

**SIA KU „Baltic Oil Terminal” ziņojuma „Ietekmes uz vidi novērtējums naftas un naftas ķīmijas produktu pārkraušanas termināļa izveidei Rīgā, Flotes ielā 13, Rīgas brīvdostas teritorijā” sabiedriskās apspriešanas sanāksmes**

**PROTOKOLS**

**Sabiedriskās apspriešanas norises datums:** 05.11.2015.

**Sabiedriskās apspriešanas norises laiks:** no plkst. 18:00 līdz plkst. 21:07

**Sabiedriskās apspriešanas norises vieta:**

Latvijas Jūras akadēmija, Flotes iela 12 k-8, Rīga

**Sabiedriskās apspriešanas rīkotāji:**

SIA KU “Baltic Oil Terminal”, Reģ.Nr. 40003511867, adrese: Katrīnas dambis 14-203, Rīga, LV-1045, tālrunis 67508427.

**Sabiedriskās apspriešanas pamatojums:**

Ministru kabineta 13.01.2015. noteikumu Nr.18 “Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību” 41.punkts.

**Sabiedriskā apspriešanā piedalās:**

Rīgas iedzīvotāji: ≈ 91 cilvēki;

Rīgas brīvdostas pārvaldes pārstāvis V.Avotiņš;

Koalīcijas Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai pārstāve S.Jakušonoka;

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji: S.Kalvīte, I.Žubure, G.Jankovska-Galzone;

Rīgas domes mājokļu un vides departamenta pārstāvis J.Švinskis;

SIA “Vidrūpe” valdes loceklis U.Kalnietis;

SIA „Risks un audits” pārstāvis J.Prindulis;

SIA „Ekosoft” pārstāvis A.Vaičulis;

Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes pārstāvis M.Kļaviņš;

SIA „New Europe” attīstības direktors A.Lekuzis;

SIA “Baltic Oil Terminal” pārstāvji: I. Jemeljanovs, V.Jevsjukova, S.Šatrovs;

Masu mediju pārstāvji.

Pavisam 107 dalībnieki.

**Protokolē:** I.Kondratoviča, A.Ģeģere (protokols sagatavots, izmantojot sanāksmes audioierakstu)

**SABIEDRISKĀS APSPIEŠANAS SANĀKSMES NORISES ATSPoguĻojums**

Sabiedriskās apspriešanas sanāksmi atklāj Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve Solvita Kalvīte, kura pateicās klātesošiem par ierašanos tik kuplā skaitā, paziņojot, ka saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem viņa, kā pašvaldības pārstāve, vadīs šo sanāksmi. S.Kalvīte paziņo klātesošiem, ka sanāksme tiek rīkota naftas un naftas produktu pārkraušanas termināļa izveides Rīgā, Flotes iela 13, Rīgas brīvdostas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma apspriešanai. Viņa aicina klātesošos būt pacietīgiem prezentācijas laikā un iepazīstina ar sanāksmes norises kārtību, informējot, ka vispirms būs vairākas prezentācijas - SIA „Baltic Oil Terminal” sagatavotā prezentācija, SIA „Vidrūpe” – šī ziņojuma izstrādātājas, prezentācija, SIA "Ekosoft" stāstīs par gaisa kvalitāti, par riskiem un par ietekmes uz vidi novērtējumu, pēc prezentācijām būs diskusiju sadaļa. S.Kalvīte informē par to, ka sanāksme tiek ierakstīta gan diktofonā, gan protokolā.

Pastāstīt par projektu tiek dots vārds SIA "Baltic Oil Terminal" pārstāvei Viktorijai Jevsjukovai.

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

"Šis sapulces mērķis ir – pastāstīt Jums, kā paredzētā darbība var ietekmēt apkārtējo vidi, atbildēt uz Jūsu jautājumiem un uzklaut Jūsu viedokļus. SIA KU "Baltic Oil Terminal" plāno naftas un naftas produktu termināļa būvniecību Rīgā, Rīgas brīvdabas teritorijā.

Termināļa būvniecība ir saistīta ar naftas produktu eksporta apjomu palielināšanu, jaunu darbavietu radīšanu, tranzīta iespēju izmantošanu Latvijā un sadarbības dibināšanu ar partneriem ES tirgū, kā arī citās valstīs.

Termināļi tiks veikta naftas produktu pārkraušana ar apjomu līdz 10 milj. tonnu gadā. Termināļa platība sastādīs ap 29,5 ha. Plānotais summārais rezervuāru apjoms naftas produktu glabāšanai un pārkraušanai sastādīs apmēram 483 000 m<sup>3</sup>.

Termināļi tiks izvietotas 2 piestātnes. Katras piestātnes garums ir paredzēts 240 m. Daugavas gultni paredzēts padziļināt līdz 15,5 m. Lai nodrošinātu naftas termināļa dzelzceļa apkalpošanu, ir paredzēta dzelzceļa sliežu rekonstrukcija apmēram 4 km garumā no stacijas Bolderāja līdz Flotes ielai 13.

2010.gadā „Baltic Oil Terminal” plānotai darbībai bija izstrādāts Ietekmes uz vidi novērtējuma Noslēguma ziņojums un no Vides pārraudzības valsts biroja bija saņemts darbību atļaujošs Atzinums, bet sakarā ar Noslēguma ziņojuma noilgumu Atzinums zaudēja spēku. 2015.gada oktobrī SIA „Vidrūpe” izstrādāja jaunu Ietekmes uz vidi novērtējumu šim projektam.

Salīdzinājumā ar 2010.gada ziņojumu šajā ziņojumā galvenās izmaiņas skāra normatīvos aktus, gaisa kvalitāti, trokšņus un to analīzi, riskus un avārijas, ģeoloģiju un hidroloģiju.

2015.gada 31.oktobrī un 1.novembrī „Baltic Oil Terminal” organizēja aptauju, kurā tika aptaujāti iedzīvotāji no Daugavgrīvas, Bolderājas un citiem Rīgas rajoniem. Kopējais aizpildīto anketu skaits ir 859. Grafikā (demonstrē uz ekrāna) ir redzams, ka 385 iedzīvotāji nobalsoja PRET un 474 nobalsoja PAR..."

Runu pārtrauc skaļa bļaušana zālē, skaļa sišana un dauzīšana.

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve,** lūdz klātesošos būt pacietīgiem un noklausīties runātāju, atgādinot, ka diskusijas būs pēc tam un atkārtoti lūdz ļaut uzstāties tiem, kuri ir sagatavojušies.

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal" turpinājumā:**

"Galvenais faktors, kuru minēja iedzīvotāji, kuri bija PRET termināļa celtniecību, ir projekta negatīvā ietekme uz apkārtējo vidi, kuru mēs šodien apspriedīsim. Paldies, Jums, par uzmanību."

**No zāles:**

"Jūs teicāt 31.oktobris un 1.novembris, šodien ir 5. novembris. Un Jums jau ir dati?"

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

"Tā kā anketu skaits bija neliels, es tās apkopāju. Kā es teicu – bija pavisam 859 anketas. Studenti veica aptauju, Jūs devāt savas atbildes."

Runātāju pārtrauc nesakarīga bļaušana zālē.

**V.Jevsjukova SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

"Kādi jautājumi bija apkopoti, Jūs varēsiet visu redzēt."

Runātāju atkal pārtrauc nesakarīga bļaušana zālē.

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:** lūdz iedzīvotājus nomierināties, atgādinot, ka priekšā vēl ir vairākas prezentācijas. Viņa paskaidro, ka šādām prezentācijām ir jābūt saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem, jābūt arī diskusiju un priekšlikumu sadaļai, kā arī vēlreiz atgādina, ka jautājumus varēs uzdot pēc visām prezentācijām.

**Replika no zāles:**

"13 gadus turpinās meli. Man ir jautājums: „Kas pasūtīja šo aptauju un kāda organizācija to veica?”

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Lūdzu, paskaidrojiet iedzīvotājiem, kas tā bija par aptauju un kas to veica."

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

„SIA KU "Baltic Oil Terminal" noslēdza uzņēmuma līgumus ar studentiem, kuri veica šo aptauju Daugavgrīvā un Bolderājā."

Runātāju atkal pārtrauc nesakarīga bļaušana zālē. Tiek uzdots jautājums: "Kuras augstskolas studenti veica aptauju?"

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

"Līgumā nav minēts augstskolas nosaukums".

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Lūdzu, paskaidrojiet, ar kādām metodēm veikta aptauja, jo no šīs prezentācijas nav skaidrs, kas to veica, ar kādām metodēm, kādi jautājumi tika uzdoti"

**A.Antonuks:**

"Jūs teicāt, ka aptaujāti Bolderājas, Daugavgrīvas un citu rajonu iedzīvotāji. Cik procentuāli no katra rajona? Esmu pārliecināts, ka PAR atbildēja citu rajonu iedzīvotāji".

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

"Es ar Jums nestrīdēšos, tā tas arī bija. Vispirms aizpildītās anketas tika sadalītas 2 daļās – kuras bija PAR un kuras - PRET. Tik īsā laikā nebija iespējams noteikt procentuālo sadalījumu pa rajoniem. To es sniegšu vēlāk."

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Kur iedzīvotāji varēs iepazīties ar pilnu anketēšanas rezultātu ziņojumu?"

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

"Baltic Oil Terminal" mājas lapā Jūs varēsiet iepazīties ar anketēšanas rezultātiem līdz nākamai piektdienai".

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Šo runu noslēgsim. Visi klātesošie varēs iepazīties ar anketēšanas rezultātiem, sākot no nākamās piektdienas, un ar detalizēto informāciju: kas veica, kad veica, kur veica, ar kādām metodēm."

**A.Fetters:**

"Jūs nevarējāt sagatavoties? Jūs tak netirgojat saulespuķu sēkliņas tirgū, Jūs būvējat naftas terminālu."

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Aptauju nebija pasūtījuši ne pašvaldība, ne kāda cita valsts institūcija. Tā bija privāta iniciatīva."

Sanāksmes vadītāja S.Kalvīte aicina prezentēt nākamo prezentāciju Andi Vaičuli.

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Labdien! Aprēķinus par gaisa kvalitāti veicu es pats, un tūlīt iepazīsimies ar rezultātiem, kādi tika iegūti.

Tika izvērtēti divi pamatjautājumi:

- 1) tika veikts piesārņojošo vielu emisijas aprēķins
- 2) tika novērtēts, kā mainās gaisa kvalitāte, ja šādas emisijas tiks emitētas gaisā.

Kā šos darbus veikt, nosaka likumi. Jebkurš no Jums, izmantojot šos likumus, var veikt tādus pašus aprēķinus, ja ir vēlēšanās. Emisijas tika aprēķinātas, balstoties uz fizikas un ķīmijas likumiem, un mērījumu rezultātiem. Iegūtie rezultāti ir objektīvi un ir pārbaudāmi. Rezultātā ir iegūti divi skaitļi, jo izvērtēti divi pārkraušanas scenāriji.

1.scenārijā sanāca 897,791 t/a dažādu piesārņojošo vielu, 2.scenārijā - nedaudz mazāk - 381,386 t/a piesārņojošo vielu, jo 1.scenārijā pārkrauj naftu, un no naftas pārkraušanas piesārņojošo vielu skaits ir lielāks. Tas ir gada apjoms, ja uzņēmums strādā visu gadu un pārkrauj visu plānoto apjomu. Tad izdalās šāds apjoms piesārņojošo vielu".

Zāle pārtrauc runātāju ar jautājumu: "Kāds piesārņojums ir tagad?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Otrs jautājums - kā mainās gaisa kvalitāte. Ietekme uz gaisa kvalitāti tika analizēta benzolam, toluolam, stirolam, slāpekļa dioksīdam, oglekļa monoksīdam, smakām."

Zāle pārtrauc runātāju ar bļaušanu, ka to visu jau dzirdējuši pagājušajā reizē. Zālē sākas nesakarīga skaļa bļaušana.

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve,** lūdz iedzīvotājus ļaut pabeigt prezentāciju, atgādinot, ka uzdot jautājumus un izteikt savus priekšlikumus varēs pēc prezentācijas. Viņa atkārtoti lūdz iedzīvotājus nomierināties, brīdinot, ka pretējā gadījumā sanāksmi būs jāpārceļ uz citu dienu, kad sanāksmes norise būs iespējama atbilstoši civilizētām normām.

Zāle mēģina pārtraukt runātāju.

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve,** mēģina paskaidrot klātesošiem, ka prezentācijām ir jābūt atbilstoši ar procedūru, ka par to ir jārunā.

Zāle atkal pārtrauc runātāju.

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve,** uzrunā klātesošos, lai tie, kuri nevēlas uzklaut sapulci, atstāj zāli un ļauj izvadīt sapulci un izteikt savus priekšlikumus un viedokļus tiem, kuri tam ir gatavi, aicina iedzīvotājus būt pacietīgiem.

**I.Štalmeistars:**

"Tas ir teorētiskais pamatojums šim tonnām gadā?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Aprēķins veikts teorētiski, pamatojoties uz fizikas un ķīmijas likumiem un mērījumiem, analogiskos objektos."

**I.Štalmeistars:**

"Tas būs pēc labākā scenārija?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Tas nav pēc labākā scenārija. Aprēķini veikti pēc scenārijiem, pēc kādiem strādā esošās naftas bāzes pasaulē."

Zālē sākas nesakarīga blāšana, kad varēja sadzirdēt kaut ko par Mangaļsalas terminālu, kurš atrodas tuvumā.

Tiek uzdots jautājums: "Un kā notiek Latvijā?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Latvijā nav noteikts, ka jāņem kāds konkrēts termināls - Bolderāja, Vecmīlgrāvja vai kāds cits. Ir novērtētas tehnoloģijas un iegūti rezultāti, kas ir ļoti tuvi faktiskajām emisijām".

**I.Štalmeistars:**

"Un kā ir pasaulē?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Pasaulē tā arī notiek."

**I.Štalmeistars:**

"Nosauciet konkrētu piemēru, kur konkrētā valstī ir izvietots līdzīgs terminālis".

**A.Vaičulis SIA "Ekosoft":**

"Šie skaitļi iegūti, ņemot vērā LR normatīvos aktos, kuros ir noteikts, kādas metodes ir izmantojamas".

**I.Štalmeistars:**

"Kurā vietā ir izvietoti līdzīgi termināļi? Ar kādām emisijām?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Mans uzdevums nebija meklēt līdzīgus termināļus pasaulē, bet aprēķināt šī termināla emisijas. Termināla emisijas tika vērtētas, izmantojot pasaules metodes, kuras ir tuvas esošajām. Var runāt par Amsterdamu, Rotdamu u.c, bet uzdevums bija aprēķināt emisiju."

**I.Štalmeistars:**

„Jums vajadzēja to pierādīt ar piemēriem.”

**S.Paršutins, Rīgas tehniskās Universitātes ( RTU) docents:**

„Vai šis terminālis būs labāks par esošo terminālu Mangaļsalā? Par cik tonnām piesārņojošo vielu emisija būs mazāka? Vai šī termināļa kvalitāte būs labāka?”

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

„Šāds terminālis būs labāks tehnoloģiski, tā tehnoloģija saucās “peldošais jumts”. Par cik mazāk – to nevar pateikt, jo nebija mērķis salīdzināt. ”

**S.Paršutins, RTU docents:**

„Par cik tonnām mazāk?”

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

„Ja Jūs gribat salīdzināt ar citiem termināļiem, tad Jūs to varat apskatīt Valsts vides dienesta mājas lapā, kur visi dati ir pieejami. Tur ir B kategorijas atļaujas visiem Latvijā esošajiem termināļiem Rīgā, Ventspilī”.

Zāle mēģina pārtraukt runātāju.

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:** vairākkārt lūdz klātesošos ļaut pabeigt prezentāciju un nepārtraukt vienam otru, jo ir svarīgi, lai sanāksme norit organizēti, un atgādina, ka iedzīvotāji savus viedokļus varēs izteikt vēlāk pēc prezentācijām, kad sāksies diskusiju sadaļa.

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft" turpina:**

„Kāpēc ir izvēlētas šādas vielas, kuras ir novērtētas? Pirmkārt, tāpēc, ka Latvijas likumdošanā ir noteiktas vielas, kādām obligāti ir jānovērtē ietekme uz gaisa kvalitāti Latvijā( demonstrē uz ekrāna slaidu ar aprēķinu tabulu šādām vielām: oglekļa oksīdam, slāpekļa dioksīdam, benzolam, toluolam, stirolam). Pastāv iespēja veikt aprēķinus arī citām vielām, apskatot, kādas vielas tiek emitētas un apskatot Pasaules Veselības organizācijas noteiktas vielu robežkoncentrācijas gaisā. Ja Jums ir vēlēšanās, lai tiktu veikts novērtējums citām vielām, lūdzu, ierakstiet pieprasījumu protokolā. Ja Vides pārraudzības valsts birojs uzskatīs, ka šādas prasības ir pamatotas, šāds novērtējums tiks veikts arī citām vielām.”

Demonstrē uz ekrāna slaidu ar vielu robežkoncentrācijām.

„ Tā ir atbilde uz to, vai Jūs slimosiet. Tās ir vielu pieļaujamās koncentrācijas gaisā. Ne es tās esmu izdomājis, tās ir noteiktas likumā, pamatojoties uz zinātniskiem pētījumiem. Robežkoncentrācijas ir noteiktas pēc diviem kritērijiem: lai novērstu hronisko saslimstību, visu mūžu dzīvojot šajā vidē un elpojot šo gaisu, un, lai novērstu akūtās saslimšanas gadījumus. Kaitīga ir nevis viela pati par sevi, bet tās koncentrācija un deva.”

**No zāles:** „Brauciet pie mums dzīvot!”

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Es dzīvoju Olainē. Paldies par labu priekšlikumu – dzīvot tur, kur ir labāka gaisa kvalitāte".

Zālē atkal sākas nesakarīga blāšana un dauzīšana.

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Vēlreiz atgādinu, ka svarīga ir vielas deva, kuru cilvēks ieelpo."

Zāle atkal mēģināja pārtraukt runātāju.

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Piesārņojošo vielu izkliedes modelēšana tiek veikta, izmantojot datorsimulāciju. Datorsimulācijas rezultāti ļoti tuvi patiesajiem, tiem var uzticēties. Datorsimulācijas rezultāti rāda, kāda situācija būs pie Jūsu mājām pēc termināla uzbūves (demonstrē uz ekrāna slaidu ar datorsimulācijas rezultātiem). Piesārņojošo vielu koncentrācija gaisā nav atkarīga tikai no emisijas apjoma, tā ir atkarīga no attāluma – jo tālāk emisijas avots, jo zemāka koncentrācija, un emisijas augstuma - jo lielāks augstums, jo zemāka koncentrācija."

Demonstrē uz ekrāna slaidu, kur tabulas pēdējā ailē ir redzams, cik daudz gaiss ir piesārņots attiecībā pret gaisa kvalitātes normatīvu.

„Ir redzams, ka gaisa piesārņojums ir krietni mazāks, nekā to nosaka likumi. Lielāka problēma ir nevis terminālis, bet vieglās automašīnas. Padomājiet paši, cik tālu Jūs esat no vieglo automašīnu izplūdes. Pēdējā slaidā ir parādīta koncentrācija pie šīs ēkas, t.i., pie Jūras akadēmijas ēkas. Ja ir kādi jautājumi, es atbildēšu."

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve** pateicas A.Vaičulim par prezentāciju un lūdz uzdot jautājumus par šo prezentāciju organizētā veidā – stādīties priekšā un runāt mikrofonā, atvēlot jautājumiem apmēram 10 - 15 minūtes.

**A.Antonuks:**

"Pirmais komentārs – tika runāts, ka anketas bija 859, bet slaidā norādīts - 822. Kaut kas nesakrīt. Otrs jautājums: „Starp visām vielām, kuras Jūs novērtējāt, nebija akrilnitrīlskābes.Kāpēc?"

**A.Vaičulis SIA "Ekosoft":**

"Pirmkārt, Latvijas Republikas normatīvajos aktos nav noteikti gaisa kvalitātes radītāji akrilnitrīlskābei. Otrkārt, es skatījos Pasaules Veselības organizācijas rekomendācijas, un Pasaules Veselības organizācija arī nav izvirzījusi prasības akrilnitrīlskābei. Jā, darba videi tie ir, bet dzīvojamai videi šādi kritēriji nav izvirzīti. Iespējams, tas ir saistīts ar ļoti vienkāršu lietu - apskatot akrilnitrīlskābes ķīmisko uzbūvi, nonākot gaisā, tai ir tendence ātri reaģēt ar citām molekulām."

**A.Antonuks** pārtrauc runātāju ar vārdiem:

"Vai Jūs zināt, ka akrilnitrīlskābe ir aizliegta ar vienu no Eiropas Savienības direktīvām?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Nezinu, par kādu direktīvu Jūs runājat. Jūs paņemat vienu direktīvu, protams, ka noteiktas vielas, noteiktās jomās ir aizliegts izmantot. Tāpat arī šeit es redzu vairākas sievietes, kuras ir uzkrāsojušas uzacis. Iespējams, ka viņu uzacu krāsu toņi arī satur kādus dzīvsudraba savienojumus."

**A.Antonuks:**

"Lūdzu atgriezties pie slaida ar skaitļiem, kur tika pētīts, cik vielu tiks izmests. Ko nozīmē šie skaitļi? Kur etalons? Kā es varu spriest – tas ir maz vai daudz?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Salīdzinājums tika veikts ar Latvijas likumdošanā noteiktajiem datiem".

**A.Antonuks:**

"No kurienes šie radītāji bija ņemti – no Mangaļsalas, pilsētas centra, vai Olaines?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Šie skaitļi balstās uz Pasaules Veselības organizācijas datiem."

**A.Antonuks:**

"Vienmēr tiek ņemti vērā rādītāji uz vietas."

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Es stāstīju, ka izmantots datortsimulācijas modelis."

**A.Antonuks:**

"No kurienes ir dati, kuri izmantoti datortsimulācijā?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Dati ņemti no Rīgas domes satiksmes departamenta sniegtajiem datiem par automašīnu kustību šeit un no Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra datu bāzes, kur apkopotu dati no visiem rūpnieciskiem uzņēmumiem, naftas bāzēm, katlu mājām."

**A.Antonuks:**

"Kura gada dati tika izmantoti?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Tika izmantoti pagājušā gada dati".

**A.Antonuks:**

"Jums bija jāsaņem dati vakar, aizvakar pirms taisīt simulāciju."

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Datortsimulācijas kļūda nav liela. Tiek ņemti faktiskie dati, kas iegūti novērojumu stacijās Brīvības ielā, Valdemāra ielā, un tiek salīdzināts, vai datortsimulācijas dati sakrīt ar reālo dzīvi. Ja sakrītība pietiekoši liela, tad citās vietās šī pati sakrītība arī būs".

**A.Antonuks:**

"Pietiekoši liela – cik procentu?"



**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

" Ne vairāk, kā 5 procenti."

**A.Antonuks:**

"Tas ir pietiekoši daudz šādām lietām".

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

" Ko nozīmē 5 procenti? Ja mēs redzam, ka gaisa kvalitāte būs 60 % no pieļaujamās, tad pieskaitot klāt 5 %, kas nebūs kļūda, varēs redzēt, vai atļaut būvēt terminālu vai šeit būvēt terminālu nevar."

**A.Antonuks:**

"Dati, kuri izmantoti datorsimulācijai, ir saņemti pagājušajā un aizpagājušajā gadā, kļūda nav zināma, bet Jūs sakat, ka viss būs labi."

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Datorsimulācijas modelis ir pārbaudīts un verificēts. Un datorsimulācijas modelis netiek izstrādāts Latvijā, tas ir izstrādāts citās valstīs, kur zinātniskais potenciāls ir krietni lielāks un tas nodrošina, ka datorsimulācijas rezultāti pēc iespējas ir tuvāki faktiskai situācijai. Pie tā strādā zinātnieki, un rezultātu sakritība ir ļoti augsta".

**I.Štalmeistars** lūdz parādīt slaidu ar rādītājiem Jūras akadēmijai:

„ Mēs atrodamies tieši šeit. Tad paskaidrojiet 63 % piesārņojuma koncentrāciju attiecībā pret gaisa kvalitātes normatīvu – 36 % būs labs gaiss un 63 % slikts uz slāpekļa oksīdu?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"63 % - tas nozīmē, ka šādā gaisā dzīvojot visu mūžu no piedzimšanas līdz 70 gadiem, Jums neradīsies nekādas hroniskās slimības. Ja būtu 100 %, tas nozīmētu, ka šeit dzīvot var droši, bet 63% - ir vēl drošāk."

**I.Štalmeistars:**

"Vai tas nenozīmē, ka mēs pēc 70 gadiem varētu nodzīvot vēl kādus 30? Jo vairāk, jo labāk?"

**A.Vaičulis SIA "Ekosoft":**

"Nē, 100 % - tas ir pieļaujams. Jo mazāk ir, jo labāk".

**I.Štalmeistars:**

"Šeit 36 %, 4 % matemātika ir kāda?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Vienkāršs piemērs: izdzerot 100 gramus dzīvsudraba, Jūs būsiet beigts. Tas nozīmē, ja Jūs izdzersiet 66 gramus, Jūs paliksiet dzīvs."

**I.Štalmeistars:**

"Ja Jūs summēsiet visu kopā, benzolam 25 % tā ir tā ir ceturtā daļā no pieļaujamās normas?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Tieši tā."

**I.Štalmeistars:**

"Tas modelēts, ka termināls būs?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Jā, tas ir modelēts, ka termināls būs, kā arī esošā autotransporta satiksme, kā arī citi termināli, kas arī emitē benzolu."

**I.Štalmeistars:**

"Visu mūžu būs tā ceturkā daļa no pieļaujamās?"

**A.Fettres:**

"Jūs teicāt, ka tika ņemti vērā visi uzņēmumi, kas atrodas Bolderājā. Vai Jūs zināt, ka upes otrajā krastā vairāki naftas pārkraušanas uzņēmumi plāno paplašināt savu darbību? Vai tika ņemts vērā tas, ka, ja uzbūvēs šo terminālu un esošie arī saņems atļauju, koncentrācija palielināsies? Vai Jūs par to interesējāties? Vai Jūs zināt par to? Un vēl man ir jautājums: Jūs strādājat privātā vai valsts kompānijā? Kāda būs Jūsu atbildība, ja tiks ņemti vērā Jūsu aprēķini, pieņemot lēmumu par naftas termināla būvniecību, ja Jūsu aprēķini neapstiprināsies, pat ņemot vērā 5 % kļūdu?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Ļoti vienkārši, ja mani rezultāti neapstiprināsies, tas nozīmētu, ka visa likumdošana ne tikai Latvijā, bet visi ANO pētījumi jāmet miskastē, zinātniskos pētījumus, ko veica visās valstīs, arī. Tas ir vienīgais, ko es varu pateikt. Otrs jautājums: Vai tiek ņemti vērā citi objekti? Novērtējumā tiek ņemti vērā esošie objekti, un situācija ir sekojoša – kas pirmais uzceļ, tas strādā, nākamais termināls obligāti ņems vērā šos datus. Ja konstatē, ka tas nevar nodrošināt gaisa kvalitāti, tas nesaņems atļauju būvniecībai. Ja otru terminālu uzbūvē ātrāk, aizejot uz Vides pārvaldi pēc atļaujas, un, ja Vides pārvalde pateiks, ka vides kvalitāte ir pietiekoši slikta, Jūs atļauju nesaņemsiet. Tas ir ļoti vienkārši."

**A.Fettres:**

"Vai Jūs ņemāt vērā garām braucošos dzelzceļa sastāvus? Vai Jūs vispār zināt, cik dzelzceļa sastāvu brauc garām diennakts laikā?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Jā, pētījumā ir norādīts, ka tiek ņemtas vērā emisijas no vilcieniem, kas vedīs šo apjumu uz šejieni."

**A.Fettres:**

"Pie kāda vilciena kustības ātruma tiek veikti mērījumi gaisa piesārņojuma noteikšanai?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Šos mērījumus es neveicu, tos veica attiecīgi cilvēki, kuri veikuši šos pētījumus."

Sākas nesakarīga bļaušana.

**A.Fettres:**

"Jūs visu laiku ņirgājaties. Tā jau ir trešā sapulce. Es jau iepriekšējā reizē runāju, ka man ir tāds iespaids, ka Jūs atnākat pie mums, visu uzklusat, izlabojat savas nepilnības un organizējat jaunu apspriešanu. Ejiet prom! Mēs pacentīsimies, es ceru, ka mani viss rajons atbalstīs, lai neļautu Jums

to izdarīt. Jūs teicāt, ka Jūs neatradāt akrilnitrilu. Jūs vispār esat lasījuši produktu sarakstu, kurus termināls plāno pārvadāt? Vai tur nebija akrilnitrila? Un datus Jūs neatradāt? Jūs kā eksperts neatradāt laiku vispār uzzināt, kas tas ir."

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Notiek vielas polimerizācija, tāpēc koncentrācija netiek ņemta vērā lielos attālumos."

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

"Jautājums no kolēģa ir uzdots viena iemesla pēc – Jūsu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, sadaļā, kurā tiek mērīta ietekme uz gaisa piesārņojumu, vilciens iet ar ātrumu 20 km/stundā no stacijas Bolderāja līdz terminālim, tālāk 10 km/stundā. Savukārt, attiecībā uz troksni un visiem pārējiem piesārņojuma avotiem, migrāciju un citiem, vilciens nez kāpēc iet Bolderājā ar ātrumu 10 km/stundā. Tieši tāpēc šis jautājums ir uzdots no kolēģa puses. Jums ir ļoti nekonsekventi ietekmes uz vidi novērtējumā norādīti parametri, kuri izmantoti gaisa modelēšanas kvalitātes noteikšanai."

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Ātrums ļoti būtiski neietekmē emisiju."

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve,** pateicās tiem, kuri izteicās, un piedāvā pāriet pie nākamās prezentācijas par riskiem.

**Ā.Ozoliņš:**

"Mēs saīsināsim prezentācijas"

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Ātrums krietni ietekmē emisijas, un spiežot no tā, ka turpu šurpu mums vilcieni ies."

**Ā.Ozoliņš, dzīvo Bolderājā:**

"Pirmais, ko es gribu pajautāt – vai Jūsu vidū ir „Latvijas dzelzceļš” pārstāvis? Nav. No Rīgas domes ir pārstāvis? Ir. Tad Jūs varēsiet atbildēt uz jautājumu. Es šoreiz runāšu par dokumentiem, kuri attiecas uz Jums, un tas ir atzinums, kur punktā 10, 7.5.3. un punktā 6.2. skaidri un gaiši rakstīts, ka Baltic Oil termināļa celtniecības projektam ir divas daļas. Viena daļa ir projekts, otra daļa ir dzelzceļš un Rīgas dome. Saprotat? Kurš no Jums ir redzējis kādu pārvada zīmējumu, kaut vienu projektu, kad tilts tiks taisīts pāri dzelzceļam? Par cik organizācijas – Latvijas valsts dzelzceļš, kas pieder valstij, un Rīgas dome, ir budžeta organizācijas, kas tiek uzturētas no mūsu naudas, es esmu ieinteresēts, lai mana nauda tiktu iztērēta pareizi. Es redzu, ka šodien netiek pārvests tik daudz, cik vajadzētu, Rīgas dome neuzcelta, jo pietrūkst naudas. Dzelzceļš pat nav atskaitījies, vai tas varētu tādu daudzumu pārvest. Šodien pēc būtības mēs apspriežam pusi projekta. Vai ir vērts atņemt cilvēkiem laiku? Pie tam, īpatnējs ir tas, ka 7.12.p. ir rakstīts par to, ka Rīgas domei un Latvijas dzelzceļam jāpiedalās. Pie visa projekta ir atbildīgi Baltic Oil. Jūs, Baltic Oil, esat atbildīgi, lai šeit sēdētu Rīgas domes un Latvijas dzelzceļa pārstāvji. No Rīgas stacijas ir vajadzīgi pieci tilti, šeit ir vajadzīgs tilts ar pagriezienu, ļoti gari jāpaceļ komunikācijas. Nākošais - 7.3.13. p. rakstīts, ka termināļa izveide bez atbilstošas infrastruktūras nodrošināšanas nav pieļaujama. Kamēr nav infrastruktūras, kāpēc Jūs savas emisijas apspriežat? Stāstījāt cilvēkiem, kā Jūs gaisu mērīsiet. Tas nav dzīves mērījums. Nokārtojiet, lai Bolderājā varētu dzīvot kā cilvēkiem. Pie tam, īpatnējs ir tas, ka tas ir privātbizness, bet mana nauda un cilvēku nauda tiek ieguldīta privātā biznesā, kas ar likumu ir aizliegts. Jūs esat nonākuši grūtā stāvoklī. Jūs paši galīgi neko nedariet. Jūs vienus un tos pašus

dokumentus vairākus gadus rādījāt. Pēdējais, ko es gribu teikt Rīgas domes cilvēkiem - šajā teritorijā, par kuru iet runa, ģenerālplāna 544.p. starp 10 norādītajiem nodarbošanās veidiem nav neviena vārda par termināli, ir tikai minēts par degvielas uzpildes staciju. Rīgai nav vajadzīgs nekāds tilts. Pilsēta dzīvo savu dzīvi un tā ir Jūsu problēma.

Jūsu 10 miljoni un Krievu salā 13, kopā 23, dzelzceļš prasa apkalpot 25 miljonus. Kur vēl ir 400 miljoni, 400 ha Spilves pļavas, cilvēkiem atņemiet, tas der? Tukšs stāvēs? No Jūsu biznesa valstij nav nekāda labuma. No katra pārdotā litra 2 centi paliek valstij. Jums, kungi, ilgi būs jācīnās."

#### **I.Štalmeistars, dzīvo Daugavgrīvā:**

"Paldies kungiem, kas atnākuši un sagatavojuši prezentācijas, bet no prezentācijām, es sapratu vienu, ka es neko nesapratu. Skolnieki ir aizpildījuši anketas. Par visām emisijām, kas šeit ir, paskatīties uz cipariem, ir ļoti labi, bet kaut kādam salīdzinājumam ir jābūt. Ko nozīmē 65 % slāpekļa oksīds? Kāds saprata? Cilvēki iedziļinājās vairāk šinī lietā nekā tas bija prezentācijā."

Zālē sākās bļaušana.

#### **S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Vēl būs lietas, kuras ir vērts noklausīties. Turpmāk Jānis Prindulis stāstīs par riskiem"

#### **J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Mēģināšu maksimāli īsi pastāstīt par industriāliem riskiem. Ne Latvijā, ne Rīgā nav stingri noteikta normatīva par industriālā riska līmeni. Līdz ar to esam meklējuši un atraduši diezgan labu riska novērtēšanas metodi. Esam izmantojuši Nīderlandes risku novērtēšanas metodes, kuras izmanto daudzi Eiropas valstīs. Šeit ir tāda laba iespēja, ka, tiešām, cilvēks var saprast rezultātus ļoti vienkārši, neiedziļinoties iekšā, noteikt kāda pastāv varbūtība, kādas ir sekas. Beigās mēs iegūstam kopējo individuālo risku, tāpat cilvēka bojā eju. Riska novērtējumā ir izskatīti, praktiski, visi objekti, visas tehnoloģijas un iekārtas, kas būs šajā terminālā, sākot ar dzelzceļu, cisternu noliešanu, rezervuāriem, sūkņiem, tankkuģu piestātnēm. Tas viss ir iekļauts, un ir izvērtēts vairākos scenārijos. Tā kā visas vielas ir degošas, tāpat ir liela iespējamība degšanai. Ja notiks to noplūde, šeit var notikt ugunsgrēks. Šeit arī ir akrilskābes nitrils, par kuru Jūs uztraucāties. Šī ir vienīgā viela, kura avārijas gadījumā pie liela noplūdes apjoma radīs toksisko iedarbību. Viela ir bīstama, tas arī ir ņemts vērā. (demonstrē uz ekrāna slaidu ar individuālā riska zonām akrilnitrilskābes noplūdes gadījumā). Protams, to, ar kādu iespējamību avārijas notiek, ietekmē iekārtu aprīkojums un cik tas ir moderns. Mēs esam redzējuši vairākus objektus Latvijā. Teorētiski šis objekts ir modernākais no drošības viedokļa. Paredzēta pilnīga automātika un rezervuāri paredzēti ar drošības apvalkiem, kuru Latvijā pašlaik nav nevienam rezervuāram. Ja kaut kas notiek, tas samazinās šīs avārijas sekas.

Atsevišķi izvērtētas maksimālās distances toksiskai iedarbībai, ņemot vērā meteoroloģiskos apstākļus šajā apkārtnē, un arī noteikta iedarbība uz blakus esošajiem objektiem.

(rāda avāriju izplatības zonas, ja sabruks viens no rezervuāriem). Tā ir maksimāla zona, aptuveni 600 metri no avārijas vietas, bet tas ir pašā sliktākajā situācijā, visnelabvēlīgākajos apstākļos, kurus izvēlas pati programma. Toksiskai iedarbībai visjaunākais ir bezvējš, kad toksiskās vielas vislētāk sajaucās ar gaisu.

Tālāk mums ir individuālais risks. Pēc individuālā riska var salīdzināt mūsu objektu ar citiem objektiem. Pieļaujama individuālais risks ir pieņemts zemāk par  $10^{-6}$  reizes/gadā. Attēlā Jūs varat redzēt, cik tālu tas ir. Individuālais risks tā ir varbūtība, ka cilvēks iet bojā. Runa ir par lielām avārijām. Latvijā nav bijušas avārijas ar sekām ārpus objektu teritorijām.

**S.Paršutins, RTU docents:**

"2005.gads Manga|salā."

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Un kādas bija sekas?"

**Ā.Ozoliņš:**

"Bija sekas."

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Cik bija bojāgājušo?"

**Ā.Ozoliņš:**

"Smakas."

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Novērtējot avāriju risku, mēs skatāmies cilvēku bojā eju – vai tā ir iespējama, vai nav iespējama. Demonstrētajā attēlā abas parādītās alternatīvas – gan 1.alternatīva, gan 2.alternatīva, būtiskāko ietekmi uz riska pakāpi  $10^{-6}$  nedod."

**A.Fetters:**

"Kā būs teorētiski un praktiski? Tikai 50 % būs pareizi."

Zālē sākas nesaprotama runāšana.

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Arī ir izvērtēts individuālais risks no dzelzceļa, ņemot vērā to, kā tiks pārvadātas šī termināļa kravas."

**S.Paršutins, RTU docents:**

"No dzelzceļa risks ir mazāks nekā no termināļa?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

Galvenais risks, veicot operācijas, ir pievienošana, atvienošana, pārsūknešana. Dzelzceļam Rīgas robežās ir ātruma ierobežojums līdz 40 km/stundā. Ja ieliktu maģistrāles varbūtības, tad riska pakāpe būtu augstāka. Bet braucot ar ātrumu, kas ir mazāks par 40 km/stundā, tiek uzskatīts, ka nopietna riska nebūs".

**Ā.Ozoliņš:**

"Kad bijām bibliotēkā, iespējamie riski iepriekš tika vērtēti, kad uzspīdzina tiltu pāri Buļļupei un iekšā iekrīt vagonu cisternas. Sakiet, kāpēc tas šodien ir pazudis no Jūsu projekta?"

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

"Tajā projekta programmā bija pieprasīts izvērtēt terorisma draudus, šoreiz to neprasa."

**A.Antonuks:**

"Jūs teicāt, ka novērtējat paša objekta riskus, bet kā ir ar pievadceļiem? Vēlreiz paskaidrojiet, ko tas nozīmē?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Individuālais risks – tā ir varbūtība cilvēkiem iet bojā, un ir nepieciešams noteikt tās varbūtības pakāpi."

**A.Antonuks:**

"Runājot par pievadceļiem, Jūs droši vien esat pamanījuši, ka šeit ir divi tilti: viens autotransportam, otrs - dzelzceļš. Šie divi ceļi krustojās vienā punktā, bet ja avārija ir notikusi tur? Jūs to aprēķinājāt?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Šeit tas nav izskatīts. Protams, jebkuru pētījumu var pētīt dziļāk un papildināt."

**A.Antonuks:**

"Jums vajag iedziļināties šajos aprēķinos. Parādiet slaidus, kuros bija uzzīmētas bojājumu zonas. Kur ir epicentrs? Kas notiks, ja avārija notiks 2 km pa labi, pa kreisi, ziemeļu vai dienvidu virzienā?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Šeit visi riska scenāriji salikti kopā."

**A.Antonuks:**

"Lūk, šeit vecie zemākie rezervuāri. Ja avārija notiks tur, epicentrs jau nobīdīsies."

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Tajos iespējamās avārijas ir skaitītas iekšā Ņemot vērā rezervuāru tehnoloģiju „glāze – galāzē”, riska varbūtība ir tāda, ka cilvēks var iet bojā, atrodoties pie paša rezervuāra."

**A.Antonuks:**

"Kā risks ietekmēs cilvēkus, kuri dzīvo tālāk, gar dzelzceļu? Kā arī ietekmēs cilvēku veselību? Vai Jūs ņemāt vērā cilvēcisko faktoru? Tur nebūs tikai mašīnas, tur būs arī cilvēki. Kur ir garantija, ka 99-tais darbā pieņemtais darbinieks, nekļūdīsies?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Cilvēku kļūdas varbūtība ir iekļauta šajā scenārijā."

**A.Antonuks:**

"Vai tika ņemtas vērā iespējamās briesmas no kuģu puses? Pavisam nesen, iespējams, pusotru mēnesi atpakaļ šeit, praktiski, bija ekoloģiskā katastrofa, kad naftas tankkuģis nepareizi gāja caur jūras šaurumu un uzskrēja uz sekluma."

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Jā, arī kuģu sadursmes scenāriji ir šeit. Šajā bildē Jūs varat redzēt kuģu sadursmi. Ja salīdzina ar citiem termināliem, Latvijā tā nebūs tik sarkana kā tas redzams bildē. Neskatoties uz to, ka kuģu satiksme ir liela, kuģi ir lieli, bet novietojums paredzēts tālu".

**A.Antonuks:**

"Bet cilvēciskais faktors?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Šajā metodikā cilvēcisko kļūdu faktors ir iekļauts. Metodē ir aprakstīta kuģa avārija."

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Vai Jūs ņemāt vērā to, ka vasarā pludmalē ir vairāki simti cilvēku? Tas tika izvērtēts? Un kas būs, ja šīs līnijas nesakrīt?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Šīs līnijas (atzīmētas attēlā) norāda varbūtību, ka cilvēks ies bojā vai viņš tur atrodas vai nē. Tātad, ja es tur atnāku, tad ir tāda varbūtība, ka es iešu bojā ar varbūtību  $10^{-7}$ . Pienākot tuvu terminālam, varbūtība ir  $10^{-6}$ ."

Parāda zonas slaida attēlā.

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Par sekām - kādas tās būs, ja uzsprāgst un divas nedēļas degs?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Atklāti runājot par metodiku, nekur Pasaulē nerēķina vairāk par viena rezervuāra avāriju dienā. Protams, praksē, ja tas notiek, var deg viss parks."

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Vai nav simulācijas, ja uzsprāgst, nedod dievs?"

**I.Štalmeistars:**

"Šeit ir pilnīgs bezvējš?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Nē, šeit ņemti vērā reālie meteoroloģiskie dati. "

**I.Štalmeistars:**

"Kāds attālums no epicentra līdz zilai līnijai?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Šeit varētu būt 700 metri, to var izmērīt."

**I.Štalmeistars:**

" Cik metru būs aizdūmojums, ja kaut kas aizdegas?"

**J.Prindulis, kompānija "Risks un audits":**

"Es saku, ka industriālā riska kritērijs ir letalitāte."

**I.Štalmeistars:**

"Letalitāte, tas ir viens, bet aizdūmojums vai smakas, kas nāks no turienes pie kaut kāda vēja virziena, arī ir risks. Katrs ir individuāls - vienam ir astma, otram kaut kas cits un viņš var iegūt šo letalitāti. Kāds ir šīs iespējamais attālums vissliktākajā variantā? Katrai variācijai ņem vissliktāko variantu. Pie 700 metru aizdūmojuma, ja vējš 10 m/sek 700 metru attālumā tā būs sarkana līnija, zila līnija ies tālāk - uz „Finieri” projām. Tas ir pilnīgs bezvējš. Ko Jūs šeit stāstāt? Pēc meteoroloģiskiem datiem šeit var būt vējš 12 m/sek, tā ir jūra.  $10^{-6}$  ies uz šiem rajoniem, kungi mīļie."

**Ā.Ozoliņš:**

"Jūs uzskatāt, ka visa pussala ir Jūsu. Tīri tā nav, tur ir tā saucamie vēstures pieminekļi - Kometforts, kurš pieder tautai, uz kuriem ies cilvēki, ies mazi bērni. Vai Jūs esat izvērtējuši, ja tur kaut kas notiek? Cik daudz cilvēku staigā gar cisternām. Jūs kuģus skalosiet, tur tīras smiltis nebūs, būs piesūcinātas ar skābi."

**A.Fetters:**

"Kāda būs Jūsu atbildība, ja Jūsu aprēķini neapstiprināsies? Jūs par to ņemat naudu. Jums vajadzēja visu pamatīgi aprēķināt, bet Jūs parādījāt šeit divus plānus un „peldējāt” šeit divatā. Jūs esat jūrniki? Kas notiks, ja izplatīsies viss, ko Jūs nesavāksiet? Kā tas turpmāk ietekmēs vidi? Ja Jūs to nesaprotat, tad Jūs neesat savā vietā."

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Izplatās pamatā smagie metāli, organiskās vielas viena gada laikā dabā praktiski noārdās."

**A.Fetters:**

"Ja Jūs pierādīsiet, ka tas ir droši, mēs parakstīsimies visi."

**Kungs, kas nestādījās priekšā:**

"Es gribu ilustrēt tēmu, kas saistīta ar riska varbūtību. Nedaudz piemēru: 2013.gda 7.jūlijā Kanādā Kvebekā notika jēlnaftas dzelzceļa cisternas avārija – gājuši bojā 5 cilvēki, 40 cilvēki tiek uzskatīti bezvēsts pazuduši, evakuēja aptuveni 1000 iedzīvotājus.

Otrais piemērs: Bensafieldfīres naftas bāzē Anglijā 2005.gada 11.decembrī notika milzīga benzīna rezervuāra sabrukšana, kā rezultātā apvaļņojumā tika izlietas 300 tonnas benzīna. Eksplozēja viens tukšais rezervuārs, kā rezultātā tika izsisti logi 2 km rādiusā. Ugunsgrēks ilga trīs dienas, nodega 21 rezervuārs, glābšanas darbos piedalījās 200 ugunsdzēsēji un 2000 cilvēkus evakuēja. Avārijas cēlonis - operatora kļūda.

2012.gada 9.janvārī – vilciena avārija ceļa posmā Krāslava-Daugavpils – notika 360 tonnu naftas produktu noplūde.

Kijevā milzīgs ugunsgrēks Kijevas naftas bāzē – 30 km rādiusā bija vides piesārņojums un uguns nelaime prasīja 4 cilvēku dzīvības.

2008.gada decembrī Ventspilī ugunsgrēks izcēlies pēc vilciena avārijas. Vilciens saskrējās ar stāvošo vilcienu un 5 vagoni noskrēja no sliedēm.



Ir teorētiskā varbūtība, bet ir arī reālā dzīve. Vēl es gribu teikt, ka terminālu grib būvēt salā, jo gan Rītabuļļi, gan Vakarbuļļi, gan Daugavgrīva – tā ir sala. Ir tikai viens ceļš, blakus ir autoceļš un dzelzceļš, tilti atrodas blakus viens otram. Sakarā ar to avārijas sekas var būt nopietnākas. Tika runāts par sirēnu – nebūs laika reaģēt vai ir sirēna vai nav sirēnas – būs vienalga."

**I.Štalmeistars:**

"Vai Jūs griezāties Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestā šajā jautājumā, par riska aprēķiniem? Kāds ir viņu redzējums?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Tas ir turpmākais jautājums, kad termināls tiks uzbūvēts. Šobrīd nebija tāda nepieciešamība."

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Paldies visiem. Mums vēl ir viena prezentācija. Es gribu aicināt Uldi Kalnieti un pēc tam ir aicināti visi ar jautājumiem, arī tie, kuri vēl nav izteikušies. Šeit ir ļoti daudz cilvēku, kuriem ir ko teikt."

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

"Es vadīju šo ietekmes uz vidi novērtējuma projekta izstrādi. Varbūt paša sākumā, kā tapa šis projekts. Mēs saņēmām Ietekmes uz vidi novērtējuma biroja programmu, un to vārds pa vārdu, kas tur rakstīts, mēs risinājām. Līdz ar to tika piesaistīti cilvēki, savu nozaru eksperti, un katrs strādāja. Šeit Jūs redzējat divus pārstāvjus, bet bija vairāk, kuri strādāja ar mani kopā.

Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma programmai, Jūs te redzat tos jautājumus, kas tika apskatīti. Tika apskatīti visi Ministru kabineta noteikumos noteiktajā gaismā, respektīvi, tika ņemti Ministru kabineta noteikumos noteiktie robežlielumi, kuri nedrīkst tikt pārsniegti, kā arī Ministru kabineta kārtībā noteiktās metodikas, kuras, ir jāizmanto, veicot aprēķinus un modelēšanu. Es Jums nelasīšu, Jūs to varat paši izlasīt, tam nav būtiskas nozīmes.

Mēs, lai izstrādātu šo projektu 2015.gada versijā, izmantojām iepriekšējo projektu, kuram mēs beigu beigās dabūjām pozitīvu atzinumu darbības veikšanai. Diemžēl tas noilguma dēļ ir zaudējis savu spēku. Līdz ar to, mēs atstājām visu esošo tehnoloģiju, jo tā ir aprobēta, un izstrādājām no jauna tās sadaļas, kurās ir mainījušies vai nu vietējie apstākļi, vai likumdošana. Protams, vissvarīgākais ir Rīgas pilsētas attīstības plānojums un atbilstība tam, tomēr tajā izmaiņu nav, un mums šis jautājums šoreiz nebija aktuāls. Esošo situāciju teritorijā novērtēja četri eksperti: tika izskatīta bioloģija, putni, sikspārņi, abinieki un rāpuļi.

Tāpat tika ņemts vērā jautājums saistībā ar Kometfortu. No juridiskā viedokļa, manuprāt, Kometforta jautājums ir strīdīgs, bet tas ir risināms.

Saistībā ar pieguļošajām teritorijām izmaiņas ir nelielas, bet būtiskas, jo stipri problemātisks bija jautājums saistībā ar SIA "AGA", kurai ir aizsargjosla un drošības josla. Tagad SIA "AGA" ir pārcēlusi savu darbību uz citu pusi. Līdz ar to drošības aizsargjoslas ir zaudējušas savu nozīmi.

Un tagad esam nonākuši klāt pie biotopiem, kuru pamatā ir aizsargājamie biotopi. Tie palikuši, kā pagājušajā reizē, un par šo laiku ir nākusi klāt, manuprāt, 5 aizsargājamie koki, kuri ir atzīmēti plānā, un kurus pēc ekspertu uzskata ir jāatstāj.

Attiecībā uz sikspārņiem, kas pagājušajā reizē bija smags jautājums – ar ekspertiem mēs izstaigājām kārtējo reizi, eksperts savas domas nemaina. Lieta ir tāda, ka paredzētās darbības iniciatori ir apņēmušies tos Kometforta pagrabus, kuros atrodas ir sikspārņi, aprīkot tā un radīt tādus nosacījumus, lai sikspārņi tur justos labi.

Vissarežģītākais šajā projektā ir tas, ka visapkārt ir īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Ņemot vērā to, ka projekta risinājumā tiek izmantotas, kā jau iepriekš teica Prinduļa k-gs, jaunas tehnoloģijas,

saistībā ar rezervuāru uzbūvi utt., eksperti neredz nekādu apdraudējumu īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.

Tālāk pieskārsimies jautājumam saistībā ar paraugošanu. Paraugošanu veicām no jauna, no jauna tika paņemti gruntsūdeņu paraugi, grunts paraugi visā teritorijā un nogrūvumu paraugi. Paraugi smago metāla satura noteikšanai tika sūtīti uz Čehiju uz vides laboratoriju, jo tā tiek uzskatīta Eiropā autoritatīvākā laboratorija, un, lai nevienam nerastos nekādas šaubas par rezultātiem un lai nevajadzētu tos apstrīdēt. Čehijas laboratorijā tika noteikti smagie metāli. Nevienā paraugošanas vietā ņemto materiālu analīzes neuzrādīja tādas koncentrācijas, kuras vajadzētu speciālā veidā deponēt vai veikt speciālo utilizāciju.

Šeit Jūs redzat gruntsūdens paraugošanas vietas. Ar bultiņām ir parādīts gruntsūdeņu plūsmas virziens (rāda slaidu).

Par aizsargjoslām (rāda slaidu) – šeit ir aizsargjoslas, kuras rada termināls un esošās aizsargjoslas. SIA "AGA" joslas, kā es teicu, vairs nav aktuālas. SIA "AGA" ir specifisks uzņēmums, un specifiskiem uzņēmumiem aizsargjoslu noteikšanas metodika ir speciāli integrēta konkrētām uzņēmumiem. Cita tāda uzņēmuma kā "AGA" Latvijā nav. Ja tā vietā tur būs kāds cits uzņēmums, kaut vai kāda naftas bāze, tad šīs aizsargjoslas vairs nederēs un uzņēmumiem būs citas.

Iespējamā ietekme uz vidi. Kā to var mazināt? Eksperti veic aprēķinus, ekspertīzes un, ja mēs redzam, ka darbība pārsniedz Ministru kabineta noteikumos pieļaujamās līmeņus, tad tādā gadījumā mēs ar konstruktoriem, inženieriem un projektētājiem sēžamies pie galda, un, vienkārši, meklējam variantus. Vai tas būtu satiksmes organizācijas jautājums, vai dzelzceļa jautājums, vienalga, ja neder šādas lietas, mēs ņemsim tādas lietas, piemēram, gulšņus u.c. Tas būs atkarīgs no tā, ko mums uzrāda modelēšana un ekspertu pieredze.

Un tagad par skaņām, kas ir aktuāls jautājums. Mēs veicām trokšņu mērījumus dabā. To veica SIA "TEST" Ministru kabineta noteiktajā kārtībā, kur noteikts, kādos diennakts laikos tā ir jāmēra, kādiem laika apstākļiem ir jābūt, vējš, temperatūra, lapas. Tika sastādītas kartes, kuras ir ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, kur visām mājām un visiem objektiem ir noteikts, cik liels troksnis tur būs. Ir noteikts, cik decibeli ir faktiski pie katras mājas fasādes. Eksperti norādīja, ka gar dzelzceļu ir jāliek skaņas aizsargbarjeras, protams, ne tādas, kādas ir pašlaik. Normālas aizsargbarjeras Jūs varat redzēt uz Dienvidu tilta. Aprēķināti aizsargbarjeras augstumi un attālumi no dzelzceļa un no mājām. Šajā gadījumā, ja uzliek šādas aizsargbarjeras, tad skaņas robežlielums tiek pārsniegts tikai pie divām mājām. Tas ir individuāli risināms jautājums – ir jāliek trīskāršus paķešu logus, mājas fasāde jāizolē utt. Šeit Jūs varat redzēt, kāds objekta troksnis ievadīts programmā, piemēram, pie sūkņiem utt. (rāda slaidu). Ko var teikt, kas noticis pa šo laiku? Ir izmainīti Ministru kabineta noteikumi un, līdz ar to, par 5 decibeliem ir paaugstināts trokšņa līmenis šajās teritorijās. Piedodiet, bet tā tas ir.

Par citām ietekmēm. Saistībā ar hidroloģiju. Tā kā zemāk par jūras līmeni nekāda darbība netiks veikta, tad pazemes ūdeņu līmeņa izmaiņu nebūs.

Par teritorijas bioloģisko daudzveidību. Pati teritorija, pēc ekspertu vērtējuma, nav nozīmīga, izņemot dažus kokus un teritoriju, kur ir īpaši aizsargājamie biotopi un tas ir priekškalns un pļavas. Nosakot ietekmes uz vidi būtiskumu, tiek ņemta vērā ne tikai termināla darbība, bet visapkārt visi esošie uzņēmumi, ieskaitot "Lakonu", autobusus un visu to, kas atrodas Daugavas otrajā pusē Mangaļsalā. Eksperti neuzskata, ka ietekmes uz vidi būtiskums būs nopietns.

Šeit Jūs varat redzēt (rāda slaidu), kas notiek jūras šaurumā, ja notiek 10 tankkuģu sabrukšana, kas ir maz iespējams. Tas ir parādīts gadījumā, ja septiņu dienu laikā nekas nav darīts, pie tam, atkarībā no gadalaika, no vēja virziena ir parādīts, kā notiek naftas produktu izplatība. Tas ir ļoti teorētiski.

Pagājušo reizi tika daudz strādāts pie teritorijas sasniedzamības jautājuma. Kas no jauna tika izdarīts? Pirmkārt, viadukts tiek būvēts pāri dzelzceļam un, otrkārt – SIA "AGA" teritorija, kurā pašreiz ir dzelzceļa pārbrauktuve. Tur nekādā gadījumā nevar būt viadukts, jo vienkārši nav kur.

Līdz ar to ir panākta vienošanās ar blakus esošajiem uzņēmumiem, ka būs iekškvartālu ceļu, kas izvedīs uz Parādes ielu un tālāk uz viaduktu un projām.

Ir vesela virkne inženiertehnisko pasākumu: ātrumu ierobežošana, ugunsdrošība utt. Jūs paši varat par to izlasīt.

Par vibrācijām gribu pateikt, ka iepriekš bija parādīta vibrācijas ietekme, kas manā uztverē ir ļoti svarīga, jo blakus atrodas 5-stāvu mājas, dzelzceļš. Bet tagad Latvijas likumdošana vairs neparedz vibrācijas normatīvus. Līdz ar to savos aprēķinos es ņemu vecos noteikumus, lai būtu vismaz pie kā pieturēties, lai es varētu pamatot īpašniekiem, kāpēc ir jāliek šādus gulšņus un šādas starplikas starp sliedēm, jo tādā veidā mēs noslāpējam vibrāciju.

Par alternatīviem variantiem. Pirmais variants: mums bija paredzēti gaišie un tumšie naftas produkti, otrs variants - tikai gaišie naftas produkti. Mēs palikām pie pirmā varianta, kurā ir gaišie un tumšie naftas produkti, tāpēc, ka, aprēķinot izmetes, starpības nav nekādas, naudu jāliek tikpat daudz.

Lai darbību varētu kontrolēt, termināla vadībai būs par to jāatskaitās, šim nolūkam ir noteikts monitorings. Kopā ar ekspertiem mums ir gaisa monitoringa nosacījumi, gruntsūdeņu monitoringa nosacījumi. Vienīgi, pagājušo gadu ir nomainījušies Ministru kabineta noteikumi un kārtība ir savādāka, bet mēs atstājām virszemes ūdeņu monitoringu. Ekosistēmas stāvokļa novērtēšanai es to ierakstu kā rekomendāciju, jo nav nekādu prognožu, ka var kaut kas traģisks notikt, un tā kā ir pieprasīts, lai ekosistēmu monitorings tiktu veikts pirms darba uzsākšanas, pirmajā gadā – pāris reizes un tālāk skatīties pēc īstenības. Par cauruļvadu monitoringu – tas ir viennozīmīgi tāpat un tas ir skaidrs."

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Paldies par prezentāciju. Lūdzu pa vienam izteikties. Es gribu aicināt izteikties tos cilvēkus, kuri vēl nav izteikušies."

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Lūdzu parādīt to slaidu, kur ir zaļās zonas. Man ir jautājums: „Sakiet, lūdzu, Jūs emitēsiet 400 tūkstošus tonnas gadā, vai tie paliks Jūsu terminālī, vai kaut kur aizlidos? Jūs uzskatāt, ka nekas nenotiek?"

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Šīs vielas tiks izmestas gaisā, tās izklidēsies gaisā, būs sasniegta koncentrācija, kas neradīs draudus cilvēkiem un videi. Tur bija 400 tonnas."

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Labi. Otrs jautājums jaunkundzei, kura uzstājās pirmā: Sakiet, lūdzu, varbūt tagad Jums tie dati ir. Kāds procents no Jūsu respondentiem bija tieši no Daugavgrīvas un Bolderājas?"

**V.Jevsjukova, SIA KU "Baltic Oil Terminal":**

"Procents man tieši nav, bet no Daugavgrīvas tika aizpildītas aptuveni 250 anketas".

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Lūdzu ierakstīt protokolā, ka aptaujā piedalījās mazāk par 25 %. Kāds procents no respondentiem tika verificēts? Kas ir atkārtoti sakontaktēts un pārbaudīti viņa dati? Kādu procentu no respondentiem, kas aizpildīja anketas, Jūs atkārtoti sakontaktējāt un pārbaudījāt? Vai tiešām viņi tā atbildēja?"

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Lai būtu skaidrs, es paskaidrošu: kad veic socioloģisko pētījumu, pēc aptaujas respondenti tiek pārbaudīti. Jautājums ir par to, cik procentus Jūs esat pārbaudījuši, ka šāda intervija vai anketēšana ar viņiem ir notikusi?"

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Lūdzu ierakstīt protokolā, ka respondentu verificēšana netika veikta."

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Jūs prezentācijas sākumā teicāt, ka tika vērtēta ietekme uz vidi, putniem utt. Ietekme uz cilvēkiem arī ir vērtēta?"

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Protams. Ietekmi uz cilvēkiem vērtēja visi eksperti, viss kolektīvs."

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Norādiet, kurā vietā tiek atspoguļoti šie dati, kas attiecas uz termināla būvniecību."

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Tāds novērtējums ir ierakstīts ziņojumā."

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Mēs lūgsim, lai ieraksta protokolā, ka šāda novērtējuma uz cilvēku ziņojumā nebija. Vēl viens jautājums, kurš bija prezentācijas sākumā, par sociālo vidi. Jūs ļoti skaisti rādījāt jauno autotransporta maģistrāli no Bolderājas uz Daugavgrīvu. Lūdzu, parādiet viadukta plānus, ceļa plānus, tā caurbraukšanas spēju, dzelzceļa kapacitāti. Cik liels vagonu daudzums ies uz šo terminālu un nāks atpakaļ?"

Nākamais jautājums: Vai tiks paplašināta esošā dzelzceļa infrastruktūra, kuras šodien nav? Parādiet, lūdzu, šo plānu, ja tas ir darba ziņojums. Kur ir šis plāns? Vai Jūs prezentējat tikai pašu termināla projektu?"

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Es prezentēju ietekmes uz vidi novērtējumu naftas un naftas produktu termināla būvniecības iecerei. Šie visi jautājumi, par kuriem Jūs runājat, ir pakārtoti jautājumi un, līdz ar to, pārējiem tiks izstrādāts atsevišķs projekts, kur SIA „Baltic Oil Terminal” būs vienošanās ar atbilstošajām organizācijām, kā, piemēram, ar Latvijas dzelzceļu. Tad tiks izstrādāts projekts Latvijas dzelzceļam utt."

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

Vajadzēja ierasties šeit ar attiecīgiem pārstāvjiem, kas noprezentēs savu darbu, kas noprezentēs citu darbu, noprezentēs Jūsu termināli, lai iedzīvotāji objektīvi un patiesi varētu redzēt situāciju, kādā viņi atradīsies pēc šī termināla būvniecības sākuma. Pašreizējā brīdī Jūsu vīzija ir skaista. Vai Jūs pārvaldājat tikai līdz Buļļupei? Kā sastāvi brauks pāri Buļļupei? Kā Jūs to redzat? Parādiet vienu no pirmajiem slaidiem, kur bija saturs. Kur ir iespējamā ietekme uz sabiedrību Jūsu programmā?"

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Ietekme uz sabiedrību ir viss šis biežais sējums ar 500 lappusēm un 200 lappušu bieziem pielikumiem.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Lūdzu, atzīmējiet protokolā, ka prezentācijas autors nevārēja nosaukt nevienu iespējamo ietekmi uz sabiedrību.”

**L.Popova, Bolderājas iedzīvotāja:**

„Mēs pulcējamies jau 13-to gadu un neko jaunu Jūs nevarat pateikt. Katrs no Jums saka: „Es to nezinu un tā nav mana darīšana.” Par akrilātu nedzirdēja, pie kura ātruma tiek mērīts piesārņojums, nezina, par avārijām dzird pirmo reizi. Parādiet slaidu ar aizsargājamām teritorijām, kur ir Mīlestības sala. Cilvēkiem, kuri melo no paša sākuma, nevar uzticēties. Mēs runājam ne par projektu, mēs runājam par projekta daļu, kura nav gatava. Es gribu zināt, kura gada attēls ir uz slaida?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Šis zīmējums ir apstiprināts ar Ministru kabineta noteikumiem”.

**L.Popova, Bolderājas iedzīvotāja:**

„Es gribu zināt, kura gada zīmējums tas ir. Jūs nezināt, ka jau trīs gadus Mīlestības sala tā neizskatās, pāri kurai ir izrakts kanāls”.

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Šī ir shēma”.

**L.Popova, Bolderājas iedzīvotāja:**

„Jums viss ir shēma. Jautājums par viaduktu: Jūs runājat, ka tiks uzbūvēts viadukts. Kas to būvēs?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Sarunu rezultātā panāktas vienošanās, ka viadukta būvniecībā piedalīsies Rīgas dome, SIA „Baltic Oil Terminal” un Rīgas brīvdosta.”

**No zāles:**

„Bet mēs negribam, lai mūsu nauda tiktu tērēta citiem mērķiem.”

**L.Popova, Bolderājas iedzīvotāja:**

„Mūsu nauda tiks iztērēta citiem mērķiem. Cilvēki vāc naudu visā valstī, lai uzbūvētu bērnu laukumu Bērnu klīniskajā slimnīcā, bet šeit tiks iztērēti miljoni, lai šī kompānija uzplaukst. Lūdzu ierakstīt protokolā, ka šī apspriešana ir par neko. Mēs apspriežam kaut ko, bet sakarības starp šiem projektiem nav. Atbildības nevienam nav. Uz jautājumu par atbildību neviens neatbildēja. Vai kungs, kurš nodarbojās ar drošības jautājumiem, zina to, ka piecus gadus atpakaļ pie mums avarēja dzelzceļa sastāvs ar malku? Vai Jūs zināt, ka pie mums elektropārvades līnijas, kuras uzbūvētas pirms 50 gadiem, ir avārijas stāvoklī? Jūs to visu dzirdat pirmo reizi? Jūs nezināt neko.

Jūs visu laiku runājat par darbavietām. Tad, lūdzu, atbildiet uz jautājumu: Cik jau šajā teritorijā esošo darbavietu vajag iznīcināt, lai izveidotu Jūsu mistiskas 100 darbavietas, tāpēc, ka pārējās 150 jau ir aizņemtas, cik es saprotu? Atbildes atkal nav. Jūs ne uz vienu jautājumu nesniedzāt skaidru un

gaišu atbildi. Iepriekšējais valsts prezidents Bērziņa kungs teica, ka mēs uzbūvējam „papīra valsti”, jo uz papīra mums viss ir skaisti. Jūsu papīros arī viss ir skaisti. Bet reāli? 15 stundas diennaktī brauks vilcieni, ja neuzbūvēs ceļu šķērsojuma mezglu. Ceļu šķērsojuma mezglu neviens nebūvēs. Neviens nenesīs atbildību. Mums šeit jādzīvo. Ne mēs ielauzāmie ostas teritorijā. Vienam radās ideja uzbūvēt Vecmīlgrāvja termināli Sarkandaugavā, citam – uzbūvēt terminālu šajā lieliskajā teritorijā. Nevajag uzlabot tur, kur viss ir labi. Uzlabojiet tur, kur ir slikti”.

**Ā.Ozoliņš:**

„Mani interesē termināla novietojums. Visi šeit klātesošie cilvēki Jums pateiks, ka šeit ir liels neolģiskums. Mani šoreiz interesē Jūsu kā cilvēku domāšanas veids, jo pēc būtības nevar sliktāku vietu atrast. 30 kilometrus cauri visai pilsētai dzīt dzelzceļa sastāvus centrālajai stacijai. Tagad Latvijas dzelzceļš Real Baltic būvē, kur jādzen 5. Un tur tā labāka vieta, kur ir torņi, kur pēc 300 metriem būs noplūde jūrā, kur Saulkrasti? Tā ir sliktāka vieta, kuru var izdomāt. Turpretī Daugavas otrajā pusē visi termināļi jau ir gatavi, ir pāri Deglava ielai un VEF jaunie tilti, bet Jūs izvēlējāties šo teritoriju un uzskatāt to kā labāko. Tas ir liels noziegums starp citu. Mani interesē Jūsu domāšanas veids.”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Ko es varu atbildēt uz šo jautājumu, ja cilvēki ir nolēmuši uzsākt savu biznesu? Par naudu es nerunāšu, es neesmu „naudas cilvēks”. Šī ir ostas teritorija, un dievs mums ir devis šīs ostas iespējas. Daugavgrīva ir izcila kā osta. Kas attiecās uz citām vietām, protams, tika izskatīta iespēja būvēt gan Ventspilī, gan Liepājā. Tur brīvas zemes nav, viss ir aizņemts, tur pilnīga bezcerība, tur pat zvejnieku laivu nav kur nolikt. Pirmais variants no sākuma bija Ventspils, bet tur iespējas nav. Tāpēc palika tikai Rīga. Šī teritorija ir bijusi PSRS armijas teritorija, tā ir pamesta un no biologa viedokļa uzskatāma par degradētu teritoriju.”

**A.Fetters:**

„Kur ekologu slēdziens, ka šī teritorija ir degradēta? Kas to pierādīja? Kas veica pētījumus? Atkal Jūs?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Tas ir ierakstīts darbā, to veica E.Grole – biotopu eksperte. Šodien vairākkārt skan, ka nav par ko dzīvot, bet, lai kaut kas notiktu, ir vajadzīgas aktivitātes, vajadzīga nauda.”

**A.Fetters:**

„Sakiet, lūdzu, vai zālē ir ostas pārstāvis? Jūs kā ostas pārstāvis varat pateikt, kad šis projekts tika izsniegts izskatīšanai? Bet Jūs sakat, ka prezentējat jaunu projektu. Tie ir Jūsu pirmie meli. Jūsu otrie meli ir – Jūs teicāt, ka pagājušā gada projekts novecojis, jo nebija ietekmes uz vidi novērtējuma slēdziena. Bet, pamatojoties uz ietekmes uz vidi novērtējumu, un es to lūdzu ierakstīt protokolā, pagājušā gada 1.aprīlī Rīgas dome vienbalsīgi pieņēma atteikuma lēmumu, un noraidīja Jūsu projekta virzību tālāk, nevis tāpēc, ka projekts ir novecojis, viņi uzskatīja to par nelietderīgu. Bet Jūs runājāt, ka ietekmes uz vidi novērtējuma projekts ir novecojis. Varbūt Jūs paskaidrosiet šo nesakritību starp Jūsu teikto un dokumentiem?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Es neesmu nevienu vārdu teicis par Rīgas domes lēmumu. Es runāju par to, ka Vides pārraudzības valsts birojs izdod atzinumu. Atzinums konkrētajam projektam bija uz 70 lappusēm, kurā ir smalki



norādīts ko, kā un kad darīt. Atzinumam ir derīguma termiņš. Šim projektam termiņš bija trīs gadi. Trīs gadi ir beigušies un līdz ar to šīs 70 lappuses, ko Vides pārraudzības valsts birojs uzrakstījis, vairs nav spēkā. Lai varētu saņemt jaunu atzinumu, vienalga, vai tas ir atļaujošs vai neatļaujošs, un kuram nav nekāda sakara ar Rīgas domi. Tam ir sakars tikai ar valsts iestādi – Vides pārraudzības valsts biroju, t.i., lai „Baltic Oil Terminal” saņemtu dokumentu, kas ļauj tālāk darboties, vajag no jauna veikt ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Ja viņi saņems noliedzošu atzinumu, tādā gadījumā viss izbeigsies. Ja saņems atļaujošu atzinumu, tādā gadījumā viņi atkal vērsīsies pie Rīgas domes un Rīgas domes deputāti lems, kā ir pareizi – būvēt vai nebūvēt terminālu. Tā ir visa šī darba jēga. Līdz ar to, tehnoloģija šajā projektā netika mainīta, tika atjaunoti tikai mainīgie dati, respektīvi, vides stāvoklis, normatīvie akti, ir jauna programma”.

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Jautājums par šo pašu. Vides pārraudzības valsts birojs ir izsniedzis savu atzinumu 2012.gada 6.janvārī. Ja mēs pieskaitām klāt trīs gadus, tas ir 2015.gada 6.janvāris. Rīgas dome savu lēmumu ir pieņēmusi 2014.gada 1.aprīlī. Kāpēc Jūs tagad publiski melojat, ka trīs gadi ir pagājuši?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Es vēlreiz saku, Rīgas domes lēmumam nav sakara ar Vides pārraudzības valsts biroja lēmumu.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Rīgas domes lēmums, Rīgas brīvostas lēmums un Vides pārraudzības valsts biroja lēmums ir trīs administratīvie dokumenti, kuri veido vienotu administratīvo aktu, ko mēs vēl zinām no tiesas procesa, kad mūsu biedrība ar Jums tiesājās. Jums tiesā to arī pateica un Jūs paši, starp citu, to tiesā lietojāt, ka tikai trīs dokumenti kopā ir starplēmums. Vides pārraudzības valsts biroja lēmums vai atzinums, Rīgas brīvostas lēmums un Rīgas domes lēmums veido vienu administratīvo aktu, kas darbību atļauj vai aizliedz. Jūs publiski melojat. Likumā par ietekmes uz vidi novērtējumu ir rakstīts, kas tieši izstrādātājs un tieši ierosinātājs ir atbildīgi par patiesumu. Jūs šobrīd publiskās apspriešanas laikā publiski un vairākkārt melojat. Tas ir viens.

Otrs jautājums, ko es gribētu uzdot Rīgas brīvostas pārstāvim: „Baltic Oil Terminal” vērsies pie Jums ar lūgumu izsniegt tehniskos noteikumus, un Jūs kā Rīgas brīvosta ļoti labi zināt, ka Rīgas dome nav pieņēmusi pozitīvo lēmumu un to, ka šis administratīvais akts vēl ir spēkā. Kāpēc Jūsu dokumentos, kas ir pieejami ietekmes uz vidi novērtējumā, ir rakstīts, ka Jūs jau esat lēmumu pieņēmuši un atliek vēl Rīgas domes lēmums, lai darbība tiktu atļauta? Tad jautājums konkrētāk ir šāds: Vai Jūs pieņemsiet jaunu lēmumu, vai lietosiet vecu lēmumu?”

**V.Avoitiņš, Rīgas brīvostas pārstāvis:**

„Brīvosta pieņēma savu lēmumu pirms Rīgas domes lēmuma. Rīgas dome pieņem lēmumu vai akceptēt šo darbību vai nē.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Tehniskie noteikumi ir izstrādāti ar Jūsu viedokli?”

**V.Avoitiņš, Rīgas brīvostas pārstāvis:**

„Tehniskie noteikumi, ja es nemaldos, tika prasīti par vairākām nozarēm, tajā skaitā, par vides jautājumiem. Tādā gadījumā šo jauno ietekmes un vidi novērtējuma ziņojumu apstiprinās Vides pārraudzības valsts birojs, protams, būs jauns ostas lēmums. Nevaru simtprocentīgi pateikt, vai tas būs pirms domes lēmuma”.

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Es sapratu, ka Jūs esat domājis, ja būs pozitīvs Vides pārraudzības valsts biroja lēmums, Jūs pieņemsiet jaunu lēmumu, dome pieņems jaunu. Bet Jūs jau esat ļāvuši, pamatojoties uz spēkā neesošo administratīvo aktu, sākt tehnisko projektēšanu. Vai Jūs varat to konkretizēt?”

**V.Avotiņš, Rīgas brīvostas pārstāvis:**

„Mēs varam izvirzīt savas prasības vai nosacījumus kādai darbībai, bet tā stāsies spēkā tikai tad, kad būs attiecīgās institūcijas atļauja.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Jūs domājat, ka šobrīd ir nepareizais. Bez komentāriem. Nākamais jautājums ir par veikto sabiedrisko aptauju. Jūs vairākkārt minējāt, ka ievērojat Ministru kabineta noteikumus. Vai Jūs ievērojāt, ka Ministru kabineta noteikumi ir mainījušies un mainījusies arī kārtība, kādā veic ietekmes uz vidi novērtējumu. Tur ir konkrēts punkts attiecībā uz sabiedriskām apspriešanām, sabiedriskām aptaujām. Tur ir konkrēti teikts, ka gadījumā, ja tiek veikta sabiedriskā aptauja, tad ir jāaptaujā tie cilvēki, kas dzīvo tiešā tuvumā. Lūdzu, tajā brīdī, kad Jūs veicat ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedrisko aptauju, ievērojiet kārtību, kādā ir veicama paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtēšana. Jūsu aptauja attiecībā uz šiem Ministru kabineta noteikumiem ir neligitīma.

Jautājums attiecībā par viaduktiem – tā kā es īsti nesaprotu, kurš viņu būvēs, vai Jums ir dokuments? Jūs esat pielikuši ietekmes uz vidi novērtējumam dokumentus, dokumentu pielikumus, kas ir no 2008.gada. Ja šis ir jauns ietekmes uz vidi novērtējums, kāpēc Jūs lietojiet dokumentus, kuru termiņi ir notecējuši. Piemēram, attiecībā uz dzelzceļu, uz valsts kultūras pieminekļiem. Kāpēc Jūs izmantojat dokumentāciju, kuras termiņi jau notecējuši?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Neviens no šiem dokumentiem nav atcelts”.

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Viņiem termiņš te ir uzrakstīts divi gadi.”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Divi gadi ir uzrakstīts tehniskajiem noteikumiem, bet es to ieliku iekšā darbā tikai tos, kam....”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai, pārtraucot U.Kalnieša runu:**

„Atzinumiem, ko izsniedza inspekcija. Jūs ielikāt visus dokumentus, kuri vispār neattiecas uz šo konkrēto 2015.gada martā iesākto projektu. Kāpēc, ja šis ir jauns projekts? Ja šis ir vecais projekts, tad....

Jautājums man ir konkrēts par Silikātu ielu. Jūs runājat par viadukta iespējamo celtniecību. Pirmkārt, vai Jums ir dokuments? Kāpēc mēs to neredzam Jūsu dokumentācijā, kurā Rīgas brīvosta pateikusi, ka viņa ieguldīs savu naudu, un Rīgas dome ir pateikusi, ka viņa ieguldīs savu naudu viadukta celtniecībā.

Otrs jautājums ir – Latvijas dzelzceļa atzinumā pateikts, ka jautājums par Silikātu ielas pārbrauktuvi ir jārisina Jums. No Jūsu dokumentiem mēs zinām, ka sastāvu garums būs līdz 800 metriem un cilvēkiem būs 25 minūtes jāgaida pārbrauktuvē, kad sastāvs pabrauks garām. Kādā veidā Jūs domājat risināt to nosacījumu, ko Jums ir noteicis Latvijas valsts dzelzceļš, lai cilvēkiem nodrošinātu iespēju tikt no Slikātu ielas tālāk? Kā tur tiks ātrā palīdzība, ugunsdzēsēji, visi pārējie?



Kāpēc, nerisīnot šos jautājumus, Jūs rakstāt, ka viss ir kārtībā? Kā cilvēkiem tikt pār, kā veselam tekstilnieku daudzstāvu māju dzīvojamam rajonam nokļūt mājās? Vai viņiem būs jābrauc caur Imantu šinī gadījumā?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Jā, šis jautājums ir jārisina. Ministru kabineta noteikumi nereglamentē, kurā brīdī jābūt viaduktam, cik lielai noslodzei. Tādā gadījumā tiek veidota komisija, kuras sastāvā, acīmredzot, ir jābūt pašvaldības pārstāvim un Latvijas dzelzceļa komisijai, kura izvērtē, kādā veidā organizē pārbrauktuves šķērsošanu.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Man ir pēdējais jautājums par divām lietām. Jūs rakstījāt, ka padziļināsiet Daugavas gultni līdz 15,5 metriem. Bet paralēli iet otrs projekts, kur paredzēts padziļināt līdz 17 metriem. Un kā būs – viens padziļinās līdz 15,5 metriem, otrs – līdz 17 metriem? Vai Jums ir vienošanās tādā gadījumā ar Rīgas brīvdostu, ka Jūs padziļināsiet līdz 15,5 metriem?”

Otra lieta – Jūs rakstāt, ka Jūs demontēsiet Kometforta dambja daļu. Bet, piedodiet, tas jau ir izdarīts pirms diviem gadiem, bet Jūs rakstāt, ka tie ir darbi, ko Jūs veiksiet nākotnē.”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Nē, tas ir izņemts.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Tas ir Jūsu dokumentos. Es šodien to lasīju. Pārbaudiet!”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Jums būs 245 metru gara piestātne pie Rīgas ostas ieejas vārtiem. Kā Jūs to paskaidrosiet? Lūdzu atveriet slaidu ar piestātnēm. Jautājums Rīgas brīvdostas pārstāvjiem: Vai pēc Ministru kabineta noteikumiem šādas piestātnes var atrasties pie ieejas Rīgas ostā?”

**V.Avotiņš, Rīgas brīvdostas pārstāvis:**

„Visas piestātnes, kas attiecas uz šo projektu, tiks saskaņotas.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Vai pie kuģošanas ceļa var atrasties 245 metrus gara piestātne?”

**V.Avotiņš, Rīgas brīvdostas pārstāvis:**

„Var atrasties arī vairāk. Ir jāvērtē, kādos gadījumos var atrasties, kādos nē.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Kā mūsu gadījumā?”

**V.Avotiņš, Rīgas brīvdostas pārstāvis:**

„Jūsu gadījumā nav skatīts, nav apstiprināts.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

Vai Jūs esat saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem, LR likumdošanas prasībām, Latvijas kuģošanas datiem izanalizējuši šo situāciju?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Ministru kabineta noteikumi nenosaka šo jautājumu.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Pēc kuģošanas drošības noteikumiem, kuri visā pasaulē ir pieņemti, vai tā var darīt?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Jā, var.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Jūs esat pārliecināti?” Jūs melojat. Es esmu Padomju Latvijas kara jūrniece, strādāju šeit ar cilvēkiem, kuri tieši ar to nodarbojas un ar krasta apsardzi. Ja Jūs noliksiet piestātņi, noliksiet blakus kuģi un plus vēl nāks ostā lieli kuģi, tas nav iespējams. Šeit ir Jūsu atbilde uz jautājumu, kā Jūs regulēsiet kuģu satiksmi Rīgas ostā. Aizmirstiet par to! To Jūs neregulēsiet, to regulē Rīgas osta ar Satiksmes ministriju.

Parādiet slaidu, kur ir liels plankums. Kas būs, ja notiek avārija? Kur ir novērtējums, uz kuriem tas viss izplūdis?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Uz kuriem tas viss izplūdis, ir atkarīgs no vēja virziena.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Kur ir aprēķini? Kur ir novērtējums? Ko Jūs esat darījuši? Kas Jums veidoja šo bildi?”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Tas ir veidots 2001.gadā Zviedrijas ekoloģijas institūtā.”

**A.Fetters:**

„Vai pagājušā gadsimta slēdziena nebija?”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

„Ir otrs jautājums. Jūs te rādījāt bildi ar apdraudējumiem, ar mirušajiem un ar visu pārējo. Tā zīmē uz sliktāko gadījumu, ņemot vērā visus metroloģiskos apstākļus. Vējš pūtīs uz jūras līci. Jūs tagad atrodaties mācību iestādē. Vai Jūs esat to ņēmuši vērā, vērtējot savu apdraudējumu. Jums zila līnija beidzass šeit – 90 metrus tālāk. Tur ir kopmītne, tur ir mācību korpus.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Rīgas brīvosta savos nosacījumos ir uzrakstījusi tādu vienu noteikumu, ka Jums ir jāprojektē autoceļi termināļa teritorijā tādā veidā, lai rēķinātos ar paredzēto darbības vietu, uzbēruma vietu pie Rietumu mola. Kādā veidā Jūs esat ņēmuši vērā šos Rīgas brīvostas nosacījumus, kas ir ierakstīti viņu vēstulītē. Kur un kādi ceļi attieksies uz Rietumu mola paredzēto zemi, kas tiek uzbērtā pēc Rīgas brīvostas domām pie Rietumu mola, tie ir 50 ha.”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Tie būs termināļa iekšējie ceļi, tur ir vesela rinda nosacījumu atbilstoši ugunsdrošības un pārējiem noteikumiem, kuri nosaka, kādiem Latvijā jābūt ceļiem. Tik detāla šī projekta nav. Detālprojektēšana sāksies pēc tam, kad būs izietas visas birokrātiskās instances.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Bet Jums taču ir tehniskie noteikumi. Tad Jūs šos Rīgas brīvostas nosacījumus neesat ņemuši vērā.”

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

„Tas ir nākamais etaps.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

„Tas ir attiecībā uz šo ietekmes uz vidi novērtējumu. Nu labi.”

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

„Vai vēl kāds grib izteikties, kurš nav teicis neviena vārda?”

**Sieviete, kura nestādījās priekšā:**

„Man ir jautājums: Kāpēc aptauju veica citos rajonos, nevis Bolderājā? Es nezinu, kā būs turpmāk, bet pašlaik uz Silikātu ielas, kur dzīvo mana meita, kustība apstājas. Kad mašīnām vajag pagriezties Imantas virzienā, veidojas sastrēgums uz ceļa. No Imantas brauc – arī sastrēgums. Bet, ja dzelzceļa sastāvi biežāk brauks, kā dzīvot cilvēkiem? Kā piebrauks ātrā palīdzība? 10 gadus atpakaļ notika avārija uz dzelzceļa, kad lokomotīve nobrauca no sliedēm. Kustība apstājās uz pusi dienas. Cilvēki nevarēja ne uz darbu, ne uz kurieni aizbraukt. Bet, ja vilcieni ar Jūsu vielām avarēs, kas būs ar Bolderājas iedzīvotājiem? Veiciet vietējo cilvēku aptauju, kuri šeit dzīvo, kuri katru dienu brauc pāri dzelzceļam, nevis to cilvēku aptauju, kuri vispār nezina, kur atrodas Bolderāja.”

**M.Zubčevska, medicīnas darbiniece:**

„Jūs sniedzāt cīparus toluolam, benzolam, stirolam, bija sniegtas it kā drošas koncentrācijas. Ir starpība, kad šāda koncentrācija gaisā ir vienu vai divas dienas, vai nedēļu, un pavisam savādāk – kad šāda ietekme būs katru dienu, pastāvīgi, nepārtraukti. Katrs cilvēks ir individuāls, un šūnas ir uzbūvētas individuāli. Atbilstoši, kāds var nodzīvot 20 gadus un mutagēnas izmaiņas viņu neskar, bet citam pietiek ar vienu gadu. Tāpēc, atvainojiet, Jūsu drošie aprēķini nav nekā vērti. Vai tika veikti pētījumi, ka termināla darbība 10, 20 vai 30 gadu garumā neizraisīs kancerogēnu un mutagēnu ietekmi īpaši uz reproduktīvo vecumu?”

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

„Šādi pētījumi ir veikti visā Pasaulē pie daudzām ķīmiskajām vielām. Koncentrācijas, kuras prezentēju, ir noteiktas Latvijas Republikas likumos. Šīs koncentrācijas neizdomāja Latvijā kaut kādi cilvēki, un šīs koncentrācijas ir noteiktas, pamatojoties uz Jūsu minētajiem pētījumiem, ilggadīgiem pētījumiem, ņemot vērā to akumulācijas iespēju cilvēka organismā, iespēju saslimt ar dažādām slimībām. Šos pētījumus veic ANO paspārnē esošā Pasaules Veselības organizācija. Šādas koncentrācijas ir pieņemtas visā Eiropas Savienībā, visās valstīs. Šīs koncentrācijas nosakot, es atkārtāju, tiek ņemts vērā, lai cilvēkam, visu mūžu nodzīvojot tādā vidē un ieelpojot gaisu, kurā ir šīs vielas, visā cilvēka dzīves laikā nerastos veselības problēmas. Papildus tiek ņemts vērā, ka pastāv cilvēku grupas – šajos pētījumos tie ir bērni un veci cilvēki, kas jutīgākie pret šo piesārņojumu. Līdz ar to koncentrācijas, kas noteiktas vidējai populācijai, vairākkārt tiek samazinātas, lai nodrošinātu, ka maziem bērniem un gados vecākiem cilvēkiem nerastos veselības problēmas. Šie pētījumi tiek nepārtraukti pilnveidoti un apkopotī. Ja Pasaules Veselības organizācija samazina šīs vērtības, tad tās tiek samazinātas arī Latvijā. Pašlaik ir tādas vērtības, kas ir drošas lielākai sabiedrības daļai. Protams, var būt individuāli cilvēki, un šo cilvēku skaits ir ļoti niecīgs un viņi netiek ņemti vērā, jo

skaidrs, ka visiem cilvēkiem noteikt koncentrācijas nebūs iespējams. Ja ir viens cilvēks no 10-20 miljoniem, kuram pie šādām koncentrācijām ir veselības problēmas, ir pieņemts, ka vieglāk aicināt šo cilvēku pārcelties dzīvot citur nekā noteikt vēl stingrākas koncentrācijas. Šāda pieeja ir visā Pasaulē un projektā ir parādīts, ka tas lielā mērā ļauj novērst visas veselības problēmas.”

**M.Zubčevska, medicīnas darbiniece:**

„Lieta ir tāda, ka vielu emisija būs visa dzelzceļa sastāva kustības garumā, tas ir ne tikai mūsu rajons, bet arī Imanta, Ilģuciems. Jūs šos cilvēkus saskaitījāt? Jūs ņemāt vērā tikai savu projektu, bet vēl ir citi projekti, kuri ir tapšanas stadijā. Ja tie realizēsies, tad Jūsu aprēķinus vajadzēs palielināt 3, 4, 5 reizes? Un ko tālāk?”

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

Šajā gadījumā, ļoti vienkārši, šī projekta ietvaros tiek vērtētas emisijas tieši no naftas bāzes, emisijas no dzelzceļa vilcieniem, kuri vedīs dzelzceļa cisternas uz šejieni, līdz ar to vērtētas emisijas, kuras ir šeit un tur. Lai uzņēmums sāktu strādāt, jāpanāk, lai netiktu pārsniegtas šīs koncentrācijas. Ja koncentrācijas tiks pārsniegtas, uzņēmumam neizdos atļauju vai atceļš šo darbību. Ja kāds uzņēmums šo robežkoncentrāciju sasniegs, visi nākošie, kuri cerēja kaut ko būvēt, vienkārši, nevarēs to darīt, jo viņiem netiks izdota atļauja. Līdz ar to, nekādā veidā nebūs robežkoncentrācijas pārsniegšanas.

Pašlaik Rīgā jau ir gaisa kvalitātes problēmas – dažās vietās ir piesārņots ar slāpekļa dioksīdu un putekļiem, bet Rīgas dome pieņēmusi plānu, lai šīs emisijas samazinātu. Šajā gadījumā Jūs varat griezties Rīgas domē, lai varētu pieņemt lēmumu, kas paredzēs privātā autotransporta lietošanas ierobežošanu, jo slāpekļa dioksīds un putekļi lielā mērā ir privātā autotransporta piesārņojums. Līdz ar to Jūs paši ikdienā esat panākuši to, ka esat tik daudz piesārņojuši gaisu Rīgas centrālajā daļā, kad jāsāk pieņemt lēmumus par ceļu satiksmes ierobežojumiem. Piesārņojums ir Rīgas centrālajā daļā nevis Bolderājā, kurā nav pārsniegtas robežvērtības.”

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

"No kurienes Jūs piegādāsi naftu un naftas produktus?"

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

"Tam ar Latvijas vidi nav nekāda sakara. Tas nav svarīgi. Es nepateicu vienu lietu, kas ir ļoti svarīga – to, ka termināls ir spējīgs strādāt uz abām pusēm. Ja mums sākas problēmas ar naftas produktiem no Austrumu puses, mēs varam ievest naftas produktus no Rietumu puses. Ja mums nav izdevīgi no Rietumu puses vest, mēs varām vest no otras puses. Ir svarīgi tas, ka termināls var strādāt atkarībā no politiskās situācijas. No kurienes naftu vedīs? Vai nu tas būs no Krievijas, vai Baltkrievijas, no Latvijas tas nebūs. Latvijā neiegūst naftu.”

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

"Man būs jautājums Rīgas brīvošai, par to, kā tiek veidota Jūsu dokumentācija, par tiem datiem, kurus Jūs ņemat vērā. Manuprāt, Rīgas brīvošai arī ir skaidrs, ka vairāki projekti Rīgas brīvošā, piemēram, BLB termināls, Vecmīlgrāvja vairāki termināļi, kuriem jau ir sākts ietekmes uz vidi novērtējums, Mantess, kuri iet uz paplašināšanu. Šie projekti notiek vienlaikus un ir arī tā, ka jaunajā vides likumdošanā ir noteikts, es neatceros vai tas ir likumā, vai Ministru kabineta noteikumos, ka ietekme ir jāvērtē vienādi darbībai kompleksi. Sakiet, vai šinī gadījumā, ja mēs skaidri redzam, ka tā robežvērtība ir tuvu pieļaujamai un ir šādi termināļi, mums būtu jāatļauj, lai kāda darbība notiktu šeit, un tiem, kas jau strādā, nebūtu iespējas attīstīties un uzlabot savas

tehnoloģijas tāpēc, ka nāk viens termināls, kurš, godīgi sakot, ir ļoti apšaubāms, jo Rīgas brīvostas līgumā, starp citu, arī teikts par reputāciju. Tā kā uzņēmums ir "Dinaz" grupas uzņēmums, un "Dinaz" grupai ir tiesvedība, un viņi ir apsūdzēti lielā krāpniecībā, tad kāpēc, lai priekšroku dod šim uzņēmumam, nevis tiem uzņēmumiem, kuri šobrīd Rīgas brīvostā darbojas?"

**V.Avotiņš, Rīgas brīvostas pārstāvis:**

"Šis pieteikums tiek vērtēts kopsakarā ar visiem uzņēmumiem, kuri ir šajā teritorijā. To jau teica gaisa speciālists. Šinī gadījumā BLB veic uzlabošanas darbus, naftas tehnoloģijas uzlabošanu, tāpēc to ietekmi izvērtē. Tāpat notiek arī ar citām kompānijām. Šajā gadījumā šis jaunais Baltic Oil termināls, kas paredzēts šeit – tā ir pilnīgi jauna darbība. Bet es pateikšu savu viedokli no manas pieredzes. No vides viedokļa katrs jauns termināls, kas tiek būvēts, ir par vienu pakāpi augstākā līmenī nekā iepriekšējie. Līdz ar to, vides cilvēkiem faktiski zināmā mērā ir pluss tas, ka tiek uzbūvēts jauns objekts, un tas izdara spiedienu uz tiem 20-30 gadu vecajiem objektiem. Līdz ar to vides institūcijas prasa tiem vecajiem uzlabot vides rādītājus, jo ir ar ko salīdzināt."

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

"Vai BLB lika savus ciparus kopā vai nē?"

**V.Avotiņš, Rīgas brīvostas pārstāvis:**

"Tas ir fons, ko rēķina šeit, obligāti liek."

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

"Bet plānotais?"

**V.Avotiņš, Rīgas brīvostas pārstāvis:**

"To izvērtē birojs. Viņš pieņem tos visus pieteikumus uz izvērtējumu. Viņš to izvērtē, viņam ir zināmi šie plāni. Līdz ar birojs iedos savu slēdzienu par šo jautājumu. Objekts vienkārši nevar visu zināt, viņi vērtē to, kas ir tikai pieejams. Pa to, ko plāno katrs cits termināls, viņiem, vienkārši, šādas informācijas nav."

**S.Jakušonoka, koalīcija Dabas un kultūras mantojumu aizsardzībai:**

"Ietekmes uz vidi novērtējumā tur tā informācija ir iekšā."

**V.Avotiņš, Rīgas brīvostas pārstāvis:**

"Kas ir iekšā, to var izmantot. To lēmumu pieņems pēc tam, kas šis izvērtējums beigsies un būs jāsaņem atļauja, Valsts vides dienests to noteikti vērtēs, tas būs citā stadijā."

**A.Vaičulis, SIA "Ekosoft":**

"Es gribu nedaudz precizēt. Šajā gadījumā jāņem vērā to, ka likumdošanā ir noteikts, ka potenciāla ietekmes zona ir līdz 2 kilometriem. Ja kāds termināls plāno savu darbību, kas ir tālāk nekā 2 km no šejienes, faktiski tā plānotā ietekme šeit būs minimāla, un to var vienkārši neņemt vērā. Faktiski no šī termināla arī 2 kilometru attālumā ietekme uz vidi minimāla, ņemt šo terminālu citos ietekmes uz vidi novērtējuma projektos nav jēgas."

**S.Paršutins, RTU docents:**

"Man var būt jautājums un kompromisa piedāvājums. Kāpēc Jūs negribat izvietot terminālu tur, kur bija bijušais "Sojuzgaz", kur tagad plāno kaut ko būvēt, tur pašlaik pārkrauj ogles vai kaut ko?"

Sarunājiet ar viņiem, paņemiet daļu no zemes gabala un uzbūvējiet terminālu tur. Tur neviens nedzīvo. Tur nevajag veikt aptauju. Tur nav nekādu faktoru, nekādi sīkspārņi necietīs. Dzelzceļš ir, viadukts pāri dzelzceļam ir ierīkots. Būvējiet tur. Neviens Jums nevienu vārdu pretī nepateiks. Padomājiet, ja Jūs jau 13 gadus cīnāties, lai uzbūvētu terminālu Bolderājā, tas nozīmē, ka nauda ir. Parunājiet ar tiem, kuri ir paņēmuši šo zemesgabalu, noformējiet uz 10 gadiem zemes nomu, pēc tam izpirksiet to, vai 5 % no peļņas iedodiet."

**Replika no zāles:**

"Gan attīrīšanas iekārtas, gan smird un vēl Jūs, cik var?"

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Es atvainojos, kungs zilajā žaketē bija pirmais, kurš labu brīdi cilāja roku"

**A.Truščenkovs:**

"Es gribu griezties pie sievietes, kura uzstājās : Vai es pareizi Jūs sapratu – Jūs teicāt, ka ir jābūvē tur, kur jau ir slikti?"

**L.Popova:**

"Nē, Jūs mani nepareizi sapratāt. Es teicu : „Nevajag bojāt tur, kur ir labi."

**A.Truščenkovs:**

"Tas nozīmē, ka ir jābūvē tur, kur ir slikti?"

**L.Popova:**

"Es teicu uzlabojiet, tur, kur slikti. Jūs melojat cilvēkiem."

**A.Truščenkovs:**

"Tad es aicinu uzlabot. Vai labāk būvēt Sarkandaugavā, kur viss ir pilsētas robežās vai labāk visu izvietot ārpus pilsētas robežām?"

**L.Popova:**

"Kas tā par cilvēku dalīšana uz "baltiem" un "melniem", uz tiem, kurus vajag atbrīvot no ogles termināla un uz tiem, kurus var saindēt. Kāpēc Jūsu bildēs nav melna sniega?"

**A.Truščenkovs:**

"Labāk slēgsim terminālus Sarkandaugavā un uzbūvēsim modernāko."

**L.Popova:**

"Mums jau Krievu salā būvē ogles terminālu, lai labākajai populācijas daļai būtu vieglāk elpot? Bet kāpēc mēs esam sliktāki?"

**A.Truščenkovs:**

"Es nerunāju par oglēm. Vajag vecus terminālus, kuri ir uzbūvēti vēl Padomju laikā, slēgt un uzbūvēt jaunu, modernu, un būs visiem labi."

**L.Popova:**

"Tad sarunājiet ar Sarkandaugavu, ņemiet un modernizējiet vecos termināļus Sarkandaugavā. Gan mums būs labi, un viņiem nebūs slikti."

**Kungs, kas nestādījās priekšā:**

"Bija runa par Sarkandaugavu, Jūs droši vien zināt, ka liela nauda bija ieguldīta Sarkandaugavas attīrīšanai. Naudu ieguldīja viena no Šveices firmām lielu naftas termināļu attīrīšanai un notekūdeņu attīrīšanai. Tur zem zemes izveidojās 3 - 4 metru naftas produktu "jūra". 2002. gadā Neste un Statoil uzbūvēja termināļu ar apgrozījumu 0,5 miljonu tonnu gadā, lai nodrošinātu savas vajadzības. Pēc kāda laika viņi jau sagribēja eksportēt naftu. Līdz šim brīdim viņi nevar atrisināt jautājumu ar dzelzceļu, jo dzelzceļš saka, ka tas devis savu piekrišanu tikai tam, lai atvestu naftu, bet lai to vestu atpakaļ – nav devuši, jo tukšie vagoni, kuri brauks atpakaļ, radīs draudus. Dzelzceļš uztraucas par drošību, jo vagoni brauks caur Ziemeļblāzmu un citām pieturām. Tas nozīmē, ka draudi tomēr ir.

Tagad pēc būtības par šodienas sapulci. Faktiski tas jau ilgst kopš 2000.gada. Šeit stāsta, ka tas ir jauns projekts. Ja Jūs gribat paskatīties to, ko viņi ir parādījuši, ieejiet Rīgas brīvdostas mājas lapā. Tur ir dokumenti, kuri ir saistīti ar vides jautājumiem krievu, latviešu, angļu valodā. Lūk, no kurienes viņi visu paņēmuši, tikai viņi izņēma ārā visus sliktus ciparus, bet paņēma visus labos. Visi zīmējumi ir tur. Starp citu, tur plānos bija vēl briesmīgāki zīmējumi, kur parādīts, ka molam jābūt demontētam, ka daļai, kura ir apzīmēta ar balto krāsu, ir jābūt aizbērtai un aizbetonētai, un ceļam jābūt novirzītam pa mazdārziņiem.

2000.gadā pilsētas valde sāka mums sūtīt papīrus, bukletus. Sāksim būvēt termināļu, ieguldīsim 2 miljonus. Pat Bojārs uzsāka būvēt tiltu. Bet 2003.gadā Latvija paraksta starptautisko konvenciju par Baltijas jūras aizsardzību, par upes grīvu aizsardzību lielpilsētās, Natūra 2000 dokumentus, kuri aizliedz būvēt šādus objektus blakus dabas liegumiem un upes grīvā. Parakstot visus šos dokumentus, mūsu valdība saprata, ka izrādās Rīgas osta patiesībā ir tikai Rīgas ostas akvatorija 1 km attālumā aiz upes grīvas, bet pēc tam sākas pašas valdības problēmas, jo tālāk sākas brīvā kuģošana un tālāk sākas viņu starptautiskā atbildība ar to pašu Igauniju, ar to pašu Jūrmaļu un ar visiem pārējiem.

2003.gadā šī termināļa būvniecība tika pilnībā aizliegta. Tad to no Rīgas domes puses parakstīja Bojārs, arī Vides aizsardzības ministrija aizliedza.

Tad, kāds ir iemesls tam, ka jau 13 gadu garumā mūs moka? Bet iemesls ir tas, ka ir tāda firma "Baltic Oil Terminal PLS", tā ir neliela angļu firma, kura nodarbojas ar savām mazajām lietām Kaļiņingradā, Krievijā un visur. Tas bija 1998.gadā vai 1999. vai 2000. gadā, kad uz šejieni atbrauca korespondents, kurš pārstāvēja žurnālu "Oil Market" – tas ir neliels žurnāls, kurā tiek aprakstītas visas firmas, un pārdeva publikācijas vietu šajā žurnālā. Protams Oil, kurš ir pie mums ir DINAZ, starp citu, Baltic Oil Terminal pārstāv tikai viens cilvēks – tas ir Jermolajevs. Tikai viens, neviena cita tur nav. Viņš nopublicēja rakstu šajā žurnālā. Lasot šī žurnāla 2002. - 2003. gada izdevumu, mēs redzam - viena no vislielākajām naftas kompānijām Baltijā grib uzbūvēt 10 mij. t termināļu. Sākumā plānoja uzbūvēt 2 mij. t, pēc tam pārdomāja. Pirmajā gadā vienošanās bija ar "JUKASS", pēc tam ar "Surgutneftj", pēc tam tikšanās tika organizēta Odesā ar šī žurnāla palīdzību, pēc tam – ar baltkrieviem. Pēdējo reizi tas bija Baltkrievijas vēstniecības svētkos, kad uzstājās ar runu, ka viss jau ir izdarīts un ka drīz būs sabiedriskā apspriešana. Mēs visu laiku strādājām biznesmeņu labā, kuriem veidojām imidžu.

Kas attiecas uz šo termināļu, tad "Baltic Oil Terminal PLS" ir termināļa celtniecības projekts Dānijā ar jaudu 2 mij. t. Tur ekologi pieprasīja veikt tā rekonstrukciju. Ja Jūs paņemsiet šo projektu un viņu projektu, Jūs redzēsiet, ka projekti ir līdzīgi. Tur ir tie paši zīmējumi, un tas pats projekts. Projekts



bija vienkārši paņemts un pārvietots uz šejieni. No tehniskā viedokļa projekts bija jau sākumā pilnībā noraidīts, jo tur nekas nebija paredzēts - ne kanalizācija, ne lietus ūdeņu novadīšana.

Lai realizētu šo projektu, mums jālikvidē 177.rūpnīcu pilnībā. Teritorija, kur atrodas baseins, pieder dzelzceļam, kura ir iznomāta Rīgas brīvostai. Pēc projekta, ja būs veikta būvniecība, tur atradīsies ugunsdzēsības depo, autostāvvietas, jo šeit viss būs slēgts. Ofisu saskaņā ar projektu bija plānots izvietot kazarmās vai kaut kur Bolderājā.

Runājot par akrilskābi, ja notiek 1 kg akrilskābes noplūde uz zemes, tas rada bīstamo zonu 400 metru rādiusā, t.i., 100 metru rādiusā Jums jāstaigā speciālajā aizsargtērpā, bet 400 metru zonā – tikai gāzmaskās. Viņi raksta, ka tiks pārkrauta akrilskābe. Kā tiks iekrauta akrilskābe: to pievedīs tankkuģis, tur tiek iesūknēts slāpekļis, pēc tam tiek iesūknēta akrilskābe, tā izspiež ārā slāpekli, slāpekļis nonāk tvertnēs. Jautājums bija: "Kā Jūs savāksiet slāpekli?" "Atbilde bija ka tankkuģis pienāk jau uzpildīts. Otrs jautājums bija: "Uz kuriem Jūs novadīsiet šo slāpekli, kurš ir samaisīts šajās tvertnēs?". Atbilde bija, ka sadedzināsim.

Bija jautājums: "Kur Jūs liksiet vairāk par 20 - 30 tonnām mazutu?" Atbilde bija: "Sadedzināsim vai arī, lai to paņem Rīgas dome un izved uz kādu vietu."

Dzelzceļa jautājumi pavisam netika atrisināti. Būs vajadzīgi papildus ceļi. Vēl viņi teica, ka dzelzceļam ir jāiedala viņiem 4 manevru lokomotīves, kuras cauru diennakti brauks, lai pārvadātu šos vagonus, bez tam dzelzceļam ir jānodrošina ugunsdrošība un apsardze visā šī ceļa posmā. Par šo sistēmu daudz ko var pastāstīt.

Es nesaprotu, kāpēc mēs šeit esam sanākuši. Cilvēki, kuri šeit uzstājās, prezentē divas lietas. Vai nu DINAZ viņiem iedevis naudu un viņiem to ir jāatstrādā, vai arī viņiem ir kāda slepena noruna ar Rīgas brīvostu. Pats projekts sāks 2000.gadā, kad "Baltic Oil Terminal" iesniedza iesniegumu divu terminālu organizācijām, viens – Krievu salā, otrs – šeit. Krievu salā atbalstīja, bet šeit noraidīja. Es domāju, ka nākotnē plāno pārcelt visus no tās puses uz šejieni. Neaizmirstiet, viņi pārbrauks uz šejieni ar smirdoņu un uztaisīs mums šeit ne Bolderāju, bet otru Muceniekus. Lūk, tas ir viss. Paldies par uzmanību".

#### **Kungs, kas nestādījās priekšā:**

"Šeit jautāja par Jūsu atbildību. Jūsu atbildību mēs redzam uz Maximas piemēra. Jūs pastāstiet to visu, ko šeit mums stāstījāt, bojā gājušo cilvēku radniekiem. Jūs gribat pārvērst Latviju par Eiropas mēslu krātuvi, tā ir bezkaunīga rīcība ar iedzīvotājiem, vēl 300 tūkstoši no šejienes aizbrauks. Kāpēc Jūs negribat šeit izveidot zonu, kur var atpūsties? Būvējiet sanatorijas! Kāpēc Jūs gribat uz šejieni sūdus atvilkt?"

#### **A.Fetters:**

"Ierakstiet protokolā: es nezinu, kas varētu būt – vai tā būtu Rīgas dome, vai kas cits, vienalga, izdariet tā, lai šie cilvēki atbrauktu uz pilsētas centru brīvdienā, normāli apziņotu visus šeit dzīvojušus. Viņi atbrauc trešo reizi un jau atbrauc ar apsardzi. Līdz tam viņi atbrauca bez apsardzes. Jūs reāli nevarat iedomāties, cik cilvēku nevar atnākt, jo viņiem ir mazi bērni, citi nevar paspēt no darba, kuri strādā maiņā. Jūs vienkārši nevarat iedomāties, ka šeit ieradās tikai 5-tā, pat 25-tā to cilvēku daļa, kuri varētu atnākt un izteikties. Jūs nogursiet to visu klausīties."

#### **I.Štalmeisters, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

"Man ir jautājums: Ja es nemaldos, tad šī gada 1. jūlijā šeit pat notika tāda pati izvērtēšana. Vai Jūs, kungī, esat lasījuši šī izvērtējuma protokolu? Kāpēc šinī prezentācijā netika sniegti jautājumi, un šajā sanāksmē tie atkal atkārtoti vārds vārdā?"



**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

"Visi protokolā minētie jautājumi ir iestrādāti šajā ziņojumā."

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

"Kāpēc šie ziņojumi netika parādīti Jūsu prezentācijā, lai apmierinātu cilvēku vēlmes?"

**U.Kalnietis, SIA "Vidrūpe":**

"Es nevaru visas 500 lapas, kas bija ziņojumā, parādīt."

**I.Štalmeistars, Daugavgrīvas iedzīvotājs:**

"Tas bija Jūsu uzdevums - uz iepriekšējās sanāksmes rezultātiem sniegt atbildes sabiedrībai. Kāpēc tas netiek izdarīts?"

**L.Popova:**

"Priekš kam Jūs atbraucāt? Uz jautājumiem atbildēt nevarat. Neko nezīniet. Aprēķini nav veikti."

Atkal sākas kliegšana zālē.

**S.Kalvīte, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāve:**

"Cienījamie iedzīvotāji, vai kādam vēl ir kādi priekšlikumi, jautājumi vai ierosinājumi, vai šovakar varam noslēgt šo sanāksmi. Mēs lemjam, ka šī sanāksme tiek noslēgta. Es gribu pastāstīt par turpmāko – saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu procedūru līdz 20.novembrim ir gaidīti priekšlikumi, viedokļi Vides pārraudzības valsts birojam. Tālāk tiks vērtēti visi saņemtie priekšlikumi, visi viedokļi un saskaņā ar noteikumiem piecu darba dienu laikā būs pieejams interneta vidē arī sanāksmes protokols, kur sabiedrības pārstāvji var iepazīties un papildināt. Tāpēc sekojiet, lūdzu, informācijai pašvaldības mājas lapā, attiecīgi pilsētas attīstības departamentā: rdpad.lv, kur būs aktuālā informācija. Pēc tam jau Vides pārraudzības valsts birojs pieņems lēmumu. Protams, kaut kādā brīdī šis jautājums tiks virzīts izskatīšanai Rīgas domē. Tad mēs šo sanāksmi beidzam."

Protokolētājas:



I.Kondratoviča



A.Ģeģere