestātnēs KRS-3; KRS-4; KRS-5, kas atrodas ostas teritorijā. Piestātņu garums (525,00 m) un dziļums (15,5 m, projektētais dziļums 17m) ļaus apkalpot kuģus ar ietilpību vairāk nekā 450 tūkst. tonnas.

Ogļu pārkraušana notiks pēc divām tehnoloģiskām shēmām:

- no vagona - slēgtie lentes konveijeri - slēgtie pārbēršanas mezgli - pusaizvērtas ogļu glabāšanas noliktavas - kuģis (75% no kopējā pārkraujamā daudzuma – 3 750 000 t/gadā);
- no vagona - slēgtie lentes konveijeri - slēgtie pārbēršanas mezgli - kuģis (25% no kopējā pārkraujamā daudzuma – 1 250 000 t/gadā).



Attēls Nr.4.3.5. SIA "Strek" piestātnes būves (2017.gada oktobris, foto S.Kalna)

Plānots, ka viss pārkraujamo ogļu daudzums tiks pievests pa dzelzceļu.

Ostas darbībām ar ogļu kravām (pārkraušana un uzglabāšana) tiks piemērotas labākās pieejamās metodes un paņēmieni putekļu emisiju samazināšanai.

Paredzēts, ka vagonu izkraušana, ja nepieciešams to atsildīšana (aukstajā gadalaikā), ogļu drupināšana, ja tas nepieciešams, tiks veikta slēgtā angārā, kas aprīkots ar putekļu savācējiem un gaisa filtriem, tādējādi nodrošinot, ka šajā procesā putekļi vidē nemonā.



Ogļu uzglabāšana plānota pusaizvērtā uzglabāšanas laukumā ar cieto pretinfiltrācijas segumu un lietus notekūdeņu savākšanu pa laukuma perimetru. Lietus notekūdeņi no ogļu uzglabāšanas laukumiem tiks savākti un attīrīti lokālajās attīrīšanas iekārtās. Lai gan emisiju gaisā aprēķini un izklīdes modelēšana kā Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā 2009.gadā, tā sākotnējā IVN procesā 2015.gadā pierāda, ka prognozējamās putekļu emisijas nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, ir paredzēta pretputekļu žoga būvniecība. Optimālos žoga parametrus un konfigurāciju noteiks matemātiskās modelēšanas ceļā, izvērtējot prognozētos vēja ātrumus, virzienus, vienlaicīgi nosakot arī optimālo ogļu uzglabāšanas vaļņu izvietojumu, augstumu un konfigurāciju.

SIA "STREK" ir saņēmis VVD Lielrīgas RVP Atļauju B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.

Termināļa būvniecību Krievu salā ir paredzēts īstenot 4 kārtās – 1. un 2. būvniecības kārtu realizēs Rīgas brīvostas pārvalde (1. kārtā izbūvējot 10 kilovoltu augstsprieguma tīklus – 2017. gada 3. ceturksnī; 2. kārtā izbūvējot ceļus, laukumus, pazemes komunikācijas – 2017. gada decembrī); bet 3. un 4. būvniecības kārtu realizēs RCT (3. kārtā izbūvējot vagonu apgāzēju mezglu, ogļu atkausēšanas mezglu, drupināšanas mezglu un šo tehnoloģisko objektu savienojošas konveijeru līnijas, kā arī uzstādot divus stakerus reklaimerus un vienu kuģu iekraušanas mašīnu – 2018. gada janvārī. 4. kārtā ir paredzēta viena stakera reklaimera un vienas kuģu iekraušanas mašīnas uzstādīšana un šo iekārtu savienojošo konveijeru būvniecība – 2020. gadā). Atsevišķs būvprojekts izstrādāts iekšējo dzelzceļa tīklu būvniecībai, kuru paredzēts realizēt 2. kārtas būvniecības laikā.

Pamatojoties uz SIA „Riga Coal Terminal” iesniegumu, Pārvalde 15.03.2016. SIA „Riga Coal Terminal” Beramkravu termināļa būvniecībai izsniedza tehniskos noteikumus Nr. RI16TN0090. Tehniskie noteikumi derīgi līdz 14.03.2021. Tehniskajos noteikumos izvirzītas vides aizsardzības prasības ogļu termināļa, degvielas uzpildes stacijas, lietus notekūdeņu savākšanas sistēmas, katlu mājas būvniecībai. Pārvalde atļaujā izvirza nosacījumu, ka katras būvniecības kārtas darbību atļauts uzsākt tikai pēc atzinuma par attiecīgo objektu/būvju gatavības ekspluatācijai, to atbilstību tehniskajiem noteikumiem un normatīvo aktu prasībām saņemšanas.

Atļaujai pieprasītais ogļu pārkraušanas apjoms uzņēmuma darbībai 1. etapā ar samazināto infrastruktūru ir 8 milj. t gadā. Izbūvējot sākotnēji paredzēto uzņēmuma pilna apjoma infrastruktūru, ogļu pārkraušanas apjoms tiks palielināts līdz 12 milj. t gadā.

Pārvalde vienlaicīgi ar grozījumu veikšanu, veic atļaujas pārskatīšanu un atjaunošanu, papildus iekļaujot detalizētu informāciju par katra plānotā būvniecības etapa (kārtas) piesārņojošo darbību, izmantoto infrastruktūru un radītajām emisijām.

Saskaņā ar Atļaujā ietvertu informāciju, Terminālis darbosies nepārtrauktā darba režīmā – 365 dienas gadā, 24 stundas diennaktī. Termināļa sastāvā ietilpst šādi tehnoloģiskie objekti:

- dzelzceļa sliežu ceļi;
- divas kuģu piestātnes;
- ogļu atkausēšanas mezglis, kas sastāv no diviem tuneļiem pa 8 vagoniem katrs, kuros notiks ogļu atkausēšanas process aukstajā gada periodā;
- vagonu apgāzēju mezglis (jauda – 2 x 3 000 t stundā);
- drupināšanas mezglis (jauda – 2 x 3 000 t stundā);
- ogļu noliktava (kopējā platība 115 265 m²);



- transportēšanas sistēma – slēgtas konveijeru galerijas ar slēgtiem pārbēršanas mezgļiem un noliktavas iekšienē – atklāti lentes konveijeri stakeru reklaimeru barošanai;
- divas kuģu iekraušanas mašīnas (jauda – 2 x 3 500 t stundā);
- termināla tehnoloģisko iekārtu vadības un automatizācijas sistēma;
- aspirācijas sistēma slēgtās pārkraušanas vietās;
- pretputekļu žogs ogļu uzglabāšanas laukumam.

Ogles tiks pievestas tikai pa dzelzceļu.

Ogļu pārkraušana no vagoniem, atsildīšanu (ja nepieciešams) un drupināšana (ja ogļu gabalu izmēri pārsniedz 50 mm, kravu frakcijas ar izmēru līdz 50 mm netiek drupinātas) tiks veikta segtās platībās, kas aprīkotas ar putekļu savākšanas iekārtām un filtriem, kas nepieļauj putekļu nonākšanu vidē. Drupināšanas mezglā un vagonu izkraušanas ēka tiks aprīkotas ar aspirācijas sistēmu, lai novērstu putekļu emisiju gaisā. Aspirācijas sistēma aprīkota ar maisa tipa filtriem putekļu uztveršanai. Filtri tiek automātiski attīrīti un savāktie putekļi atgriezti atpakaļ kopējā kravas plūsmā.

Kravu pārvietošanai no vagonu izkraušanas vietas uz drupināšanas mezglu un tālāk uz noliktavu, no noliktavas uz kuģi tiks izmantotas stacionāras lenšu konveijeru līnijas. Termināla konveijeru sistēmā ietilpst lentes konveijeru līnijas un pārbēršanas mezglī. Kravas padošana no viena lentes transportiera uz citu tiks veikta pārbēršanas mezgļos. Pēc kravas pārbēršanas no lentes konveijeriem, krava pa pašteses divvirzienu tehnēm nonāk attiecīgajā konveijeru līnijā.

Konveijeru līnijas tiks izvietotas slēgtās galerijās. Konveijeru līniju nominālā pārkraušanas jauda ir 3 000 t/stundā (noliktavas iekraušana) un 3 500 t/stundā (kuģu iekraušana). Ogles ar konveijeriem var tikt transportētas uz noliktavu vai uz kuģu iekraušanas mašīnu.

Pārkraušanas mezglī tiks izvietoti būvēs, kas aprīkotas ar gaisa atputekļošanas iekārtām – aspirācijas iekārtām putekļu emisiju gaisā samazināšanai. Visas pārbēršanas vietas aprīkotas ar tehnēm kravas virzīšanai noteiktā virzienā un putekļu necaurļaidīgajiem apvalkiem. Putekļu uztveršanai gaisa atputekļošanas iekārtas aprīkotas ar maisa tipa filtriem, kas tiek automātiski tīrīti.

Termināla daļēji atklātā noliktava ar kopējo ietilpību 696 712 tonnas paredzēta īslaicīgai ogļu uzglabāšanai. Noliktavas kopējā platība – 115 265 m², pastāvīgi aizpildītas ar kravu tiks līdz 65 % no kopējās noliktavu platības vai 74 922 m². Dažādu marku pārkraujamie produkti tiks novietoti atsevišķos laukumos.

Ogļu uzglabāšana plānota pusaizvērtā uzglabāšanas laukumā ar cieto pretinfiltrācijas segumu un lietus notekūdeņu savākšanu pa laukuma perimetru. Lietus notekūdeņi tiks attīrīti lokālajās attīrīšanas iekārtās pirms novadīšanas.

Ir paredzēta pretputekļu žoga būvniecība. Optimālos žoga parametrus un konfigurāciju noteiks matemātiskās modelēšanas ceļā, izvērtējot prognozētos vēja ātrumus, virzienus, vienlaicīgi nosakot arī optimālo ogļu uzglabāšanas vaļņu izvietojumu, augstumu un konfigurāciju, lai jebkuros apstākļos nodrošinātu ka putekļu emisijas gaisā nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Uzglabāšanas teritorijā paredzēts ierīkot ūdens izsmidzināšanas iekārtu un sniega lielgabalus, kas tiks izmantoti, lai novērstu ogļu putekļu veidošanos.



Lai RCT varētu uzsākt beramkravu termināļa darbību Krievu salā, nemainot saskaņoto attīstības plānu, terminālis tiks veidots pakāpeniski, būvējot objektus vairākās kārtās. Lai nodrošinātu termināļa darbības uzsākšanu realizējot 1. etapu, atļaujā tiek iekļauta informācija uzņēmuma darbībai ar samazināto infrastruktūru. Ogļu pārkraušanas un uzglabāšanas tehnoloģija ieviešama neilgā laika posmā, kas ir svarīgi Rīgas brīvostas pārvaldes realizētā Eiropas atbalstītā projekta ietvaros, kas paredz 2019. gadā ogļu pārkraušanu no Rīgas centra pārcelt uz Krievu salu.

Rīgas brīvostas pārvalde realizējusi un papildus realizēs līdz 2018.gada decembrim infrastruktūras būvniecības darbus, nodrošinot šādu objektu izbūvi: piestātnes, dzelzceļa sliežu ceļi, autoceļi, kravu laukumi, sūkņu stacijas, inženiertīkli, lietus ūdeņu un smidzināšanas ūdeņu attīrīšanas ietaises, preputekļu žogi un citi objekti.

Ogļu pārkraušanas un uzglabāšanas procesos tiks pielietotas labākās pieejamās metodes un paņēmieni putekļu emisiju gaisā samazināšanai līdz minimumam, lai jebkuros apstākļos gaisa kvalitāte terminālī un ārpus tā teritorijas atbilstu normatīvo aktu prasībām.

Kopumā visi termināļi Krievu salas teritorijā darbojas un darbosies atbilstoši normatīvo aktu prasībām, pielietojot labākās pieejamās metodes un paņēmienus ietekmes uz vidi samazināšanai, saskaņā ar tiem izsniegtajās Atļaujās B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai ietvertajām prasībām un nosacījumiem.

Saskaņā ar paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu (skat. 1.4.nodaļā sniegto informāciju) kopējā atļautā pārkrauto kravu kapacitāte jaunajos termināļos ir 19 milj. t/gadā, no tām ogles – 17 milj. t/gadā, citas beramkravas – 1 milj. t/gadā, ģenerālkraavas – 1 milj. t/gadā.

Uzņēmumu SIA „STREK” un SIA „Riga Coal Terminal” kopējā plānotā pārkrauto kravu kapacitāte ir 18 milj. t/gadā, no tām ogles – 17 milj. t/gadā, ģenerālkraavas – 1 milj. t/gadā, līdz ar to uzņēmumu darbības rezultātā netiek pārsniegti paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā noteiktie kravu apjomi.

Rīgas brīvostas pārvalde, turpinot projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā osta aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas centra” laikā izbūvētās infrastruktūras pilnveidošanu, Lokālpilnojuma izstrādes laikā ir izstrādājusi pasākumu kopumu, lai novērstu tādu gaisa emisiju kā PM2,5 un putekļu izplatību ārpus Termināļu darba vides robežām. Atbilstoši ieteicamām organizatoriskām pieejamām un metodēm putekļveida emisiju samazināšanai cietu vielu glabāšanā ir identificēts šāds paņēmieni - vēja ietekmē esošo zonu platības samazināšana, ko iespējams nodrošināt ar preputekļu žoga izbūvi ap beramkravu (ogļu) uzglabāšanas laukumiem. Optimālos žoga parametrus un konfigurāciju noteiks matemātiskās modelēšanas ceļā, izvērtējot prognozētos vēja ātrumus, virzienus, vienlaikus nosakot arī optimālo ogļu uzglabāšanas vaļņu izvietojumu, augstumu un konfigurāciju, lai jebkuros apstākļos nodrošinātu, ka putekļu emisijas gaisā nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Rīgas brīvostas pārvalde līdz 2018. gada decembrim papildus realizēs preputekļu sienas būvniecības darbus.

4.4. Osta infrastruktūra

Rīgas brīvostas pārvalde lokālpilnojuma teritorijā ir izbūvējusi šādu ostas infrastruktūru: piestātnes, kravu laukumus, pieejas piestātnēm. Vienlaicīgi ar lokālpilnojuma risinājumu izstrādi tiek izstrādāta tehniskā projekta dokumentācija preputekļu žoga izbūvei.

Jūras kravu apkalpošanu lokālpilnojuma teritorijā nodrošina gar Daugavu izbūvētas dziļūdens piestātnes. To raksturojums sniegts tabulā Nr. 4.4.1.

**Kuģu piestātnes**

Tabula Nr.4.4.1.

Piestātnes apzīmējums	Piestātnes atrašanās vieta, terminālis	Piestātnes garums	Piestātnes dziļums
KRS-1	Krievu sala, Daugavas krasts, SIA "KS Terminal" (KRS-1 un KRS-2 var izmantot kā vienu piestātņi)	166 m	13,2 m
KRS-2		167 m	13,2 m
KRS-3	Krievu sala, Daugavas krasts, SIA "Strek"	250 m	12,3 m
KRS-4		263 m	14,2 m
KRS-5		262 m	14,2 m
KRS-6	Krievu sala, Daugavas krasts, SIA "Riga Coal terminal"	327 m	14,2 m
KRS-7		328 m	14,2 m

Pieejas piestātnēm ir izbūvētas lokālpilnojumam teritorijas pieguļošajā Daugavas akvatorijā daļā starp piestātnēm un galveno kuģu ceļu,

Atklātie kravu laukumi (RBP īpašums) tiks izbūvēti visā Terminālu teritorijā, tie aprīkoti ar sliežu ceļiem kravu pārkraušanas tehnikas pārvietošanas vajadzībām, lietus notekūdeņu savākšanas, attīrīšanas un novadīšanas sistēmām, apgaismojumam nepieciešamo infrastruktūru. SIA "KS Terminal" teritorijā ir izbūvēti atklātie kravu laukumi (uzņēmuma īpašums) un ar to saistītā infrastruktūra.

4.5. Transporta infrastruktūra**4.5.1. Dzelzceļa sliežu ceļi**

Atbilstoši AS "Latvijas dzelzceļš" 27.04.2017. sniegtajiem nosacījumiem Nr.DN-6.3.1./203-2017 Lokālpilnojumam teritorijā nav izvietota publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra un ar to saistītā zemes nodalījuma josla.

Lokālpilnojumam teritorijā Rīgas brīvostas pārvalde ir izbūvējusi dzelzceļa sliežu ceļus, kas nodrošina savienojumu ar ārpus lokālpilnojumam teritorijas esošo staciju "Bolderāja 2" un kravu padošanu uz Terminālu teritorijām.

Kravu pārvadājumus par dzelzceļu Krievu salā dislocēto terminālu vajadzībām nodrošina VAS "Latvijas dzelzceļš" uzbūvētā infrastruktūra - stacija "Bolderāja 2" ar deviņiem sliežu ceļiem apmēram 8,5 kilometru kopgarumā un savienojošais sliežu ceļš uz Krievu salas termināliem ar divlīmeņu šķērsojumu pār Daugavgrīvas šoseju, Zilo ielu un SIA "Latvijas propāna gāze" pievedceļu, kā arī tilts pār Beķera grāvi. Jaunajā stacijā "Bolderāja 2" plānots apkalpot līdz 15 kravas vilcienu sastāvu pāriem diennaktī (vilciena sastāvā 55 vagoni). Jaunā dzelzceļa stacija Bolderāja 2 atrodas esošās dzelzceļa trases posmā Lāčupes stacija – Bolderājas stacija aptuveni vienādā attālumā no abām stacijām (2,5 km). Pievedceļa uz Krievu salu sākuma punkts ir stacijas ziemeļu robeža (aptuveni 2,3 km no stacijas Bolderāja 1), pievedceļa garums no stacijas Bolderāja 2 centra līdz dzelzceļa mezgla Krievu salā centram garums ir aptuveni 4,05 km.



Dzelzceļa attīstības projektā plānots, ka Daugavas kreisajā krastā, izmantojot dzelzceļa transportu, būs nepieciešams nogādāt kopā 25 miljonus tonnu kravas gadā, no kurām stacijā Bolderāja-2 plānots apstrādāt un padot uz Krievu salas dzelzceļa mezglu 15 miljonus tonnu kravas gadā.

4.5.2. Autoceļi

Nemot vērā Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto kartoshēmu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”, iebraukšanu Krievu salā no Daugavgrīvas šosejas (C kategorijas iela) nodrošina D kategorijas Zilā iela. Tāpat iebraukšana un izbraukšana Lokālplānojuma teritorijā ir iespējama pa Zilo ielu, kas iet gar SIA “Latvijas propāna gāze” Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju, kā arī Zilās ielas jaunizbūvēto ielas posmu.

Pāri daļai lokālplānojuma un tā izpētes teritorijai ir plānota perspektīvā B kategorijas iela (Piejūras maģistrāle). Piejūras maģistrāle plānošanas dokumentos parādās kā ātrgaitas lielceļš, kas savienotu Ādažus, Vecmīlgrāvi, Bolderāju, Kleistus un Babīti. Piejūras maģistrāle tiek plānota Rīgas pilsētas teritorijā no pagājušā gadsimta vidus un arī aktuālais Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018. gadam, ievērojot pēctecības principu, aizsargā pilsētas intereses apvedceļu izveidē arī nākamajām paaudzēm, rezervējot pilsētas platības šīm vajadzībām. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam minēts, ka Piejūras maģistrāles nepieciešamību papildus nepieciešamas izvērtēt pēc Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves. Spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā 2006.- 2018. gadam Paskaidrojuma rakstā ietvertajā kartoshēmā “Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcija” Rietumu maģistrāle perpendikulāri savieno Dienvidu tiltu un Ziemeļu šķērsojumu. Rietumu maģistrāle ir plānota kā kravas transporta maršruts un ļautu atslogot Daugavgrīvas ielu no kravas un cita auto transporta Daugavas kreisajā krastā, tomēr līdz šim nav veikta detalizēta Rietumu maģistrāles plānošana un/vai trases precizēšana. Jaunā Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030.gadam izstrādes ietvaros tiek izstrādāts arī Transporta tematiskā plānojuma projekts, kur ir paredzēts noteikt prioritāti ielas tīkla izbūvei, kas nodrošinātu kravas transporta nokļūšanu līdz ostas teritorijām Daugavas abos krastos. Īpaši tiks pievērsta uzmanība Rietumu maģistrāles un ar to saistīto maģistrālo tīklu izveides tehniskajiem risinājumiem un izbūves secībai.

4.6. Inženiertehniskie tīkli un objekti

Lokālplānojuma teritorijā atrodas inženiertehniskie tīkli, kas nepieciešami jauno ostas termināļu attīstībai. Jaunu koplietošanas tīklu būvniecība nav paredzēta, Jauni individuālie tīkli tiks izbūvēti jaunajos ostas termināļos atbilstoši projektiem un tiks pieslēgti esošajai inženiertehnisko tīklu sistēmai.

Lokālplānojuma teritorijas daļā, kur darbojas esoši ostas uzņēmumi ir izbūvēti visi nepieciešamie inženiertehniskās apgādes tīkli un objekti, kā arī lokālplānojuma teritoriju šķērso vairākas pilsētas nozīmes maģistrālās inženierkomunikācijas, kā sadzīves notekūdeņu kanalizācijas spiedvads, maģistrālais ūdensvads un elektroenerģijas pārvades tīkla 110 kV elektrolīnijas. Izstrādājot lokālplānojuma risinājumus ir izmantoti Rīgas Brīvastas pārvaldes un Rīgas domes pilsētas



attīstības departamenta rīcībā esošie dati, kā arī ņemti vērā izstrādātie un izstrādes stadijā esošie būvprojekti SIA "STREK" un SIA "Riga Coal terminal" nomas teritorijās.

(1) Ūdensapgāde

Izpētes teritorijā iebūvēts SIA "Rīgas Ūdens" piederošs DN 500 mm ielas ūdensvads (skatīt 28.attēlu), kā arī ir izbūvēti atsevišķu uzņēmumu vai ostas īpašumā esoši ūdensapgādes tīkli un būves. Lokālplānojuma teritorijā arī turpmāk jāparedz ūdensapgāde no centralizētajiem ūdensapgādes tīkliem atbilstoši Saistošo noteikumu Nr.34 97. un 971.punktam un izstrādātajiem būvprojektiem. Lokālu ūdensapgādes urbumu teritorijā nav.

Lokālplānojuma teritorijā ir izbūvēta ugunsdzēsības ūdensapgādes sistēma ar ūdensņemšanas vietu no Daugavas ugunsdzēsības vajadzībām un tehniskā ūdens nodrošināšanai. Izbūvējot jaunas ēkas un būves jānodrošina to ugunsdrošība atbilstoši Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumiem Nr.333 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 201-15 "Būvju ugunsdrošība"", Ministru kabineta 19.04.2016. noteikumiem Nr.238 "Ugunsdrošības noteikumi" un Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumi Nr.326 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 222-15 "Ūdensapgādes būves"".

(2) Kanalizācija

Saskaņā ar Ministru kabineta 2002.gada 22.janvāra noteikumiem Nr.34 "Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī" 30.punktu, visa Latvijas teritorija ir noteikta ar īpaši jūtīgu teritoriju, uz kuru attiecas paaugstinātas prasības komunālo notekūdeņu attīrīšanai. Rīgas brīvostā esošajos uzņēmumos rodas 3 veidu notekūdeņi – sadzīves notekūdeņi, ražošanas notekūdeņi un lietus notekūdeņi.

Lokālplānojuma un izpētes teritorijā Krievu salā iebūvēts SIA "Rīgas Ūdens" piederošs pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas DN 700 mm spiedvads, kā arī ir izbūvēti atsevišķu uzņēmumu vai ostas īpašumā esoši kanalizācijas tīkli, ar pieslēgumu pie SIA "Rīgas Ūdens" piederošā pilsētas sadzīves un ražošanas notekūdeņu kanalizācijas spiedvada.

Projektējot kanalizācijas tīklus un būves arī turpmāk lokālplānojuma teritorijā jāparedz dalītā sistēma, kur sadzīves un ražošanas notekūdeņu tīkls ir atdalīts no lietus ūdens tīkla (skatīt 29. un 30. attēlu). Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

Lietus ūdens kanalizācijas sistēmas apsaimniekošanu Rīgā šobrīd nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Atbilstoši Rīgas domes Satiksmes departamenta 27.04.2017. nosacījumiem lokālplānojuma izstrādei Nr.DS-17-293-dn, pilsētas lietusūdens kanalizācijas kolektoru lokālplānojuma teritorijas tuvākajā rajonā nav. Lietus notekūdeņu savākšanai no lokālplānojuma teritorijas ir izbūvētas atsevišķas lokālas lietus notekūdeņu sistēmas, nodrošinot nepieciešamo lietus notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu no apbūvētajām platībām, ielām un ceļiem – Hapaka grāvī vai Daugavā.

(3) Elektroapgāde

Saskaņā ar AS "Augstsprieguma tīkls" 03.04.2017. vēstulē Nr.50SA10-08-891 minēto, Lokālplānojuma teritoriju šķērso AS "Augstsprieguma tīkls" elektroenerģijas pārvades tīkla 110 kV divķēžu gaisvadu elektrolīnija Nr.219/235 un divas 110 kV pazemes kabeļu elektrolīnijas



Nr.219 un Nr.235, kuru šķērsojums ar Daugavu ierīkots zem ūdens (skatīt 31.attēlu). AS "Sadales tīkls" ir sniedzis nosacījumus lokālplānojuma izstrādei 2017.gada aprīlī.

Teritorijā ir izbūvēti arī vidējā un zemā sprieguma elektrības kabeļi un transformatoru apakšstacijas, nodrošinot esošās un plānotās apbūves teritorijas ar nepieciešamo elektroapgādi. Elektroapgādes nodrošināšanai lokālplānojuma teritorijai var tikt izmantots esošais vidējā sprieguma tīkls, nepieciešamības gadījumā to pārbūvējot un/vai paplašinot. Lietotāja kabeļi ielu sarkano līniju robežās netiek paredzēti.

Konkrēti risinājumi jaunu elektroapgādes objektu ierīkošanai jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros. Plānojot jaunu objektu būvniecību, jāparedz vietu inženierkomunikāciju koridoriem, to pieslēgšanai pie esošajiem vai jaunizveidojamiem inženiertīkliem, tajā skaitā ņemot vērā izstrādāto un Rīgas pilsētā noteiktā kārtībā saskaņoto būvprojektu "Ārējo tīklu vidējā sprieguma 10kV kabeļu trase no a/st. "Bolderāja II" līdz sadales punktiem SP-3, SP-4 Krievu salas teritorijā, Rīgā" (būvprojektu izstrādāja SIA "KVĒLE", pasūtītājs – Rīgas brīvostas pārvalde).

Ņemot vērā, ka plānotās pieslēgumu izmaksas lokālplānojuma pasūtītājam šobrīd nav aktuālas un šī lokālplānojuma teritorijas attīstība ir plānota pa kārtām ilgtermiņā – ar ostas darbību saistīto teritoriju attīstība tiek risināta pa kārtām, būvprojektēšanas posmā, lokālplānojuma izstrādes ietvaros netika veikts orientējošās nepieciešamās jaudas aprēķins, kā arī netika pieprasīti tehniskie noteikumi AS "Sadales Tīkls" plānoto objektu slodzes pieslēgumiem un aprēķinātas iespējamās elektrotīkla pieslēguma ierīkošanas izmaksām. Tehniskie noteikumi tiks pieprasīti katras kārtas attīstībai pirms to būvprojektu izstrādes.

Elektroapgādes projektēšana un būvniecība ir īpaša būvniecība, kura jāveic saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.573 "Elektroenerģijas ražošanas, pārvades un sadales būvju būvnoteikumi". Esošo energoapgādes komersantu objektu pārvietošanu pēc pamatotas nekustamā īpašuma īpašnieka prasības veic par viņa līdzekļiem, saskaņā ar Enerģētikas likuma 23.pantu.

Saskaņā ar Enerģētikas likuma 24.pantu energoapgādes komersants atlīdzina nekustamā īpašuma īpašniekam zaudējumus, kas tieši saistīti ar jaunu energoapgādes komersanta objektu ierīkošanu vai esošo objektu ekspluatācijas un remonta nodrošināšanu. Energoapgādes komersants atlīdzina nekustamā īpašuma īpašniekam par zemes lietošanas tiesību ierobežošanu, ja:

- 1) īpašumu izmanto jauna energoapgādes komersanta objekta ierīkošanai;
- 2) veicot objekta pārbūvi, palielinās zemes platība, ko aizņem energoapgādes komersanta objekts vai aizsargjosla gar vai ap šo objektu.

Enerģētikas likuma 24.panta (3) daļa nosaka, ka pašvaldība un energoapgādes komersants var vienoties par ielu apgaismojuma tīkla nodošanu attiecīgajai pašvaldībai valdījumā vai īpašumā. Enerģētikas likuma 19.pantā ir noteikts, ka energoapgādes komersantam ir pienākums saskaņot ar zemes īpašnieku jaunu energoapgādes objektu ierīkošanas nosacījumus, kā arī tiesības saskaņošanas procedūru aizstāt ar zemes īpašnieka informēšanu gadījumos, ja zeme tiek izmantota jaunu energoapgādes komersanta objektu — iekārtu, ierīču, ietaišu, tīklu, līniju un to piederumu ierīkošanai, ja ir iestājies vismaz viens no pantā minētajiem nosacījumiem, t.sk. energoapgādes komersanta objekta ierīkošana paredzēta vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā vai detālplānojumā. Enerģētikas likuma 191.pantā ir noteikts, ka energoapgādes



komersantu objektu (izņemot ēkas) ierīkošanai, pārbūvei, atjaunošanai un ekspluatācijai nosakāmi nekustamo īpašumu lietošanas tiesību aprobežojumi, un nekustamo īpašumu īpašnieku lietošanas tiesību aprobežojumu apjoms un izmantošanas kārtība noteikta šajā likumā un Aizsargjoslu likumā. Šie aprobežojumi jauniem energoapgādes komersantu objektiem ir spēkā no dienas, kad tie ierīkoti, ievērojot šā likuma 19.pantā noteikto kārtību. Ja zemes īpašnieks nesaskaņo jauna energoapgādes komersanta objekta ierīkošanu, aprobežojumus nosaka ar tiesas spriedumu normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Veicot jebkārus darbus/darbības aizsargjoslās, kuru dēļ nepieciešams objektus aizsargāt, tie jāveic pēc saskaņošanas ar attiecīgā objekta īpašnieku. Zem ēku pamatiem kabeļa ieguldīšana nav atļauta. Pirms elektriskā tīkla izbūves ar ģeodēzisko mērījumu palīdzību jābūt noteiktām un atzīmētām ceļu sarkano līniju robežām un veiktiem planēšanas darbiem.

Ministru kabineta 21.01.2014. noteikumi Nr.50 "Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi" nosaka elektroenerģijas lietotāju elektroapgādes kārtību, elektroenerģijas tirgotāja un elektroenerģijas sistēmas operatora un lietotāja tiesības un pienākumus elektroenerģijas piegādē un lietošanā. Atbilstoši noteikumu 3.punktam lietotāja elektroietaišu pieslēgšana elektroenerģijas sistēmai vai atļauto slodžu palielināšana notiek saskaņā ar regulatora apstiprinātiem sistēmas pieslēguma noteikumiem elektroenerģijas sistēmas dalībniekiem.

(4) Gāzes apgāde

AS "Latvijas Gāze" 30.03.2017. izsniegtajos nosacījumos Nr.27.4-2/726 informē, ka teritorijā, kurai paredzēts izstrādāt lokālpilnojumam atrodas AS "Latvijas Gāze" Rīgas iecirkņa ekspluatācijas zonā atrodas esoši (skatīt 32. attēlu): augstā spiediena (līdz 0.6 MPa) sadales gāzesvads; vidējā spiediena (līdz 0,4 Mpa) sadales gāzesvads; gāzes spiediena regulēšanas iekārta (SGRP). Līdz ar to lokālpilnojumam teritorija ir nodrošināta ar nepieciešamo gāzapgādi, kā arī pastāv iespēja minēto gāzapgādes tīklu paplašināt, ja rodas tāda nepieciešamība. Konkrēti risinājumi jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros.

(5) Siltumapgāde

Saskaņā ar 28.03.2017. AS "Rīgas Siltums" nosacījumiem Nr.22-4/1666 lokālpilnojumam teritorija atrodas ārpus AS "Rīgas Siltums" centralizētās siltumapgādes zonas. Lokālpilnojumam teritorijas objektu siltumapgāde tiek nodrošināta lokāli, katrā objektā atsevišķi, izmantojot dažādus kurināmā veidus un tehnoloģijas.

(6) Sakaru tīkli un telekomunikācijas

Atbilstoši SIA "Lattelecom" 18.04.2017. sniegtajiem nosacījumiem, lokālpilnojumam izstrādes un izpētes teritorijā atrodas SIA "Lattelecom" sakaru kabeļu kanalizācijas posmi Zilā ielā un gruntī guldīti sakaru kabeļi Krēmeru un Zilā ielās. Taču ņemot vērā, ka nosacījumos minētie sakaru kabeļi atrodas galvenokārt ārpus lokālpilnojumam teritorijas. Kā arī ņemot vērā lokālpilnojumam projekta izstrādes mērogu, atsevišķa sakaru tīklu un telekomunikāciju shēma nav izstrādāta.

Atbilstoši AS "Latvenergo" sniegtajai informācijai, lokālpilnojumam robežās atrodas divas AS "Latvenergo" optisko kabeļu trases un radiotornis (H110m, x505156.012; y319474.315 LKS92) blakus Zilajai ielai. Kā arī AS "Latvenergo" vērš uzmanību, ka saistībā ar sliežu ceļu izbūvi ir aprūtināta piekļuve radiotornim. Konkrēti risinājumi telekomunikāciju pakalpojumu nodrošināšanai Krievu salā jāizstrādā objekta būvprojekta ietvaros, paredzot nepieciešamos pieslēgumus pie esošajām SIA "Lattelecom" inženierkomunikācijām Zilā ielā un/vai pie AS



“Latvenergo” īpašumā esošajām inženierkomunikācijām lokālpilnojumā teritorijā (esošās kabeļu akas Nr.1.49, vai pie 110 kV GL235 B4/BI7 līnijas portālā esošās optisko kabeļu telekomunikāciju uznavas, pie EPL šķērsojuma pār Hapaka grāvi). Ņemot vērā, ka AS “Latvenergo” nosacījumos minētais radiotornis pie Zilās ielas atrodas ārpus lokālpilnojumā teritorijas (lokālpilnojumā izpētes teritorijā), lokālpilnojumā ietvaros nevar tikt risināts jautājums par piekļuves nodrošināšanu (servitūtu) radiotornim.

4.7. Prognozēto kravu plūsmu raksturojums Lokālpilnojumā teritorijā

Lai nodrošinātu stabilu ostas termināļu darbību, būtiska komponente ir atbilstošas transporta infrastruktūras esamība, kura plānojama pamatojoties uz prognozējamo kravu plūsmu un veidiem.

Lokālpilnojumā teritorijā, saskaņā ar izsniegtajās Atļaujās B kategorijas piesārņojošai darbībai ietvertu informāciju un nosacījumiem, pārsvarā prognozēta ogļu kravu saņemšana un pārkraušana kuģos kopā līdz 17 milj. t/gadā, kas sastāda 89,5% no kopējā plānotā kravu apgrozījuma – 19.milj.t/gadā. Kopā 2 milj.t/gadā sastāda citas beramkravas un ģenerālkavas.

Ogles uz Krievu salas termināļiem paredzēts padot tikai ar dzelzceļa vagoniem. Pamatā arī citas kravas visticamāk tiks piegādātas pa dzelzceļu, jo autotransportam uz Krievu salu jāšķērso Rīgas pilsētas teritorija, kas ir apgrūtināta un laikietilpīga. Lai nodrošinātu nepieciešamo dzelzceļa jaudu uz jaunajiem Krievu salas termināļiem, ir izbūvēts dzelzceļa pievedceļš no stacijas Bolderāja 2.

4.7.1. Kravu pārvadājumi pa dzelzceļu

Tā kā pārsvarā kravas Rīgas Brīvostai tiek piegādātas no austrumiem, tad tās ienāk Rīgā caur staciju Šķīrotava, kuras caurlaides spēju palielināšanai VAS “Latvijas dzelzceļš” ir īstenojis stacijas signalizācijas sistēmu, komunikācijas sistēmu un šķirošanas tehnoloģiju modernizēšanas un rekonstrukcijas projektu. Visa vilcienu padeve uz Daugavas kreiso krastu tiek īstenota izmantojot esošo dzelzceļa tiltu pār Daugavu. Tiltam ir divi ceļi, tā caurlaides spēja (vilcienu pāri skaits diennaktī) neietekmē iecirkņa Rīga-pasažieru – Torņakalns caurlaides spēju. Savukārt šo iecirkņu caurlaides spēja ir atkarīga no šo iecirkņu signālu centralizācijas, dispečercentralizācijas, stacijas ceļu garuma, skaita un utt. Iecirknis ir aprīkots ar mūsdienīgu signālu centralizāciju. Ņemot vērā tehnoloģisko logu, kas divceļa iecirkņiem ir 120 min, starp vilcienu intervālu – 8 min. un drošuma koeficientu 0,97, dzelzceļa tilta caurlaides spēja ir 160 vilcienu pāri diennaktī.

Esošajā vilcienu kustības grafikā šobrīd tiltu diennaktī šķērso 98 pasažieru vilcienu pāri un 25 kravas vilcienu pāri, kas ir 123 vilcienu pāri diennaktī. (tiek izmantoti 77%, caurlaides spējas, rezerve -27%). Pie plānotā kravu apjoma pieauguma par 25 milj.t. gadā uz Bolderājas parku (stacija Bolderāja 1 un Bolderāja 2) vilcienu skaits pār Daugavu palielināsies par 18 vilcieniem diennaktī (svars norma 4900) un sastādīs 141 vilcienu pāri diennaktī. Ņemot vērā iepriekš minēto, var secināt, ka iecirknis Šķīrotava – Torņakalns var nodrošināt kravu plūsmu pieaugumu par 25 milj.t. gadā, saglabājot nelielu caurlaides spējas rezervi -12%.

Iecirkņa Zaslauks - Lāčupe – Bolderāja pašreizējā noslogotība IVN procesa laikā bija tuva tā maksimāli iespējamajai 2,5 milj.t gadā. Lai nodrošinātu Rīgas Brīvostas apkalpošanai nepieciešamo plānoto/iespējamo kravu plūsmu, tika veikta iecirkņa rekonstrukciju, kas ietver stacijas Bolderāja rekonstrukciju, stacijas Bolderāja 2 būvniecību, kā arī signalizācijas, sakaru un telekomunikāciju rekonstrukciju visā iecirknī un jaunā pievedceļa uz Krievu salu būvniecību.



Dzelzceļa iecirknis Torņakalns –Zasulauks – Lāčupe šķērso vidēji blīvi apdzīvotu pilsētas daļu, kas ietver Torņakalna, Āgenskalna, Zasulauka, Dzirciema, Nordeķu mikrorajonus. Vairākos gadījumos dzelzceļa trase kalpo kā robeža starp mikrorajoniem (piemēram, Āgenskalns – Torņakalns). Posmā no Torņakalna līdz Spilves pļavām ir vairāki dzelzceļa un ielu šķērsojumi. Pieci šķērsojumi ir divlīmeņu, kur dzelzceļš veido pirmo līmeni, bet iela otro līmeni. Tie ir dzelzceļa šķērsojumi ar šādām ielām: F.Brīvzemnieka iela, Torņakalna iela, Altonovas iela, Kalnciema - Lielirbes iela un Jūrmalas gatve. Tādējādi ir nodrošināta netraucēta autotransporta plūsma un dzelzceļš neveido atsevišķu mikrorajonu izolējošu robežu, un nerada papildus autotransporta sastrēgumus, tādi nav prognozējami šajās ielās arī pēc iespējamās vilcienu kustības intensitātes pieauguma.

Minētajā posmā no Torņakalna līdz Lāčupes stacijai ir arī četri vienlīmeņa ielas un dzelzceļa šķērsojumi – pārbrauktuves. Lielākais vilcienu skaits diennaktī šķērso Liepājas ielas pārbrauktuvi (I kategorijas pārbrauktuve). Saskaņā ar Dzelzceļa valsts tehniskās inspekcijas sniegto informāciju pārbrauktuvi šķērso vidēji 85 vilcieni diennaktī un vairāk kā 7000 autotransporta vienības diennaktī. Atļautais vilcienu kustības ātrums šajā posmā ir 60 km/h, pārbrauktuves platums 8m, tai ir asfalta segums, nodrošināta automātiskā luksoforu signalizācija un pusautomātiskās barjeras, kas nodrošina to automātisku aizvēršanos (autotransporta kustības pārtraukšanu), bet barjeras atver posteņa dežurants manuāli. Šāds risinājums nodrošina samazinātu autotransporta pārtraukuma laiku salīdzinot ar automātisko barjeru izmantošanu.

Pārbrauktuvi ar Slokas ielu šķērso vidēji 32 vilcieni un 9200 automašīnas diennaktī.

Pārbrauktuvi ar Bullu ielu diennaktī šķērso aptuveni 11 000 automašīnu un 32 vilcieni. Pārbrauktuves tehniskais raksturojums analogs kā Liepājas ielas pārbrauktuvei.

Kā Liepājas, tā Bullu ielas pārbrauktuvēs tās šķērsojošo vilcienu skaitu būtiski palielina ārpus stacijām uz to pievedceļiem, kurus šķērso pārbrauktuve, manevrējošie dzelzceļa sastāvi, kas arī rada lielākos traucējumus autotransporta plūsmai. Tikai plānveidīga dzelzceļa tīklu rekonstrukcija var novērst minēto sastāvu manevrēšanu uz stacijas pievedceļiem.

Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā (sīkāks apraksts sniegts 1.4.nodaļā) tika konstatēts, ka veicot plānotos pārbūves un modernizācijas pasākumus, dzelzceļa kapacitāte nodrošina nepieciešamo kravu apgrozījumu uz Krievu salā plānotajiem termināļiem.

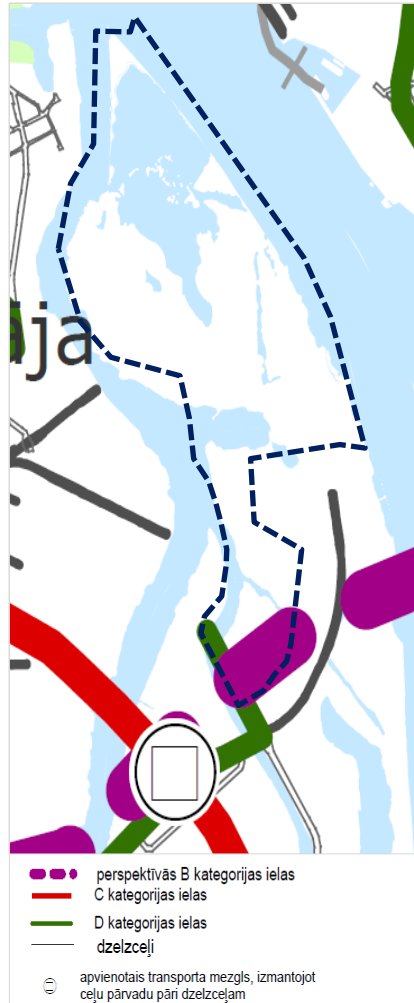
4.7.2. Autotransports

Nemot vērā Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto kartoshēmu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”, iebraukšanu Krievu salā no Daugavgrīvas šosejas (C kategorijas iela) nodrošina D kategorijas Zilā iela, kas šķērso Beķera grāvi un iet gar SIA “Latvijas propāna gāze” Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju.

Šobrīd piebraukšana visu plānoto termināļu un arī esošā SIA “KS Terminal” Lokālplānojuma teritorijā ir nodrošināta izmantojot jaunizbūvēto ielas posmu, kuram šobrīd nav nosaukuma, kas ir Zilās ielas atzarojums. Tādējādi tiek diversificēti iespējamie piebraukšanas un evakuācijas ceļi, kas īpaši nozīmīgi ir avāriju un nestandarta situācijās.

Šobrīd spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā Zilās ielas sarkanās līnijas beidzas pie Beķera grāvja, kaut gan reāli arī vēsturiskā ielas daļa līdz pat SIA “KS termināls” teritorijai tiek izmantota kā publiska iela un tās koridorā ir izbūvētas maģistrālās inženierkomunikācijas.

Pāri daļai lokālplānojuma un tā izpētes teritorijai ir plānota perspektīvā B kategorijas iela (Piejūras maģistrāle). Piejūras maģistrāle plānošanas dokumentos parādās kā ātrgaitas lielceļš, kas savienotu Ādažus, Vecmīlgrāvi, Bolderāju, Kleistus un Babīti. Piejūras maģistrāle tiek plānota Rīgas pilsētas teritorijā no pagājušā gadsimta vidus un arī aktuālais Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam, ievērojot pēctecības principu, aizsargā pilsētas intereses apvedceļu izveidē arī nākamajām paaudzēm, rezervējot pilsētas platības šīm vajadzībām. Rīgas ilgtspējīgas



Attēls Nr.4.7.2. Transporta infrastruktūras attīstības shēmas fragments (Avots: Rīgas teritorijas plānojums)

attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam minēts, ka Piejūras maģistrāles nepieciešamību papildus nepieciešamas izvērtēt pēc Ziemeļu un Hanzas šķērsojumu izbūves. Attēlā Nr.4.7.2 attēlotajam Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma fragmentam ir informatīvs raksturs un tajā nav ņemti vērā jau veiktie infrastruktūras izbūves darbi Krievu salā ar tās pievedceļiem, teritorijas paaugstināšana, piestātņu izbūve u.c.



5. ESOŠĀ VIDES STĀVOKĻA UN DABAS RESURSU APRAKSTS

5.1. Reljefs un ģeomorfoloģiskā uzbūve

Brīvostas sauszemes teritorijas reljefs ir līdzens, ar kritumu uz Daugavas krastu pusi, zemes virsas absolūtās atzīmes svārstās no apmēram 0,1-0,3 m līdz 2,6 m virs jūras līmeņa. Liela daļa no pašreizējās sauszemes teritorijas izveidojusies pēdējo 100 gadu laikā. Hidrotehnisko darbu ietekmē Daugavas hidromorfoloģiskā struktūra ir pārveidojusies un upes palienēs esošie sēkļi, pussalas un saliņas pārveidojušās par pastāvīgām sauszemes teritorijām, kas izmantojamas apbūvei un ostas vajadzībām.

Lokālpilnojuma teritorijā nav saglabāties dabiskais reljefs un dabīgā ģeomorfoloģiskā uzbūve. Teritorija ir uzbērta, lai nodrošinātu tās augstumu vismaz 2,7 m v.j.l.

Sākotnēji tā bija daļēji applūstoša, pārmitra pussala upes palienē.

5.2. Klimats

Rīgā valdošais ir piejūras klimats, kurā dominē Atlantijas okeāna gaisa masas, ko raksturo paaugstināts gaisa mitrums, mākoņainība, zemas temperatūras un bieza sniega sega.

Ledus situācija ostas akvatorijā ir ļoti atšķirīga, noturīga ledus sega var veidoties no decembra līdz februārim. Daugavas grīvā ledus sega ir visplānākā – līdz 0,20 m, bet Rīgas jūras līcī ledus biezums var sasniegt 0,15-0,50 cm. Ziemas navigācija ostā ilgst vidēji 1-2 mēnešus gadā atšķirībā no citām reģiona ostām (īpaši Somu jūras līcī), kur ziemas navigācijas periods sasniedz četrus mēnešus gadā. Smagos ziemas apstākļos, kad Rīgas jūras līcī izveidojas ledus, kuģu satiksmi nodrošina ledlauzis. Visa gada laikā dominējošie ir dienvidrietumu un dienvidu vēji, pavasarī un vasaras pirmajā pusē – ziemeļrietumu vēji.

5.3. Teritorijas ģeoloģiskais un inženierģeoloģiskais raksturojums

Krievu sala veido Daugavas upes kreiso krastu posmā no Lejas Podraga līdz Mīlestības saliņai. Tā veidojusies XVIII gadsimta pirmajā pusē, daļēji noskalota un pārveidota Daugavas kuģu ceļa izbūves gaitā laikā līdz XIX gadsimta 40-tajiem gadiem.

Ģeomorfoloģiski objekts atrodas Piejūras zemienē, Daugavas iekšējās deltas palieņu ielejas ģeomorfoloģiskajā mikrorajonā.

Tuvākajai apkārtnē raksturīgs vāji viļņots reljefs, kas pilnībā veidots (uzskalots un/vai uzbērts) cilvēka darbības rezultātā. Tam piemīt lēzens reljefa pazeminājums Daugavas, Hapaka grāvja un jūras virzienā.

Mūsdienu reljefa absolūtās atzīmes svārstās robežās no 0,0 m virs jūras līmeņa (turpmāk – vjl) līdz aptuveni 3,5-4,0 m vjl Daugavas krastā vietās, kur ir veikta smilšainās grunts uzskalošana.

Izpētes teritorijas ģeoloģiskā griezumā augšējo daļu veido kvartāra nogulumu - augšējā pleistocēna (Latvijas leduslaikmeta) un holocēna (mūsdienu) veidojumi ar kopējo biezumu līdz 45-50 metri.

Kvartāra nogulumu griezumā veido:

- Pēdējā (Latvijas) ledāja darbības nogulumu jeb morēnas (gQ3ltv) smilšmāla un mālsmilts nogulumu;



- Limnoglaciālie nogulumu IgQ3ltv);
- Baltijas ledus ezera nogulumu (IgQ3ltvb);
- Litorīnas jūras nogulumu (mQ4lt);
- Aluviālie nogulumu (aQ4), jeb Daugavas upes mūsdienu nogulumu;
- Eolie nogulumu (vQ4);
- Tehnogēnie nogulumu jeb uzbērtās gruntis (tQ4).

Pētītās un piegulošās teritorijas kvartāra nogulumu ģeoloģiskā uzbūve ir tipiska Daugavas apakšējā tecējuma baseinam.

Rīgas reģiona kvartāra nogulumu ģeoloģiskā karte mērogā 1:200 000 redzama attēlā Nr.5.4.

Kvartāra nogulumu segas pamatni galvenokārt veido Latvijas leduslaikmeta glacigēnie nogulumu – sarkanbrūns morēnas smilšmāls un/vai mālsmilts ar ievērojamu grants un oļu piejaukumu (līdz 20-25 %). Morēnas biezums nav liels un parasti mainās no dažiem desmitiem centimetru līdz 4-5 metriem, bet sauszemē (SIA “Bolderaja Ltd.” teritorijā) tas var sasniegt 15 m biezumu. Kopumā ņemot, morēnas biezums pieaug virzienā uz Rīgas līča virsotni.

Morēna atsevišķos teritorijas iecirkņos ir erodēta. Šādās vietās kvartāra nogulumu pamatni veido augšpleistocēna limnoglaciālie nogulumu, kas pārstāvēti ar aleirītu, aleirītiskām smiltīm, smilšainu aleirītu, kā arī nogulumu apakšējā daļā –mālainiem aleirītiem un aleirītisku mālu. Šo nogulumu biezums var sasniegt aptuveni 20metrus, tomēr parasti Daugavas ielejā tas ir ~10 m.

Augstāk sagulošie nogulumu –smiltis, aleirītiskas smiltis un/vai smilšains aleirīts ir veidojušies Baltijas ledus ezera apstākļos. Šo nogulumu biezums svārstās 15-20 m robežās sauszemē, kas piekļaujas Krievu salai un 7-8 m Daugavas ielejā.

Virš Baltijas ledus ezera nogulumu iegul citas Baltijas jūras attīstības stadijas – Litorīnas jūras nogulumu. Nogulumu kompleksu veido dažādgraudainas smilts un aleirītu un dūņu slāņu mija. Dūņu slāņos ir sastopamas neliela biezuma smalkgraudainas smilts starpkārtas, savukārt smiltī tāpat iegul atsevišķi sīki dūņu starpslāņi. Parasti Litorīnas jūras nogulumos izdala līdz septiņiem mineralizēto dūņu un smilts slāņiem. Katra atsevišķa slāņa biezums variē ļoti plaši – no dažiem centimetriem līdz 2,5-3,0 metriem, bet kopējais Litorīnas jūras nogulumu biezums svārstās no 3 līdz 10-11 metriem. Litorīnas jūras nogulumu pamatne parasti atrodas 9-12 m zem tagadējā jūras līmeņa.

Atsevišķās vietās Litorīnas jūras nogulumu atsedzas zemes virspusē, bet citur tie ir pārklāti ar eolajiem jeb vēja darbības nogulumu.

Eolie nogulumu pārstāvēti ar smalkgraudainu līdz vidēji graudainu smilti. Tie veido mūsdienu kāpas. Šo nogulumu biezums parasti nav liels, tomēr atsevišķas kāpas var pārsniegt arī 10 m augstumu. Tuvākās kāpas Daugavas kreisajā krastā – Bolderājas-Priedaines kāpu grēda.

Ģeoloģiskā griezuma augšējā daļā plaši izplatīti ir Daugavas jeb aluviālie nogulumu, kas plānotās darbības teritorijā iegul tūlīt zem uzbēruma.

Alūviju veido galvenokārt smalkgraudaina līdz vidēji graudaina tumši pelēka smilts ar dūņu un kūdras piejaukumu. Ir iespējami arī rupjgraudainas smilts, grants un oļu ieslēgumi. Hapakā grāvī alūvija biezums atrodas 1-2 m robežās, bet Daugavas ielejā tas var sasniegt 15 m biezumu

Raksturīga apskatāmās teritorijas iezīme ir ļoti plašā dūņu, kūdrotu un/vai smilšainu dūņu izplatība aluviālo nogulumu augšējā daļā. Mineralizētās dūņas veido līdz trīs metrus biezus, kaut

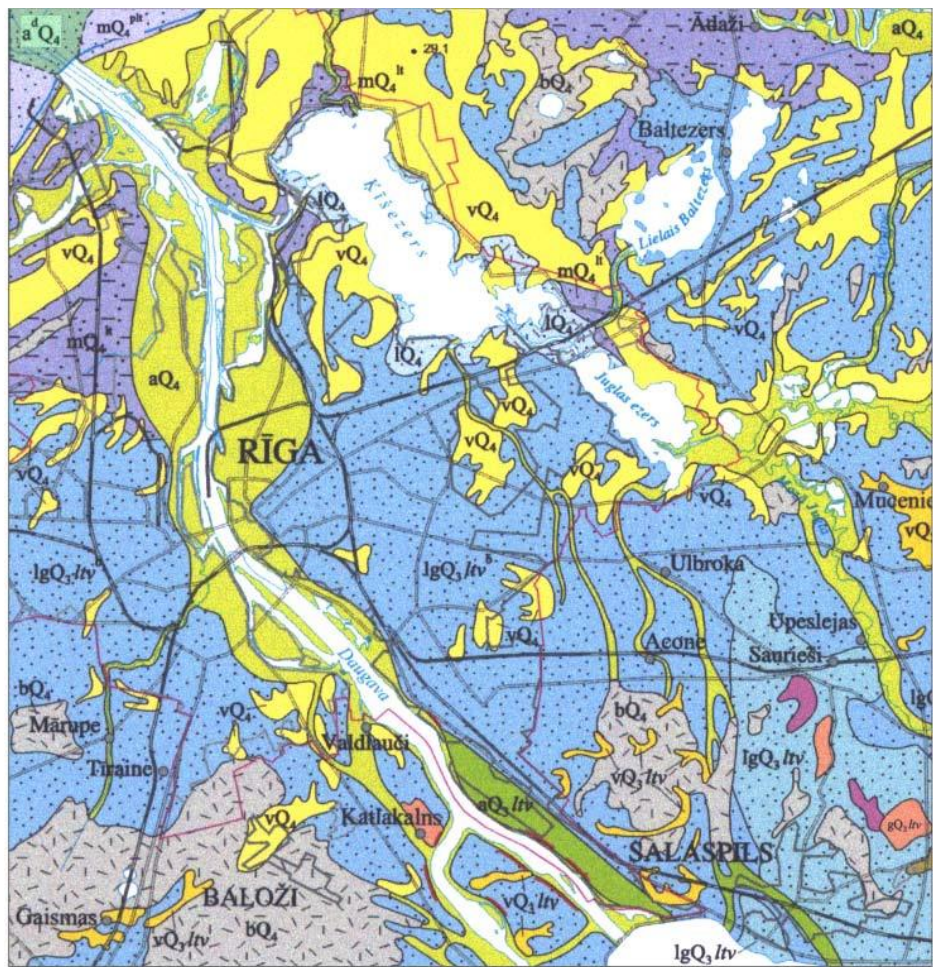


arī neizturētus, slāņus. Dūņas jāuzskata par vājajām gruntīm, kas ievērojami sarežģīt ģeotehniskos apstākļus teritorijā.

Lielākajā daļā no apskatāmās teritorijas ģeoloģiskā griezuma pašu augšējo daļu veido tehnogēnie nogulumu jeb uzbērums. Uzbērums (jeb uzskalojums) veidots no dažādgraudainas smilts ar būvgružu, kūdras, augsnes un citiem tamlīdzīgiem piejaukumiem. Uzbēruma biezums nepārsniedz trīs metrus, vidēji tas ir aptuveni 2-2,5 m biezs.

Apskatāmajā teritorijā zemkvartāra virsmu veido augšdevona Gaujas svītas (D3gj) terigēnie nogulumieži – smilšakmeņi, māli un aleirolīti. Smilšakmeņi ir galvenais pazemes ūdens kolektorslānis. Tie ir vidējgraudaini, svītas apakšējā daļā arī smalkgraudaini. Mālam un aleirolītam Gaujas svītas griezumā ir pakārtota nozīme; tie iegūst starpslāņu veidā. Smilšakmens slāņu biezums variē no dažiem līdz 35 metriem, bet māla un aleirolīta starpslāņu biezums nepārsniedz 11 metrus. Spriežot pēc esošajiem ūdensapgādes urbumiem, Gaujas svītas nogulumu biezums sasniedz vismaz 80 metrus, bet efektīvais biezums – 40-60 metrus

Gaujas svītas nogulumu virsma fiksēta 45 - 50 metru dziļumā no zemes virsmas jeb aptuveni 47-52 metrus zem tagadējā jūras līmeņa (absolūtajās atzīmēs). Līdz ar to, kvartāra nogulumu kopējais biezums atrodas 45 - 50 metru robežās.



2 0 2 4 6 8 km

Apzīmējumi:

Holocēns

- bQ₄ - Purvu nogulumi. Kūdra
- lQ₄ - Ezeru nogulumi. Smilts, aleirīts, sapropelis
- aQ₄ - Aluviālie nogulumi. Smilts, grants, aleirīts
- a^dQ₄ - Aluviālie deltas nogulumi. Smilts
- vQ₄ - Eolie nogulumi. Smilts
- mQ₄^{pl} - Pēclitorīnas jūras nogulumi. Smilts, grants, aleirīts
- mQ₄^l - Litorīnas jūras nogulumi. Smilts, grants, aleirīts

Augšpleistocēns

- aQ₃ / tv - Aluviālie nogulumi. Smilts, grants, oļājs
- vQ₃ / tv - Eolie nogulumi. Smilts
- lgQ₃ / tv^b - Baltijas ledus ezera nogulumi. Smilts, grants, aleirīts, māls
- lgQ₃ / tv - Limnoglaciālie nogulumi. Smilts, aleirīts, māls
- gQ₃ / tv - Glacigēnie nogulumi. Morēnas smilsmāls un mālsmilts

- Pirmskvartāra ieži

Attēls Nr.5.3. **Kvartāra nogulumu ģeoloģiskā karte** (izkopējums no „Latvijas ģeoloģiskā karte. Mērogs 1 : 200 000. Lapas 43, 53 (Rīga, Ainaži”))



Teritorijas inženierģeoloģiskie (ģeotehniskie) apstākļi ir sarežģīti, ko nosaka objekta atrašanās plašā apūdeņotu vājo grunšu izplatības rajonā, kas saistīts ar Hapaka grāvja un Daugavas aluviālajiem nogulumiem, kā arī pārpurvošanās procesiem.

Atbilstoši Latvijas būvnormatīvam LBN 005 – 99 „Inženierizpētes noteikumi būvniecībā”, apskatāmā teritorija attiecināma pie otrās (vidēji sarežģītu dabas apstākļu) pakāpes.

Tām raksturīgas vājas gruntis (mineralizētu dūņu slāņi, irdenas putekļainas smiltis), galvenokārt saistītas ar uzbērumu (uzskalojumu), Hapaka grāvja un Daugavas mūsdienu nogulumiem – alūvijū, kā arī ar Litorīnas jūras nogulumiem. Situāciju sarežģī apstākļi, ka ģeoloģiskajā griezumā bieži novērojama vājo grunšu slāņu (piemēram, mineralizēto dūņu) mija ar vidēji blīvām un, iespējams, pat blīvām gruntīm (galvenokārt, smalkgraudainu un putekļainu smilti).

Vissarežģītākie inženierģeoloģiskie apstākļi ir griezuma augšējā daļā, jo praktiski visur zem uzbēruma (uzskalojuma) ir izplatīts nepastāvīga biezuma putekļainas smilts slānis ar dūņu, kūdras starpslāņiem un lēcām, kā arī augu atliekām un koku fragmentiem. Putekļainā smilts parasti ir irdena vai ļoti irdena, dūņas – tekošas, bet kūdra – vāji sadalījusies. Putekļainā smilts var pāriet mālsmiltī – plastiskā vai tekošā, ar dūņu piejaukumu. Iespējams, ka dūņas un kūdra var veidot līdz pat 40-50 % no dotā ģeotehniskā elementa apjoma. Šīs gruntis pieskaitāmas pie vājām, kas dinamisku slodžu iedarbībā var iegūt tiksotropiskas īpašības. Augstāk minētās gruntis nav izmantojamas par dabisko pamatu.

Uz tām veidotais uzbēruma (uzskalojuma) slānis nav konsolidējies, prognozējama tā nevienmērīga sēšanās, it sevišķi vietās, kur zem uzbērtā slāņa iegūļ dūņu un kūdras slāņi.

Dziļāk sagulošās smalkās smiltis parasti ir vidēji blīvas, līdz ar to, tās var kalpot par dabisko pamatu būvēm ar ierobežotām, statiskām slodzēm. Šo nogulumu biezums ir stipri svārstīgs, bet maksimālais var sasniegt 15 metrus.

Lai gan arī zemāk iegulošie slāņi (ģeotehniskie elementi) raksturojas ar neizturētu biezumu un ievērojamu īpašību maiņu, tomēr, pieaugot dziļumam, grunts nestspēja pakāpeniski palielinās. Par drošu dabisko rievsienu, kā arī pāļu pamatu var kalpot vidēji blīvas un blīvas putekļainās smiltis – Baltijas ledus ezera nogulumi, kas galvenokārt iegūļ 13-15 metru dziļumā.

Pirms būvprojektu izstrādes tiek veikta detalizēta būvniecības un tai piegulošās teritorijas ģeotehniskā izpēte un izstrādājot būvniecības risinājumus, tiek ņemti vērā teritorijas inženierģeoloģiskie apstākļi.

Apskatāmā teritorija nav paaugstināta ģeoloģiskā riska nogabals. Šis slēdziens balstās uz to, ka mūsdienu ģeoloģiskie procesi, kopumā ņemot, ir vāji attīstīti. Tie ir pārstāvēti tikai ar vāji izteiktiem izskalošanas procesiem atsevišķos Krievu salas krasta posmos un pārpurvošanos, kas ir attīstīta neapgūtās salas daļā gar Daugavu, Hapaka grāvi un seklūdens līčiem. Turklāt, līdz šim jau ir veikti atsevišķi inženiertehniskie pasākumi, kas viennozīmīgi vēl vairāk mazina ģeoloģiskā riska iespējamību. Piemēram, pie šādiem pasākumiem pieskaitāma Daugavas kreisā krasta nostiprināšana.

5.4. Hidroģeoloģiskais raksturojums

Hidroģeoloģiskos apstākļus objektā un tā tuvumā galvenokārt ietekmē tā atrašanās vietas ģeoloģiskā uzbūve, ģeomorfoloģiskās īpatnības un hidrogrāfiskais tīkls, t.i., izvietojums Daugavas un Hapaka grāvja sateces rajonā un Rīgas jūras līča tuvumā.



Klimats un cilvēka darbība kopumā ņemot uz pazemes ūdens režīmu lokālplānojuma teritorijā atstāj ievērojami mazāku iespaidu.

Apskatāmās teritorijas aktīvā ūdens apmaiņas zonu veido sekojoši ūdens horizontu kompleksi (no augšas uz leju): Kwartāra un Arukilas-Amatas, Palēninātās ūdens apmaiņas un stagnantās ūdens apmaiņas zonas neietekmē Lokālplānojumā paredzētās darbības un ūdeņus no tām nav plānots izmantot.

Kwartāra ūdens kompleksu veido gruntsūdens jeb pirmais bezspiediena ūdens horizonts un pusspiediena ūdens horizonti, kas izvietojas gan smilšaino nogulumu starpslāņos un/vai lēcās starp dūņu slāņiem Litorīnas jūras nogulumos, gan Baltijas ezera un limnoglaciālajās smiltīs.

Nav izslēgts, ka kwartāra sistēmas apakšējā daļā (morēnā) var veidoties arī spiedienūdens, tomēr šādiem horizontiem praktiskas nozīmes ūdens apgādes nodrošināšanā nav.

Gruntsūdens horizonts ir izplatīts visā apskatāmajā teritorijā, tā virsma ieguļ uzbērumā un aluviālajos nogulumos. Gruntsūdens līmeņa dziļums atrodas robežās no 0,0 (nepaaugstinātajā teritorijā) līdz aptuveni 3,5 metriem no zemes virsmas, absolūtajās atzīmēs no – 0,1 līdz ~ 0,25 m virs jūras līmeņa (turpmāk – vjl). Dabiskā stāvoklī gruntsūdens plūsma ir orientēta uz Daugavu un Hapaka grāvi, tas ir, uz ziemeļiem, ziemeļaustrumiem, rietumiem un ziemeļrietumiem. Reāli gruntsūdens plūsmas virziens ir atkarīgs no Daugavas hidroloģiskā režīma un Baltijas jūras uzplūdiem – atplūdiem un var mainīties uz pretējo. Uz to norāda arī iespējamās negatīvās gruntsūdens līmeņa absolūtās atzīmes.

Tas nozīmē, ka gruntsūdens režīmā var izdalīt divas fāzes: gruntsūdens horizonta atslodze tuvākajās virszemes ūdens tecēs un Daugavas un Hapaka grāvja ūdeņu intrūzija sauszemē, t.i., pazemes ūdens horizonta barošanās ar virszemes ūdeņiem. Pūšot stipriem ziemeļu, ziemeļrietumu un ziemeļaustrumu vējiem, Daugavā līmenis var celties vairāk kā par vienu metru, pārtraucot gruntsūdens noteci, paaugstinot tā līmeni un veidojot sekundāru plūsmu sauszemes virzienā. Šajā gadījumā straujāka un lielāka ūdens līmeņa celšanās amplitūda vērojama teritorijā, kas tieši pieguļ upei, bet virzienā uz sauszemi tā krasi samazinās. Precīzs virszemes ūdens intrūzijas attālums nav noteikts. Ir skaidrs, ka zemākās teritorijas vietas applūst. Objektā atrodas ūdensšķirtne starp Daugavu un Hapaka grāvi. Tās precīzu atrašanās vietu noteikt nav iespējams, bet aptuveni tā sakrīt ar Zilo ielu.

Gruntsūdens horizonts galvenokārt veidojas atmosfēras nokrišņu infiltrācijas rezultātā. Gruntsūdens vertikālā filtrācija teritorijas lielākajā daļā ir neliela, jo relatīvi sekli ieguļ minerālo dūņu slāņi un/vai starpslāņi ar vājām filtrācijas spējām.

Gruntsūdens krituma gradients ir no neliela līdz vidējam 0,001 - 0,01.

Uzbērums (uzskalojums) – dažādgraudaina smilts, raksturojas ar labām filtrācijas īpašībām (Kfiltr. 5-12 m/dn). Savukārt, aluviālie nogulumu raksturojas ar relatīvi vājām filtrācijas īpašībām, jo tos veido smilts ar dūņu starpkārtām (filtrācijas koeficients 0,01-1 m/dn).

Dziļāk nogulumu filtrācijas īpašības ievērojami uzlabojas (Kfiltr. 5-20 m/dn).

Pēc ķīmiskā sastāva gruntsūdeņi ir kalcija - magnija hidrogēnkarbonāta ūdeņi. Sakarā ar zemo dabisko kvalitāti, potenciāli iespējamo piesārņojumu, kā arī ierobežotajiem ūdens resursiem, gruntsūdens horizonts ūdensapgādē praktiski nav izmantojams.

Zem kwartāra pazemes ūdeņu kompleksa ieguļ vidēji 250 m biezs Amatas – Arukilas pazemes ūdens horizontu komplekss, kura izplatību griezumā ierobežo reģionālais vidusdevona Narvas sprosts slānis, kura virsma atrodas aptuveni 245-250 m zem jūras līmeņa.

Amatas – Arukilas ūdens horizontu kompleksu plaši izmanto vietējā decentralizētajā ūdens apgādē. Kompleksa augšējo daļu veido augšdevona Gaujas smilšakmeņi; tieši uz šo ūdens horizontu ir ierīkota lielākā daļa no artēziskajiem urbumiem. Filtru ierīkošanas intervāls ir no 80 līdz 110 metriem, bet statistiskais līmenis atrodas aptuveni 5 līdz 15 m dziļumā no zemes virsas.

Bez Gaujas ūdens horizonta vairāki urbumi ekspluatē arī vidusdevona Burtnieku ūdens horizontu.

Lokālpilnojuma teritorijā neatrodas ūdens ieguves urbumi.

Divi ūdens ieguves urbumi atrodas SIA “Latvijas propāna gāze” teritorijā:

- Urbums Nr.8577, ierīkots 1964.gadā, izmanto D2br+D3gj ūdens horizontu kompleksu;
- Urbums Nr.1009, ierīkots 1957.gadā, izmanto D2br+D3gj ūdens horizontu kompleksu.

Nav datu par to, vai šobrīd urbumus izmanto ūdens ieguvei..

Objekta hidroģeoloģiskie apstākļi nosaka, ka faktiski jebkura veida piesārņotājvielu lejupejoša filtrācija no gruntsūdens horizonta uz dziļāk iegulošo Amatas - Arukilas ūdens horizontu ir praktiski neiespējama.. Tam ir vairāki iemesli, galvenie no kuriem:

- ūdens (un, līdz ar to, arī piesārņojuma) horizontālā migrācija daudzkārt pārsniedz vertikālās migrācijas iespējas, ko nosaka tiešais Daugavas un Hapaka grāvja tuvums;
- spiedienūdeņu horizontu statistiskais līmenis bieži ir tuvs vai pat augstāks par gruntsūdens līmeni;
- ģeoloģiskā uzbūve (vairāki vietējās nozīmes sprostsliāņi iegul intervālā starp gruntsūdeni un spiedienūdeņiem).

5.5. Virszemes ūdensobjektu raksturojums

Latvijas Republikā ūdens kvalitātes pārvaldību nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2000.gada 23.oktobra direktīva 2000/60/EK, kas izvirza kritērijus ūdensobjektu ekoloģiskās kvalitātes raksturošanai; galvenie starp tiem ir hidromorfoloģiskie, bioloģiskie, fizikālie un ķīmiskie raksturlielumi. Latvijā direktīvas prasības ir iekļautas Ūdens apsaimniekošanas likumā (pieņemts 2002.gada 12.septembrī) un virkne Ministru kabineta noteikumu.



Attēls Nr.5.5. Virszemes ūdensobjekti Daugavas baseina lejteces posmā (Avots: LVĢMC)

Paredzētās darbības teritorija pilnībā atrodas Daugavas sateces baseinā, Daugavas upju baseina apgabalā. Saskaņā ar Daugavas upju baseina apgabala apsaimniekošanas plāna projektā ietverto informāciju, paredzētās darbības teritorija Daugavas labajā krastā atrodas ūdensobjekta D413SP teritorijā. Paredzētās darbības teritorija Daugavas kreisajā krastā atrodas Daugavas sateces baseina ūdensobjektā D400SP. Jāatzīmē gan, ka pieejamie grafiskie materiāli, kuros noteiktas ūdensobjektu robežas ir shematiski, ūdensobjektu robežas nav piesaistītas koordinātu tīklam vai orientieriem dabā. Līdz ar to iedalījums uzskatāms par aptuvenu (skatīt attēlu Nr.5.5.).

Ūdenstilpju (virszemes ūdeņu) kvalitātes regulāra kontrole Latvijā (un arī Rīgā) tiek veikta jau vairākus gadu desmitus. Līdz 1998. gadam darbojās pilsētas virszemes ūdeņu monitoringa tīkls, kas aptvēra 16 novērojumu vietas. Ar 2006. gada 1.janvāri darbojas Valsts vides monitoringa programma, kuras ietvaros virszemes ūdeņu monitoringu veic Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūra, novērojumu staciju skaits ir būtiski samazināts. Aktuāla informācija par



virszemes ūdens kvalitāti Rīgas pilsētā ir fragmentāra, jo pašreiz lielākajā daļā pilsētas ūdens objektu regulāri novērojumi (monitorings) netiek veikti.

Lokālplānojuma un tam piegulošajā teritorijā neatrodas neviena virszemes ūdeņu monitoringa stacija. Tuvākās Daugavas ūdeņu novērojumu (monitoringa) stacijas ir Andrejosta un Daugavgrīva1. Monitoringa staciju izvietojums shēmā redzams attēlā Nr.5.5.1. Virszemes ūdens kvalitāte papildus šīm stacijām tiek noteikta arī Mīlgrāvja caurtekā pie Mīlgrāvja, Ķīšezerā pretī Mežaparkam un pretī Mīlgrāvja caurtekai, kā arī Juglas ezerā.

Ievērojot iepriekš minēto, no kopējā Rīgas pilsētas virszemes un pazemes ūdeņu raksturojuma nav iespējams atsevišķi izdalīt Rīgas brīvostas teritorijas ūdeņu raksturojumu un Spilves plāvās esošo ūdensteču raksturojumu.

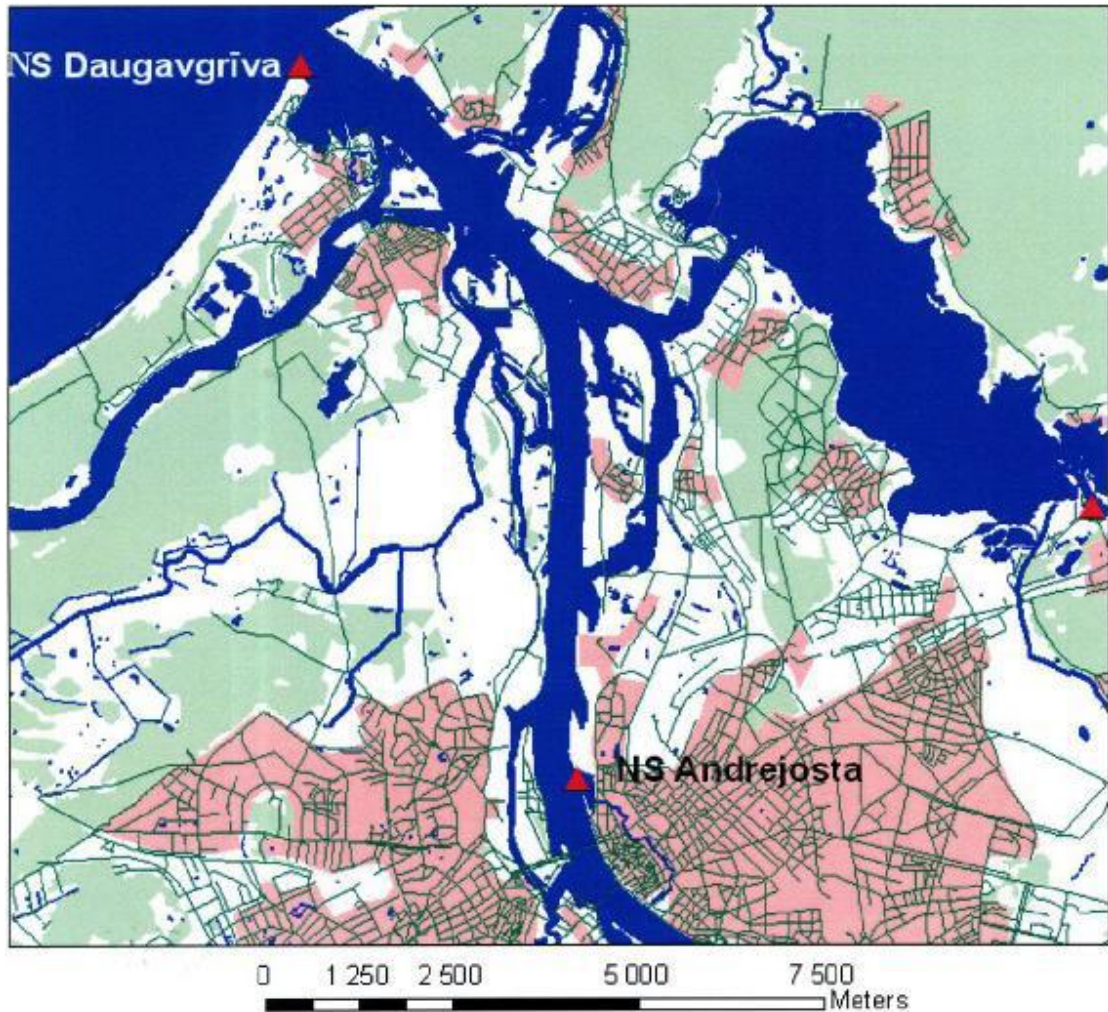
Rīgas Brīvosta atrodas Daugavas upes lejtecē un kuģu ceļš tālāk Rīgas jūras līcī.

Daugavas (ūdensobjekta kods D400SP) lejtecē saskaņā ar „Daugavas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plānu 2016.-2021. gadam” līdz 2015. gadam ekoloģiskā un ķīmiskā kvalitāte ir vērtēta kā vidēja. Ūdensobjektā Daugava D400SP atrodas Rīgas brīvostas akvatorija, kas ir pārveidots ūdensobjekts, kurā ir nodrošināta navigācija tirdzniecības flotes kuģiem, pasažieru un kruīzu kuģiem. Vides kvalitātes mērķis ir nepasliktināt ūdensobjekta ekoloģisko kvalitāti.

Krievu salā būvējamo jauno terminālu lietūs notekūdeņu attīrīšanas iekārtām jānodrošina novadāmo lietūs notekūdeņu attīrīšana atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

Paredzētās darbības teritorijā Daugavas labajā un kreisajā krastā nav ūdenstece, kurai normatīvajos būtu noteikts prioritāro zivju ūdeņu statuss, tie netiek izmantoti dzeramā ūdens ieguvei, un uz tiem nav attiecināmas prasības, kas noteiktas peldūdeņu kvalitātei. Pamatojoties uz iepriekš minēto, to kvalitātes izvērtēšanai piemērojami Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr. 118 “ Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” noteiktie kritēriji un robežvērtības īpaši bīstamām vielām un bīstamām vielām, kuru saraksts ietverts minēto MK noteikumu 1. un 2. pielikumā.

Daugavas upju baseina apgabala apsaimniekošanas plāna projektā ir noteikti augstas un labas kvalitātes mērķa vērtības upju ūdensobjektiem, atbilstoši ūdensobjekta tipam.



Attēls Nr.5.5.1. Virszemes ūdens monitoringa stacijas Rīgas pilsētā (Avots: LVĢMC)

5.6. Hidroloģisko apstākļu raksturojums paredzētās darbības vietā

5.6.1. Daugavas raksturojums

Aplūkojamā rajona hidroloģiskā režīma specifiku no vienas puses nosaka ūdens apmaiņa Rīgas jūras līcī, no otras puses – Daugavas upes saldūdens notece. Upes grīvā ūdens apmaiņas rezultātā ir izveidojusies ūdens divslāņu struktūra – augšējais, Daugavas saldūdens slānis, un apakšējais – Rīgas jūras līča un Daugavas ūdeņu maisījuma sāļais slānis.

Meteoroloģiskā režīma īpatnības nosaka rajona tuvums jūrai, kas, savukārt, nosaka rietumu vēju dominanti visa gada garumā. Vēju stiprums mainās no lēna līdz vētras stiprumam.

Lokālpilnojumā teritorija pakļauta sarežģītiem hidroloģiskajiem procesiem. Galvenie faktori, kas ir jāņem vērā, projektējot krasta līnijas augstumu un akvatorijas dziļumu, ir mainīgie Daugavas caurplūdumi un straumes ātrumi, vēja viļņi, kā arī krasās ūdens līmeņa svārstības Rīgas jūras līcī.

Vēja viļņu elementi Daugavā ir atkarīgi no vēja ātruma, virziena un iedarbības ilguma. Vēja viļņu maksimālie augstumi, ja nav ledus, novērojami oktobrī -janvārī, bet minimālie – martā-augustā. Vēju viļņu vislielākie augstumi Krievu salas apkārtnē ir tad, kad vēja virziens sakrīt ar pieejas kanāla asi.



Daugavas upei raksturīgais vidējais ilggadīgais ūdens līmenis Krievu salas posmā ir 0,00 m virs jūras līmeņa. Krasākās ūdens līmeņa izmaiņas pie Krievu salas ir saistītas ar uzplūdiem un atplūdiem Daugavas grīvā. Tās veidojas, ja pāri Baltijas jūrai no rietumiem uz austrumiem pārvietojas dziļš ciklons. Zemā atmosfēras spiediena dēļ Baltijas jūrā paaugstinās ūdens līmenis, tad spēcīgie rietumu vēji pastiprināti sadzen ūdeni Rīgas līcī un visbeidzot ciklona aizmugurē valdošie spēcīgie ziemeļrietumu un ziemeļu vēji paceļ ūdens līmeni pie Daugavas grīvas. Pie vēja ātruma 22 – 24 m/sek., prognozējamais viļņu augstums ir 1,2 – 1,8m

Tā kā lokālplānojuma teritorija daļēji jau ir paaugstināta un pārējā tiks paaugstināta vismaz līdz atzīmei 2,7 m virs jūras līmeņa, tad var secināt, ka Lokālplānojuma teritorija netiks pakļauta applūšanas riskam.

Arī Daugavas HES kaskādes avārijas gadījumā (pēc „Latvenergo” informācijas) ūdens līmeņa paaugstināšanās rajonā ~1 km attālumā no Daugavas grīvas maksimāli sasniegtu +1,1 līdz +2,6 m atzīmi ar situācijas iestāšanos 3,5-10 stundas pēc avārijas. Tāpēc speciāli pasākumi pret appludinājumu nav nepieciešami.

Īslaicīgi uzplūdi vērojami ziemā, visbiežāk janvārī-decembrī, retāk februārī.

Izvērtējot ilglaicīgo novērojumu rezultātus, konstatēts, ka vislielākās varbūtības ūdens līmeņu svārstību amplitūda starp zemāko un augstāko ir ~1,0-1,5 m, bet maksimālā ūdens līmeņa gada svārstību amplitūda Daugavas grīvā starp uzplūdu un atplūdu līmeni var sasniegt ~1-2 metrus.

Atsevišķos uzplūdu gadījumos minētajā novērojumu postenī uzplūdi var sasniegt līdz 2,14 m un atplūdi -1,35 m līmeni attiecībā pret absolūto ūdens līmeņa atzīmi, taču caurmērā tie ir attiecīgi 0,52 un 0,51 m.

Zemākais atplūdu ūdens līmenis vērojams, ja spēcīgs anticiklons, kas ilgāku laiku ir atradies virs Baltijas jūras akvatorijas, atvirzās uz austrumiem un spēcīgi dienvidaustrumu vēji Rīgas līča ūdeni sadzen tā ziemeļos. Šādā situācijā 1937. gada janvāra beigās ūdens līmenis pat vairāk kā par vienu metru pazeminājās zem normālā jūras līmeņa.

Ledus rada būtiskas dinamiskas slodzes uz hidrotehniskām būvēm, it īpaši gadījumā, ja tas pārvietojas un sablīvējas.

dienu skaits, kad Daugavas grīvas iecirkni klāj ledus, ir neliels. Ledus vidējie biezumi šeit nepārsniedz 36 cm. Bez tam, šajā iecirknī netiek novērota ledus sablīvēšanās. Tomēr, jāņem vērā, ka izveidojoties noturīgai ledus segai, tā pastāvīgi tiek salauzta, un lejup pa straumi dreifējošie ledus gabali var radīt būtiskas dinamiskas slodzes uz hidrotehniskām būvēm.

Daugavas upes straumes ātrums apskatāmajā posmā ir atkarīgs no Rīgas HES darbības, kā arī no ūdens līmeņa Rīgas jūras līcī. Straumes ātrumi virsējā slānī ievērojami atšķiras no straumes ātrumiem pie gultnes (dibena). Visbiežāk izplūdstraume tiek novērota virsējā slānī jau pusstundu pēc HES pārgāziena, bet dibenslānī vēl stundu turpinās ieplūdstraume.

Maksimālais straumes ātrums tiek novērots pie maksimālajiem Rīgas HES pārgāzieniem (3600 m³/s) un sasniedz 0,7 m/s. Turklāt, pie pazeminātiem ūdens līmeņiem Rīgas līcī (vēja atplūdu gadījumā, H = 100 cm) straumes ātrums palielinās līdz 0,75 m/s, bet pie paaugstinātiem ūdens līmeņiem Rīgas līcī (vēja uzplūdu gadījumā, H = +100 cm) samazinās līdz 0,65 m/s. Minimālo Rīgas HES pārgāzienu gadījumā (600 m³/s) straumes ātrums ir apmēram 0,10 m/s. Ilggadīgais vidējais noteces apjoms apskatāmajā upes posmā ir 20 km³ un tam atbilstošais vidējais caurplūdums 630 m³/s.



Pavasara palu, ko izraisa ūdens caurplūduma pieaugums un ledus un vižņu sastrēgumi, maksimālais caurplūdums var sasniegt 9000 m³/s. Dabiskos apstākļos maksimālie pali ir vērojami no ledus brīvā upē 15-20 dienas pēc ledus iešanas sākšanās, kad arī vērojams lielākais gada caurplūdums.

Palu konkrētie termiņi un apjomi pa gadiem mainās un atsevišķa katra gada izpausmēm ir nejaušs raksturs, taču Daugavā tie ir vairāk vai mazāk prognozējami.

Atbilstoši Ūdens saimniecisko iecirkņu klasifikatoram (ŪSIK), Hapaka grāvis (kods 4114;) – Daugavas kreisā krasta pieteka ir 15 kilometrus garš, bet tā sateces baseina platība ir 65,3 km².

Hapaka grāvja gada vidējās noteces apjoms ir 0,4552 m³/s.

Arī Hapaka grāvja grīvu ietekmē ūdens līmeņa svārstības Daugavā, taču Hapaka grāvī tās vērojamas ar mazāku amplitūdu.

5.6.2. Daugavas un Hapaka grāvja gultnes nogulumi

Saskaņā ar ietekmes uz vidi novērtējuma procesa laikā veiktajiem pētījumiem 2009.gadā, gultnes nogulumi Krievu salas akvatorijā un Hapaka grāvī ir samērā tīri, tikai atsevišķās vietās ir atzīmēta neliels daudzums paaugstināta naftas produktu koncentrācija.

Sanitāri mikrobioloģiskie rādītāji liecina par stipru organisko (sevišķi fekālo) gultnes nogulumu piesārņojumu, kas norāda uz neattīrītu vai tikai daļēji attīrītu notekūdeņu, t.sk. sadzīves kanalizācijas ievadīšanu gan Daugavā, gan Hapaka grāvī. Daugavas puses akvatorijā veiktās nogulumu analīzes atbilst visiem normas rādītājiem.

Hapaka grāvja akvatorijā SIA "AND Resources" ir veikusi gultnes nogulumu paraugu ņemšanu un to ķīmiskās analīzes ar mērķi noteikt piesārņojuma pakāpi.

Izpētes ietvaros ņemti gultnes nogulumu paraugi astoņās stacijās. Darbi izpildīti 2006. gada nogalē

Pēc laboratorijas analīžu rezultātiem izvērtēta nogulumu kvalitāte un izņemamās grunts uzskalošanas iespējas Krievu salā, kā arī nepieciešamības gadījumā apglabāšanas iespējas Latvijas jūras administrācijas apstiprinātajās gruntis zemūdens novietnēs. Grunts piesārņotības pakāpes noteikšanai izmantotas Ministru kabineta 2006. gada 13. jūnija noteikumu Nr. 475 „Virszemes ūdensobjektu un ostu akvatoriju tīrīšanas un padziļināšanas kārtība” prasības, ar kurām noteikti divi robežlielumi – pirmais un otrais.

Analizējot iegūtos datus, var secināt, ka Hapaka grāvja akvatorijā pirmo piesārņotības robežlielumu ļoti neliels daudzums pārsniedz vienīgi niķeļa saturs (divās stacijās).

Izvērtējot kopējo naftas produktu saturu, gultnes nogulumi ir vērtējami kā sedimenti ar paaugstinātu naftas produktu saturu, taču to koncentrācija kopumā nepārsniedz pirmo robežlielumu, jo naftas produktu kopsummas koncentrācija svārstās robežās no 36 līdz 120 mg/kg. Samērā augsts ir arī organisko vielu saturs gultnes nogulumos – 0,4-1% no kopējās masas (sausnē).

Kopumā gultnes nogulumi uzskatāmi par nepiesārņotiem. Arī vizuāli nevienā no stacijām gultnes nogulumu paraugu ņemšanas laikā lauka apstākļos piesārņojuma pazīmes netika novērotas. Tāpēc atbilstoši likumdošanai ir pieļaujama to izskalošana krastā, tas ir – izmantošana apbūvei paredzētās teritorijas sagatavošanā. Tāpat ir pieļaujama izņemtās grunts izvietošana Latvijas



jūras administrācijas apstiprināto grunts zemūdens novietņu robežās (atbilstoši Ministru kabineta 2006. gada 13. jūnija noteikumiem Nr. 475).

5.6.3. Citu tuvāko virszemes ūdensobjektu raksturojums

Ņemot vērā to, ka Lokālplānojums ietver tikai Krievu salas teritoriju, tad ietekmei galvenokārt būs pakļautas tikai divas ar lokālplānojumu tieši robežojošās ūdens teces – Hapaka grāvis un Daugava. Tāpat Ostas attīstība Krievu salā var nebūtiski netieši ietekmēt Beķera grāvi – Hapaka grāvja labā krasta pieteku, To šķērso Zilā iela. Taču tieša ietekme no lokālplānojuma teritorijas nav prognozējama.

Beķera grāvis nav iekļauts Ūdens saimniecisko iecirkņu klasifikatorā un tam nav piešķirts iecirkņa kods.

5.7. Gaisa kvalitāte

Lai nodrošinātu gaisa kvalitāti cilvēka veselības un ekosistēmas aizsardzībai, tiek noteikti gaisa kvalitātes normatīvi, kas paredz pieļaujamo gaisa piesārņojuma līmeni. 03.11.2009. ir pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr.1290 „Noteikumi par gaisa kvalitāti”, kas nosaka gaisu piesārņojošo vielu pieļaujamo līmeni vidē 12 gaisu piesārņojošām vielām, kā arī noteikti pasākumi, kas veicami, ja kādā teritorijā novērojams paaugstināts gaisa piesārņojuma līmenis. Slāpekļa oksīdu galvenais piesārņojuma avots ir visa veida rūpnieciskie sadegšanas procesi, ieskaitot enerģētikas uzņēmums un automašīnu iekšdedzes dzinējus. Slāpekļa dioksīda (NO₂) galvenais emisijas avots Rīgas centrā ir transports, ieskaitot gan autotransportu, gan ūdens transportu.

Daļiņas PM₁₀ ietver gan daļiņas PM_{2,5} (sauktas arī par smalkajām daļiņām), gan daļiņas PM_{2,5-10} (rupjās daļiņas). Dažādiem piesārņojuma avotiem raksturīgs dažāds šo frakciju sadalījums. Pilsētvidē smalkās daļiņas attiecināmas uz visa veida sadegšanas procesiem, t.sk. biomasas dedzināšana, transporta izplūdes gāzes u.c., savukārt rupjo daļiņu emisijas visbiežāk saistītas ar riepu un asfalta seguma nodilumu, smiltis un augsnes daļiņām, būvniecības darbiem u.c. Nereti viens piesārņojuma avots rada gan smalkās, gan rupjās daļiņas, piemēram, dažādu beramkravu pārkraušanas operācijas Rīgas brīvdostas teritorijā u.c.

Ar Rīgas domes 20.12.2016. lēmumu Nr.4641 (protokola Nr. 85, 31.§) ir apstiprināta “Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2016.-2020. gadam” (Izstrādātājs: ELLE (SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment) sadarbībā ar CERC (Cambridge Environmental Research Consultants Limited)). Laika periodā no 2010. līdz 2015. gadam Rīgas pilsētā tika reģistrēti vairāku piesārņojošo vielu gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumi, kā rezultātā tika sagatavota Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2016.–2020. gadam. Programma tika izstrādāta, ņemot vērā līdz šim Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanai plānotos un īstenotos pasākumus. Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016.-2020. gadam izstrādāti pasākumi četru piesārņojošo vielu – slāpekļa dioksīda (NO₂), daļiņu PM₁₀, benzola un benz(a)pirēna – emisiju samazināšanai. Analizējot piesārņojuma avotu devumu, Programmā tika identificētas un pētītas vairākas piesārņojuma avotu grupas, tai skaitā :

- autotransports,
- sabiedriskais transports,
- individuālā apkure,
- rūpniecības objekti,

- kuģu kustība un stāvēšana piestātnēs.

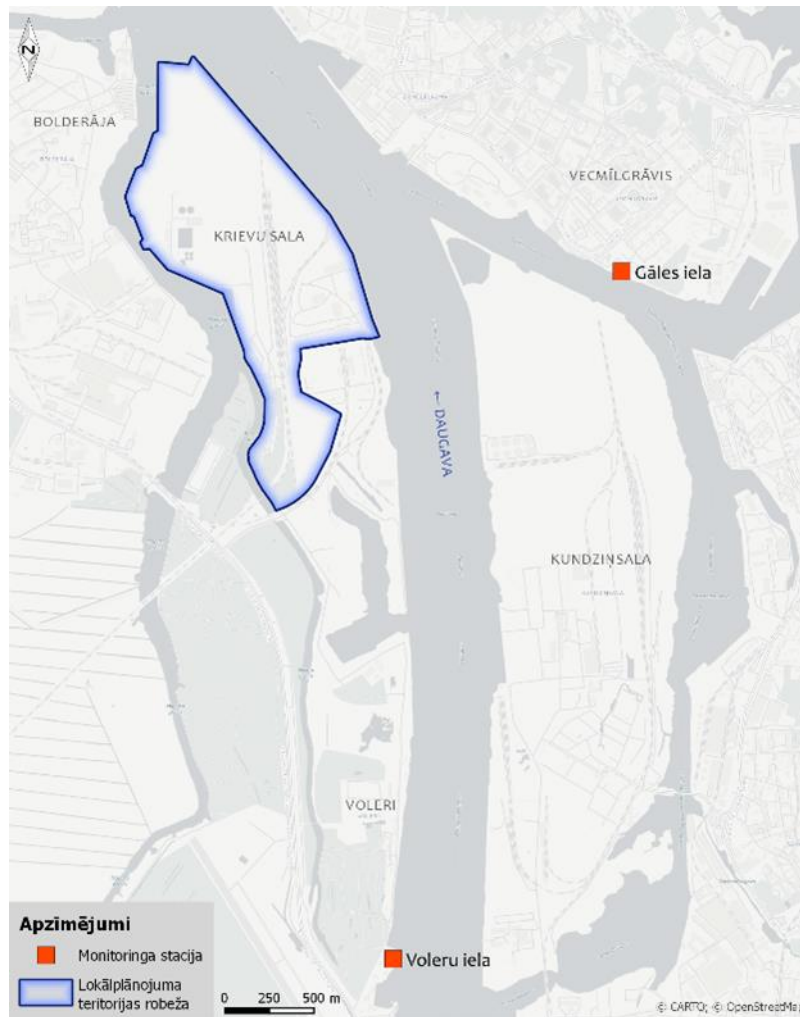
Tādējādi Rīcības programmā tiek analizētas tikai emisijas gaisā no kuģu kustības un stāvēšanas piestātnēs. Krievu salas piestātnēs ir izveidoti elektrības pieslēgumi, kas ļaus kuģiem stāvēšanas laikā izmantot krasta elektroapgādi un izslēgt kuģu motorus, kas būtiski samazina emisijas gaisā.

Saskaņā ar Rīgas domes 2015. gada 22. septembra saistošajiem noteikumiem Nr. 167 "Par gaisa piesārņojuma teritoriālo zonējumu un siltumapgādes veida izvēli" lokālpilnojumam teritorija atrodas III gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā attiecībā uz slāpekļa dioksīda (NO₂) gada vidējām koncentrācijām un II gaisa piesārņojuma teritoriālajā zonā attiecībā uz daļiņu PM₁₀ gada vidējām koncentrācijām. II un III gaisa piesārņojuma teritoriālajās zonās nav ierobežojumu siltumapgādes veida izvēlei un ir atļauta lokālu siltumavotu un apkures iekārtu uzstādīšana.

Savukārt ostas beramkravu terminālos, darba vidē uzglabāšanas un pārkraušanas procesos veidojas emisijas gaisā, kas sastāv no PM_{2,5}/PM₁₀ un putekļiem. Putekļu emisijas avoti ir cieta vielu pārvietošana pa teritoriju, pārkraušana no dzelzceļa vagoniem uz noliktavu krautnēm un tālāk uz kuģiem, kā arī uzglabāšana atklātajās noliktavās. Ar dažādu paņēmieni un tehnoloģiju palīdzību ir iespējams ierobežot putekļu emisijas apjomus. Eiropas Vides drošības aģentūra ir izstrādājusi vadlīnijas labāko pieejamo tehnoloģiju pielietošanai attiecīgajā nozarē, kas tiks pielietoti jaunajos Krievu salas termināļos.

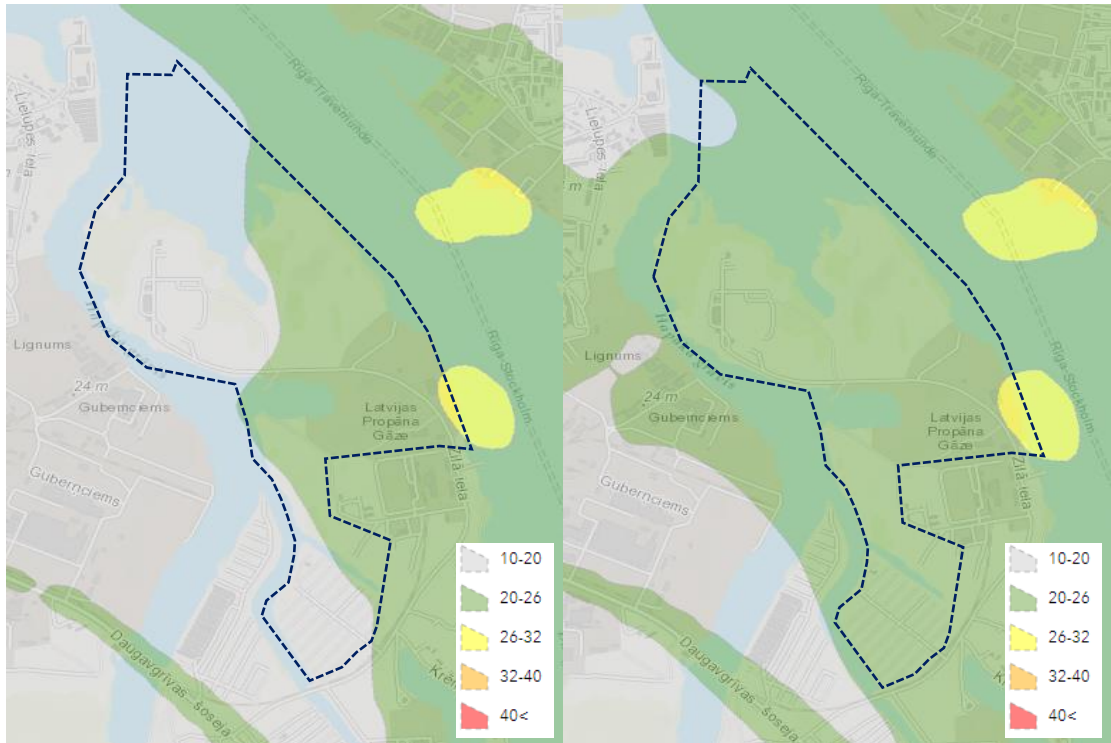
Kopš 2014. gada ir uzsākts piesārņojuma monitoringa Rīgas Brīvdostā un uzņēmumos (galvenokārt Daugavas labajā, krastā, kas tieši neattiecas uz lokālpilnojumam teritoriju). 2016. gadā monitoringu veic:

- 4 uzņēmumi, kuri pārkrauj akmeņogles, ir uzstādījuši nepārtrauktu PM₁₀ un PM_{2,5} daļiņu monitoringu (lāzerstara izkliedes tipa instrumenti, kas vienlaicīgi nosaka PM₁₀ un PM_{2,5} koncentrācijas) kopā ar meteomastiem;
- 6 DOAS tipa mēriekārtas (3 – paši uzņēmumi, 3 - Rīgas Brīvdosta) benzola koncentrāciju monitoringam kopā ar meteomastiem, kas uzstādīti Brīvdostas/uzņēmumu teritorijās; Ostas uzņēmumu monitoringa datus operatori paši izmanto, lai sekotu līdzi monitorēto piesārņotājvielu (galvenokārt PM un benzols) koncentrācijām, kā arī vēja virzienam un ātrumam, un atbilstoši regulētu darba procesu. Uzņēmumi pārskatus reizi pusgadā par veiktā monitoringa datiem iesniedz Valsts Vides Dienestam un Rīgas domei;
- Rīgas brīvdostas teritorijā daļiņu PM₁₀ monitoringa iekārtas ir novietotas 2 vietās - Gāles ielā 2 un Voleru ielā 2 (attēls Nr.5.7.).



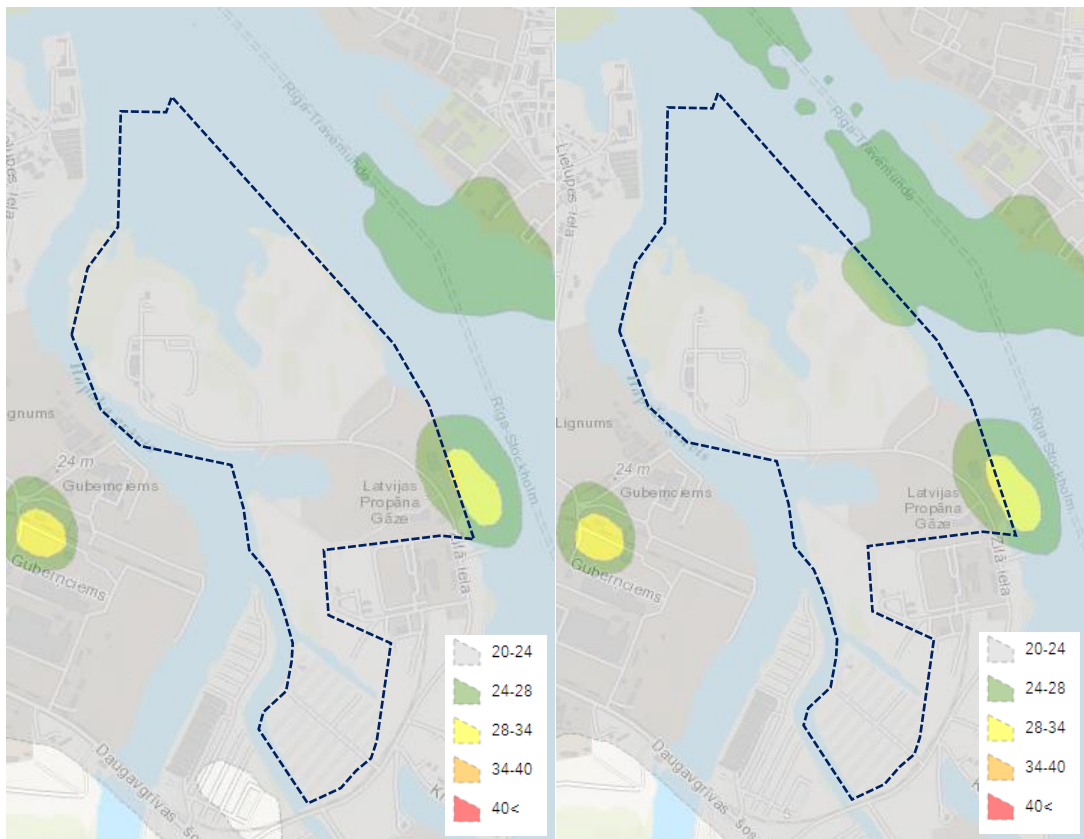
Attēls Nr.5.7. Monitoringa staciju izvietojums Rīgas Brīvostā (Avots: rop.lv)

Attēlā Nr.5.7.1. – 5.7.4. slāpekļa dioksīda un PM₁₀ 2014. gada vidējā koncentrācija un slāpekļa dioksīda un PM₁₀ 2020. gada vidējā koncentrācija. 2020. gada situācijas modelī, redzams, ka nav ņemta vērā ostas pārceļšana uz Krievu salu, it īpaši tāpēc, ka PM₁₀ daļiņu vidējā koncentrācija ir pieaugusi tikai Daugavas teritorijā.



Attēls Nr.5.7.1 **Slāpekļa dioksīda 2014. gada vidējā koncentrācija**

Attēls Nr.5.7.2. **Slāpekļa dioksīda 2020. gada vidējā koncentrācija**



Attēls Nr.5.7.3. **PM₁₀ 2014. gada vidējā koncentrācija**

Attēls Nr.5.7.4. **PM₁₀ 2020. gada vidējā koncentrācija**

Attēlu Nr.5.7.1. – 5.7.4. avots:

<https://elle.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=029543d39ae441b9a011c385465f66b6>

Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2016.–2020. gadam piesārņojuma daudzuma novērtēšana procesā tika apskatītas arī emisijas, ko rada Rīgas brīvdostā ienākošie kuģi to manevrēšanas un stāvēšanas laikā. Laikā, kad kuģi atrodas piestātnēs, darbojas galvenie dzinēji un palīgdzinēji. Šāda veida piesārņojums ir punktveida, un mainīgs atkarībā no kuģa atrašanās vietas.

Lai samazinātu Rīgas brīvdostas teritorijā esošo uzņēmumu darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti Rīgā, kopš 2011. gada šiem uzņēmumiem tiek izvirzītas prasības attiecībā uz gaisa kvalitātes monitoringu un kopumā pievērsta pastiprināta kontrole gan pirms darbības uzsākšanas (izsniedzot atļaujas piesārņojošās darbības veikšanai), gan ekspluatācijas laikā Izvērtējot projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” ietekmes uz vidi novērtējuma laikā (2009.gads) identificētās ietekmes uz gaisa emisijām, projekta ieviešanas turpmākajās fāzēs – Terminālu būvprojektu izstrādes un “B” kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas izsniegšanas laikā tika apzinātas un izvērtētas iespējas gaisa emisiju ierobežošanai un monitoringam. Atbilstoši Eiropas Vides aģentūras izstrādātās vadlīnijas “Piesārņojuma integrēta novēršana un samazināšana Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām” (turpmāk- Atsauces dokuments) norādītajam, tika izvērtēta pēdējos gados notikušo jauno tehnoloģiju attīstība ogļu putekļu mazināšanai to uzglabāšanas, apstrādes, transportēšanas un pārkraušanas laikā.



Vienlaicīgi tika ņemti vērā labās prakses piemēri visā pasaulē. Atsauces dokumentā ietvertas vadlīnijas putekļu samazināšanai cietu birstošu vielu glabāšanas un pārkraušanas procesos. Plānojot darbības Lokālpilnojumā teritorijā, paredzēts īstenot Atsauces dokumentā definētos pasākumus emisiju gaisā samazināšanai.

Lai ierobežotu daļiņu emisiju un piesārņojuma pārnesi, saskaņā ar Rīgas domes saistošajiem noteikumiem Nr.42 "Rīgas brīvdostas noteikumi", nelabvēlīgos laika apstākļos, kad vēja stiprums pārsniedz 10 m/s un vairāk, jāpārtrauc putekļu radošu beramo kravu kraušana.

Esošie rūpnieciskie uzņēmumi, kas ietekmē gaisa kvalitāti lokālpilnojumā teritorijā, ir: Krievu salas dienvidu daļā esošais SIA "KS termināls" (šķeldas un zāģmateriālu pieņemšana, uzglabāšana un pārkraušana kuģos, zāģmateriālu impregnēšana).

Pašreiz Krievu salā esošo uzņēmumu gaisu piesārņojošo vielu emisijas ir limitētas uzņēmumiem izsniegtajās B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujās.

- SIA "KS Termināls" kopējā maksimālā izmešu summa ir 29,139 tonnas gadā, no kurām 18,205 t ir cietās daļiņas (t.sk. PM_{10}) un pārējās ir oglekļa oksīda, slāpekļa dioksīda un dīzeļdegvielas tvaiku emisijas.

Prognozējams, ka terminālu darbības laikā emisijas gaisā radīs 2 uzņēmumi:

- SIA "Strek" saskaņā ar B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā norādīto piesārņojošo vielu emisijas limitu cieto daļiņu emisijas gaisā sastādīs 8,934 t/gadā;
- SIA "Rīga Coal terminal" saskaņā ar B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā noteikto piesārņojošo vielu emisijas limitu, cieto daļiņu emisijas gaisā sastāda 12,721 t/gadā pēc maksimālās 4.kārtas būvniecības pabeigšanas.

Ārpus lokālpilnojumā teritorijas minami:

- SIA "Latvijas propāna gāze" kopējā maksimālā izmešu summa ir 14,091 tonnas gadā (tajā skaitā oglekļa oksīds, slāpekļa dioksīds, ogļūdeņraži, propāns, butāns, vaitspirts, terpentīns);
- AS "Lindeks" (kokmateriālu apstrāde, tirdzniecība, imports, eksports);
- SIA "Latvijas Propāna Gāze" (sašķidrinātās gāzes pārkraušana, uzglabāšana un pildīšana balonos, kā arī nolietoto balonu piekrāsošana);
- pāri Hapaka grāvim atrodas AS „Latvijas finieris” ražotnes „Lignums” un „Hapaks”, SIA “Bolderaja Ltd” (bijušais “Bolderājas koksnes kompleksās pārstrādes kombināts”); visas šīs ražotnes nodarbojas ar koksnes pārstrādi lielos apjomos;
- pāri Daugavai, uz austrumiem no Krievu salas izvietots PAS “Termināls Vecmīlgrāvis” (kravas-pasažieru termināls, muitas noliktava, stividoru pakalpojumi, koksnes impregnēšana, metālapstrāde un kuģu remonts);
- SIA “BFT” (muitas noliktava) un SIA “Rīgas universālais termināls”(stividoru pakalpojumi – beramkravas un ģenerālkavas).

Emisiju gaisā aprēķini un to izkliedes modelēšana ir veikta vairākkārt, sākot ar 2009.gadu, kad projekta “Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai” ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika veikta piesārņojošo vielu emisiju gaisā izkliedes modelēšana. Modelēšanas rezultāti rādīja, ka Krievu salā paredzētās Terminālu darbības ietekmē nevienas piesārņojošās vielas robežvērtība nav pārsniegta. PM_{10} koncentrācija paaugstināta lokāli – SIA “Krievu Salas Termināls” teritorijā, nepārsniedzot robežlielumu.

2015. gadā, sākotnējā IVN ietvaros veiktā esošās gaisa kvalitātes izvērtēšana Krievu salas un tai pieguļošajā teritorijā, ņemot vērā tuvākos rūpnieciskos uzņēmumus, kas iespaido gaisa kvalitāti arī plānotajā būvniecības vietā, emisijas (LVĢMC dati), pierāda, ka saskaņā ar piesārņojošo vielu izkliedes aprēķiniem, gaisa kvalitātes normatīvi netiek pārsniegti pat uzņēmumu teritorijās.

Pēc terminālu apbūves un infrastruktūras izbūves pabeigšanas Krievu salā gaisa kvalitātes kontrole tiks veikta divos līmeņos, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai noslēguma ziņojuma rekomendācijām:

- Rīgas brīvostas līmenis – atmosfēras piezemes slānī, novērtējot gaisa kvalitātes normatīvu ievērošanu ārpus terminālu teritorijām,;
- operatoru līmenis – emisiju kontrole no emisiju avotiem darba vidē.

5.8. Trokšņa un vibrāciju līmenis

Troksnis ir gaisa vidē nevēlams, traucējošs skaņu kopums, kas no daudziem vides dabiskajiem un antropogēnajiem faktoriem ir uzskatāma par vienu no būtiskākajām ietekmēm uz cilvēka veselību. Troksnis ir saistīts ar daudzām cilvēka aktivitātēm, taču vislielākā ietekme ir transporta satiksmei.

Pašlaik jautājumus, kas saistīti ar trokšņa novērtēšanu un rīcībām trokšņa samazināšanai, regulē Ministru kabineta 07.01.2014. noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk tekstā – MK 07.01.2014. noteikumi Nr.16).

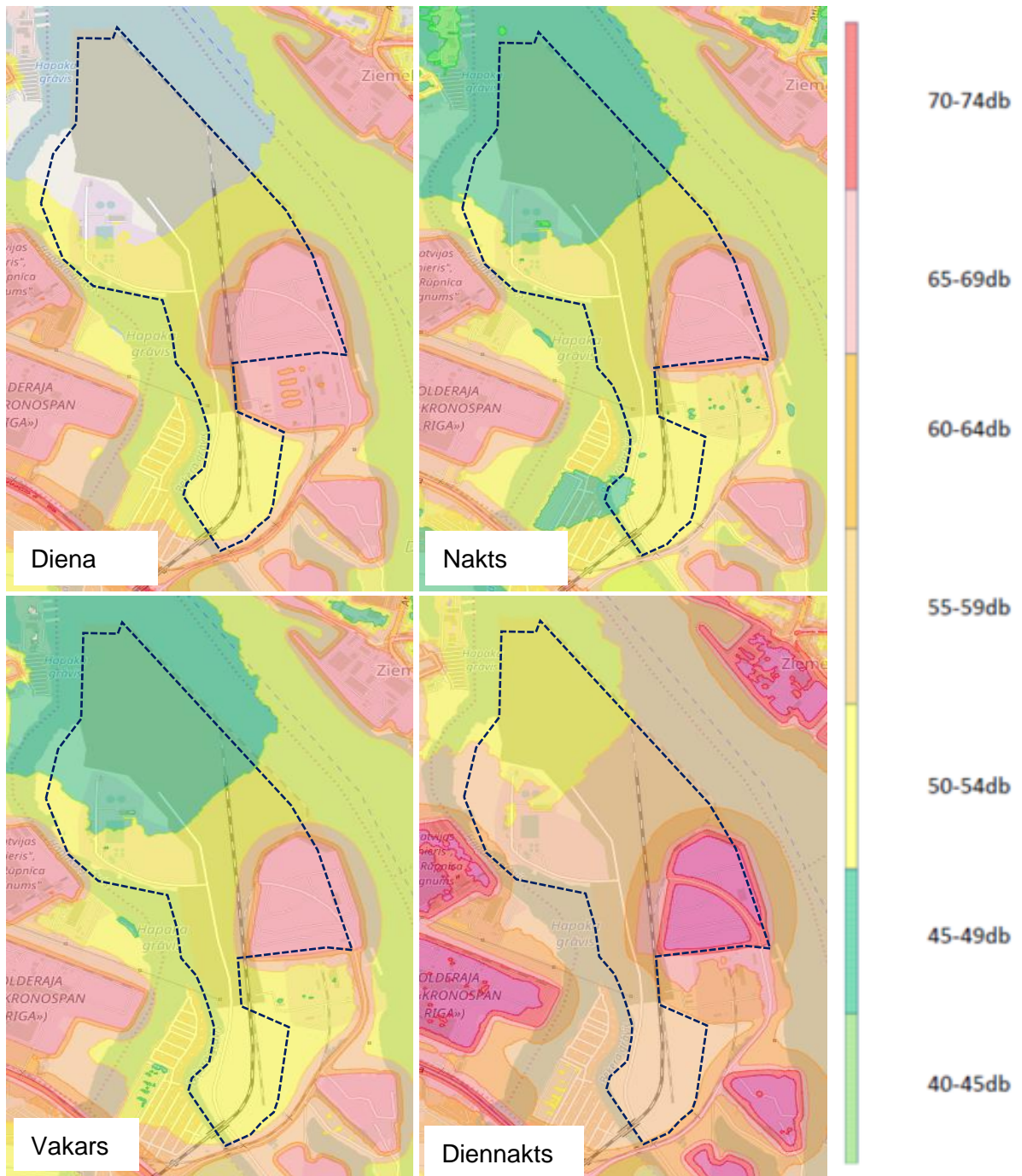
MK 07.01.2014. noteikumos Nr.16 noteiktie trokšņa robežlielumi

Tabula Nr.5.8.

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi (dB(A))		
		Ldiena	Lvakars	Lnakts
1.	Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	55	50	45
2.	Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	60	55	50
3.	Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	60	55	55
4.	Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	65	60	55
5.	Klusie rajoni apdzīvotās vietās	50	45	40

2006. gadā Rīgas pilsētas aglomerācijai tika izstrādāta vides trokšņu stratēģiskā karte, kura 2015. gadā tika pārskatīta un pilnībā atjaunota atbilstoši MK 07.01.2014. noteikumiem Nr.16.

Trokšņus un vibrācijas Rīgas brīvdostā rada galvenokārt atsevišķi uzņēmumi (dažādas tehnoloģiskās iekārtas) un transporta infrastruktūra, t.i. dzelzceļš un autoceļi. Tā kā pēdējā laikā nav ticis veikts regulārs trokšņu monitorings Rīgas brīvdostas teritorijā, pastāv tikai neregulāri dati. Prognozējams, ka dažādo ostas attīstības projektu ieviešanas rezultātā palielināsies autoceļu un dzelzceļa tīkla noslodze, tādējādi pieaugot gan trokšņa un vibrāciju līmenim, gan emisiju daudzumam atmosfērā, samazināsies satiksmes drošība, kā arī palielināsies stāvēšanas laiks pie dzelzceļa pārbrauktuvēm.

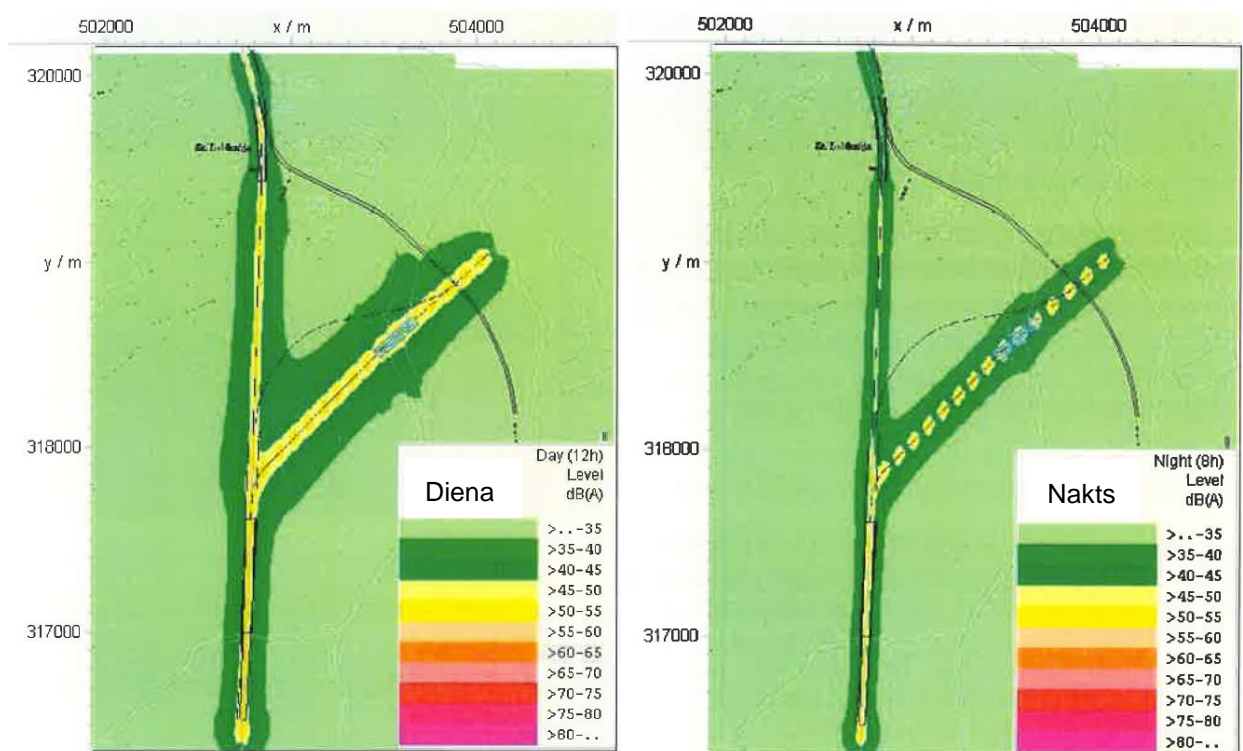


Attēls Nr.5.8. Lokālplānojuma teritorijas trokšņa kartes fragmenti (Avots: www.mvd.riga.lv)

Atbilstoši trokšņu stratēģiskajai kartei (2015. gads) lokālplānojuma teritorijā vislielākais trokšņa apgrūtinājums ir no rūpnieciskās darbība, ko rada SIA "KS Terminal" darbība un SIA "Latvijas

propāna gāze "Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacijas, kas rada nemainīgu trokšņa apgrūtinājumu gan dienā, gan naktī, gan vakarā, kas atbilst 65-69 db trokšņa avota teritorijā. Savukārt diennakts kopējais trokšņa rādītājs šajās teritorijās ir lielāks par 75 db. Trokšņa apgrūtinājumu lokālplānojuma teritorijā rada arī rūpnieciskā darbība, kas izvietota otrpus Hapaka grāvim.

Tā kā teritorijas ziemeļu daļā pašlaik vēl nenorit aktīva saimnieciskā darbība, kā arī to ieskauj Daugava un Hapaka grāvis, tad līdz ar to tur netiek novērots trokšņa radīts apgrūtinājums. Lokālplānojuma ziemeļu daļā trokšņa rādītāji naktī un vakarā sasniedz tikai 45-49 db, bet diennaktī kopā 50-54db. Pārējā lokālplānojuma teritorijā t.sk. gar Zilo ielu, dzelzceļu trokšņa rādītāji dienā, vakarā un naktī ir 50-54 dB, bet diennaktī kopā atsevišķās teritorijās sasniedz 55-59 db un 60-64 db.



Attēls Nr.5.8.1. **Dzelzceļa radītais troksnis dienā un naktī** (Avots: "Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija" Noslēguma ziņojums)

VAS "Latvijas valsts dzelzceļš" jau kopš 2007.gada attīsta un īsteno projektu "Rīgas dzelzceļa mezgla attīstība un rekonstrukcija", kura ietvaros 2009.gadā SIA "VentEko" izstrādāja ietekmes uz vidi novērtējuma Noslēguma ziņojumu "Rīgas Brīvdostas apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija" (turpmāk tekstā – Ziņojums). Ziņojumā ietverta trokšņu modelēšana dzelzceļa posmam Bolderāja-2 – Bolderāja ar pievadceļu Krievu salai. Tā kā vides trokšņa indikatori L_{dienas} , L_{vakars} , L_{nakts} ir gada vidējie rādītāji, aprēķina pamatā tiek ņemti gada vidējie skaņas izplatīšanās un klimatiskie apstākļi, t.sk., vidējā temperatūra +10 °C, vidējais gaisa mitrums 70 %. Zemes virsma var būt vai nu skaņu atstarojoša (bruģis, ūdens, virsma vai cieta zeme), vai arī skaņu slāpējoša (zāle, krūmi, sniegs ziemā). Hapaka grāvis skaņas izplatīšanos ietekmē nebūtiski, jo projektējamā dzelzceļa tuvumā aizņem



salīdzinoši mazu daļu. Vienīgi no projektējamā tilta pār Hapaka grāvi skaņa virs ūdens izplatīsies tālāk nekā virs sauszemes blakus.

Dzelzceļa radītā trokšņa pārklājuma zonā nav pastāvīgi apdzīvotu mājokļu, tādēļ ir sagatavotas tikai prognozējamā trokšņa izplatības kartes, taču nav detalizēta izvērtējuma par iespējamo trokšņa ietekmi uz dzīvojamo sektoru. Spēkā esošajos normatīvajos aktos trokšņu robežlielumi noteikti dažāda veida dzīvojamās un darījuma apbūves teritorijām. Līdz ar to modelēšanas rezultātā iegūtās trokšņa izplatības kartes uzskatāmas par informatīvām un izmantojamām turpmākajā šīs teritorijas attīstības plānošanā. Kā liecina trokšņa izklaides kartes, praktiski ārpus dzelzceļa nodalījuma joslas troksnis nepārsniedz 50 dB(A), kas atbilst MK noteikumos noteikto dienas robežvērtību mazstāvu, dzīvojamo ēku, ārstniecības, veselības, bērnu un sociālās aprūpes iestāžu teritorijām, nedaudz pārsniedzot robežvērtību (~5 dB(A)) šādai teritorijai nakts laikam tieši pie dzelzceļa nodalījuma joslas.

Ietekmes uz vidi novērtējums projektam "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai ietver arī esošā trokšņa piesārņojuma analīzi. Pētījumā konstatēts, ka tuvākajā dzīvojamās apbūves rajonā, Bolderājā lielākais trokšņa normatīvu pārsniegšanas drauds ir vietējā satiksme. Tai skaitā lielā mērā pašu iedzīvotāju transporta līdzekļi. Tāpēc, lai mazinātu diskomfortu Bolderājas mikrorajona iedzīvotājiem, galvenais uzdevums – transporta maršrutus plānot neskarot Bolderājas mikrorajona ielas.

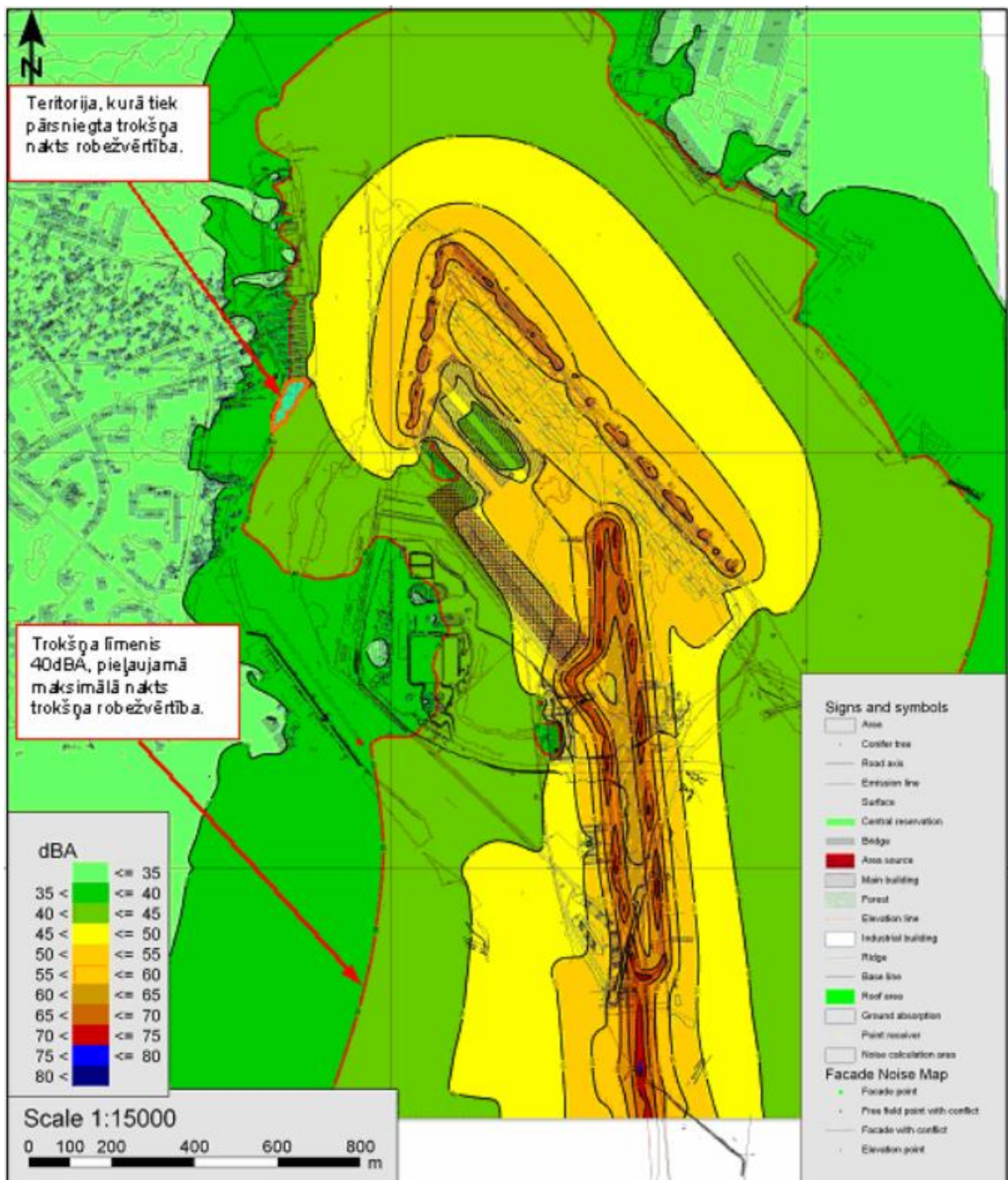
Tā kā pārsvarā (vairāk kā 90%) kravas uz jaunajiem termināļiem tiks piegādātas pa dzelzceļu kur dzelzceļa atzars uz Krievu salu izbūvēts tā, ka neskar un neietekmē Bolderājas mikrorajonu, un Bolderājas mikrorajonu neskar arī nebūtiskais autotransports, kas pārvietosies pa Daugavgrīvas ielu un tālāk Zilo ielu, neskarot Bolderājas mikrorajonu, nav prognozējams trokšņa līmeņa pieaugums Bolderājas mikrorajonā, ko radītu paredzēto darbību īstenošana Lokālpilnojumā teritorijā.

Arī kuģu piestātnes un tālād galvenie trokšņa avoti, kas saistīti ar kuģu piekraušanu izvietoti salas austrumu malā gar Daugavu, tādējādi maksimāli attālināti no Bolderājas mikrorajona.

Savukārt birstošo, putošo izkraušanu no vagoniem paredzēts veikt segtās tuneļveida telpās, kas ne vien novērš putekļu izplatību, bet arī mazina trokšņa emisijas.

Tādējādi kopumā lokālpilnojumā teritorijā īstenošanās plānotās darbības neradīs būtisku papildus trokšņa traucējumu Bolderājas mikrorajona iedzīvotājiem.

Ietekmes uz vidi novērtējuma laikā veikta trokšņa izplatības modelēšana, iekļaujot modelī arī sākotnēji plānotās piestātnes Hapaka grāvī. Salīdzinot ar šobrīd esošo informāciju par uzņēmumiem un to darbību lokālpilnojumā teritorijā, trokšņa traucējumi būtiski samazināsies, salīdzinot ar ietekmes uz vidi novērtējuma procesā uzrādītajiem (attēls Nr.5.8.2).



Attēls Nr. 5.8.2. Prognozētais trokšņa līmenis ostas terminālu darba laikā (Avots: IVN Ziņojums SIA "Eiroprojekts")

5.9. Teritorijas un apkārtnes dabas vērtību raksturojums

Lokālpilnojumam teritorijā neatrodas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, dabas pieminekļi vai mikroliegumi.

Teritorija nav noteikta kā Ramsāres konvencijas aizsargājamā mitrāju teritorija.

Lokālpilnojumam teritorija tieši nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas ir dabas parks "Piejūra" un tā teritorijā esošā dabas lieguma zona "Vecdaugava". dabas parks "Piejūra" ir ietverts Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklā – Natura 2000.

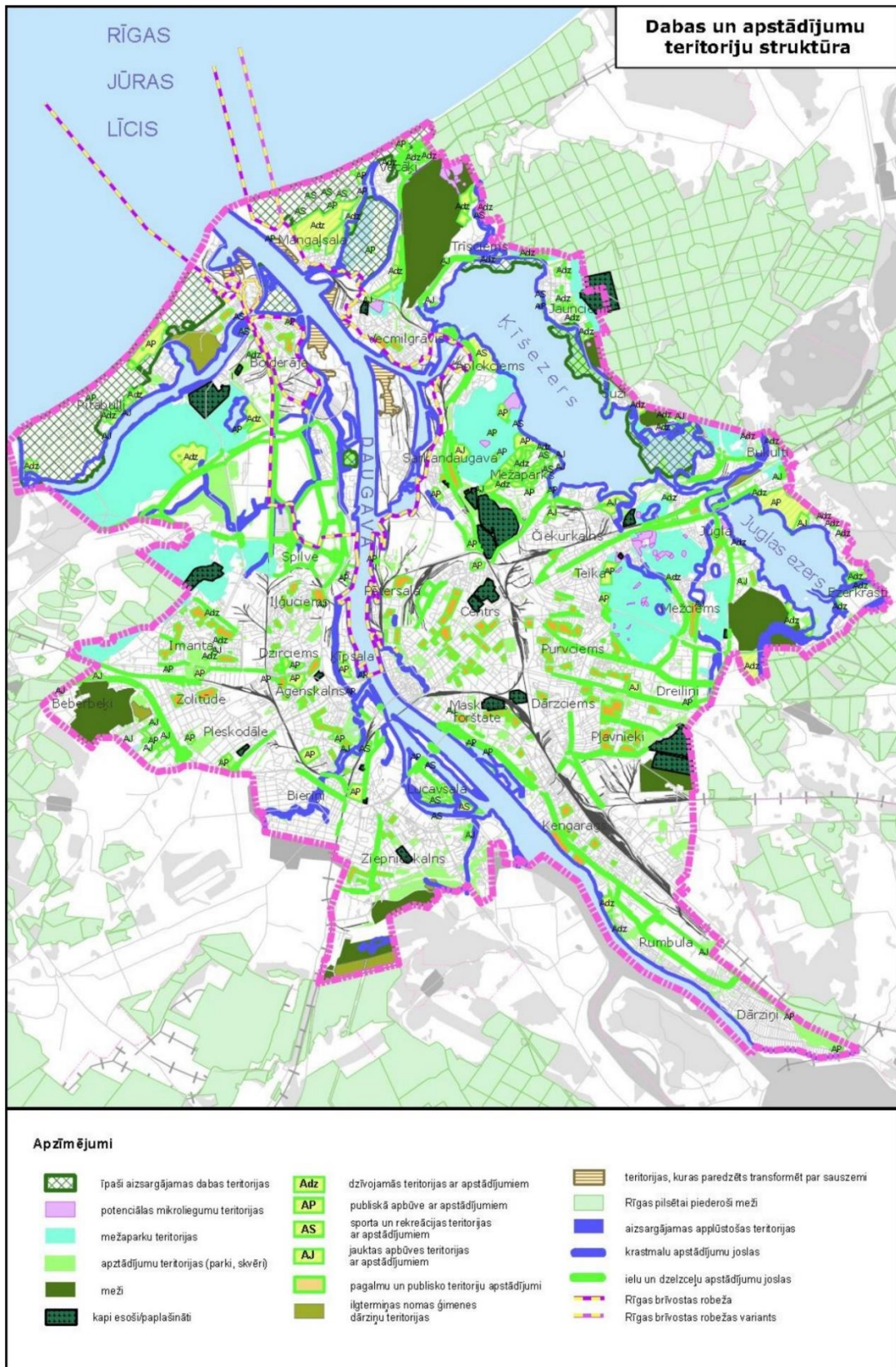


Tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas:

Dabas liegums Krēmeri izveidots 1999.gadā. Teritorija veidota putnu aizsardzībai Rīgas pilsētā.. Tas atrodas Rīgas pilsētas Kurzemes rajonā Daugavas kreisajā krastā starp Daugavu un Beķeru muižu un starp Krēmeru un Voleru apdzīvotajām vietām.

Lieguma centrālo daļu aizņem ar niedrēm un vilkvāļītēm aizaugusi ūdenskrātuve, kuras dziļums svārstās ap 0,5 m. Ziemeļos no ūdenskrātuves lieguma teritorija aizaugusi ar krūmiem. Flora liegumā pētīta maz. Te dzīvojamo māju un cilvēka tuvumā vērojama ļoti bagāta putnu fauna. Niedrājā ligzdo 150 – 450 pāru aizsargājamo lielo ķīru (*Larus ridibundus*). No citām aizsargājamajām putnu sugām te sastop lielo dumpi (*Botaurus stellaris*), niedru liju (*Circus aeruginosus*), mazo zīriņu (*Sterna albifrons*), jūras zīriņu (*Sterna paradisaea*), melno zīriņu (*Chlidonias niger*), bārdzīlīti (*Panurus biarmicus*), mazo dūkuri (*Tachybaptus ruficollis*), pļavas tilbīti (*Tringa totanus*), mazo ķīri (*Larus minutus*). Liegumā ligzdo daudzas citas Latvijas putnu sugas, kā meža pīle (*Anas platyrhynchos*), brūnkaklis (*Aythya ferina*), ķīvīte (*Vanellus vanellus*) u. c.

Piejūras dabas parks izveidots daudzu retu piejūras biotopu aizsardzībai. Īpaši nozīmīgi ir tādi biotopi kā embrionālās kāpas, priekškāpas, mežainas jūrmalas kāpas un veci boreāli meži. Daudz retu augu un dzīvnieku sugu. Pie Garezera konstatētas vairākas retas sikspārņu sugas. Teritorijā ietilpst agrākie dabas liegumi (tagad dabas lieguma zonas): 1. Ummis - mezotrofs ezers ar oligotrofu līdz mezotrofu augu sabiedrībām minerālvielām nabadzīgās ūdenstilpēs un to krastmalās. Konstatētas daudzas šāda tipa ezeriem raksturīgas augu sugas: Dortmaņa lobēlja, ezerenes u.c. Nozīmīga barošanās vieta sikspārņiem. 2. Daugavgrīva - teritorija, kas izveidota kāpu un jūrmalas pļavu aizsardzībai. Sastopamas retas putnu, bezmugurkaulnieku un augu sugas, kā arī to sabiedrības. 3. Vakarbulļi - viena no nedaudzām vietām Latvijā, kur sastopamas jūrmalas pļavas ar tām raksturīgām augu sugām - zemeņu āboliņš, jūrmalas pienzāle, purva pienene, jūrmalas armērija u.c. Viena no trīs purva mātsaknes atradnēm Latvijā. Aizsardzības statuss dabas parkam noteikts kopš 1962.gada, tā teritorija aizņem 4315ha lielu platību. Piejūras dabas parks ietverts arī Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo teritoriju tīklā Natura 2000.



Attēls Nr.5.9. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Rīgas pilsētā



Dabas parkā "Piejūra" teritorijā ietilpstošā Mīlestības saliņa, kas atrodas ~500 m attālumā no lokālplānojuma teritorijas, ietilpst dabas lieguma zonā. Dabas parka „Piejūra” dabas lieguma zonas „Mīlestības saliņa” ekoloģiskās funkcijas ir:

- ūdensputnu uzturēšanās, barošanās un ligzdošanas vieta;
- pelēkajām kāpām raksturīgi biotopi.

Dabas liegums "Vecdaugava" atrodas 2 km attālumā, Daugavas labajā krastā, dabas liegums "Daugavgrīva" (Piejūras dabas parka sastāvā) – 2,3 km attālumā. Nākamais tuvākais dabas liegums "Krēmeri" ir jau aptuveni 3 km attālumā no Krievu salas; tas nav iekļauts Natura 2000 tīklā. Dabas lieguma zona "Vecdaugava" ir nozīmīga klaju iekšzemes kāpu pļavu ar kāpsmildzeni un jūrmalas pļavu aizsardzības teritorija. Tā ir lielākā jūrmalas armērijas atradne Latvijā un nozīmīga putnu ligzdošanas vieta. Teritorijā konstatētas 10 Latvijā un Eiropā aizsargājamas putnu sugas (www.dap.gov.lv).

Dabas lieguma zona "Daugavgrīva" ir veidots daudzu retu piejūras biotopu aizsardzībai. Īpaši nozīmīgi ir tādi biotopi kā embrionālās kāpas, priekškāpas, mežainas jūrmalas kāpas un veci boreāli meži. Liegumā ir daudz retu augu un dzīvnieku sugu. Pie Garezera konstatētas vairākas retas sikspārņu sugas (www.dap.gov.lv).

Lokālplānojuma teritoriju 2017. gada 18. jūlijā apsekoja sugu un biotopu eksperte Egita Grolle un konstatēja, ka pašlaik reljefs lielākajā teritorijas daļā līdzens, vietām sarakņāts, veicot būvdarbus un ierīkojot infrastruktūras objektus. Gar ziemeļrietumu krastu saglabājušās pārmitras niedrāju platības. Kopumā rudērālas platības veido ~ 95% un dabiskas ~ 5% no kopējās apsekotās teritorijas platības. Izveidojusies atklāta un daļēji slēgta industriālā ainava.

Teritorijā konstatētas vienas īpaši aizsargājamas sugas zemeņu āboliņa *Trifolium fragiferum* un divu retu augu sugu Jūrmalas pārkonamoliņa *Anthyllis maritima* un Jūrmalas kamieļzāles *Corispermum intermedium* atradnes. Sugas to attīstības sākumstadijā konstatētas Krievu salas ziemeļu daļā uz uzbērtās grunts, biotopā - nezāliene. Minētās sugas neietilpst 2012.gada 18.decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.940 "Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" 1.pielikuma sarakstā "Īpaši aizsargājamo zīdītāju, abinieku, rāpuļu, bezmugurkaulnieku, vaskulāro augu, sūnu, aļģu, ķerpju un sēņu sugas, kurām izveidojami mikroliegumi". Sugu un biotopu aizsardzības likums neietver prasību atsevišķu īpaši aizsargājamās augu sugas indivīdu cita veida aizsardzībai. Atradņu skaita samazinājums ir nebūtisks un neietekmēs sugu integritāti un izplatību Latvijā.

Trifolium fragiferum: dati par kopējo sugas indivīdu skaitu nav pieejami. Latvijā sastopams reti, salveidīgi, dažviet jūras piekrastē. Tuvu areāla ziemeļu robežai. Pētāmajā teritorijā konstatēts 25 m² platībā;

Anthyllis maritima: dati par kopējo sugas indivīdu skaitu nav pieejami. Latvijā sastopams reti, galvenokārt jūras piekrastē. Pētāmajā teritorijā konstatēti 25 eksemplāri.

Corispermum intermedium: dati par kopējo sugas indivīdu skaitu nav pieejami. Latvijā sastopams retumis, jūras krasta tuvumā, ļoti reti Daugavas ielejā. Pārējā teritorijā nav konstatēts. Pētāmajā teritorijā konstatēti 2 eksemplāri.

Atzinumā minēts, ka aizsargājamā augu suga ¹– **zemeņu āboliņš *Trifolium fragiferum*** konstatēts vienā punktā uzbērtās grunts platībā, veģetācija nesaslēgta, attīstības sākumstadijā. Pētāmajā teritorijā augš aug netipiskā dzīvotnē. Zemeņu āboliņš *Trifolium fragiferum* ir daudzgadīgs, sīks (garums 5-15 cm) tauriņziežu dzimtas lakstaugs. Izplatīta Eirāzijas un Ziemeļamerikas suga. Eiropā izplatīts diezgan plaši; nodala divas pasugas, no kurām viena saistīta ar ziemeļu (arī Latviju), otra - ar dienvidu teritorijām. Latvijā sastopams reti un salveidīgi, tikai dažviet Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē. Tuvākās atradnes konstatētas dabas parka Piejūra teritorijā. Latvija ir tuvu izplatības areāla ziemeļu robežai. Zemeņu āboliņa atradnes saistītas ar tādiem biotopiem kā mitras vai mēreni sausas piejūras pļavas Rīgas līča ziemeļu daļā, pļavas piejūras ezeru vai upju grīvu tuvumā. Latvijā sastopams piejūras pļavu augu sabiedrībās, nereti kā kondominants vai dominants kopā ar vairākām citām reti piejūras augu sugām (*Cl. Asteretea tripolii*). Rīgas apkaimē suga konstatēta vēl aptuveni 19 atradnēs. Tādējādi šo nejausi, netipiskā dzīvotnē konstatēto īpatņu bojāeja neapdraud populācijas eksistenci Latvijā.

Jūrmalas pārkonamoliņš *Anthyllis maritima* konstatēts vairākās vietās teritorijas ziemeļu daļā uzbērtās grunts platībā. Arī šīs sugas veģetācija nesaslēgta, attīstības sākumstadijā. Sugas ekotops ir sausi meži, kāpas, retāk nezālienes, no kā var secināt, ka lokālplānojuma teritorijā arī šī suga aug netipiskā dzīvotnē. Tauriņziežu dzimtas lakstaugs, divgadīgs vai daudzgadīgs, vidēja lieluma (ga 20-70 cm). Izplatīts Baltijas jūras reģionā. Latvijā reti, galvenokārt jūras piekrastē.. Raksturīga suga kāpu smiltāju augu sabiedrībās: *Cl. Ammophiletea*, *All. Agropyro-Honckenyon* peploidis un *All. Ammophilion arenariae*. Nav pilnīgas informācijas par sugas kopējo izplatību un indivīdu skaitu. Rīgas apkaimē suga konstatēta vēl aptuveni 3 atradnēs.

Jūrmalas kamieļzāle *Corispermum intermedium* konstatēta vienā vietā, uzbērtās smilts daļā, vietā, kur veģetācijas nav vai tā ļoti skraja. Konstatēti divi eksemplāri lapu attīstības fāzē. Suga Latvijā sastopama retumis, galvenokārt Baltijas jūras un Rīgas līča tuvumā, ļoti reti Daugavas ielejā. Pārējā teritorijā nav konstatēta (www.latvijasdaba.lv). Nav pilnīgas informācijas par sugas kopējo izplatību un indivīdu skaitu. Rīgas apkaimē suga konstatēta vēl aptuveni 11 atradnēs. Sugas ekotops ir vietas ar skraju veģetāciju - piejūras smiltāji, kāpas, sausas nezālienes jūras tuvumā.

Īpaši aizsargājami biotopi: netika konstatēti.

Citas bioloģiskās vērtības: bijušo attīrīšanas iekārtu teritorijā, uz Hapaka grāvja krasta nogāzes, aug vairāki vītoli.

Ar pilna apjoma biotopu eksperta sniegto atzinumu var iepazīties Lokālplānojuma Pielikumu sadaļā.

5.10. Ornitofauna

Lai izvērtētu plānotās darbības ietekmi uz lokālplānojuma teritorijā esošo ornitofaunu, 2017.gadā tika veikta attiecīgā izpēte un saņemts eksperta/ornitologa atzinums (veicējs: Kārlis Millers, sert.Nr.052).

Lokālplānojuma teritorija Krievu salā apsekota 2017.gada 27.jūlijā. Apsekošanā novērotas attiecīgajam biotopam un ainavai raksturīgās putnu sugas, piemēram, lauku cīrulis (*Alauda arvensis*), akmeņčakstīte (*Oenanthe oenanthe*), baltā cielava (*Motocilla alba*) un kaņepītis

¹ Aizsardzības statuss noteikts ar 14.11.2017. MK noteikumiem Nr.396 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu"



(*Carduelis cannabina*). Krievu salas ziemeļu daļā, kas ir salīdzinošai mitra, novērota dzeltenā cielava (*Motacilla flava*) un pļavu čipste (*Anthus pratensi*). Kopumā novērotas vismaz 15 dažādas putnu sugas.

Teritorijas centrālajā daļā novērots pupuķis (*Upupa epops*) un stepes čipste (*Anthus campestris*), kuras ir īpaši aizsargājamas putnu sugas (ĪAS). Eksperta vērtējumā pupuķa novērojums pēcligzdošanas sezonā visdrīzāk uzskatāms par gadījuma rakstura.

Lai arī abas sugas ir ĪAS, tās neietilpst to sugu sarakstā, kurām jāveido mikroliegumi. Pēc jaunākajām BirdLife International aplēsēm abas sugas klasificētas kā "bažas neraisošas" (least concern). Eiropā ligzdojošo pupuķu populācija vērtēta >890 000 ligzdojošo pāru un lielākajā daļā valstu kā stabila. Savukārt stepes čipstes Eiropā ligzdojošā populācija >1 000 000 pāru. Tādejādi nav pamata bažām, ka konkrētās ligzdošanas vietas zudums varētu radīt būtisku ietekmi uz šīs sugas populāciju.

Ņemot vērā iepriekšējo gadu datus par teritorijā ligzdojušajiem kaijveidīgajiem, apsekošanas laikā īpaša uzmanība tika pievērsta pussalas ziemeļu gala biotopiem. Eksperts/ornitologs norāda, ka jūlija beigās ligzdošanas sezona jau ir noslēgusies un jaunie putni ligzdas lielākoties pametuši, tomēr tādā gadījumā būtu atrodamas ligzdošanas pēdas, kuras netika atrastas.

Ar pilna apjoma eksperta sniegto atzinumu var iepazīties Lokālplānojuma Pielikumumu sadaļā.

5.11. Ainavu novērtējums un tuvākie kultūras pieminekļi

2007. gada 29. martā LR Saeimā ir pieņemts likums "**Par Eiropas ainavu konvenciju**", kas stājās spēkā ar 2007. gada 19. aprīli. Eiropas ainavu konvencija pieņemta **Florencē 2000. gada 20. oktobri**. Ar šo likumu tiek pieņemta un apstiprināta Eiropas ainavu konvencija un Vides aizsardzības un Reģionālās attīstības ministrija noteikta par kompetento institūciju, kura koordinē Konvencijā paredzēto saistību izpildi. Konvencijas izpratnē "ainava" nozīmē teritoriju tādā nozīmē, kā to uztver cilvēki, un kas ir izveidojusies dabas un/vai cilvēku darbības un mijiedarbības rezultātā. Puses apņemas: identificēt ainavas visā tās teritorijā; analizēt to īpašības, kā arī spēkus un ietekmes, kas tās pārveido; dokumentēt un ņemt vērā izmaiņas; novērtēt šādi identificētās ainavas, ņemot vērā to īpašās vērtības, kuras ieinteresētās puses un iedzīvotāji tām ir piešķirušī. Katrai pusei, pēc konsultācijām ar sabiedrību, jānosaka ainavas kvalitātes mērķus identificētajām un izvērtētajām ainavām. Lai ainavu politika tiktu īstenota, katra Puse apņemas ieviest instrumentus, kuru mērķis ir aizsargāt un pārvaldīt ainavas un/vai plānot ainavas.

Latvijā nav izstrādāti vienoti ainavu vērtēšanas kritēriji, un to kvalitātes mērķi. Šobrīd Latvijā nav spēkā esošu normatīvo aktu, kas noteiktu ainavu vērtēšanas kārtību, mērķus un prasības ainavu aizsardzībai. Katrs eksperts ainavas vērtē, izmantojot savu subjektīvo vērtējumu un izvēlētos vērtējuma kritērijus.

Paredzētās darbības teritorijas ainavas apraksts veidots pamatojoties uz Prof. O.Nikodemusa (2002) piedāvātu ainavu aprakstīšanas shēmu, kā galvenos faktoros izdalot:

- Fiziskos faktoros (ģeoloģija, reljefa formas, mitruma režīms, augsne, veģetācija, ekoloģija);
- Cilvēka faktoros (arheoloģija, ainavas vēsture, zemes izmantošanas veids, celtnes un apdzīvotas vietas);
- Estētiskos faktoros (proporcija, mērogs, noslēgtība, saskaņotība, krāsa, skati);
- Asociācijas (vēsturiskās un kultūras).

Lokālpilnojuma un tai piegulošo platību ainava veidojusies uz daudzveidīgas ģeoloģiskās uzbūves kvartāra nogulumu iezīmiem, kas veidojušies Daugavas deltā un dažādu Baltijas jūras attīstības stadiju laikā, dominē smilšaini un organiski nogulumi. Galvenā reljefa forma ir līdzenums. Daļa teritorijas ir pakļautas plūdu riskam un ir pārpurvojusies teritorija. Kā ainavu pozitīvi ietekmējošs faktors atzīmējama Daugava lokālpilnojuma teritorijas austrumu daļā. Taču tā nav Daugavas lejtece unikāla ainava. Izvērtējot šos faktorus, secināts, ka fiziskie faktori nerada priekšnoteikumus augstvērtīgu ainavu noteikšanai pilnojuma teritorijā.

Tā kā paredzētās darbības teritorija atrodas Rīgas pilsētas robežās, tad tās teritorijā praktiski nav saglabājusies dabiska ainava. Ainava ir daļēji atklāta, urbanizēta, rūpnieciskās apbūves ainava. Šobrīd lokālpilnojuma teritorijas lielākā daļa ir mākslīgi paaugstināta un ņemot vērā esošās infrastruktūras ietekmi – vērtējama kā urbāna rūpnieciska ainava. Rīgas pilsētas teritorijas pilnojumā šajās teritorijās nav noteiktas augstvērtīgas vai pilsētas kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanai nozīmīgas ainavas.

Lokālpilnojums un tai piegulošā teritorija nesaistās ar būtiskiem vēsturiskiem notikumiem. Teritorija nav saistīta ar pazīstamu, slavenu personu dzīvi vai darbību. Tajā neatrodas īpaši aizsargājami dabas vai kultūrvēsturiski pieminekļi vai objekti. Bolderājā izveidojies rekreācijas objekts – jahtu un katamarānu osta, taču tā atrodas attālināti no paredzētās darbības vietas un neietekmē tās ainavu, bet paredzētā darbība neietekmē ainavu, kas paveras no jahtu ostas teritorijas, jo ostas, lokālpilnojuma teritorija no tās maz pāredzama.



Attēls Nr.5.11. **Skats no Krievu salas centrālās daļas uz Rietumiem (foto pa kreisi) uz Ziemeļiem (foto pa labi)** (2017.gada oktobris, foto I.Gavena)

No Krievu salas paveras atklāta tāla skata ainava uz Daugavu un pretējā krastā esošo ostas rūpniecisko apbūvi. Nereti redzami iebraucošie, izbraucošie kuģi.

Kopumā var secināt ka ainavai nav augstvērtīgas, aizsargājamas ainavas iezīmes. Papildus ostas apbūve nebūtiski ietekmē jau esošo urbāno, rūpniecisko ainavu, kas paveras uz vai no Krievu salas.

Valsts aizsardzībā un uzskaites grupā esošie kultūras pieminekļi, kas raksturīgi Daugavgrīvas kultūrvidei un vēsturei, atrodas apmēram 1,5-2-5 km attālumā no paredzētā Krievu salas termināla teritorijas. Pie tiem pieskaitāma muižiņu arhitektūra (40. attēls), Daugavas grīvas un krasta apsardzes fortifikācijas sistēma – Daugavgrīvas cietokšņa apbūve (valsts nozīmes arhitektūras piemineklis Nr. 6606), Komēforta dambis (vietējās nozīmes vēstures piemineklis Nr. 8539), Daugavas grīvas krastu fortifikācijas būvju komplekss Daugavgrīvā un Mangaļu pussalā (valsts nozīmes vēstures piemineklis Nr. 8538).

5.12. Antropogēnā slodze

5.12.1. Komunālo pakalpojumu pieejamība

Ūdensapgādes sistēma

Krievu salas ārējās ūdensapgādes un kanalizācijas inženiertīkli nodrošina šādu pakalpojumu sniegšanu: :

- vienotu ūdensapgādes sistēmu (dīķeris caur Hapaka grāvi);
- Lietus notekūdeņu savākšana atsevišķās lietus kanalizācijas un sadzīves kanalizācijas sistēmās ar divām sūkņu stacijām un attīrīšanas iekārtām lietus ūdeņu un sateces ūdeņu no kravas laukumiem nostādināšanai un attīrīšanai;
- vienotu līgumu slēgšanas sistēmu ar komunālo pakalpojumu sniedzēju SIA "Rīgas ūdens";
- vienotu automatizētu-datoru uzskaites sistēmu ūdensapgādei;
- vienotu uzskaites sistēmu kanalizācijai;
- vienotu sistēmu kuģu uzpildīšanai ar dzeramo ūdeni;
- vienotu ūdens-ugunsdzēsības sistēmu ar hidrantiem un ugunsdzēsības automātiku noliktavā (viena hidranta ūdens patēriņš 50 litri sekundē);
- atsevišķu sprinkleru sistēmu ogļu smidzināšanai.

Izstrādātā ūdens apgādes sistēma plānoto Termināļu ūdens apgādes nodrošināšanai ietver:

- Saimnieciski-dzeramā ūdensapgādes sistēmu ar pieslēgumu SIA „Rīgas ūdens” DN500mm ūdensvadam;
- Atsevišķu ugunsdzēsības un apsmidzināšanas sistēmu, ar ūdens ņemšanu no Daugavas akvatorijā;
- Vienotu sistēmu kuģu uzpildīšanai ar dzeramo ūdeni.

Saimnieciski-dzeramā ūdensapgādes sistēma

Ūdens patēriņš no centralizētās ūdens apgādes sistēmas aprēķināts ņemot vērā plānotos patērētājus un sastāda:

- 2.kārta: Patēriņš vidēji 1.14m³/st.
- 3.kārta: Kopējais patēriņš 15.12m³/st.
- kuģu uzpildīšanai plānotais ūdens patēriņš 28.8m³/st.

Ūdeni ugunsdzēsības vajadzībām un ogļu apsmidzināšanai paredzēts ņemt no Daugavas. Nepieciešamās ūdens padeves jaudas aprēķins veikts vadoties no drošības prasībām saskaņā ar LBN222-99, tab.8, kā arī no aplēsēm par ogļu apsmidzināšanas patēriņu:

- Ugunsdzēsības vajadzībām: nepieciešamā padeves jauda 100 l/sek;
- Kuģu ugunsdzēsības vajadzībām nepieciešamā padeves jauda: 15 l/sek;
- Birstošo putošo materiālu grēdu apsmidzināšanai nepieciešamā padeves jauda: 100 l/sek.



Notekūdeņu apsaimniekošana

Sadzīves notekūdeņi no administrācijas un dienesta sadzīves ēkas ar pašteci tiek novadīti līdz sūkņu stacijai.

Ar sūkņu palīdzību sadzīves notekūdeņi tiek pārsūknēti uz esošo pilsētas sadzīves kanalizācijas spiedvadu d700.

Lietus notekūdeņu novadīšanai tiek ierīkota lietus ūdeņu drenāžas sistēma, no kuras pēc attīrīšanas ūdeņu caur sūkņu stacijām tiek novadīti Hapaka grāvī. Kravu uzglabāšanas laukumos lietus notekūdeņu savākšana tiek veikta pa laukuma perimetru, no kurienes lietus notekūdeņi nonāk lietus kanalizācijas sistēmā.

No automašīnu stāvvietām lietus notekūdeņus paredzētas attīrīt lokālās naftas attīrīšanas iekārtās un tikai pēc tam novadīt kopējā sistēmā uz Hapaka grāvi.

Prognozētā maksimālā piesārņojuma koncentrācija pirms attīrīšanas:

- suspendētās vielas (mg/l) - 500;
- naftas produkti (mg/l) - 20.

Pieļaujamā maksimālā piesārņojuma koncentrācija pēc attīrīšanas:

- suspendētās vielas (mg/l) - 10;
- naftas produkti (mg/l) - 0.50.

Meliorācijas sistēmas

Krievu sala atrodas Daugavas lejtecē pie Rīgas jūras līča, kas nosaka to, ka, pastāvot noteiktiem apstākļiem, tā ir pakļauta plūdu draudiem. Plūdu draudus Krievu salā rada:

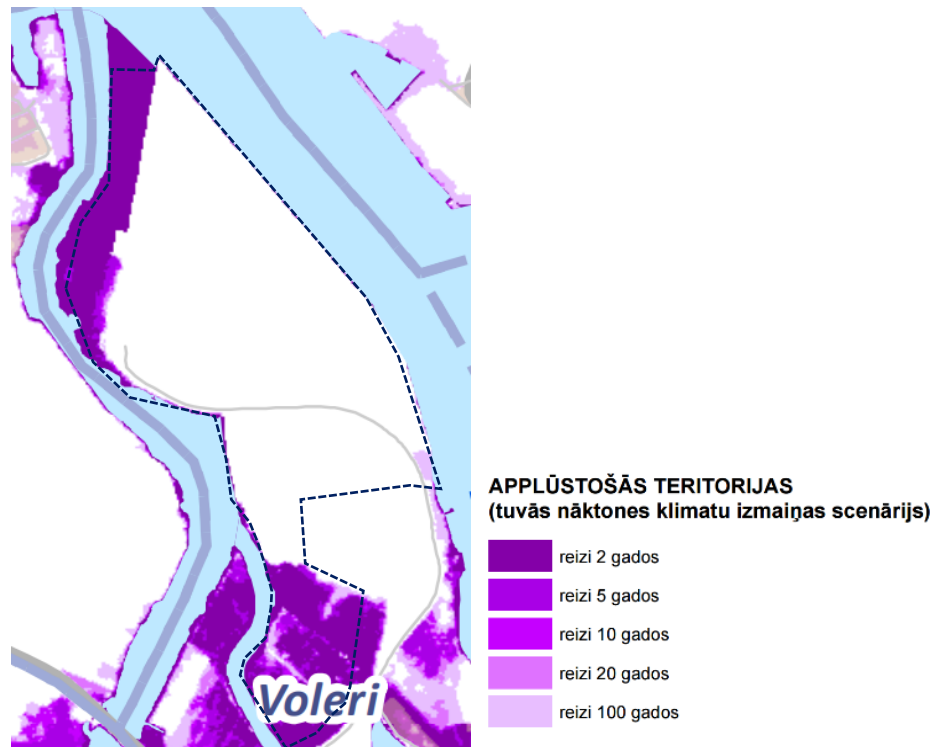
- Vējuzplūdi;
- Pavasara palu radītā ūdens līmeņa celšanās;
- Stipru nokrišņu izraisīta gruntsūdens līmeņa paaugstināšanās.

Lokālpilnojumam teritorija atrodas I pakāpes sateces baseina "Daugava" un II pakāpes sateces K-20 robežās, kas ir noteikti Rīgas teritorijas plānojuma paskaidrojumu raksta shēmā "Meliorācijas sistēmas sateces baseini".

Lokālpilnojumam teritorijā nav agrāk izbūvētas meliorācijas sistēmas.

Rīgas pilsētas Meliorācijas attīstības tematiskajā plānojumā pētīts un secināts, ka ar klimata pārmaiņu prognozēm nākotnē applūšanas varbūtības biežums un apjoms pieaugs, tāpēc paredzams, ka pieaugs arī nepieciešamība pēc plūdu mazinošu pasākumu īstenošanas.

Plānošanas teritorijā jārespektē ne tikai plūdi ar varbūtību reizi 10 gados, bet arī klimata mainības scenārijā tuvākajai nākotnei norādītie plūdi ar varbūtību reizi 100 gados. Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma projekta 1. pielikums "Aplūstošās teritorijas Rīgas pilsētā" attēlo aplūstošās teritorijas ar iespējamību reizi 2, 5, 10, 20 un 100 gados.



Attēls Nr.5.12.1. **Applūstošās teritorijas lokālplānojuma teritorijā** (Avots: Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma 1. redakcija, 2016. gads)

Lokālplānojuma teritorijā aplūšanas risks tika prognozēts teritorijai dienvidos gar Beķera grāvi un teritorijai gar Hapaka grāvi ziemeļrietumos. Šie dati tika ņemti vērā, nodrošinot teritorijas virsmas paaugstināšanu un aprēķinot nepieciešamo zemes virsmas līmeni Lokālplānojuma teritorijā.

Saistībā ar Rīgas brīvdostas attīstību, Lokālplānojuma teritorijā ir veikta teritorijas inženiertehniskā sagatavošana, kas ietvēra zemes virsmas līmeņa paaugstināšanu virs maksimāli prognozēto plūdu līmeņa.

Tai pat laikā teritorijā nav veikti citi meliorācijas pasākumi, vien nodrošināta lietusskanalizācijas izveide apbūves teritorijās.

Mākslīgas reljefa izmaiņas mēdz negatīvi ietekmēt apkārtējo vidi, jo paaugstina gruntsūdens līmeni pieguļošajās teritorijās. Tā kā šajā gadījumā uzbērta tika salas teritorija, gruntsūdens līmeņa paaugstinājums pieguļošajās teritorijās (Daugavā un Hapaka grāvī) nav būtiskas. Jau iepriekš uzbērtas ir teritorijas, kuras izmanto SIA "KS Terminālis" un SIA "Latvijas propāna gāze". Būtisku ietekmi uz virszemes noteci un gruntsūdeņu plūsmu radīja arī veiktā dzelzceļa uzbērums izbūve un autoceļu uzbērums izveide.

Gruntsūdens līmeņa izmaiņas var tikt novērotas bijušo notekudeņu attīrīšanas iekārtu teritorijā, kā arī izmainoties gruntsūdens plūsmai iespējams izmaiņas piesārņojuma tranzītā.



Ieteicams paralēli esošajam piesārņojuma monitoringam bijušo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorijā, esošos novērošanas urbumus izmantot arī gruntsūdens līmeņa mērījumiem, kas ļautu detalizēt izmaiņas un dati varētu tikt izmantoti piesārņotās vietas sanācijas projekta izstrādē.

5.12.2. Atkritumu apsaimniekošana

Atkritumu apsaimniekošanu katrā no termināļiem tiks nodrošināta individuāli, Saskaņā ar normatīvajos aktos noteikto un atbilstoši Atļaujā B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai norādītajai kārtībai.

Normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiks nodrošināta atkritumu savākšana un nodošana atkritumu apsaimniekotājam, kas saņēmis attiecīgu atkritumu apsaimniekošanas atļauju.

Prognozējams, ka Termināļu darbības rezultātā rodas šādi nebīstami atkritumi:

- Nešķīroti sadzīves atkritumi;
- Nolietotās riepas;
- Ielu tīrīšanas atkritumi;
- Melnais metāls;
- Atkritumi no smilšu uztvērējiem.

Prognozējams, ka Termināļu darbības rezultātā rodas šādi bīstamie atkritumi:

- Nehlorētās minerālās motoreļļas, pārnesumu eļļas un smēreļļas;
- Eļļas filtri;
- Nolietotie akumulatori;
- Absorbenti, filtru materiāli, slaucīšanas materiāls un aizsargtērpi, kuri ir piesārņoti ar bīstamām vielām;
- Tauki un eļļas no eļļas un ūdens atdalītājiem.

Visu veidu atkritumi tiks savākti dalīti pa atkritumu veidiem un īslaicīgi uzglabāti slēgtos konteineros vai mucās, kas uzstādīti uz cietā seguma, kas novērš grunts un gruntsūdeņu piesārņojuma risku.

Atkritumus paredzēts nodot komersantiem, kuriem ir attiecīgo atkritumu veidu apsaimniekošanas atļaujas.

Termināļi tiks nodrošināti ar absorbenta krājumiem iespējamo izlijumu savākšanai.

Lai nepieļautu naftas produktu nokļūšanu augsnē un gruntī, jebkuri tehnisko līdzekļu apkopes darbi tiks veikti uz cietā seguma, iespējamo izlijumu savākšanai izmantoti absorbenti.

5.12.3. Grunts kvalitātes un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas

Lokālpilnojumā teritorijas lielākajā daļā līdz šim saimnieciskā darbība nav veikta un nav konstatēts grunts un/vai gruntsūdens piesārņojums. Teritorijas uzbēršanai (uzskalošanai) ir izmantots Daugavas gultnes padziļināšanas rezultātā iegūtais materiāls. Šo materiālu nekādā veidā nevar uzskatīt par ekoloģiski pilnīgi tīru. Taču saskaņā ar prasībām, kādas tiek izvirzītas gultnes padziļināšanas darbiem, regulāri tika veikta izsmeltās grunts kvalitātes kontrole, līdz ar to, teritorijas uzskalošanai un uzbēršanai tika izmantota grunts, kuras kvalitāte atbilst normatīvo aktu prasībām. ievērojot minēto, nav pamata bažām par līdz šim uzskalošanās grunts kvalitāti.

Uzbērtās teritorijas krastus paredzēts nostiprināt tā, lai nebūtu iespējama to izskalošana.

Krievu salas teritorijā, pēc esošajiem datiem, piesārņojums ir konstatēts vienīgi bijušās AS „Bolderāja” notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorijā, blakus katlu mājas kurināmā uzglabāšanas

rezervuāriem, kur augsnes un gruntsūdens analīžu rezultāti uzrāda stipru lokālu piesārņojumu ar naftas produktu vidējām frakcijām (dīzeļdegvielu). Bez tam, gruntsūdenī ap aerācijas baseiniem un blakus šķidro nogulšņu uzkrāšanas baseiniem ir konstatēts lokāls piesārņojums ar atsevišķiem smagajiem metāliem (tādiem kā Zn, Pb un Cu)., bet praktiski visā teritorijā ir paaugstinātas SVAV koncentrācijas Ķīmiskā skābekļa patēriņa vērtības un slāpekļa koncentrācija.

Bijušo AS „Bolderāja” attīrīšanas ietaišu teritorijai Lokālplānojumā ir izvirzītas specifiskas prasības, tai skaitā veikt piesārņojuma izpēti un sanāciju pirms tās apbūves.

Hydroģeoloģisko apstākļu izmaiņas veidojas pēc teritorijas uzbēršanas. Paredzams, ka uzbērtajā teritorijas daļā un tai piegulošajās teritorijās paaugstinās gruntsūdens līmenis, kas var radīt blakus esošo, neuzbērto teritoriju pārmitrināšanos un pārpurvošanos.

5.12.4. Paaugstināta riska teritorijas un objekti

Atbilstoši Vides pārraudzības valsts biroja (VPVB) mājaslapā pieejamajai informācijai, Rīgas brīvostas teritorijā atrodas 4 uzņēmumi (skatīt tabulu Nr.5.12.4.), kuriem saskaņā ar 2016. gada 1. marta MK noteikumu Nr.131 „Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi” 15. punkta prasībām ir izstrādāta Rūpniecisko avāriju novēršanas programma (RANP) un 9 uzņēmumi (skatīt tabulu 5.12.4.1.), kuriem saskaņā ar minēto noteikumu 16. punkta prasībām ir izstrādāts Drošības pārskats (DP).

Augstāka riska līmeņa objektiem, atbilstoši ugunsdrošības un rūpniecisko avāriju novēršanas normatīvo aktu paredzētajai kārtībai, ir izstrādāti un apstiprināti Civilās aizsardzības plāni (CAP), kuros ir izstrādāta civilās aizsardzības sistēma negadījumu pārvaldīšanai, nodrošinot organizatoriskos un tiesiskos pamatus cilvēku, īpašuma un vides aizsardzībai negadījumu vai katastrofu draudiem.

Kā perspektīvs paaugstinātas bīstamības objekts Rīgas brīvostas teritorijā ir uzņēmums SIA “Cargo Control, Ltd” (Birztaļu iela 4A, Rīga), kuram pēc VPVB mājaslapā norādītās informācijas tiks izstrādāts un iesniegts drošības pārskats. Par citiem perspektīvajiem paaugstinātas bīstamības objektiem informācijas nav.

Uzņēmumi, kuriem izstrādāta RANP

Tabula Nr. 5.12.4.

Nr.p.k.	Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
1.	SIA „VL Bunkerings”	Tvaika iela 68, Rīga	Naftas produkti
2.	SIA „Woodison Terminal”	Tvaika iela 39, Rīga	Naftas produkti
3.	SIA „VEXOIL Bunkering”	Atlantijas iela 27D, Rīga	Mazuts un citi naftas produkti
4.	SIA „OVI”	Tvaika iela 35, Rīga	Naftas produkti

Uzņēmumi, kuriem izstrādāts DP

Tabula Nr. 5.12.4.1.

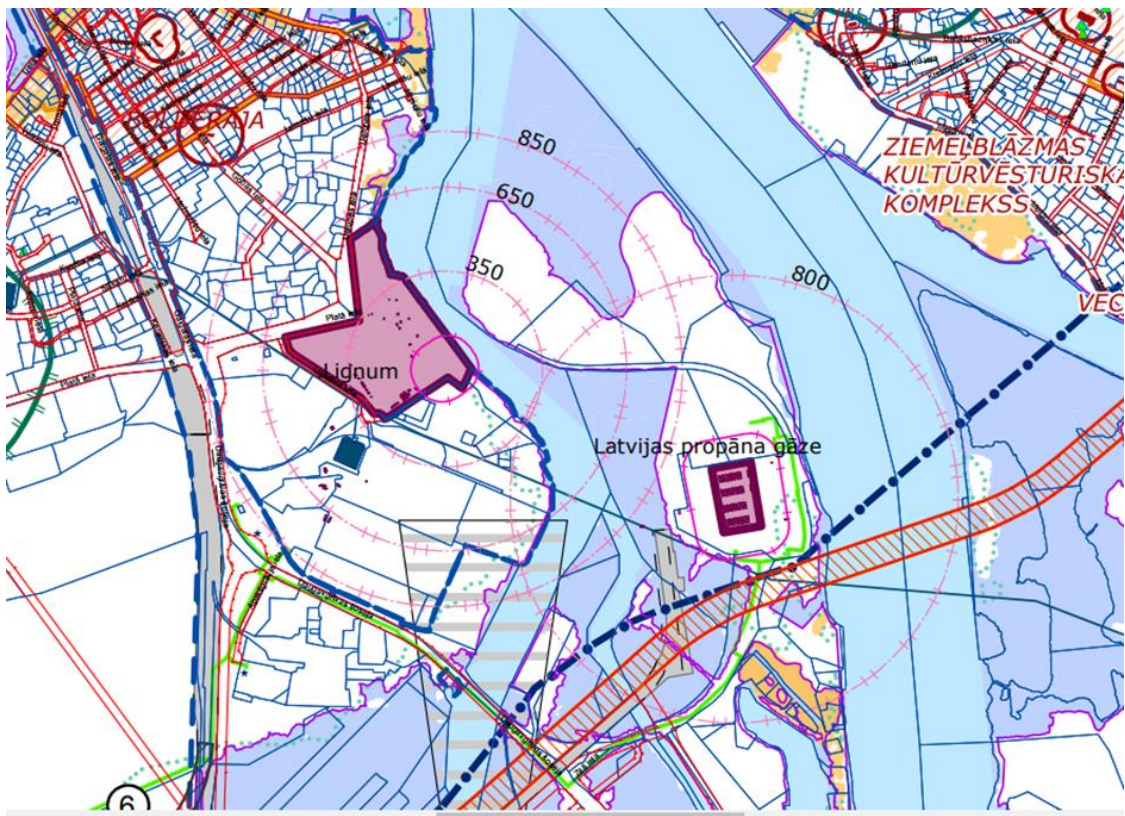
Nr.p.k.	Uzņēmums	Adrese	Bīstamās vielas
1.	SIA „Alpha Osta”	Birztaļu iela 26, 34, 38, Rīga	amonija nitrātu saturoši mēslošanas līdzekļi
2.	AS „B.L.B. Baltijas Termināls”	Ezera iela 22, Rīga	Naftas produkti
3.	SIA „Circle K Latvia”	Laivinieku iela 7, Rīga	Naftas produkti
4.	SIA „Latvijas propāna gāze”	Zilā iela 20, Rīga	Propāns – butāns

	Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacija (REGUS)		
5.	SIA "PARS TERMINĀLS"	Tvaika iela 7a un 9, Rīga	Naftas produkti
6.	SIA „Naftimpeks”	Laivinieku iela 11, Rīga	Naftas produkti
7.	SIA „Neste Latvija”	Laivinieku iela 5, Rīga	Naftas produkti un metanols
8.	SIA „Riga fertilizer terminal”	Kundziņsalas 8.līnija 5, Rīga	Minerālmēsli, tai skaitā, amonija nitrāta minerālmēsli
9.	AS "LATVIJAS FINIERIS"	rūpnīca "Lignums", Finiera iela 6, Rīga	viegli uzliesmojošas, toksiskas un videi bīstamas ķīmiskas vielas un maisījumi

RANP un DP izvērtē Vides pārraudzības valsts biroja izveidotā riska izvērtējuma komisija, kuras sastāvā ir pārstāvji no Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Labklājības ministrijas, Veselības ministrijas un Iekšlietu ministrijas vai to padotībā esošajām iestādēm, kā arī Rīgas domes pārstāvji.

Veicot RANP, DP un CAP izstrādi, tiek modelēti iespējamo rūpniecisko avāriju scenāriji. Atbilstoši iegūtajiem datiem pilsētas teritorijas plānojumā tiek iekļautas drošības aizsargjoslas un drošības zonas. Drošības aizsargjoslas un drošības zonas, kā arī to platums katram no paaugstināta riska objektiem ir norādīts Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018. gadam grafiskās daļas pielikumā Nr.17 „Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu aprobežojumi”. Apbūves noteikumi katrā šajā aizsargjoslā un zonā paredz īpašus un individuālus nosacījumus un ierobežojumus teritorijas izmantošanai, kā tas arī noteikts 2005. gada 20. decembra Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 73. punktā. Saskaņā ar Saistošo noteikumu Nr.34 11.pielikumu “Atsevišķu ostas teritoriju plānotās (atļautās) izmantošanas detalizācija” Krievu salas teritorijai ir noteikta plānotā (atļautā) izmantošana.

No augstāk minētajiem paaugstinātas bīstamības objektiem, Krievu salas lokālplānojuma teritoriju, atbilstoši Rīgas teritorijas plānojuma 2006. – 2018. gada aktuālās redakcijas grafiskajam pielikumam Nr.17 “Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu aprobežojumi”, ietekmē SIA „Latvijas propāna gāze” un AS “LATVIJAS FINIERIS” drošības aizsargjoslas un drošības zonas. SIA „Latvijas propāna gāze” ir noteikta drošības aizsargjosla un drošības zona 800 m rādiusā un AS “LATVIJAS FINIERIS” ir noteikta drošības aizsargjosla un vēl trīs drošības zonas (350 m, 650 m un 850 m), skatīt attēlu Nr.5.12.4.



Attēls Nr.5.12.4. **Krievu salas lokālplānojuma teritoriju ietekmējošās drošības aizsargjoslas** (Avots: Rīgas teritorijas plānojuma grafiskais pielikums Nr.17)

SIA „LATVIJAS PROPĀNA GĀZE” teritorijai bez drošības aizsargjoslām ir noteiktas arī ekspluatācijas aizsargjoslas. Saskaņā ar Rīgas domes normatīvajiem aktiem uzņēmuma drošības un ekspluatācijas aizsargjoslās iekļaujas dzelzceļa pievadceļa ekspluatācijas aizsargjosla, 110 kV augstsprieguma elektropārvades līnijas aizsargjoslas posms, kā arī AS „LATVIJAS FINIERIS” ražotnes „Lignūms” drošības aizsargjosla.

Saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 22. panta otrās daļas 4. punkta b) apakšpunktu REGUS ir noteikta ekspluatācijas aizsargjosla 100 m attālumā ap sašķidrinātās ogļūdeņražu gāzes noliktavām un uzpildes stacijām.

Saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 34. pantu REGUS drošības aizsargjosla ir 800 m rādiusā. REGUS drošības un ekspluatācijas aizsargjoslas iekļauj dzelzceļa pievadceļa (maršruts Nr. 80) ekspluatācijas aizsargjoslu (30 m katrā pusē no malējās sliedes). Rīgas domes 20.12.2005. saistošajos noteikumos Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” noteikts, ka Rīga pilsētas teritorijas plānojuma projektā ielu ekspluatācijas aizsargjoslas sakrīt ar ielu sarkanajām līnijām. REGUS drošības un ekspluatācijas aizsargjoslā iekļaujas Zilās ielas ekspluatācijas aizsargjoslas posms. Augstspiediena dabasgāzes vada ($P \leq 16$ bar) ekspluatācijas aizsargjoslas posms, kas zem ūdens līmeņa šķērso Hapaka grāvi un Beķera grāvi (100 metru attālumā katrā pusē no gāzes vada ass), iekļaujas stacijas ekspluatācijas un drošības aizsargjoslās. REGUS ekspluatācijas un drošības aizsargjoslās iekļaujas 110 kV augstsprieguma elektropārvades līnijas aizsargjoslas posms – 4 m attālumā no malējiem vadiem uz ārpusi no līnijas.

REGUS teritorijā atrodas:

- ekspluatācijas aizsargjoslā gar ūdensvadu, tās platums ir 5 m uz katru pusi;



- ekspluatācijas aizsargjoslā gar pašteses kanalizācijas vadu, tās platums ir 3 m uz katru pusi;
- Daugavas virszemes ūdensobjektu aizsargjoslā – 20 m plata josla upes krastā.

Atbilstoši 2005. gada 20. decembra Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi" 79. punktā noteiktajam SIA „Latvijas propāna gāze” (Zilajā ielā 20) 800 m ierobežojumu zonā aizliegts būvēt:

- Dzīvojamo māju;
- izglītības iestādi;
- sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestādi;
- ārstniecības iestādi;
- kultūras iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- sabiedrisku iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- sporta būvi;
- būvi tūrisma un rekreācijas nolūkiem;
- komerciāla rakstura objektu ar intensīvu cilvēku kustību;
- tirdzniecības un pakalpojumu objektu ar intensīvu cilvēku kustību;
- vieglās un vispārīgās ražošanas uzņēmumu ar vairāk kā 50 strādājošajiem;
- sprādzienbīstamu un ugunsbīstamu objektu, bīstamo vielu transportēšanas cauruļvadu un bīstamo kravu pārkraušanas staciju vai šķīrotavu, izņemot, ja tas
- nepieciešams esošo objektu darbības nodrošināšanai;
- citu objektu, kas var palielināt rūpniecisko avāriju risku vai šādas avārijas
- sekas, izņemot, ja šis objekts ir nepieciešams esošo objektu darbības nodrošināšanai.

Krievu salā paredzētās darbības neatbilst nevienai no iepriekš uzskaitītajām aizliegtajām darbībām.

2017. gada 15. septembrī vides pārraudzības valsts birojs sniedzis Izvērtējumu Nr. 6-05/961 par SIA „LATVIJAS PROPĀNA GĀZE” Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacijas drošības pārskatu. Izvērtējuma norādīts uz vairākām nepilnībām un kļūdām, kā arī noteikts, ka SIA „LATVIJAS PROPĀNA GĀZE” Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacijas atbildīgajai personai papildināto drošības pārskatu jāiesniedz Vides pārraudzības valsts birojā ne vēlāk kā līdz 2019. gada 15. novembrim.

Drošības pārskatā ietverti šādi iespējamo risku robežu aprēķini (kurus VPVB nav atzinis par kļūdainiem):

2.24. Drošības pārskatā norādīti avārijas nevēlamās ietekmes izplatības attālumi avārijās ar propānu, šādiem avāriju scenārijiem:

a) 175 m³ tilpuma propāna spiedvertnes sabrukums vasaras dienā, pie vēja ātruma 3 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 711 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 353 m attālumu;

b) 175 m³ tilpuma propāna spiedvertnes sabrukums ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 726 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 374 m attālumu;

c) 175 m³ tilpuma spiedvertnes daļējs sabrukums un 10% propāna noplūde gadījumā vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 55 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 31 m attālumu;

- d) 175 m³ tilpuma spiedvertnes daļējs sabrukums un 10% propāna noplūde ziemas naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 42 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 23 m attālumu;
- e) 175 m³ tilpuma spiedvertnes daļējs sabrukums un 10% propāna noplūde, aizdegšanās un eksplozija ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 854 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 774 m attālumu;
- f) 175 m³ tilpuma spiedvertnes bojājums un propāna noplūde pa 38 mm liela diametra caurumu, avārijai realizējoties kā strūklas ugunsgrēkam, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 11 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 34 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 38 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 49 m attālumu;
- g) 175 m³ tilpuma propāna spiedvertnes ugunslodes ugunsgrēks spiedvertņu parkā, ar ugunslodes diametru 246 m un pastāvēšanas laiku 15 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 268 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 549 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 614 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 775 m attālumu;
- h) 75 m³ propāna noplūde no dzelzceļa cisternas vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 555 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 282 m attālumu;
- i) 75 m³ propāna noplūde no dzelzceļa cisternas ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 562 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 301 m attālumu;
- j) 75 m³ propāna noplūde no dzelzceļa cisternas, aizdegšanās un eksplozija ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 585 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 522 m attālumu;
- k) 75 m³ propāna ugunslodes ugunsgrēks dzelzceļa cisternu noliešanas estakādē, ar ugunslodes diametru 186 m un pastāvēšanas laiku 12 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 211 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 431 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 482 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 609 m attālumu;
- l) 16 m³ propāna noplūde no tehnoloģiskā cauruļvada vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 324 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 174 m attālumu;
- m) 16 m³ propāna noplūde no tehnoloģiskā cauruļvada ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 325 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 173 m attālumu;

n) propāna noplūde no tehnoloģiskā cauruļvada, avārijai realizējoties kā strūklas ugunsgrēkam, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 36 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 147 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 169 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 221 m attālumu;

o) 16 m³ propāna noplūde no tehnoloģiskā cauruļvada, aizdegšanās un eksplozija ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 396 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 352 m attālumu;

p) 40 m³ propāna noplūde no autocisternas vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 452 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 253 m attālumu;

r) 40 m³ propāna noplūde no autocisternas ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 453 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 206 m attālumu;

s) propāna noplūde no autocisternas pa 38 mm liela diametra caurumu, avārijai realizējoties kā strūklas ugunsgrēkam, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 11 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 34 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 38 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 49 m attālumu;

t) 40 m³ propāna autocisternas ugunslodes ugunsgrēks, ar ugunslodes diametru 151 m un pastāvēšanas laiku 10 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 173 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 353 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 395 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 498 m attālumu;

u) propāna noplūde no sūkņa (kura jauda - 180 m³/h) sūkņu-kompresoru iecirknī vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 63 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 48 m attālumu;

v) propāna noplūde no sūkņa (kura jauda - 180 m³/h) sūkņu-kompresoru iecirknī ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 67 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 40 m attālumu;

2.25. Drošības pārskatā norādīti avārijas nevēlamās ietekmes izplatības attālumi avārijās ar butānu, šādiem avāriju scenārijiem:

a) 175 m³ tilpuma butāna spiedvertnes sabrukums vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,8% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 798 m attālumu un 8,4% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 437 m attālumu;

b) 175 m³ tilpuma butāna spiedvertnes sabrukums ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,8% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 61 m attālumu un 8,4% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 33 m attālumu;

- c) 175 m³ spiedvertnes daļējs sabrukums un 10% butāna noplūde vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,8% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 49 m attālumu un 8,4% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 35 m attālumu;
- d) 175 m³ spiedvertnes daļējs sabrukums un 10% butāna noplūde, aizdegšanās un eksplozija ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 980 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 898 m attālumu;
- e) 175 m³ tilpuma spiedvertnes bojājums un butāna noplūde pa 38 mm liela diametra caurumu, avārijai realizējoties kā strūklas ugunsgrēkam, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 10 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 21 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 25 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 33 m attālumu;
- f) 175 m³ tilpuma butāna spiedvertnes ugunslobes ugunsgrēks spiedvertņu parkā, ar ugunslobes diametru 257 m un pastāvēšanas laiku 15 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 277 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 570 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 638 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 805 m attālumu;
- g) 75 m³ butāna noplūde no dzelzceļa cisternas vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,8% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 602 m attālumu un 8,4% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 353 m attālumu;
- h) 75 m³ butāna noplūde no dzelzceļa cisternas ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,8% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 130 m attālumu un 8,4% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 74 m attālumu;
- i) 75 m³ butāna noplūde no dzelzceļa cisternas, aizdegšanās un eksplozija vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 714 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 644 m attālumu;
- j) 75 m³ butāna ugunslobes ugunsgrēks dzelzceļa cisternu noliešanas estakādē, ar ugunslobes diametru 194 m un pastāvēšanas laiku 13 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 218 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 445 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 498 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 628 m attālumu;
- k) 16 m³ butāna noplūde no maģistrālā cauruļvada vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,8% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 340 m attālumu un 8,4% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 225 m attālumu;
- l) 16 m³ butāna noplūde no maģistrālā cauruļvada ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,8% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 53 m attālumu un 8,4% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 31 m attālumu;
- m) butāna noplūde no maģistrālā cauruļvada, avārijai realizējoties kā strūklas ugunsgrēkam, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 10 m attālumu, 10 kW/m²

siltumstarojums - 119 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 144 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 201 m attālumu;

n) 16 m³ butāna noplūde no maģistrālā cauruļvada, aizdegšanās un eksplozija vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 417 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 373 m attālumu;

o) butāna noplūde no sūkņa (kura jauda - 180 m³/h) sūkņu-kompresoru iecirknī vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 113 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 75 m attālumu;

p) butāna noplūde no sūkņa (kura jauda - 180 m³/h) sūkņu-kompresoru iecirknī ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 2,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 45 m attālumu un 9,5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 23 m attālumu;

r) 1,5 m³ butāna noplūde no sūkņa (kura jauda - 180 m³/h), aizdegšanās un eksplozija sūkņu-kompresoru iecirknī vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 166 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 140 m attālumu.

2.26. Drošības pārskatā norādīti avārijas nevēlamās ietekmes izplatības attālumi avārijās ar propilēnu, šādiem avāriju scenārijiem:

a) 175 m³ tilpuma propilēna spiedvertnes sabrukums vasaras dienā, pie vēja ātruma 3 m/s, kad 2,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 708 m attālumu un ziemas naktī, pie vēja ātruma 3 m/s, 11,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 353 m attālumu;

b) 175 m³ tilpuma propilēna spiedvertnes sabrukums ziemas dienā, pie vēja ātruma 3 m/s, kad 2,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 685 m attālumu un ziemas naktī, pie vēja ātruma 3 m/s, 11,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 353 m attālumu;

c) 175 m³ tilpuma propilēna spiedvertnes ugunslodes ugunsgrēks, ar ugunslodes diametru 249 m un pastāvēšanas laiku 15 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 269 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 552 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 617 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 779 m attālumu;

2.27. Drošības pārskatā norādīti avārijas nevēlamās ietekmes izplatības attālumi avārijās ar 1,3 butadiēnu, šādiem avāriju scenārijiem:

a) 175 m³ tilpuma 1,3 butadiēna spiedvertnes sabrukums vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 975 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 308 m attālumu;

- b) 175 m³ tilpuma 1,3 butadiēna spiedvertnes sabrukums ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 937 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – 353 m attālumu;
- c) 175 m³ tilpuma 1,3 butadiēna spiedvertnes ugunslobes ugunsgrēks, ar ugunslobes diametru 263 m un pastāvēšanas laiku 16 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 279 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 575 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 643 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 812 m attālumu;
- d) 175 m³ tilpuma spiedvertnes daļējs sabrukums un 10% 1,3 butadiēna noplūde vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 137 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 59 m attālumu;
- e) 175 m³ tilpuma spiedvertnes daļējs sabrukums un 10% 1,3 butadiēna noplūde ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 77 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 36 m attālumu;
- f) 175 m³ tilpuma spiedvertnes bojājums un 1,3 butadiēna noplūde pa 38 mm liela diametra caurumu, avārijai realizējoties kā strūklas ugunsgrēkam, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 10 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 22 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 26 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 35 m attālumu;
- g) 75 m³ 1,3 butadiēna noplūde no dzelzceļa cisternas vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 677 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 237 m attālumu;
- h) 75 m³ 1,3 butadiēna noplūde no dzelzceļa cisternas ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 655 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 280 m attālumu;
- i) 75 m³ tilpuma dzelzceļa cisternas daļējs sabrukums un 10%, 1,3 butadiēna noplūde, aizdegšanās un eksplozija vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 732 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 669 m attālumu;
- j) 175 m³ 1,3 butadiēna dzelzceļa cisternas ugunslobes ugunsgrēks, ar ugunslobes diametru 199 m un pastāvēšanas laiku 13 s, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 214 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 439 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 492 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 621 m attālumu;
- k) 1,3 butadiēna tehnoloģiskā cauruļvada sabrukums vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 427 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – 173 m attālumu;
- l) 1,3 butadiēna tehnoloģiskā cauruļvada sabrukums ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 313 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – 165 m attālumu;

m) 1,3 butadiēna noplūde no tehnoloģiskā cauruļvada, avārijai realizējoties kā strūklas ugunsgrēkam, kad 37 kW/m² siltumstarojums var sasniegt 25 m attālumu, 10 kW/m² siltumstarojums - 135 m attālumu, 8 kW/m² siltumstarojums - 156 m attālumu un 5 kW/m² siltumstarojums - 206 m attālumu;

n) 16 m³ 1,3 butadiēna noplūde no tehnoloģiskā cauruļvada, aizdegšanās un eksplozija vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 447 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 403 m attālumu;

o) 1,3 butadiēna noplūde no sūkņa vai kompresora vasaras dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 138 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 29 m attālumu;

p) 1,3 butadiēna noplūde no sūkņa vai kompresora ziemas dienā, pie vēja ātruma 1 m/s, kad 1,1% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība var sasniegt 135 m attālumu un 16,3% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība - 29 m attālumu;

r) 1,5 m³ 1,3 butadiēna noplūde no sūkņa vai kompresora, aizdegšanās un eksplozija vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, kad sprādziena viļņa radītā 0,4 bar pārspiediena izplatības zona var sasniegt 159 m attālumu un 1,0 bar pārspiediena izplatības zona - 138 m attālumu;

2.28. Avāriju scenārijos ar 1,3 butadiēnu norādīti arī šādi toksisko koncentrāciju - (IDLH)2 izplatības attālumi:

a) spiedvertnes, dzelzceļa cisternas vai maģistrālā cauruļvada sabrukuma un 1,3 butadiēna noplūdes gadījumā IDLH toksisko koncentrāciju attālums var sasniegt 2000 m attālumu;

b) 75 m³ 1,3 butadiēna noplūdes gadījumā, vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, IDLH toksisko koncentrāciju attālums var sasniegt 1400 m attālumu;

c) 16 m³ 1,3 butadiēna noplūdes gadījumā, vasaras naktī, pie vēja ātruma 1 m/s, IDLH toksisko koncentrāciju attālums var sasniegt 724 m attālumu;

Drošības pārskatā norādīts, ka domino efekts, ko var radīt spiedvertnes vai dzelzceļa cisternas ugunslodes ugunsgrēks un tā radītais siltumstarojums, sprādzienbīstamo koncentrāciju novēlota aizdegšanās un sprādziena pārspiediena ietekme, var ietekmēt visas tehnoloģiskās vienības objektā, izņemot tās, kuras atrodas telpās (sūkņi, kompresori un gāzes balonu uzpildīšanas iekārtas).

Norādīts, ka maģistrālā cauruļvada avārija arī var negatīvi ietekmēt visas objekta teritorijā izvietotās tehnoloģiskās vienības, kā arī radīt ugunslodes ugunsgrēka risku atkarībā no tā, kurā vietā notiks noplūde ar momentānu aizdegšanos.

Attiecībā uz IDLH toksisko koncentrāciju izplatību avāriju scenārijos ar 1,3 butadiēnu drošības pārskatā norādīts, ka jebkurā no tehnoloģisko vienību sabrukumiem avārijas sekas var izplatīties ārpus objekta teritorijas, sasniedzot pat līdz 2 km attālumu, 175 m³ tilpuma spiedvertnes sabrukuma gadījumā.

Norādīts, ka notiekot avārijai ar 1,3 butadiēnu seku negatīvā ietekme būs ievērojami lielāka nekā avāriju scenārijos ar propānu vai butānu. Gan IDLH toksisko koncentrāciju izplatība, gan



pārspiediena negatīvā ietekme uz cilvēkiem un tehnoloģiskajām vienībām var ietekmēt arī salīdzinoši tālu no objekta izvietotos uzņēmumus, tai skaitā AS „LATVIJAS FINIERIS” un rūpnīcu „Lignums” un SIA „Rīga fertilizer terminal”. Vienlaikus norādīts, ka, ņemot vērā avāriju scenāriju varbūtību izvērtējumu, šādas avārijas ir maz iespējamās.

Atbilstoši 2005. gada 20. decembra Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 76. punktā noteiktajam AS „Latvijas finieris” rūpnīca „Lignums” (Platajā ielā 38):

1. 500 m ierobežojumu zonā aizliegts būvēt:

- izglītības iestādi;
- sociālās aprūpes un rehabilitācijas iestādi;
- ārstniecības iestādi;
- atklāta tipa sporta būvi;
- atklāta tipa būvi tūrisma un rekreācijas nolūkiem;

2. 400 m ierobežojumu zonā papildus aizliegts būvēt:

- sprādzienbīstamu un ugunsbīstamu objektu, bīstamo vielu transportēšanas cauruļvadu un bīstamo kravu pārkraušanas staciju vai šķirotavu, izņemot, ja tas ir nepieciešams esošo objektu darbības nodrošināšanai;
- citu objektu, kas var palielināt rūpniecisko avāriju risku vai šādas avārijas sekas;
- satiksmes infrastruktūru bīstamo kravu pārvadājumiem;
- kultūras iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- sabiedrisku iestādi ar intensīvu cilvēku kustību;
- sporta būvi;
- būvi tūrisma un rekreācijas nolūkiem;
- komerciāla rakstura objektu ar intensīvu cilvēku kustību;
- tirdzniecības un pakalpojumu objektu ar intensīvu cilvēku kustību;

3. 350 m ierobežojumu zonā papildus aizliegts būvēt:

- dzīvojamo māju;
- sprādzienbīstamu un ugunsbīstamu objektu, bīstamo vielu transportēšanas cauruļvadu un bīstamo kravu pārkraušanas staciju vai šķirotavu.

Lokālplānojuma teritorijā paredzētās darbības neatbilst nevienai no iepriekš uzskaitītajām aizliegtajām darbībām.

Jāatzīmē, ka AS “Latvijas finieris” rūpnīcas “Lignums” drošības zonas Rīgas domes saistošo noteikumu Nr.34 “Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” 76. punktā un teritorijas plānojuma grafiskajā pielikumā Nr.17 noteikti atšķirīgi drošības attālumi (grafiski un tekstuāli).

Rīgas pilsētai ir izstrādāts Civilās aizsardzības plāns, bet abiem iepriekš minētajiem objektiem izstrādāti Ārpusobjektu civilās aizsardzības plāni.

2016. gada 3. martā Vides pārraudzības valsts birojs ir sniedzis Izvērtējumu Nr.6-05/304 par Akciju sabiedrības “LATVIJAS FINIERIS” rūpnīcas “Lignums” iesniegto drošības pārskatu. Tajā norādīts uz vairākām neprecizitātēm un nepilnībām Drošības pārskatā, kā arī noteikts, ka AS “LATVIJAS FINIERIS” rūpnīcas “Lignums” atbildīgajai personai papildināto AS “LATVIJAS FINIERIS” rūpnīcas “Lignums” drošības pārskatu nepieciešams iesniegt Vides pārraudzības valsts birojā līdz 2019. gada 20. martam.



Drošības pārskatā ietvertie iespējamo risku robežu aprēķini (kurus VPVB nav atzinis par kļūdainiem) nosaka, ka:

1. Propāna un butāna sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatības attālumi spiedienekārtas (6,7 m³) sabrukuma gadījumā:
 - b) līdz 215 m propāna sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – pie vēja ātruma 1 m/s, ziemas nakts,
 - c) līdz 122 m propāna sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – pie vēja ātruma 3 m/s, vasaras diena,
 - d) līdz 94 m propāna sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – pie vēja ātruma 5 m/s, vasaras diena,
 - e) līdz 226 m butāna sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – pie vēja ātruma 1 m/s, vasaras nakts,
 - f) līdz 122 m butāna sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – pie vēja ātruma 3 m/s, vasaras diena,
 - g) līdz 92 m propāna sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība – pie vēja ātruma 5 m/s, vasaras diena.
2. Drošības pārskatā norādīta propāna un butāna sprādzienbīstamo tvaiku radītā pārspiediena iedarbības izplatība metros no sprādziena epicentra, ja notiek 6,7 m³ spiedienekārtas produkta noplūde pie vēja ātruma 1 m/s:
 - a) līdz 268 m – propāns, pie pārspiediena 0,4 bar, ziemas nakts,
 - b) līdz 236 m – propāns, pie pārspiediena 1 bar, ziemas nakts,
 - c) līdz 290 m – butāns, pie pārspiediena 0,4 bar, vasaras nakts,
 - d) līdz 256 m – butāns, pie pārspiediena 1 bar, vasaras nakts.
3. Drošības pārskatā norādīts, ka, notiekot ugunslodes ugunsgrēkam (BLEVE), pie ugunslodes pastāvēšanas laika 7 sekundes, maksimālā ugunslodes diametra 82 m propānam un 86 m butānam, tā izplatība metros propānam varētu būt līdz:
 - a) līdz 274 m – propānam, pie 5 kW/m² siltumstarojuma izplatības,
 - b) līdz 217 m – propānam, pie 8 kW/m² siltumstarojuma izplatības,
 - c) līdz 194 m – propānam, pie 10 kW/m² siltumstarojuma izplatības,
 - d) līdz 95 m – propānam, pie 37 kW/m² siltumstarojuma izplatības,
 - e) līdz 284 m – butānam, pie 5 kW/m² siltumstarojuma izplatības,
 - f) līdz 225 m – butānam, pie 8 kW/m² siltumstarojuma izplatības,
 - g) līdz 201 m – butānam, pie 10 kW/m² siltumstarojuma izplatības,
 - h) līdz 99 m – butānam, pie 37 kW/m² siltumstarojuma izplatības.
4. Drošības pārskatā norādīta dīzeļdegvielas izplatība ugunsgrēka gadījumā, ja notiek rezervuāra sabrukums un veidojas aptuveni 200 m² liels dīzeļdegvielas noplūdes laukums:
 - a) 5 kW/m² siltumstarojuma izplatība no peļķes laukuma centra maksimāli – 25 m,

- b) 8 kW/m^2 siltumstarojuma izplatība no peļķes laukuma centra maksimāli – 20 m,
 - c) 10 kW/m^2 siltumstarojuma izplatība no peļķes laukuma centra maksimāli – 18 m,
 - d) 37 kW/m^2 siltumstarojuma izplatība neiziet ārpus peļķes laukuma.
5. Drošības pārskatā norādīta termoeļļas izplatība ugunsgrēka gadījumā, ja notiek rezervuāra sabrukums, veidojoties aptuveni 400 m^2 liels termoeļļas noplūdes laukumam:
- a) 5 kW/m^2 siltumstarojuma izplatība no peļķes laukuma centra maksimāli – 58 m,
 - b) 8 kW/m^2 siltumstarojuma izplatība no peļķes laukuma centra maksimāli – 46 m,
 - c) 10 kW/m^2 siltumstarojuma izplatība no peļķes laukuma centra maksimāli – 41 m,
 - d) 37 kW/m^2 siltumstarojuma izplatība no peļķes laukuma centra maksimāli – 18 m.
6. Drošības pārskatā norādīti sekojoši ar dabasgāzi saistīti iespējamo avāriju izplatības attālumi, ja notiek cauruļvada pilns pārrāvums:
- a) līdz 58 m – 5% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatības attālums un līdz 33 m – 15% sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatības attālums,
 - b) līdz 72 m – sprādziena radītais 0,4 bar pārspiediena izplatības attālums un līdz 64 m – sprādziena radītais 1 bar pārspiediena izplatības attālums,
 - c) līdz 21 m – 5 kW/m^2 siltumstarojuma izplatības attālums, līdz 14 m – 8 kW/m^2 siltumstarojuma izplatības attālums, līdz 12 m – 10 kW/m^2 siltumstarojuma izplatības attālums un līdz 10 m – 37 kW/m^2 siltumstarojuma izplatības attālums.
7. Drošības pārskatā norādīts, ka gadījumā, ja notiktu dabasgāzes tvaiku un gaisa maisījuma eksplozija, pieņemot, ka aizdedzināšanas ierosinātājs var ierosināt sprādzienu jebkurā sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatības zonā, tad tālākais iespējamais un cilvēku dzīvībai bīstamais 0,4 bar pārspiediens varētu izplatīties līdz 130 m, bet 1 bar pārspiediens – līdz 122 m.
8. Drošības pārskatā norādīta fenola toksisko koncentrāciju izplatība:
- a) AEGL-1 toksisko koncentrāciju izplatība maksimāli – 113 m, ja notiek fenola noplūde, sabrūkot rezervuāram ar tilpumu 50 m^3 ,
 - b) AEGL-1 toksisko koncentrāciju izplatība maksimāli – 69 m, ja notiek fenola noplūde, sabrūkot dzelzceļa cisternai,
 - c) AEGL-1 toksisko koncentrāciju izplatība maksimāli – 58 m, ja notiek fenola noplūde, sabrūkot autocisternai,
 - d) AEGL-1 toksisko koncentrāciju izplatība maksimāli – 35 m, ja notiek fenola noplūde, sabrūkot rezervuāram ar tilpumu 25 m^3 ,
 - e) AEGL-1 toksisko koncentrāciju izplatība maksimāli – 58 m, ja notiek fenola noplūde, sabrūkot autocisternai.

9. Drošības pārskatā norādīta formālīna toksisko koncentrāciju izplatība:
- a) AEGL-1, AEGL-2, AEGL-3 un IDLH toksisko koncentrāciju izplatība maksimāli – 11 m, ja notiek formālīna noplūde sabrūkot rezervuāram ar tilpumu 50 m³,
 - b) formālīna noplūde no dzelzceļa cisternas, autocisternas, kā arī rezervuāra sabrukums pie sveķu ceļa, iespējamie avāriju izplatības attālumi nepārsniedz izlijušās peļķes robežas.

Tādējādi maksimālās rūpniecisko avāriju ietekmes tiek prognozētas propāna un butāna sprādzienu rezultātā, līdz 290 m – butāns, pie pārspiediena 0,4 bar, vasaras nakts.

Ņemot vērā to, ka attālums no lokālplānojuma teritorijā SIA “Lignum” noteiktā 350m Drošības zona skar tikai esošās neizmantotās notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, var secināt, ka uzņēmums nerada būtiskus drošības riskus plānotajiem jaunajiem termināļiem.

Krievu salas lokālplānojuma teritorijā nav plānota jaunu rūpnieciskā avāriju risku radošu objektu būvniecība, taču to skar ārpus Lokālplānojuma teritorijas esošu rūpniecisko avāriju riska objektu drošības zonas. Tās ir grafiski attēlotas plānojuma grafiskās daļas plānā “Teritorijas pašreizējā izmantošana”. Noteikto drošības aizsargjoslu un drošības zonu attālumi nav mainīti, tie ir tādi paši, kā Rīgas teritorijas plānojumā.

Krievu salas lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 3.6. nodaļā “Prasības rūpniecisko avāriju riska objektiem” noteiktas prasības, kas jāievēro Krievu salas lokālplānojuma teritorijā, izveidojot jaunus rūpniecisko avāriju riska objektus vai veicot izmaiņas jau esošajos. Atkarībā no riska līmeņa ap rūpniecisko avāriju riska objektiem noteiktajos drošības attālumos tiek noteikti teritorijas izmantošanas un apbūves ierobežojumi (respektējot funkcionālās zonas un tajās noteiktos atļautos izmantošanas veidus).

Ierobežojumu zonas (drošības attālumus) nosaka, pamatojoties uz prognozes rezultātiem par iespējami apdraudēto teritoriju lielas rūpnieciskās avārijas (tai skaitā bīstamo vielu noplūdes, ugunsgrēka vai sprādziena) gadījumā paaugstināta riska objektā. Tā kā paaugstināta riska objektu darbībā komerciālu un citu apstākļu dēļ tiek realizētas pārmaiņas un tiek arī veikti rūpniecisko avāriju riska samazināšanas pasākumi, tad iespējamais apdraudējums var tikt samazināts, bet var arī palielināties, īpaši, ja objektā tiek palielināts bīstamo vielu apjoms vai uzsāktas darbības ar bīstamākām vielām, produktiem vai izstrādājumiem, kas ņemams vērā turpmākajā plānošanas procesā.

Ievērojot Krievu salas lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu prasības, kas attiecināmas uz rūpniecisko avāriju riska objektiem, 2016. gada 1. marta MK noteikumu Nr.131 “Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi” prasības, kuri nosaka ar bīstamajām ķīmiskajām vielām un bīstamajiem ķīmiskajiem produktiem saistīto rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumus, kā arī vielas un produktus (atkarībā no to daudzuma un bīstamības pakāpes), uz kuriem šī kārtība un pasākumi attiecas, kā arī 2017. gada 19. septembra MK noteikumu Nr.563 “Paaugstinātas bīstamības objektu apzināšanas un noteikšanas, kā arī civilās aizsardzības un katastrofas pārvaldīšanas plānošanas un īstenošanas kārtība” prasības, kuri nosaka paaugstinātas bīstamības objektu apzināšanas un noteikšanas, kā arī civilās aizsardzības un katastrofas pārvaldīšanas plānošanas un īstenošanas kārtību, netiek pieļauta, aizkavēta vai mazināta tā kaitējuma iespējamība, ko rūpniecisko avāriju riska objektā izmantotās iekārtas, bīstamās



ķīmiskās vielas vai maisījumi ar tiem piemītošajām īpašībām var nodarīt videi, cilvēku veselībai un īpašumam.

Lokālplānojuma teritorijā izbūvējamie termināļi un tajos veiktās darbības nav pretrunā ar drošības joslās noteiktajiem aprobežojumiem. Termināļi un to darbība nerada papildus rūpniecisko avāriju risku.

5.12.5. Piesārņotas teritorijas

Piesārņota vieta, Bolderājas NAI

Lokālplānojuma teritorijas R daļā atrodas AS "Bolderāja" bijušās kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas (iekārtas apstrādāja 15-20 miljonu m³ kanalizācijas notekūdeņu), kuru darbība ir pārtraukta un uzņēmums slēgts, bet ēkas un būves nav demontētas. Iekārtas teritorijas kopējā platība sastāda aptuveni 15 ha, kas ir blīvi apbūvēta ar ēkām, dažādiem baseiniem un pazemes komunikācijām, tai skaitā hlorētavu, nogulšņu uzkrāšanas laukumu un diviem otrā kārtas nosēdbaseiniem. Teritorija ir noteikta kā piesārņota teritorija, kurā augsnes un gruntsūdens analīžu rezultāti uzrāda stipru lokālu piesārņojumu ar naftas produktu vidējām frakcijām (dīzeļdegviela).

Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra uzturētajā Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā bijušās kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas reģistrētas ar sekojošo reģistrācijas Nr. 01924/668, kā piesārņota vieta. Objekts darbojies 38 gadus. Piesārņotās vietas platība ir 35 000 m² un piesārņojuma dziļums no 3 – 4 m. Pazemes ūdeņos konstatētas sekojošas piesārņojošās vielas: ķīmiskā skābekļa patēriņš (230 mg/l); sintētiskās virsmas aktīvās vielas, anjonu (SVAV anj.) (1,58 mg/l); BSP5 (13,9 mg/l). Augsnē konstatēti ogļūdeņraži (naftas produkti) 988 mg/kg. ĶSP un SVAV B un C kategorijas sasniedz visā teritorijā. Katlu mājas teritorijā konstatēts C kategorijas piesārņojums ar naftas produktiem, pazemes rezervuāri netiek izmantoti, tos nepieciešams demontēt.

Ir jāņem vērā, ka plānotā projekta realizācijas pirmajos etapos šajā teritorijā nekāda darbība nav paredzēta. Visticamāk, ka pirms vēlāko projekta stadiju realizācijas būs nepieciešami konkrēti vides stāvokļa izpētes darbi. Izpētes darbus var veikt īsi pirms vai arī iekārtu demontāžas laikā. Atkarībā no iegūtajiem rezultātiem, būs jāpieņem lēmums par turpmāko rīcību. Lokālplānojuma risinājumos AS "Bolderāja" bijušo kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorija noteikta kā teritorija ar īpašiem nosacījumiem – TIN81, nosakot ierobežojumus būvniecības procesa uzsākšanai. Teritorijai ir nepieciešamas veikt sanācijas un rekultivācijas darbus pirms jaunas apbūves attīstības plānošanas.

Šobrīd piesārņotajā teritorijā ir izveidots pazemes ūdens monitoringa tīkls un Rīgas brīvosta veic gruntsūdeņu kvalitātes monitoringu paraugojot 10 urbumus. Nosakāmie parametri:

Lauka apstākļos: Ūdens temperatūra, elektrovadītspēja, pH, krāsa un smaka.

Testēšana laboratorijā ietver šādus parametrus: ĶSP, Nkop, Cl, Na, K, Ca, Mg, HCO₃, SVAV.

Monitoringa rezultāti uzrāda vidēju līdz stipru piesārņojumu praktiski visā teritorijā, paaugstināta ir ĶCP vērtība, kā ar Slāpekļa un virsmas aktīvo vielu koncentrācijas.

Lielākajā daļā esošo uzņēmumu, kas atrodas uz dienvidiem no paredzētās darbības īstenošanas vietas, teritorijās konstatēts vēsturisks piesārņojums. No Zilajā ielā esošajiem uzņēmumiem Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūras uzturētajā datu bāzē "Piesārņotu un potenciālu piesārņotu vietu reģistrs" kā piesārņotas vietas reģistrētas:

- AS “Krēmeri” (Zilā iela 3) – bijusī “Latvijas upju kuģniecība”, kur 25 gadu garumā veikti kuģu un bagarēšanas tehnikas remontdarbi, kā rezultātā noticis grunts un gruntsūdens piesārņojums līdz piecu metru dziļumam. Augsnē konstatēts paaugstināts naftas produktu saturs, bet gruntsūdeņos konstatēts piesārņojums, kas novērtēts ar ķīmiskā skābekļa patēriņa rādītāju;
- SIA “Spēja” (Zilā iela 3) – bijusī “Latvijas upju kuģniecība” teritorija, kuras aktīvās lietošanas laiks bijis 11 gadi. Teritorijā konstatēts gruntsūdens piesārņojums;
- SIA “Vižņi” (Zilā iela 5) – teritorijā 25 gadu garumā veikti kuģu remontdarbi, metāllūžņu uzglabāšana, tāpēc noticis gruntsūdens piesārņojums ar varu un cinku;
- SIA “Rīgas jūras osta “Voleri”” (Zilā iela 5a) – kopš 1979. gada veikti kuģu remontdarbi. Konstatēts augsts augsnes piesārņojums ar naftas produktiem, teritorijā piesārņoti arī gruntsūdeņi.

Stipri degradētas teritorijas atrodas arī otrpus Daugavai, kaut gan kā piesārņota vieta datu bāzē “Piesārņotu un potenciālu piesārņotu vietu reģistrs” reģistrēta tikai AS “Rīgas siltums” siltumcentrāle “Vecmīlgrāvis” (Atlantijas iela 51), kas atrodas apmēram 1300 m no Krievu salas austrumu daļas. Ilgstošas mazuta saimniecības esamības, kā arī 1995. gadā notikušās avārijas noplūdes rezultātā teritorijas augsne ir ļoti stipri piesārņota ar naftas produktiem.

Iepriekš minētās piesārņotās vietas ārpus Lokālplānojuma teritorijas neietekmē vides kvalitāti Lokālplānojuma teritorijā un paredzēto darbību īstenošana neietekmē minētās piesārņotās teritorijas.



6. ALTERNATĪVIE RISINĀJUMI, IESPĒJAMĀS IZMAIŅAS, JA PLĀNOŠANAS DOKUMENTS NETIKTU ĪSTENOTS

Lokālplānojumam praktiski nav iespējams izstrādāt alternatīvus risinājumus, mainot plānoto (atļauto) teritorijas lietošanas veidu un zonējumu, jo:

- Lokālplānojuma teritorijā jau daļēji ir īstenotas tajā paredzētās darbības, tai skaitā veikta teritorijas paaugstināšana, izbūvēti inženierinfrastruktūras objekti, uzsākti citi būvniecības darbi;
- Esošais terminālis SIA "KS Terminal" darbojas saskaņā ar tam izsniegto Atļauju B kategorijas darbības veikšanai;
- Atļaujas B kategorijas darbības veikšanai izsniegtas arī pašlaik būvniecības stadijā esošajiem termināļiem SIA "Strek" un SIA "Riga Coal Terminal".

Tādējādi praktiski nav iespējama alternatīvu lokālplānojuma risinājumu izstrāde un vienīgā alternatīva ir "0" alternatīva, jeb lokālplānojuma neizstrādāšana un paredzēto darbību neīstenošana, kas ir Lokālplānojuma īstenošanai un tā teritorijas attīstībai principiāli pretēja alternatīva. Tas ir, ostas darbības neuzsākšana Krievu salā un infrastruktūras un aktivitāšu saglabāšana līdzšinējā apjomā Andrejsalā un Eksportostā, bez to pārcelšanas uz Krievu salu.

Tas nozīmē Beramkravu terminālu atstāšana to pašreizējā darbības vietā ārpus Rīgas brīvostas teritorijas netālu no valsts aizsardzībā esošās kultūras pieminekļa UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas.

Plānošanas dokumenta neīstenošanas rezultātā:

- ostas uzņēmumi, kas nodarbojas ar neiekasētu beramo kravu pārkraušanu (ogļēm) turpina veikt saimniecisko darbību Rīgas pilsētas centrā, tai skaitā Rīgas kultūrvēsturiskā centra aizsardzības zonā;
- ostas uzņēmumu darbība ir ierobežota, nav iespējama to attīstība un kravu apjomi paliek esošajā līmenī (nenotiek ekonomiskā izaugsme), kas saglabā vides kvalitāti ietekmējošos faktorus nemainīgus;
- kravas pārvadājumu plūsma uz ostu (autotransports, dzelzceļš) turpina virzīties cauri pilsētas centram un nepastāv iespēja to novirzīt pa apvedceļiem, tādējādi netiek veicināta Rīgas pilsētas attīstības plānā izvirzīto mērķu sasniegšana attiecībā uz vides kvalitātes uzlabošanu un saimnieciskās darbības radītās ietekmes mazināšanu pilsētas centra tuvumā un Rīgas vēsturiskajā centrā;
- netiek attīstīti satiksmes mezgli, kas palielinātu Rīgas konkurētspēju ar Eiropas Savienības lielākajām pilsētām;
- tiek apdraudēta Pasažieru ostas attīstības stabilitāte, kas nenodrošina stabilas tūrisma plūsmas pieaugumu Rīgas pilsētā;
- Andrejsalas teritorijas neatbrīvošanas gadījumā Rīgas iedzīvotāji zaudē iespējas, ko varētu sniegt kultūras, mākslas un biznesa centru attīstība šajā vietā;
- ostas saimnieciskā darbība pilsētas centrā turpina atstāt nelabvēlīgu ietekmi uz iedzīvotājiem un infrastruktūras attīstību (satiksmes ierobežojumi, automašīnu aizkavēšanās pie dzelzceļa pārbrauktuvēm, autoceļu seguma bojāšana);
- tiek saglabāta esošajā, daļēji uzbūvētajā un apbūvētajā stāvoklī aptuveni 100 ha liela neapsaimniekota teritorija Krievu salā, Rīgas ostā, uz kuras izvietota pamesta, bīstamā stāvoklī esoša notekūdeņu attīrīšanas iekārta (ar lokāla rakstura augsnes un gruntsūdeņu piesārņojumu) un būvgruži;



- tiek nodarīti būtiski ekonomiskie zaudējumi Rīgas brīvostai un Latvijas Dzelzceļam, kuri ieguldījuši jau lielus līdzekļus projekta attīstībai (ir izveidotas pietātnes un apkalpojošā infrastruktūra, tai skaitā dzelzceļa pievedceļi, autoceļi, elektroapgāde u.c.);
- Turpmākā esošo infrastruktūras objektu izmantošana ir neskaidra.

„0” alternatīva neatbilst nacionālajiem stratēģiskajiem mērķiem Rīgas pilsētas attīstības plānošanas dokumentiem, kuros paredzēta ostas teritorijas samazināšana Rīgas vēsturiskā centra tuvumā un darbības virzīšana prom no pilsētas centra, radot priekšnosacījumus Latvijas galvaspilsētas – Rīgas, attīstībai atbilstoši Eiropas valstu galvaspilsētu mūsdienu pilsētvides telpiskās plānošanas principiem, kuru pamatā ir pilsētas telpas sadalījums pēc vides funkcionalitātes.

„0” alternatīva nav savietojama arī ar Rīgas brīvostas attīstības programmas nostādnēm u.c. valsts, reģionāla un lokāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem.

Tādējādi plānošanas dokumenta īstenošanai ir liela nozīme kā Rīgas pilsētas attīstībā, tā Rīgas brīvostas attīstībā, kā arī tas saistīts ar citiem nozīmīgiem projektiem un to īstenošanu, piemēram:

„Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija un „Rīgas transporta sistēmas sasaiste ar Via Baltica (Ziemeļu šķērsojums ar pievedceļiem)”, Rail Baltica u.c.



7. TERITORIJAS, KURAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANA VAR BŪTISKI IETEKMĒT

Lokālplānojuma Rīgas pilsētas teritorijai Krievu sala īstenošanas ietekmju būtiskuma izvērtējums pirmkārt veicams attiecībā uz jūtīgām un no dabas aizsardzības viedokļa vērtīgām teritorijām, kā arī uz apdzīvotām teritorijām, kurās iedzīvotāju dzīves kvalitāti var ietekmēt plānošanas dokumenta īstenošana.

Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas

Lokālplānojuma teritorijā nav un tā tieši nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākā ir Piejūras dabas parka dabas lieguma zona Mīlestības saliņa, kas atrodas aptuveni 500m attālumā no Lokālplānojuma teritorijas.

Tās galvenā nozīme dabas parka struktūrā ir ligzdošanas vieta vairākām putnu sugām.

Nav prognozējams, ka Termināļu izbūve un darbība Krievu salā varētu negatīvi ietekmēt Mīlestības saliņu, tās bioloģiskās vērtības un integritāti.

Citas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas atrodas vēl tālāk un būtiska tieša vai netieša ietekme uz tām nav prognozējama.

Ūdensteces - Daugava un Hapaka grāvis

Būtiskākā ietekme uz Daugavu bija hidrobūvju – ostas piestātņu būvniecības laikā, kad tika izmainīta krasta līnija, izbūvēta piestātnes būve virs un zem ūdens līmeņa, kā arī gultnes padziļināšanas procesā.

Tā kā padziļināšanas procesā izsmeltā grunts tika uzskalota salas teritorijā, lai paaugstinātu tās virsmu un novērstu applūšanas draudus, tika kontrolēta izņemtās grunts kvalitāte, un tā uzrādīja nebūtiskas piesārņojuma pazīmes.

Hapaka grāvī un Daugavā plānots novadīt attīrītos lietus notekūdeņus. Ja tiek nodrošināta to atbilstoša attīrīšana, nav prognozējama būtiska nelabvēlīga ietekme uz Daugavas vai Hapaka grāvja ūdens kvalitāti. Regulāri veicams novadāmā ūdens kvalitātes monitorings, lai nepieļautu piesārņojuma nonākšanu upē.

Šobrīd negatīvu ietekmi uz Hapaka grāvja ūdens kvalitāti atstāj esošā piesārņotā Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorija, kurā konstatēts gruntsūdens piesārņojums ar naftas produktiem, sintētiskajām virsmas aktīvajām vielām, slāpekli, kā arī ir paaugstināts ķīmiskais skābekļa patēriņš.

Turpmākajā projekta attīstības procesā ir plānota piesārņotās vietas izpēte un sanācija.

Tādējādi paredzētās darbības īstenošana Lokālplānojuma teritorijā būtiski labvēlīgi ietekmēs Hapaka grāvja ūdens kvalitāti.

Apbūves teritorijas, tai skaitā dzīvojamās apbūves

Krievu sala nav apdzīvota. Rietumu virzienā no Krievu salas rietumu un ziemeļrietumu daļas, aiz Hapaka grāvja, atrodas tuvākā apdzīvotā vieta – mikrorajons Bolderāja. Teritorija, kas ierobežota ar Hapaka grāvi un Lielupes ielu, Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā noteikta kā jauktas apbūves teritorija/apstādījumi un dabas teritorija/savrupmāju apbūves teritorija/publiskās apbūves teritorija. Teritorija, ko ierobežo Platā, Lielupes, Jātnieku un Spailles iela, ir dzīvojamās apbūves teritorija ar daudzdzīvokļu mājām.



Paredzētās darbības īstenošanas teritorijai tuvākās Bolderājas mikrorajona daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas (Lielupes iela 68 un Jātnieku iela 15a) atrodas attiecīgi ~430 un ~260 m R virzienā.

Tuvākā tehniska rakstura apbūve atrodas Hapaka grāvja piekrastē, kas ir ~250-280 m no paredzētās darbības teritorijas robežas.

Tuvākais komercdarbības objekts atrodas ~180 m attālumā no Krievu salas Z gala rietumu virzienā – AS "Latvijas Jahta" jahtklubs ar laivu novietnēm (Stūrmaņu iela 1c).

Tuvākais sabiedriskas nozīmes objekts – apmēram 860 m attālumā no Krievu salas R gala rietumu virzienā – Rīgas Bolderājas pirmskolas izglītības iestāde (Platā iela 20).

Lielākā daļa sabiedriskas nozīmes un komercdarbības objektu izvietojušies Stūrmaņu un Gobas ielās – izglītības iestādes, dažādas bankas, tirgus, veikali, pasta nodaļa, policijas iecirknis, dažādas skaistumkopšanas un atpūtas iestādes, kā arī sabiedriskās ēdināšanas iestādes. Bolderājas centrs ar iepriekš uzskaitītajiem objektiem atrodas 600-1300 m attālumā no paredzētās darbības teritorijas R robežas.

Būtiskākās tiešās ietekmes, ko var radīt ostas termināļu darbība ir emisijas gaisā (nozīmīgākās ir putekļu emisijas), kā arī trokšņa traucējumi.

Lokālplānojuma teritorijā plānotajām darbībām ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums, kura ietvaros vērtētas arī emisijas gaisā un veikta to izkliedes modelēšana un vērtēts esošais trokšņa līmenis un tā prognozētās izmaiņas. Konstatēts, ka nav prognozējams, ka ārpus termināļu teritorijas gaisa piesārņojums varētu pārsniegt normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Atkārtoti veicot emisiju gaisā aprēķinu un izkliedi sākotnējā IVN ietvaros, tika konstatēts, ka nav prognozējamās normatīvajos aktos noteikto robežvērtību pārsniegumi ārpus uzņēmumu teritorijas.

Izvērtējot iespējamo trokšņa izplatību, konstatēts, ka paredzētā darbības īstenošanas rezultātā nav prognozējami trokšņa līmeņa pārsniegumu Bolderājas mikrorajonā.

Kā netieša ietekme minama autotransporta plūsmas pieaugums uz Krievu salas termināļiem. Tomēr vairāk kā 90% no pārkraujamajām kravām uz termināļiem nogādās ar dzelzceļa transportu, tādējādi samazinot autotransporta izmantošanu. Autotransporta plūsma uz Krievu salas termināļiem tieši neskar Bolderājas mikrorajona teritoriju, vien daļēji sakrīt ar transporta maģistrāli, kas savieno Bolderāju ar Rīgas centru.

Tādējādi nav prognozējamās būtiskas negatīvas ietekmes uz tuvākajiem dzīvojamās apbūves rajoniem.



8. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANAS IESPĒJAMĀS IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS

Tiešās un netiešās ietekmes

Tiešās ietekmes ir tādas izmaiņas vidē, kas iedarbojas uz vidi tieši un nepastarpināti, piemēram, piesārņojums, emisijas novadot vidē, dabas teritoriju apbūve u.c.

Netiešās ietekmes veidojas mijiedarbības starp vidi un tiešām ietekmēm rezultātā, piemēram, skābo lietu veidošanās rūpnieciskos izmešus ievadot atmosfērā.

Īslaicīgās, vidēji ilgās un ilglaicīgās ietekmes

Īslaicīgās ietekmes rada visa veida būvniecība un rekonstrukcija, transporta infrastruktūras (ceļu, dzelzceļu) paplašināšana, dažāda veida inženiertehnisko komunikāciju ierīkošana, it sevišķi, ja darbība tiek veikta cilvēka darbības neizmainītā vidē. Šādas darbības izraisa relatīvi īslaicīgu traucējumu un pēc to pabeigšanas nerodas būtiski pēcefekti, ja vien darbības ir veiktas atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Galvenās ietekmes ir zemeszemes bojājumi, troksnis, putekļu emisijas, atkritumu koncentrēšanās vienuviet. Ietekmi var mazināt lokalizējot īslaicīgo piesārņojumu. Par īslaicīgu ietekmi uz vidi var uzskatīt arī apmeklētāju skaita sezonālās svārstības, kas rodas pateicoties tūrismam un rekreācijai. Katrā noteiktā gadījumā ir jāizvērtē, vai īslaicīgās ietekmes rezultātā netiek iznīcinātas sugas vai biotopi.

Vidēji ilga un ilglaicīga ietekme ir saistīta ar zemes transformāciju no viena zemes izmantošanas mērķa citā, ūdensobjektu morfoloģijas izmaiņām (upju taisnošana, dambju ierīkošana).

Plānošanas dokumentā ietverto uzdevumu īstenošanā konsekventi jāievēro normatīvo aktu izvirzīto nosacījumu ievērošana, pretējā gadījumā īslaicīgās un vidēji ilgās ietekmes var pārvērsties ilglaicīgajās ietekmēs. Tieši ilglaicīgās ietekmes var atstāt būtiskāko ietekmi uz cilvēku veselību, ainavu, saimnieciskās darbības iespējamību teritorijā.

Summārās (kumulatīvās) ietekmes

Summārās ietekmes uz vidi ir ietekmju kopums, kurš rodas realizējot plānošanas dokumentā paredzētās darbības visā plānošanas perioda laikā.

Lokālplānojuma teritorijā paredzēts attīstīt ostas darbību. Darbības plānots īstenot projekta "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība" ietvaros.

8.1. Ietekme uz vidi paredzētās teritorijas sagatavošanas un būvniecības darbu laikā

Būtiskākās tiešās ietekmes būvniecības laikā ir:

- Dabīgās zemeszemes un biotopu iznīcināšana, ietekme ilglaicīga un neatgriezeniska, nebūtiska kā ietekme uz pilsētas vai rajona bioloģisko daudzveidību;
- Hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas. Ietekmes ilglaicīgas, neatgriezeniskas, pozitīvas, novērš plūdu risku, kā arī teritorijas pārpurvošanās procesus;
- Salas krasta līnijas izmaiņas hidrotehnisko būvju būvniecības rezultātā, ietekme ilglaicīga un neatgriezeniska, neitrāla;
- Trokšņa emisijas no būvniecības tehnikas, to darba laikā. Ietekme īslaicīga un lokāla, nebūtiska;
- Emisijas gaisā no būvniecības tehnikas un putekļu emisijas veicot zemes darbus. Ietekme īslaicīga, lokāla, nebūtiska.



Netiešas ietekmes:

- Autotransporta plūsmas palielināšanās. Ietekme īslaicīga, nebūtiska;
- Ietekme uz zivju resursiem. Ietekme īslaicīga, gultnes padziļināšanās laikā;
- Ietekme uz grunts un pazemes ūdeņu kvalitāti, ko rada izkliedētais piesārņojums emisiju no būvniecības tehnikas noklušana uz zemes virsmas. Ietekme īslaicīga un nebūtiska.

Turpmākā termināļu attīstība ietver iekārtu montāžas un nebūtiskus būvniecības darbus (uzglabāšanas laukumu aprīkošana, angārveida tuneļu vilcienu izkraušanai ierīkošana, administrācijas ēkas būvniecība u.c.) katrā no uzņēmumiem.

Šo darbu veikšana nerada būtiskas ietekmes uz vidi. Tā kā ir pabeigta hidrobūvju – piestātņu būvniecība un veikta Daugavas padziļināšana pie tām, nav prognozējama iespējama turpmākās būvniecības ietekme uz Daugavas gultni vai Daugavas ūdens kvalitāti, ko var radīt sedimentu uzduļķošana. Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika veikta arī Daugavas un Hapaka grāvja nogulumu kvalitātes noteikšana. Tika konstatēts, ka tie ir vāji piesārņoti un to uzduļķošana nerada draudus ūdens videi, un zivju resursiem, kā arī ka grunti var izmantota teritorijas uzbēršanai.

Turpmākajā būvniecības procesā nav prognozējama būtiska ietekme uz gaisa kvalitāti, jo tiks izmantota prasībām atbilstoša būvtehnika (pārsvarā dažāda veida traktortehnika un ceļamkrāni).

Nemot vērā to, ka ir pilnībā izbūvēts dzelzceļa pievedceļš un iekšējā kravas stacija, nepieciešamās iekārtas un aparatūras var tikt piegādātas pa dzelzceļu, tādējādi mazinot emisijas gaisā, troksni un papildus slodzi autoceļu infrastruktūrai Rīgas pilsētā.

Būvniecības procesā būtiskākais trokšņa avots ir būvtehnika (traktortehnika, celtņi, u.c.).

Lokālplānojuma teritorijā jau ir uzsāktas darbības (ostas termināļu ierīkošana) ietvaros, kurām veikts ietekmes uz vidi novērtējums, izvērtējot tai skaitā prognozējamo trokšņa līmeni kā būvniecības, tā ekspluatācijas laikā.

Būvniecības nozīmīgākais etaps – grunts uzbēršana, infrastruktūras objektu ierīkošana, piestātņu būvniecība jau ir pabeigta.

Turpmākajā būvniecības, iekārtu uzstādīšanas un kravu uzglabāšanas laukumu ierīkošanas procesā tiek izmantota būvniecības tehnika, kas atbilst visām tehniskajām prasībām. Vidēji traktortehnikas emitētais troksnis ir aptuveni 80 – 90 dBA. Tā kā tuvākās dzīvojamās mājas Bolderājas mikrorajonā ir aptuveni 300m attālumā no lokālplānojuma teritorijas, bet būvniecība plānota vairāk austrumu un centrālajā daļā, pēc pieredzes var teikt, ka būvniecības tehnikas radītais troksnis nepārsniegs normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības dzīvojamās apbūves teritorijā.

Tā kā lokālplānojuma teritorija atrodas Daugavas upes deltā un ir pakļauta plūdu riskam, pirms būvniecības darbu uzsākšanas bija nepieciešams veikt tās inženiertehnisko sagatavošanu – respektīvi zemes virsmas paaugstināšanu, novēršot tās applūšanas iespēju. Šobrīd ir veikta uzbēršana (uzskalošana) salas centrālajā un austrumu daļā. Uzbēršanai izmantota grunts, kas tika izsmelta, padziļinot Daugavas gultni pie jaunajām piestātnēm. Teritorijas uzbēršana rada hidroloģisko apstākļu izmaiņas. Tās ir neatgriezeniskas visā uzbērtajā un tai piegulošajās teritorijās. Tā kā praktiski Krievu salu norobežo ūdensteces (Daugava, Hapaka grāvis, Beķeru grāvis) hidroloģisko apstākļu izmaiņas ir lokālas, tikai salas teritorijā. Ietekmes ir būtiskas un pozitīvas, novērš salas teritoriju applūšanu un pārpurvošanās procesu attīstību.



Būvniecības laikā netika izmantota lietusskanalizācija, virszemes notece brīvi noplūda Daugavā un Hapaka grāvī, tai skaitā arī ūdens no izsmeltās grunts. Tā kā grunts kvalitāte tika regulāri pārbaudīta, ūdens nonākšana atpakaļ Daugavā un Hapaka grāvī neradīja sekundāras piesārņošanas draudus.

Teritorijas virsmas līmeņa paaugstināšanas rezultātā iespējama nebūtiska gruntsūdens līmeņu izmaiņa, tiem paaugstinoties salas centrālajā daļā, kas ir netieša, ilglaicīga ietekme. Taču prognozējamās izmaiņas ir nebūtiskas un lokālas, tikai Krievu salas teritorijā. Tā kā nav veikti monitoringa novērojumi, detalizēt notikušās izmaiņas nav iespējams.

Lokālpilnojumā teritorijā vienīgais aktīvais mūsdienu ģeoloģiskais process bija teritorijas pārpurvošanās. Būvniecības laikā, paaugstinot teritorijas virsmu, to uzberot, tika mainīti teritorijas hidroloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi un pārpurvošanās procesi vairs nav prognozējami.

Grunts uzbēršanas un uzskalošanas rezultātā visā uzbērtajā teritorijā ir neatgriezeniski iznīcināti dabīgie biotopi. Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā, pirms teritoriju uzbēršanas, tika veikta teritorijas izpēte un tajā netika konstatēti īpaši aizsargājami biotopi vai augu sugas. Līdz ar to nav radīti bioloģiskās daudzveidības zaudējumi. Savukārt pēc uzbēršanas 2017. gada vasarā, veicot teritorijas apsekošanu, tajā tika konstatēti atsevišķi īpaši aizsargājamo augu īpatņi. Prognozējams, ka turpmākajā darbības īstenošanā, minētie īpatņi tiks iznīcināti. Ņemot vērā to, ka tie sastopami netipiskā dzīvotnē un nav ietverti 2012.gada 18.decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.940 "Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu" 1.pielikuma sarakstā "Īpaši aizsargājamo zīdītāju, abinieku, rāpuļu, bezmugurkaulnieku, vaskulāro augu, sūnu, aļģu, ķērpju un sēņu sugas, kurām izveidojami mikroliegumi", netiks radīti draudi šīs sugas populācijai Latvijā. Savukārt Sugu un biotopu aizsardzības likums neietver prasību atsevišķu īpaši aizsargājamās augu sugas indivīdu cita veida aizsardzībai. Atradņu skaita samazinājums ir nebūtisks un neietekmēs sugu integritāti un izplatību Latvijā.

Pēc būvniecības darbu pabeigšanas, neapbūvētās teritorijas ir noplanētas un apzaļumotas radot sakoptu urbanizētu vidi.



Attēls Nr.8.1. **Apzaļumota teritorija pēc satiksmes infrastruktūras būvniecības** (2017.gada oktobris, foto I.Gavena)

8.2. Prognozējamā ietekme uz vidi objektu darbības laikā

Būtiskākās tiešās ietekmes uz vidi:

- Putekļu emisijas gaisā birstošu, putošu kravu pārkraušanas un uzglabāšanas procesā, ietekme būtiska (ja netiek īstenoti ietekmei mazinoši pasākumi), taču nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, ilglaicīga;
- Trokšņa emisijas ostas darbības laikā. Ietekme ilglaicīga, būtiska, taču nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības;
- Ietekme uz grunts un gruntsūdens kvalitāti, ietekme fragmentāra, lokāla, atsevišķu negadījumu rezultātā, piemēram degvielas izlijumi, ja tiek ievērotas apsaimniekošanas prasības, ietekmes nebūtiskas;
- Atkritumu nonākšana vidē, iespējama to neatbilstošas apsaimniekošanas rezultātā,
- Virszemes ūdeņu piesārņojums ar neattīrītiem vai nepilnīgi attīrītiem lietus kanalizācijas ūdeņiem. Ietekme iespējama attīrīšanas iekārtu avārijas rezultātā. Ietekmes īslaicīgas, būtiskums atkarīgs no vidē nonākušo neattīrīto lietus ūdeņu apjoma.

Prognozējamās netiešās ietekmes

- Transporta kustības pieaugums, ietekme ilglaicīga un būtiska;
- Grunts un gruntsūdens sekundārais piesārņojums ar atmosfēras nokrišņiem, kuros ir putekļu daļiņas, ietekme ilglaicīga, nebūtiska;
- Ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem piestātņu tuvumā kuģu kustības rezultātā.

8.2.1. Emisiju gaisā izvērtējums

2009. gada projekta "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai" ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika veikts Lokālpilnojumuma teritorijā paredzēto darbību – 3 ostas termināļu, kā arī transporta radīto emisiju gaisā aprēķins un izkliedes modelēšana.



Saskaņā ar iegūtajiem rezultātiem konstatēts, ka šie uzņēmumi faktiski neietekmē CO, NO_x un SO₂ piesārņojuma līmeni, savukārt PM₁₀ piesārņojuma līmeni paaugstina par 20% - 36% (attiecīgi gada un diennakts koncentrāciju gadījumā).

Diennakts koncentrācija jau tuvojas robežvērtībai, tomēr ar garantiju to nerasniedzot pat teorētiski neiespējami sliktākajā – gadījumā pēc maksimālās piesardzības principa.

Modelēšanas rezultāti rāda, ka Krievu salā nevienas piesārņojošās vielas robežvērtība nav pārsniegta, taču ir paaugstināta putekļu PM₁₀ koncentrācija.

PM₁₀ koncentrācija paaugstināta lokāli – SIA “Krievu Salas Termināls” teritorijā, nepārsniedzot robežlielumu.

2015. gadā sākotnējā IVN ietvaros tika veikts atkārtots emisiju gaisā aprēķins un izkliedes modelēšana, arī palielināta pārkraujamā ogļu apjoma gadījumā, pie maksimālajām slodzēm, netiek prognozēta normatīvajos aktos noteikto robežvērtību pārsniegšana.

8.2.2. Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums

2009. gada projekta “Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai” ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika veikts Lokālplānojuma teritorijā paredzēto darbību – 3 ostas termināļu, kā arī transporta radīto trokšņu novērtējums un to izplatības modelēšana.

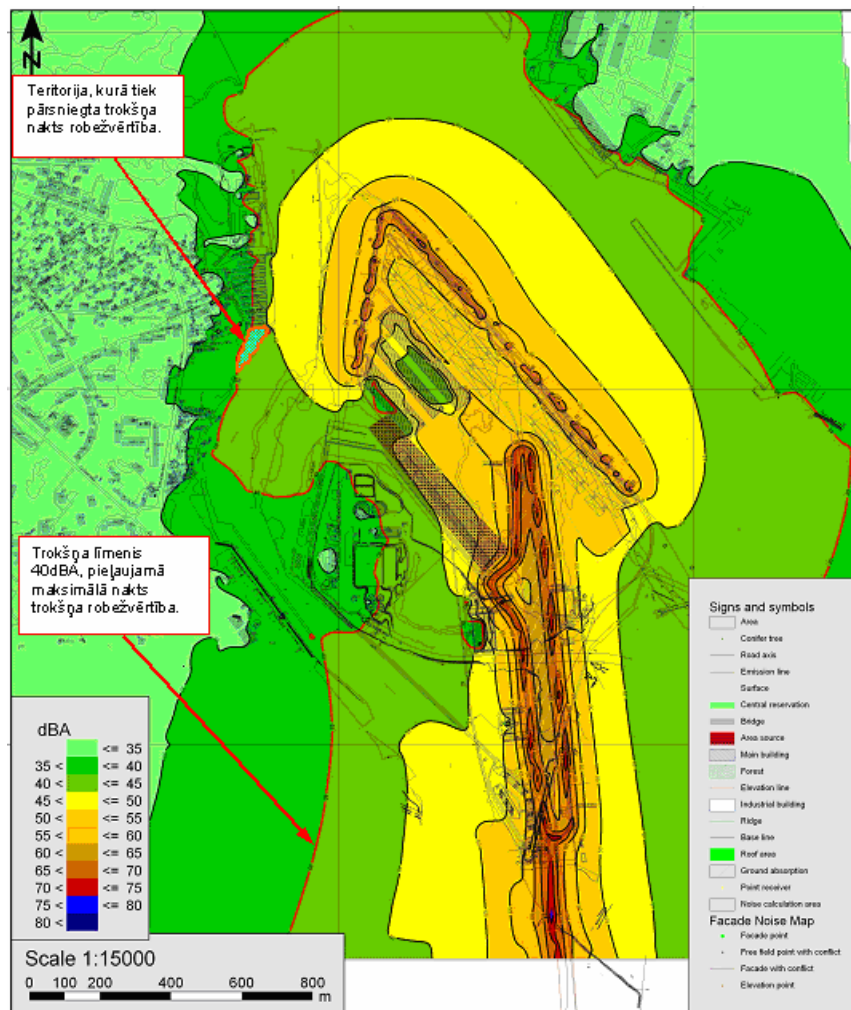
Trokšņa līmeņa aprēķini un modelēšana veikti pieņemot, ka:

- Krievu salā tiek izbūvētas četras piestātnes ar kopgarumu 1180 m gar Daugavu un trīs piestātnes ar kopgarumu 580 m gar Hapaka grāvi;
- Teritorijas ziemeļdaļu gar Hapaka grāvi plānots perspektīvā izmantot ģenerālkraavu, Ro-Ro un beramkraavu termināliem, teritorijas austrumu daļu gar Daugavu – beramkraavu termināliem;
- Teritorijas vidusdaļā atradīsies jauna dzelzceļa preču stacija ar caurlaides spēju 600 vag./dnn (36 000 t/dnn jeb 13 milj. t/gadā). Autotransporta plānotais kravu apgrozījums ir 9 milj.t./gadā. Veicot ostas darbības radītā trokšņa līmeņa aprēķinus, tiek pieņemts, ka osta strādā vienveidīgi gan dienā, gan vakarā, gan naktī, respektīvi kravu apgrozījums ostā stundas laikā ir vienāds gan dienā, gan vakarā, gan naktī;

Modelējot aprēķinātās ilgtermiņa trokšņa rādītāju līmeņa vērtības pie dzīvojamo māju teritorijām diennakts nakts laikā Hapaka grāvja pretējā krastā, kur atrodas AS “Latvijas jahta” un perspektīvā ir atļauta mazstāvu apbūve, uzrādās neliels (~0,5 ha) iespējama trokšņa diskomforta apgabals, kur trokšņa līmeņa vērtības pārsniedz normatīvos trokšņa robežlielumus (skatīt attēlu Nr.8.2.2.) ap perspektīvajā mazstāvu apbūvē.

Tā kā Lokālplānojumā nav paredzēta piestātņu būvniecība Krievu salas Ziemeļrietumu daļā gar Hapaka grāvi, var prognozēt, ka šādā risinājumā trokšņa robežvērtības netiks pārsniegtas nevienā no esošajām vai potenciālajām dzīvojamās apbūves teritorijām Bolderājas mikrorajonā.

Pēc aprēķināto trokšņa līmeņu analīzes jāsecina, ka Krievu salā izvietoto kravu apstrādes termināļu darbības rezultātā radītais troksnis ilgtermiņā tuvāko esošo mazstāvu dzīvojamo māju teritorijās nepārsniedz trokšņa robežvērtības.



Attēls Nr.8.2.2. **Aprēķinātais trokšņa līmenis Lokālplānojuma teritorijā** (Avots: "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstības" ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojums)

8.2.3. Ietekme uz hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem

Plānotā darbība nevar ietekmēt hidroloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus blakus teritorijās, lai gan Krievu "sala" patiesībā ir pussala. "Salu" no Bolderājas atdala Hapaka grāvis (rietumos), ziemeļos un austrumos tek Daugava, bet Hapaka un Beķera grāvji – dienvidos-dienvidrietumos. Tikai pašos dienvidos "sala" ir saistīta ar pārējo Daugavas kreisā krasta teritoriju ar šauru sauszemi, kas savieno Lejas Podragu ar Krievu salu.

Līdz ar to, plānotajai darbībai pakļautajai teritorijai ir faktiski izcili robežnosacījumi, kas viennozīmīgi norāda uz neiespējamību būtiski ietekmēt hidroloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus blakus esošajās teritorijās.

Teritorijas inženiertehniskā sagatavošana, t.i. ievērojama apjoma smilšainas grunts uzskalošana un krastu nostiprināšana, Krievu salā veicina gruntsūdens līmeņa kupolveidīgu celšanos; teritorija kļūst par pazemes ūdens horizonta barošanās avotu. Pie tam, augstākie līmeņi būs raksturīgi „salas” centrālajai daļai, bet notece notiks uz visām pusēm – vairāk vai mazāk radiāli.

Izmaiņas Krievu salas krasta līnijā Daugavas pusē var novest pie virszemes ūdens plūsmas izmaiņām un, līdz ar to, arī pie zināmas ietekmes uz tuvumā esošās Mīlestības saliņas krasta



līniju. Daugavas pusē paredzētā darbība visticamāk nevar radīt ievērojamas plūsmas izmaiņas kopumā, jo faktiski izmainīsies tikai pats Krievu salas ziemeļu stūris, kas nav sauszeme šī vārda pilnā nozīmē, lai arī ietekmē Daugavas ūdens plūsmu.

Lokālpilnojuma teritorijas austrumu un centrālajā daļā ir veikta teritorijas uzskalošana (līdz atzīmei 1,0 m vjl.) un pēc tam tās uzbēršana līdz līmenim (2,70 m vjl.), kas ievērojami pārsniedz līdz šim fiksēto absolūto ūdens līmeņa maksimumu (2,14 m vjl. 1969. gada vētrā), tāpēc plānotās apbūves teritorijas applūšana nav iespējama.

8.2.4. Virszemes noteces ūdeņu novadīšana

Lokālpilnojuma teritorijā projektējamajos termināļos un transporta infrastruktūras teritorijā paredzēta slēgtā tipa lietūs ūdens savākšanas un novadīšanas sistēma ar attīrīšanas iekārtām. Tā kā Rīgas pilsētai piederošu lietūs ūdens kanalizācijas tīklu ne Zilajā ielā, ne Krievu salā nav, ir paredzēts izbūvēt lokālās attīrīšanas iekārtas, kurās varēs savākt lietūs un sniega kušanas ūdeņus.

Pēc attīrīšanas šos ūdeņus ir paredzēts novadīt Daugavā.

Industriālajos rajonos lietūs notekūdens pat pēc attīrīšanas satur zināmu daudzumu ķīmiska un mehāniska piesārņojuma, jo pilnīga attīrīšana nav iespējama.

Līdz ar to, arī Daugavā nonāks lietūs ūdens, kas zināmā mērā pasliktinās upes ūdens kvalitāti. Taču šeit ir jāņem vērā, ka apskatāmajā teritorijā tiks veiktas tās pašas darbības un arī aptuveni tajos pašos apjomos, kā patlaban Andrejostas rajonā, kur lietūs notekūdens nonāk Daugavā bez iepriekšējas attīrīšanas. Tas nozīmē, ka ekoloģiskajai situācijai viennozīmīgi ir jāuzlabojas, lai gan ir skaidrs, ka pilnībā novērst jebkuras saimnieciskās darbības, tai skaitā arī apskatāmās, negatīvo ietekmi uz vidi, nevar.

8.2.5. Grunts kvalitātes un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas

Grunts kvalitāti Lokālpilnojuma teritorijā raksturo uzskalotā un uzbērtā grunts. Tās kvalitāte darba gaitā ir kontrolēta un tā nav piesārņota, taču paaugstinātais organisko vielu daudzums liek to kvalificēt kā vāji piesārņotu vai sliktas dabīgās kvalitātes (tai raksturīgs organisko vielu piejaukums un iespējams nebūtisks antropogēnais piesārņojums, kas ir būtiski zem noteiktajām robežvērtībām).

Ostas termināļu darbības rezultātā nav prognozējams grunts un gruntsūdeņu piesārņojums, tas var rasties tikai avārijas gadījumos.

Krievu salā plānotās darbības rezultātā nav sagaidāma būtiska ietekme uz apkārtējo teritoriju hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, ko nosaka to iekļaujošās ūdensteces (Daugava, Hapaka grāvis un Beķeru grāvis). Skatoties no ietekmes uz vidi viedokļa, tas noteikti ir pozitīvs moments, jo faktiski izslēdz termināļa izbūves un ekspluatācijas ietekmi uz tuvējo teritoriju hidroģeoloģiskajiem apstākļiem.

Lokālpilnojuma teritorijā veiktie plaša mēroga zemes darbi noteikti atstāj ietekmi uz teritorijas hidroģeoloģiskajiem apstākļiem. Uzskalotā grunts, būves un konstrukcijas ar savu svaru veidos spiedienu uz agrāk uzskalotajām Krievu "salas" gruntīm. Līdz ar to, "sala" var kļūt par savdabīgu gruntsūdeņu barošanās avotu, kura epicentrā pazemes ūdens līmenis nedaudz paaugstināsies, bet tā notece notiks radiāli uz visām pusēm. Tomēr konkrētajā situācijā, kad gruntsūdens un virszemes ūdens līmenis faktiski sakrīt, tam nav īpašas nozīmes, jo virszemes ūdens līmenis Daugavā ir mākslīgi veidots un atkarīgs no Rīgas HES darba režīma. Izmaiņas skars tādu ūdens



apjomu, kas būs nesalīdzināmi mazāks par apkārtējās ūdens tecēs esošo apjomu. Jāņem arī vērā, ka absolūti lielākā daļa no apbūvējamās platības būs klāta ar asfaltu un/vai bruģakmeni un tajā būs ierīkota lietussavākšanas sistēma. Līdz ar to, var apgalvot, ka faktiski plānotās darbības iespāids uz hidroģeoloģiskajiem apstākļiem būs nenozīmīgs.

Krievu salā neeksistē nedz individuālā, vai decentralizētā ūdensapgāde. Arī turpmāk ir plānots izmantot Rīgas pilsētas ūdensvadu (saimnieciskajam un dzēriemajam ūdenim) vai arī Daugavu (tehniskajam un ugunsdzēsības ūdenim) kā ūdensapgādes avotus, neizmantojot pazemes ūdeņus. Līdz ar to, plānotā darbība tiešā veidā neietekmēs dzēriemajam ūdenim resursus un to kvalitāti.

Ietekme uz tuvākajiem pazemes ūdens ņemšanas urbumiem kas ierīkoti SIA Latvijas propāna gāze teritorijā nav prognozējama, jo abos urbumos ūdens ieguvei tiek izmantots Augšdevona Gaujas ūdens horizonts, kura virsma izvietojas vismaz ~ 45-50 metru dziļumā, bet urbumu filtru intervāli izvietojas vēl ievērojami zemāk. Turklāt Gaujas horizonta dabiskā aizsargātība šajā teritorijā tiek atzīta par ļoti labu.

8.2.6. Prognozējamās mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņas

Lokālplānojuma teritorija izvietota Daugavas lejtecē. Tajā kā vienīgie mūsdienu ģeoloģiskie procesi novērota teritorijas pārpurvošanās krastu izskalošana, un upes sanešu uzkrāšanās (akumulācija) jeb upes gultnes aizsērēšana.

Nemot vērā to, ka Krievu sala ir izveidojusies jau sen (cilvēka vēstures aspektā), visi ar to saistītie ģeoloģiskie procesi ir stabilizējušies. No ģeoloģiskā viedokļa visbūtiskākās izmaiņas plānotās darbības rezultātā skars reljefu, t.i., Daugavas un gultne tiks padziļināta, bet Krievu salas teritorija – uzskalota līdz atzīmei 1,0 m vjl un pēc tam – uzbērtā līdz atzīmei 2,7 m vjl. Tātad, kopumā teritoriju paaugstina par 1-3 metriem. Pēc būvprojekta realizācijas Krievu salā ievērojamos apjomos nevarēs notikt nedz krastu izskalošana, nedz pārpurvošanās procesi. Pirmie tāpēc, ka visu termināla teritoriju ir paredzēts speciāli nostiprināt, otrie tāpēc, ka teritorija būs uzskalota un uzbērtā ar smilts materiālu, kas ļaus nokrišņiem viegli infiltrēties gruntī, neveidojot apstākļus, kas būtu labvēlīgi pārpurvotu iecirkņu izveidei. Turklāt absolūti lielākā daļa no termināla teritorijas būs asfaltēta un/vai bruģēta, bez tam, teritorijā būs izveidota lietussavākšanas sistēma, kas būtiski samazinās nokrišņu infiltrāciju un novērš pārpurvošanās iespējas.

8.2.7. Ietekme uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību

Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām

Lokālplānojuma teritorijā nav un tā nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākā īpaši aizsargājamā teritorija ir Dabas parka Piejūra dabas lieguma zona – Mīlestības saliņa, tās attālums no paredzētās darbības teritorijas ir ~500 m.

Lokālplānojuma īstenošanas rezultātā nav prognozējama negatīva ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, to ekoloģiskajām funkcijām un integritāti.

Ietekme uz biotopiem un augu sugām

Gan pašreiz noteiktie Rīgas teritorijas plānojuma risinājumi, gan Lokālplānojuma risinājumi paredz Krievu salā attīstīt apbūves teritoriju. Krievu salā konstatētie (skat. 5.nodaļā sniegto informāciju) ruderalie biotopi, kuriem no sugu un biotopu aizsardzības un bioloģiskās



daudzveidības viedokļa nepiemīt specifiska vērtība, tiks apbūvēti. Tiks būtiski un neatgriezeniski ietekmētas teritorijas ziemeļu daļā konstatētās 3 aizsargājamo augu atradnes to veidošanās stadijā.

Eksperts konstatējis, ka pētāmajā teritorijā augi konstatēti uz izsmeltās grunts, biotopa sukcesijas sākumstadijā. Pašlaik veģetācija reta vai ļoti reta, vietām nav, tomēr blīvi izplatās ciesa, mitrākās vietās ieviešas krūmi. Paredzams, ka atbilstošas apsaimniekošanas trūkuma rezultātā, teritorija aizaugs ar blīvām ciesu audzēm un krūmiem, radot retajām augu sugām nelabvēlīgus vides apstākļus, kādēļ sugas varētu iznīkt dabisku apstākļu dēļ. Atradnes iznīktu arī plānotās apbūves realizācijas laikā.

Teritorijā paredzēta ostas infrastruktūras izbūve. Plānotās darbības rezultātā atradnes tiktu iznīcinātas.

Sugu integritātei nodarītais kaitējums izvērtējams pēc kaitējuma attiecībā pret skarto atsevišķo sugas indivīdu nozīme attiecīgās sugas saglabāšanā un dabiskā izplatībā, sugas jutību un sastopamības biežumu izvērtēšanas vietējās pašvaldības, valsts, Eiropas Savienībā ietilpstošā boreālā (ziemeļu) reģiona un Eiropas Savienības līmenī.

1) *Trifolium fragiferum* izplatība:

Rīgā ~ 19 atradnes,

Latvijā – 50 atradnes,

Boreālajā reģionā – nav datu.

ES – nav datu.

Atradņu skaits samazināsies par vienu atradni, jeb 5% atradņu Rīgas mērogā un 0,5% valsts mērogā.

2) *Anthyllis maritima* izplatība:

Rīgā ~ 3 atradnes,

Latvijā – 9 atradnes,

Boreālajā reģionā – nav datu.

ES – nav datu.

Atradņu skaits samazināsies par vienu atradni, jeb 33% atradņu Rīgas mērogā un 11% valsts mērogā.

3) *Corispermum intermedium* izplatība:

Rīgā ~ 11 atradnes,

Latvijā – 49 atradnes,

Boreālajā reģionā – nav datu.

ES – nav datu.

Atradņu skaits samazināsies par vienu atradni, jeb 9% atradņu Rīgas mērogā un 2% valsts mērogā.

Visām konstatētajām sugām ir spēja ātri atjaunoties un izplatīties, ko pierāda to atrašanās teritorijā, kas izveidota tikai pirms 2-3 gadiem. Atradņu skaita samazinājums neietekmēs sugu integritāti un izplatību.



Lokālpilnojuma realizācija neietekmēs aizsargājamo augu sugu integritāti un izplatību.

Ietekme uz putniem

Gan pašreiz noteiktie Rīgas teritorijas plānojuma risinājumi, gan Lokālpilnojuma risinājumi paredz Krievu salā attīstīt apbūves teritoriju. Krievu salā konstatētie (skat. 5.nodaļā sniegto informāciju) ruderālie biotopi tiks apbūvēti. Tiks ietekmētas teritorijas centrālajā daļā, kur tika novērots pupuķis (*Upupa epops*) un stepes čipste (*Anthus campestris*), kuras ir īpaši aizsargājamas putnu sugas.

Eksperta pieredze liecina, ka Liepājā ostas teritorijā, praktiski analogā situācijā un biotopā, vairākus gadus (vismaz no 2007.-2013. gadam) sekmīgi ligzdoja divi līdz trīs pāri stepes čipstes un vismaz divi pāri cekulaino cīruļu (*Galerida cristata*). Piemērs liecina to, ka minēto sugu putni var ligzdot tiešā saimnieciskās darbības tuvumā.

Tādejādi nav pamata bažām, ka konkrētās ligzdošanas vietas zudums varētu radīt būtisku ietekmi uz šai sugai būtisku (barošanās un ligzdošanas) biotopu populāciju.

Vienlaicīgi eksperta slēdzienā norādīts, ka ņemot vērā to, ka saimnieciskās darbības rezultātā kopš 2008. gada lielajiem ķīriem ir zudusi iespēja ligzdot Krievu salā, tad kā obligāts nosacījums ir turpināt iepriekšējos gados ilgstoši veikto kaijveidīgo putnu monitoringu Žurku salā, Mīlestības salā un Krēmeros, kā arī veikt nepieciešamos biotehniskos pasākumus minētajās teritorijās, lai nepieciešamības gadījumā uzlabotu ligzdošanas apstākļus kaijveidīgajiem putniem, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai Noslēguma ziņojuma 6.1. nodaļā norādītajam.

Lokālpilnojuma realizācija neietekmēs aizsargājamo putnu sugu integritāti un izplatību.

Lokālpilnojuma īstenošana neradīs tāda veida ietekmes, kas varētu ietekmēt Natura 2000 tīkla īpaši aizsargājamo dabas teritoriju integritāti, funkcijas un dabas aizsardzības mērķu īstenošanu.

Lokālpilnojuma īstenošana neradīs tāda veida ietekmes, kas varētu ietekmēt aizsargājamo augu un putnu sugu integritāti un funkcijas.

8.2.8. Ietekme uz ainavas elementiem un kultūrvēsturisko vidi

Lokālpilnojuma un tai pieguļošajās teritorijās nav noteiktas īpaši aizsargājamas ainavas, lokālpilnojuma teritorijā un tās tiešā tuvumā (līdz 1 km rādiusā) nav konstatēti kultūrvides objekti un to neskar valsts aizsardzībā esošo pieminekļu aizsardzības zonas. Lokālpilnojuma īstenošana neradīs tāda veida ietekmes, kas varētu ietekmēt aizsargājamo kultūras pieminekļu un īpaši aizsargājamo ainavu stāvokli.

8.2.9. Iespējamā ietekme uz sabiedrību

Sociāli - ekonomiskais novērtējums

Lokālpilnojuma teritorijā paredzēto darbību īstenošanas gadījumā nepieciešamas gan investīcijas, gan arī prognozējama to efektivitāte un prognozējama peļņa, jaunas darba vietas, ienākumu budžetā pieaugums, Rīgas brīvostas darbības uzlabošanās. Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika definēti šādi potenciāli iespējamie ekonomiskie un finansiālie ieguvumi, ja pilnībā tiek īstenotas Lokālpilnojuma teritorijā paredzētās darbības:



- Atbrīvotās zemes ekonomiskā vērtības izmaiņas;
- Samazināts vides piesārņojums Lokālpilnojuma teritorijā;
- Autoceļu pārvadājumu laika un izmaksu ietaupījums;
- Dzelzceļa pārvadājumu laika un izmaksu ietaupījums;
- Kopējais pievienotais ārējais ieguvums;
- Kopējie pievienotie darbības ieņēmumi;
- Kopējie pievienotie ekonomiskie un finansiālie ieguvumi.

Tūrisma un rekreācijas kontekstā ir jāsecina, ka termināla izveide tiešā veidā neietekmēs tūrisma attīstību ne šo industrijas nozari veicinot, ne arī radot tās attīstībai šķēršļus, izņemot Krievu salas un tai tuvumā esošās Mīlestības saliņas kā ornitoloģijas rezervāta un no tā izrietošā dabas tūrisma, ekotūrisma, putnu vērošanas tūrisma potenciāla vērtības samazināšanu.

Būtisku netiešu pozitīvu ietekmi uz tūrisma attīstību atstās ostas infrastruktūras pārcelšana no Rīgas centra un Vecrīgas tuvuma, tādējādi atbrīvojot plašas teritorijas upes krastā pilsētas attīstībai.

Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānojumos un plānošanas dokumentos

Lokālpilnojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”.

Lokālpilnojums tiek izstrādāts kā grozījumi Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā. Lokālpilnojumā ietvertās nostādnes nav pretrunā ar citiem spēkā esošiem plānošanas dokumentiem, tādējādi tā izstrāde nav saistīta ar nepieciešamību veikt grozījumus citos plānošanas dokumentos.

Piegulošo teritoriju izmantošanas izmaiņu raksturojums

Lokālpilnojumā noteiktais plānotais (atļautais) zemes lietošanas veids un pamatojoties uz to īstenotās darbības, nerada nekādus iespējamus aprobežojumus līdzšinējā saimnieciskajā darbībā pieguļošajās teritorijās.

Gaisa piesārņojuma līmeņa pieaugums kā iespējama subjektīva neērtība nepārsniegs normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, tātad nav uzskatāms par tādu neērtību, kas liegtu īstenot paredzēto darbību vai radītu izmaiņas apkārtējo teritoriju izmantošanas iespējās.

Trokšņa traucējumu prognoze paredzētās darbības īstenošanas gadījumā uzrāda iespējamu teritorijas perspektīvajam lietojuma veidam atbilstošā nakts trokšņa robežlieluma pārsniegumu niecīgā (~0,5 ha) plānotās mazstāvu apbūves zonas platībā, kura šobrīd ir neapbūvēta.

Ja šī prognoze tiešu mērījumu ceļā pēc terminālu darbības uzsākšanas vēl pirms mazstāvu apbūves attīstīšanas šajā teritorijā apstiprināsies, būs nepieciešams un iespējams veikt vienkāršus prettrokšņa pasākumus (piemēram, prettrokšņa sienas uzstādīšanu vai stādījumu joslas izveidi gar Hapaka grāvja krastu), lai novērstu pārsniegumus, bet plānoto zemes lietojuma veidu Hapaka grāvja krastā mainīt nebūs nepieciešams.

Transporta plūsmu izmaiņas

Ūdens transports

Sakarā ar paredzētās darbības īstenošanu nekādas principiālas izmaiņas kuģu satiksmē Daugavas grīvā un vēl jo vairāk Rīgas jūras līcī nav paredzētas. Galvenā kuģu ceļa akvatorijas padziļināšana un kuģu apgriešanās baseina izveide šā projekta ietvaros nav paredzēta, līdzšinējā navigācijas infrastruktūra pilnībā apmierina arī jaunā Krievu salas termināla apkalpošanu.



Projekta īstenošana kopumā novirza brīvostas pārkraušanas operāciju smaguma centru ne vien uz Daugavas labo krastu, kas vairāk ietekmē sauszemes transporta ceļus, bet arī tuvāk jūras vārtiem, tādējādi saīsinot kuģojumus pa Daugavas lejteci un kopumā vienkāršojot un samazinot navigāciju tajā.

Dzelzceļš, autoceļi

Lokālpilnojuma teritorijā plānotās ostas darbības attīstības rezultātā mainīsies autotransporta un dzelzceļa transporta plūsmas. Tās samazināsies Daugavas labajā krastā virzienā uz Eksporta ostu un Andrejsalu, bet pieaugs Daugavas kreisajā krastā uz lokālpilnojuma teritoriju.

Šāds transporta plūsmu izmaiņu scenārijs atbilst spēkā esošajos plānošanas dokumentos deklarētajam. Rīgas Brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas projektam ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un dzelzceļa rekonstrukcija posmā Torņakalns – Bolderāja ir veikta, tai skaitā ir izbūvēts dzelzceļa pievedceļš no stacijas Bolderāja 2 uz Krievu salu, bet Krievu salā izveidota pieņemšanas nodošanas preču stacija un pievedceļi uz jaunajiem termināļiem.”

Autoceļu attīstības plāni tāpat ņem vērā plānoto ostas darbību Krievu salā. Autoceļu attīstība Bolderājas virzienā netieši sniegs ieguldījumu Pārdaugavas attīstībai kopumā, jo šie transporta, īpaši autoceļu tīkla (ieskaitot tiltus), attīstības plāni paredzēti visas sabiedrības interešu apmierināšanai un nav uzskatāmi par tieši pakārtotiem ostas vajadzībām.

Zilās ielas atzara uz plānotajiem termināļiem un esošo SIA “KS Terminal” teritoriju būvniecība (kas ir realizēta) novērš transporta kustību uz esošo SIA “KS Terminal” teritoriju gar SIA “Latvijas Propāna gāze” teritoriju, tādējādi diversificējot esošo transporta infrastruktūru.

8.2.10. Transporta radīto ietekmju novērtējums

Transporta radītās ietekmes, kas saistītas ar lokālpilnojuma īstenošanu, vērtējamās projekta “Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšana no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība” kontekstā.

Saskaņā ar IVN Ziņojumā ietvertu novērtējumu: Daugavas labais krasts, neskatoties uz to, ka tas ir arī daudz blīvāk apdzīvots, šobrīd tiek izmantots ostas uzņēmumu darbībai daudz intensīvāk nekā kreisais – labajā krastā kopumā tiek pārkrautas 22 669 000 tonnas kravu, bet kreisajā – 3 263 800 tonnas. Tieši Andrejsala un Eksportosta, kas atrodas blakus Rīgas vecpilsētai, ir tās, kas nodrošināja ~40% kravu apkalpošanu. Paredzētās darbības īstenošanas rezultātā kravu sadalījums mainīsies un šie ~40% jeb vairāk kā 10 milj. tonnas gadā vairs netiks pārkrautas labajā, bet gan kreisajā krastā (Krievu salā), tādējādi līdzsvarojot kravu un transporta plūsmu sadalījumu.

Tādējādi praktiski transports nerada papildus ietekmes, bet gan līdzsvarojas un mazina kopējo ietekmi.

8.2.11. Iespējamie avāriju riski

Būvniecības darbu laikā nav prognozējami būtiski avāriju riski, kuru sekas var radīt negatīvu ietekmi uz vidi. Iespējami ir degvielas vai eļļu izlijumi, taču to savākšana ar mūsdienu līdzekļiem nodrošina praktiski pilnīgu piesārņojuma savākšanu.

Termināļiem uzsākot darbību, sliktākais iespējamais avārijas scenārijs saistīts ar kuģošanas drošības prasību neievērošanu. Gadījumā, ja kāds no ostā ienākošajiem kuģiem pārkāpj ostā



noteikto kuģošanas režīmu, pastāv kuģu sadursmes varbūtība, kas var izraisīt nopietnas ekoloģiskas sekas. Šāda scenārija varbūtība ir maza, jo līdzīgas kuģu sadursmes Rīgas ostā pēdējo 20 gadu laikā nav notikušas.

Pasākumus šādas avārijas radīto seku novēršanai savā akvatorijā saskaņā ar „Jūras drošības un jūrlietu pārvaldes likumu” sākotnēji veic termināla operators ar savā rīcībā esošajiem tehniskajiem līdzekļiem. Turpmākos pasākumus saskaņā ar „Likumu par ostām” veic Rīgas brīvdostas pārvalde ar tās rīcībā esošajiem avāriju seku likvidācijas tehniskajiem līdzekļiem. Pasākumi tiek veikti saskaņā ar Rīgas ostas „Darbības plānu neparedzēta piesārņojuma gadījumā”.

Infrastruktūras ekspluatācijas laikā lielākais iespējamais avārijas risks saistīts ar kuģa sadursmi ar piestātni, kā rezultātā iespējams kuģa un kravas pilnīgs vai daļējs zudums. Šādas avārijas gadījumā, ja tā tiek klasificēta par valsts līmeņa katastrofu, paredzams, ka tiktu aktivizēts „Nacionālais darbības plāns neparedzēta piesārņojuma gadījumā” un avāriju seku likvidācijas vadību pārņemtu Valsts Ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Operatīvās vadības centrs un Jūras spēku Krasta apsardzes dienests.

Savukārt, ja avārija notiktu krastā, piemēram, dzelzceļa sastāva noskriešana no sliedēm, avāriju seku likvidācijas pasākumus saskaņā ar Civilās aizsardzības plānu vadītu Valsts Ugunsdzēsības un glābšanas dienests.

SIA „Latvijas propāna gāze” Rīgas eksporta gāzes uzpildes stacija (Zilā iela 20) teritorija robežojas ar Lokālplānojuma teritoriju, tieši robežojoties ar esošo SIA „KS Terminal” teritoriju. Pēc Vides pārraudzības valsts biroja sniegtās informācijas, avārijas gadījumā sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība varētu būt iespējama aptuveni līdz 790 m attālumam no negadījuma epicentra, ja notiek pilnīgs spiedieniekārtas (175 m³) sabrukums.

Aprēķinātā 100% letālā siltumstarojuma zona var sasniegt 430 m attālumam, bet 1% letālā siltumsatrojuma zona – 820 m attālumam ugunslodes ugunsgrēka gadījumā.

Iepriekš minēto avāriju aprēķinātās varbūtības ir mazākas par 1x10⁻⁶.

Rīgas domes 2005. gada 20. decembra saistošajos noteikumos Nr. 34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” attiecībā uz SIA „Latvijas propāna gāze” Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju (Zilā iela 20) ir noteikta virkne aizliegumu atsevišķu objektu būvniecībai 800 m zonā ap šo objektu.

Lokālplānojumā tiek saglabātas līdzšinējās prasības un aprobežojumi. Paredzētās darbības Krievu salā, Lokālplānojuma teritorijā neatbilst nevienai no definētajām aizliegtajām darbībām. Pārsvarā tādus jutīgus objektus kā ogļu uzglabāšanas laukumi izvietojot ārpus noteiktās 800 m drošības zonas.

Lai gan SIA „KS Terminal” ilgstoši darbojas līdzās SIA „Latvijas propāna gāze”, drošības nolūkos rekomendējams izvērtēt kravu uzglabāšanas laukumu izvietojumu, iespējami degošo materiālu (šķeldas, kokmateriālu) kravas izvietojot attālināti no SIA „Latvijas propāna gāze” teritorijas.

Aptuveni 800 m attālumā no lokālplānojuma teritorijas atrodas AS „Latvijas finieris” rūpnīca „Lignums” (Platā iela 38). Pēc Vides pārraudzības valsts biroja sniegtās informācijas lielākie rūpniecisko avāriju riski šajā uzņēmumā saistīti ar toksiskās iedarbības izplatību fenola noplūdes gadījumā, siltumstarojuma izplatību ugunslodes ugunsgrēka gadījumā, kā arī sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatību.



Ugunsloides ugunsgrēka gadījumā iespējamā 100% letālā siltumstarojuma zona var sasniegt aptuveni 256 m, bet 1% letālā siltumstarojuma zona – 290 m attālumu no negadījuma epicentra. Vistālāk sprādzienbīstamo koncentrāciju izplatība iespējama fenola-formaldehīda sveķu reaktora sabrukuma gadījumā – bīstamās zonas izplatība pa vējam šajā gadījumā var sasniegt 280 m no negadījuma epicentra. Tātad, var secināt, ka pat pie vissliktākā scenārija avārijas kaitīgā ietekme praktiski nenonāks līdz paredzētās darbības teritorijai.

8.2.12. Sabiedrības attieksme

Sabiedrības attieksme pret plānoto projektu Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšana no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība ir neviennozīmīga.

Ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai sabiedriskās apspriešanas laikā 16.10.2008. ir saņemti iedzīvotāju iebildumi pret paredzēto darbību, izsakot bažas par iespējamo gaisa piesārņojumu dzīvojamajos rajonos un trokšņa līmeņa pieaugumu.

Izstrādātajam lokālplānojuma projektam un tā Vides pārskatam tiks organizēta vienlaicīga dokumentu publiskā apspriešana. Publiskās apspriešanas rezultāti tiks apkopoti un izvērtēti pirms lokālplānojuma projekta apstiprināšanas, nepieciešamības gadījumā veicot projekta pilnveidošanu.

8.2.13. Citas iespējamās ietekmes

Lokālplānojuma izstrādes un stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā nav konstatētas citas iespējamās ietekmes uz vidi, ko varētu radīt paredzēto darbību īstenošana Lokālplānojuma teritorijā.

8.2.14. Limitējošo faktoru analīze

Šī vides pārskata iepriekšējās sadaļās ir izvērtēti tie limitējošie faktori, kas saistās ar normatīvajos aktos noteiktiem vides stāvokļa un kvalitātes robežlielumiem, šajā sadaļā tiek analizēti atsevišķi limitējošie faktori, kas nav atkarīgi no normatīvo aktu prasībām.

Nemot vērā, ka projekta realizācijai paredzēts piesaistīt finansējumu no Eiropas Savienības struktūrfondi (Kohēzijas fonda), tā realizāciju var traucēt riski, kas saistīti ar šī finansējuma piesaistīšanas procedūru un nosacījumiem, tai skaitā nepieciešamā līdzfinansējuma apjoma iegūšana.

Tā kā paredzētā darbība vērsta uz Rīgas Brīvostas apkalpošanu, tās īstenošana lielā mērā saistīta ar ostas darbības attīstību, tai skaitā ar jaunajā Rīgas Brīvostas attīstības plānā ietvertajām prioritātēm un pasākumiem.

8.2.15. Ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums

Lokālplānojumā plānoto (atļauto) darbību īstenošanas būtiskās ietekmes definētas šī Vides pārskata iepriekšējās sadaļās. Kā būtiskākās ietekmes ir definētas ietekme uz gaisa kvalitāti un radītie trokšņa traucējumi, kas izvērtējot tos, nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Tāpat Lokālplānojuma risinājumu īstenošana teritorijā ietekmēs teritorijā konstatētās 3 īpaši aizsargājamās augu sugu atradnes to veidošanās sākumstadijā, teritorijas hidroloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus, augsnes, virszemes ūdeņu un pazemes ūdeņu kvalitāti u.c. Ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums 2009.gadā un atkārtots sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums 2015.gadā plānotajām izmaiņām, novērtējumos netika konstatētas būtiskas



ietekmes, kas ierobežotu paredzēto darbību veikšanas iespējas vai būtu pretrunā ar normatīvajos aktos noteikto. Tādējādi arī lokālplānojuma, kura teritorijā paredzēts veikt novērtētās darbības, īstenošanai netiek prognozēta būtiska nelabvēlīga ietekme uz vidi, kas būtu pretrunā ar teritorijas attīstības mērķiem un normatīvajos aktos noteikto.

Paredzētās darbības īstenošana būvniecības un ostas infrastruktūras ekspluatācijas gaitā var radīt kā tiešas, tā netiešas ietekmes uz vidi.

Tiešās ietekmes

Būvniecības procesā tiešās ietekmes, galvenokārt, saistāmas ar zemes transformāciju un līdz šim neapbūvētas zemes apbūvi, emisijām gaisā un troksni no būvniecības tehnikas, gruntsūdens līmeņa un plūsmas virziena izmaiņām, virszemes, pazemes ūdeņu un iežu piesārņojumu, kā arī transporta plūsmu būvmateriālu, būvniecības tehnikas un strādnieku transportam. Minētās ietekmes detalizēti analizētas iepriekšējās Vides pārskata sadaļās.

Ja tiek ievērotas vides aizsardzības prasības un tiek īstenoti plānotie pasākumi ietekmju novēršanai un mazināšanai, ostas infrastruktūras būvniecības procesā (kas jau daļēji ir veikts) prognozējamās tiešās ietekmes uz vidi daļēji ir klasificējamās kā lokālas, daļa no tām ir īslaicīgas (būvniecības laikā). Ilglaicīgas ir lokāla ietekme uz ainavu, ar neapbūvētas teritorijas apbūvi saistītās ietekmes, kā arī lokālas gruntsūdens līmeņa un plūsmu izmaiņas, ko rada zemes virsmas paaugstināšana, dzelzceļa un autoceļu uzbūrumi. Visas minētās ietekmes klasificējamās kā lokālas (ietekmes, nav prognozējamās ārpus lokālplānojuma teritorijas) un nebūtiskas (netiek pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, netiek ietekmēti jutīgi objekti vai teritorijas, būvniecības gaitā un pēc tās pabeigšanas nav prognozējamās vides kvalitātes, tai skaitā gaisa, virszemes un pazemes ūdeņu, augsnes, iežu, kā arī bioloģiskās daudzveidības izmaiņas ārpus lokālplānojuma teritorijas).

Ostas darbības laikā prognozējamās tiešās ietekmes saistāmas ar emisijām gaisā un to radīto ietekmi uz gaisa kvalitāti, vides trokšņiem, ko rada iekraušanas/izkraušanas process, dzelzceļa un autotransporta kustība u.c. trokšņa avoti, kā arī avāriju risku un ar to saistīto vides piesārņojuma iespējamību. Minētās ietekmes detalizēti analizētas iepriekšējās Vides pārskata sadaļās. Minētās ietekmes ostas teritorijā ir ilglaicīgas un pastāvīgas (ostas darba laiks 24 stundas diennaktī 7 dienas nedēļā).

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros 2009.gadā un sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma gaitā 2015.gadā ir veikts paredzēto darbību īstenošanas gaitā radušos emisiju gaisā aprēķins un to izkliedes modelēšana, iegūtie rezultāti pierāda, ka ietekmes vērtējamās kā nebūtiskas (netiek pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, netiek ietekmēti jutīgi objekti vai teritorijas, izplatība ir vērtējama kā lokāla, ietekmes zona veido neregulāras platības ap lokālplānojuma teritoriju.

Analogi rezultāti iegūti, veicot ostas darbības radītā vides trokšņa prognozējamā stipruma un izplatības modelēšanu. Modelēšanas gaitā iegūtie rezultāti liecina, ka dzīvojamās apbūves tuvumā netiek pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās trokšņa robežvērtības.

Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopotā informācija un dati liecina, ka nav prognozējamās arī būtiskas augsnes un grunts kvalitātes izmaiņas ostas teritorijā, ja tiek ievēroti vides aizsardzības un drošības pasākumi. Būtiska ietekme uz virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti, augsnes un grunts kvalitāti var rasties avāriju situācijās. Šādu ietekmju novēršanai nepieciešams veikt pasākumus divos virzienos:



- veikt visus avāriju risku novēršanas un samazināšanas pasākumus, tai skaitā kuģošanas drošības prasību ievērošana, kuģu pietuvošanās, stāvēšanas un piekraušanas procesa strikta regulēšana un uzraudzība u.c.
- nodrošināt pasākumus vides risku novēršanai vai samazināšanai avāriju gadījumā, kas ietver atbilstošu instrukciju rīcībai avārijas gadījumā izstrādi, materiālu un tehnikas avāriju riska samazināšanai un novēršanai pieejamību, cilvēku apmācību rīcībai avārijas situācijā.

Papildus avārijas riskus rada tuvumā esošie uzņēmumi ar augstu rūpniecisko avāriju risku –SIA “Lignum” un SIA “Latvijas propāna gāze”. Katram no tiem ir izstrādāts un VUGD apstiprināts Ārpusobjekta civilās aizsardzības plāns. Ostas terminālu vadībai un darbiniekiem jābūt iepazīstinātiem ar šo plānu un jāprot rīkoties avārijas gadījumā.

Netiešās ietekmes

Lokālplānojumā plānoto (atļauto) darbību īstenošana var radīt arī netiešas ietekmes uz vidi. Kā būtiskākās netiešās ietekmes minamas iespējamā grunts sēšanās, slodzes un vibrāciju iespaidā, kas savukārt var izraisīt hidrodinamisko apstākļu izmaiņas. Ietekmes klasificējamās kā lokālas (atsevišķos uzbēruma posmos) un nebūtiskas, jo nav prognozējamās ietekmes ārpus lokālplānojuma teritorijas. Netiešās ietekmes saistāmas arī ar iedzīvotāju pārvietošanās apjomu izmaiņām (būvniecības procesā būvstrādnieki, vēlāk ostas darbinieki). Minētās ietekmes ir klasificējamās kā nebūtiskas kas neietekmē sabiedriskā transporta noslodzi, un nerada būtiskas izmaiņas iespējamā transporta slodzē.

Ilglaicīgās ietekmes

Ilglaicīgās ietekmes saistāmas ar būvniecības rezultātā izmainīto zemes izmantošanas veidu, ainavas izmaiņu, kā arī uzbēruma ietekmi uz teritorijas hidroloģisko un hidrodinamisko stāvokli. Ņemot vērā teritorijas pašreizējo stāvokli, var secināt, ka šīs izmaiņas ir neitrālas, tās ne uzlabo, ne pasliktina esošo stāvokli.

Ilglaicīgas un būtiskas būs ietekmes uz gaisa kvalitāti un trokšņa traucējumi.

Kopumā var secināt, ka saimnieciskās darbības attīstība līdz šim saimnieciskajai darbībai neizmantotā vidē rada negatīvas ietekmes uz vidi, kas nav novēršamas. Taču tās nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Tāpat, pielietojot organizatoriskus un tehniskus pasākumus iespējama negatīvo ietekmju būtiska samazināšana.

9. RISINĀJUMI NEGATĪVO IETEKMJU NOVĒRŠANAI UN MAZINĀŠANAI

Lai novērstu un samazinātu paredzētās darbības īstenošanas prognozējamo negatīvo ietekmi uz vidi ir paredzēts īstenot virkni inženiertehnisko un organizatorisko pasākumu. Šo pasākumu analīzei tie tiek dalīti divās grupās:

- Projektētie inženiertehniskie risinājumi ietekmju uz vidi novēršanai vai samazināšanai;
- Organizatoriskie pasākumi būvniecības un ostas darbības laikā.

Tā kā būvniecības pamatetaps Lokālplānojuma teritorijā jau pabeigts, veikta virsmas paaugstināšana, piestātņu būvniecība, koplietošanas inženiertehniskās infrastruktūras un transporta objektu būvniecība, turpmāk sniegta informācija par plānotajiem ietekmju uz vidi samazināšanas pasākumiem ostas termināļu darbības laikā.

Paredzētie risinājumi ietekmju uz vidi samazināšanai vai novēršanai

Tabula Nr.9

Ietekme uz vidi	Organizatoriskie pasākumi ietekmes mazināšanai	Inženiertehniskie pasākumi ietekmes mazināšanai
Ietekme uz gaisa kvalitāti (putekļu emisijas)		
Birstošu materiālu kravu pārkraušanas procesā	<ul style="list-style-type: none"> • Laika apstākļu monitorings, nosakot vēja stiprumu, kraušanas darbus kuģī pārtrauc, ja vēja stiprums pārsniedz 10m sek.; • Labāko pieejamo tehnisko paņēmieni pielietošana, piemēram: • Kritiena augstuma samazināšana, kad atlaiž satverto materiālu; • Greifera pilnīga aizvēršana pēc materiāla satveršanas; • Pēc greifera iztukšošanas-greifera pietiekami ilga paturēšana piltuvē; • Piemērots konveijera kustības ātrums; • Izvairīšanās no materiāla novietošanas lentes malās; • Lejupejošās kustības ātruma samazināšana; • Brīvā kritiena augstuma samazināšana; • Regulāra iekārtu tīrīšana; • Regulāri teritorijas uzkopšanas darbi; • Krievu salas teritorijā veikto darbību emisiju gaisā kontrolei tiks uzstādītas divas monitoringa stacijas putekļu emisiju mērījumu veikšanai (Operatoru un RBP realizēts regulārs gaisa kvalitātes monitorings); 	<p>Lokālplānojuma teritorijas attīstībai tiek noteiktas šādas vides aizsardzības prasības:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaunu būvju vai objektu, kuru izmantošana saistīta ar neiekotū birstošu, putošu materiālu pārkraušanu, būvniecībā, pārbūvē vai būtisku darbības izmaiņu gadījumā, jāizmanto tehnoloģijas un pārkraušanas paņēmieni, kas atbilst labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem un nodrošina vides aizsardzības prasību ievērošanu atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Konkrēti risinājumi jāizstrādā un jāpamato būvprojektā. <p>Lokālplānojuma teritorijā, neiekotū birstošu un putošu materiālu pārkraušanas objektu būvprojekta sastāvā var paredzēt šādus un citus inženiertehniskus risinājumus ietekmju uz vidi mazināšanai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kravu mitrināšana to pārkraušanas laikā; • slēgto vai daļēji slēgto tehnoloģiju izmantošanu;



Ogļu uzglabāšanas procesā	<ul style="list-style-type: none">• Laika apstākļu monitorings, nosakot apstākļus kad veicama ogļu vaļņu apsmidzināšana vai appūšana ar sniega lielgabalu;• Krautņu un to nogāžu formēšana, optimāla slīpuma noteikšana un ievērošana, kompaktas krautnes, maksimāli samazinot atklāto laukumu;• Regulāri teritorijas uzkopšanas darbi;• Vaļņi subparalēli vēja virzienam;• Vēja ietekmē esošo zonu platības samazināšana.• Operatoru un RBP realizēts regulārs gaisa kvalitātes monitorings, kas ietver divu monitoringa staciju putekļu emisiju mērījumu veikšanai uzstādīšanu	Lokālplānojuma teritorijas attīstībai tiek noteiktas šādas vides aizsardzības prasības: Jaunu būvju vai objektu, kuru izmantošana saistīta ar neiekasotu birstošu, putošu materiālu pārkraušanu, būvniecībā, pārbūvē vai būtisku darbības izmaiņu gadījumā, jāizmanto tehnoloģijas un uzglabāšanas paņēmieni, kas atbilst labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem un nodrošina vides aizsardzības prasību ievērošanu atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Konkrēti risinājumi jāizstrādā un jāpamato būvprojektā, tai skaitā pielietojot šādus un citus inženiertehniskos paņēmienus: <ul style="list-style-type: none">• kravu mitrināšana to uzglabāšanas laikā;• norobežojošu konstrukciju izbūvi ap atklātajiem kravu laukumiem;• pretinfiltrācijas segumu ierīkošana zem atklātajiem kravu laukumiem;• lietus notekūdeņu kanalizācijas sistēmas un attīrīšanas iekārtu izbūve.
Emisijas gaisā no tehniskajiem līdzekļiem	<ul style="list-style-type: none">• Atbilstošā tehniskajā kārtībā esošu tehnisko līdzekļu izmantošana;• Maksimāla izvairīšanās no tehnisko līdzekļu darbināšanas dīkstāves laikā;• Regulāra tehnisko līdzekļu un teritorijas tīrīšana, novēršot sekundāru putekļu izplatību.	<ul style="list-style-type: none">• Lokālplānojuma teritorijā paredzēta kuģu pieslēgšana elektrotīklam kuģa stāvēšanas laikā piestātnē, kuģa motori nav jādarbina;• Iespēju robežās elektrodzinēju izmantošana.
Trokšņa traucējumi	<ul style="list-style-type: none">• Atbilstošā tehniskajā kārtībā esošu tehnisko līdzekļu izmantošana;• Maksimāla izvairīšanās no tehnisko līdzekļu darbināšanas dīkstāves laikā.	<ul style="list-style-type: none">• Slēgtu vai daļēji slēgtu birstošu, putošu materiālu kravu pārkraušanas tehnoloģiju izmantošana;• Iespēju robežās elektrodzinēju izmantošana.
Pasākumi ūdens bioloģisko resursu aizsardzībai	<ul style="list-style-type: none">• Regulāra lietus kanalizācijas sistēmas un attīrīšanas iekārtu kontrole;• Darba drošības pasākumu ievērošana, avārijas situāciju nepieļaušana;• Darbinieku apmācība rīcībai avārijas situācijā;• Atbilstošu līdzekļu piesārņojuma savākšanai nodrošināšana terminālī.	<ul style="list-style-type: none">• Kravu uzglabāšanas laukumu aprīkošana ar drošu pretinfiltrācijas segumu;• Lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmas izbūve;• Lietus kanalizācijas ūdeņu attīrīšanas iekārtu ierīkošana;• Regulāra Daugavā novadāmo attīrīto lietus ūdeņu kvalitātes kontrole.



<p>Pasākumi grunts un pazemes ūdens kvalitātes aizsardzībai</p>	<ul style="list-style-type: none">• Darba drošības pasākumu ievērošana, avārijas situāciju nepieļaušana;• Darbinieku apmācība rīcībai avārijas situācijā;• Regulāra teritorijas un tehnisko līdzekļu tīrīšana;• Atbilstošu līdzekļu piesārņojuma savākšanai nodrošināšana terminālī.	<ul style="list-style-type: none">• Kravu uzglabāšanas laukumu aprīkošana ar drošu pretinfiltrācijas segumu;• Lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmas izbūve;• Lietus kanalizācijas ūdeņu attīrīšanas iekārtu ierīkošana;• Monitoringa urbumu ierīkošana lokālpilnojuma teritorijā pazemes ūdens kvalitātes monitoringa veikšana.
---	---	--



10. IESPĒJAMIE KOMPENSĒŠANAS PASĀKUMI

Lokālplānojuma īstenošana nerada ietekmes, kuru novēršanai vai mazināšanai normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāizstrādā kompensēšanas pasākumi.

11. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANAS IESPĒJAMĀ PĀRROBEŽU IETEKME

Lokālplānojuma teritorija atrodas tālu no Latvijas ārējām robežām un tā īstenošanas laikā paredzamās darbības nevar radīt pārrobežu ietekmi.

12. PAREDZĒTIE PASĀKUMI MONITORINGA NODROŠINĀŠANAI

Nemot vērā to, ka kā viena no būtiskākajām paliekošajām, ilglaicīgajām ietekmēm, ko rada ostas darbība Lokālplānojuma teritorijā ir putekļu emisijas gaisā, to kontrolei ieteicams veikt gaisa kvalitātes monitoringu.

Gaisa kvalitātes kontroli ieteicams veikt divos līmeņos:

- Rīgas brīvostas līmenis – atmosfēras piezemes slānī, novērtējot gaisa kvalitātes normatīvu ievērošanu;
- operatoru līmenis – emisiju kontrole no emisiju avotiem atbilstoši Atļaujā B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai noteiktajam.

Rīgas brīvostas monitoringa staciju izvietojumam būtiskākais uzdevums ir kontrolēt gaisa kvalitāti virzienā uz Bolderājas dzīvojamo rajonu.

Monitoringa posteņu izvietojumu un monitoringa programmu vēlams saskaņot ar Rīgas domes Vides departamenta un Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes speciālistiem.

Izstrādājot gaisa monitoringa programmu, rekomendējams to koordinēt ar VSIA "Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs", kas nodrošina vides valsts monitoringa veikšanu, lai novērstu novērojumu dublēšanos

Šobrīd Bolderājas – Voleru – Krievu salas rajonā nav izvietotas valsts vai pašvaldības gaisa monitoringa stacijas. Rekomendējam izvietot 2 automātiskās gaisa monitoringa stacijas kuras nodrošina cieto daļiņu un to frakcionārā sastāva, vai PM₁₀ testēšanu:

- Vienu staciju izvietojot Krievu salas Ziemeļrietumu daļā (lai novērtētu piesārņojošo vielu plūsmu uz dzīvojamo māju rajonu Bolderājā);
- Otru Bolderājā pie Lielupes ielas (lai novērtētu piesārņojošo vielu koncentrāciju tuvāko dzīvojamo māju rajonā).

Precīza, optimāla monitoringa staciju atrašanās vieta nosakāma monitoringa programmas ietvaros un saskaņojama ar Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi un Rīgas Domi. Ar minētajām institūcijām saskaņojams arī datu analīzes un pieejamības formāts.

Prasības Operatoru veiktajam gaisa monitoringam tiek noteiktas Atļaujā B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.

Uzsākot projektu Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai, Rīgas brīvosta nodrošina ūdensputnu ligzdošanas monitoringu Daugavas lejtecē ūdensputnu dzīvei nozīmīgos Daugavas lejteces biotopos ostas teritorijā. Tā kā lokālplānojuma teritorija ir samērā tuvu Mīlestības saliņai (aptuveni 500m attālumā) vēlams uzsākt monitoringu turpināt, lai varētu konstatēt jebkādas nevēlamas ietekmes. Monitorings jāveic, lai novērtētu putnu aizsardzības, biotopu pārveides un kopšanas



pasākumu efektivitāti dabas liegumā "Krēmeri", Žurku salā un Mīlestības saliņā, un izdarītu turpmāk veicamo darbu plānos nepieciešamās korekcijas. Tas ietver sekošanu augāja attīstībai, ligzdojošo un klātesošo putnu, kā arī plēsīgo zīdītāju skaita un darbības vērtējumu.

Rīgas brīvosta nodrošina gruntsūdens monitoringu lokālplānojuma teritorijā esošajā piesārņotajā vietā – bijušo Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorijā. Arī šo monitoringu rekomendējams turpināt, līdz detalizētai piesārņotās teritorijas izpētei, sanācijas projekta izstrādei un sanācijas veikšanai. Gruntsūdens kvalitātes monitorings, turpināms arī pēc sanācijas darbu pabeigšanas, tam izstrādājot atbilstošu monitoringa programmu.

Tā kā ostas darbība saistīta ar piesārņojošu darbību veikšanu, kas ilgtermiņā var ietekmēt grunts un gruntsūdeņu kvalitāti terminālu un uzglabāšanas laukumu un tiem pieguļošajās teritorijās, vēlams izstrādāt kopēju gruntsūdens monitoringa programmu visai ostas teritorijai Lokālplānojuma teritorijā.

Lai kontrolētu un novērstu virszemes ūdeņu piesārņošanu, tajos novadot lietus notekūdeņus, ieteicams vismaz reizi ceturksnī nodrošināt lietus notekūdeņu kvalitātes kontroli suspendēto vielu (robežvērtība 35 mg/l) un naftas produktu (robežvērtība 3 mg/l) noteikšanai pirms novadīšanas Daugavā vai Hapaka grāvī.

Saņemot iedzīvotāju sūdzības par trokšņa traucējumiem, tās jāpārbauda saskaņā ar 2014. gada 7. janvāra MK noteikumiem Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība".



13. IZMANTOTĀ LITERATŪRA

1. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam, <http://www.rdpad.lv/>
2. Rīgas attīstības programma 2014. - 2020. gadam <http://www.rdpad.lv/>
3. Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018. gadam <http://www.rdpad.lv/>
4. Rīgas brīvdabas attīstības plānošana, Rīgas Brīvdabas attīstības programma laika periodam līdz 2018. gadam, ar grozījumiem <http://rop.lv/lv/klientiem-un-investoriem/attistibas-programma.html>;
5. Ietekmes uz vidi novērtējums Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai, 2009. SIA Eiropprojekts;
6. Sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums izmaiņām paredzētajā darbībā, kurai veikts ietekmes uz vidi novērtējums, 2015, SIA Eiropprojekts;
7. Vides pārraudzības valsts birojs 2015. gada 31. augusta Lēmums Nr.218;
8. VVD Lielrīgas RVP 03.08.2010.g. atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI10IB0119 ar grozījumiem 2014. un 2015.gadā, SIA "KS Terminal";
9. VVD Lielrīgas RVP 18.10.2012.g. Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI12IB0126, atjaunota 2017.g. februārī, SIA "Latvijas propāna gāze";
10. VVD Lielrīgas RVP 23.10.2015. Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr. RI15IB0059, pārskatīta 11.07.2017. SIA "Rīga Coal Terminal";
11. VVD Lielrīgas RVP 22.07.2016. Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI16IB0021; SIA "Strek";
12. Bernes konvencija, 1979.g., Latvijā pieņemta un apstiprināta ar likumu "Par 1979.gada Bernes Konvenciju par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu saglabāšanu" (17.12.1996.);
13. Orhūsas konvencija Latvijā pieņemta un apstiprināta ar likumu "Par 1998. gada 25.jūnija Orhūsas konvenciju par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem" (18.04.2002.);
14. Ramsāres konvencija, Ramsāre, 1971. g., pieņemta Latvijā ar likumu 29.03.1995., grozījumi 13.11.2002. „Par 1971.gada 2. februāra Konvenciju par starptautiskas nozīmes mitrājiem, īpaši kā ūdensputnu dzīves vidi”;
15. Vašingtonas konvencija par Starptautisko tirdzniecību ar apdraudētām savvaļas dzīvnieku un augu sugām – CITES konvencija (pieņemta 1973. gadā, ratificēta 17.12.1996.);
16. Konvencija par pasaules kultūras un dabas mantojuma aizsardzību – UNESCO konvencija (1972.);
17. Konvencija par bioloģisko daudzveidību – Riodežaneiro konvencija (1992.);
18. ANO konvencija „Par nemateriālā kultūras mantojuma saglabāšanu” (2003.);
19. ANO konvencija "Par cīņu pret pārtuksnešošanos un zemes degradāciju valstīs, kurās novērojami ievērojami sausuma periodi un/vai pārtuksnešošanās, jo īpaši Āfrikā”;
20. Eiropas Padomes Direktīva 92/43/EEK (1992) (Natura 2000) par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību;
21. Eiropas Kopienas Direktīva 2000/60/EC (2000) nosaka Kopienas pasākumu ietvaru ūdens politikas jomā (Ūdens struktūrdirektīva);
22. Daugavas upju baseina apgabala apsaimniekošanas plāns 2016. -2021.gadam;
23. Eiropas Padomes Direktīva 1975/442/EEK (1975.) par atkritumiem;
24. Eiropas Padomes Direktīva 91/689/EEC par bīstamajiem atkritumiem;
25. Eiropas Parlamenta un Padomes 2001.gada 27. jūnija Direktīva 2001/42/EC "Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”;

26. Lisabonas stratēģija, Eiropas Savienības Padome, 2000. gada 23.-24. marts;
27. Eiropas ilgtspējīgas attīstības pilsētu harta (Olborgas harta, 1994);
28. ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam, EP, 2009. gada 29. – 30. oktobris;
29. Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību – Helsinku konvencija (1974., 1992);
30. Helcom rekomendācija 37-38/2 (pieņemta 2016. gada 16. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par gaisa piesārņojuma emisiju monitoringu (Monitoring of airborne pollution input);
31. Helcom rekomendācija 37-38/1 (pieņemta 2016. gada 16. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par ūdens piesārņojuma ietekmes novērtējumu (Waterborne pollution input assessment (PLC-WATER));
32. Helcom rekomendācija 25/2 (pieņemta 2004. gada 2. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par emisiju un izplūdes gāzu samazināšanu rūpniecībā, efektīvi izmantojot LPTP – labākos pieejamos tehniskos paņēmienus (REDUCTION OF EMISSIONS AND DISCHARGES FROM INDUSTRY BY EFFECTIVE USE OF BAT). Attiecināms būtu arī uz beramkravām, izmantot LPTP;
33. Helcom rekomendācija 24/10 (pieņemta 2003. gada 25. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 1992 20. panta 1. punktu b)) par cilvēka darbības ietekmi Baltijas jūras reģionā īstenojot integrētu jūras un piekrastes pārvaldību (IMPLEMENTATION OF INTEGRATED MARINE AND COASTAL MANAGEMENT OF HUMAN ACTIVITIES IN THE BALTIC SEA AREA);
34. Helcom rekomendācija 19/12 (pieņemta 1998. gada 26. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu) par ostu atkritumu apsaimniekošanas plāniem (Waste Management Plans for Ports);
35. Helcom rekomendācija 13/6 (pieņemta 1992. gada 6. februārī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu) par labāko vides prakses definīciju (DEFINITION OF BEST ENVIRONMENTAL PRACTICE);
36. Helcom rekomendācija 12/3 (pieņemta 1991. gada 20. februārī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu) par labāko pieejamās tehnoloģijas definīciju (DEFINITION OF BEST AVAILABLE TECHNOLOGY);
37. Stratēģiskais Baltijas jūras rīcības plāns, apstiprināts LR Ministru 2007.gada 13.novembra sēdē ar lēmumu Nr.64, 58§;
38. Piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole (IPNK);
39. Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām, 2005. gada janvāris;
40. EP Integrated Pollution Prevention and Control, Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage, July 2006;
41. Anon.,Vadlīnijas sugu un biotopu aizsardzības jomas sertificētu ekspertu sniegto atzinumu satura kvalitātes uzlabošanai sākotnējā izvērtējuma, ietekmes uz vidi novērtējuma vai ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtējuma ietvaros, 2017;
42. Pētersone A., Brikmāne K., Latvijas PSR augu noteicējs (2.pārstrādāts izdevums), Rīga, Zvaigzne, 1980;
43. Priedītis N., Latvijas augi. Gandrs, Rīga, 2014;
44. Atskaite par līgumdarbu (RBP Nr. P67/07; 135 BI), Latvijas Universitātes Bioloģijas institūts, Salaspils 2007;



45. BirdLife International. 2004. Birds in Europe: population estimates, trends and conservation status. Cambridge, UK: BirdLife International Conservation Series No. 12;
46. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību;
47. K.Millera lauka piezīmes;
48. Latvijas NATURA 2000 vietu monitoringa metodika. Rīga 2007;
49. The Clements Checklist of Birds of the World, 6th Edition 2007" (versija 6.5).

NORMATĪVIE AKTI

1. 2006. gada 2. novembra „Vides aizsardzības likums”;
2. 1998. gada 14. oktobra Likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”;
3. 2004. gada 23. marta MK noteikumi Nr.157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”;
4. 2001. gada 15. marta Likums „Par piesārņojumu”;
5. 2014. gada 7. janvāra MK noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”;
6. 2002. gada 23. aprīļa MK noteikumi Nr.163 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”;
7. 2009. gada 3. novembra MK noteikumi Nr.1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti”;
8. 2009. gada 17. februāra MK noteikumi Nr. 158 “Noteikumi par prasībām attiecībā uz vides monitoringu un tā veikšanas kārtību, piesārņojošo vielu reģistra izveidi un informācijas pieejamību sabiedrībai”;
9. 1997. gada 5. februāra „Aizsargjoslu likums”;
10. 2005. gada 25. oktobra MK noteikumi Nr.804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem”;
11. 2010. gada 28. oktobra „Atkritumu apsaimniekošanas likums”;
12. 2002. gada 12. septembra „Ūdens apsaimniekošanas likums”;
13. 2000. gada 16. marta „Sugu un biotopu aizsardzības likums”;
14. 2016. gada 1. marta MK noteikumi Nr.131 “Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi”;
15. 2011. gada 13. oktobra „Teritorijas attīstības plānošanas likums”;
16. 2000. gada 14. novembra MK noteikumi Nr. 396 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo sugu un ierobežoti izmantojamo īpaši aizsargājamo sugu sarakstu”;
17. 2007.gada 27.marta MK noteikumi Nr.213 “Noteikumi par kritērijiem, kurus izmanto, novērtējot īpaši aizsargājamām sugām vai īpaši aizsargājamiem biotopiem nodarītā kaitējuma ietekmes būtiskumu”;
18. 2012. gada 18.decembra MK noteikumi Nr. 940 “Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu”.

INTERNETA VIETNES

1. www.daba.gov.lv
2. www.latvijasdaba.lv
3. https://plants.usda.gov/plantguide/pdf/pg_trfr2.pdf
4. <http://www.vpvb.gov.lv/lv>
5. <https://www.riga.lv>
6. <https://likumi.lv/>
7. <https://www.meteo.lv/>



firma L4

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums Krievu salas lokālplānojumam / Vides pārskats, saskaņā ar VPVB prasībām pilnveidotā redakcija 14.03.2018.

8. www.rop.lv/
9. www.helcom.fi/
10. <http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/BREF>
11. www.citariga.lv/lat/rigas-apskates-vietas/daugavas-udenscels/krievu-sala/9
12. www.diena.lv/raksts/latvija/zinas/uzsakta-lokalplanojuma-izstradekrievu-salas-teritorijai-14176253
13. www.latvijaspusti.lv/lv/putnu-saraksts.html



14. KOPSAVILKUMS

Ievads

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra veikta plānošanas dokumentam "Lokālpilnojumam Krievu salā kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018. gadam grozījumi" pamatojoties uz likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta (MK) 2004. gada 23. marta noteikumiem Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”, kā arī saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja Lēmumu Nr.35 “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums veikts Lokālpilnojumam izstrādes laikā, stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti apkopoti Vides pārskatā.

Lokālpilnojumam izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.89, 12.§) un Rīgas domes 13.06.2017. pieņemto lēmumu Nr. 5308 “Par grozījumiem Rīgas domes 14.03.2017. lēmumā Nr. 4969 “Par Krievu salas lokālpilnojumam kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. -2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”” (prot. Nr.94., 16. §). Lokālpilnojumam izstrādes ierosinātājs ir Rīgas Brīvostas pārvalde. Lokālpilnojumam izstrādā SIA “Metrum”.

Vides pārskats sagatavots balstoties uz Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006. - 2018.gadam (ar grozījumiem), kā arī izvērtējot un ņemot vērā iepriekš Lokālpilnojumam teritorijā un ar to attīstību saistītām paredzētajām darbībām veikto ietekmes uz vidi novērtējumu un paredzētajām darbībām izsniegtās Atļaujas B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.

Stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu veica un Vides pārskatu sagatavoja SIA “Firma L4”.

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā nav konstatēti tādi ierobežojošie vai limitējošie faktori, kas liegtu Lokālpilnojumam teritorijā attīstīt plānotos ostas infrastruktūras objektus un veikt ostas darbības.

Tāpat nav konstatētas Lokālpilnojumam ietvertas nostādnes vai risinājumi, kas būtu pretrunā ar citiem plānošanas dokumentiem, spēkā esošiem normatīvajiem aktiem vai starptautiskām tiesību normām.



Lokālpilnojuma pamatnostādnes

Lokālpilnojums ir vietējās pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kuru izstrādā republikas pilsētas daļai, novada pilsētai vai tās daļai, ciemam vai tā daļai vai lauku teritorijas daļai kāda plānošanas uzdevuma risināšanai vai teritorijas pilnojuma detalizēšanai vai grozīšanai.

Ar izvērtējamo lokālpilnojumu tiks veiktas izmaiņas Rīgas pilsētas teritorijas pilnojumā, Rīgas Brīvdostas teritorijā, precizējot Rīgas Brīvdostas teritorijas – Krievu sala turpmāko attīstību.

Lokālpilnojums tiek izstrādāts, lai nodrošinātu Rīgas Brīvdostas ieceri attīstīt uzņēmējdarbību Krievu salā, precizējot teritorijas atļauto izmantošanu, kā arī sabalansētu Rīgas Brīvdostas un piegulošo teritoriju attīstību.

Saskaņā ar Rīgas domes apstiprinātā darba uzdevuma 2.punktu, lokālpilnojuma izstrādei tika noteikti šādi izstrādes darba uzdevumi:

1. Teritorijas turpmākās izmantošanas un funkcionālā zonējuma plānošana:
 - 1.1. Veikt esošās situācijas analīzi un noteikt iespējamās attīstības scenārijus Krievu salā;
 - 1.2. Izstrādāt priekšlikumu turpmākās izmantošanas funkcionālajām zonām un to apakšzonām Krievu salas austrumu daļā noteiktajā izpētes zonā;
 - 1.3. Noteikt ostas infrastruktūras attīstībai nepieciešamo funkcionālo zonējumu Lokālpilnojuma teritorijā. Plānotā funkcionālā zonējuma ietvaros detalizēti noteikt teritorijas izmantošanas veidus, apbūves rādītājus un izmantošanas nosacījumus;
 - 1.4. Izvērtējot Krievu salas uzņēmumu radīto ietekmi uz vidi, attēlot lokālpilnojuma un tai piegulošajā teritorijā esošo un plānoto paaugstinātas bīstamības objektu riska zonas un noteikt ierobežojumus tajās;
 - 1.5. Ņemot vērā Lokālpilnojuma teritorijā plānoto uzņēmumu radīto ietekmi noteikt atbilstošus teritorijas apbūves un izmantošanas ierobežojumus negatīvās ietekmes uz dzīvojamās apbūves teritorijām mazināšanai blakus esošajā Bolderājā.
2. Transporta organizācijas un transporta lineārās infrastruktūras plānošana:
 - 2.1. Veikt esošās transporta sistēmas situācijas izpēti un analīzi vieglajam un smagajam autotransportam. Attēlot grafiski pašreizējo vieglā un kravas autotransporta maģistrālo plūsmu lielumus un virzienus;
 - 2.2. Noteikt Krievu salā plānoto, ar uzņēmējdarbību saistīto būvniecības projektu radīto, transporta plūsmu apjomus un to sadalījumus pa virzieniem;
 - 2.3. Izstrādāt perspektīvo satiksmes organizācijas shēmu, izdalot vieglā un kravas autotransporta plūsmas ar uzrādītām diennakts vidējām satiksmes intensitātes vērtībām;
 - 2.4. Izvērtēt sabiedriskā transporta pieejamību, un ņemot vērā plānoto uzņēmējdarbības attīstību un darba vietu pieaugumu sniegt priekšlikumus sabiedriskā transporta attīstībai un piekļūšanas nodrošināšanai Krievu salā;
 - 2.5. Izstrādāt perspektīvos ielu šķērsprofilus visām plānotajām ielām.



3. Inženiertehniskā infrastruktūras plānošana:

3.1. Izvērtēt esošās inženiertehniskās infrastruktūras nodrošinājuma atbilstību teritorijas perspektīvajai attīstībai un noteikt nepieciešamo perspektīvo inženiertehniskās apgādes tīklu un būvju izvietojumu;

3.2. Teritorijā nodrošināt un izplānot lietus ūdeņu savākšanas sistēmu atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

4. Pirms redakcijas izstrādes uzsākšanas no LR Vides pārraudzības valsts biroja saņemt atbilstošo lēmumu par Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas nepieciešamību teritorijas lokālplānojumam.

Lokālplānojums sastāv no trijām savstarpēji saistītām daļām: (1) Paskaidrojuma raksta, (2) Grafiskās daļas un (3) Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Informācija/dokumentācija par Lokālplānojuma izstrādes gaitu (t.sk. publiskās apspriešanas pasākumiem, saņemtajiem priekšlikumiem un institūciju nosacījumiem/atzinumiem) iekļauta Lokālplānojuma sējumā „Pārskats par lokālplānojuma izstrādi”, savukārt tā izstrādes gaitā veiktās izpētes un cita ar izstrādi saistītā informācija apkopota sējumā „Pielikumi”. Plānošanas dokumenta grafiskās daļas plāni „Teritorijas pašreizējā izmantošana” un „Teritorijas funkcionālais zonējums” izstrādāti uz Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras izsniegtās topogrāfiskās kartes pamatnes ar mēroga noteiktību 1:2000, kas aktualizēta 2015. un 2010. gadā. Lokālplānojuma paskaidrojuma rakstā ir izmantoti 2017. gadā SIA „METRUM” uzņemtie fotoattēli.

Atbilstība teritorijas plānojumam un Rīgas ostas attīstības dokumentiem

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam

Ostas infrastruktūras attīstība Rīgas Brīvostas teritorijā, Krievu salā atbilst Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam noteiktajam un plānotajam.

Rīgas attīstības programma 2014.-2020.gadam

Lokālplānojuma izstrāde daļai no Rīgas brīvostas teritorijas, lai nodrošinātu šīs teritorijas harmonisku attīstību ir tieši saistīta ar izvirzīto mērķi sasniegšanu. Lokālplānojuma teritorijā paredzētās darbības tiks veiktas pielietojot labākos pieejamos tehniskos paņēmienus.

Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam

Kopumā Lokālplānojumā ietvertie risinājumi nav pretrunā ar spēkā esošajā teritorijas plānojumā noteikto.

Rīgas brīvostas attīstības plānošana, Rīgas Brīvostas attīstības programma laika periodam līdz 2018. gadam, ar grozījumiem

Lokālplānojums tieši izriet no Rīgas Brīvostas Attīstības programmā noteiktā. Daļēji Lokālplānojuma teritorijā jau ir uzsākts īstenot ostas objektu un atbilstošas infrastruktūras būvniecību.

Lokālplānojuma teritorijā veiktie ietekmes uz vidi novērtējumi, saņemtās piesārņošanas darbības atļaujas

Lokālplānojuma teritorijas attīstība tika uzsākta, izstrādājot projektu “Infrastrukturā attīstība Krievu salā osta aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas centra”. Projektam tika piemērota ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, kas tika pabeigta 2009. gadā. Vides pārraudzības valsts birojs



2009. gada 24. martā ir izdevis Atzinumu Nr.6. Tajā noteiktas obligātās prasības paredzētās darbības īstenošanai, kā arī lēmums, ka paredzētās darbības īstenošana iespējama, ņemot vērā Lēmumā ietvertās obligātās prasības darbības realizācijai.

Normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un Vides pārraudzības valsts birojs (VPVB) 21.04.2011. ir izdevis Atzinumu Nr.5 par pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu.

2009. gadā ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums paredzētajai darbībai - "Rīgas Brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija", kas ietvēra tai skaitā jaunas stacijas Bolderāja 2 izveidi un dzelzceļa atzara uz Krievu salu būvniecību, kas ir viens no nosacījumiem projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" īstenošanai.

Turpinot projekta attīstību, 2015.gadā, kad Termināļi uzsāka darbu pie normatīvajos aktos noteiktās dokumentācijas sagatavošanas, tika konstatēts, ka nepieciešamas atsevišķas izmaiņas paredzētajā darbībā, kurām tika veikts ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums. 2015. gada 22. jūlijā tika uzsākts sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums izmaiņām paredzētajā darbībā - Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai, kurai ietekmes uz vidi novērtējums pabeigts 2009. gadā un tās īstenošana ir uzsākta. Atkārtoti izvērtējot agrākos pētījumus un iesniegtos sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma materiālus, Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2015. gada 24. augusta ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma rezultātu Nr.RI15S10054 un tam pievienotos materiālus Vides pārraudzības valsts birojs 2015. gada 31. augustā pieņēma Lēmumu Nr.218 Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu. Tādējādi apliecinot, ka plānotās kravu struktūras izmaiņas var veikt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, tai skaitā ņemot vērā prasības, kas izvirzītas ietekmju uz vidi mazināšanai Vides pārraudzības valsts biroja Atzinumā par IVN Ziņojumu.

Sanemtās atļaujas B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai

- VVD Lielrīgas RVP 03.08.2010.g. SIA "KS Terminal" izsniegtā atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI 10IB0119 ar grozījumiem 2014. un 2015. gadā;
- VVD Lielrīgas RVP 06.09.2010. SIA "BARKENTINA" izsniegtā atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai. Uzņēmums uz līguma pamata darbojas SIA "KS Terminal" teritorijā. Saskaņā ar Atļaujā veikt B kategorijas piesārņojošo darbību noteikto, SIA "KS Terminal" ir atbildīgs par ietekmi uz vidi, kas rodas šīs darbības rezultātā;
- VVD Lielrīgas RVP 23.10.2015. SIA "Riga Coal Terminal" izsniegtā B kategorijas atļauja piesārņojošai darbībai Nr. RI15IB0059, pārskatīta 11.07.2017.;
- VVD Lielrīgas RVP 22.07.2016. SIA "Strek" izsniegtā Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr.RI16IB0021.

Starptautiskie un nacionālie vides aizsardzības mērķi

Analizējot mūsu valstij saistošās starptautiskās konvencijas un starptautiskos normatīvos aktus, kā arī nacionālās politikas plānošanas dokumentus un normatīvos aktus vides aizsardzības jomā, kuros ietvertie mērķi un nostādnes ir saistoši plānošanas dokumenta - lokālplānojums Rīgā, Krievu salā izstrādē, tika konstatēts, ka Lokālplānojuma izstrāde un tajā ietvertie risinājumi nav



pretrunā ar starptautiskajiem un nacionālajiem vides aizsardzības mērķiem un atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

Vides pārskata izstrāde

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra veikta plānošanas dokumentam "Lokālplānojums Krievu salā kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. - 2018. gadam grozījumi" pamatojoties uz likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta (MK) 2004. gada 23. marta noteikumiem Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”, kā arī saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja Lēmumu Nr.35 “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums veikts Lokālplānojuma izstrādes laikā, stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti apkopoti Vides pārskatā.

Lokālplānojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu” (protokols Nr.89, 12.§) un Rīgas domes 13.06.2017. pieņemto lēmumu Nr. 5308 “Par grozījumiem Rīgas domes 14.03.2017. lēmumā Nr. 4969 “Par Krievu salas lokālplānojuma kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. -2018. gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”” (prot. Nr.94., 16. §). Lokālplānojuma izstrādes ierosinātais ir Rīgas Brīvdostas pārvalde.

Vides pārskats sagatavots balstoties uz Rīgas pilsētas teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam un spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam (ar grozījumiem), kā arī izvērtējot un ņemot vērā iepriekš Lokālplānojuma teritorijā un ar to attīstību saistītām paredzētajām darbībām veikto ietekmes uz vidi novērtējumu:

Tāpat ņemtas vērā Lokālplānojuma teritorijā paredzētajām darbībām izsniegtās Atļaujas B kategorijas piesārņojošai darbībai:

Lokālplānojuma teritorijas raksturojums

Rīgas brīvdostas raksturojums

Lokālplānojuma teritorija ietilpst Rīgas Brīvdostā. Pašreizējās Rīgas brīvdostas teritorijas robežas apstiprinātas ar LR MK Noteikumiem par Rīgas brīvdostas robežu noteikšanu (Nr.690, 22.08.2006.).

Rīgas osta ir nozīmīga daudzprofila osta Baltijas jūras valstu vidū. Brīvdostas terminālu (aprēķinātā) kravu pārkraušanas jauda ir 45 milj.t gadā. Rīgas osta savu attīstību saista ar specializāciju konteineru kravu apstrādē. Pašreiz Rīgas ostas attīstību ierobežo nepietiekami attīstīti ceļu pievadi pilsētas galvenajiem autoceļiem un valsts autoceļiem, kā arī dzelzceļa attīstības aizkavēšanās. Rīgas osta ir iecerējusi veikt plašāku ostas rekonstrukciju, lai būtu lielākā Baltijas jūrā šajā jomā.

Rīgas ostas galvenā kuģu ceļa garums no Vanšu tilta līdz pieņemšanas bojai „B” ostas ārējā reidā Rīgas jūras līcī ir 12 jūras jūdzes (22,2 km) un tā vidējais platums ir 100 m. Ostā kuģojama ir arī Mīlgrāvja caurtece un Sarkandaugavas kuģu ceļš.

No teritorijas plānošanas viedokļa būtiski atzīmēt to, ka Rīgas brīvdostas akvatorija nav pakļauta paisuma un bēguma ūdens līmeņa svārstībām. Stipru vēju un atmosfēras spiediena iedarbībā

maksimālās ūdens līmeņa izmaiņas var sasniegt līdz +2,0 m, tomēr ostā nav nepieciešams regulēt ūdens līmeņa svārstības un kuģu satiksme var noritēt nepārtraukti, tai skaitā arī ziemā.

Rīgas brīvastā iespējams pārkraut ģenerālkravas, beramkravas un lejamkravas, izņemot jēlnaftu.

Rīgas brīvosta aizņem ievērojamu daļu no Rīgas pilsētas teritorijas un ir izvietojusies abpus Daugavas krastiem tās lejtecē. Tā aizņem 63,48 km² lielu platību, ko veido 19,62 km² (30,9%) sauszemes teritorijas, 12,71 km² (20,0%) iekšējo ūdeņu teritorijas un 31,15 km² (49,1%) ostas ārējā reida teritorijas. Ņemot vērā to, ka Rīgas brīvostas akvatorija ārējā reida teritorijas neatrodas Rīgas pilsētā, reālā Rīgas brīvostas aizņemtā platība Rīgā ir 32,33 km² jeb 10,6% no pilsētas kopējās platības. Skatīt attēlu 1. Rīgas brīvostas teritorija).

Rīgas brīvosta atrodas Baltijas jūras Rīgas jūras līča galējā dienvidu daļā un tai pieguļošā sauszemes teritorijā, Piejūras zemienē. Brīvostas sauszemes teritorijas reljefs ir līdzens, ar kritumu uz Daugavas krastu pusi, zemes virsas absolūtās atzīmes svārstās no apmēram 0,1 - 0,3 m līdz 2,6 m virs jūras līmeņa.



Attēls Nr.1. **Rīgas brīvostas teritorija** (avots: Rīgas brīvostas materiāli)

Rīgā valdošais ir piejūras klimats, kurā dominē Atlantijas okeāna gaisa masas. Ledus situācija ostas akvatorijā ir ļoti atšķirīga, noturīga ledus sega var veidoties no decembra līdz februārim. Daugavas grīvā ledus sega ir visplānākā – līdz 0,20 m, bet Rīgas jūras līcī ledus biezums var sasniegt 0,15 - 0,50 m. Ziemas navigācija ostā ilgst vidēji 1-2 mēnešus gadā atšķirībā no citām reģiona ostām (īpaši Somu jūras līcī), kur ziemas navigācijas periods sasniedz 4 mēnešus gadā. Smagos ziemas apstākļos, kad Rīgas jūras līcī izveidojas ledus, kuģu satiksmi nodrošina ledlauži”.

Visa gada laikā dominējošie ir dienvidrietumu un dienvidu vēji, pavasarī un vasaras pirmajā pusē - ziemeļrietumu vēji.

Daudzgadīgais vidējais ūdens caurplūdums Daugavas grīvā ir 727 m³ /sek., vēja viļņu augstums parasti 0,2 - 0,3 m, vētras laikā un ZR vējā viļņu augstums var sasniegt 1,5 m. Kuģu viļņu augstums nepārsniedz 0,3 m. Rīgas brīvostas akvatorija nav pakļauta paisuma un bēguma ūdens līmeņa svārstībām. Stipru vēju un atmosfēras spiediena iedarbībā maksimālās ūdens līmeņa izmaiņas var sasniegt līdz +2.0 m. Tomēr ostā nav nepieciešams regulēt ūdens līmeņa svārstības, tādēļ kuģu satiksme var noritēt nepārtraukti.



Rīgas Brīvostas attīstības stratēģija noteikta Rīgas brīvostas Attīstības programmā 2009. – 2018.gadam.

Rīgas brīvostas vīzija: Klienti izvēlas sadarboties tieši ar mums, jo Rīgas brīvosta ir vieta, kur klienti var saņemt drošus un kvalificētus pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām. Rīgas brīvostas attīstība tiek veicināta, veidojot to par daudzfunkcionālu ostu, kas pilnībā izmanto brīvostas statusa priekšrocības un nodrošina ilgtspējīgu ekonomisko attīstību. Brīvosta ir sociāli atbildīga un videi draudzīga osta, kas spējīga pielāgoties globālā tirgus tendencēm un mainīgajām klientu prasībām. Tā aktīvi iesaistās pilsētas sociālajās norisēs, atbalsta pašvaldības un iedzīvotāju iniciatīvas; tās izaugsme notiek saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības kritērijiem.

Misija: Rīgas brīvosta ir nozīmīgs posms globālajā un reģionālajā kravu transporta ķēdē un Baltijas jūras reģiona pasažieru satiksmes tīklā; tā sniedz drošus un uzticamus pakalpojumus ostas klientiem. Osta kā integrāla Rīgas pilsētas daļa, pilnībā apzinās savu atbildību sociālajā un vides aizsardzības aspektā un dod ievērojamu pienesumu Latvijas ekonomikas izaugsmei. Viena no Brīvostas darbības vadlīnijām ir augsta darbības efektivitāte; tā pastāvīgi cenšas uzlabot sniegto pakalpojumu kvalitāti un pieejamo pakalpojumu apjomu.

Mērķis ir izveidot Rīgas brīvostu par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu.

Kā nozīmīgs infrastruktūras un termināļu attīstības projekts plānošanas dokumentā definēts projekts OTA1: Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra, kas pabeigts 2015.gadā un kura ietvaros Krievu salā ir attīstītas jaunas teritorijas.

Tādējādi Rīgas brīvostas attīstība tiek īstenota, ievērojot ilgtspējīgas attīstības pamatprincipus. Attīstība orientēta uz ekonomisko un tehnoloģisko izaugsmi, vienlaikus piemērojot labākos pieejamos paņēmienus un metodes ietekmju uz vidi novēršanai vai mazināšanai visos ostas darbības posmos.

Viena no būtiskākajām ietekmes uz vidi samazināšanas iecerēm Rīgas pilsētas attīstības kontekstā ir Rīgas brīvostas infrastruktūras attīstības projekta „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas pilsētas centra” īstenošana. Šā projekta galvenais mērķis ir Rīgas ostas ģenerālkravu un beramkravu termināļu pārcelšana no Andrejsalas un Eksportostas rajoniem, kas atrodas Rīgas pilsētas vēsturiskā centra tiešā tuvumā, atbrīvojot pilsētas centru no kravu pārkraušanas operācijām un to radītās negatīvās ietekmes uz vidi, vienlaicīgi saglabājot ostas konkurētspēju un sekmējot uzņēmējdarbībai pievilcīgas vides radīšanu.

Rīgas brīvostas pārvalde ir noslēgusi līgumu ar divām stividorkompānijām SIA “Strek” un SIA “Riga Coal Terminal” (turpmāk- Termināļi) par savas darbības pārcelšanu no pašreizējās darbības vietas Eksportostā uz Krievu salu. Abi Termināļi jau saņēmuši Atļaujas B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.

Lokālpilnojuma teritorija

Lokālpilnojuma teritorija atrodas Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas Kurzemes rajonā, Voleru apkaimē, vienlaicīgi atrodas Rīgas brīvdostas teritorijā – Daugavas kreisajā krastā, Krievu salas ziemeļu daļā starp Daugavu un Hapaka grāvi. Par lokālpilnojuma teritoriju ir noteikta daļa no Krievu salas sauszemes teritorijas un ūdens teritorija, kas kopā aizņem aptuveni ~156 ha platību un transporta plūsmu izpētes teritorija ir noteikta ~ 43 ha platībā.



Attēls Nr.2. Rīgas brīvdostas, lokālpilnojuma un transporta plūsmu izpētes teritorijas (Avots: Lokālpilnojuma Paskaidrojuma raksts)

Lokālpilnojuma teritorijā esošās zemes īpašnieki ir Latvijas valsts un Rīgas pilsētas pašvaldība, tikai viens īpašums ir juridiskas personas īpašumā.

Teritorijas Dienvidu daļa robežojas ar Beķera grāvi un Zilo ielu, aiz kuras atrodas Voleru apkaime. Rietumu virzienā no Krievu salas rietumu un ziemeļrietumu daļas, pāri Hapaka grāvim atrodas



daudzstāvu dzīvojamās ēkas (Bolderājas apkaime). Teritorija, kas ierobežota ar Hapaka grāvi un Lielupes ielu, Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā noteikta kā jauktas apbūves teritorija/apstādījumi un dabas teritorija/savrupmāju apbūves teritorija/publiskās apbūves teritorija. Teritorija, ko ierobežo Platā, Lielupes, Jātnieku un Spailes iela, ir dzīvojamās apbūves teritorija ar daudzdzīvokļu mājām.

Paredzētās darbības īstenošanas teritorijai tuvākās Bolderājas mikrorajona daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas (Lielupes iela 68 un Jātnieku iela 15a) atrodas attiecīgi ~430 un ~260 m R virzienā.

Lielākā daļa sabiedriskas nozīmes un komercdarbības objektu izvietojusies Stūrmaņu un Gobas ielās – izglītības iestādes, dažādas bankas, tirgus, veikali, pasta nodaļa, policijas iecirknis, dažādas skaistumkopšanas un atpūtas iestādes, kā arī sabiedriskās ēdināšanas iestādes. Bolderājas centrs ar iepriekš uzskaitītajiem objektiem atrodas 600 - 1300 m attālumā no paredzētās darbības teritorijas R robežas.

Krievu sala ir viens no pieciem Rīgas apgabaliem, kas nav apdzīvots un kas ilgstoši izmantots ražošanas un tehniskās apbūves vajadzībām, teritorijai ir ierobežota piekļuve.

Uzņēmumi lokālplānojuma teritorijā (Avots: Rīgas brīvdostas tematiskā plānojuma projekts)

Tabula Nr.1

Nosaukums	Adrese	Darbības veids (esošs vai plānots)	Esošās darbības apraksts	Piesārņojošās darbības atļauja
SIA "KS Terminal"	Zilā iela 22/24	Beramkravas, ģenerālkraavas	Pārkrauj šķeldu, kūdru, keramzītu un šķembas, graudus, reciklēto asfaltu, ģenerālkraavas (zāģmateriāli, apaļkoki, reģipsis). Kravu apstrāde: impregnē koksnī.	B
SIA "BARKENTINA"	Zilā iela 22/24	Reciklētā asfalta sajaukšana ar smiltīm	Uzņēmums uz līguma pamata darbojas SIA "KS Terminal" teritorijā. Saskaņā ar Atļaujā veikt B kategorijas piesārņojošo darbību noteikto, SIA "KS Terminal" ir atbildīgs par ietekmi uz vidi, kas rodas šīs darbības rezultātā	B
SIA "Nortop"	-	Darbība nav saistīta ar ostu	Reālā darbība nav uzsākta	-
SIA "STREK"	-	Beramkravas	Notiek teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbi, reālā darbība nav uzsākta	B
SIA "Riga Coal Terminal"	-	Beramkravas, ģenerālkraavas,	Notiek teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbi, reālā darbība nav uzsākta	B



Lokālplānojuma teritorijas ziemeļu daļā ~65 ha kopplatībā atrodas ostas, tehniskā, transporta un inženiertehniskā infrastruktūra, kuru plānots izmantot Terminālu darbības nodrošināšanai. Šī teritorija pašreiz ir iznomāta SIA "STREK" un SIA "Riga Coal Terminal" un šeit plānots attīstīt beramkravu un ģenerālkravu pārkraušanas kompleksu.

SIA "STREK" un SIA "Riga Coal Terminal" plāno uzbūvēt – beramkravu pārkraušanas kompleksus, kas ietver beramkravu izkraušanu no dzelzceļa vagoniem, īslaicīgu uzglabāšanu un pārkraušanu kuģos.

Termināļi darbosies nepārtrauktā darba režīmā – 365 dienas gadā, 24 stundas diennaktī.

Ogles uz Krievu salas termināļiem paredzēts padot tikai ar dzelzceļa vagoniem. Pamatā arī citas kravas visticamāk tiks piegādātas pa dzelzceļu, jo autotransportam uz Krievu salu jāšķērso Rīgas pilsētas teritorija, kas ir apgrūtināta un laikietilpīga. Lai nodrošinātu nepieciešamo dzelzceļa jaudu uz jaunajiem Krievu salas termināļiem, ir izbūvēts dzelzceļa pievedceļš no stacijas Bolderāja 2. Ostas darbībām ar ogļu kravām (pārkraušana un uzglabāšana) tiks piemērotas labākās pieejamās metodes un paņēmieni putekļu emisiju samazināšanai.

Paredzēts, ka vagonu izkraušana, ja nepieciešams to atsildīšana (aukstajā gadalaikā), ogļu drupināšana, ja tas nepieciešams, tiks veikta slēgtā angārā, kas aprīkots ar putekļu savācējiem un gaisa filtriem, tādējādi nodrošinot, ka šajā procesā putekļi vidē nemonā.

Ogļu uzglabāšana plānota pusaizvērtā uzglabāšanas laukumā ar cieto pretinfiltrācijas segumu un lietus notekūdeņu savākšanu pa laukuma perimetru. Lietus notekūdeņi no ogļu uzglabāšanas laukumiem tiks savākti un attīrīti lokālajās attīrīšanas iekārtās. Lai gan emisiju gaisā aprēķini un izkliedes modelēšana kā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā 2009. gadā, tā sākotnējā IVN procesā 2015. gadā pierāda, ka prognozējamās putekļu emisijas nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, ir paredzēta pretputekļu žoga būvniecība. Optimālos žoga parametrus un konfigurāciju noteiks matemātiskās modelēšanas ceļā, izvērtējot prognozētos vēja ātrumus, virzienus, vienlaicīgi nosakot arī optimālo ogļu uzglabāšanas vaļņu izvietojumu, augstumu un konfigurāciju.

Kopumā visi termināļi Krievu salas teritorijā darbojas un darbosies atbilstoši normatīvo aktu prasībām, pielietojot labākās pieejamās metodes un paņēmienus ietekmes uz vidi samazināšanai, saskaņā ar tiem izsniegtajās Atļaujās B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai ietvertajām prasībām un nosacījumiem.

Saskaņā ar paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu kopējā atļautā pārkrauto kravu kapacitāte jaunajos termināļos ir 19 milj. t/gadā, no tām ogles – 17 milj. t/gadā, citas beramkravas – 1 milj. t/gadā, ģenerālkravas – 1 milj. t/gadā.

Uzņēmumu SIA „STREK” un SIA „Riga Coal Terminal” kopējā plānotā pārkrauto kravu kapacitāte ir 18 milj. t/gadā, no tām ogles – 17 milj. t/gadā, ģenerālkravas – 1 milj. t/gadā, līdz ar to uzņēmumu darbības rezultātā netiek pārsniegti paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā noteiktie kravu apjomi.

Rīgas brīvostas pārvalde lokālplānojuma teritorijā ir izbūvējusi šādu ostas infrastruktūru: pietātnes, kravu laukumus, pieejas pietātnēm, dzelzceļa pievadi, kas nodrošina savienojumu ar ārpus lokālplānojuma teritorijas esošo staciju "Bolderāja 2" un kravu padošanu uz Terminālu teritorijām, ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas, elektroapgādes un gāzes apgādes sistēma. Vienlaicīgi ar lokālplānojuma risinājumu izstrādi tiek izstrādāta tehniskā projekta dokumentācija pretputekļu žoga izbūvei.



Jūras kravu apkalpošanu lokālplānojuma teritorijā nodrošina gar Daugavu izbūvētas dziļūdens piestātnes. To raksturojums sniegts tabulā Pieejas piestātnēm ir izbūvētas lokālplānojuma teritorijas pieguļošajā Daugavas akvatorija daļā starp piestātnēm un galveno kuģu ceļu,

Atklātie kravu laukumi (RBP īpašums) tiks izbūvēti visā Terminālu teritorijā, tie aprīkoti ar sliežu ceļiem kravu pārkraušanas tehnikas pārvietošanas vajadzībām, lietus notekūdeņu savākšanas, attīrīšanas un novadīšanas sistēmām, apgaismojumam nepieciešamo infrastruktūru. SIA "KS Terminal" teritorijā ir izbūvēti atklātie kravu laukumi (uzņēmuma īpašums) un ar to saistītā infrastruktūra.

Nemot vērā Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto kartoshēmu „Transporta infrastruktūras attīstības shēma”, iebraukšanu Krievu salā no Daugavgrīvas šosejas (C kategorijas iela) nodrošina D kategorijas Zilā iela. Tāpat iebraukšana un izbraukšana Lokālplānojuma teritorijā ir iespējama pa Zilo ielu, kas iet gar SIA "Latvijas propāna gāze" Rīgas eksporta gāzes uzpildes staciju, kā arī Zilās ielas jaunizbūvēto ielas posmu.

Lokālplānojuma teritorijā ir izbūvēta ugunsdzēsības ūdensapgādes sistēma ar ūdensņemšanas vietu no Daugavas ugunsdzēsības vajadzībām un tehniskā ūdens nodrošināšanai.

Lokālplānojuma teritorijas objektu siltumapgāde tiek nodrošināta lokāli, katrā objektā atsevišķi, izmantojot dažādus kurināmā veidus un tehnoloģijas.

Lokālplānojuma teritorijā, saskaņā ar izsniegtajās Atļaujās B kategorijas piesārņojošai darbībai ietvertu informāciju un nosacījumiem, pārsvarā prognozēta ogļu kravu saņemšana un pārkraušana kuģos kopā līdz 17 milj. t/gadā, kas sastāda 89,5% no kopējā plānotā kravu apgrozījuma – 19.milj.t/gadā. Kopā 2 milj.t/gadā sastāda citas beramkravas un ģenerālkkravas.

Lokālplānojuma teritorijā neatrodas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, dabas pieminekļi vai mikroliegumi.

Teritorija nav noteikta kā Ramsāres konvencijas aizsargājamā mitrāju teritorija.

Lokālplānojuma teritorija tieši nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas ir dabas parks "Piejūra" un dabas liegums "Vecdaugava". Abas šīs teritorijas ir ietvertas Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklā – Natura 2000.

Lokālplānojuma teritoriju 2017. gada 18. jūlijā apsekoja sugu un biotopu eksperte. Teritorijā konstatētas vienas īpaši aizsargājamas sugas zemeņu āboliņa *Trifolium fragiferum* un divu retu augu sugu Jūrmalas pārkonamoliņa *Anthyllis maritima* un Jūrmalas kamieļzāles *Corispermum intermedium* atradnes, kas ir tikko izveidojušās augšanas apstākļiem netipiskos apstākļos. Īpaši aizsargājamie biotopi: netika konstatēti.

Lokālplānojuma teritoriju Krievu salā eksperts ornitologs apsekoja 2017.gada jūlijā. Apsekošanā novērotas attiecīgajam biotopam un ainavai raksturīgās putnu sugas.

Lokālplānojuma teritorijas ainavai nav augstvērtīgas, aizsargājamas ainavas iezīmes. Papildus ostas apbūve nebūtiski ietekmē jau esošo urbāno, rūpniecisko ainavu, kas paveras uz vai no Krievu salas.

Valsts aizsardzībā un uzskaites grupā esošie kultūras pieminekļi, kas raksturīgi Daugavgrīvas kultūrvidei un vēsturei, atrodas apmēram 1,5-2-5 km attālumā no lokālplānojuma teritorijas.



Krievu salas lokālpilnojumam teritoriju, ietekmē SIA „Latvijas propāna gāze” un AS “LATVIJAS FINIERIS” drošības aizsargjoslas un drošības zonas, lai gan paši objekti atrodas ārpus Lokālpilnojumam teritorijas.

Lokālpilnojumam teritorijā paredzētās darbības nav pretrunā ar drošības zonā un drošības aizsargjoslā noteiktajiem aprobežojumiem.

Termināli un to darbība nerada papildus rūpniecisko avāriju risku.

Lokālpilnojumam teritorijas R daļā atrodas AS “Bolderāja” bijušās kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas (iekārtas apstrādāja 15-20 miljonu m³ kanalizācijas notekūdeņu), kuru darbība ir pārtraukta un uzņēmums slēgts, bet ēkas un būves nav demontētas. Iekārtas teritorijas kopējā platība sastāda aptuveni 15 ha, kas ir blīvi apbūvēta ar ēkām, dažādiem baseiniem un pazemes komunikācijām. Teritorija ir noteikta kā piesārņota teritorija, kurā augsnes un gruntsūdens analīžu rezultāti uzrāda stipru lokālu piesārņojumu.

Lokālpilnojumam risinājumos AS “Bolderāja” bijušo kanalizācijas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorija noteikta kā teritorija ar īpašiem nosacījumiem – TIN81, nosakot ierobežojumus būvniecības procesa uzsākšanai. Teritorijai ir nepieciešamas veikt sanācijas un rekultivācijas darbus pirms jaunas apbūves attīstības plānošanas.

Šobrīd piesārņotajā teritorijā ir izveidots pazemes ūdens monitoringa tīkls un Rīgas brīvdosta veic gruntsūdeņu kvalitātes monitoringu paraugojot 10 urbumus.

Iespējamās izmaiņas, ja plānošanas dokuments netiktu īstenots

Paredzētajai darbībai principiāli pretēja alternatīva ir darbības neveikšana, t.i., infrastruktūras un aktivitāšu saglabāšana līdzšinējā apjomā Andrejsalā un Ekspostostā, bez to pārceļšanas uz Krievu salu. Tas nozīmē Beramkravu terminālu atstāšana to pašreizējā darbības vietā ārpus Rīgas brīvdostas teritorijas netālu no valsts aizsardzībā esošās kultūras pieminekļa UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā iekļautā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas.

„0” alternatīva neatbilst nacionālajiem stratēģiskajiem mērķiem Rīgas pilsētas attīstības plānošanas dokumentiem, kuros paredzēta ostas teritorijas samazināšana Rīgas vēsturiskā centra tuvumā un darbības virzīšana prom no pilsētas centra, radot priekšnosacījumus Latvijas galvaspilsētas – Rīgas, attīstībai atbilstoši Eiropas valstu galvaspilsētu mūsdienu pilsētvides telpiskās plānošanas principiem, kuru pamatā ir pilsētas telpas sadalījums pēc vides funkcionalitātes.

„0” alternatīva nav savietojama arī ar Rīgas brīvdostas attīstības programmas nostādņiem u.c. valsts, reģionāla un lokāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem.

Tādējādi plānošanas dokumenta īstenošanai ir liela nozīme kā Rīgas pilsētas attīstībā, tā Rīgas brīvdostas attīstībā, kā arī tas saistīts ar citiem nozīmīgiem projektiem un to īstenošanu, piemēram:

„Rīgas dzelzceļa mezgla rekonstrukcija un „Rīgas transporta sistēmas sasaiste ar Via Baltica (Ziemeļu šķērsrojums ar pievedceļiem)”, Rail Baltica u.c.

Teritorijas, kuras plānošanas dokumenta īstenošana var būtiski ietekmēt

Lokālpilnojumam Rīgas pilsētas teritorijai Krievu sala īstenošanas ietekmju būtiskuma izvērtējums pirmkārt veicams attiecībā uz jūtīgām un no dabas aizsardzības viedokļa vērtīgām teritorijām, kā arī uz apdzīvotām teritorijām, kurās iedzīvotāju dzīves kvalitāti var ietekmēt plānošanas dokumenta īstenošana.



Būtiskākās tiešās ietekmes, ko var radīt ostas termināļu darbība ir emisijas gaisā (nozīmīgākās ir putekļu emisijas), kā arī trokšņa traucējumi.

Lokālplānojuma teritorijā plānotajām darbībām ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums, kura ietvaros vērtētas arī emisijas gaisā un veikta to izkliedes modelēšana un vērtēts esošais trokšņa līmenis un tā prognozētās izmaiņas. Konstatēts, ka nav prognozējams, ka ārpus termināļu teritorijas gaisa piesārņojums varētu pārsniegt normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Atkārtoti veicot emisiju gaisā aprēķinu un izkliedi sākotnējā IVN ietvaros, tika konstatēts, ka nav prognozējamās normatīvajos aktos noteikto robežvērtību pārsniegumi ārpus uzņēmumu teritorijas.

Izvērtējot iespējamo trokšņa izplatību, konstatēts, ka paredzētā darbības īstenošanas rezultātā nav prognozējami trokšņa līmeņa pārsniegumi Bolderājas mikrorajonā.

Kā netieša ietekme minama autotransporta plūsmas pieaugums uz Krievu salas termināļiem. Tomēr vairāk kā 90% no pārkraujamajām kravām uz termināļiem nogādās ar dzelzceļa transportu, tādējādi samazinot autotransporta izmantošanu. Autotransporta plūsma uz Krievu salas termināļiem tieši neskar Bolderājas mikrorajona teritoriju, vien daļēji sakrīt ar transporta maģistrāli, kas savieno Bolderāju ar Rīgas centru.

Tādējādi nav prognozējamās būtiskas negatīvas ietekmes uz tuvākajiem dzīvojamās apbūves rajoniem.

Nav konstatēta iespējama negatīva ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.

Plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamās ietekmes uz vidi

Lokālplānojuma teritorijā paredzēts attīstīt ostas darbību. Darbības plānots īstenot projekta "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība" ietvaros.

Ietekme uz vidi paredzētās teritorijas sagatavošanas un būvniecības darbu laikā

Būtiskākās tiešās ietekmes būvniecības laikā ir:

- Dabīgās zemes un biotopu iznīcināšana, ietekme ilglaicīga un neatgriezeniska, nebūtiska kā ietekme uz pilsētas vai rajona bioloģisko daudzveidību;
- Hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas. Ietekmes ilglaicīgas, neatgriezeniskas, pozitīvas, novērš plūdu risku, kā arī teritorijas pārpurvošanās procesus;
- Salas krasta līnijas izmaiņas hidrotehnisko būvju būvniecības rezultātā, ietekme ilglaicīga un neatgriezeniska, neitrāla;
- Trokšņa emisijas no būvniecības tehnikas, to darba laikā. Ietekme īslaicīga un lokāla, nebūtiska;
- Emisijas gaisā no būvniecības tehnikas un putekļu emisijas veicot zemes darbus. Ietekme īslaicīga, lokāla, nebūtiska.

Netiešās ietekmes:

- Autotransporta plūsmas palielināšanās. Ietekme īslaicīga, nebūtiska;
- Ietekme uz zivju resursiem. Ietekme īslaicīga, gultnes padziļināšanās laikā;
- Ietekme uz grunts un pazemes ūdeņu kvalitāti, ko rada izkliedētais piesārņojums emisiju no būvniecības tehnikas noklušana uz zemes virsmas. Ietekme īslaicīga un nebūtiska.



Nozīmīgākie būvniecības darbi, kas saistīti ar teritorijas inženiertehnisko sagatavošanu, piestātņu izbūvi un ostas koplietošanas infrastruktūras izveidi ir pabeigti. Būtiskas negatīvas ietekmes uz vidi nav konstatētas.

Turpmākā termināļu attīstība ietver iekārtu montāžas un nebūtiskus būvniecības darbus (uzglabāšanas laukumu aprīkošana, angārveida tuneļu vilcienu izkraušanai ierīkošana, administrācijas ēkas būvniecība u.c.) katrā no uzņēmumiem.

Arī turpmākajā būvniecības procesā nav prognozējama būtiska ietekme uz vidi, tai skaitā gaisa kvalitāti, jo tiks izmantota prasībām atbilstoša būvtehnika (pārsvarā dažāda veida traktortehnika un ceļamkrāni).

Turpmākajā būvniecības, iekārtu uzstādīšanas un kravu uzglabāšanas laukumu ierīkošanas procesā tiek izmantota būvniecības tehnika, kas atbilst visām tehniskajām prasībām. Vidēji traktortehnikas emitētais troksnis ir aptuveni 80 – 90 dBA. Tā kā tuvākās dzīvojamās mājas Bolderājas mikrorajonā ir aptuveni 300m attālumā no lokālplānojuma teritorijas, bet būvniecība plānota vairāk austrumu un centrālajā daļā, pēc pieredzes var teikt, ka būvniecības tehnikas radītais troksnis nepārsniegs normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības dzīvojamās apbūves teritorijā.

Teritorijas virsmas līmeņa paaugstināšanas rezultātā iespējama nebūtiska gruntsūdens līmeņu izmaiņa, tiem paaugstinoties salas centrālajā daļā, kas ir netieša, ilglaicīga ietekme. Taču prognozējamās izmaiņas ir nebūtiskas un lokālas, tikai Krievu salas teritorijā.

Grunts uzbēršanas un uzskalošanas rezultātā visā uzbērtajā teritorijā ir neatgriezeniski iznīcināti dabīgie biotopi. Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā, pirms teritoriju uzbēršanas, tika veikta teritorijas izpēte un tajā netika konstatēti īpaši aizsargājami biotopi vai sugas. Līdz ar to nav radīti bioloģiskās daudzveidības zaudējumi. Savukārt pēc uzbēršanas 2017. gada vasarā, veicot teritorijas apsekošanu, tajā tika konstatēti atsevišķi īpaši aizsargājamo augu īpatņi.

Pēc būvniecības darbu pabeigšanas, neapbūvētās teritorijas ir noplanētas un apzaļumotas radot sakoptu urbanizētu vidi.

Prognozējamā ietekme uz vidi objektu darbības laikā

Būtiskākās tiešās ietekmes uz vidi:

- Putekļu emisijas gaisā birstošu, putošu kravu pārkraušanas un uzglabāšanas procesā, ietekme būtiska (ja netiek īstenoti ietekmei mazinoši pasākumi), taču nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, ilglaicīga;
- Trokšņa emisijas ostas darbības laikā. Ietekme ilglaicīga, būtiska, taču nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības;
- Ietekme uz grunts un gruntsūdens kvalitāti, ietekme fragmentāra, lokāla, atsevišķu negadījumu rezultātā, piemēram degvielas izlijumi, ja tiek ievērotas apsaimniekošanas prasības, ietekmes nebūtiskas;
- Atkritumu nonākšana vidē, iespējama to neatbilstošas apsaimniekošanas rezultātā, ietekme lokāla maz ticama;
- Virszemes ūdeņu piesārņojums ar neattīrītiem vai nepilnīgi attīrītiem lietus kanalizācijas ūdeņiem. Ietekme iespējama attīrīšanas iekārtu avārijas rezultātā. Ietekmes īslaicīgas, būtiskums atkarīgs no vidē nonākušo neattīrīto lietus ūdeņu apjoma.



Prognozējamās netiešās ietekmes

- Transporta kustības pieaugums, ietekme ilglaicīga un būtiska;
- Grunts un gruntsūdens sekundārais piesārņojums ar atmosfēras nokrišņiem, kuros ir putekļu daļiņas, ietekme ilglaicīga, nebūtiska;
- Ietekme uz zivsaimnieciskajiem resursiem piestātņu tuvumā kuģu kustības rezultātā, ietekme lokāla, nebūtiska.

Emisiju gaisā izvērtējums

2009. gada projekta "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai" ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika veikts Lokālplānojuma teritorijā paredzēto darbību – 3 ostas termināļu, kā arī transporta radīto emisiju gaisā aprēķins un izkliedes modelēšana.

Modelēšanas rezultāti rāda, ka Krievu salā nevienas piesārņojošās vielas robežvērtība nav pārsniegta.

2015. gadā sākotnējā IVN ietvaros tika veikts atkārtots emisiju gaisā aprēķins un izkliedes modelēšana, arī palielināta pārkraujamā ogļu apjoma gadījumā, pie maksimālajām slodzēm, netiek prognozēta normatīvajos aktos noteikto robežvērtību pārsniegšana.

Trokšņa līmeņa izmaiņu novērtējums

2009. gada projekta "Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai" ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika veikts Lokālplānojuma teritorijā paredzēto darbību – 3 ostas termināļu, kā arī transporta radīto trokšņu novērtējums un to izplatības modelēšana.

Pēc aprēķināto trokšņa līmeņu analīzes jāsecina, ka Krievu salā izvietoto kravu apstrādes termināļu darbības rezultātā radītais troksnis ilgtermiņā tuvāko esošo mazstāvu dzīvojamo māju teritorijās nepārsniedz trokšņa robežvērtības.

Ietekme uz hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem

Paredzētās darbības Lokālplānojuma teritorijā nevar ietekmēt hidroloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus blakus teritorijās. Lokālplānojuma teritorijai ir faktiski izcili robežnosacījumi, kas viennozīmīgi norāda uz neiespējamību būtiski ietekmēt hidroloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus blakus esošajās teritorijās.

Lokālplānojuma teritorijas austrumu un centrālajā daļā ir veikta teritorijas uzskalošana (līdz atzīmei 1,0 m vjl.) un pēc tam tās uzbēršana līdz līmenim (2,70 m vjl.), kas ievērojami pārsniedz līdz šim fiksēto absolūto ūdens līmeņa maksimumu (2,14 m vjl. 1969. gada vētrā), tāpēc plānotās apbūves teritorijas applūšana nav iespējama.

Virszemes noteces ūdeņu novadīšana

Lokālplānojuma teritorijā projektējamajos termināļos un transporta infrastruktūras teritorijā paredzēta slēgtā tipa lietussavākšanas un novadīšanas sistēma ar attīrīšanas iekārtām. Tā kā Rīgas pilsētai piederošu lietussavākšanas un novadīšanas sistēma ar attīrīšanas iekārtām, ir paredzēts izbūvēt lokālās attīrīšanas iekārtas, kurās varēs savākt lietussavākšanas un sniega kušanas ūdeņus.

Pēc attīrīšanas šos ūdeņus ir paredzēts novadīt Daugavā.



Grunts kvalitātes un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas

Grunts kvalitāti Lokālpilnojuma teritorijā raksturo uzskatotā un uzbērtā grunts. Tās kvalitāte darba gaitā ir kontrolēta un tā nav piesārņota, taču paaugstinātais organisko vielu daudzums liek to kvalificēt kā vāji piesārņotu vai sliktas dabīgās kvalitātes (tai raksturīgs organisko vielu piejaukums un iespējams nebūtisks antropogēnais piesārņojums, kas ir būtiski zem noteiktajām robežvērtībām).

Ostas termināļu darbības rezultātā nav prognozējams grunts un gruntsūdeņu piesārņojums, tas var rasties tikai avārijas gadījumos.

Krievu salā plānotās darbības rezultātā nav sagaidāma būtiska ietekme uz apkārtējo teritoriju hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, ko nosaka to iekļaujošās ūdensteces (Daugava, Hapaka grāvis un Beķeru grāvis). Skatoties no ietekmes uz vidi viedokļa, tas noteikti ir pozitīvs moments, jo faktiski izslēdz termināla izbūves un ekspluatācijas ietekmi uz tuvējo teritoriju hidroģeoloģiskajiem apstākļiem.

Ietekme uz teritorijas un apkārtnes bioloģisko daudzveidību

Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām

Lokālpilnojuma teritorijā nav un tā nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākā īpaši aizsargājamā teritorija ir Dabas parka Piejūra dabas lieguma zona – Mīlestības saliņa, tās attālums no paredzētās darbības teritorijas ir ~500 m.

Lokālpilnojuma īstenošanas rezultātā nav prognozējama negatīva ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, to ekoloģiskajām funkcijām un integritāti.

Ietekme uz biotopiem un augu sugām

Gan pašreiz noteiktie Rīgas teritorijas plānojuma risinājumi, gan Lokālpilnojuma risinājumi paredz Krievu salā attīstīt apbūves teritoriju. Krievu salā konstatētie (skat. 5.nodaļā sniegto informāciju) ruderālie biotopi, kuriem no sugu un biotopu aizsardzības un bioloģiskās daudzveidības viedokļa nepiemīt specifiska vērtība, tiks apbūvēti. Tiks būtiski un neatgriezeniski ietekmētas teritorijas ziemeļu daļā konstatētās 3 aizsargājamo augu atradnes to veidošanās stadijā.

Visām konstatētajām sugām ir spēja ātri atjaunoties un izplatīties, ko pierāda to atrašanās teritorijā, kas izveidota tikai pirms 2-3 gadiem. Atradņu skaita samazinājums neietekmēs sugu integritāti un izplatību.

Lokālpilnojuma realizācija neietekmēs aizsargājamo augu sugu integritāti un izplatību.

Ietekme uz putniem

Gan pašreiz noteiktie Rīgas teritorijas plānojuma risinājumi, gan Lokālpilnojuma risinājumi paredz Krievu salā attīstīt apbūves teritoriju. Krievu salā konstatētie (skat. 5.nodaļā sniegto informāciju) ruderālie biotopi tiks apbūvēti. Taču konkrētās ligzdošanas vietas zudums nerada būtisku ietekmi uz šai sugai būtisku (barošanās un ligzdošanas) biotopu populāciju.

Lokālpilnojuma realizācija neietekmēs aizsargājamo putnu sugu integritāti un izplatību.

Lokālpilnojuma īstenošana neradīs tāda veida ietekmes, kas varētu ietekmēt Natura 2000 tīkla īpaši aizsargājamo dabas teritoriju integritāti, funkcijas un dabas aizsardzības mērķu īstenošanu.



Lokālpilnojuma īstenošana neradīs tāda veida ietekmes, kas varētu ietekmēt aizsargājamo augu un putnu sugu integritāti un funkcijas.

Ietekme uz ainavas elementiem un kultūrvēsturisko vidi

Lokālpilnojuma un tai pieguļošajās teritorijās nav noteiktas īpaši aizsargājamas ainavas, lokālpilnojuma teritorijā un tās tiešā tuvumā (līdz 1 km rādiusā) nav konstatēti kultūrvides objekti un to neskar valsts aizsardzībā esošo pieminekļu aizsardzības zonas. Lokālpilnojuma īstenošana neradīs tāda veida ietekmes, kas varētu ietekmēt aizsargājamo kultūras pieminekļu un īpaši aizsargājamo ainavu stāvokli.

Iespējamā ietekme uz sabiedrību

Sociāli - ekonomiskais novērtējums

Lokālpilnojuma teritorijā paredzēto darbību īstenošanas gadījumā nepieciešamas gan investīcijas, gan arī prognozējama to efektivitāte un prognozējama peļņa, jaunas darba vietas, ienākumu budžetā pieaugums, kā arī Rīgas brīvostas darbības uzlabošanās.

Būtisku netiešu pozitīvu ietekmi uz tūrisma attīstību atstās ostas infrastruktūras pārcelšana no Rīgas centra un Vecrīgas tuvuma, tādējādi atbrīvojot plašas teritorijas upes krastā pilsētas attīstībai.

Nepieciešamās izmaiņas teritoriju plānojumos un plānošanas dokumentos

Lokālpilnojuma izstrāde veikta saskaņā ar Rīgas domes 14.03.2017. pieņemto lēmumu Nr.4969 „Par Krievu salas kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018.gadam grozījumu izstrādes uzsākšanu”.

Lokālpilnojums tiek izstrādāts kā grozījumi Rīgas pilsētas teritorijas plānojumā. Lokālpilnojumā ietvertās nostādnes nav pretrunā ar citiem spēkā esošiem plānošanas dokumentiem, tādējādi tā izstrāde nav saistīta ar nepieciešamību veikt grozījumus citos plānošanas dokumentos.

Piegulošo teritoriju izmantošanas izmaiņu raksturojums

Lokālpilnojumā noteiktais plānotais (atļautais) zemes lietošanas veids un pamatojoties uz to īstentās darbības, nerada nekādus iespējamus aprobežojumus līdzšinējā saimnieciskajā darbībā pieguļošajās teritorijās.

Transporta plūsmu izmaiņas

Ūdens transports

Sakarā ar paredzētās darbības īstenošanu nekādas principiālas izmaiņas kuģu satiksmē Daugavas grīvā un vēl jo vairāk Rīgas jūras līcī nav paredzētas. Galvenā kuģu ceļa akvatorijas padziļināšana un kuģu apgrīšanās baseina izveide šā projekta ietvaros nav paredzēta, līdzšinējā navigācijas infrastruktūra pilnībā apmierina arī jaunā Krievu salas termināla apkalpošanu. Projekta īstenošana kopumā novirza brīvostas pārkraušanas operāciju smaguma centru ne vien uz Daugavas labo krastu, kas vairāk ietekmē sauszemes transporta ceļus, bet arī tuvāk jūras vārtiem, tādējādi saīsinot kuģojumus pa Daugavas lejteci un kopumā vienkāršojot un samazinot navigāciju tajā.



Dzelzceļš, autoceļi

Lokālplānojuma teritorijā plānotās ostas darbības attīstības rezultātā mainīsies autotransporta un dzelzceļa transporta plūsmas. Tās samazināsies Daugavas labajā krastā virzienā uz Eksporta ostu un Andrejsalu, bet pieaugs Daugavas kreisajā krastā uz lokālplānojuma teritoriju.

Šāds transporta plūsmu izmaiņu scenārijs atbilst spēkā esošajos plānošanas dokumentos deklarētajam. Rīgas Brīvostas apkalpošanai paredzēto Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcijas projektam ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un dzelzceļa rekonstrukcija posmā Torņakalns – Bolderāja ir veikta, tai skaitā ir izbūvēts dzelzceļa pievedceļš no stacijas Bolderāja 2 uz Krievu salu, bet Krievu salā izveidota pieņemšanas nodošanas preču stacija un pievedceļi uz jaunajiem termināļiem.”

Autoceļu attīstības plāni tāpat ņem vērā plānoto ostas darbību Krievu salā. Autoceļu attīstība Bolderājas virzienā netieši sniegs ieguldījumu Pārdaugavas attīstībai kopumā, jo šie transporta, īpaši autoceļu tīkla (ieskaitot tiltus), attīstības plāni paredzēti visas sabiedrības interešu apmierināšanai un nav uzskatāmi par tieši pakārtotiem ostas vajadzībām.

Tādējādi praktiski transports nerada papildus ietekmes, bet gan līdzsvarojas un mazina kopējo ietekmi.

Iespējamie avāriju riski

Būvniecības darbu laikā nav prognozējami būtiski avāriju riski, kuru sekas var radīt negatīvu ietekmi uz vidi. Iespējami ir degvielas vai eļļu izlijumi, taču to savākšana ar mūsdienu līdzekļiem nodrošina praktiski pilnīgu piesārņojuma savākšanu.

Termināļiem uzsākot darbību, sliktākais iespējamais avārijas scenārijs saistīts ar kuģošanas drošības prasību neievērošanu. Gadījumā, ja kāds no ostā ienākošajiem kuģiem pārkāpj ostā noteikto kuģošanas režīmu, pastāv kuģu sadursmes varbūtība, kas var izraisīt nopietnas ekoloģiskas sekas. Šāda scenārija varbūtība ir maza, jo līdzīgas kuģu sadursmes Rīgas ostā pēdējo 20 gadu laikā nav notikušas.

Infrastruktūras ekspluatācijas laikā lielākais iespējamais avārijas risks saistīts ar kuģa sadursmi ar piestātņi, kā rezultātā iespējams kuģa un kravas pilnīgs vai daļējs zudums.

Krastā iespējama, piemēram, dzelzceļa sastāva noskriešana no sliedēm.

Šādām avārijas situācijām normatīvie akti un iekšējie ostas dokumenti nosaka atbildīgās institūcijas par avārijas seku likvidēšanas organizāciju.

Ņemot vērā, ka Lokālplānojuma teritoriju skar 2 rūpniecisko avāriju riska objektu drošības aizsargjoslas, tas ņemams vērā, izstrādājot iekšējos noteikumus rīcībām avārijas gadījumā.

Sabiedrības attieksme

Sabiedrības attieksme pret plānoto projektu Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšana no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstība ir neviennozīmīga.

Ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārcelšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai sabiedriskās apspriešanas laikā 16.10.2008. ir saņemti iedzīvotāju iebildumi pret paredzēto darbību, izsakot bažas par iespējamo gaisa piesārņojumu dzīvojamajos rajonos un trokšņa līmeņa pieaugumu.

Izstrādātajam lokālplānojuma projektam un tā Vides pārskatam tika organizēta vienlaicīga dokumentu publiskā apspriešana. Publiskās apspriešanas laikā nav saņemti iedzīvotāju



iesniegumi. Bažas par iespējamo ietekmi uz Bolderājas mikrorajona iedzīvotāju dzīves apstākļiem tika izteiktas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes laikā, taču izvēršusies diskusija un atbildes acīmredzot bažas kļiedēja.

Citas iespējamās ietekmes

Lokālplānojuma izstrādes un stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā nav konstatētas citas iespējamās ietekmes uz vidi, ko varētu radīt paredzēto darbību īstenošana Lokālplānojuma teritorijā.

Ietekmes uz vidi būtiskuma izvērtējums

Lokālplānojumā plānoto (aļļauto) darbību īstenošanas būtiskās ietekmes definētas šī Vides pārskata iepriekšējās sadaļās. Kā būtiskākās ietekmes ir definētas ietekme uz gaisa kvalitāti un radītie trokšņa traucējumi, kas izvērtējot tos, nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Tāpat Lokālplānojuma risinājumu īstenošana teritorijā ietekmēs teritorijā konstatētās 3 īpaši aizsargājamās augu sugu atradnes to veidošanās sākumstadijā, teritorijas hidroloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus, augsnes, virszemes ūdeņu un pazemes ūdeņu kvalitāti u.c. Ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums 2009.gadā un atkārtots sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums 2015.gadā plānotajām izmaiņām, novērtējumos netika konstatētas būtiskas ietekmes, kas ierobežotu paredzēto darbību veikšanas iespējas vai būtu pretrunā ar normatīvajos aktos noteikto. Tādējādi arī lokālplānojuma, kura teritorijā paredzēts veikt novērtētās darbības, īstenošanai netiek prognozēta būtiska nelabvēlīga ietekme uz vidi, kas būtu pretrunā ar teritorijas attīstības mērķiem un normatīvajos aktos noteikto.

Paredzētās darbības īstenošana būvniecības un ostas infrastruktūras ekspluatācijas gaitā var radīt kā tiešas, tā netiešas ietekmes uz vidi.

Tiešās ietekmes

Būvniecības procesā tiešās ietekmes, galvenokārt, saistāmas ar zemes transformāciju un līdz šim neapbūvētas zemes apbūvi, emisijām gaisā un troksni no būvniecības tehnikas, gruntsūdens līmeņa un plūsmas virziena izmaiņām, virszemes, pazemes ūdeņu un iežu piesārņojumu, kā arī transporta plūsmu būvmateriālu, būvniecības tehnikas un strādnieku transportam. Minētās ietekmes detalizēti analizētas iepriekšējās Vides pārskata sadaļās.

Ja tiek ievērotas vides aizsardzības prasības un tiek īstenoti plānotie pasākumi ietekmju novēršanai un mazināšanai, ostas infrastruktūras būvniecības procesā (kas jau daļēji ir veikts) prognozējamās tiešās ietekmes uz vidi daļēji ir klasificējamās kā lokālas, daļa no tām ir īslaicīgas (būvniecības laikā). Ilglaicīgas ir lokāla ietekme uz ainavu, ar neapbūvētas teritorijas apbūvi saistītās ietekmes, kā arī lokālas gruntsūdens līmeņa un plūsmu izmaiņas ko rada zemes virsmas paaugstināšana, dzelzceļa un autoceļu uzbērums. Visas minētās ietekmes klasificējamās kā lokālas (ietekmes, nav prognozējamās ārpus lokālplānojuma teritorijas) un nebūtiskas (netiek pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, netiek ietekmēti jutīgi objekti vai teritorijas, būvniecības gaitā un pēc tās pabeigšanas nav prognozējamās vides kvalitātes, tai skaitā gaisa, virszemes un pazemes ūdeņu, augsnes, iežu, kā arī bioloģiskās daudzveidības izmaiņas ārpus lokālplānojuma teritorijas).

Ostas darbības laikā prognozējamās tiešās ietekmes saistāmas ar emisijām gaisā un to radīto ietekmi uz gaisa kvalitāti, vides trokšņiem, ko rada iekraušanas/izkraušanas process, dzelzceļa un autotransporta kustība u.c. trokšņa avoti, kā arī avāriju risku un ar to saistīto vides



piesārņojuma iespējamību. Minētās ietekmes detalizēti analizētas iepriekšējās Vides pārskata sadaļās. Minētās ietekmes ostas teritorijā ir ilglaicīgas un pastāvīgas (ostas darba laiks 24 stundas diennaktī 7 dienas nedēļā).

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros 2009. gadā un sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma gaitā 2015. gadā ir veikts paredzēto darbību īstenošanas gaitā radušos emisiju gaisā aprēķins un to izklīdes modelēšana, iegūtie rezultāti pierāda, ka ietekmes vērtējamas kā nebūtiskas (netiek pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, netiek ietekmēti jutīgi objekti vai teritorijas, izplatība ir vērtējama kā lokāla, ietekmes zona veido neregulāras platības ap lokālplānojuma teritoriju).

Analogi rezultāti iegūti, veicot ostas darbības radītā vides trokšņa prognozējamā stipruma un izplatības modelēšanu. Modelēšanas gaitā iegūtie rezultāti liecina, ka dzīvojamās apbūves tuvumā netiek pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās trokšņa robežvērtības.

Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopotā informācija un dati liecina, ka nav prognozējamās arī būtiskas augsnes un grunts kvalitātes izmaiņas ostas teritorijā, ja tiek ievēroti vides aizsardzības un drošības pasākumi. Būtiska ietekme uz virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti, augsnes un grunts kvalitāti var rasties avāriju situācijās. Šādu ietekmju novēršanai nepieciešams veikt pasākumus divos virzienos:

- veikt visus avāriju risku novēršanas un samazināšanas pasākumus, tai skaitā kuģošanas drošības prasību ievērošana, kuģu pietuvošanās, stāvēšanas un piekraušanas procesa strikta regulēšana un uzraudzība u.c.
- nodrošināt pasākumus vides risku novēršanai vai samazināšanai avāriju gadījumā, kas ietver atbilstošu instrukciju rīcībai avārijas gadījumā izstrādi, materiālu un tehnikas avāriju riska samazināšanai un novēršanai pieejamību, cilvēku apmācību rīcībai avārijas situācijā.

Papildus avārijas riskus rada tuvumā esošie uzņēmumi ar augstu rūpniecisko avāriju risku – SIA “Lignum” un SIA “Latvijas propāna gāze”. Katram no tiem ir izstrādāts un VUGD apstiprināts Ārpusobjekta civilās aizsardzības plāns. Ostas terminālu vadībai un darbiniekiem jābūt iepazīstinātiem ar šo plānu un jāprot rīkoties avārijas gadījumā.

Netiešās ietekmes

Lokālplānojumā plānoto (atļauto) darbību īstenošana var radīt arī netiešās ietekmes uz vidi. Kā būtiskākās netiešās ietekmes minamas iespējamā grunts sēšanās, slodzes un vibrāciju iespaidā, kas savukārt var izraisīt hidrodinamisko apstākļu izmaiņas. Ietekmes klasificējamās kā lokālas (atsevišķos uzbēruma posmos) un nebūtiskas, jo nav prognozējamās ietekmes ārpus lokālplānojuma teritorijas. Netiešās ietekmes saistāmas arī ar iedzīvotāju pārvietošanās apjomu izmaiņām (būvniecības procesā būvstrādnieki, vēlāk ostas darbinieki). Minētās ietekmes ir klasificējamās kā nebūtiskas kas neietekmē sabiedriskā transporta noslodzi, un nerada būtiskas izmaiņas iespējamā transporta slodzē.

Ilglaicīgās ietekmes

Ilglaicīgās ietekmes saistāmas ar būvniecības rezultātā izmainīto zemes izmantošanas veidu, ainavas izmaiņu, kā arī uzbēruma ietekmi uz teritorijas hidroloģisko un hidrodinamisko stāvokli. Ņemot vērā teritorijas pašreizējo stāvokli, var secināt, ka šīs izmaiņas ir neitrālas, tās ne uzlabo, ne pasliktina esošo stāvokli.



Ilglaicīgas un būtiskas būs ietekmes uz gaisa kvalitāti un trokšņa traucējumi.

Kopumā var secināt, ka saimnieciskās darbības attīstība līdz šim saimnieciskajai darbībai neizmantotā vidē rada negatīvas ietekmes uz vidi, kas nav novēršamas. Taču tās nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības. Tāpat, pielietojot organizatoriskus un tehniskus pasākumus iespējama negatīvo ietekmju būtiska samazināšana.

Risinājumi negatīvo ietekmju novēršanai un mazināšanai

Lai novērstu un samazinātu paredzētās darbības īstenošanas prognozējamo negatīvo ietekmi uz vidi ir paredzēts īstenot virkni inženiertehnisko un organizatorisko pasākumu. Šo pasākumu analīzei tie tiek dalīti divās grupās:

- Projektētie inženiertehniskie risinājumi ietekmju uz vidi novēršanai vai samazināšanai;
- Organizatoriskie pasākumi būvniecības un ostas darbības laikā.

Tā kā būvniecības pamatetaps Lokālpilnojuma teritorijā jau pabeigts, veikta virsmas paaugstināšana, piestātņu būvniecība, koplietošanas inženiertehniskās infrastruktūras un transporta objektu būvniecība, turpmāk sniegta informācija par plānotajiem ietekmju uz vidi samazināšanas pasākumiem ostas termināļu darbības laikā.

Paredzētie risinājumi ietekmju uz vidi samazināšanai vai novēršanai

Tabula Nr.2

Ietekme uz vidi	Organizatoriskie pasākumi ietekmes mazināšanai	Inženiertehniskie pasākumi ietekmes mazināšanai
Ietekme uz gaisa kvalitāti (putekļu emisijas)		
Birstošu materiālu kravu pārkraušanas procesā	<ul style="list-style-type: none">• Laika apstākļu monitorings, nosakot vēja stiprumu, kraušanas darbus kuģī pārtrauc, ja vēja stiprums pārsniedz 10 m sek.;• Labāko pieejamo tehnisko paņēmieni pielietošana, piemēram:• Kritiena augstuma samazināšana, kad atlaiž satverto materiālu;• Greifera pilnīga aizvēršana pēc materiāla satveršanas;• Pēc greifera iztukšošanas-greifera pietiekami ilga paturēšana piltuvē;• Piemērots konveijera kustības ātrums;• Izvairīšanās no materiāla novietošanas lentes malās;• Lejupejošās kustības ātruma samazināšana;• Brīvā kritiena augstuma samazināšana;• Regulāra iekārtu tīrīšana;• Regulāri teritorijas uzkopšanas darbi;• Krievu salas teritorijā veikto darbību emisiju gaisā	<p>Lokālpilnojuma teritorijas attīstībai tiek noteiktas šādas vides aizsardzības prasības:</p> <ul style="list-style-type: none">• Jaunu būvju vai objektu, kuru izmantošana saistīta ar neiepakotu birstošu, putošu materiālu pārkraušanu, būvniecībā, pārbūvē vai būtisku darbības izmaiņu gadījumā, jāizmanto tehnoloģijas un pārkraušanas paņēmieni, kas atbilst labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem un nodrošina vides aizsardzības prasību ievērošanu atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Konkrēti risinājumi jāizstrādā un jāpamato būvprojektā. <p>Lokālpilnojuma teritorijā, neiepakotu birstošu un putošu materiālu pārkraušanas objektu būvprojekta sastāvā var paredzēt šādus un citus inženiertehniskus risinājumus ietekmju uz vidi mazināšanai:</p> <ul style="list-style-type: none">• kravu mitrināšana to pārkraušanas laikā;• slēgto vai daļēji slēgto tehnoloģiju izmantošanu;

	kontrolei tiks uzstādītas divas monitoringa stacijas putekļu emisiju mērījumu veikšanai (Operatoru un RBP realizēts regulārs gaisa kvalitātes monitorings);	
Ogļu uzglabāšanas procesā	<ul style="list-style-type: none"> • Laika apstākļu monitorings, nosakot apstākļus kad veicama ogļu vaļņu apsmidzināšana vai appūšana ar sniega lielgabalu; • Krautņu un to nogāžu formēšana, optimāla slīpuma noteikšana un ievērošana, kompaktas krautnes, maksimāli samazinot atklāto laukumu; • Regulāri teritorijas uzkopšanas darbi; • Vaļņi subparalēli vēja virzienam; • Vēja ietekmē esošo zonu platības samazināšana. • Operatoru un RBP realizēts regulārs gaisa kvalitātes monitorings, kas ietver divu monitoringa staciju putekļu emisiju mērījumu veikšanai uzstādīšanu 	Lokālplānojuma teritorijas attīstībai tiek noteiktas šādas vides aizsardzības prasības: Jaunu būvju vai objektu, kuru izmantošana saistīta ar neiekototu birstošu, putošu materiālu pārkraušanu, būvniecībā, pārbūvē vai būtisku darbības izmaiņu gadījumā, jāizmanto tehnoloģijas un uzglabāšanas paņēmieni, kas atbilst labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem un nodrošina vides aizsardzības prasību ievērošanu atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Konkrēti risinājumi jāizstrādā un jāpamato būvprojektā, tai skaitā pielietojot šādus un citus inženiertehniskos paņēmienus: <ul style="list-style-type: none"> • kravu mitrināšana to uzglabāšanas laikā; • norobežojošu konstrukciju izbūvi ap atklātajiem kravu laukumiem; • pretinfiltrācijas segumu ierīkošana zem atklātajiem kravu laukumiem; • lietus notekudeņu kanalizācijas sistēmas un attīrīšanas iekārtu izbūve.
Emisijas gaisā no tehniskajiem līdzekļiem	<ul style="list-style-type: none"> • Atbilstošā tehniskajā kārtībā esošu tehnisko līdzekļu izmantošana; • Maksimāla izvairīšanās no tehnisko līdzekļu darbināšanas dīkstāves laikā; • Regulāra tehnisko līdzekļu un teritorijas tīrīšana, novēršot sekundāru putekļu izplatību. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokālplānojuma teritorijā paredzēta kuģu pieslēgšana elektrotīklam kuģa stāvēšanas laikā piestātnē, kuģa motori nav jādarbina; • Iespēju robežās elektrodzinēju izmantošana.
Trokšņa traucējumi	<ul style="list-style-type: none"> • Atbilstošā tehniskajā kārtībā esošu tehnisko līdzekļu izmantošana; • Maksimāla izvairīšanās no tehnisko līdzekļu darbināšanas dīkstāves laikā. 	<ul style="list-style-type: none"> • Slēgtu vai daļēji slēgtu birstošu, putošu materiālu kravu pārkraušanas tehnoloģiju izmantošana; • Iespēju robežās elektrodzinēju izmantošana.
Pasākumi ūdens bioloģisko resursu aizsardzībai	<ul style="list-style-type: none"> • Regulāra lietus kanalizācijas sistēmas un attīrīšanas iekārtu kontrole; 	<ul style="list-style-type: none"> • Kravu uzglabāšanas laukumu aprīkošana ar drošu pretinfiltrācijas segumu;

	<ul style="list-style-type: none"> • Darba drošības pasākumu ievērošana, avārijas situāciju nepieļaušana; • Darbinieku apmācība rīcībai avārijas situācijā; • Atbilstošu līdzekļu piesārņojuma savākšanai nodrošināšana terminālī. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmas izbūve; • Lietus kanalizācijas ūdeņu attīrīšanas iekārtu ierīkošana; • Regulāra Daugavā novadāmo attīrīto lietus ūdeņu kvalitātes kontrole.
Pasākumi grunts un pazemes ūdens kvalitātes aizsardzībai	<ul style="list-style-type: none"> • Darba drošības pasākumu ievērošana, avārijas situāciju nepieļaušana; • Darbinieku apmācība rīcībai avārijas situācijā; • Regulāra teritorijas un tehnisko līdzekļu tīrīšana; • Atbilstošu līdzekļu piesārņojuma savākšanai nodrošināšana terminālī. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kravu uzglabāšanas laukumu aprīkošana ar drošu pretinfiltrācijas segumu; • Lietus ūdens savākšanas un novadīšanas sistēmas izbūve; • Lietus kanalizācijas ūdeņu attīrīšanas iekārtu ierīkošana; • Monitoringa urbumu ierīkošana lokālplānojuma teritorijā pazemes ūdens kvalitātes monitoringa veikšana.

Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai

Nemot vērā to, ka kā viena no būtiskākajām paliekošajām, ilglaicīgajām ietekmēm, ko rada ostas darbība Lokālplānojuma teritorijā ir putekļu emisijas gaisā, to kontrolei ieteicams veikt gaisa kvalitātes monitoringu.

Gaisa kvalitātes kontroli ieteicams veikt divos līmeņos:

- Rīgas brīvdostas līmenis – atmosfēras piezemes slānī, novērtējot gaisa kvalitātes normatīvu ievērošanu;
- operatoru līmenis – emisiju kontrole no emisiju avotiem atbilstoši Atļaujā B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai noteiktajam.

Rīgas brīvdostas monitoringa staciju izvietojumam būtiskākais uzdevums ir kontrolēt gaisa kvalitāti virzienā uz Bolderājas dzīvojamo rajonu.

Monitoringa posteņu izvietojumu vēlams saskaņot ar Rīgas domes Vides departamenta un Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes speciālistiem.

Izstrādājot gaisa monitoringa programmu, rekomendējams to koordinēt ar VSIA "Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs", kas nodrošina vides valsts monitoringa veikšanu, lai novērstu novērojumu dublēšanos

Šobrīd Bolderājas – Voleru – Krievu salas rajonā nav izvietotas valsts vai pašvaldības gaisa monitoringa stacijas. Rekomendējam izvietot 2 automātiskās gaisa monitoringa stacijas kuras nodrošina cieto daļiņu un to frakcionārā sastāva, vai PM₁₀ testēšanu:

- Vienu staciju izvietojot Krievu salas Ziemeļrietumu daļā (lai novērtētu piesārņojošo vielu plūsmu uz dzīvojamo māju rajonu Bolderājā);
- Otru Bolderājā pie Lielupes ielas (lai novērtētu piesārņojošo vielu koncentrāciju tuvāko dzīvojamo māju rajonā).

Precīza, optimāla monitoringa staciju atrašanās vieta nosakāma monitoringa programmas ietvaros un saskaņojama ar Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi un Rīgas Domi.

Prasības Operatoru veiktajam gaisa monitoringam tiek noteiktas Atļaujā B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai.



Uzsākot projektu Rīgas ostas aktivitāšu daļas pārceļšanai no pilsētas centra uz Krievu salu un ar to saistītās infrastruktūras attīstībai, Rīgas brīvosta nodrošina ūdensputnu ligzdošanas monitoringu Daugavas lejtecē ūdensputnu dzīvei nozīmīgos Daugavas lejteces biotopos ostas teritorijā. Tā kā lokālpilnojuma teritorija ir samērā tuvu Mīlestības saliņai (aptuveni 500m attālumā) vēlams uzsākt monitoringu turpināt, lai varētu konstatēt jebkādas nevēlamas ietekmes. Monitorings jāveic, lai novērtētu putnu aizsardzības, biotopu pārveides un kopšanas pasākumu efektivitāti dabas liegumā "Krēmeri", Žurku salā un Mīlestības saliņā, un izdarītu turpmāk veicamo darbu plānos nepieciešamās korekcijas. Tas ietver sekošanu augāja attīstībai, ligzdojošo un klātesošo putnu, kā arī plēsīgo zīdītāju skaita un darbības vērtējumu.

Rīgas brīvosta nodrošina gruntsūdens monitoringu lokālpilnojuma teritorijā esošajā piesārņotajā vietā – bijušo Bolderājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorijā. Arī šo monitoringu rekomendējams turpināt, līdz detalizētai piesārņotās teritorijas izpētei, sanācijas projekta izstrādei un sanācijas veikšanai. Gruntsūdens kvalitātes monitorings, turpināms arī pēc sanācijas darbu pabeigšanas, tam izstrādājot atbilstošu monitoringa programmu.

Tā kā ostas darbība saistīta ar piesārņojošu darbību veikšanu, kas ilgtermiņā var ietekmēt grunts un gruntsūdeņu kvalitāti terminālu un uzglabāšanas laukumu un tiem pieguļošajās teritorijās, vēlams izstrādāt kopēju gruntsūdens monitoringa programmu visai ostas teritorijai Lokālpilnojuma teritorijā.

Lai kontrolētu un novērstu virszemes ūdeņu piesārņošanu, tajos novadot lietus notekūdeņus, ieteicams vismaz reizi ceturksnī nodrošināt lietus notekūdeņu kvalitātes kontroli suspendēto vielu (robežvērtība 35 mg/l) un naftas produktu (robežvērtība 3 mg/l) noteikšanai pirms novadīšanas Daugavā vai Hapaka grāvī.

Saņemot iedzīvotāju sūdzības par trokšņa traucējumiem, tās jāpārbauda saskaņā ar 2014. gada 7. janvāra MK noteikumiem Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība".