



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

Atzinums Nr.5
par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa
infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi
novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2019.gada 3.maijam

Paredzētās darbības ierosinātājs:

Satiksmes ministrija, reģistrācijas Nr.90000088687, adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743, satiksmes.ministrija@sam.gov.lv (turpmāk Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātāji:

Pilnsabiedrība „*RB Latvija*”, reģ.Nr.40103780299, adrese: Maskavas iela 240-3, Rīga, LV-1063 un SIA „*Estonian, Latvian and Lithuanian Environment*”, reģistrācijas Nr.40003374818, adrese: Skolas iela 10-8, LV-1010, elle@environment.lv (turpmāk arī Izstrādātāji).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk arī Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk Ziņojums) Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk Birojs) tika iesniegts 2015.gada 28.decembrī un tā aktualizētā versija 2016.gada 31.martā. Papildus informācija pārrobežu ietekmes uz vidi konsultāciju kontekstā tika iesniegta 2016.gada 14.aprīlī.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20.panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība (turpmāk Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības vieta:

Paredzētā darbība Latvijas teritorijā plānota Salacgrīvas novadā, Limbažu novadā, Sējas novadā, Inčukalna novadā, Garkalnes novadā, Ropažu novadā, Stopiņu novadā, Salaspils novadā, Rīgas pilsētā, Mārupes novadā, Olaines novadā, Ķekavas novadā, Baldones novadā, Iecavas novadā un Bauskas novadā.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

- 3.1.1. Paredzētās darbības ietvaros ir plānots izbūvēt jaunu Eiropas standarta sliežu platuma (1435mm platums) elektrificētu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līniju "Rail Baltica" (turpmāk Rail Baltica) kombinētai pasažieru un kravas vilcienu satiksmei, jo Latvijā šobrīd ir saglabāties tikai Krievijas standarta sliežu platuma dzelzceļa tīkls (1520 mm platums). Šādā kontekstā Paredzētā darbība ir arī daļa no Eiropas Savienības TEN-T tīkla ziemeļu-dienvidu transporta koridora attīstības ieceres, kas savienotu Baltijas valstis ar Polijas un pārējās ES dzelzceļa tīklu. Līdzīga mēroga un rakstura darbības ir paredzētas gan Igaunijā, gan Lietuvā.
- 3.1.2. Paredzētā darbība Latvijas teritorijā iekļauj: dzelzceļa infrastruktūras līnijas būvniecību no Igaunijas robežas līdz Lietuvas robežai, tajā skaitā nodrošinot Eiropas standarta platuma dzelzceļa infrastruktūras ievada Rīgā ar pieslēgumu starptautiskajai lidostai "Rīga" (turpmāk Lidosta) būvniecību, divu staciju (Rīgas centrālā pasažieru stacija un Lidostas stacija), kā arī saistītās infrastruktūras un energoapgādes būvniecību, citas infrastruktūras pārbūvi šķērsojumu vietās (ceļu šķērsojumi, gāzes vadī, u.c.) un citu objektu būvniecību.
- 3.1.3. Rail Baltica kopējais garums plānots ~730km, no kuriem ~260 km plānoti Latvijas teritorijā. Saskaņā ar Ziņojumu dzelzceļa līnijas garums tiks precizēts turpmākās izpētes stadijās un precīzi garuma parametri tiks noteikti atkarībā no turpmākās izpētes rezultātiem izvēlētajam izbūves variantam. Šādā kontekstā Birojs, izdodot šo atzinumu, nem vērā, ka arī citi dzelzceļa līnijas un saistītās infrastruktūras parametri Ziņojumā (un attiecīgi šajā atzinumā) ir norādīti, vadoties no principiālajiem tipveida risinājumiem, un skaitliskās vērtības aprēķinātas tik tālu, cik to pieļauj pašreizējā izpētes stadija, tās ir galvenokārt indikatīvas un var tikt precizētas turpmākās projektēšanas gaitā.
- 3.1.4. Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvniecība Latvijas teritorijā plānota Salacgrīvas novadā, Limbažu novadā, Sējas novadā, Inčukalna novadā, Garkalnes novadā, Ropažu novadā, Stopiņu novadā, Salaspils novadā, Rīgas pilsētā, Mārupes novadā, Olaines novadā, Ķekavas novadā, Baldones novadā, Iecavas novadā un Bauskas novadā (turpmāk kopā sauktas Skartās pašvaldības).
- 3.1.5. Paredzētajai darbībai ir definētas 2 principiālās - A, B alternatīvas, kā arī C alternatīvu posmi. Ievērojot to, ka daļa no C alternatīvu posmiem kalpotu kā savienojums A un B alternatīvām, vietās, kur alternatīvu trases krustojas, ir vērtētas arī starpposmu kombinācijas (t.i. - dzelzceļa līnijas sākotnēja virzīšana pa A alternatīvas trasi, pēc tam pārejot uz B alternatīvas trasi un atpakaļ). Papildus ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā 4 lokālos posmos noteikti arī 4 tehniskie izvietojuma alternatīvie risinājumi (D posmi).
- 3.1.6. Paredzētās darbības īstenošana pa posmiem tiek plānota šādā secībā:
 - 3.1.6.1.1. Rīgas posma no Rīgas pasažieru stacijas līdz Lidostai un ar to saistītās infrastruktūras izbūve.
 - 3.1.6.1.2. Pārējo Rīgas posma daļu izbūve.
 - 3.1.6.1.3. Ziemeļu daļas izbūve no Igaunijas robežas līdz Rīgas posma sākumam.
 - 3.1.6.1.4. Vidējās daļas izbūve starp Rīgas posma atzariem.
 - 3.1.6.1.5. Dienvidu daļas izbūve no Lietuvas robežas līdz Rīgas posma sākumam.
- 3.1.7. Prognozēts, ka 2016.gadā turpināsies projekta detalizēta tehniskā izpēte, kuras ietvaros tiks nodrošināti papildus nepieciešamie inženiertehniskās izpētes u.c. darbi, kas nepieciešami, lai sagatavotu jau konkrētos tehniskos risinājumus lokālā mērogā. Laika posmā līdz 2019.gadam ir paredzēts uzsākt priekšdarbus būvprojektēšanai un zemju

atsavināšanai. Ievada Rīgā būvniecības darbu uzsākšana tiek prognozēta līdz 2020.gadam, bet pamatstrāses būvniecības darbu uzsākšana 2020.gadā.

- 3.1.8. Ziņojumā prognozēts, ka projekta mērķus kopumā ir plānots sasniegt pēc ~16 gadiem, kad tiks nodrošināts dzelzceļa savienojums starp Baltijas valstīm un lielākajām pilsētām valstīs Eiropas rietumos (piemēram, Varšavu). Funkcionējošu savienojumu starp visām Baltijas valstīm ir plānots pabeigt ~2025.gadā.
- 3.1.9. No Ziņojuma izriet, ka, lai veidotu vienotus transporta koridorus ar citiem jau esošajiem vai vēl tikai plānotajiem objektiem, pēc iespējas meklēti risinājumi, lai Rail Baltica trasi virzītu gar esošo vai perspektīvā plānoto valsts nozīmes ceļu tīklu. Tāpat, lai pēc iespējas mazāk fragmentētu šķērsojamās teritorijas, jo īpaši mežu masīvus, apdzīvotas teritorijas un radītu apgrūtinājumus mazākam īpašumu skaitam, meklēti risinājumi vienota koridora izveidei ar plānoto elektropārvades tīklu savienojumu „Igaunijas-Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums” (turpmāk EPL Projekts):
 - 3.1.9.1. EPL Projekts ir daļa no valsts prioritāro infrastruktūras objektu kopuma attīstības periodam līdz 2030.gadam un tā mērķis ir stiprināt Baltijas reģiona elektroapgādi un veicināt drošu elektroenerģijas darbību ilgtermiņā. EPL Projekts paredz izbūvēt sauszemes elektropārvades tīklu savienojumu no Sindi Igaunijā līdz Salaspils novadam ~200km kopgarumā (89% savienojuma Latvijas teritorijā). Arī EPL Projektam šobrīd tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums.
 - 3.1.9.2. Koordinējot abu projektu izpēti un tehniskās izbūves iespējas vienotā koridorā, EPL Projekta 1.alternatīvas 1B un 1B' modifikācijas risinājumi paredz iespēju izbūvēt jauno 330 kV elektropārvades līniju paralēli Rail Baltica dzelzceļa trasei posmā līdz TEC-2 apakšstacijai Salaspils novadā vai nu sākot no abu objektu iespējamā krustpunkta Limbažu novadā vai Sējas novadā (kopējā koridorā tos izbūvējot Limbažu vai Sējas novadu teritorijā, kā arī Inčukalna, Ropažu, Stopiņu un Salaspils novada teritorijā). Abu objektu vienotās trases koridors šādā gadījumā būtu ~85km.
- 3.1.10. Paredzētajai darbībai ir saistība arī ar citām paredzētajām darbībām plānotajā realizācijas vietā vai tās tuvumā, tajā skaitā darbībām, kam tiek veikts, ticis veikts vai, iespējams, pirms realizācijas vēl tikai būs veicams patstāvīgs ietekmes uz vidi novērtējums (vai ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums). Daļu no saistītajās darbībās vai izpētes projektos izsvērtajiem risinājumiem ir plānots realizēt Paredzētās darbības ietvaros, tādēļ starp minētajiem izpētes darbiem un Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu ir sinerģija:
 - 3.1.10.1. Paredzētās darbības ietvaros ir paredzēts izbūvēt Rail Baltica pieslēgumu Lidostai un to integrēt līdz 2020.gadam Lidostā modernizētajā infrastruktūrā (stacijas piebūve Lidostas terminālim). Stacija Lidostā būtu viena no tikai 2 plānotajām starptautisko pasažieru vilciena stacijām Latvijas teritorijā. Lidostā plānotajām infrastruktūras attīstības darbībām ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un Birojs 2015.gada 30.oktobrī ir izdevis atzinumu Nr.9 „Par VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” infrastruktūras attīstības projektu līdz 2020.gadam ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”. Veikto novērtējumu gaitā (sadarbojoties abu darbību ierosinātājiem) citu starpā izsvērts un paredzēts principiālais risinājums, kā Rail Baltica infrastruktūra iekļautos un nodrošinātu savienojumu ar Lidostas infrastruktūru.
 - 3.1.10.2. Līdztekus Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam ir realizēts projekts “Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde”, kura ietvaros veiktais esošās situācijas un perspektīvo attīstību iespēju analītiskais darbs ir pamats arī

Paredzētās darbības principiālajiem risinājumiem Rīgas pasažieru vilcienu stacijas un saistītās infrastruktūras pārbūvei. Projekta mērķis bija izstrādāt optimālu risinājumu dažādu platumu dzelzceļa līniju un tām nepieciešamo peronu izvietojumam vienotā transporta mezglā, vienlaikus risinot arī citu mobilitātes un transporta risinājumu (tostarp autoosta, Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta maršruti un pieturvietas) integrāciju un pēc iespējas netraucētu darbību ierobežotas telpas un iespēju apstākļos. Pētījumu ir veikusi personu apvienība *"AECOM Rail Baltica Latvia Central Station Joint Venture"*. Atbilstoši lerosinātajās sniegtajiem skaidrojumiem, Paredzētās darbības tvērumā ietilpst tie izpētes risinājumi, kas tiešā veidā attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras un saistītās teritorijas pārbūvi (tostarp pasažieru vilcienu stacijas ēka un saistītie dzelzceļa risinājumi, sliedes, peroni, tiešā veidā ietekmētās ēkas, inženiertehniskās būves, komunikācijas, ielas, kā arī posms no Gogoļa ielas līdz Daugavas krastmalai). Vienlaikus izpēte ietver arī plašākus priekšlikumus un rekomendācijas, ko perspektīvā var ņemt vērā un uzlabotas mobilitātes/logistikas nolūkos savos attīstības plānos integrēt arī Rīgas pašvaldība, autoostas pārvaldītājs, Rīgas centrāltirgus pārvaldītājs un citi komersanti.

- 3.1.10.3. Līdztekus Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam ir realizēts arī projekts *"Rail Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde"*. Projekta ietvaros izsvērtas multimodālā kravu loģistikas centra izbūves vietas un iespējamie infrastruktūras objekti pie Saulkalnes (pētījumu veikusi personu apvienība *"AECOM Rail Baltica Latvia Terminal Joint Venture"*). Pētījuma ietvaros veiktais esošās situācijas un perspektīvo attīstību iespēju analītiskais darbs ir pamats arī Paredzētās darbības principiālajiem risinājumiem multimodālā kravu termināla izveidei. Atbilstoši lerosinātajās sniegtajiem skaidrojumiem, Paredzētās darbības tvērumā ietilpst tikai tie izpētes risinājumi, kas tiešā veidā attiecas uz dzelzceļa tehnisko nodrošinājumu un to risinājumu robežām (tostarp papildus sliedes paralēli Rail Baltica pamattrasei, 1520mm dzelzceļa līnijas ievads no esošās dzelzceļa līnijas „*Krustpils-Rīga*”), savukārt pašu dzelzceļa kravu termināli un tā infrastruktūru plānots risināt atsevišķa projekta ietvaros. Vienlaikus, tik tālu, cik tas attiecas uz kravu plūsmu un tās ietekmi uz vidi, Ziņojumā ir ņemta vērā iespējamā kravu vilcienu satiksme Rail Baltica trasē.
- 3.1.10.4. Rail Baltica trase A4 posmā, kur tai nav paredzētas vietas alternatīvas, šķērso ģipšakmens atradni *"Saulkalne"*, kurā ieguvī plāno veikt SIA *"Knauf"* (iecerei šobrīd tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums). Šajā teritorijā darbības vietu šķērso arī AS *"Latvijas Gāze"* piederošs gāzes vads, kuru abu projektu realizācijas gadījumā būs nepieciešams pārplānot un pārcelt. Atbilstoši lerosinātajās un SIA *"Knauf"* sniegtajai informācijai, līdz Paredzētās darbības uzsākšanai ir plānota SIA *"Knauf"* uzsāktās ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ģipšakmens ieguves iecerei pabeigšana un derīgā materiāla izņemšana Rail Baltica trases koridorā. Ja tiks saņemts šādas darbības akcepts, ieguvī veiks SIA *"Knauf"*. Tai pat laikā attiecīgā AS *"Latvijas Gāze"* piederošā gāzes vada posma pārplānošana un faktiskā pārņemšana ārpus Rail Baltica nodalījuma joslas (pārplānots šķērsojums 90⁰ leņķī) ir plānota Paredzētās darbības ietvaros (kopējos risinājumus turpmākās projektēšanas ietvaros paredzēts detalizēt).
- 3.1.11. Ietekmes uz vidi novērtējuma nolūkos Ziņojumā prognozēts, ka pa Rail Baltica līniju 2025.gadā tiks pārvadāti vairāk nekā 900 000 pasažieru, no kuriem 40% izmantos Līdostas ekspresi. Prognozēts, ka 2035.gadā pa Rail Baltica līniju tiks pārvadāti ~ 3,5 miljoni pasažieru, bet tālākās prognozēs - līdz 5 miljoniem pasažieru gadā. Tāpat

prognozēts, ka pārvadājamo kravu plūsma 2025.gadā sasniegs ~ 2,5 miljonus tonnu, bet 2035. gadā 10 miljonu tonnu.

- 3.1.12. Netiek prognozēts, ka ar Paredzētās darbības realizāciju tiks būtiski samazināts kravu pārvadājumu apjoms pa autoceļiem valstī kopumā. Tomēr tās īstenošana varētu samazināt Via Baltica (autoceļš E67) un autoceļa A10 Rīga—Ventspils (Jūrmalas šosejas) noslogotību. Kopējais šajā transportēšanas virzienā/koridotā pasažieru autotransporta samazinājums prognozēts ~ 1 miljons automašīnu gadā, bet kravas automašīnu samazinājums ~ 500 000 – 650 000 vienībām gadā.
- 3.1.13. Rail Baltica trases principiālais risinājums un tā robežšķērsojuma punkti ar Lietuvas un Igaunijas Republiku teritorijām Bauskas un Salacgrīvas novadā ir noteikti, pamatojoties uz visu trīs Baltijas valstu kopīgi veiktās priekšizpētes rezultātiem („*Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (Rail Baltica koridors, 2010.-2011.)*”). Gan Latvijas – Igaunijas, gan Latvijas – Lietuvas robežas perspektīvajās šķērsojuma vietās atrodas ūdensobjekti (attiecīgi) Blusupīte un Mūsa.
- 3.1.14. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai piemērots ar Biroja 2014.gada 29.oktobra lēmumu Nr.487 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”, jo Paredzētā darbība ir Novērtējuma likuma 1.pielikuma darbība. Ar Biroja 2015.gada 26.janvāra lēmumu Nr.3-02/122 „*Par pārrobežu ietekmi darbībai, kurai piemērota ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra*” atzīts, ka Paredzētajai darbībai, ņemot vērā tās pārrobežu dabu, var būt arī būtiska pārrobežu ietekme. Atbilstoši Novērtējuma likuma 20.¹panta (5)daļai, nodomu piedalīties ietekmes novērtējumā apstiprināja un novērtējumā piedalījās Lietuvas Republika un Igaunijas Republika.
- 3.1.15. Programmu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izdeva 2015.gada 11.maijā. Ar Biroja 2015.gada 30.oktobra lēmumu Nr.3-01/1839 „*Par grozījumiem 2015.gada 11.maija izsniegtajā Programmā ietekmes uz vidi novērtējumam*” tika veikti grozījumi Programmā, ietverot tajā nosacījumus papildus alternatīvām.

3.2.Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Iespējamā Rail Baltica būvniecības vieta ~ 260 km garumā (dažādo alternatīvu kopsummā novērtēti ~ 460 km) šķērsotu Latvijas teritoriju ziemeļu – dienvidu virzienā, šķērsojot vai atrodoties tuvumā valsts, pašvaldību un privātpersonu īpašumiem, apdzīvotām vietām, mežiem un lauksaimniecības zemēm, dabas un infrastruktūras objektiem, kultūrvēsturiski nozīmīgām vietām, rūpnieciskajiem un riska objektiem, piesārņotām un potenciāli piesārņotām vietām u.c. teritorijām, kas apzinātas un vērtētas Paredzētās darbības ietekmes kontekstā.
- 3.2.2. Sākotnēji ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Skartajās pašvaldībās visu alternatīvu un to starpposmu kombināciju trasēs izpētīta ~300m plata iespējamās darbības vietas josla (Rīgas robežās mazāks koridors), bet šķērsojumu ar autoceļiem, gāzes vadiem, elektropārvades līnijām, naftas vadiem vietās, kā arī vietās, kur perspektīvā iespējamas apkopes punkta, termināla u.c. saistīto objektu izvietojums, izpētes teritorija jau sākotnēji ir bijusi plašāka. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir apkopota un iegūta informācija par šajā koridorā esošo vides stāvokli, tajā skaitā līdzšinējo izmantošanu, pastāvošajām vides problēmām, no darbības vietas apstākļiem izrietošiem nosacījumiem veicamo darbu secībai, limitējošiem apstākļiem un ierobežojumiem, sagaidāmām izmaiņām, risinājumiem kontekstā ar plānoto teritorijas turpmāko izmantošanu u.c. Balstoties uz šādu izsvērumu, izpētītā koridora ietvaros katrā no

alternatīvu līnijām noteikta jau konkrēta piedāvātā Rail Baltica nodalījuma josla. Paredzēts, ka nodalījuma josla Rail Baltica dzelzceļa līnijai pamatā būs 60m plata un ietvers gan dzelzceļa koridoru, gan dzelzceļa aizsargjoslu (aizsargjoslas platums – 25m no malējās slīdes). Tomēr ir posmi, kur dzelzceļa līnija ir plānota vienotā koridorā ar 110 kV vai 330 kV elektropārvades līniju. Šajos posmos vienotais dzelzceļa un elektroapgādes līnijas koridors būtu platāks (Ziņojumā novērtēts, ka šajos posmos tas būtu ~75m līdz ~108m atkarībā no atrašanās pilsētās/ciemos, ārpus pilsētām/ciemiem vai mežu teritorijā).

- 3.2.3. Birojs neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti detalizēti izklāstīt darbības vietas apstākļu novērtējuma kopumu, kas jau ir ietverts Ziņojumā un kas ir neatņemama ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas sastāvdaļa, kas būs jāvērtē galējā lēmuma pieņemējam (Novērtējuma likuma 22.panta (2)daļa). Ievērojot Paredzētās darbības mērogu un dažādos ar Paredzēto darbību un tās iespējamo darbības vietu saistītos vides aspektus pētīto alternatīvu griezumā, Birojs tālāk šajā apakšnodaļā akcentē tikai būtiskākos darbības vietu raksturojošos apstākļus, savukārt ietekmju griezumā darbības vietas specifiskie apstākļi tiek ņemti vērā jau attiecīgajās šī atzinuma sadaļās.
- 3.2.4. Īsumā raksturojot darbības vietu, jāmin, ka pārskatāmības un novērtējuma nolūkiem Rail Baltica trase Latvijas teritorijā (virzienā no Z uz D) sadalīta 8 sektoros, attiecīgi numurējot arī A un B alternatīvu posmus. Atsevišķos sektoros darbības vietas alternatīvas sakrīt, piemēram, Rail Baltica sākumposmam (1 sektors) ir tikai A alternatīva, ievads Rīgā kopumā definēts kā A5 posms, kuram nav B alternatīvas, arī posmā no Sējas novada (kur A3 un B3 posmi savienojas) līdz Salaspils un Baldones novada pierobežai (Rail Baltica 4 sektors) dzelzceļa līnijai ir tikai A4 alternatīvas trase. Viena trase piedāvāta arī Rail Baltica 7 sektorā (daļā Iecavas novada). Papildus atsevišķos starpposmos ir izstrādātas kopumā piecas C alternatīvu trases Salacgrīvas, Limbažu un Mārupes novadā, tomēr sākotnējā alternatīva C2, kas paredzēja tuneļa izbūvi zem Āgenskalna, no Paredzētās darbības ir izslēgta. Līdz ar to, Paredzētajai darbībai Skartajās pašvaldībās kopumā 8 sektoros tiek izskatīti šādi darbības vietas posmi - A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7 un A8 posmi; B2, B3, B5, B6 un B8 posmi; C1, C3, C4 un C5 posmi. Papildus noteikti 4 darbības vietas risinājumi, jeb D posmi (skatīt šī Biroja atzinuma 3.4.sadaļu „*Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi*”).
- 3.2.5. Rail Baltica 8 sektoru trasi un iespējamās darbības vietas īsumā raksturo šādi plānotā izvietojuma apstākļi:
 - 3.2.5.1. *Rail Baltica 1.sektors.* A1 posma garums ir ~3 km, tas sāktos no Igaunijas – Latvijas robežas ar Blusupītes šķērsojumu, tālāk šķērsotu Salacgrīvas novada Z daļu un Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta (turpmāk ZBR) ainavu aizsardzības zonu. Novērtēts, ka A1 posms pārsvarā šķērsotu mežainu apvidu.
 - 3.2.5.2. *Rail Baltica 2.sektors* ietver A2, B3 un C5 posmus:
 - 3.2.5.2.1. A2 posma garums ir ~34 km, tas šķērsotu Salacgrīvas un Limbažu novadu teritorijas, kas ietilpst ZBR ainavu aizsardzības zonā. Kopumā A2 posms būtu novirzīts vairāk uz A no Salacgrīvas pilsētas un apdzīvotām teritorijām galveno autoceļu tuvumā un tas vairāk skartu mežainas teritorijas. Tomēr A2 šķērsotu dabas parku “*Salacas ieleja*” un dabas liegumu “*Vitrupes ieleja*”, daļēji iznīcinot to dabas vērtības.
 - 3.2.5.2.2. B2 posma garums ir ~35 km un tas šķērsotu Salacgrīvas novada teritoriju ZBR ainavu aizsardzības zonā. B2 posms paredzēts tuvāk

Salacgrīvas pilsētai un Salacgrīvas ostai un tas vairāk nekā A alternatīvas A2 posms skartu lauksaimniecības zemes un teritorijas ar izklaidus novietotām viensētām (pārējā teritorijā šķērsojot meža zemes). Tomēr šādas alternatīvas gadījumā dabas parku “*Salacas ieleja*” būtu iespējams šķērsot neitrālajā zonā, neiznīcinot tā dabas vērtības, kā arī kopumā netiktu šķērsots dabas liegums “*Vitrupes ieleja*” (nodalījuma josla tiktu virzīta gar tā malu).

- 3.2.5.2.3. C5 paredzēta kā 2.sektora iespējamā starptrase, kas paredzētu Rail Baltica daļēju virzīšanu pa A2 vai B2 trases sākumposmu, bet tālāk pa C5 alternatīvu. C5 garums būtu ~27km. B2 alternatīvas gadījumā starpposms sāktos leļpus Salacgrīvai un virzītu dzelzceļa līniju vairāk uz A, prom no blīvāk apdzīvotām teritorijām autoceļa A1 Rīga - Igaunijas robeža apkārtnē (tajā skaitā Svētciema), bet A2 alternatīvas gadījumā C5 posms sāktos leļpus Salacas šķērsojumam, virzot dzelzceļa līnijas trasi vairāk uz R. Vidusdaļā starp A2 un B2 C5 alternatīvai piedāvātās C5-1 vai C5-2 trases satiekas un tālāk C5 abos gadījumos šķērsotu dabas liegumu “*Vitrupes ieleja*”, daļēji iznīcinot tā dabas vērtības.

3.2.5.3. Rail Baltica 3.sektors ietver A3, B3, C4 un C1 posmus:

- 3.2.5.3.1. A3 posma garums ir ~51 km un tas sāktos Salacgrīvas novadā, šķērsotu Limbažu novadu un turpinātos Sējas novadā (šķērsotu ZBR neitrālo zonu). Šis posms atkāpjas no piekrastes un ir trasēts pa nomaļāku apkaimi, salīdzinoši mazāk skarot teritorijas apdzīvotu vietu tuvumā un lauksaimniecības zemes nekā B3 posms. Skultes pagastā no Stienes pēc posma šķērsojuma ar esošo 110 kV elektropārvades līniju sāktos vienotais koridors ar EPL Projekta 1 alternatīvas 1B modifikāciju.
- 3.2.5.3.2. B3 posma garums ir ~51km un tas sāktos Salacgrīvas novadā, šķērsotu Limbažu novadu un turpinātos Sējas novadā (šķērsotu ZBR neitrālo zonu). B3 posms atrastos tuvāk Rīgas jūras līča piekrastei (~2,5km attālumā no piekrastes) un Salacgrīvas un Limbažu novadā no Kurliņupes līdz Skulteī tiktu virzīts paralēli autoceļam A1 Rīga – Igaunijas robeža. Salacgrīvas novadā B3 posms arī šķērsotu blīvāk apdzīvotu autoceļa A1 apkārtni Liepupes pagastā, t.sk. šķērsotu ciemus *Jelgavkrasti*, *Liepupe* un *Mustkalni*. B3 alternatīvas gadījumā EPL Projektā plānotā 330kV elektrolīnija Rail Baltica trasi šķērsotu Limbažu novadā netālu no Skultes. Tālāk Sējas novadā B3 trase tiktu virzīta galvenokārt pa mežu teritorijām gar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām - dabas liegumu “*Dzelves – Kroņa purvs*” un aizsargājamo ainavu apvidu “*Ādaži*”.
- 3.2.5.3.3. Rail Baltica 3.sektorā ir izsvērtas 2 papildus - C alternatīvas (C4 un C1). C4 posma garums būtu ~2 km un tas paredzēts Rail Baltica 3.sektora pašā sākumā. Tas šķērsotu Salacgrīvas novada Liepupes pagasta teritoriju pa meža zemēm un tādējādi Rail Baltica 3.sektora sākuma daļā ļautu skart mazāk teritorijas apdzīvotu vietu tuvumā kā A3 sākumposma gadījumā.
- 3.2.5.3.4. C1 alternatīva savukārt paredzēta Rail Baltica 3.sektora vidusdaļā, ļaujot iespēju no A alternatīvas pāriet uz B alternatīvu Limbažu novadā pirms Sējas novada. C1 posma garums ir ~15 km un tas nodrošinātu iespēju Rail Baltica virzīt tuvāk Skulteī, tālāk izmantojot jau B alternatīvu (B3 alternatīvas posmu). C1 pārsvarā šķērsotu

lauksaimniecības zemes, skarot atsevišķus mežu nogabalus, bet 4km garumā tas izmantotu bijušo dzelzceļa līnijas Rīga – Rūjiena (caur Limbažiem) zemes nodalījuma joslu.

3.2.5.4. *Rail Baltica 4.sektors*: Šajā sektorā tiek izskatīta tikai viena alternatīva - A4, kuras garums ir ~41 km. A4 posms sāktos Sējas novadā un tas šķērsotu Inčukalna, Garkalnes, Ropažu, Stopiņu, Salaspils un Ķekavas novada teritorijas. Šis posms skartu apdzīvotas vietas un lauksaimniecības zemes, kā arī šķērsotu meža zemes. A4 posms šķērsotu maģistrālos gāzes vadus pie Krievupes, netālu no Muceniekiem un pie Saulkalnes. No lielajām upēm A4 šķērsotu arī Gauju un Daugavu (Rīgas HES ūdenskrātuvi), šajā posmā Rail Baltica veidotu arī vienotu transporta koridoru ar plānoto valsts galvenā autoceļa E67 posmu A4 Saulkalne – Bauska (Ārce), šķērsojot Rīgas HES ūdenskrātuvi. Posma A4 šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga – Valka (dienvidastrumu pusē) (pie Vangažiem) ir plānots arī dzelzceļa infrastruktūras apkopes punkts. Posma A4 šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga – Krustpils (ZA pusē) Saulkalnē plānots arī multimodālais kravu terminālis. Šajā posmā atrodas arī neizstrādāta ģipšakmens atradne, ko SIA “Knauf” plāno izstrādāt līdz Paredzētās darbības realizācijai. Vienlaikus šajā posma ir arī AS “Latvijas Gāze” maģistrālie gāzes vadi, kas daļēji jāpārbūvē un jāpārviesto. A4 posma sākuma daļa atrodas vienotā koridorā ar EPL projekta 1B alternatīvu. A4 posms Inčukalna novadā šķērso piesārņotas vietas (Ziemeļu gudrona dīķis) piesārņojuma izplatības areāla malu.

3.2.5.5. *Rail Baltica 5.sektors*. A5 posms ir Rail Baltica ievads Rīgā un tam pamatā netiek izskatītas alternatīvas, izņemot C3 posmu Mārupes novadā:

3.2.5.5.1. A5 posma garums ir ~71 km un tas sākas pie Upeslejām Stopiņu novadā. Pēc autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) un Mazās Juglas upes šķērsošanas A5 posmu paredzēts virzīt pa bijušās dzelzceļa līnijas Rīga – Ērgļi nodalījuma joslu, šķērsojot autoceļu P5 Ulbroka – Ogre, virzoties gar dārzkopības kooperatīvās sabiedrības “Energētīķis” teritorijas Z malu un Rīgas 2. termoelektrocentrāles (turpmāk TEC-2) Z malu. Līdz TEC-2 dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica plānota vienā koridorā ar EPL Projekta 1B alternatīvu. Pie TEC-2 uz Z no dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ir paredzēta pasažieru dzelzceļa vagonu depo izbūve. Rīgas Pasažieru staciju šis posms šķērsotu stacijas D pusē, tālāk šķērsotu Daugavu pa jaunu tiltu, tunelī šķērsotu Tornakalnu (virszemē iznākot posmā starp Liepājas un Ventspils ielām). Tālāk A5 šķērsotu autoceļu A10 Rīga – Ventspils (K. Ulmaņa gatve), turpinātos līdz Lidostai (Lidostā paredzēta stacija), Mārupes novada teritorijā šķērsotu Vētras ciemu un tālāk virzītos līdz autoceļam A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte). Tālāk, šķērsojot autoceļus V13 Tīraine – Jaunolaine, A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene), V7 Baloži – Plakanciems – Iecava un dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava, A5 turpinātos vienotā transporta koridorā ar autoceļu A5 starp Mārupes un Olaines novadiem līdz Ķekavas novada robežai. Pēc tam, virzoties gar Katrīnmuižas ZA malu Ķekavas pagastā un šķērsojot autoceļu V6 Ķekava – Plakanciems, pieslēgtos autoceļam A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) un tiktu virzīts ar to vienotā koridorā līdz A5 posma pieslēgumam A alternatīvas A6 posmam vai B alternatīvas B6 posmam. Rail Baltica A5 posmā trase saskaņota ar šādiem plānotiem projektiem - autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) posma km 11,6 (A7) – km 34,6 (A9) rekonstrukcija, Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)

posma no 10,5. km līdz 24,0. km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecība (E67), kā arī šķērsojamo automaģistrāles E22 posmu Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecība.

- 3.2.5.5.2. C3 alternatīvas posma garums ir ~11 km, tas šķērsotu Mārupes novada teritoriju un risinājums nodrošinātu, ka netiek skarts Vētras ciems, un dzelzceļa infrastruktūra tiktu veidota vienotā transporta koridorā ar autoceļu A5 (Rīgas apvedceļš) jau no autoceļu A5 un P132 mezgla. Pirms autoceļu A5 un P132 mezgla šī alternatīva šķērsotu lauksaimniecības teritorijas un meža zemes.

3.2.5.6. *Rail Baltica 6.sektoram* tiek izskatītas A6 un B6 alternatīvas:

- 3.2.5.6.1. A6 posma garums ir ~25 km. Tas sāktos Ķekavas novadā pēc dzelzceļa Rail Baltica šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES – Jaunjelgava un līdz Baldones pilsētai virzītos pārsvarā pa meža zemēm. A6 ir novietots tuvāk Baldonei un tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas “Radons” nekā B6 posms. Pēc autoceļa P89 Ķekava – Skaistkalne šķērsojuma A6 posms virzītos pa lauksaimniecības zemēm un savrupmāju apbūves teritoriju. Tālāk tas virzītos pa meža zemēm Baldones novadā un pa meža zemēm Iecavas novadā līdz dzelzceļa līnijai Jelgava – Krustpils.

- 3.2.5.6.2. B6 posma garums ir ~26 km. Tas sāktos Ķekavas novadā pēc Rail Baltica šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES – Jaunjelgava un līdz Baldones pilsētai virzītos pa Baldones novada teritorijas plānojumā paredzēto nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju. Šajā posmā ir vairāk lauksaimniecības zemju salīdzinājumā ar A6 posmu un tas atrastos tuvāk (435 m) radioaktīvo atkritumu glabātavai “Radons”. B6 posmā Rail Baltica daļēji veidotu vienotu transporta koridoru ar valsts galvenā autoceļa E67 posmu A4 Saulkalne – Bauska (Ārce).

3.2.5.7. *Rail Baltica 7.sektoram* ir tikai viena alternatīva - A7 posms, kura garums ir ~10 km. Tas šķērsotu maz apdzīvotas lauksaimniecības zemes Iecavas novadā, skarot arī meža zemes. Posms šķērsotu Zoskalna (Speķa) purvu un Suņu purvu. A7 posmā Rail Baltica turpinātu veidot vienotu transporta koridoru ar valsts galvenā autoceļa E67 posmu A4 Saulkalne – Bauska (Ārce).

3.2.5.8. *Rail Baltica 8.sektoram* aplūkotas 2 alternatīvas – A8 un B8:

- 3.2.5.8.1. A8 posma garums ir ~27 km. Tas šķērsotu Bauskas novadu līdz Latvijas – Lietuvas robežai. A8 posms ir attālināts no autoceļa A7/E67 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), kura apkaime ir salīdzinoši blīvi apdzīvota, un virzīta pa teritorijām ar mazāk auglīgām lauksaimniecības zemēm un mitriem mežiem Mūsas un Mēmeles upju ūdensšķirtnē. A8 posmā Rail Baltica turpinātu veidot vienotu transporta koridoru ar valsts galvenā autoceļa E67 posmu A4 Saulkalne – Bauska (Ārce).

- 3.2.5.8.2. B8 posma garums ir ~27 km. Tas šķērsotu Bauskas novadu līdz Latvijas – Lietuvas robežai pa Bauskas novada teritorijas plānojumā noteikto nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju. No Ārces Ceraukstes pagastā šis posms izvietots vienotā transporta koridorā ar autoceļu A7/E67 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), šķērsojot salīdzinoši blīvi apdzīvoto autoceļa apkaimi.

- 3.2.6. Visā trases garumā Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērsotu visu veidu autoceļus - gan meža un lauku ceļus, gan māju pievedceļus, pašvaldību un valsts autoceļus. Rail Baltica trase šķērstu arī esošās 1520mm dzelzceļa līnijas (alternatīvu kopsummā identificētas 8 iespējamo šķērsojumu vietas).
- 3.2.7. Rail Baltica šķērsotu Gaujas, Lielupes un Daugavas baseinu upes, kā arī valsts nozīmes meliorācijas notekas. Alternatīvu kopsummā identificētas visas ūdensteču un valsts nozīmes ūdensnoteku iespējamās šķērsojumu vietas (atbilstoši Ziņojumam pašreizējā projektēšanas stadijā vērtēta ~50 tiltu izbūve, bet skaits būs atkarīgs no konkrēto alternatīvu izvēles; citās vietās paredzētas galvenokārt caurtekas ūdensteču šķērsošanai). No lielajām upēm šķērsošanas risinājumi būs jāizstrādā Gaujai un divās vietās Daugavai. Šķērsojumu risinājumi būs nepieciešami arī vidējām un mazām upēm un ūdenstecēm. Rail Baltica nešķērsotu, kā arī trases tiešā tuvumā neatrastos neviens ezers, tomēr Rail Baltica A alternatīvas A4 posms Garkalnes novadā šķērsotu Skuķīšu HES ūdenskrātuvi, bet A alternatīvas A4 posms šķērsotu Rīgas HES ūdenskrātuvi (šķērsojums paredzēts 7,8 km augšpus Rīgas HES). Novērtēts, ka tiks skarts ievērojams skaits lauku un mežu meliorācijas sistēmu, vairāki simti mazāki meliorācijas novadgrāvji, susinātājgrāvji, kontūrgrāvji un nelieli strauti, kā arī ~1000 segtās drenāžas kolektori un ~ 5000 drenu zari.

3.3. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Birojs neuzskata par lietderīgu atzinumā atkārtoti ietvert arī pilnu Paredzētās darbības un katra tās nozīmīgākā objekta vai risinājuma nodrošinājuma pārstāstu, kas jau ir izsmeltoši ietverts Ziņojumā – detalizācijā, kādu to pieļauj pašreizējā tehniskā projekta stadija. Ziņojums ir ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas sastāvdaļa, kas galējā lēmuma pieņemējam jāvērtē līdztekus Biroja atzinumam (Novērtējuma likuma 22.panta (2)daļa). Ievērojot Paredzētās darbība mērogu un dažādos ar Paredzēto darbību un tās galveno objektu izbūvi un ekspluatāciju saistītos aspektus alternatīvu griezumā, Birojs tālāk šajā apakšnodalā akcentē tikai būtiskākos faktus. Ietekmes aspektu griezumā Paredzētās darbības nodrošinājuma specifiskie apstākļi tiek ņemti vērā jau attiecīgajās šī atzinuma sadaļās.
- 3.3.2. No Ziņojuma izriet, ka Rail Baltica dzelzceļa līnijas (izņemot Rīgas posmu) trases ģeometriskie parametri projektēti:
- 3.3.2.1.lai nodrošinātu maksimālo braukšanas ātrumu 240 km/h. Šis ir maksimālais kustības ātrums, kāds paredzēts starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem (vidējais ātrums – 170km/h);
- 3.3.2.2.kravas vilcienu kustība paredzēta ar maksimālo ātrumu 120km/h; kravas vilcienu kustība ir paredzēta galvenokārt tikai Rail Baltica pamattrasē, kā arī Rīgas ievada posmā lejpus Lidostai;
- 3.3.2.3.A5 trases Rīgas šķērsojuma posmā dzelzceļa līnijas ģeometriskie parametri projektēti, lai nodrošinātu vilcienu kustības ātrumu 60 km/h (pilsētas centra daļa) un atšķirīgos posmos 80km/h un 100km/h.
- 3.3.3. Paredzēts, ka Rail Baltica dzelzceļa līnijas veiktspējai ir jānodrošina šāda garuma vilcienu sastāvu kustība: 200 - 400m gari vilcieni pasažieru vilcienu satiksmei un 740 - 1050m gari kravas vilcieni kravu pārvadājumiem. Tomēr:
- 3.3.3.1.Sākotnējā Rail Baltica dzelzceļa līnijas darbības posmā plānota 200 m garu starptautisko pasažieru vilcienu kustība. Lai gan paredzēts, ka, pieaugot pasažieru plūsmai, būs iespējams nodrošināt pasažieru vilcienu satiksmi arī ar dubultajiem, t.i. 400 m gariem vilcienu sastāviem, šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros

netiek apskatīta infrastruktūras būvniecība plānotajā Lidostas stacijā, kas varētu nodrošināt šādu vilcienu apkalpošanu. Šādam kapacitātes palielinājumam būs nepieciešami papildus būvdarbi un pie nepieciešamības arī jauns novērtējums.

- 3.3.3.2. Paredzēts, ka izveidotā dzelzceļa infrastruktūra sākotnējā Rail Baltica dzelzceļa līnijas darbības posmā nodrošinās tikai līdz 740 m garu kravas vilcienu sastāvu apkalpošanu.
- 3.3.4. Rail Baltica dzelzceļa līnijai, atbilstoši pasažieru un kravu plūsmas novērtējumam, 2035.gadā plānots šāds vidējais (dažādiem attīstības scenārijiem) diennakts noslogojums: 9 starptautisko pasažieru vilcienu pāri (t.i. - pa vilcienam vienā un otrā virzienā) un 17 – 18 kravas vilcienu pāri diennaktī (2 stundu laikā pa sliežu ceļiem katrā virzienā kustības intensitāte prognozēta ~ 1 starptautiskais pasažieru vilciens un 2 kravas vilcieni katrā virzienā). Paralēli minētajiem reisiem - posmā Rīgas pasažieru stacija - Lidosta ir plānots nodrošināt Lidostas ekspresa vilciena kustību ar intervālu ik pēc 15 - 20 minūtēm (~ 3 vilcienu pāri stundā periodos, kad kursē starptautiskie vilcieni un 4 vilcienu pāri stundā, kad nekursē starptautiskie pasažieru vilceni). Tai pat laikā Rail Baltica dzelzceļa līnijas caurlaides spēja ir lielāka, tādēļ novērtējuma nolūkos pieņemts, ka nākotnē (attīstot Rail Baltica pasažieru apkalpošanas infrastruktūru) varētu tikt nodrošināta arī vidēji līdz 18 reģionālo pasažieru vilcienu pāru satiksme diennaktī.
- 3.3.5. Dzelzceļa līnijas kravu noslogotības prognozes sagatavotas, pieņemot, ka galvenokārt pa Rail Baltica tiks pārvadātas ģenerālā tipa kravas, ko veidos vai nu konteineru kravas, vai kravu puspiekabju pārvadājumi uz dzelzceļa platformām. Novērtējuma mērķiem pieņemts, ka maksimālā viena kravas vilciena kapacitāte būs 1200 t, bet pasažieru vilciena - 320 pasažieri.
- 3.3.6. Attiecībā uz saistīto infrastruktūru Rail Baltica nodrošinājuma kontekstā kā nozīmīgākie paredzēti sekojoši objekti:
 - 3.3.6.1. Lai nodrošinātu vienādu Rail Baltica dzelzceļa līnijas caurlaides spēju visās trīs Baltijas valstīs, uz Rail Baltica dzelzceļa līnijas vidēji ik pēc 50 km paredzētas apdzīšanas stacijas, kurās iespējama 740 m garu kravas vilcienu apstādināšana, lai palaistu garām pa galveno ceļu braucošo pasažieru ātrvilcienu. Lai ievērotu šos nosacījumus, apdzīšanas stacijas Latvijā paredzēts šobrīd izbūvēt pie Salacgrīvas, Skultes, Vangažiem, Saulkalnes un Bauskas. Vērtējot iespēju Rail Baltica trasē nākotnē nodrošināt lielāku satiksmes intensitāti un vilcienu caurlaides spēju, norādīts, ka šādu apdzīšanas staciju izbūve pie nepieciešamības būtu iespējama arī citviet, kur to neaprobežo kādi limitējošie faktori (to izveidošana neparedz būtisku galvenās dzelzceļa līnijas pārbūvi, jo attiecīgajā garumā jāizbūvē tikai papildus sliežu ceļi un kravas vilcienu/pasažieru apkalpošanai nepieciešamā infrastruktūra (peroni, pieejas u.c)). Līdz ar to, šādam kapacitātes palielinājumam būs nepieciešami papildus būvdarbi un pie nepieciešamības arī papildus novērtējums.
 - 3.3.6.2. Paredzēts izveidot arī starpceļu savienojumus, kas pie nepieciešamības var nodrošināt vilcienu kustības novirzīšanu pa otru ceļu reversā režīmā. Šobrīd starpceļu savienojumi ir paredzēti Salacgrīvas novadā pie Tūjasmuižas/Melbāržiem un pie Iecavas, tomēr šādu savienojumu izbūve ir iespējama arī citviet, ja būs nepieciešams.
 - 3.3.6.3. Lai nodrošinātu Rail Baltica dzelzceļa sistēmas darbību un drošu ekspluatāciju, pie Vangažiem ir paredzēts izbūvēt dzelzceļa infrastruktūras apkalpošanas punktu (bāze sliežu ceļu, kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas u.c. sistēmu uzturēšanas personāla, tehnikas un materiālu izvietošanai). Šādu punktu pie Vangažiem ir plānots izbūvēt, jo izbūves vieta atrodas Rail Baltica Latvijas posma vidusdaļā, kur ir pieejams pieslēgums esošajam 1520 mm dzelzceļa tīklam

(posmam Rīga - Lugaži), kas pie nepieciešamības var nodrošināt tiešās materiālu piegādes (kopumā vērtēta ~22ha teritorija).

- 3.3.6.4. Pasažieru vilcienu apkopei ir paredzēts punkts pie Acones, kur plānota pasažieru vilcienu sagatavošana reisiem un nelieliem remontiem (kopumā vērtēts, ka tā varētu būt ~14ha teritorija). Pasažieru vilcienu apkopes punktā plānots nodrošināt vilcienu sastāvu tīrīšanu, mazgāšanu, ekipēšanu, nelielu remontdarbu veikšanu.
- 3.3.6.5. Rail Baltica sliežu ceļa tuvumā Latvijas teritorijā ir paredzēts izbūvēt arī multimodālo kravu termināli. Šobrīd pieņemts, ka tas tiks izbūvēts pie Saulkalnes un novērtējuma mērķiem ir definēti tikai principiālie tā izbūves un nodrošinājuma risinājumi. Paredzēts, ka tā būs ~ 100ha teritorija ar Rail Baltica kravu vilcienu staciju. Teritorija tiks izvēlēta tādējādi, lai tai būtu nodrošināts pieslēgums abu sliežu ceļu platumu dzelzceļiem – gan 1435 mm sliežu ceļiem, gan 1520 mm sliežu ceļiem. Šobrīd tiek izstrādāts atsevišķs projekts “*Rail Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde*”, kura ietvaros paredzēts izpētīt un izstrādāt kopējo loģistikas sistēmu Latvijā, trīs Baltijas valstīs un Baltijas jūras reģionā, ņemot vērā sasaisti ar globālo loģistikas ķēžu kravu plūsmām. Izpēte tiek veikta, lai pieņemtu lēmumus par loģistikas centru/intermodālo termināļu perspektīvo atrašanās vietu valsts transporta tīklā, kā arī plānotu publiskā sektora investīcijas šādas infrastruktūras attīstībai ilgtermiņā. Šajā izpētē ir paredzēts noteikt termināla teritorijā izbūvējamo sliežu ceļu precīzu skaitu, to savstarpējo izvietojumu un lietderīgos garumus, kā arī pieslēgumus Rail Baltica un esošā 1520 mm dzelzceļa maģistrālajiem sliežu ceļiem.
- 3.3.6.6. Ādažu militārā poligona A/ZA pusē uz Rail Baltica dzelzceļa ir plānots izbūvēt staciju, kas tiks izmantota vienīgi Ādažu militārā poligona kravas vilcienu apkalpošanai.
- 3.3.6.7. Paredzētās darbības ietvaros plānotie būvdarbi ietvertu šādus galvenos darbu veidus:
 - 3.3.6.7.1. Dzelzceļa būvniecība (zemes klātnes (uzbērums/ierakums, grāvji, u.c.), dzelzceļa virsbūves (salturīgais slānis, šķembu balasts, gulšņi, sliedes).
 - 3.3.6.7.2. Energoapgādes, signalizācijas un telekomunikāciju sistēmas izbūve.
 - 3.3.6.7.3. Inženierbūvju (tilti, estakādes, tuneļi, caurtekas, atbalsta sienas) izbūves darbi.
 - 3.3.6.7.4. Īpašo inženierbūvju izbūves darbi.
 - 3.3.6.7.5. Autoceļu un piebraucamo ceļu būvdarbi.
 - 3.3.6.7.6. Esošo šķērsojamo komunikāciju aizsardzības/pārceļšanas darbi.
 - 3.3.6.7.7. Pārējās infrastruktūras izbūve un ierīkošana.
- 3.3.7. Rail Baltica dzelzceļa zemes nodalījuma joslā ietilptu šādi dzelzceļa infrastruktūras objekti: sliežu ceļi, tajā skaitā apdzīšanas stacijas un starpceļu savienojumi, žogi, trokšņa izplatību ierobežojošas sienas vai citi risinājumi, vadības, signalizācijas, telekomunikācijas un kontakttīkla sistēmas, energoapgādes sistēmas, tehnoloģiskie ceļi, dzelzceļa tilti, viadukti, estakādes, tuneļi, atbalsta sienas, vilces jaudas apakšstacijas (turpmāk VJA) un to pieslēgumi augstsprieguma tīkliem, pasažieru stacijas Rīgā un Lidostā, infrastruktūras apkopes punkts pie Vangažiem, pasažieru vilcienu apkopes punkts pie Acones, dzelzceļa pievadceļi multimodālajam kravu terminālim un terminālis.
- 3.3.8. Sliežu ceļi sastāvētu no šādiem konstruktīvajiem elementiem:

- 3.3.8.1. zemes klātnes jeb grunts būvju kompleksa, ko izbūvē, attiecīgi sagatavojot zemes virsmu, un, kas paredzēts dzelzceļa virsbūves novietošanai, sliežu ceļu noturības nodrošināšanai un to aizsardzībai pret nokrišņiem un gruntsūdeņiem (zemes klātne ir paredzēta ierakumā vai uzbērumā);
- 3.3.8.2. ūdens novadīšanas sistēmām – grāvjiem, drenāžām, slēgtajām tehnēm;
- 3.3.8.3. dzelzceļa virsbūves, kas sastāv no salturīgā slāņa un granīta šķembu balasta konstruktīvajām kārtām, gulšņiem, sliedēm (sliežu ceļiem), pārmijām un citiem virsbūves elementiem;
- 3.3.8.4. energoapgādes sistēmas, kas sastāv no kontakttīkla balstiem, kontakttīkla piekares, energonodrošināšanas kabeļiem un vadiem, autotransformatoriem, transformatoru un VJA;
- 3.3.8.5. signalizācijas un telekomunikācijas iekārtām – lauku iekārtas, GSM-R torņi, iekārtas vilcienu kustības drošības garantēšanai, u.c.;
- 3.3.8.6. citas saistītās infrastruktūras – trokšņa izplatību ierobežojošas barjeras, nožogojumi, apkalpes ceļi, piebraucamie ceļi u.c.
- 3.3.9. Visā dzelzceļa nodalījuma joslas garumā vidusdaļu, kurā ietilpst pats sliežu ceļš un apkalpošanas ceļš, ir paredzēts iežogot. Prognozēts, ka tā būs ~40m plata josla (kas var būt arī platāka, atkarībā no konkrētās vietas apstākļiem, vai šaurāka apdzīvotās vietās un posmos, kur dzelzceļš paredzēts viensliežu).
- 3.3.10. Visi Rail Baltica dzelzceļa un ceļu šķērsojumi ir paredzēti divos līmeņos un Rail Baltica, kā arī dzelzceļa infrastruktūra ir kopumā paredzēta norobežota no publiskās lietošanas ceļu tīkla.
- 3.3.11. Rail Baltica elektrifikācijas sistēmai paredzēts šāds nodrošinājums:
- 3.3.11.1. Elektrifikācijai paredzēta 2x25 kV sistēma, kuras pamatā ir 50 kV sprieguma sadale gar dzelzceļa līniju un vilcienu barošana ar 25 kV spriegumu.
- 3.3.11.2. Elektroapgādes sistēmu ar 50 kV spriegumu nodrošinās VJA, kas ritošo sastāvu ar 25 kV spriegumu nodrošinās caur transformatoru punktiem.
- 3.3.11.3. Kopumā paredzēts uzbūvēt 4 VJA (to novietojums izvēlēts, ņemot vērā vilcienu slodzes aprēķinu rezultātus un iespējas VJA pieslēgt pie 330 - 110 kV pārvades tīkla). Trīs 110/25 kV apakšstacijas (VJA-1 Salacgrīvas novadā, VJA-3 (tiek izskatīti 2 varianti Salaspils novadā vai Baldones novadā) un VJA-4 Bauskas novadā) paredzēts pievienot esošajam 110 kV elektropārvades tīklam, bet 330/25 kV apakšstaciju VJA-2 (tiek izskatīti 4 dažādi varianti Sējas vai Limbažu novadā) paredzēts pievienot EPL Projekta ietvaros plānotajai 330 kV elektropārvades līnijai (EPL Projekta 1.alternatīvas 1B vai 1B' modifikācija).
- 3.3.11.4. Saskaņā ar Ziņojumu katras VJA jauda ir aprēķināta ar pieņēmumu, ka tai jānodrošina nepieciešamā vilcienu jauda gan normālā darbības režīmā, gan jebkuras vienas VJA atteices gadījumā. Projekta ietvaros ir aprēķinātas šādas vilces līdzekļu jaudas, ņemot vērā maksimālos vilcienu sastāvu garumus: pasažieru vilcieniem nepieciešami vilces līdzekļi ar jaudu 6 MW un kravas vilcieniem – 7 MW jaudu.
- 3.3.11.5. Rail Baltica A, B un C alternatīvu posmos uz Z no plānotās vilces jaudas apakšstacijas Nr.2 (no Skultes vai Limbažu novada) ir paredzēts izbūvēt Rail Baltica dzelzceļa līnijai paralēlu 110kV augstsprieguma līniju līdz Salacgrīvai. Posmos no Rail Baltica šķērsojuma ar EPL Projekta ietvaros izbūvējamo 330kV elektrolīniju līdz TEC-2, ir paredzēts izbūvēt Rail Baltica dzelzceļa līnijai paralēlu 330kV augstsprieguma līniju.

- 3.3.11.6. Trasē, kur dzelzceļa līnija paredzēta vienotā koridorā ar 110kV augstsprieguma līniju, plānotais kopējais dzelzceļa un augstsprieguma līnijas koridora un aizsargjoslas platums būtu 75m (pilsētās un ciemos) un 99m (ārpus pilsētām un ciemiem, kā arī mežu teritorijās). Savukārt posmos, kur dzelzceļš plānots vienotā koridorā ar 330kV augstsprieguma līniju, nodalījuma josla pilsētās un ciemos būtu ~89m, ārpus pilsētām un ciemiem ~107m, bet mežos 108,5m. Saskaņā ar Ziņojumu, konkrētu dzelzceļa līnijas koridora platumu katrā konkrētā vietā atbilstoši tehniskajiem risinājumiem, reljefa īpatnībām u.c. apstākļiem ir paredzēts noteikt un precizēt turpmākajā projektēšanas gaitā.
- 3.3.11.7. 110 kV elektropārvades līnija ir paredzēta kā gaisvadu elektrolīnija, kam 3 fāžu vadi nostiprināti torņveida metāla balstos. Balstu konstrukcija ir paredzēta kā brīvi stāvoši torņi, režģota cinkota tērauda konstrukcija, bez atsaitēm. Balstu (torņu) augstums paredzēts no 27 m līdz 35 m. Ziņojumā norādīts, ka katra konkrētā balsta augstums tiks noteikts būvprojektā, nodrošinot nepieciešamo vadu augstumu virs zemes un šķērsojamajiem objektiem. Šķērsojumos ar valsts galvenajiem autoceļiem un dzelzceļiem plānots izmantot enkurbalstus. Attālums starp balstiem būtu mainīgs, to noteiktu līnijas trases reljefs un ģeoloģiskā uzbūve (vidēji balsti atrodas ik pa 300 m). Ziņojumā norādīts, ka konkrēts balstu novietojums tiks noteikts tehniskā projekta izstrādes laikā, atkarībā no konkrētās vietas apstākļiem. Balstu pamati ir paredzēti kā dzelzsbetona pāļu vai saliekamo dzelzsbetona konstrukciju pamati, atkarībā no grunts nestspējas īpašībām katrā konkrētā līnijas balsta vietā.
- 3.3.11.8. Iekārtām, kas atrodas dzelzceļa sliežu tuvumā, elektroenerģija tiks nodrošināta no AS “*Sadales tīkls*” elektrotīkla, saskaņā ar AS “*Sadales tīkls*” izdotajiem tehniskajiem noteikumiem. Lai iekārtas nodrošinātu ar elektroenerģiju, būs nepieciešams izbūvēt atbilstošas elektrolīnijas un transformatoru punktus ar nepieciešamām iekārtām.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Saskaņā ar Ziņojumu Rail Baltica trases iespējamam izvietojumam Latvijas teritorijā sākotnējās priekšizpētes ietvaros ir bijuši izpētīti kopumā līdz 50 dažādi izvietojuma risinājumi. Tā rezultātā ietekmes uz vidi novērtējuma nolūkiem definētas jau 3 principiālās alternatīvas A, B un C (un to starpposmu kombinācijas), kurām veikts ietekmes uz vidi novērtējums:
- 3.4.1.1.A alternatīva – dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica, kas sākas pie Igaunijas/Latvijas robežas, turpinās caur Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils novadiem, Rīgu, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadiem līdz Latvijas/Lietuvas robežai;
- 3.4.1.2.B alternatīva – dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posmi Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Baldones, Iecavas, Bauskas novados, kas nesakrīt ar A alternatīvu;
- 3.4.1.3.C alternatīva, ko veido atsevišķi posmi Salacgrīvas, Limbažu un Mārupes novadā:
- 3.4.1.3.1. C1 alternatīva - dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posms Limbažu novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu;
- 3.4.1.3.2. C3 alternatīva - dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posms Mārupes novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu;
- 3.4.1.3.3. C4 alternatīva - dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posms Salacgrīvas novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu;

- 3.4.1.3.4. C5 alternatīva - dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posms Salacgrīvas un Limbažu novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu.
- 3.4.2. Papildus ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā 4 lokālos posmos noteikti arī tehniskie izvietojuma alternatīvie risinājumi (D posmi):
- 3.4.2.1.D1 (~1km posms) izstrādāts A4 posmam, apejot valsts nozīmes arheoloģiskā pieminekļa - Murjāņu senkapu uzkalniņus un novirzot A4 trasi uz R pār piesārņotas vietas - Inčukalna gudrona Z dīķa piesārņojuma izplatības areāla malu (sākotnēji piedāvātā A4 trase šķērsoja piesārņojuma areāla vidusdaļu);
- 3.4.2.2.D2 (~6km posms) risinājums izstrādāts vietai, kur izvads no Rīgas (A5 posms) pieslēgtos A6 posmam (pavirzot to vairāk uz Z), tādējādi apejot blīvi apdzīvotus vasarnīcu ciematus;
- 3.4.2.3.D3 risinājums (~7km posms) izstrādāts A8 posmam, pavirzot to vairāk uz R vienā koridorā ar plānotu valsts autoceļa E67 posmu A4 Saulkalne - Bauska (Ārce);
- 3.4.2.4.D4 risinājums (~2km posms) izstrādāts A5 posmam, pavirzot trasi maksimāli tuvu plānotā Ķekavas apvedceļa trasei.
- 3.4.3. Alternatīva C2, kas paredzēja tuneļa izbūvi zem Āgenskalna, no Paredzētās darbības ir izslēgta.
- 3.4.4. No Ziņojuma izriet, ka Rail Baltica alternatīvas un to iespējamība vērtētas, vadoties no vairākiem kritērijiem, - no vienas puses respektējot ātrgaitas satiksmes infrastruktūras tehniskās, tostarp ģeometriskās prasības, no otras puses sabalansējot ekonomiskās, vides, sociālās un citas intereses (cik iespējams, virzot trasi ārpus apdzīvotām teritorijām, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, citiem aizsargājamiem objektiem un sabiedriski nozīmīgām teritorijām, bet vienlaikus trasi virzot caur/gar teritorijām, kur perspektīvā iespējama sociālekonomiski izdevīga un perspektīva ar dzelzceļa infrastruktūru saistītu projektu attīstība).
- 3.4.5. Pēc būtības ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā papildus izstrādātās alternatīvas (C) vai tehniskie risinājumi (D) ir kompromisa risinājumi, kas pēc pirmo sabiedrisko apspriešanu 2015.gada pavasarī noslēgšanās ir izstrādāti sadarbībā ar attiecīgo Skarto pašvaldību administrācijām un pašvaldību iedzīvotājiem. Kompromisa risinājumi ir izstrādāti Salacgrīvas novadā (C5 un C4), lai nešķērsotu Svētcietu un skartu mazāk īpašumu, Limbažu novadā (C1), lai skartu mazāk īpašumu un perspektīvā nodrošinātu pieslēguma iespējas Skultē, kā arī Mārupes novadā (C3), lai nešķērsotu Vētras ciemu. Papildus lokāli kompromisa risinājumi ir izstrādāti Sējas un Inčukalna novadā (D1), Baldones un Iecavas novadā (D2), Bauskas novadā (D3) un Ķekavas novadā (D4)
- 3.4.6. Ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātā Izstrādātāji rekomendē akceptēt šādu Rail Baltica trasi – A1, B2-1 posms, C5, C4, A3-2 posms, C1, B3-2 posms, A4, A5 ar C3, A6, A7 un A8. Vērtējums un secinājumi par Ziņojuma autoru rekomendēto Rail Baltica trasi (alternatīvu kombinācijas) un to realizācijas iespējamiem ierobežojumiem vai limitējošiem apstākļiem ietverts tālākajās šī Biroja atzinuma sadaļās, tostarp 6.5.13.nodaļā *“Kopsavilkums Paredzētās darbības alternatīvu salīdzinājumam un to realizācijas limitējošiem un ierobežojošiem faktoriem”*.

4. Izvērtētā dokumentācija:

Biroja atzinums izdots par Birojā iesniegto Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu ar tā papildinājumiem, citu starpā ņemot vērā vērtējumu par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras gaitu un dokumentāciju, kas raksturo procedūras soļus un hronoloģiju,

kā arī dokumentāciju, kas iesniegta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros, kuras starpā ir:

1. Biroja 2014.gada 29.oktobra lēmums Nr.487 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*” un lietas materiāli.
2. Biroja 2015.gada 26.janvāra lēmums Nr.3-02/122 „*Par pārrobežu ietekmi darbībai, kurai piemērota ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra*”.
3. Biroja 2015.gada 5.februāra paziņojums Igaunijas Republikas Vides ministrijai, Lietuvas Republikas Vides ministrijai un Polijas Republikas Vides aizsardzības ģenerāldirektorātam Nr.3-02/203 par Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu.
4. Ierosinātājas 2015.gada 13.februāra iesniegums ietekmes uz vidi novērtējuma programmai.
5. SIA „*Estonian, Latvian and Lithuanian Environment*” 2015.gada 13.februāra elektroniskā vēstule *Rail Baltica sākotnējā sabiedriskā apspriešana*, ar ko iesniegts paziņojums par Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (turpmāk Sākotnējā apspriešana).
6. Lietuvas Republikas Vides ministrijas 2015.gada 9.marta atbildes paziņojums Nr.(10-3)-D8-1817.
7. Polijas Republikas Vides aizsardzības ģenerāldirektorāta 2015.gada 18.februāra atbildes paziņojums Nr.442.2.2015.PF.1.
8. Igaunijas Republikas Vides ministrijas 2015.gada 10.marta atbildes paziņojums Nr.11-2/15/1091-10.
9. Biroja 2015.gada 20.marta vēstule Nr.3-02/430 Lietuvas Republikas Vides ministrijai saistībā ar konsultāciju sanākumi.
10. SIA „*Estonian, Latvian and Lithuanian Environment*” 2015.gada 23.marta iesniegums (Biroja reģ.Nr.1009), ar ko iesniegts Sākotnējās apspriešanas rezultātu apkopojums.
11. Pilnsabiedrības „*RB Latvija*” 2015.gada 17.marta iesniegums Nr.RB-15/1-9/17-03/1, ar ko pārsūtīti Sākotnējās apspriešanas ietvaros saņemtie iesniegumi.
12. Ierosinātājas 2015.gada 20.marta iesniegums Nr.09-01/1252, ar ko pārsūtīti Sākotnējās apspriešanas ietvaros saņemtie iesniegumi.
13. SIA „*Estonian, Latvian and Lithuanian Environment*” 2015.gada 1.aprīļa iesniegums, ar ko pārsūtīts CD-ROM datu nesējs ar sabiedrības pārstāvju iesniegto informāciju un individuāli apziņoto nekustamo īpašumu īpašnieku (valdītāju) kontaktinformāciju.
14. Sākotnējās apspriešanas laikā Birojā saņemto valsts un pašvaldību institūciju, kā arī fizisko un juridisko personu iesniegumi – 9 sējumi.
15. Biroja 2015.gada 13.aprīļa lēmums Nr.3-01/839 „*Par sabiedrības līdzdalības tiesību iespējamu parkāpumu Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā*”.
16. Biroja 2015.gada 11.maija Programma Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam.
17. Privātpersonas 2015.gada 14.maija iesniegums Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai (turpmāk VARAM) par Biroja lēmuma apstrīdēšanu.
18. Biroja 2015.gada 2.jūnija vēstule Nr.3-01/1168 VARAM saistībā ar lēmuma apstrīdēšanu.
19. VARAM 2015.gada 10.jūnija lēmums Nr.18-1e/4746 par apstrīdēšanas iesnieguma izskatīšanu.
20. Biroja 2015.gada 2.jūlija vēstule Nr.3-01/1313, ar ko Igaunijas Republikas Vides ministrijai nosūtīta tulkota Programma ietekmes uz vidi novērtējumam.
21. Biroja 2015.gada 2.jūlija vēstule Nr.3-01/1314, ar ko Lietuvas Republikas Vides ministrijai nosūtīta tulkota Programma ietekmes uz vidi novērtējumam.
22. Igaunijas Republikas Vides ministrijas 2015.gada 15.jūlija vēstule Nr.11-2/15/1091-2.

23. Privātpersonas 2015.gada 24.jūlija vēstule par Sējas novada darba grupas izveidi un iedzīvotāju interesēm.
24. Lietuvas Republikas Vides ministrijas 2015.gada 29.jūlija vēstule Nr.(10-3)-D8-5676.
25. Ierosinātājas 2015.gada 13.augusta iesniegums Nr.09-01/3212 „*Par Rail Baltica trases novietojuma alternatīvām*”.
26. Biroja 2015.gada 2.septembra vēstule Nr.3-01/1591 „*Par Rail Baltica trases novietojuma alternatīvu iekļaušanu ietekmes uz vidi novērtējumā*”.
27. SIA „*Estonian, Latvian and Lithuanian Environment*” 2015.gada 3.septembra elektroniskā vēstule *Rail Baltica papildus alternatīvu sākotnējā sabiedriskā apspriešana*, ar ko iesniegts paziņojums par Paredzētās darbības papildus alternatīvu Sākotnējo apspriešanu.
28. SIA „*Estonian, Latvian and Lithuanian Environment*” 2015.gada 29.septembra iesniegums, ar ko iesniegts papildus alternatīvu Sākotnējās apspriešanas rezultātu apkopojums.
29. Paredzētās darbības papildus alternatīvu sākotnējās sabiedriskās apspriešanas gaitā Biroja gaitā saņemtie valsts un pašvaldību institūciju, kā arī fizisko un juridisko personu iesniegumi – 1 sējums.
30. Biroja 2015.gada 30.oktobra lēmums Nr.3-01/1839 „*Par grozījumiem 2015.gada 11.maija izsniegtajā Programmā ietekmes uz vidi novērtējumam*”, ar ko programmā ietverti nosacījumi papildus alternatīvām.
31. SIA „*Estonian, Latvian and Lithuanian Environment*” 2015.gada 10.oktobra elektroniskā vēstule *Rail Baltica paziņojums*, ar ko iesniegts paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu.
32. Biroja 2015.gada 26.novembra vēstule Nr.3-01/1959 Lietuvas Republikas Vides ministrijai, ar ko nosūtīta informācija par izstrādāto ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu.
33. Biroja 2015.gada 26.novembra vēstule Nr.3-01/1960 Igaunijas Republikas Vides ministrijai, ar ko nosūtīta informācija par izstrādāto ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu.
34. Ierosinātājas 2015.gada 23.decembra iesniegums Nr.09-01/4991 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”, ar kuru Birojā iesniegts Ziņojums.
35. Ziņojuma izvērtēšanas gaitā saņemtās atsauksmes par Ziņojumu (skatīt šī Biroja atzinuma 5.4.2.apakšpunktu).
36. Eksperta atzinums par Ziņojumu (hidroloģiskie, ģeoloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi).
37. Eksperta atzinums par Ziņojumu (troksnis un vibrācija).
38. Eksperta atzinums par Ziņojumu (Paredzētās darbības risinājumi un ietekme uz teritoriju plānošanu).
39. Igaunijas Republikas Vides ministrijas 2016.gada 26.janvāra atbildes vēstule Nr.7-12/16/803 par izstrādāto Ziņojumu pārrobežu konsultāciju kontekstā.
40. Lietuvas Republikas Vides ministrijas 2016.gada 10.februāra atbildes vēstule Nr.(10-3)-D8-1006 par izstrādāto Ziņojumu pārrobežu konsultāciju kontekstā.
41. Biroja 2016.gada 11.februāra starplēmums Nr.3-01/224 „*Par papildus informāciju ietekmes uz vidi novērtējumam*”, ar ko nosūtīti pārrobežu konsultāciju rezultāti un lūgta papildus informācija un Ziņojuma papildinājumi/precizējumi saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (2) un (3)daļu.
42. Biroja 2016.gada 23.februāra starplēmums Nr.3-01/267 „*Par papildus informāciju ietekmes uz vidi novērtējumam*”, ar ko nosūtīti ekspertu atzinumi un lūgta papildus informācija un Ziņojuma papildinājumi/precizējumi saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (2) un (3)daļu.
43. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas un Ziņojuma izvērtēšanas Birojā gaitā saņemtie valsts un pašvaldību institūciju, kā arī fizisko un juridisko personu iesniegumi – 1 sējums.
44. Igaunijas Republikas Vides ministrijas 2016.gada 22.marta vēstule Nr.7-12/16/803-2 par izstrādāto Ziņojumu pārrobežu konsultāciju kontekstā.

45. Biroja 2016.gada 23.marta vēstule Nr.-3-01/376 „Par saņemto iesniegumu no Igaunijas Republikas Vides ministrijas”.
46. 2016.gada 31.martā Birojā iesniegtais papildinātais Ziņojums ar pielikumiem.
47. DAP 2016.gada 14.aprīļa atsauksme Nr.4.9/26/2016-N-E par papildināto Ziņojumu.
48. VVD 2016.gada 15.aprīļa atsauksme Nr.1.8.2.-01/552 par papildināto Ziņojumu.
49. AS „Latvijas valsts ceļi” 2016.gada 18.aprīļa atsauksme Nr.2.1/1691 par papildināto Ziņojumu.
50. VARAM 2016.gada 18.aprīļa atsauksme Nr.18-1e/2988 par papildināto Ziņojumu.
51. Biroja 2016.gada 28.aprīļa vēstule Nr.3-01/542 Igaunijas Republikas Vides ministrijai, ar ko sniegta atbilde uz uzdotajiem jautājumiem pārrobežu konsultāciju kontekstā.
52. Biroja 2016.gada 28.aprīļa vēstule Nr.3-01/1959 Lietuvas Republikas Vides ministrijai, ar ko sniegta atbilde uz uzdotajiem jautājumiem pārrobežu konsultāciju kontekstā.

5. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tai skaitā par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem):

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulces, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 5.1.1. Sākotnējā sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2015.gada 13.februāra līdz 2015.gada 15.martam. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes klātienē tika rīkotas visās Skartajās pašvaldībās.
- 5.1.2. Lai nodrošinātu tieši skartās sabiedrības daļas individuālu informēšanu saskaņā ar Novērtējuma likuma 15.panta (1)daļu, balstoties uz 2015.gada 4.februāra līgumu starp SIA „Mailmaster” kā izpildītāju un SIA „Grupa 93” (Pilsabiedrības RB Latvija” partneris) kā pasūtītāju, SIA „Mailmaster” ir nodotas pasta sūtījumu sagatavošanai un nodošanai pasta nosūtīšanai 4679 (četri tūkstoši sešsimt septiņdesmit deviņas) adreses. No Birojā iesniegtajiem dokumentiem konstatējams, ka SIA „Mailmaster” ir nodevusi Latvijas pastam nosūtīšanai 4679 (četri tūkstoši sešsimt septiņdesmit deviņas) pasta sūtījumu vienības. Birojā ir iesniegts sagatavoto un Latvijas pastam nodoto vēstuļu/adrešu saraksts.
- 5.1.3. Paziņojums par Paredzētās darbības Sākotnējo apspriešanu tika publicēts šādos laikrakstos:
 - 5.1.3.1.Laikrakstā “Auseklis”, 2015. gada 13. februārī, Nr. 18 (9433) (saskaņā ar redakcijas mājas lapā www.auseklis.lv pieejamo informāciju, - pēc administratīvi teritoriālās reformas laikraksta galvenā auditorija ietver Limbažu un Salacgrīvas novada iedzīvotājus).
 - 5.1.3.2.Laikrakstā “Bauskas dzīve”, 2015. gada 13. februārī, Nr. 18 (10669) (saskaņā ar redakcijas mājas lapā www.bauskaszive.diena.lv pieejamo informāciju, laikraksta mērķauditorija ietver Bauskas un Iecavas novada iedzīvotājus).
 - 5.1.3.3.Laikrakstā “Iecavas ziņas”, 2015. gada 13. februārī, Nr. 6 (1025) (Iecavas novada pašvaldības laikraksts).
 - 5.1.3.4.“Rīgas Apriņķa Avīze”, 2015. gada 13. februārī, Nr. 12 (8543) (saskaņā ar laikraksta redakcija mājas lapā www.aprinkis.lv pieejamo informāciju laikraksta mērķauditorija ietver Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils, Ķekavas, Baldones, Mārupes, Olaines novadu un Rīgas teritoriju).
 - 5.1.3.5.Laikrakstā “Diena”, 2015. gada 13. februārī, Nr. 30 (7026) (mērķauditorija Latvijas Republikas teritorija).
- 5.1.4. Paziņojums ievietošanai tīmekļa vietnē tika elektroniski iesniegts Birojam un pašvaldībām 2015.gada 13.februārī. Saskaņā ar publicēto paziņojumu sabiedrība varēja iegūt informāciju par Paredzēto darbību un iepazīties ar sagatavotajiem dokumentiem gan

SIA „Estonian, Latvian and Lithuanian Environment un Pilnsabiedrības “RB Latvija” telpās un tīmekļa vietnēs, gan Biroja un visu Skarto pašvaldību telpās un tīmekļa vietnēs. Pilns paziņojuma teksts un informācija par sabiedrības iespējām iegūt informāciju Sākotnējās apspriešanas laikā tika nodrošināta un ir pieejama Biroja tīmekļa vietnē.

- 5.1.5. Paredzētās darbības Sākotnējās apspriešanas sanāksmes tika paziņotas un norisinājās:
- 5.1.5.1. Sējas novada kultūras namā “Loja”, Lojā, Sējas pagastā, Sējas novadā 2015. gada 23. februārī plkst. 11:00;
 - 5.1.5.2. Salaspils novada domes Lielajā zālē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī, Salaspils novadā 2015. gada 23. februārī plkst. 18:00;
 - 5.1.5.3. Iecavas kultūras namā, Rīgas ielā 18, Iecavā, Iecavas novadā, 2015. gada 24. februārī plkst. 12:00;
 - 5.1.5.4. Olaines kultūras centrā, Zeiferta ielā 11, Olainē, Olaines pagastā, Olaines novadā 2015. gada 24. februārī plkst. 17:00;
 - 5.1.5.5. Rīgas domes telpās, Brīvības ielā 266, Rīgā 2015. gada 25. februārī plkst. 18:00;
 - 5.1.5.6. Ķekavas kultūras namā, Gaismas ielā 17, Ķekavā, Ķekavas pagastā, Ķekavas novadā 2015. gada 26. februārī, plkst. 17:00;
 - 5.1.5.7. Baldones kinoteātrī, Daugavas ielā 2, Baldonē, Baldones novadā 2015. gada 27. februārī plkst. 16:00;
 - 5.1.5.8. Limbažu novada pašvaldības Lielajā zālē, Rīgas ielā 16, Limbažos, Limbažu novadā 2015. gada 2. martā plkst. 11:00;
 - 5.1.5.9. Salacgrīvas kultūras namā, Ostas ielā 3, Salacgrīvā, Salacgrīvas novadā 2015. gada 2. martā plkst. 17:00;
 - 5.1.5.10. Bauskas kultūras centrā, Kalna ielā 18, Bauskā, Bauskas novadā 2015. gada 3. martā plkst. 11:00;
 - 5.1.5.11. Ulbrokas kultūras namā, Institūta ielā 1a, Ulbrokā, Stopiņu novadā 2015. gada 4. martā plkst. 18:00;
 - 5.1.5.12. Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā Lielajā zālē, Eduarda Smiļģa ielā 46, Rīgā 2015. gada 6. martā plkst. 17:00;
 - 5.1.5.13. Mārupes Kultūras namā, Daugavas ielā 29, Mārupē, Mārupes novadā 2015. gada 7. martā, plkst. 11:00;
 - 5.1.5.14. Vangažu pilsētas pārvaldes zālē, Meža ielā 1, Vangažos, Inčukalna novadā 2015. gada 9. martā plkst. 16:00, Ņemot vērā iedzīvotāju lielo interesi par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, tika mainīta sanāksmes norises vieta Inčukalna novadā, to izziņojot. Sanāksme Inčukalna novadā notika Vangažu pilsētas kultūras namā Gaujas ielā 12, Vangažos, Inčukalna novadā 2015. gada 9. martā plkst. 16:00;
 - 5.1.5.15. Zaķumuižas klubā, Parka ielā 6, Zaķumuižā, Ropažu novadā 2015. gada 10. martā plkst. 17:00;
 - 5.1.5.16. Garkalnes novada domē Mazajā zālē, Brīvības gatvē 455, Rīgā 2015. gada 11. martā plkst. 17:00.
- 5.1.6. Limbažu, Sējas, Ropažu, Inčukalna, Garkalnes, Salaspils un Stopiņu novados Sākotnējās apspriešanas sanāksmes tika organizētas vienlaicīgi ar EPL Projekta 1B alternatīvas sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmēm.
- 5.1.7. Sākotnējās Apspriešanas laikā, sākot ar 2015.gada 18.februāri papildus informācijas noskaidrošanai par Paredzēto Darbību izveidots informatīvais tālrunis (darba laiks no 09:00 – 18:00).
- 5.1.8. Sabiedrības līdzdalība Sākotnējās apspriešanas gaitā bija liela, - Skartajās pašvaldībās organizētajās sanāksmēs klātienē kopumā piedalījās vairāk kā 2000 interesentu. Vismazākā sanāksmju apmeklētība bija Olainē (saskaņā ar sabiedriskās apspriešanas

protokolu reģistrējušies 43 dalībnieki), bet vislielākā – Rīgā, Āgenskalna alternatīvu apspriedē un Mārupē, kur sanāksmes apmeklēja 233 un 272 interesenti. Citās Skartajās pašvaldībās vidēji sanāksmēs piedalījās 100 – 150 dalībnieki. Sanāksmju laikā klātesošos galvenokārt interesēja iespējamās Rail Baltica trases un īpašumu aizskārums. Būtiskākie apspriestie jautājumi bija saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējuma nolūkiem noteikto izpētes koridoru un iepriekš, t.i. - vietējo pašvaldību teritorijas plānojumu izstrādes gaitā prognozēto. Ņemot vērā gan projekta mērogu, gan skarto teritoriju apjomu un sagaidāmās pārmaiņas, klātesošie izteica arī bažas un prognozes par Paredzētās darbības būtisku ietekmi uz vidi, kā arī Paredzētās darbības lietderību, atbilstību valsts plānošanas dokumentiem un pamatotību.

- 5.1.9. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas ietvaros Birojs saņēma lielu skaitu (vairāk kā 600) individuālus vai kolektīvus iesniegumus no sabiedrības pārstāvjiem, tostarp fizisko un juridisko personu, kā arī ieinteresēto valsts institūciju un pašvaldību iesniegumus, kuros citu starpā paustas bažas, izteikts viedoklis, norādīti noskaidrojamie jautājumi, kā arī sniegta informācija un priekšlikumi Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam. Galvenokārt iebildumi, priekšlikumi vai bažas izteiktas saistītā ar ietekmi uz īpašumiem, to līdzšinējās izmantošanas maiņu, platību fragmentāciju un piekļuves risinājumiem. Jo īpaši šie jautājumi akcentēti tajās Skartajās pašvaldībās, kur ietekmes novērtējumam piedāvātās trases alternatīvas atšķiras no Skartās pašvaldības teritorijas plānojumos prognozētajām trasēm. Tāpat paustas bažas par ietekmi uz dabas vidi un citiem vides komponentiem un cilvēku veselību. Iedzīvotāji interesējas arī par trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumiem, piekļuves risinājumiem, ceļiem un krustojumiem, tostarp iespēju turpināt apsaimniekot lauksaimniecības zemes, piekļūstot tām ar tehniku, kā arī citiem jautājumiem. Saņemtie iesniegumi un tajos ietvertā informācija un priekšlikumi līdztekus normatīvo aktu prasībām ir veidojuši pamatu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma Programmā ietvertu nosacījumu kopumam, un tie tika iestrādāti vai integrēti Programmas nosacījumos detalizācijā, kas atbilst Paredzētās darbības veidam, specifikai un mērogam, risinājumos, kas atbilst Programmā nosakāmo prasību ietvaram, un virzienos vai jomās, kas atbilst ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzdevumam un normatīvo aktu, kas regulē ietekmes uz vidi novērtējumu, prasību mērķim.
- 5.1.10. Visi saņemtie iesniegumi tika pārsūtīti arī Paredzētās darbības Ierosinātājai, lai tie varētu tikt ņemti vērā, gatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu.
- 5.1.11. Ievērojot to, ka Sākotnējās apspriešanas laikā iesniegtajos iesniegumos bija izteikti iebildumi par apspriešanas gaitu un sabiedrības līdzdalības iespējām, Birojs par Paredzētās darbības sākotnējās sabiedriskās apspriešanas procedūru, norisi un saistītajiem apstākļiem pieņēma 2015.gada 13.aprīļa lēmumu Nr.3-01/839 “*Par sabiedrības līdzdalības tiesību iespējamu pārkāpumu Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā*”. Tādi apstākļi, kas būtu par pamatu rīkot atkārtotu Sākotnējo apspriešanu, netika konstatēti.

5.2.Papildus alternatīvu Sākotnējā apspriešana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulces, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 5.2.1. Papildus alternatīvu Sākotnējās apspriešanas norisinājās no 2015.gada 4.septembra līdz 24.septembrim. Papildus alternatīvas (C3, C4 un C5) tika izstrādātas Salacgrīvas novada, Limbažu novada un Mārupes novada posmiem. Lai nodrošinātu tieši skartās sabiedrības daļas individuālu informēšanu saskaņā ar Novērtējuma likuma 15.panta (1)daļu, izsūtīti individuālie paziņojumi par Paredzēto darbību papildus 133 adresātiem Salacgrīvas, Limbažu un Mārupes novadā.

- 5.2.2. Paziņojumi par papildus alternatīvu Sākotnējo apspriešanu tika publicēti laikrakstā “*Rīgas aprīņa avīze*” 2015.gada 4.septembrī, Nr. 65 (8596) un “*Auseklis*” 2015.gada 4.septembrī, Nr. 99 (9514). Sanāksmes klātienē tika organizētas 2015.gada 16.septembrī, plkst.17.00 Salacgrīvas kultūras namā un 17.septembrī, plkst.19.00 Jaunmārupes mūzikas un mākslas skolā.
- 5.2.3. Paziņojums ievietošanai tīmekļa vietnē tika elektroniski iesniegts Birojam un pašvaldībām 2015.gada 3.septembrī. Saskaņā ar publicēto paziņojumu sabiedrība varēja iegūt informāciju par Paredzēto darbību un iepazīties ar sagatavotajiem dokumentiem gan Ierosinātājas un Pilnsabiedrības “*RB Latvija*” telpās un tīmekļa vietnēs, gan Biroja un attiecīgo Skarto pašvaldību (Limbažu novada, Mārupes novada un Salacgrīvas novada) telpās un tīmekļa vietnēs. Pilns paziņojuma teksts un informācija par sabiedrības iespējām iegūt informāciju papildus alternatīvu Sākotnējās apspriešanas laikā tika nodrošināta un ir pieejama Biroja tīmekļa vietnē.
- 5.2.4. Sanāksmēs klātienē tika prezentētas papildus izstrādātās alternatīvas, kas izstrādātas, ņemot vērā attiecīgo Skarto pašvaldību un to iedzīvotāju izteiktos viedokļus un argumentus. Sabiedrības līdzdalība bija salīdzinoši augsta, tomēr mazāka kā pirmo apspriešanu laikā. Sanāksmēs klātienē piedalījās 91 dalībnieks Mārupes novadā un 53 dalībnieki apvienotajā Salacgrīvas un Limbažu novada sanāksmē. Dalībniekiem bija iespēja uzdot jautājumus un tie interesējās par papildus izstrādāto alternatīvu ietekmi uz vidi un īpašumiem, tostarp salīdzinājumā ar A un B alternatīvu posmiem. Tika pausts arī viedoklis, ka atbalstāms būtu risinājums, kas skar pēc iespējas mazāk mājsaimniecību.
- 5.2.5. Atšķirībā no sākotnējām apspriedēm, kas tika rīkotas, uzsākot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, papildus alternatīvu Sākotnējās apspriešanas ietvaros Birojā tika saņemti nesalīdzināmi mazāks skaits personu iesniegumu. Birojā tika saņemti ~20 iesniegumi, kuros paustas gan bažas par sagaidāmo ietekmi un ietverti ierosinājumi Rail Baltica trases maiņai, gan pausts atbalsts izstrādātajām papildus alternatīvām. Līdzdalības apjoma izmaiņas var skaidrot gan ar to, ka laika posmā kopš pirmajām apspriedēm sabiedrībai ir bijusi sniegta papildus informācija un notikušas arī individuālas konsultācijas ar Skartajām pašvaldībām un to iedzīvotājiem, gan ar to, ka papildus alternatīvas ir izstrādātas tieši sadarbībā ar vietējiem iedzīvotājiem, lai piedāvātu kompromisa risinājumus. Visi saņemtie iesniegumi tika pārsūtīti arī Paredzētās darbības Ierosinātājai, lai tie varētu tikt ņemti vērā, gatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu.

5.3. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:

- 5.3.1. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2015.gada 11.novembra līdz 11.decembrim. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta “*Latvijas Avīze*” 2015. gada 11. novembra Nr. 216 (5403), laikraksta “*Bauskas dzīve*” 2015. gada 11. novembra Nr. 128 (10 779), laikraksta “*Auseklis*” 2015. gada 11. novembra Nr. 128 (9543) un laikraksta “*Rīgas aprīņa avīze*” 2015. gada 10. novembra Nr. 84 (8615).
- 5.3.2. Paziņojums ievietošanai tīmekļa vietnē tika elektroniski iesniegts Birojam 2015.gada 10.novembrī. Saskaņā ar publicēto paziņojumu sabiedrība varēja iegūt informāciju par Paredzēto darbību un iepazīties ar sagatavotajiem dokumentiem gan Ierosinātājas un Pilnsabiedrības “*RB Latvija*” telpās un tīmekļa vietnēs, gan Biroja un Skarto pašvaldību telpās un tīmekļa vietnēs. Pilns paziņojuma teksts un informācija par sabiedrības iespējām iegūt informāciju Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā tika nodrošināta un ir pieejama Biroja tīmekļa vietnē.

- 5.3.3. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes klātienē notika visās Skartajās pašvaldībās, tostarp:
- 5.3.3.1. Salacgrīvas kultūras namā, Ostas ielā 3 Salacgrīvā Salacgrīvas novadā 2015. gada 19. novembrī plkst. 18:00;
 - 5.3.3.2. Ķekavas kultūras namā, Gaismas ielā 17 Ķekavā Ķekavas novadā 2015. gada 20. novembrī plkst. 18:00;
 - 5.3.3.3. Mārupes Kultūras namā, Daugavas ielā 29 Mārupē Mārupes novadā 2015. gada 21. novembrī plkst. 10:00;
 - 5.3.3.4. Bauskas 2. vidusskolas zālē, Dārza ielā 9 Bauskā Bauskas novadā 2015. gada 21. novembrī plkst. 17:00;
 - 5.3.3.5. Olaines kultūras centrā, Zeiferta ielā 11 Olainē Olaines novadā 2015. gada 23. novembrī plkst. 12:00;
 - 5.3.3.6. Sējas novada kultūras namā "Loja", Lojā Sējas pagastā Sējas novadā 2015. gada 23. novembrī plkst. 18:00;
 - 5.3.3.7. Radisson Blu Hotel Latvija zālē Omega 1, Elizabetes ielā 55 Rīgā 2015. gada 24. novembrī plkst. 18:00;
 - 5.3.3.8. Vangažu kultūras namā, Gaujas ielā 12 Vangažos Inčukalna novadā 2015. gada 25. novembrī plkst. 12:00;
 - 5.3.3.9. Salaspils novada domes zāle, Līvzemes ielā 8 Salaspilī 2015. gada 25. novembrī plkst. 18:00;
 - 5.3.3.10. Zaķumuižas klubā, Parka ielā 6 Zaķumuižā Ropažu novadā 2015. gada 26. novembrī plkst. 12:00;
 - 5.3.3.11. Iecavas vidusskolas zālē, Skolas iela 37 Iecavā Iecavas novadā 2015. gada 26. novembrī plkst. 18:00;
 - 5.3.3.12. Skultes kultūras integrācijas centrā, Mandegās Skultes pagastā Limbažu novadā 2015. gada 27. novembrī plkst. 18:00;
 - 5.3.3.13. Garkalnes novada domē Lielajā zālē, Brīvības gatvē 455 Rīgā 2015. gada 30. novembrī plkst. 12:00;
 - 5.3.3.14. Ulbrokas vidusskolā, Vālodzēs Stopiņu novadā 2015. gada 30. novembrī plkst. 17:00;
 - 5.3.3.15. Baldones kinoteātrī, Daugavas ielā 2, Baldonē, Baldones novadā 2015. gada 1. decembrī plkst. 18:00.
- 5.3.4. Sanāksmes Skartajās pašvaldībās tika organizētas tādējādi, ka pirms sanāksmes bija nodrošināta iespēja saņemt individuālas konsultācijas. Šo iespēju aktīvi izmantoja Skarto pašvaldību iedzīvotāji, jo īpaši lai noskaidrotu jautājumus par precīzu iespējamo Rail Baltica trases izvietojumu, konkrētajās vietās paredzētajiem īpašumu piekļūšanas risinājumiem, īpašumu atsavināšanas kārtību u.c. Sabiedrības līdzdalība bija salīdzinoši augsta, sanāksmēs klātienē piedalījās no ~30 līdz ~70 interesenti, diskusijas galvenokārt bija saistītas ar Rail Baltica trases izvēles pamatojumu skartajās pašvaldībās, Paredzētās darbības ietekmi uz vidi un īpašumiem vai Rail Baltica būvniecības (vai atsevišķu tās posmu) pamatotību un lietderību kā tādu. No apspriežu gaitas izriet, ka sabiedrībā saglabājas bažas par Rail Baltica būvniecību, tomēr atsevišķās no Skartajām pašvaldībām iedzīvotāji pauž lielāku atbalstu izstrādātajiem kompromisa risinājumiem.
- 5.3.5. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros savas atsauksmes sniedza vairākas valsts un pašvaldību institūcijas, to starpā VVD Lielrīgas RVP, VVD Valmieras RVP, VVD Radiācijas drošības centrs, VVD Jelgavas RVP, VVD centrālā struktūrvienība, DAP, Iekšlietu ministrija, Zemkopības ministrija, Iecavas novada dome, Bauskas novada dome, Ķekavas novada dome, Stopiņu novada dome, Inčukalna novada dome, Baldones novada dome, Mārupes novada dome, Salacgrīvas novada dome, Limbažu novada dome. Atsauksmes sniedza arī dažādas juridiskās un privātās personas, tostarp AS „Augstspriegumu tīkls”, SIA „Knauf”, AS „Rīgas starptautiskā autoosta”, AS „Latvijas

valsts meži”, AS „Latvijas valsts ceļi” un virkne citu iespējami skarto personu vai ieinteresētās sabiedrības, arī nevalstisko organizāciju pārstāvji. Informācija par Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtajiem valsts un pašvaldību institūciju, juridisko un privāto personu iesniegumiem, tajos izteikto viedokli, priekšlikumiem un iebildumiem ir ietverta Ziņojuma pielikumu 1.sējuma 15.pielikumā, kur sniegta arī Ierosinātājas atbilde par to, kā iesniegumā norādītais ir bijis ņemts vērā, kādi labojumi vai papildinājumi Ziņojumā ietverti vai argumenti, kādēļ tas nav bijis darīts. Iesniegumos akcentēti ar ietekmi uz vidi saistītie jautājumi iesniedzēju kompetences un interešu tvērumā, tostarp ar ietekmi uz īpašumiem, kompensāciju kārtību, ietekmi uz dabas vidi, teritoriju fragmentāciju, drošību u.c. daudzveidīgām jomām saistīti jautājumi. Kopumā aktivitāte Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros bija būtiski mazāka kā Paredzētās darbības Sākotnējo apspriežu laikā, arī izteiktie iebildumi vai priekšlikumi ir koncentrētāki, vairāk saistīti jau ar konkrētiem Paredzētās darbības risinājumiem un novērtēto ietekmi. Visi Birojā saņemtie iesniegumi tika pārsūtīti arī Ierosinātājai un SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, ar lūgumu tos izvērtēt un iekļaut Ziņojuma pārskatā par sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem, norādot, kā tie ņemti vērā.

5.4. Sabiedrības informēšana un ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

5.4.1. Ziņojums Birojā tika iesniegts 2015.gada 23.decembrī un iesniegums par Ziņojuma iesniegšanu atzinuma saņemšanai Birojā tika iesniegts 2015.gada 28.decembrī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē un nosūtīts publicēšanai Skarto pašvaldību tīmekļa vietnēs.

5.4.2. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:

5.4.2.1.VVD Centrālās struktūrvienības 2016.gada 12.janvāra vēstuli Nr.1.8.2.-01/130, ar kuru pārsūtīta tās 2015.gada 11.novembra vēstule Nr.1-13/17114 ar atsaukumi par Ziņojumu. Atsauksmē ietverts atbalsts Ziņojumā iestrādātajiem risinājumiem ietekmes uz vidi mazināšanai, kā arī sniegti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidei vai Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai, tostarp derīgo izrakteņu uzskaitēi, ietekmes uz aizsargājamo teritoriju hidroloģisko režīmu novēršanai, dabas vērtību saglabāšanai un aizsardzībai. Pausts viedoklis, ka būtu nepieciešams papildināt pārrobežu ietekmju novērtējumu, ietekmes būtiskuma novērtējumu, ņemot vērā hidroloģiskā režīma iespējamās izmaiņas, kā arī Ziņojumam pievienot attiecīgo jomu sertificētu sugu un biotopu ekspertu atzinumus. Izteikti priekšlikumu Ziņojuma redakcionālai pilnveidei saistībā ar radioaktīvo atkritumu glabātuvē „Radons”, kā arī pausts atbalsts A6 alternatīvas izvēlei, kas atrastos tālāk no glabātuves.

5.4.2.2.Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2016.gada 25.janvāra vēstuli Nr.DMV-16-291-nd, saskaņā ar kuru iebildumu vai priekšlikumu par sagatavoto Ziņojumu nav.

5.4.2.3.SIA „Knauf” 2016.gada 28.janvāra vēstuli Nr.V06/16, kurā vērsta uzmanība uz neprecīzi atspoguļotu informāciju Ziņojumā, jo derīgo izrakteņu ieguvī tajās atradnes „Saulkalne”, tostarp plānotās Rail Baltica nodalījuma joslas, daļās, kas atrodas ārpus gāzes vadu un citu objektu aizsargjoslām, ir pieļaujams uzsākt arī līdz gāzes vada pārplānošanas un pārbūves darbu pabeigšanai. Vērsta uzmanība uz plānotu esoša pašvaldības ceļa C9 slēgšanu, pa kuru derīgo izrakteņu transportēšanu bija plānojuši SIA „Knauf”. Atsaucoties uz SIA „Knauf” plānotās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto par sagaidāmo summāro trokšņa ietekmi cita alternatīvas ceļa gadījumā (C8), ko neesot iespējams mazināt līdz pieņemamam līmenim, lūgts uzņēmumam ar Paredzēto darbību nodrošināt līdzvērtīgas transportēšanas iespējas. Kā viens no risinājumiem piedāvāts atbilstoša ceļa posma izveide Rail Baltica nodalījuma joslā līdz tuvākajam Rail Baltica šķērsojumam.

- 5.4.2.4.VVD Lielrīgas RVP 2016.gada 28.janvāra vēstuli Nr.4.5.-20/707, saskaņā ar kuru iestādei nav iebildumu pret Ziņojumā rekomendēto trasi tās administrētajā teritorijā. Norādīts, ka Paredzētās darbības akcepta gadījumā tā būtu pieļaujama tikai ar plānotajiem ietekmes mazināšanas pasākumiem.
- 5.4.2.5.Valsts kultūras pieminekļu inspekcijas (turpmāk VKPAI) 2016.gada 28.janvāra vēstuli Nr.02-01/301, kurā pausts viedoklis, ka šāda mēroga projektam veiktais kultūras mantojuma apzināšanas darbs tās ieskatā nav pietiekams, jo katrā konkrētā vietā ir jāveic pētījumi lauku darbos. Norādīts, ka ne visi vietējās nozīmes kultūras pieminekļi un to atrašanās vietas ir ņemtas vērā, turklāt rosināts papildināt vērtējumu par ietekmi uz Rīgas vēsturisko centru kā pasaules mantojuma vietu. Atsauksmē ietverti komentāri arī saistībā ar ainavas kultūrvēsturiskās nozīmes novērtējumu un izteikti priekšlikumi Ziņojuma grafiskās daļas iespējamai pilnveidei.
- 5.4.2.6.VVD Valmieras RVP 2016.gada vēstuli Nr.8.5.-20/231, kurā norādīts, ka būtisku principiālu iebildumu vai atsauksmju par Ziņojumu nav.
- 5.4.2.7.Rīgas domes pilsētas attīstības departamenta 2016.gada 29.janvāra vēstuli Nr.DA-16-651-nd, kurā norādīts, ka Ziņojums ir izstrādāts kvalitatīvi, tas sniedz pilnvērtīgu informāciju par plānotās darbības iespējamo ietekmi uz vidi attiecībā uz Rīgas pilsētu un tādēļ priekšlikumi Ziņojuma koriģēšanai un pilnveidošanai netiek sniegti.
- 5.4.2.8.Salacgrīvas novada domes 2016.gada 29.janvāra vēstuli Nr.3-11/65, kurā pausts atbalsts Ziņojumā rekomendētajām Rail Baltica trasēm novada teritorijā un vērsta uzmanība uz sabiedrības un domes izveidotas speciālistu grupas atbalstu rekomendētajai trasei. Saistībā ar DAP risinājumu trases maiņai un virzīšanai ārpus dabas lieguma „*Vitrupe ieleja*”, pašvaldība piedāvā izstrādāt papildus piesardzības pasākumus un uzskata, ka prioritāte tomēr ir piešķirama novada iedzīvotājiem un ietekmes mazināšanai uz dzīvesvietām.
- 5.4.2.9.Ekonomikas ministrijas 2016.gada 1.februāra vēstuli Nr.411-1-842, kurā akcentēti savstarpējās koordinācijas jautājumi ar plānoto SIA „*Knauf*” ģipšakmens ieguvī un nepieciešamību pēc iespējas veicināt dabas resursu ilgtspējīgas izmantošanas iespēju un uzņēmuma interešu realizāciju.
- 5.4.2.10. Iekšlietu ministrijas 2016.gada 28.janvāra vēstuli Nr.1-38/280, kurā norādīts, ka papildus viedoklim, kas par izstrādāto Ziņojumu bijis ietverts ministrijas 2015.gada 14.decembra atsauksmē, kas sniegta Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros (Ziņojuma pielikumu 1.sējuma 15.pielikums), priekšlikumu un pretenziju par Ziņojumu nav. Savā iepriekšējā atsauksmē Iekšlietu ministrija pauda viedokli, ka no drošības apsvērumiem labāks risinājums Limbažu novada Skultes pagastā būtu A alternatīva, kas atrastos tālāk no SIA „*AGA*” termināla, un A6 posms, kas atrastos tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātuves „*Radons*” Baldones novadā. Tāpat vērsta uzmanība uz drošības un katastrofu pārvaldības jautājumiem, kam nepieciešama papildus vērība, un nosacījumiem robežšķērsošanas vietās.
- 5.4.2.11. VAS „*Latvijas valsts ceļi*” 2016.gada 28.janvāra atsauksmi par Ziņojumu, kurā pausts viedoklis, ka novērtējums neatbilst programmai, jo kopumā ir izstrādāti tikai tipveida risinājumi, bet konkrētus risinājumus plānots katrai vietai izstrādāt tehniskās projektēšanas laikā. Uzskata, ka šobrīd iedzīvotājiem nav iespējams saņemt skaidru atbildi par Paredzētās darbības ietekmi uz teritoriju fragmentāciju un ietekmi uz satiksmi. Izteikts iebildums, ka nav izvērtēts ar Paredzēto darbību sagaidāmais papildus jaunais vietējo pašvaldību ceļu tīkls.
- 5.4.2.12. Ķekavas novada pašvaldības 2016.gada 29.janvāra vēstuli Nr.1-7/16/126, kurā vērsta uzmanība uz pašvaldības iepriekš jau pausto viedokli par Paredzēto darbību, tās trasēm, pamatotību un ietekmi, kā arī paustas bažas par risinājumu detalizāciju

pašvaldības mērogā, jo īpaši saistībā ar piekļuvi īpašumiem un atsevišķu ceļu slēgšanu. Pašvaldības ieskatā šāda detalizācija neatbilst ietekmes uz vidi novērtējuma programmā izvirzītajām prasībām, jo ir pārāk vispārīga un nesniedz konkrētas atbildes par katra īpašuma sasniedzamību vai ietekmi uz katru konkrētu uzņēmumu darbību pašvaldībā.

- 5.4.2.13. DAP 2016.gada 2.februāra vēstuli Nr.4.9/6/2016-N-E, kurā DAP atzīst, ka Ziņojumā ņemta vērā un izvērtēta lielākā daļa no DAP iepriekš (t.i. – Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas gaitā) Ierosinātajai norādītajiem apsvērumiem un ieteikumiem, tomēr, salīdzinot ar sabiedriskajai apspriešanai nodoto Ziņojuma versiju, rekomendēto alternatīvu secībā izmaiņas nav izdarītas (DAP vērsusi uzmanību uz apstākļiem, kas būtu par pamatu rekomendētās trases maiņai). Līdz ar to, DAP atkārtoti lūdz ņemt vērā, ka:
- 5.4.2.13.1. Ziņojuma izstrādē nav ievērtēts ZBR Ainavu ekoloģiskais pētījums, kurā ir daudz detālāks ekoloģisko koridoru kartējums; attiecīgi nav ņemts vērā, ka no ainavu viedokļa ZBR ir starptautiska nozīme kā mežu un mitrāju koridoram.
 - 5.4.2.13.2. Ziņojumā rekomendētās alternatīvas C5 un C4 vienlaidus garā 18km posmā sašķeltu ZBR kā starptautiskas nozīmes mežu un mitrāju koridoru un Ziņojumā ietvertais secinājums, ka šajā posmā ietekme uz zīdītāju populāciju (migrācijas iespējas) nav būtiska, neatbilst patiesībai. Šo alternatīvu posmos un B2 posmā jāparedz dzīvnieku pāreju vietas.
 - 5.4.2.13.3. A2 trases gadījumā Paredzētā darbība būtu pretrunā Ministru kabineta 2009.gada 10.marta noteikumu Nr.228 „*Dabas parka „Salacas ieleja” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” 19.2.punktam.
 - 5.4.2.13.4. C5 alternatīva ir sliktāka kā alternatīva B2, jo šķērso Natura 2000 teritoriju dabas liegumu „*Vitrupes ieleja*”, sašķel ZBR starptautiskas nozīmes mežu un mitrāju koridoru uz pusi garākā posmā kā B2 alternatīva, radot ievērojamas problēmas dzīvnieku migrācijā, virzās tieši gar mazā ērgļa aizsardzībai veidotu mikroliegumu un ir kopumā pretrunā Ministru kabineta 2009.gada 24.marta noteikumu Ne.254 „*Dabas lieguma „Vitrupes ieleja” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” 11., 12. un 14.punktam.
 - 5.4.2.13.5. Alternatīva C4 iet gar kritiski apdraudētas sugas (melns stārķis) aizsardzībai izveidotu mikroliegumu. Optimālāk šajā posmā trasi virzīt pa A3.
 - 5.4.2.13.6. Kopumā Rail Baltica trases projektētas tādējādi, ka tās šķērso vienu mikroliegumu, divu mikroliegumu buferzonas un pietuvojas vairākiem mikroliegumiem. Katrs gadījums jāvērtē atsevišķi, izsverot, vai trašu ierīkošana nebūs pretrunā Ministru kabineta 2012.gada 18.decembra noteikumu Nr.940 „*Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu*” prasībām. DAP vērs uzmanību uz mikroliegumos kopumā aizliegtajām darbībām, kā arī papildus aprobežojumiem, atkarībā no aizsargājamās sugas, kam tā veidota. Gadījumos, kad šobrīd piedāvātās trases varianti šķērso vai skar mikroliegumus, var būt neieciešams koriģēt trases līnijas.
 - 5.4.2.13.7. Nav atbildēts uz DAP jautājumu pēc būtības – vai ir paredzētas kādas darbības/pētījumi pirms projekta realizācijas, kas ļautu spriest par trokšņa ietekmi uz ornitofaunu pēc tā realizācijas.

- 5.4.2.13.8. Nav atbildēts uz DAP jautājumu pēc būtības par Skultēnu meža nozīmību bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā Zemgales reģiona kontekstā.
- 5.4.2.13.9. Aicināts veikt papildus konsultācijas ar ornitologiem, lai izvērtētu ietekmi uz putnu sugu aizsardzībai veidotajiem mikroliegumiem posmos, kur trases tiktu virzītas to tuvumā, un ornitofaunu Zemgales reģionā.
- 5.4.2.14. VARAM 2016.gada 1.februāra vēstuli Nr. 18-1e/727 ar atsaukumi par Ziņojumu, kurā galvenokārt akcentēti tādi jautājumi kā siltumnīcefekta gāzu (turpmāk SEG) emisiju palielinājums uz līdzšinējai izmantošanai zaudēto dabas teritoriju rēķina. Lūgts papildināt Ziņojumu ar attiecīgiem aprēķiniem, citu starpā sasaistē ar klimata pārmaiņu politikas mērķiem. Tāpat izteiktas piezīmes saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījuma aprēķinu un ietverts lūgums aprēķina pilnveidei. Saistībā ar ietekmi uz Natura 2000 teritorijām norādīts, ka gadījumā, ja Paredzētā darbība negatīvi ietekmē šo teritoriju, darbību atļauj veikt tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams noteiktu sabiedrībai nozīmīgu interešu realizācijai, un šādos gadījumos nosaka kompensējošos pasākumus. Līdz ar to norādīts, ka nepieciešams papildināt Ziņojumu ar iespējamiem kompensējošiem pasākumiem gadījumā, ja tiks izvēlēta alternatīva, kas būtiski negatīvi ietekmē Natura 2000 teritorijas.
- 5.4.2.15. AS „Latvenergo” 2016.gada 1.februāra vēstuli Nr.01/VD00-17/395 ar atsaukumi par Ziņojumu, kurā ietverti priekšlikumi tā precizēšanai, ņemot vērā iespējami skartos AS „Latvenergo” īpašumus un objektus. Lūgts Ziņojumā atspoguļot plānotās Rail Baltica apakšstacijas un TEC-2 savstarpējo ietekmi, kā arī vērsta uzmanība uz Sākotnējās apspriešanas ietvaros izvirzītajiem nosacījumiem, kuri nav bijuši atspoguļoti Ziņojuma pārskatā par apspriešanu rezultātiem. Lūgts neparedzēt žogu TEC-2 teritorijā, ņemt vērā dzelzceļa pievadus un neatbalstīt Stopiņu novada domes priekšlikumu Rail Baltica sliežu ceļu novirzīt TEC-2 ražošanas teritorijā.
- 5.4.2.16. Bauskas novada domes 2016.gada 2.februāra vēstuli Nr.3-14.8/302 ar atsaukumi par Ziņojumu. Atsauksmē pausts atbalsts izstrādātajam risinājumam D3, tomēr izteiktas bažas par dabas teritoriju fragmentāciju un iespējams nepietiekošu dzīvnieku pāreju skaitu, kā arī ietekmi uz ainavu. Pašvaldība aicina kompleksi risināt Paredzētās darbības un autoceļa A7 vienotā koridora zemju atsavināšanu.
- 5.4.2.17. AS „Latvijas gāze” 2016.gada 5.februāra iesniegumu Nr.27.4-1/395 ar atsaukumi par Ziņojumu, kurā ietverta informācija par dabasgāzes apgādes sistēmu pārbūves nosacījumiem un kārtību, citu starpā piemērojamo būvniecības standartu prasībām, kas jāņem vērā, projektējot un īstenojot pārbūves risinājumus. Atsauksmē norādīts uz nepieciešamību precizēt informāciju saistībā ar attālumiem līdz Inčukalna pazemes gāzes krātuvei un tās urbumiem, kā arī sniegta informācija par AS „Latvijas Gāze” objektiem un tiem nepieciešamajiem pārbūves darbiem Skartajās pašvaldībās. AS „Latvijas gāze” lūdz ņemt vērā, ka atsevišķu darbu projektēšanas un realizācijas ilgums var sasniegt 4 gadus un realizācijas izmaksas var pārsniegt 30 miljonus eiro, ko jāsedz būvniecības ierosinātajam.
- 5.4.3. Birojs ar 2016.gada 11.februāra starplēmumu Nr.3-01/224 nosūtīja Ierosinātajai pieaicināto ekspertu vērtējumus un Birojā saņemtās atsauksmes par Ziņojumu, kā arī lūdza papildus informāciju un Ziņojuma papildinājumus/precizējumus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (2) un (3)daļu.
- 5.4.4. Birojs turpināja darbu pie Ziņojuma izvērtēšanas un papildus informāciju, kā arī Ziņojuma papildinājumus/precizējumus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (2) un (3)daļu Ierosinātajai lūdza ar 2016.gada 23.februāra starplēmumu Nr.3-01/267 un 22.marta vēstuli 3-01/376.

- 5.4.5. Ziņojuma aktualizēto versiju un papildus informāciju Birojs saņēma 2016.gada 31.martā (turpmāk papildinātais Ziņojums). Paziņojums par papildinātā Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē un nosūtīts publicēšanai Skarto pašvaldību tīmekļa vietnēs. Atbildes uz Ziņojuma izvērtēšanas gaitā uzdotajiem jautājumiem, izteiktajiem iebildumiem un priekšlikumiem, kā arī pārskats par to, kā tie ņemti vērā, ietverts papildinātā Ziņojuma pielikumā „Pārskats par saņemtajiem komentāriem un IVN ziņojumā veiktajiem labojumiem”, kas publicēts un pieejams SIA „Estonian, Latvian and Lithuanian Environment” tīmekļa vietnē (www.environment.lv).
- 5.4.6. Par papildināto Ziņojumu Birojs saņēma atsaukmes no DAP, VVD, AS „Latvijas valsts ceļi” un VARAM:
- 5.4.6.1.DAP 2016.gada 14.aprīļa atsaukmē Nr.4.9/26/2016-N-E par papildināto Ziņojumu norāda, ka Izstrādātāji ir izvērtējuši DAP agrākajās atsauksmēs minētos apsvērumus un ieteikumus, no kuriem lielākā daļa ir iestrādāti papildinātajā Ziņojumā. Tomēr DAP atzīmē, ka Rail Baltica rekomendējamo alternatīvu secībā nekādas izmaiņas nav veiktas un, lai gan DAP atzīst, ka C5 alternatīva ir uzskatāma par kompromisa variantu starp atšķirīgām interesēm, tā vienlaikus vērs uzmanību uz šīs alternatīvas realizācijas atbilstības spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem aspektiem.
- 5.4.6.2.VVD 2016.gada 15.aprīļa atsaukmē Nr.1.8.2.-01/552 par papildināto Ziņojumu norāda, ka VVD nav papildus komentāru ietekmes uz vidi novērtējuma kontekstā.
- 5.4.6.3.AS „Latvijas valsts ceļi” 2016.gada 18.aprīļa atsaukmē Nr.2.1/1691 par papildināto Ziņojumu saglabā bažas par Paredzētās darbības ietekmi uz teritoriju sasniedzamību un satiksmi, jo Ziņojums nesniedz informāciju tādā detalizācijā, lai būtu noskaidrojams piekļuves risinājums katram īpašumam, kā arī nav zināmi konkrēti valsts un vietējo pašvaldību ceļu pārbūves apjomi (nav izstrādāts jau konkrēts pārbūvējamo ceļu plānojums).
- 5.4.6.4.VARAM 2016.gada 18.aprīļa atsauksme Nr.18-1e/2988 par papildināto Ziņojumu, kurā vērsta uzmanība uz korektu terminu klimata pārmaiņu novērtējuma jomā lietojumu, kā arī paustas bažas par aprēķinu metodoloģiju un iespējami atšķirīgiem rezultātiem, kas var būt iegūstami, izmantojot dažādus datus (par valsts mežizstrādes apjomu) avotus.

5.5.Pārrobežu konsultācijas:

- 5.5.1.Pārrobežu konsultācijas ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tika nodrošinātas atbilstoši Novērtējuma likuma 20.¹panta un Espo Konvencijas nosacījumiem, sniedzot iespējas ar Rail Baltica būvniecību saistīto valstu (kuras apstiprināja dalību novērtējuma procesā, - t.i. Igaunijas un Lietuvas Republikas) kompetentajām institūcijām un ieinteresētajai sabiedrībai piedalīties ietekmes uz vidi novērtēšanas procesā. Pārrobežu konsultāciju ietvarā, pusēm vienojoties par informācijas apmaiņas nosacījumiem un piemērotiem konsultāciju periodiem, Lietuvas un Igaunijas Republikas sabiedrībai tika sniegta iespēja iegūt informāciju par Paredzēto darbību un tās ietekmes uz vidi novērtējumu atbilstoši attiecīgo valstu normatīvo aktu prasībām, kas regulē sabiedrības līdzdalības procedūru, termiņus un kārtību.
- 5.5.2.Pārrobežu konsultāciju ietvaros sanāksme klātienē, lai prezentētu pārrobežu ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātus un diskutētu par aktuālajiem jautājumiem, tika rīkota Lietuvā, Paņevēžā, 2016.gada 9.janvārī. Konsultāciju ar Igaunijas Republikas Vides ministriju rezultātā, tika noskaidrots, ka klātienē sanāksmē (papildus informācijai un dokumentu aprietei, kas nodrošināta konsultāciju ietvaros) Igaunijā atbildīgās iestādes neuzskata par nepieciešamu.

5.5.3. Birojs saņēma atsauksmes par Ziņojumu gan no Lietuvas Republikas Vides ministrijas, gan no Igaunijas Republikas Vides ministrijas, kurās ietverti jautājumi un komentāri, kas apkopoti valstīs veiktu sabiedrisko apspriešanu gaitā:

5.5.3.1. Igaunijas Republikas Vides ministrijas pārsūtītie sabiedriskās apspriešanas gaitā akcentētie jautājumi galvenokārt ietvēra komentārus un priekšlikumus pārrobežu ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas papildināšanai, ar lūgumu ietvert plašāku novērtējuma aprakstu un to rezultātu atspoguļojumu kopējā Rail Baltica būvniecības un ekspluatācijas ietekmju kontekstā (t.i. – ne tikai attiecībā uz šo ietekmju pārrobežu dabu). Tas galvenokārt skaidrojams ar Rail Baltica projekta atšķirīgu virzību trijās Baltijas valstīs un to, ka Igaunijā līdz šim vēl nav uzsākusies Rail Baltica plānošanas (tās teritorijā) stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas publiskā apspriešana. Līdz ar to, informācija par plānotā objekta būvniecības Igaunijā ietekmēm nacionālajos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā plašākai sabiedrībai vēl nav bijusi pieejama. Atbilstoši pārrobežu ietekmes uz vidi konsultāciju gaitā nodrošinātajai informācijas apmaiņai, stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātu apspriešanu Igaunijā plānots uzsākt 2016.gada vasarā. Papildus Igaunijas Republikas Vides ministrija Birojam ir pārsūtījusi arī Igaunijas Ornitoloģijas biedrības 2016.gada 1.janvāra atsauksmi Nr.LIK 15/4 par Paredzētās darbības Ziņojumu, kurā akcentēta jaunas pārrobežu dzelzceļa līnijas būvniecības ietekme uz vidi, jo īpaši dabiskām teritorijām (galvenokārt mežiem, upju ielejām) un tajos mītošiem putniem, kā arī īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Igaunijas Ornitoloģijas biedrība ir aicinājusi izsvērt robežas šķērsojuma un arī Rail Baltica kopējās trases alternatīvas, kas neradītu ietekmi uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (jo īpaši dabas liegumu „*Mērnieku dumbrāji*”, kas atrodas pierobežā), kā to noteic Eiropas Savienības tiesību akti dabas aizsardzības jomā. Pārskats par Ierosinātās nodrošinātajām atbildēm, skaidrojumiem un labojumiem ir ietverts papildinātā Ziņojuma pielikumā un pieejams SIA “*Estonian, Latvian un Lithuanian Environment*” tīmekļa vietnē www.environment.lv). Ierosinātās nodrošinātās atbildes uz uzdotajiem jautājumiem, kā arī citu informāciju pārrobežu konsultāciju kontekstā Birojs Igaunijas Republikas Vides ministrijai nosūtīja ar 2016.gada 28.aprīļa vēstuli Nr.3-01/542.

5.5.3.2. Lietuvas Republikas Vides ministrijas pārsūtītie jautājumi bija galvenokārt tehnisku informāciju precizējoši (trokšņa aprēķinu metodika, novērtējuma nolūkiem definētie tehniskie parametri, informācijas, izpētes rezultātu pieejamība un datu apmaiņas iespējas. Ierosinātās nodrošinātās atbildes uz uzdotajiem jautājumiem, kā arī citu informāciju pārrobežu konsultāciju kontekstā Birojs Lietuvas Republikas Vides ministrijai nosūtīja ar 2016.gada 28.aprīļa vēstuli Nr.3-01/543.

6. Nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

6.1. Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā ņemot vērā Paredzētās darbības raksturu, apjomus un sagaidāmās pārmaiņas, līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, ģeoloģiskos, hidroģeoloģiskos u.c. apstākļus, apdzīvotas vietas un iedzīvotāju blīvumu, aizsargājamās dabas, kultūrvēsturiskās u.c. vērtības, apkārtnes teritorijas raksturojumu iespējamās ietekmes zonā, piesārņojuma un traucējumu veidus u.c. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir vērtējuši ietekmes, kas izriet gan no dzelzceļa līnijas un saistīto objektu būvniecības, gan no dzelzceļa līnijas ekspluatācijas.

6.2. Vispusīgi izvērtējis Ziņojumu un saistīto ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentāciju, tajā skaitā sabiedriskās apspriešanas ietvaros paustus iedzīvotāju, valsts un pašvaldību institūciju,

juridisko personu un nevalstisko organizāciju viedokļus, Biroja pieaicināto ekspertu atzinumus un institūciju atsauksmes par Ziņojumu, Birojs atzīst, ka viens no būtiskākajiem Paredzētās darbības aspektiem, kas ir priekšnoteikums tās nozīmīgai ietekmei, neatkarīgi no darbības vietas vai realizācijas tehniskajiem risinājumiem, ir Paredzētās darbības mērogs un attiecīgi – ietekmes skartās teritorijas lielums un iedzīvotāju daudzums. Tā kā ir plānots izbūvēt tālsatiksmes publiskas lietošanas dzelzceļa līniju, kas šķērsotu visu Latviju no Z uz D, tā jebkurā no piedāvātajiem alternatīvu risinājumiem fragmentēs valsts un Skarto pašvaldību teritoriju divās teritoriālās telpās, radot barjeras efektu. Tiks neatgriezeniski līdzšinējai izmantošanai zaudētas un no saimnieciskās aprites izņemtas ievērojamas zemes platības, kuru vidū ir gan meži, gan lauksaimniecības zemes, gan īpaši aizsargājamas dabas vērtības. Ir jāreķinās, ka šāda mēroga objektu izbūvēt bez būtiskām līdzšinējās vides pārmaiņām gluži vienkārši nav iespējams, arī ietekmēto zemes īpašnieku skaits jebkurā gadījumā būs liels. Vienlaikus dzelzceļa līnijas būvniecība ir saistīta ar vērīgiem būvdarbiem, esošo būvju, tostarp infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu pārbūvi, traucējumiem būvniecības laikā un satiksmes ierobežojumiem. Šie jautājumi ir aktuāli gan Latvijas teritorijai kopumā, gan katras Skartās pašvaldības administratīvās teritorijas griezumā, jo jāpanāk - gan, ka dzelzceļa līnija tiek integrēta esošajā dabas un cilvēku dzīves telpā pēc iespējas optimāli un ar mazākiem zaudējumiem attiecībā pret visiem vides komponentiem, gan ka tiek iespēju robežās maksimāli nodrošināta esošo infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu funkcionēšana, saglabāta teritoriju integritāte, nodrošināta mobilitāte un teritoriju sasniedzamība. Arī ekspluatācija ir saistīta ar vides ietekmēm, galvenokārt jau troksni, kam tiks pakļautas plašas teritorijas. Visu minēto un arī citu ietekmes aspektu pārvaldībai rast atbilstīgus risinājumus ir liels izaicinājums, jo jāreķinās, ka, risinot vienus vides aspektus un meklējot tiem ietekmes mazināšanas veidus, var tikt pastiprināta ietekme citu vides aspektu griezumā, šo risinājumu piemērošanai var būt arī ierobežojoši un limitējoši faktori. Tāpat Paredzētā darbība ir saistīta ar vairākiem tādiem objektiem, kas paši par sevi var kvalificēties kā ietekmes izvērtējuma darbības, to starpā infrastruktūras apkopes un pasažieru vilcienu apkopes punkts, tilti pār lielākajām upēm, kā arī pasažieru vilcienu stacijas nodrošinājums Rīgas pilsētā. Teritoriju šķērsojums un dzelzceļa līnijas integrācija esošajā izmantošanā ir nešaubīgi sarežģīts risinājams katras Skartās pašvaldības griezumā, tomēr ievads Rīgā ir ar savu atšķirīgu specifiku - tur dzelzceļa līnijas kopā ar pasažieru stacijas nodrošinājumu ir jārisina jau tā blīvi apbūvētā un intensīvi izmantotā infrastruktūras vidē. Ar būvniecību saistīto ietekmju un traucējumu, jo īpaši satiksmes traucējumu griezumā, A5 posma būvniecībai ir visintensīvākā un būtiskākā ietekme, tā skars gan ielu un sliežu ceļu satiksmi tieši (vietās, kur transports būvdarbu laikā būs jāslēdz/jāpārvirza vai caurlaides spēja jāsamazina, tostarp tuneļa Torņakalnā izbūves kontekstā), gan pastarpināti (piemēram, satiksmes sastrēgumu pieaugums vietās, uz kurām satiksme tiek pārvirzīta, papildus transportēšanas risinājumu nodrošināšana Rīgas centrālajā pasažieru stacijā, Rīgas starptautiskajā autoostā, uz ostas teritorijām Daugavas kreisajā krastā, citās dzelzceļa stacijās, cita transporta pieturvietās u.c.). Paredzētā darbība vienlaikus ir arī pārrobežu objekts, tādēļ arī ietekmei ir pārrobežu daba. Visu minēto un citu apstākļu kopums dara Paredzēto darbību par vienu no sarežģītākajiem objektiem, kādam Latvijā līdz šim veikts ietekmes uz vidi novērtējums un vairākos Rail Baltica posmos dažādu interešu sadursme iezīmējas īpaši spilgti. Šādos posmos citviet identificējamās arī būtiskas konfliktsituācijas, galvenokārt starp dabas aizsardzības interesēm un ietekmi uz īpašumiem, apdzīvotām teritorijām. Visi interešu veidi ir vienlīdz nozīmīgi un to, kuru aizsardzībai ir katrā konkrētajā situācijā dodama priekšroka, izriet no sarežģīta izsvēruma. Šādā izsvērumā ir jāņem vērā gan privātpersonu individuālās, gan būtiskas sabiedrības intereses, vienlaikus respektējot to, ka pie sabiedrības interesēm pieder arī samērīga privātpersonas tiesību un tiesisko interešu ievērošana. Šādā griezumā jāņem vērā katra aspekta objektīvais nozīmīgums, skartā sabiedrības daļa un šo interešu aizsardzībai noteiktās normas.

6.3. Izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka paredzēto darbību ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā un ir novērtējamās arī savstarpējās un summārās ietekmes. Tomēr Birojs vienlaikus bez vērības nevar atstāt arī projekta mērogu un iespējamo pakārtoto darbību kopumu, kā arī daudzveidīgos apstākļus un nosacījumus, no kuriem nākotnē varētu būt atkarīga šādu pakārtoto darbību iespējamība un realizācija. Līdz ar to, ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkota plānotā Rail Baltica būvniecība piedāvātajās alternatīvu trasēs pēc būtības – ar dzelzceļa līniju un saistītās infrastruktūras būvniecību skartās teritorijas, sagaidāmie ietekmju veidi, to būtiskums un risinājumi ietekmes novēršanai vai samazināšanai, ja šāda Paredzētā darbība tiek akceptēta un realizēta. Tomēr visi būvniecības projekta tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā vēl nav pilnībā precizēti. Ir zināmi principiālie risinājumi, - iespējamās alternatīvās darbības vietas, plānotie apjomi, šķērsojumu un pieslēgumu veidi, esošais vides stāvoklis un tā sarežģītība Paredzētās darbības realizācijai, nepieciešamie pasākumi Paredzētās darbības nodrošināšanai un ietekmes mazināšanai (būvniecības un ekspluatācijas fāzēs) u.c. Būvniecības projekta tehniskie risinājumi jau konkrētā detalizācijā izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi būs saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā akceptēto alternatīvu, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju. Pie nepieciešamības tālākajā projektu attīstības gaitā (piemēram, identificējot tādus apstākļus, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus risinājumus, vai lemjot par saistīto/pakārtoto darbību realizāciju), Ierosinātājam jāvērtējas, ka var tikt piemērots un veikts ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums saskaņā ar Novērtējuma likuma 3.² panta (1) daļas 3) punkta c) apakšpunktu un atsevišķiem saistītajiem/pakārtotajiem objektiem patstāvīgs ietekmes uz vidi novērtējums, citu starpā ņemot vērā iespējamās apstākļu izmaiņas laika griezumā.

6.4. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

- 6.4.1. Barjeras efekts, teritoriju fragmentācija un sasniedzamība.
- 6.4.2. Skarto zemju līdzšinējās izmantošanas zaudējums un ietekme uz īpašumiem.
- 6.4.3. Nozīmīgākās saistītās darbības un to savstarpējās realizācijas būtiskākie nosacījumi.
- 6.4.4. Būvniecības procesa organizēšana, būvju nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība un ietekme uz to funkcionēšanu.
- 6.4.5. Nozīmīgākās pārmaiņas, traucējumi un ierobežojumi satiksmes jomā būvdarbu veikšanas laikā un Paredzētās darbības rezultātā.
- 6.4.6. Drošība un vides risku pārvaldība, tajā skaitā ar ģeoloģiskajiem apstākļiem saistītie aspekti, piesārņojuma riski un dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošība.
- 6.4.7. Ūdens objektu šķērsojumi, ietekme uz ūdeņiem, hidroloģiskajiem apstākļiem un ūdens bioloģiskiem resursiem.
- 6.4.8. Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem.
- 6.4.9. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas vērtībām, tostarp īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un mikroiegumiem, kā arī bioloģisko daudzveidību.
- 6.4.10. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.
- 6.4.11. Gaisu piesārņojošo vielu emisija, izmaiņas gaisa kvalitātē un ietekme uz klimatu.
- 6.4.12. Troksnis, vibrācijas un elektromagnētiskais lauks.

6.4.13. Kopsavilkums Paredzētās darbības alternatīvu salīdzinājumam un to realizācijas limitējošiem un ierobežojošiem faktoriem.

6.5. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās Paredzētās darbības ietekmes uz vidi, Birojs norāda sekojošo:

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātājas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21.panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.

6.5.1. Barjeras efekts, teritoriju fragmentācija un sasniedzamība.

6.5.1.1. Rail Baltica dzelzceļa līniju paredzēts izbūvēt pāri visai Latvijas teritorijai. Tā kā tā ir projektēta kā ātrsatiksmes dzelzceļa līnija, drošības apsvērumu nolūkos dzelzceļa līnija visā garumā būs iezogota, tādēļ tā nepārprotami radīs barjeras efektu un ietekmēs teritoriju sasniedzamību. Šo efektu izjutīs gan cilvēki, jo nokļūt iepriekš tieši sasniedzamās teritorijās būs iespējams vienīgi caur tuvākajiem dzelzceļa līnijas šķērsojumiem, gan dzīvnieki, kuru ierastie migrāciju koridori tiks izmainīti, kustība pārvirzīta uz tuvākajām dzīvnieku pārejām. Barjeras efektam ir ietekme arī uz augu sugām un biotopiem, to fragmentācija var izjaukt ekosistēmas integritāti, kavēt sugu migrāciju. Pēc būtības Rail Baltica pārdalīs Skarto pašvaldību teritorijas nosacīti divās daļās. Īstenojot jebkuru no alternatīvām, tiks nosacīti atdalītas novadu teritorijas, dažkārt arī ciemi, no pārejā novada. Līdz ar to, ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros pētīti un meklēti risinājumi, kā dzelzceļa līniju pēc iespējas optimāli integrēt teritorijā, barjeras efektu mazināt un nodrošināt īpašumu un teritoriju sasniedzamību.

6.5.1.2. Ietekmes uz vidi novērtējuma veikšana pēc iespējas agrākā plānošanas stadijā ir priekšnoteikums tam, ka precīzi parametri un risinājumi katrā no šķērsojumu vietām vēl nav izstrādāti, tomēr principiālie risinājumi, plānotās jaunās šķērsojumu vietas (un tas, vai jaunie šķērsojumi būs virszemes vai pazemes), slēdzamie vietējās nozīmes vai māju ceļi, nepieciešamo dzīvnieku pāreju izbūves vietas u.c. principiālie tipveida risinājumi ir zināmi jau šobrīd un tie visu pētīto alternatīvu situācijām ir attēloti Ziņojuma grafiskajā daļā un papildus raksturoti Ziņojuma pielikumu 1.sējumā. Šādā plānojumā Paredzētās darbības risinājumi ir nodoti arī sabiedriskajai apspriešanai, tomēr tas neizslēdz, ka būvniecības projekta stadijā var tikt izstrādātas arī lokālas izmaiņas vai papildus risinājumi, ja pēc tiem būs nepieciešamība. Tā, piemēram, jau šobrīd secināts, ka sarežģītākajās Rail Baltica dzelzceļa un valsts autoceļu tīkla šķērsojumu vietās ar tipveida risinājumiem var nebūt pietiekami un tādēļ būs nepieciešams atbilstošā detalizācijā izstrādāt individuālus risinājumus, tajā skaitā paredzot arī rotācijas apļus. Tieši tādēļ Ziņojumā, pētot iespējamās darbības vietas, - nozīmīgāko objektu, arī ceļu, šķērsojuma vietās izpētes teritorija ir paplašināta un ietver lielāku zonu, kā iespējamā dzelzceļa un ceļu nodalījuma josla.

6.5.1.3. Novērtējot izstrādātos risinājumus, konstatējams, ka Rail Baltica līnijai pamatoti nav plānots veidot viena līmeņa krustojumus ne ar vienu no esošajiem satiksmes infrastruktūras objektiem, tādēļ esošajiem objektiem būs nepieciešams izbūvēt šķērsojumus ar jauno dzelzceļa līniju vai nu kā pārvadus vai šķērsojumu zem dzelzceļa. Birojs secina, ka ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir identificēti visi valsts, reģionālie,

vietējie un māju autoceļi, kurus šķērsotu Rail Baltica trase dažādu alternatīvu gadījumā un ir identificētas arī konkrētas šķērsojumu vietas. Ir izpētīti raksturojošie vides apstākļi iespējamās šķērsojumu vietās un noteikti nepieciešamie principiālie risinājumi šo objektu funkcionēšanas turpināšanai vai jauni risinājumi teritoriju sasniedzamībai.

6.5.1.4. Vienlaikus, risinot jautājumu par teritoriju pieejamību un mobilitāti, paredzēts, ka vairāki ceļi ar Rail Baltica šķērsojumu tomēr tiks arī slēgti, tādēļ jautājumi par mobilitāti, teritoriju sasniedzamību un ietekmi uz Skarto pašvaldību lokālo ceļu tīklu ir vairākkārt tikuši akcentēti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas gaitā. Saskaņā ar Ziņojumu projektētais Rail Baltica nodalījuma joslas platums paredz iespēju izbūvēt 3,5m platus paralēlos (piebraucamos) ceļus vienā vai abās dzelzceļa līnijas pusēs, pa kurām satiksmi novirzīt. Līdz ar to no visiem šādiem slēdzamajiem ceļiem (to slēgšanas vietām) līdz tuvākajai šķērsojuma vietai, ja nepieciešams, ir iespējams nodrošināt satiksmi pa dzelzceļa nodalījuma joslas ietvaros izbūvējamiem pieklūšanas ceļiem. Kur nepieciešams, šādu risinājumu Ierosinātāja ar Ziņojumu faktiski ir apņēmusies nodrošināt, bet citviet paredzēts ar attiecīgo Skarto pašvaldību un skarto zemju īpašniekiem saskaņot un vienoties par alternatīviem mobilitātes risinājumiem. Tādējādi, no satiksmes tīkla nav paredzēts izslēgt nevienu no esošajiem, tostarp māju ceļiem. Ievērojot sabiedrības paustos viedokļus un pašvaldību bažas, Birojs var atzīt, ka slēdzamu nelielu ceļu gadījumā ietekme uz teritoriju sasniedzamību saglabāsies, tomēr ietekmes mazināšanai ir iespējami risinājumi un lokālo pārmaiņu ziņā attiecībā pret Paredzētās darbības mērogu un plānoto pieeju mobilitātes saglabāšanai, šīs pārmaiņas tomēr nav nesamērīgi būtiskas. Tajā pat laikā ir jāreķinās, ka detalizēti risinājumi, lai tie būtu optimāli un nodrošinātu skarto interešu līdzsvarošānu, būs vēl jāprecizē turpmākās projektēšanas un iespējams arī lokālplānojumu izstrādes gaitā, kas no Ierosinātājas, Skarto pašvaldību un ieinteresēto personu puses prasīs aktīvu sadarbību.

6.5.1.5. No Ziņojuma izriet, ka Rail Baltica ir paredzēts virzīt tā, lai tā apietu blīvi apdzīvotas teritorijas, tomēr pasažieru staciju Rīgas pilsētā un Lidostā bez šādu teritoriju šķērsošanas nodrošināt nav iespējams. Ievērojot šādu darbības vietas specifiku, A5 posmu (ievads Rīgā) līdz tunelim Torņakalnā teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz mobilitāti kontekstā ir pamats izcelt atsevišķi. Ziņojumā norādīts, ka Rail Baltica dzelzceļa būvniecības rezultātā Rīgā netiks likvidēts neviens esošā dzelzceļa un autoceļa/ielas šķērsojums. Kur iespējams, arī esošos gājēju šķērsojumus paredzēts pārbūvēt par divlīmeņa šķērsojumiem pāri dzelzceļam. Lai nodrošinātu esošā dzelzceļa tīkla funkcionalitāti un neietekmētu arī esošā ielu tīkla darbību, Rail Baltica ievads Rīgā (A5) plānots ar šādiem tehniskajiem risinājumiem:

6.5.1.5.1. Posmā no Sauriešiem līdz Preču 2 stacijai Rail Baltica sliežu ceļi plānoti blakus esošajai dzelzceļa līnijai Preču 2 – Saurieši, tās labajā (Z) pusē. Esošo vienceļu 1520 mm dzelzceļa līniju un abus Rail Baltica sliežu ceļus paredzēts izvietot uz vienas zemes klātnes konstrukcijas, to izvietojot esošās dzelzceļa nodalījuma joslas vidū.

6.5.1.5.2. Lai nodrošinātu esošās dzelzceļa sistēmas funkcionalitāti pēc Rail Baltica sliežu ceļu izbūves, 1520 mm sliežu ceļu posmā no Acones stacijas līdz Sauriešu stacijai un sliežu ceļus Sauriešu stacijā plānots kopuma pārbūvēt.

6.5.1.5.3. A5 posmā no Preču 2 stacijas līdz dzelzceļa līnijas Šķīrotava – Preču 2 šķērsojumam plānotie Rail Baltica sliežu ceļi tiktu izvietoti esošās dzelzceļa līnijas Preču 2 – Saurieši kreisajā, dienvidu pusē. Savukārt posmā no dzelzceļa līnijas Šķīrotava – Preču 2 šķērsojuma līdz Šķīrotavas parka sliežu ceļu šķērsojumam Rail Baltica sliežu ceļi plānoti virs esošās dzelzceļa līnijas Preču 2 – Saurieši.

- 6.5.1.5.4. Tālāk pēc Šķirotavas parka šķērsošanas Rail Baltica sliežu ceļi tiktu novietoti starp esošā 1520 mm dzelzceļa sliežu ceļiem un Salaspils ielu. Pie Slāvu tilta Rail Baltica sliežu ceļi tiktu atvirzīti no esošajiem sliežu ceļiem, lai tiltu bez tā pārbūves šķērsotu pa apakšu starp Salaspils ielu un esošo tilta balstu.
- 6.5.1.5.5. Līdz Vagonu parkam Rail Baltica sliežu ceļi tiktu novietoti blakus esošajiem sliežu ceļiem. No Vagonu parka līdz Lāčplēša ielas šķērsojumam Baltica trase ierobežotās vietas dēļ tiktu izbūvēta kā vienceļa dzelzceļa līnija, citu starpā vietām paplašinot arī esošo dzelzceļa zemes klātni. Tomēr nav paredzēts kopumā paplašināt dzelzceļa uzbērums, bet gan papildus vietu risināt ar uzbērums malas nostiprinājuma konstrukciju.
- 6.5.1.5.6. Stacijas posmā ierobežotās vietas dēļ paredzēts viens kopīgs 400m garš perons starp abiem sliežu ceļiem.
- 6.5.1.5.7. Rail Baltica dzelzceļa līnijai paredzēts jauns tilts pār Daugavu blakus esošajam Dzelzceļa tiltam.
- 6.5.1.5.8. Posmā no Torņakalna stacijas līdz esošā dzelzceļa Liepājas ielas šķērsojumam paredzēts, ka Rail Baltica sliežu ceļi ierobežotās vietas dēļ atradīsies tunelī zem esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem.
- 6.5.1.5.9. Tālāk posmā no esošā dzelzceļa Liepājas ielas šķērsojuma līdz Zolitūdes ielai Rail Baltica sliežu ceļi tiktu novietoti jau esošo 1520 mm sliežu ceļu kreisajā pusē (esošo malējo sliežu ceļu vietā vai tiem blakus).
- 6.5.1.5.10. Konkrētu darbu veikšana atsevišķos posmos prasītu arī esošo dzelzceļa līniju izvietojuma maiņu vai ierobežojumus esošajā transporta plūsmā būvdarbu veikšanas laikā. Šādas izmaiņas atsevišķās vietās skartu gan pasažieru, gan kravu vilcienu kustību, tostarp var prasīt risinājumu pārplānošanu arī ostas kontekstā.
- 6.5.1.6. Vadoties no Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas un izvērtēšanas gaitā apkopotajiem viedokļiem un argumentiem, secināms, ka dažas no Skartajām pašvaldībām un to iedzīvotājiem, kā arī AS „Latvijas valsts ceļi” saglabā bažas par sagaidāmo ietekmi uz teritoriju un objektu sasniedzamību, jo īpaši tādēļ, ka ar Ziņojumu netiek sniegtas konkrētas atbildes par visām tām vietām, kur paredzēti Rail Baltica paralēlie ceļi, bet kur plānojami un risināmi alternatīvi varianti, Rail Baltica trasi apbraucot pa esošo pašvaldības ceļu tīklu un to šķērsojot kādā no tuvākajām šķērsojumu vietām. To skaidrojot, Ierosinātāja norāda, ka principiālie tipveida risinājumi un plānotie pasākumi, arī priekšnoteikumi to izvēlei, ir noteikti tādā detalizācijas pakāpē, kādā to pieļauj pašreizējā projekta stadijā, vienlaikus notiek un turpinās sadarbība ar visām Skartajām pašvaldībām un iedzīvotājiem, lai tehniskās projektēšanas ietvaros noteiktu katrai vietai piemērotāko un pieņemamāko risinājumu. Ievērojot projekta mērogu un to, ka Ziņojuma izstrādes laikā vēl nav zināma dzelzceļa līnijas trase, kas tiks akceptēta (ja tiks saņemts pozitīvs akcepta lēmums), - Birojs var pievienoties Izstrādātāju pieejai, jo precīzāku aprēķinu veikšana, definējot piekļuves maršrutus un nosakot to garumus jau katra skartā īpašuma griezumā šobrīd nebūtu samērīgi. No ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras skatījuma ir būtiski pārliecināties, vai Ierosinātāja ir pilnvērtīgi apzinājusi iespējamo Rail Baltica trasi un ceļu tīklu, ko tā šķērso katras Skartās pašvaldības teritorijā, īpašumus, ko dzelzceļa līnija ietekmēs, un paredzējusi veidu, kā barjeras efekta un teritoriju fragmentācijas ietekmi pēc iespējas mazināt.
- 6.5.1.7. Dzelzceļa līnija neizbēgami fragmentēs esošās teritorijas un tādējādi arī dažādu sugu populācijas, jo gar līniju visā garumā ir paredzēts izbūvēt žogu. Šāds risinājums apgrūtinās dzīvnieku, jo īpaši lielāko zīdītāju, migrāciju un ietekmēs populāciju integritāti. Tomēr jāņem vērā, ka līnijveida satiksmes infrastruktūras objektu gadījumā

nožogšana ir vienlaikus arī nepieciešams drošības un dzīvnieku aizsardzības risinājums, lai samazinātu sadursmju risku un dažādu sugu īpatņu bojāeju. Lai rastu kompromisu starp šīm konfliktējošām interesēm un ietekmi nemazinātu uz satiksmes drošības rēķina, praktiski vienīgais risinājums darbības realizācijas gadījumā ir dzīvnieku migrācijas ceļu un pārvietošanās paradumu, sasniedzamības objektu izpēte un dzīvnieku pāreju izbūve vietās, kur tās būtu maksimāli efektīvas. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir izsvērtas vietas, kur šādas dzīvnieku pārejas jāparedz, kā arī izstrādāts tipveida principiālais risinājums šādu pāreju tehniskajam izpildījumam. Nosakot šādu pāreju izvietojumu, ņemtas vērā arī tās vietas, kur dzelzceļa līniju ir plānots virzīt kā virszemes šķērsojumu noteiktiem objektiem (tilti pār upēm, autoceļiem). Arī šādās vietās saglabājas brīvītelpa, nenodalot teritorijas abpus dzelzceļa līnijas. Izvērtējot informāciju, kas ietverta Ziņojuma pielikumu 1.sejuma 4.pielikumā, secināms, ka plānots saglabāt šķērsojumus ar lielu skaitu mežu un lauku ceļiem, attiecīgi veidojot salīdzinoši blīvu šķērsošanas iespēju kopumu arī migrējošiem dzīvniekiem. Ziņojumā, citu starpā sadarbībā ar nozares ekspertu, secināts, ka Paredzētās darbības ietekme uz savvaļas zīdītājdzīvnieku migrāciju bez plānoto pasākumu realizācijas būtu būtiski nelabvēlīga, tomēr to iespējams mazināt līdz nelielai vai vērā ņemamai. Posmos, kur vērā ņemama ietekme saglabājas, paredzēti papildus pasākumi vai risinājumi.

6.5.1.8. Ņemot vērā minēto, Ziņojumā novērtēts, ka būtisku barjeras efekta ietekmi ir iespējams samazināt. Novērtējis šos risinājumus, DAP savā atsauksmē par Ziņojumu ir ietvērusi prasību, ka atsevišķos Rail Baltica posmos ir nepieciešams noteikt papildus dzīvnieku šķērsojumu vietas. Tāpat ir secināms, ka būs nepieciešami ietekmes uzraudzības un kontroles pasākumi, kā rezultātā dzīvnieku pārejas var būt nepieciešams izbūvēt arī papildus. Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam, ir plānots nodrošināt ietekmes uz savvaļas zīdītājdzīvniekiem monitoringu, ar mērķi novērtēt dzīvnieku pārvietošanas ceļus un populācijas blīvumu pēc Paredzētās darbības realizācijas. Monitoringu ieteikts veikt 3 posmos: pirms būvniecības uzsākšanas, būvniecības laikā un pēc būvniecības pabeigšanas, jo tas dotu iespēju salīdzināt datus un noteikt iespējamo izmaiņu iemeslus. Ja izmaiņas tiks novērtētas kā būtiski nelabvēlīgas kādai no savvaļas zīdītājdzīvnieku grupām, konsultējoties ar nozares kompetentajām institūcijām un ekspertiem ir paredzēts vērtēt nepieciešamību veikt papildus pasākumus. Veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, jau šobrīd identificēts, ka A5 posmam Olaines un Ķekavas novadā, kas novietots blakus autoceļam A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils—Babīte) ir jāparedz kompleksi risinājumi dzīvnieku tiltu izveidei gan pār Rail Baltica dzelzceļa līniju, gan pār autoceļu A5. Tāpat nepieciešams palielināt nožogojuma augstumu no 1,8m līdz 2,2 vai 2,6 m mežu teritorijās.

6.5.1.9. Ņemot vērā minēto, Birojs secina, ka ietekmes uz vidi novērtējums veikts un piedāvātās trašu alternatīvas pamatā ir bijušas izsvērtas tādējādi, lai saglabātu visu valsts nozīmes autoceļu tīklu, paredzētu šķērsojumus ar plānoto Rail Baltica trasi visiem nozīmīgākajiem vietējās nozīmes un māju ceļiem, kā arī paredzētu risinājumus ceļu pieslēgumiem vai vienoties par alternatīvajiem ceļu maršrutiem tajās vietās, kur esošie mazie ceļi tiks slēgti. Vadoties no šādas apņemšanās, Ziņojumā novērtēts, ka kopumā Skartajās pašvaldībās tiek saglabāta un nodrošināta iedzīvotāju mobilitāte un piekļuve gan sabiedriskiem objektiem, gan īpašumiem. Lai gan teritoriju fragmentācija ir būtiska, - ir plānoti risinājumi, lai samazinātu barjeras efektu un līdz ar to mazinātu fragmentācijas ietekmi uz iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās maršrutiem, sabiedrisko transporta pārvadājumu tīklu, saimniecisko darbību un tūristu iespējām nokļūt interesējošos galamērķos Skartajās pašvaldībās. Tāpat ir risināti jautājumi dzīvnieku migrācijas maksimālai saglabāšanai. No Ziņojuma izriet, ka Rail Baltica dzelzceļa nodalījuma joslas platums ir pietekams, lai abpus vai vienā pusē nožogotajai teritorijai izbūvētu publiskās lietošanas ceļus. Vienlaikus, izvērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka visi Paredzētās darbības tehniskie

risinājumi šajā plānošanas stadijā ar Ziņojumu vēl nav precizēti. Ir zināmi tikai principiālie risinājumi, - darbības vietas, plānotie apjomi, tipveida šķērsojumi, dzīvnieku pārejas un to izbūves vietas, kā arī citi plānojamie pasākumi ietekmes mazināšanai. Būvniecības projekta tehniskos risinājumus paredzēts izstrādāt un vides aizsardzības tehniskos noteikumus saņemt būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā, ņemot vērā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju, kas līdz projekta izstrādei un Paredzētās darbības realizācijai var mainīties. Tādēļ ir būtiski, lai pēc lēmuma pieņemšanas par Paredzētās darbības pieļaujamību un konkrētās alternatīvas izvēles, tiktu nodrošināts, ka turpmākā teritoriju (arī Paredzētās darbības perspektīvās ietekmes zonā esošo teritoriju) izmantošanas un apbūves plānošanā tiek ņemts vērā perspektīvais Rail Baltica posms katrā Skartajā pašvaldībā. Šis apstāklis jāņem vērā piekļuves un mobilitātes aspektā, respektējot to, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā pašreiz dabā konstatējamie satiksmes organizācijas risinājumi mainīsies. Tādējādi, **izvērtējot Ziņojumā sniegto un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, kā arī ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu papildus normatīvajos aktos jau noteiktajām prasībām ir izvirzāmi šādi obligātie nosacījumi:**

- a) Jānodrošina, ka neviens no esošajiem, tostarp māju ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek izslēgts no satiksmes tīkla un tiek nodrošināta ar dzelzceļa līniju norobežoto teritoriju sasniedzamība, šim mērķim izbūvējot dzelzceļa līnijas šķērsojumus un paralēlo ceļu tīklu satiksmes novirzīšanai uz tuvāko šķērsojuma pār dzelzceļa līniju vietu vai, sadarbībā ar attiecīgo pašvaldību un skarto īpašumu īpašniekiem vienojoties par alternatīviem maršrutiem, piemēram, izmantojot citus esošus pieslēgumus ceļu tīklam. Esošo ceļu slēgšanas gadījumā attālums līdz tuvākajām šķērsojumu vietām, ko iespējams sasniegt pa paralēlajiem piekļuves ceļiem, vai alternatīvo maršrutu garums īpašumu sasniedzamībai nedrīkst būt nesamērīgi liels un tāds, kas būtiski aprobežo piekļuves iespējas.
- b) Visi paliekošie risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai, tostarp samērīgiem attālumiem starp šķērsojumu vietām un alternatīvajos maršrutos, jāparedz un jāiestrādā būvniecības projektā, citu starpā sadarbojoties ar vietējo pašvaldību.
- c) Pēc iespējas visiem autoceļu šķērsojumiem, kur autoceļš tiktu novietots zem Rail Baltica dzelzceļa līnijas, jānodrošina atbilstoši zemtilta gabarīti, lai saglabātu iespēju arī kravas vai specializētā autotransporta un lauksaimniecības tehnikas satiksmei. Nosacījumi zemtilta gabarītu noteikšanai konkrētās šķērsojumu vietās izstrādājami sadarbībā ar vietējo pašvaldību, balstoties uz izsvērumu par samērīgām alternatīvām satiksmes un teritoriju sasniedzamības iespējām.
- d) Jānodrošina dzīvnieku pāreju izbūvi atbilstoši Ziņojumā paredzētajam un jāveic ietekmes uz savvaļas zīdītājdzīvniekiem monitoringu, vadoties no Ziņojumā ietvertajiem risinājumiem. Precīzas dzīvnieku pārejas izbūves vietas, iespējamus ietekmes monitoringa papildus nosacījumus un rīcības plānu būtiskas ietekmes novēršanai, ja tādu tikta konstatēta, nepieciešams noteikt sadarbībā ar DAP.
- e) Lai plānotie ietekmes uz dzīvnieku migrāciju novēršanas un mazināšanas risinājumi būtu ilgtspējīgi, dzīvnieku pāreju precīzs skaits un to izvietojums nosakāms, citu starpā ņemot vērā arī attiecīgo Skarto pašvaldību teritoriju plānojumos attiecīgajām teritorijām paredzēto perspektīvo izmantošanu. Informācija par noteiktajiem konkrētajiem risinājumiem un izbūves vietām ir jāiesniedz arī attiecīgajai Skartajai pašvaldībai, lai informācija par būtiskiem

ekoloģiskajiem koridoriem var tikt ņemta vērā, pašvaldībai plānojot jaunu apbūvi.

- f) Savvaļas zīdītājdzīvnieku monitorings uzsākams jau pirms Paredzētās darbības realizācijas un tā rezultāti izmantojami, lai tehniskajā projektā precizētu dzīvnieku tiltu novietojumu un parametrus.
- g) Kur nepieciešams, realizējami kompleksi risinājumi, lai novērstu vairāku infrastruktūras objektu summāru ietekmi uz dzīvnieku migrāciju.
- h) Ja pēc Paredzētās darbības realizācijas tiek konstatēts, ka tomēr nepieciešami papildus risinājumi barjeras efekta mazināšanai un teritoriju sasniedzamības nodrošināšanai, organizējama darba grupa, iesaistoties Ierosinātājas, attiecīgu Skarto pašvaldību un vides aizsardzības institūciju pārstāvjiem, izvērtējot ietekmes būtiskumu, iespējamus risinājumus un to realizācijas nosacījumus.

6.5.2. Skarto zemju līdzšinējās izmantošanas zaudējums un ietekme uz īpašumiem.

- 6.5.2.1. Paredzētās darbības īstenošana radīs vērienīgas fiziskās izmaiņas, jo dzelzeļa infrastruktūras līnijas būvniecības rezultātā visā tās nodalījuma joslas vietā, kā arī zem saistītajiem objektiem, tostarp satiksmes pārvadiem, apkalpes objektiem, pašreizējais teritorijas lietojums tiks pārmainīts. Šajā teritorijā tiks noņemts apaugums, ja dzelzeļa līnijas trase šķērsos kādas ēkas vai būves, tās būs nepieciešams nojaukt. Pārmaiņas būs ne tikai fiziskas, bet izpaudīsies arī kā izmaiņas teritoriju lietošanas mērķī, funkcionālajā zonējumā, jo pašreizējais izmantošanas mērķis tiks mainīts uz transporta infrastruktūras teritoriju un tāds saglabāsies visā Rail Baltica ekspluatācijas un pastāvēšanas periodā. Attiecīgi, šādas ietekmes skars plašu teritoriju un būs ilgstošas.
- 6.5.2.2. Minētajām izmaiņām ir ietekme uz skartajām teritorijām gan kā īpašumu vai materiālo vērtību, gan tās līdzšinējo izmantošanu. Šajā Biroja apakšnodaļā aplūkotas ietekmes īpašumu kontekstā, bet ietekmes uz teritorijām kā dabas vērtību tālāk aplūkojamas arī bioloģiskās daudzveidības kontekstā.
- 6.5.2.3. Novērtēts, ka Paredzētā darbības īstenošanas rezultātā tiks mainīts līdzšinējais teritorijas izmantošanas veids ~ 1600 ha vai pat lielākā platībā atkarībā no izvēlētās trases alternatīvas. Tā ir platība, kas ietilpst dzelzeļa līnijas nodalījuma joslā un minēto teritoriju vidū ir gan meža, gan lauksaimniecības zemes, arī citi zemju veidi valsts, pašvaldību un privātpersonu īpašumā, kuras būs nepieciešams atsavināt Rail Baltica realizācijai. No šīm platībām ~ 60% atradīsies ar žogu norobežotajā dzelzeļa zemas klātnes nodalījuma joslas daļā un sabiedrības pārstāvjiem kļūs kopumā nepieejama.
- 6.5.2.4. Vērtējot Latvijas kontekstā, aprēķināts, ka Paredzētās darbības īstenošanas rezultātā līdzšinēji izmantotās teritorijas zudums sastādītu ~ 0,03% no kopējās Latvijas platības.
- 6.5.2.5. Novērtēts, ka visizplatītākais pēc zemes seguma veidiem iespējamā Rail Baltica trasē (alternatīvu kopsummā) ir mežs un daļēji dabiskas teritorijas, kuras aizņem ~52% no izpētītās trases koridora platības. Novērtēts, ka vislielāko platību aizņem skujujoku meži (~17%), bet ~9% veido pārejoši mežu apgabali un krūmi. Ar lauksaimniecības zemēm saistītas teritorijas aizņem ~39% no izpētes teritorijas (no tām ~20% veido aramzemes, kas galvenokārt atrodas trases beigu posmos Zemgalē). Tikai nepilnus ~8% no izpētītā trases koridora aizņem urbanizētas teritorijas, kuras pamatā ir Rīgā un tās pierobežā.
- 6.5.2.6. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir noteikti tie zemes īpašumi, kuru teritorijas Rail Baltica būvniecība skars tieši (t.i., ko skar dzelzeļa līnijas nodalījuma josla, plānotās stacijas, termināli, VJA vai skar saistītās būves Rail Baltica izbūves rezultātā, piemēram, autoceļu šķērsojumu teritorijas). Tāpat ir identificēti īpašumi, kuru Paredzētā darbība

skartu netieši ar aizsargjoslām. Jau konkrētajos īpašumos novērtētas arī platības, kuras atsavināmas Rail Baltica realizācijai.

- 6.5.2.7. Birojs ņem vērā Ziņojumā norādīto, ka tieši un netieši skarto teritoriju aprēķins ir aptuvenš un var tikt precizēts, ņemot vērā izvēlēto alternatīvās trasi, kā arī papildus vērtējumu, kas veicams tālākās izpētes laikā. Ievērojot projekta attīstības stadiju, kurā tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums, Birojs apzinās, ka skartās platības ir aprēķinātas, vadoties no tipveida principiālajiem risinājumiem, turklāt arī Rail Baltica un elektropārvaldes līniju nodalījuma joslas platums ir mainīgs, atkarībā no konkrētās izbūves vietas. Tāpat nav izslēgtas arī lokālas pārmaiņas, veicot jau specifiskos izpētes darbus konkrētā vietā. Piemēram, var tikt konstatēti no ģeoloģiskajiem, hidroģeoloģiskajiem, kultūrvēsturiskajiem vai citiem apstākļiem izrietoši faktori, kas rekomendētu kādā posmā izvēlēties, piemēram, elektropārvades līnijas izvietojumu dzelzceļa līnijas otrā pusē, vai nelielas pašas trases korekcijas. Tas viss var atstāt iespaidu arī uz precīziem tieši skarto teritoriju aprēķiniem. Neatkarīgi no minētā, Ziņojums sniedz nepieciešamo informāciju par teritorijām, kas varētu tikt skartas ar Rail Baltica izbūvi un ir identificēti gan iespējami skartie īpašumi, gan šādu teritoriju pašreizējais lietojums un nepieciešamā lietojuma maiņa katras konkrētas Skartās pašvaldības griezumā. Saskaņā ar Ziņojumu šīs platības tiks precizētas sadarbojoties ar attiecīgo zemju īpašniekiem, un zemes atsavināšanas procesā paredzēts noteikt piemērotākos risinājumus zemes vienību robežu pārkārtošanai, jaunu zemes vienību izveidei vai vairāku zemes vienību konsolidēšanai.
- 6.5.2.8. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir vērtēti un analizēti normatīvie akti kompensācijas jautājumos, kā arī veikta pastāvošo un papildus nepieciešamo kompensācijas mehānismu analīze atlīdzības noteikšanai par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, kā arī par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi vai citi netiešie zaudējumi un izmantošanas ierobežojumi. Šim mērķim ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā, piesaistot nozares speciālistus, ir veikta esošo normatīvo aktu analīze un prakses izpēte Latvijā un citās Eiropas Savienības valstīs, lai nodrošinātu juridiskos risinājumus attiecībā uz atlīdzības noteikšanu par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi Rail Baltica projekta realizēšanai. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā analizēti un meklēti risinājumi arī no praktiskā viedokļa, jo ne vienmēr identificēti gadījumi, kad nepieciešams atsavināt visu īpašumu, sagaidāms, ka ar Rail Baltica nodalījuma joslu daudzviet tiks skarta tikai īpašuma daļa, jo trase to šķērsotu, attiecīgi apgrūtinot īpašuma kā kopuma apsaimniekošanu. Tādēļ meklēti loģiski risinājumi arī iespējamai zemes konsolidācijai, lai efektīvi pārkārtotu zemes īpašumu robežas, racionāli veidotu īpašuma objektu izvietojuma struktūru un neveidotu nesamērīgu barjeras efektu ar traucējumiem īpašuma apsaimniekošanai.
- 6.5.2.9. Izvērtējot ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros izteiktos sabiedrības viedokļus un argumentus, kā arī novērtējot sabiedrības līdzdalības apjomu un paustos motīvus, konstatējams, ka lielākoties sabiedrības bažas, iebildumi un priekšlikumi ir saistīti ar apsvērumiem, kas izriet no iespējama īpašumtiesību aizskāruma un vēlēšanos panākt tādu Rail Baltica risinājumu, kas konkrēto juridiskas vai privātas personas īpašumu skartu pēc iespējas mazāk. Sabiedrisko apspriešanu gaitā izteikti arī priekšlikumi trasi virzīt iespējami tālu no apdzīvotām vietām un minimāli skarot privātpersonu zemes (piemēram, virzīt dzelzceļa līniju cik iespējams pa VAS "Latvijas valsts meži" valdījumā esošajām meža zemēm). Ne visos gadījumos, protams, šāds risinājums ir iespējams, turklāt meži ir sabiedriski nozīmīga vērtība, jo ir gan ekoloģiskajai, gan ekonomiskajai ilgtspējai nozīmīgs resurss un dabas kapitāls. Neatkarīgi no minētā, no Ziņojuma izriet, ka dzelzceļa līnijas iespējamās alternatīvas iespēju robežās ir izsvērtas tādējādi, lai pēc iespējas ņemtu vērā ietekmi uz īpašumiem un cilvēku dzīves vidi, iespējami mazāk skartu

apbūves teritorijas un esošo apbūvi. Tādēļ visās piedāvātajās Rail Baltica trasēs, dzelzceļa līnija pārsvarā šķērsotu meža un lauksaimniecības zemes, ja neskaita A5 posmu ar stacijām Rīgas centrā un Lidostā, kas neizbēgami šķērsotu pilsētas centru un piepilsētu. Tomēr pilnībā izvairīties no apdzīvotu vietu skaršanas arī citos Rail Baltica posmos nav iespējams, jo trases izvietojumam ir jārod kompromiss starp daudziem ietekmes aspektiem un jārespektē arī dabas un kultūras mantojuma aizsardzības nosacījumi.

- 6.5.2.10. Kopumā secināts, ka Rail Baltica izbūves gadījumā būs jānojauc tikai dažas ēkas (alternatīvu kopsummā šādas ēkas identificētas līdz 37, bet galējais skaits būtu mazāks, ņemot vērā to, ka realizācijai tiktu virzīta tikai viena no vērtētajām alternatīvām). Skarto pašvaldību griezumā, atkarībā no alternatīvu posmiem, tās būtu vidēji 1-2 ēkas, A5 posma gadījumā līdz 5 ēkām, ņemot vērā apdzīvotu teritoriju šķērsojumu. Tikai atsevišķos gadījumos nojaukt būtu nepieciešams dzīvojamās ēkas, tās visas ir identificētas un uz tām nepārprotami (lāpat kā visos citos gadījumos) attiecināmi nosacījumi par samērīgu un taisnīgu atlīdzību. Atbilstoši Ziņojumam ar visu skarto īpašumu īpašniekiem ir notikusi saziņa un ietekmes uz īpašumiem jautājumi tiek risināti normatīvajos aktos paredzētajā kārtībā.
- 6.5.2.11. Ņemot vērā to, ka Rail Baltica dzelzceļa zemes nodalījuma josla iekļauj arī dzelzceļa ekspluatācijas un aizsargjoslu, novērtēts, ka netiks radīti papildus netieši apgrūtinājumi īpašumiem, kas atrodas gar dzelzceļa līniju. Tomēr papildus (platāka par dzelzceļa nodalījuma joslu) aprobežojumu zona sagaidāma vietās, kur gar dzelzceļa līniju tiks virzīta arī elektropārvades līnija (abu infrastruktūras objektu aizsargjoslas pārklājas daļēji). Vienlaikus var atzīt, ka, būvējot šādus objektus atsevišķi, ietekmes skartās teritorijas un ietekmes apjoms būtu ievērojami lielāks.
- 6.5.2.12. Ņemot vērā minēto un visu Ziņojumā novērtēto, Birojs atzīst, ka ietekmes, kas izriet no skarto zemju ietekmēšanas un pārveidošanas īpašumu aizskāruma kontekstā ir vērtētas un ir identificēti mehānismi šādu ietekmju kompensēšanai. Sagaidāmās vides pārmaiņas un ietekme uz skartajiem īpašumiem summāri būs nepārprotami būtiska, kas arī ir viens no pamata iemesliem, kādēļ tik liela mēroga darbībām kā tālsatiksmes dzelzceļa līnijas izbūve ir visos gadījumos obligāti piemērojams un veicams ietekmes uz vidi novērtējums. Izvairīties no summāri būtiskās ietekmes nav iespējams, jo ietekmes mērogs un skarto teritoriju lielums jebkurā gadījumā saglabājas. Tomēr ar ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru ir iespējams pēc iespējas izsvērt un nodrošināt tādus kompromisa risinājumus, kas lokāli no komplicētākajām ietekmēm izvairās un taisnīgiem kompensāciju mehānismiem ietekmi samazina līdz pieņemamam līmenim. Lai šādu pieeju realizētu, ir būtiski, lai pēc lēmuma pieņemšanas par Paredzētās darbības pieļaujamību un konkrētās alternatīvas izvēles (pozitīva akcepta lēmuma gadījumā), tiktu nodrošināts, ka turpmākā teritoriju (arī Paredzētās darbības perspektīvās ietekmes zonā esošo teritoriju) izmantošanas un apbūves plānošanā tiek ņemts vērā perspektīvais Rail Baltica posms. Jo īpaši būtiski tas ir mobilitātes, kā arī sagaidāmo traucējumu (galvenokārt jau trokšņa) dēļ. Plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi, ir jāņem vērā plānotā dzelzceļā līnijas izbūves vieta, novērtētās ietekmju zonas, jo Paredzētās darbības realizācijas gadījumā pašreizējā situācija mainīsies. Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk MK Trokšņa noteikumi Nr.16) 14.1.punktā paredz, ka teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2.pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ir pieļaujama, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 „*Būvakustika*” prasībām. Minēto jautājumu pārvaldība un nodrošinājums ir galvenokārt jau vietējo pašvaldību kompetencē, regulējot tos ar teritoriju plānojumu nosacījumiem, būvniecības ieceru pieļaujamības un nosacījumu novērtējumu, kā arī būvatļauju izsniegšanu. Rezumējot iepriekš minēto un Ziņojumā

konstatēto, Birojs, izdodot šo atzinumu, ievēro, ka prasības saistībā ar nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām atsavināšanu un atlīdzību par šādu atsavināšanu ir jau noteikti ar normatīvajiem aktiem, tādēļ nav nepieciešams un nav lietderīgi šādas prasības atkārtot ar atzinumu par izstrādāto Ziņojumu. Vienlaikus, vadoties no Ziņojumā novērtētā un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā konstatētā, Birojs papildus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības akceptu, noteic šādus obligātos nosacījumus:

- a) Nosakot piemērojamos mehānismus īpašumu atsavināšanai un taisnīgas kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.
- b) Vietās, kur nepieciešams, jāizsver zemju konsolidācijas iespējamība, lai rastu pēc iespējas loģiskākos risinājumus ietekmes uz īpašumiem mazināšanai, tostarp lai efektīvi pārkārtotu zemes īpašumu robežas, racionāli veidotu īpašuma objektu izvietojuma struktūru un neveidotu nesamērīgu barjeras efektu ar traucējumiem īpašuma apsaimniekošanai.

6.5.3. Nozīmīgākās saistītās darbības un to savstarpējās realizācijas būtiskākie nosacījumi.

6.5.3.1. Paredzētajai darbībai ir saistība arī ar citām paredzētajām darbībām plānotajā realizācijas vietā vai tās tuvumā, tādēļ ietekmes uz vidi novērtējums veikts, koordinējot plānotos risinājumus un Ziņojuma sagatavošanu ar ietekmes uz vidi novērtējuma virzību arī citām paredzētajām darbībām, kam ticis vai vēl tiek veikts ietekmes un vidi novērtējums. Nozīmīgākie no projektiem, kuru realizācijā ir savstarpēji pakārtoti nosacījumi, ir SIA „Knauf” plānotā ģipšakmens ieguve atradnē „Saulkalne” Salaspils novadā un EPL Projekts, jo šo darbību īstenošana, tajā skaitā īstenošanas laika vai īstenošanas vietas noteikšana ir lielā mērā pakārtota tam, kādā trasē un kad Rail Baltica tiks realizēta. Tajā pat laikā šo projektu savietojamība un realizācija ir saistīta arī ar virkni tehniskiem un organizatoriskiem risinājumiem, kuriem nepieciešama savstarpēja koordinācija. Tāpat Rail Baltica lielā mērā saistīta arī ar Lidostas attīstības plāniem, jo Lidostas infrastruktūras attīstības projektu realizācijai ir 2015.gadā noslēdzies ietekmes uz vidi novērtējums un to īstenošanas gadījumā plānots pārbūvēt arī Lidostas termināli. Tieši sasaistē ar šo ēku paredzēts Latvijas teritorijā otrās ātrgaitas pasažieru vilcienu pieturas nodrošinājums, virzot Rail Baltica trasi caur Lidostas teritoriju.

6.5.3.2. SIA „Knauf” ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ietverta informācija, ka ir panākta konceptuāla vienošanās ar Ierosinātāju par ģipšakmens izstrādi Rail Baltica trases teritorijā. Savstarpējās saistības kontekstā ar ģipšakmens atradni „Saulkalne” ir jāņem vērā sekojošo:

6.5.3.2.1. Atradne atrodas Salaspils novadā un Rail Baltica šķērsotu atradni tās R daļā, virzienā no Z uz D. Šajā posmā (A4) Rail Baltica trasei nav noteiktas alternatīvas. Tā kā ģipšakmens ir ūdenī šķīstošs iezis, kas pakļauts karsta procesiem, Rail Baltica būvniecība ir iespējama, tikai aizstājot ģipšakmeni ar citu grunti, kam piemīt pietiekama nestspēja.

6.5.3.2.2. Tādējādi secināms, ka derīgā materiāla izņemšana zem Rail Baltica trases un drošā ietekmes zonā būs nepieciešama jebkurā gadījumā, t.i. neatkarīgi no tā, vai SIA „Knauf” veiktu šajā atradnē ieguvi. Šādā griezumā Birojs pievienojas Ziņojuma autoru secinājumiem un atzīst par racionālu SIA „Knauf” nodomu līdz Rail Baltica realizācijas uzsākšanai pagūt veikt attiecīgās atradnes daļas izstrādi, jo ne tikai no ekonomiskā, bet arī no ilgtspējīgas dabas resursu

izmantošanas viedokļa ģipšakmeni lietderīgāk un pamatotāk ir izstrādāt kā derīgo izrakteni. Ģipšakmens nav bieži sastopamais derīgais izraktenis un Rail Baltica nodalījuma joslā ir A kategorijas ģipšakmens krājumi.

- 6.5.3.2.3. Šobrīd tiek veikta ģipšakmens ieguves ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra un viens no būtiskiem savstarpējās realizācijas nosacījumiem ir, lai ģipšakmens ieguve līdz Rail Baltica realizācijas brīdim attiecīgajā atradnes daļā tiktu pabeigta. Līdz ar to, abu paredzēto darbību realizācijas nosacījumi ir atkarīgi no laika grafiku saskaņošanas un ievērošanas. Tomēr abu projektu savstarpējās realizācijas iespējamībai ir vēl viens cits, faktiski būtiskākais nosacījums - AS "Latvijas Gāze" gāzes vada Rīga – Paņeveža, kas šķērso atradni "Saulkalne", pārbūve vai iznešana no Rail Baltica dzelzceļa koridora zonas un derīgo izrakteņu ieguves vietas. Konkrētus attiecīgā gāzes vada posma un ar to saistītās infrastruktūras pārcelšanas risinājumus paredzēts izstrādāt būvniecības projektā, ņemot vērā tehniskos noteikumus, kas saņemami no AS "Latvijas Gāze" un citu infrastruktūras objektu pārvaldītājiem. Vienlaikus jau šajā izpētes stadijā ir apzināti un noteikti principiālie risinājumi un nosacījumi, tostarp prasība abu objektu šķērsojumam 90⁰ leņķī un gāzes vada virzība gar autoceļu A4. Šādā risinājumā gāzes vads tiktu izvietots teritorijās, kas nav blīvi apbūvētas un abi infrastruktūras objekti veidotu kopēju koridoru (gāzes vads atrastos autoceļa 100m aizsargjoslā, bet ne tuvāk kā 50m no ceļa uzbēruma apmales). Minētos pārbūves darbus ir paredzēts nodrošināt Paredzētās darbības ietvaros (t.i. - kā Rail Baltica projekta sastāvdaļu) un no lietas materiāliem izriet, ka šādam risinājumam AS "Latvijas Gāze" paudusi konceptuālu atbalstu. Tomēr turpmākajās izpētes stadijās un būvniecības projekta izstrādes gaitā vēl būs jārisina virkne lokālu un tehnisku nosacījumu. Tā, piemēram, no SIA "Knauf" nodrošinātā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma, kura sabiedriskā apspriešana norisinājās līdz 2016.gada 6.martam, var secināt, ka uzņēmums varētu būt ieinteresēts lielāka posma/gāzes vada atzara pārcelšanai ārpus atradnes teritorijas (nav nepieciešams Rail Baltica realizācijai), jo ģipšakmens ieguve gāzes vada aizsargjoslā ir aprobežota. Attiecīgi, faktiskais pārcelšanas apjoms un risinājumi būs atkarīgi no visu iesaistīto pušu vienošanās un iespējām.
- 6.5.3.2.4. Vērtējot Paredzētās darbības un ģipšakmens ieguves savstarpējās un summārās ietekmes, secināms, ka pēc gāzes vada pārcelšanas sākotnēji tiks izstrādāta atradnes daļa, kas atrodas zem plānotās dzelzceļa līnijas trases un tikai pēc tam tiks uzsākta Rail Baltica būvniecība. Novērtēts, ka šī atradnes daļa, kurā ierobežoto realizācijas termiņu dēļ ieguves darbus būtu nepieciešams veikt intensīvā režīmā, kopumā sastādītu ~ 3,5ha. Prognozēts, ka teritoriju zem plānotās Rail Baltica trases būtu iespējams izstrādāt 3-4 gadu laikā. No Ziņojuma un SIA „Knauf” paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas izriet, ka atradnes teritorijā nākotnē tiktu izvietots arī multimodālais kravu terminālis, tomēr šī termināla izbūve vēl nav plānota pirmajās Rail Baltica realizācijas kārtās. Atbilstoši Ierosinātājas sniegtajai papildus informācijai projekta "Rail Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde" ietvaros ir izstrādāts risinājums, kas paredzētu kravu termināla centrālo objektu un būvju izvietojumu izpētes teritorijas Z daļā, galvenokārt jau ārpus atradnes robežām. Tādēļ Salaspils kravu termināla izbūves kontekstā nav konstatējami papildus nozīmīgi realizācijas laiku un nosacījumus ierobežojoši faktori. Turklāt, kā to apstiprinājusi Ierosinātāja,

Paredzētās darbības ietvaros ir plānots nodrošināt tikai tos kravu termināla risinājumus, kas tiešā veidā attiecas uz dzelzceļa tehnisko nodrošinājumu un to risinājumu robežām (tostarp papildus sliedes paralēli Rail Baltica pamattrasei, 1520mm dzelzceļa līnijas ievads no esošās dzelzceļa līnijas „*Krustpils-Rīga*”), bet pašu dzelzceļa kravu termināli un tā infrastruktūru, nepieciešamos kravu laukumus, loģistikas platības u.c. perspektīvā plānots risināt atsevišķa projekta ietvaros. Attiecīgi, tiks izstrādāts atsevišķs tehniskais projekts un pakārtots tā realizācijas novērtējums.

6.5.3.2.5. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, pirmajā atradnes izstrādes posmā abu darbību ietekmes būtiski nesummēsies, jo to realizācija ir plānota secīgi. Tomēr ieguvi atradnē būs iespējams turpināt arī divos atlikušajos iecirkņos abpus dzelzceļa līnijai un sagaidāms, ka summārās ietekmes galvenokārt izpaudīsies kā abu darbību troksnis. Ieguve atradnē ir plānota, izmantojot spridzināšanas metodi vai mehāniskās irdināšanas metodi (vai to kombinācijas), tomēr spridzināšanas metodes izmantošana novērtēta kā iespējama tikai gadījumā, ja tiks pārvietots maģistrālais gāzes vads. Uzsākoties Rail Baltica būvniecības darbiem, SIA “*Knauf*” ir apņēmusies darbus atradnē turpināt drošības prasībām atbilstošā attālumā no dzelzceļa līnijas līdz pat atradnes izstrādes pabeigšanai. Kopumā šajā teritorijā Rail Baltica apkārtņē ieguves darbus plānots veikt ar intensitāti līdz 300 000 t gadā un ieguves darbi varētu turpināties ~ 13 gadus. SIA “*Knauf*” ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ietverts secinājums, ka Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras normāla ekspluatācija nerada papildus risku ģipšakmens ieguvei, kā arī otrādi – atradnes izstrāde neradītu papildus risku dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijai.

6.5.3.2.6. Abu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru veikšanas laikā ir identificēti arī savstarpējie ietekmi pastiprinošie apstākļi, jo Rail Baltica izbūves gadījumā ir plānota autoceļa C9 pieslēguma autoceļam A4 slēgšana, pa kuru derīgā materiāla transportēšanu un piekļuvi izstrādes vietām bija plānojuši SIA “*Knauf*”. Birojs secina, ka ģipšakmens ieguves ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir vērtēta arī alternatīva izvešanas trase pa citu esošu ceļu (C8), tomēr šī ceļa noslogojums jau šobrīd ir novērtēts kā pārāk liels (pastāvošās trokšņa ietekmes no kravu transporta) un papildus slodze ar trokšņa līmeņa palielinājumu nebūtu pieļaujama. No SIA “*Knauf*” ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izriet, ka ģipšakmens atradnes izstrādes vajadzībām varētu tikt izmantots arī piekļuves ceļš, kura izbūvi var nodrošināt Rail Baltica nodalījuma joslā, kā tas paredzēts arī citu īpašumu un objektu sasniedzamībai. Tādēļ abu projektu savstarpējās koordinācijas ietvaros ir jārod risinājumi vai nu autoceļa C9 posma funkcionēšanas saglabāšanai, izbūvējot šķērsojumu, vai arī jāparedz risinājums dzelzceļa līnijai paralēlā piekļūšanas ceļa nodrošinājumam vai alternatīvu ceļu izmantojumam.

6.5.3.3. Šobrīd tiek veikts arī EPL projekta ietekmes uz vidi novērtējums, kura ietvaros izskatīta alternatīva ~85km garu posmu virzīt vienotā koridorā ar Rail Baltica. Pamatā EPL projektu ir paredzēts realizēt, pārbūvējot jau esošas 110kV elektrolīnijas pa esošu trasi, tomēr 1 B modifikācijas posmā elektrolīnija tiktu būvēta jaunā vietā. 1 B modifikācija ir izstrādāta kā kompromisa alternatīva, ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un iebildumus par 1 alternatīvas trasi Carnikavas novadā. Lai līdzsvarotu dažādas intereses, tika meklēti risinājumi darbību realizēt jaunā trasē, ko papildus aprobežojis apstākļi, ka tuvākajā apkārtņē ir salīdzinoši daudz īpaši aizsargājamo dabas teritoriju. Sākotnēji, vērtējot arī plānotās Rail Baltica būvniecības ieceri, abu darbību ierosinātāji izsvēra iespēju objektus virzīt vienā koridorā pa AECOM

izstrādāto rekomendāciju Rail Baltica būvniecībai (trase tiktu atvērta no blīvāk apdzīvotām vietām Carnikavas novadā, tomēr šķērsotu Eiropas nozīmes aizsargājamās Natura 2000 teritorijas dabas liegumu „Dzelves kroņa purvs”, dabas liegumu „Garkalnes meži”, kas ir putniem nozīmīgas vietas, un aizsargājamo ainavu apvidu „Ādaži”). Ņemot vērā ierobežojošos un limitējošos faktorus Natura 2000 kontekstā, ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā no šāda risinājuma Rail Baltica būvniecībai Ierosinātāja atteicās un attiecīgi arī EPL Projekta ietvaros kompromisa risinājums 1 alternatīvai (1B modifikācija) tika grozīts. Šobrīd tai izstrādāti divi risinājumi pa Rail Baltica B3 vai A3 koridoru, ārpus dabas lieguma „Dzelves kroņa purvs”, dabas lieguma „Garkalnes meži” un aizsargājamo ainavu apvida „Ādaži”.

- 6.5.3.4. No abu darbību ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas izriet, ka elektropārvades līnijas būvniecību plānots pabeigt līdz 2020.gadam, kad savukārt tikai plānots sākt Rail Baltica būvniecību attiecīgajās pašvaldībās. Tajā pat laikā secināts, ka posmā, kur abi infrastruktūras objekti veidotu vienotu koridoru, EPL Projekta konkrēto tehnisko risinājumu noteikšana tomēr būtu atkarīga no lokālajiem risinājumiem, ko vēl tikai plānots noteikt Rail Baltica dzelzceļa līnijai. Tas tādēļ, ka, atkarībā no dzelzceļa līnijas risinājumiem, koordinējami un saskaņojami lokālie tehniskie risinājumi EPL balstu vietām, citu starpā, lai radītu pēc iespējas mazāku ietekmi uz skartajiem īpašumiem. Attiecīgi Ziņojumā secināts, ka vispirms būtu izstrādājams Rail Baltica tehniskais projekts, pamatojoties uz kuru izstrādājams vai precizējams elektropārvades līnijas tehniskais projekts. No EPL Projekta ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izriet, ka VAS “*Latvijas Elektriskie tīkli*” šo nosacījumu apzinās. Turpat novērtēts, ka galvenie limitējošie un ierobežojošie faktori ir saistīti ar to, ka dzelzceļa līnijai ir stingrāki projektēšanas standarti un nosacījumi (piemēram, minimālie rādiusi, līknes, attālumi utt.) nekā elektropārvades līnijai, kuras balstu izvietojumu ir relatīvi vieglāk mainīt un pielāgot noteiktiem apstākļiem un nosacījumiem. Saistītie realizācijas nosacījumi galvenokārt izriet no dažādiem projektu realizācijas laika grafikiem, nepieciešamības savstarpēji saskaņot tehniskos un novietojuma risinājumus un projektu īstenošanas fāzes, lai abu projektu būvniecības darbi attiecīgajos posmos maksimāli tiktu plānoti vienlaikus vai secīgi. Vienlaikus arī VAS “*Latvijas Elektriskie tīkli*” atzīst, ka posmā, kur abi infrastruktūras objekti veido vienotu koridoru, vispirms izstrādājams Rail Baltica tehniskais projekts, pamatojoties uz kuru jāizstrādā EPL tehniskais projekts, koordinējot un saskaņojot izvēlēto tehnisko risinājumu, tai skaitā būvniecības tehnoloģijas, ar Rail Baltica projekta īstenošanu. Šo abu projektu summāra nelabvēlīga ietekme sagaidāma galvenokārt ietekmes uz ainavu un dabas vērtībām kontekstā (aizsargājamās dabas teritorijas un mikroliegumi, sugas un biotopi, ietekme uz mikroliegumiem).
- 6.5.3.5. Lidostas infrastruktūras attīstības projektu līdz 2020.gadam ietekmes uz vidi novērtējums jau ir noslēdzies. Projekta realizācijas gadījumā būs nepieciešama savstarpēja koordinācija Lidostas termināla pārbūvei un Rail Baltica stacijas būvniecībai, tomēr no VAS “*Starptautiskā lidosta “Rīga”*” ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izriet, ka šos aspektus abi projektu realizētāji ir apzinājuši un tehnisko risinājumu koordinācija tiek veikta. Rail Baltica būvniecība Lidostas teritorijā (tās A daļā) ir paredzēta kā caurejoša divsliežu dzelzceļa līnija, kura uz D no pasažieru termināla tiktu papildināta ar trešo sliežu ceļu kravas vilcieniem. Lidostas centrālajā daļā dzelzceļa līnija ir paredzēta uz estakādes. No Ziņojuma izriet, ka sākotnēji Lidostā ir paredzēts pasažieru terminālis 200m garu vilcienu apkalpošanai, saglabājot iespēju nākotnē termināli paplašināt 400m garu vilcienu apkalpošanai. No Ziņojuma neizriet, ka abu projektu realizācijai būtu kādi savstarpēji izslēdzoši vai būtiski limitējoši apstākļi, tomēr, ņemot vērā Lidostas darbības specifiku, summāro ietekmju ar Rail Baltica kontekstā būtiski būs drošības aspekti un abu satiksmes infrastruktūru ekspluatācijas radītais troksnis.

6.5.3.6. Nozīmīgs ar Lidostas un Paredzētās darbības mijiedarbību saistīts aspekts ir arī Lidostas un tās apkārtnes teritorijas hidroģeoloģiskie apstākļi un esošais piesārņojums kontekstā ar piesardzības pasākumiem, kas veicami būvdarbu un būvju lietojuma laikā, lai neveicinātu apkārtnes teritoriju pārmitrināšanos un neveicinātu piesārņojuma migrāciju. Lidostas un tās apkārtnes teritorija ir meliorēta. Attīstot Lidostas teritoriju, kā arī nosusinot purvus un pārpurvotās vietas, ir izjaukts apvidus hidrogrāfiskais tīkls, mainīts ūdensteču plūsmas virziens un novadāmā ūdens apjoms. Izmainot gruntsūdeņu dabisko noteci, veicināta arī atsevišķu iecirkņu pārmitrināšanās. Tā rezultātā Lidostā un tās apkārtņē ir gan pārpurvoti, gan nosusināti iecirkņi ar mākslīgi regulētu gruntsūdens līmeni un katra jauna objekta izbūves kontekstā ir jāņem vērā esošā situācija un jāparedz risinājumi, lai jaunie objekti papildus negatīvi neietekmētu piegulošo teritoriju hidroģeoloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Plānojot būvju izvietojumu un risinājumus, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot izbūvējamo konstrukciju stabilitāti. Papildus nozīmīgs aspekts ir tas, ka Lidostas teritorijā ir vairākas valsts piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā ietvertas vietas, tostarp bijusī degvielas bāze Lidostas DA daļā, kuras izvietojums, piesārņojuma areāls un piesardzības aspekti ņemami vērā arī Paredzētās darbības kontekstā. Galvenā gruntsūdeni piesārņojušā viela šajā vietā ir naftas produkti un šobrīd teritoriju apsaimnieko SIA „*Gulfstream Oil*”. Atbilstoši Lidostas attīstības iecerei veiktā ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijai iepriekšējos gados ir jau uzsāktas un trūpinās plānotas darbības, kas vērstas uz piesārņotās vietas ietekmes samazināšanu. Ņemot vērā līdz šim sasniegtos sanācijas darbu rezultātus SIA „*Gulf Stream Oil*” teritorijā, laika posmā no 2005.-2014. gadam piesārņotās teritorijas areāls ir jau būtiski samazināts no 6000 m² līdz 600m², arī turpmāk ir plānots turpināt sanācijas darbus. Neatkarīgi no minētā, realizējot Paredzēto darbību, būs nepieciešams izvērtēt un realizēt papildus nosacījumus uzraudzībai un kontrolei, jo īpaši būvdarbu veikšanas laikā, lai neveicinātu piesārņojuma migrāciju, jo vismaz lokāli un īslaicīgi var tikt ietekmētas gruntsūdens plūsmas.

6.5.3.7. Vairāki saistītie objekti ir paredzēti arī pašas Rail Baltica projekta izbūves ietvaros. Tā, piemēram, lai nodrošinātu Rail Baltica dzelzceļa sistēmas darbību un drošu ekspluatāciju, ir paredzēts izbūvēt dzelzceļa infrastruktūras apkalpošanas punktu (bāze sliežu ceļu, kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas u.c. sistēmu uzturēšanas personāla, tehnikas un materiālu izvietojumam). Šādu punktu ir plānots izbūvēt ~22ha teritorijā pie Vangažiem, kur ir pieejams pieslēgums esošajam 1520 mm dzelzceļa tīklam (posmam Rīga - Lugaži), kas pie nepieciešamības var nodrošināt tiešās materiālu piegādes. Paredzēts, ka infrastruktūras apkalpošanas punktā atradīsies dzelzceļa mašīnas, speciālais transports, materiāli un būvizstrādājumi, kas nepieciešami dzelzceļa virsbūves, kontakttīklu, signalizācijas un telekomunikācijas sistēmu apkalpošanai, ikdienas un regulārās uzturēšanas darbiem, plānoto un neplānoto remontdarbu veikšanai. Tāpat pasažieru vilcienu apkopei Paredzētās darbības ietvaros ir paredzēts punkts pie Acones, kur plānota pasažieru vilcienu sagatavošana reisiem un nelieliem remontiem (kopumā vērtēts, ka tā varētu būt ~14ha teritorija). Pasažieru vilcienu apkopes punktā plānots nodrošināt vilcienu sastāvu tīrīšanu, mazgāšanu, ekipēšanu, nelielu remontdarbu veikšanu. Plānots, ka Pēc Rail Baltica sliežu ceļu izbūves pabeigšanas naktīs laikā Rīgā paliks divi starptautiskie pasažieru vilcienu sastāvi, kas no rīta dodies reisos no Rīgas pasažieru stacijas (viens virzienā uz Tallinu, otrs virzienā uz Kauņu). Papildus Acones pasažieru vilcienu apkopes punktā ir paredzēta Lidostas ekspreša vilcienu un nākotnē plānoto reģionālās, piepilsētas un citas vietējās satiksmes vilcienu apkope un ekipēšana. Vilcienu apkopes punkts Aconē paredzēts esošās 1520 mm dzelzceļa līnijas Z pusē. Minēto objektu ierīkošana pēc savas funkcijas ir pielīdzināma dzelzceļa depo un stacijām, kuras veic kravas stacijas, šķirošanas stacijas vai iecirkņa stacijas funkcijas un attiecīgi, pirms šādu teritoriju darbības uzsākšanas ir jāsaņem B kategorijas piesārņojošās darbības

atļauja atbilstoši Ministru kabineta 2010.gada 30.novembra noteikumu Nr.1082 „*Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai*” 1.pielikuma 8.4.punktam. Atļauja ir Valsts vides dienesta izdots administratīvs akts, kas atļauj veikt piesārņojošu darbību ar nosacījumu, ka iekārta vai tās daļa funkcionē atbilstoši vides aizsardzību regulējošos normatīvajos aktos un šajā administratīvajā aktā noteiktajām prasībām gaisa, augsnes, ūdeņu piesārņojuma novēršanai un samazināšanai, atkritumu apsaimniekošanai, trokšņa u.c. ietekmju pārvaldībai. No papildinātā Ziņojuma izriet, ka specifisko vides ietekmju jautājumu risināšana ir plānota līdz piesārņojošās darbības atļaujas saņemšanai, kā to paredz normatīvie akti. Vienlaikus jau šobrīd ir noteikti un vērtēti principiālie risinājumi šo teritoriju plānošanai un apsaimniekošanai (arī vides aspektā). Ziņojumā paredzēts, ka gan infrastruktūras apkopes punktā, gan pasažieru vilcienu apkopes punktā tiks nodrošināti energoapgādes, ūdensapgādes un siltumapgādes risinājumi, kas tiks izstrādāti tehniskā projekta izstrādes gaitā, to skaitā ietverot rūpniecisko un sadzīvisko notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmu izbūvi un lokālu notekūdeņu attīrīšanas risinājumu izbūvi atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Plānotajās izbūves vietās tāpat ir vērtēta līdzšinējā izmantošana un sastopamās dabas vērtības, ietverot to izpētes koridorā. Ir sagaidāms, ka lokāli šo objektu teritorijā palielināsies trokšņa līmenis un nepieciešami risinājumi ar piesārņojuma aspektiem saistītu jautājumu pārvaldībai. Birojs atzīst, ka liela daļa ietekmju un to, cik tās perspektīvā var būt būtiskas, ir atkarīgas arī no teritorijas savlaicīgi ilgtspējīgas plānošanas un atsevišķās zonās jau teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas ietvaros var būt nepieciešams paredzēt arī ietekmes mazināšanas risinājumus (piemēram, trokšņa izplatību mazinošas barjeras vai vaļņi gar rūpnieciskās teritorijas robežu, kur tas nepieciešams). Būtiskākos jautājumus, attiecībā uz plānošanu un principiālajiem risinājumiem Ierosinātāja jau ir apzinājusi un tie raksturoti Ziņojumā, tomēr izsvērums saistībā ar troksni šajā projektēšanas stadijā nesniedz tik detalizētu informāciju, lai definētu jau konkrētas teritorijas, kur var būt nepieciešami papildus pasākumi. Ņemot vērā Paredzētās darbības mērogu un risinājumus, tas nebūtu uzskatāms par tik nozīmīgu trūkumu, lai atzinumu neizsniegtu, tomēr nevar izslēgt, ka ietekmes mazināšanas pasākumi atsevišķās teritorijās varētu kļūt aktuāli, tādēļ izsvērums par papildus nosacījumu nepieciešamību saistībā ar troksni ir pamats iekļaut Paredzētās darbības turpmākās projektēšanas tvērumā.

6.5.3.8. Secināms, ka Paredzētās darbības tvērumā ietilpst tikai tie Salaspils multimodālā kravu termināla izveides risinājumi, kas tiešā veidā attiecas uz dzelzceļa tehnisko nodrošinājumu un to risinājumu robežām (tostarp papildus sliedes paralēli Rail Baltica pamattrasei, 1520mm dzelzceļa līnijas ievads no esošās dzelzceļa līnijas „*Krustpils-Rīga*”), savukārt pašu dzelzceļa kravu termināli un tā infrastruktūru plānots risināt atsevišķa projekta ietvaros. Vienlaikus, tik tālu, cik tas attiecas uz kravu plūsmu un tās ietekmi uz vidi, Ziņojumā ir ņemta vērā iespējamā kravu vilcienu satiksme Rail Baltica trasē.

6.5.3.9. Ņemot vērā minēto un visu Ziņojumā novērtēto, Birojs atzīst, ka ietekmes, kas izriet no saistības ar citiem būtiskiem projektiem, kuru realizācijas iespējamība un nosacījumi ir savstarpēji pakārtoti un atkarīgi, ir vērtētas un ir identificēti gan būtiskākie priekšnosacījumi to koordinācijai, gan risinājumi to realizāciju secībai, lai savstarpējās ietekmes tiktu ņemtas vērā. **Projektu savstarpējās koordinācijas un mijiedarbības kontekstā Birojs atzīst, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu, nosakāmi šādi obligātie nosacījumi:**

- a) Ņemot vērā to, ka ģipšakmens nav bieži sastopamais derīgais izraktenis un Rail Baltica nodalījuma joslā ir A kategorijas ģipšakmens krājumi, lai nodrošinātu ilgtspējīgu dabas resursa izmantošanu, Ierosinātājam ir jāsadarbojas ar SIA “*Knauf*” un savstarpēji koordinēti jāsaņem un jārealizē gāzes vada pārbūves

un Rail Baltica attiecīgā posma būvniecības laika grafiks ar iespējamās ģipšakmens ieguves laika grafiku, ja tiks saņemts Rail Baltica un ģipšakmens ieguves akcepta lēmums normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Turpmākajā Rail Baltica projektēšanas gaitā jāizvērtē un ar SIA „Knauf” jāvienojas par abpusēji pieņemamu risinājumu piekļuves atradnes “Saulkalne” nodrošināšanai un ģipšakmens transportēšanai pēc Rail Baltica izbūves.

- b) Ņemot vērā to, ka posmos, kur EPL projekta ietvaros izbūvējamā elektrolīnija un Rail Baltica trase veidotu vienotu koridoru, plānotās 330 kV līnijas precīzs balstu izvietojums būtu atkarīgs no Rail Baltica lokālajiem risinājumiem, kas vēl tikai nosakāmi turpmākās projektēšanas gaitā, pie nosacījuma, ja tiek saņemts Paredzētās darbības un EPL Projekta attiecīgās alternatīvas akcepta lēmums normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, Ierosinātājai prioritārā kārtā ir jānodrošina maksimāli savlaicīga tehnisko risinājumu izstrāde un koordinācija attiecīgajiem dzelzceļa līnijas posmiem, lai nesamērīgi nekavētu EPL Projekta izstrādes un realizācijas gaitu.
- c) Plānojot būvju izvietojumu un risinājumus Lidostas un tās apkārtnes teritorijā, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot izbūvējamo konstrukciju stabilitāti. Paredzētās darbības realizācija nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroģeoloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu un pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu risināšanai.
- d) Veicot būvniecību iecirkņos, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām Lidostas teritorijā, jāparedz risinājumus, kas ierobežo naftas produktu ieplūdi būvniecības zonā un piesārņojuma tālāku migrāciju. Jāņem vērā, ka šajās teritorijās grūti var būt piesārņotas, līdz ar to, lai pieņemtu lēmumu par to apsaimniekošanas veidu vietās, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām Lidostas teritorijā, nepieciešams veikt izrakto nogulšņu ķīmiskās analīzes.
- e) Projektējot infrastruktūras un pasažieru vilcienu apkopes punktu, kā arī multimodālā kravu termināla teritorijas un nodrošinot to ierīkošanu, savlaicīgi un ilgtspējīgi plānojams gan objektu izvietojums un izmantošanas zonas, gan nepieciešamie ietekmes mazināšanas risinājumi piesārņojuma, tostarp trokšņa ietekmes novēršanai, mazināšanai un pārvaldībai.

6.5.4. Būvniecības procesa organizēšana, būvju nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība un ietekme uz to funkcionēšanu.

6.5.4.1. Rail Baltica būvniecības process sava apjoma un mēroga dēļ radīs ievērojamas pārmaiņas un ietekmi gan Latvijas, gan katras Skartās pašvaldības griezumā. Neatkarīgi no izvēlētajās trases alternatīvas, dzelzceļa līnija šķērsotu dažādus infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektus, kuriem būs nepieciešama pārbūve vai papildus aizsardzības risinājumi, arī būvniecības darbu apjoms un izbūvējamā objekta lielums ir priekšnoteikums vērienīgiem darbu organizācijas, piekļuves un loģistikas plānošanas pasākumiem. Tādēļ ietekmes uz vidi novērtējuma viens no uzdevumiem bija identificēt visas galvenās iespējamās problēmsituācijas, kam Paredzētās darbības realizācijas gadījumā (tās ietvaros) ir rodami risinājumi, lai radītu pēc iespējas mazākus traucējumus un samazinātu ietekmes būvdarbu laikā. Neskaitot satiksmes objektus, kas aplūkoti tālāk šī Biroja atzinumā, būtiskākie traucējumi būvdarbu veikšanas laikā var būt elektroenerģijas padeves pārtraukumi, gāzes apgādes pārtraukumi, ūdensapgādes, siltumapgādes ierobežojumi, sakaru, interneta darbības ierobežojumi.

- 6.5.4.2. Kopumā, vērtējot Ziņojumu un tajā aplūkotos būvniecības ietekmes aspektus, Birojs atzīst, ka tie ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir ņemti vērā ar atbilstīgu rūpību un detalizācijā, kādu pieļauj pašreizējā projekta stadijā. Ietekmes un risinājumi to pārvaldībai, darbu secībai, organizācijai un veikšanai ir apzinātas gan vispārējā Paredzētās darbības kontekstā, gan nozīmīgāko ar Rail Baltica būvniecību saistītu objektu griezumā (tostarp tunelis Torņakalnā, ūdensobjektu šķērsojumi, Rīgas pilsētas šķērsojums un risinājumi pasažieru vilcienu staciju izbūvei u.c.). Ir izsvērti ar teritorijas sagatavošanu, būvniecību, būvniecības nodrošināšanai nepieciešamo pagaidu būvju un inženierkomunikāciju, montāžas laukumu un infrastruktūras objektu izveidi vai pārveidi saistītie darbi, principiālie risinājumi darbības vietām un to izvietojumam, prognozētās ietekmes uz vidi, izvirzīti nosacījumi būvdarbu veikšanai.
- 6.5.4.3. Kā izriet no Ziņojuma, pirmo ir paredzēts sākt būvēt A5 posmu nogrieznī no Rīgas pasažieru stacijas līdz Lidostai, attiecīgi izbūvējot arī citu ar dzelzceļa līniju saistīto infrastruktūru. Šajā posmā būtiskākie objekti vai iecirkņi, kur risināma virkne savstarpējo un saistīto jautājumu, ir gan Rīgas pasažieru vilcienu stacijas, autoostas un ar tām saistītās teritorijas pārbūve, gan Daugavas šķērsojums ar jaunu tiltu, gan tuneļa būvniecība Torņakalnā un pasažieru stacija Lidostā. Pēc tam ir plānota pārējo posmu izbūve, kas prasīs lokālos risinājumus Skarto pašvaldību griezumā. No sākuma paredzēts pilnībā pabeigt A5 posmu, pēc tam plānota Rail Baltica ziemeļu daļas izbūve no Igaunijas robežas līdz Rīgas posma sākumam, tad A4 posma daļas izbūve starp Rīgas posma (A5) ievadu un izvadu, bet kā pēdējo ir plānots būvēt posmu no Lietuvas robežas līdz Rīgas posma (A5) izvadam.
- 6.5.4.4. No tehniskā viedokļa katrā ģeogrāfiskās secības posmā no sākuma tiktu veikta inženierkomunikāciju pārcelšana un pārbūve, bet pēc tam citas infrastruktūras pārcelšana un pārbūve. Tālākajās būvniecības fāzēs plānota saistīto objektu - tiltu, estakāžu, tuneļu, pārvadu, atbalsta sienu izbūve. Šajās fāzēs paredzēta arī ūdens novadīšanas sistēmu izbūve un pamatā teritorija tiktu sagatavota dzelzceļa līnijas būvniecībai. Paredzēts, ka pēc tam sekotu zemes klātnes izbūves darbi, tad dzelzceļa virsbūves izbūve un secīgi - dzelzceļa kontakttīkla, energoapgādes, signalizācijas un telekomunikācijas sistēmu izbūve. Dzelzceļa infrastruktūras elementu izbūve plānota šādā secībā: pirms sliežu ceļa balasta iebūves tiktu izbūvēti kontakttīkla balstu pamati un uzstādīti kontakttīkla balsti. Pēc aizsargslāņa izbūves tiktu ieklāts granīta šķembu balasts, uz kura novietotu sliežu režģus.
- 6.5.4.5. Saskaņā ar Ziņojumu būvniecības vietas sagatavošanas darbi ietvers šādu darbību kopumu: uzmērīšana un nospraušana, koku zāģēšana, krūmu ciršana, grāvju rakšana un tīrīšana, zemes virskārtas grunts izstrāde. Grunts izstrāde ietvertu augu zemes, organisko u.c. vājas nestspējas grunšu izrakšanu no zemes klātnes izbūves zonas. Ņemot vērā lielos zemes klātnes uzbēruma izbūvei nepieciešamos materiālu apjomus, iespēju robežās zemes klātnes būvniecībai paredzēts izmantot esošās noraktās gruntis. Daļu no noraktā augsnes slāņa (aptuveni 40 %) ir plānots izmantot atkārtoti nogāžu nostiprināšanai un apzaļumošanai, savukārt daļu no noraktās grunts (aptuveni 40 %) plānots izmantot atkārtoti zemes klātnes izbūvei.
- 6.5.4.6. Novērtēts, ka ~ 1milj. m³ noraktās grunts nebūs izmantojami Rail Baltica būvniecībai. Ziņojumā apsvērts, ka grunti būtu iespējams izvest uz karjeriem, kur ir nepieciešama rekultivācija, vai arī novietot to kādā atsevišķā teritorijā, kur šī grunts varētu tikt izmantota arī citām vajadzībām, piemēram, kalnu slēpošanas trases izveidei. Izvietošana paredzamās vietas un uz konkrēto teritoriju izvedamās grunts apjomus paredzēts precīzēt turpmākajās projektēšanas stadijās, kad būs pieņemts lēmums par noteikta trases varianta izvēli. Ja izrakstās grunts būs piesārņotas, ir apsvērtā to attīrīšanas iespējamība uz vietas, izmantojot kādu no Ziņojuma 1.9.apakšnodalā raksturotajām metodēm vai to kombinācijas. Šādā gadījumā grunts būtu iespējams izmantot atkārtoti. Atkārtoti

neizmantojamu piesārņotu grunti paredzēts nodot atbilstīgas specializācijas apsaimniekotājam.

6.5.4.7. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros iespējamās Paredzētās darbības realizācijas vietas ir novērtētas arī no bioloģiskās daudzveidības viedokļa, identificējot gan iecirkņus, kur sastopamas īpaši aizsargājamas dabas vērtības, gan teritorijas, kas ir nozīmīgas arī no tautsaimnieciskā viedokļa (lauksaimniecības zemes, mežu masīvi), no kuru fragmentācijas vai vērtības zuduma būtu nepieciešams pēc iespējas izvairīties. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās nepieciešamību maksimāli izvairīties no bioloģiski un tautsaimnieciski vērtīgu teritoriju noplicināšanas būvdarbu laikā. Attiecīgi ir plānots ne tikai Rail Baltica trases izvietojums, bet paredzēti arī risinājumi būvniecības darbu organizēšanai:

6.5.4.7.1. Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvdarbu organizācija ir plānota tādējādi, lai būvniecības laikā tiktu izmantoti esošie pieejamie infrastruktūras objekti un inženierkomunikācijas - esošais dzelzceļa un ceļu tīkls, elektroapgādes, ūdensapgādes un kanalizācijas tīkli, to izmantošanu saskaņojot ar infrastruktūras objektu un inženierkomunikāciju īpašniekiem vai pārvaldītājiem.

6.5.4.7.2. Grūti pieejamās vietās, lai neveidotu jaunus piebraucamos ceļus un radītu pēc iespējas mazāku ietekmi uz apkārtnes īpašumiem, ir paredzēts piekļuvi un būvdarbus organizēt pa esošu sagatavoto nodalījuma joslu. No Ziņojuma izriet, ka šādās vietās ir iespējams izmantot būvniecības metodes, kad ar speciālas pašgājēj iekārtas palīdzību sliežu režģi tiek izbūvēti secīgi viens aiz otra. Šādā būvobjekta iecirknī būvtehnikas kustība, materiālu pievešana/aizvešana un citas ar būvniecību saistītās darbības paredzēts veikt galvenokārt pa dzelzceļa nodalījuma joslu, nepieciešamības gadījumā piekļūstot iecirknim arī pa citiem autoceļiem, kas šķērso attiecīgo būvniecības iecirkni.

6.5.4.7.3. Pamatā Rail Baltica dzelzceļa būvniecība ir plānota pa ~ 10 km gariem iecirkņiem, kuru bāzes (saimniecības telpas, tehnikas novietnes, materiālu un būvizrādājumu uzglabāšanas laukumi) tiktu izvietotas valsts autoceļu tuvumā (papildus bāzes varētu tikt veidotas arī pie sarežģītākajām inženierbūvēm). Bāzes ir paredzēts izvietot vietās, kur nav nepieciešama mežu izciršana un lieli teritorijas sagatavošanas darbi, tās tiktu izveidotas tikai uz būvdarbu veikšanas laiku, tādēļ nav paredzēta šo teritoriju zemes lietojuma maiņa.

6.5.4.7.4. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās nepieciešamību paredzēt būvdarbu veicējam nosacījumu, ka pēc būvdarbu pabeigšanas jāveic visi nepieciešamie rekultivācijas pasākumi, lai atgrieztu teritoriju ne sliktākā vides stāvoklī, kāds bijis uz būvdarbu uzsākšanas brīdi.

6.5.4.7.5. Ziņojumā ir ietverta virkne nosacījumu būvniecības ietekmju pārvaldībai un mazināšanai, tajā skaitā vērtīgu teritoriju izbraukāšanas, noplicināšanas ietekmju novēršanai un teritoriju rekultivācijai.

6.5.4.8. Ūdensapgāde būvniecības laikā būs nepieciešama blīvējamo kārtu mitrināšanai, pretputekļu pasākumiem, betonēto konstrukciju kopšanai un saimnieciskajām vajadzībām iecirkņu bāzēs (ūdens patēriņa vispārējās prognozes atbilstoši plānoto darbu apjomam ietvertas ziņojuma 1.10.nodaļā). Ūdensapgādi ir plānots nodrošināt, pievedot ūdeni ar autocisternām no tuvākām ūdens ņemšanas vietām, bet tehniskajām vajadzībām (piemēram, būvlaukuma laistīšanai) nav izslēgts, ka būs iespējams izmantot no būvbedrēm atsūknēto jeb gruntsūdeņu pazemināšanas rezultātā iegūto ūdeni (vietās, kur šādas darbības plānotas, piemēram, izņemot neatbilstošas nestspējas gruntis dziļajās būvbedrēs vai būvējot trases elementus pazemes līmenī). Pamatā gan dzelzceļa trase visā

tās garumā paredzēta kā zemes klātnes uzbērums un ūdens atsūkņēšana būvniecības vajadzībām būs nepieciešama galvenokārt tikai apakšzemes šķērsojumu vietās. Tuneļa būvniecības vietā Torņakalnā atsūkņētos gruntsūdeņus paredzēts novadīt pilsētas kolektoros. Kanalizācija būvniecības laikā iecirkņu bāzēs būs nepieciešama saimnieciskajām vajadzībām. Papildus prognozēts, ka radīsies arī ražošanas notekūdeņi tehnoloģisko procesu laikā (būvkonstrukciju izgatavošana un kopšana). To plānots risināt ar lokālām kanalizācijas savākšanas ietaisēm un kanalizācijas izvešanu uz tuvāko kanalizācijas un notekūdeņu apsaimniekošanas vietu vai arī pagaidu pieslēgumiem centralizētām notekūdeņu kanalizācijas sistēmām (kur tas iespējams). Konkrētus notekūdeņu novadīšanas risinājumus katram būvniecības iecirknim un darbības vietai/zonai lokāli ir paredzēts noteikt būvniecības tehniskajā projektā, tostarp, risinot pieslēgšanos centralizētām kanalizācijas sistēmām atbilstoši attiecīgo īpašnieku vai apsaimniekotāju nosacījumiem.

- 6.5.4.9. Rail Baltica trasi pārsvarā ir plānots virzīt ārpus blīvi apdzīvotām vietām, tomēr visā tās garumā ir identificējamās zonas, kur būvdarbu ietekmes (tostarp, materiālu transportēšana, būvniecības tehnikas troksnis, putekļu emisijas) būs jūtamas arī dzīvojamās teritorijās (īpaši aktuāli tas būs Rīgas pilsētā). Lai novērtētu šādu ietekmju būtiskumu, Ziņojumā ir vērtētas būvniecības raksturīgo ietekmju izplatības zonas un attiecīgi izsvērti nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība būtu realizējama, lai traucējumu ietekmi mazinātu. Tomēr nav šaubu, ka pilnībā izvairīties no būvdarbu radīta trokšņa un citām ietekmēm nav iespējams, - tās iespējams vienīgi saprātīgi pārvaldīt un mazināt, tostarp izvairīties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad, piemēram, Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku apgrūtinājumu. Ņemot vērā būvdarbu specifiku un to ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam, arī Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 *“Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”* (turpmāk Trokšņa noteikumi Nr.16) 2.8.punktā paredz, ka šie noteikumi un attiecīgi - tajos noteiktās vides trokšņa robežvērtības neattiecinā uz būvdarbu radītā trokšņa emisiju. Tomēr šādiem būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar vietējo pašvaldību.
- 6.5.4.10. Vadoties no Ziņojumā sniegtās informācijas, būvdarbu veikšana nav saistīta ar ķīmisku vai bīstamu ķīmisku vielu lietojumu nozīmīgos apjomos. Iespējami avāriju riski saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami un pārvaldāmi. Potenciālie ar būvdarbu veikšanu saistītie vides riski nav vērtējami kā augstas varbūtības notikumi, ja tiek ievēroti organizatoriski un inženiertehniski pasākumi avāriju situāciju nepieļaušanai.
- 6.5.4.11.No Ziņojuma izriet, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir identificētas visas šķērsojamās komunikācijas, kurām nepieciešami pārbūves vai aizsardzības risinājumi. Visās šajās vietās ir izstrādāti arī principiālie tipveida nosacījumi, vadoties no kuriem, tie īstenojami, savukārt konkrētus tehniskos projektus ir plānots izstrādāt jau katram risinājumam atsevišķi. Tā, piemēram, no Ziņojuma izriet, ka:
- 6.5.4.11.1. Gāzes vadu šķērsojumus paredzēts pārbūvēt tā, lai tie šķērsotu Rail Baltica dzelzceļa sliežu ceļus un nodalījuma joslu 90⁰ leņķī un tiktu nodrošināts nepieciešamais attālums starp abu infrastruktūru drošības aizsargjoslām. Paredzēta arī atsevišķu gāzes vadu posmu pārvešana vai pārbūve. Vietās, kur gāzes vadus šķērsotu dzelzceļa līnija un kur būs nepieciešami pārbūves un aizsardzības risinājumi, ir sagaidāmi pārejoši traucējumi šo objektu funkcionēšanai. Līdz ar to būs nepieciešama gan tehnisko darbu izpildes nosacījumu saņemšana no AS „Latvijas gāze”, gan darbu organizācijas saskaņošana, plānojot gāzes vadu atslēgumu/pārslēgumu laikus un ilgumus un nodrošinot pagaidu risinājumus vietās, kur tādi nepieciešami.

- 6.5.4.11.2. No ierobežojošo apstākļu viedokļa secināts, ka Gaujas upes kreisajā krastā, 80 m attālumā no A4 posma nodalījuma joslas, kas ir tuvāk, nekā to pieļauj Aizsargjoslu likums, atrodas katodaizsardzības stacija (Ziņojumā vietām apzīmēta kā stacija In3, vietām stacija Nr.3). Novērtēts, ka līdz stacijai pienāk rezerves gāzes vads (kopā 3 vadi), tajā atrodas krānu laukums un dīķeri. No Ziņojuma izriet, ka Rail Baltica A4 posmu šajā vietā nav iespējams novirzīt nepieciešamo 150 m attālumā no katodaizsardzības stacijas (vai tālāk), tādēļ ar AS “Latvijas Gāze” ir saskaņots risinājums, kas ietver gāzes vadu posmu nomainītu 6km garumā, stacijas pārvietošanu un trasējumu šķērsošanas vietā, ievērojot piemērojamo standartu prasības.
- 6.5.4.11.3. Atšķirīgu alternatīvu gadījumā paredzēts šķērsot arī divus maģistrālos naftas vadus. Lai nodrošinātu objektiem nepieciešamos aizsardzības risinājumus un novērstu savstarpējās ietekmes riskus, Rail Baltica dzelzceļa trasi šajās vietās paredzēts novietot atbilstīgi projektētā uzbūvējumā.
- 6.5.4.11.4. Rail Baltica plānotie trašu varianti visā Latvijas teritorijā šķērsotu arī 110 kV un 330 kV augstsprieguma elektrolīnijas. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir apzinātas visas šādas vietas un visās augstsprieguma elektrolīniju šķērsojumu vietās paredzēts nodrošināt normatīvajos aktos noteikto minimālo elektrolīnijas zemākā vada attālumu līdz dzelzceļa kontakttīkla augstākajam vadam. Paredzēta arī atsevišķu elektrolīniju balstu pārcelšana gadījumos, ja tie atrodas plānotā dzelzceļa nodalījuma joslā. VJA pieslēgšanai esošajām elektropārvades līnijām, kā arī to pārbūvei Rail Baltica šķērsojuma vietās būs nepieciešama esošo elektropārvades līniju plānota atslēgšana. Pārbūves risinājumus, darbu veikšanas laiku un atslēgumus būs nepieciešams saskaņot ar attiecīgo sistēmu apsaimniekotājiem. Ziņojumā novērtēts, ka pārvades tīkla līniju atslēgšana samazina tīkla drošību, tāpēc, lai samazinātu līniju atslēgšanas laikus, būs jāplāno visu iespējamo būvdarbu vienlaicīga izpilde attiecīgajos līniju atslēgumos.
- 6.5.4.11.5. Tiks šķērsotas arī citas inženierkomunikācijas, - ūdensvadi, kanalizācijas un lietus kanalizācijas vadi, siltumapgādes vadi, vidējā spiediena gāzes vadi u.c. Visās šķērsojumu vietās ir paredzēts izstrādāt un realizēt lokālus tehniskos risinājumus, lai nodrošinātu šo objektu funkcionēšanas turpināšanu. Tā, piemēram, Rīgā tiktu šķērsoti esošie kanalizācijas un lietusūdeņu kolektori. Precīzu to novietojumu tiks plānots noteikt topogrāfiskās uzmērīšanas laikā, tomēr jau šobrīd ir definēta Ierosinātās apņemšanās būvniecības procesā skartos kolektorus pārcelt, vispirms izbūvējot jaunus kanalizācijas cauruļvadus, un tikai pēc tam demontējot skartos cauruļvadus. Tā kā šķērsojamo un skarto objektu pārbūves laikā ir sagaidāma pārejoša ietekme uz to funkcionēšanu (var būt pat piegādes traucējumi vai īslaicīgi pārtraukumi),- būvniecības un darbu organizēšanas/veikšanas projektu izstrādes laikā ir jāsapatavo un ar attiecīgajām institūcijām jāsapatavo tehniskie risinājumi, lai radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.
- 6.5.4.11.6. Rail Baltica trase šķērsotu arī meliorētas teritorijas un attiecīgi, lielu skaitu meliorācijas sistēmu būves. Ietekmes aspekti saistībā ar šādu objektu šķērsojumu un ietekmi uz hidroloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem tiek aplūkoti citā šī Biroja atzinuma apakšnodaļā.
- 6.5.4.12. Ņemot vērā Ziņojumā novērtēto, konstatējams, ka būvniecības raksturīgās ietekmes sava mēroga un apjoma dēļ būs nozīmīgas un kompleksas, - skars plašas teritorijas, lielu skaitu īpašumu un var radīt traucējumus lielam skaitam iedzīvotāju. Lai gan apjoma un mēroga ziņā plānotie būvdarbi ir lieli un skar plašu teritoriju, Paredzēto darbību plānots realizēt

pakāpeniski. Līdz ar to – ietekmes ar lokālu izpausmi konkrētā vietā būs īslaicīgas un ietvers laika periodu, kas nepieciešams, lai izbūvētu konkrēto posmu. Līdz ar to, lielākoties būvdarbiem tipiskās ietekmes ir vērtējamas kā īslaicīgas un pārejošas, jo darbu organizācija ir plānota pa iecirkņiem, nodrošinot tajos arī pagaidu risinājumus teritoriju sasniedzamībai, nozīmīgu objektu funkcionēšanai un būvdarbu radīto ietekmju mazināšanai. Tā, piemēram, darbus plānots organizēt darba dienās laika posmā no 7.00 līdz 19.00 un darbu veikšanai izmantotas iekārtas, kas atbilst normatīvo aktu prasībām. Sadržīves notekūdeņus paredzēts savākt un nodrošināt to apsaimniekošanu. Atkritumus paredzēts savākt, nodrošinot to šķirošanu un pagaidu uzglabāšanu, pēc tam nododot komercsabiedrībām, kas nodrošina to tālāku apsaimniekošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Pabeidzot darbus attiecīgajā posmā, ir plānota arī teritorijas sakopšana, tāpat ir paredzēta izmantoto piebraucamo ceļu tehniskā stāvokļa atjaunošana atbilstoši tā stāvoklim pirms būvdarbu uzsākšanas. Tādējādi ir paredzēts pēc iespējas samazināt ietekmi, ko radīs būvdarbiem tipiskie un raksturīgie traucējumi, tomēr to efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no piesardzības pasākumu plānošanas un atbilstīgas izpildes. Veicot būvniecības darbus un infrastruktūras objektu pārveidi, nepieciešams ievērot piesardzības un drošības pasākumus, lai pasargātu grunti, gruntsūdeņus, virszemes ūdeņus, gaisu un apkārtējo teritoriju kopumā no potenciālā piesārņojuma. Šādi piesardzības un drošības pasākumi ietver optimālu darbu plānošanu un organizāciju, tajā skaitā savlaicīgu tehnisko noteikumu saņemšanu, to prasību ievērtēšanu un ietveršanu projektā, kā arī pārdomāta būvniecības procesa nodrošināšanu, transporttehnikas motoru izslēgšanu, ja to darbība nav nepieciešama, darba zonas uzturēšanu kārtībā, sadzīves atkritumu konteineru uzstādīšanu, būvniecības atkritumu savākšanas konteineru uzstādīšanu, pie nepieciešamības – biotualešu uzstādīšanu un to regulāru apsaimniekošanu. Savukārt, lai nepieļautu grunts piesārņojumu ar naftas produktiem, pastāvīgi nepieciešams uzraudzīt, lai neveidojas degvielas, darba šķidrums noplūdes, negadījumu situācijām nodrošināt teritorijā attiecīgus savākšanas materiālus un absorbentus u.c.

6.5.4.13. Tā kā pašlaik vēl nav zināmi precīzi visi Paredzētās darbības izbūves tehniskie risinājumi, Birojs, izdodot šo atzinumu, ņem vērā, ka:

6.5.4.13.1. Ietekmes uz vidi novērtējums veicams pēc iespējas agrākā paredzēto darbību plānošanas un projektēšanas stadijā. Līdz ar to - nereti par paredzēto darbību un jo īpaši liela mēroga projektiem, kas skar visas Latvijas teritoriju, nav pieejama pilnīga un precīza informācija par katru lokāla, neliela mēroga aktivitāti, tās risinājumiem, tehniskajiem paņēmieniem, kas pielietojami, vadoties no vietējiem apstākļiem, aktivitātes apjomiem, precīzām realizācijas vietām u.c. faktoriem. Tas saistāms gan ar minētā mēroga darbību kopējo apjomu, gan šāda apjoma darbību ietekmes uz vidi novērtēšanas mērķi. Proti: iepriekšēju un savlaicīgu projekta koncepcijas un no tās izrietošo ietekmju novērtējumu, lai cita starpā definētu gan šādas koncepcijas realizācijai piemērotākās (no vides aizsardzības viedokļa) alternatīvas, gan definētu nepieciešamās rīcības, virzienus un ierobežojumus, turpinot tās tālāku izstrādi un realizāciju (kad piemērotākā alternatīva identificēta).

6.5.4.13.2. Ietekmes uz vidi novērtējuma mērķim Ziņojumā ir definētas iespējamās Paredzētās darbības realizācijas alternatīvas un šo alternatīvu tvērumā ir noteiktas arī plānoto saistīto objektu izbūves (vai perspektīvās izbūves) vietas, - infrastruktūras un pasažieru vilcienu apkopes punkti, kravu pārkraušanas terminālis, elektropārvades līnijas, VJA u.c. objekti. Tajā pat laikā, attiecībā uz dažiem no minētajiem objektiem konstatējams (piemēram, infrastruktūras un pasažieru vilcienu apkopes punkti), ka to izbūves un ekspluatācijas ietekmes uz vidi novērtējums šobrīd ir vispārējs, veikts vadoties no iespējamo

ietekmju veidiem un principiem, pēc kādiem izbūves vietas nosakāmas turpmākajās projekta realizācijas stadijās.

6.5.4.13.3. Līdz ar to, Birojs uzskata par nepieciešamu un konkrētajam gadījumam pamatotu atzinumā kā obligāto nosacījumu paredzēt prasību, ka Paredzētās darbības un saistīto infrastruktūras objektu, tajā skaitā satiksmes pārvadu, tiltu, pievedceļu, paralēlo ceļu u.c. objektu izbūvei un pārbūvei ir jāsaņem arī Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi, precizējot jau konkrētos risinājumus un vides aizsardzības prasības darbību realizācijai tās norises vietā.

6.5.4.14. Ņemot vērā visu iepriekš minēto un Ziņojumā novērtēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu attiecībā uz būvniecības procesu un turpmāku teritorijas izmantošanu un apsaimniekošanu ir nosakāmi obligātie nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama. Lemjot par obligāto prasību izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību būvniecībai, tai skaitā atkritumu apsaimniekošanai, ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem, ir Ierosinātājai un attiecīgo darbu izpildītājiem saistoša un citādā veidā Paredzētās darbības realizēšana nav pieļaujama. Līdz ar to, turpmākā projekta izstrādes gaitā, būvniecības laikā un Paredzētās darbības realizācijas rezultātā jānodrošina visu normatīvajos aktos un Ziņojumā paredzēto (vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu) pasākumu ietekmes samazināšanai realizācija un jāizpilda tajā norādītās apņemšanās spēkā esošos normatīvos aktus ievērot. Papildus un jo īpaši ņemot vērā to, ka pēc iespējas agrākā Paredzētās darbības plānošanas un projektēšanas stadijā attiecībā uz liela mēroga projekta lokālajiem risinājumiem vēl nav zināmi precīzi visi izbūves tehniskie nosacījumi un paņēmieni, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu izvirza šādus obligātos nosacījumus:

- a) Ierosinātājai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi vidē, tostarp pazemes ūdeņos, meliorācijas tehnēs un virszemes ūdeņos.
- b) Plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās shēmas būvobjektos, maksimāli jāizmanto esošā ceļu infrastruktūra, pie nepieciešamības jau savlaicīgi veicot vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu Paredzētās darbības nodrošināšanai nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti vai nestspēju. Būvdarbi iespējami jānodrošina tādējādi, ka piekļuve būvniecības vietai tiek organizēta pa esošiem ceļiem vai sagatavoto dzelzceļa nodalījuma joslu. Nepieciešamības gadījumā jāveic grantēto autoceļu mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.
- c) Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi pēc iespējas jāizvieto ārpus ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve.
- d) Būvniecības bāzes maksimāli jāplāno valsts autoceļu tuvumā un vietās, kur nav nepieciešama mežu izciršana un lieli teritorijas sagatavošanas darbi.
- e) Būvniecības laikā darbu veikšanas vietā iespēju robežās jānodrošina, ka tehnika pārvietojas pa būvniecības laukumu un jāveic pasākumi, lai izvairītos

no ietekmes uz īpaši aizsargājamiem biotopiem. Tehnikas un būvniecības materiālu pagaidu novietņu izvietojums plānojams, respektējot ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apzinātās un valstī plānotas biotopu kartēšanas ietvaros, iespējams, precizējamās īpaši aizsargājamo biotopu platības, kā arī dzīvojamo vai sabiedrisko apbūvi, samazinot ietekmi uz tiem/to.

- f) Būvniecības laikā jāizvairās izbraukāt pārmitras mežu vai zālāju biotopu platības ar smago tehniku, kur izbraukāšana būtiski maina mikroreljefu, veģetācijas sastāvu un ilgstoši saglabājas iebrauktās rises.
- g) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar attiecīgo vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst.7.00 līdz 19.00.
- h) Darbības vietā nav pieļaujama piesārņotu notekūdeņu novadīšana vidē. Piemērotākos notekūdeņu novadīšanas risinājumus katram būvniecības iecirknim un darbības vietai/zonai lokāli ir jānosaka būvniecības projektā un vietās, kur tas iespējams, pieslēgšanās centralizētām kanalizācijas sistēmām risināma atbilstoši attiecīgo īpašnieku vai apsaimniekotāju nosacījumiem.
- i) Noraktās grunts pēc iespējas jāizmanto atkārtoti zemes klātnes izbūvei. Vietās, kas šķērso piesārņotas vai potenciāli piesārņotas teritorijas vai atrodas to tuvumā, jānodrošina grunts kvalitātes kontrole. Jāizstrādā risinājumi būvniecībā neizmantojamās grunts izmantošanai/izvietojšanai un uzglabāšanai veidā, kas negatīvi neietekmē piegulošās teritorijas un to izmantošanu.
- j) Pēc būvdarbu pabeigšanas jānodrošina visi nepieciešamie rekultivācijas pasākumi, lai atgrieztu būvniecības laikā ietekmēto apkārtnes teritoriju ne sliktākā vides stāvoklī, kāds bija uz būvdarbu uzsākšanas brīdi.
- k) Jānodrošina, ka uzbērumi, tostarp tiltu un šķērsojumu vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.
- l) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikācijas būvju funkcionēšanu. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir jānodrošina gan pagaidu, gan paliekošie risinājumi šo objektu funkcionēšanas nodrošināšanai, tajā skaitā pārbūve vai citi pasākumi to darbībai un aizsardzībai, kur nepieciešams.
- m) Konkrētas prasības, kas piemērotas katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai jānoteic būvprojektēšanas laikā, izstrādājot darbu organizēšanas projektu. Risinājumi jānoteic sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem, tajā skaitā AS „Latvijas valsts ceļi”, AS „Latvijas gāze”, AS “Augstsprieguma tīkls” un AS “Sadales tīkls”, telekomunikāciju u.c. inženierkomunikāciju tīklu pārvaldītājiem, un to realizācijai jāsaņem tehniskie noteikumi.
- n) Sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jānosaka arī iespējamie objektu atslēgumu laiki un ilgumi, lai īslaicīgo būvju darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.
- o) Ņemot vērā Paredzētās darbības mērogu un apjomus un to, ka būvniecības tehniskie risinājumi katrai konkrētajai vietai un objektam tiks izstrādāti turpmākajās projektēšanas stadijās un daļēji tiek izstrādāti arī paralēli Ziņojuma vērtēšanas gaitai, Paredzētās darbības un saistīto infrastruktūras

objektu, tajā skaitā satiksmes pārvadu, tiltu, pievedceļu, paralēlo ceļu u.c. objektu izbūvei un pārbūvei ir jāsaņem arī Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi, precizējot jau konkrētos risinājumus un vides aizsardzības prasības darbību realizācijai tās norises vietā. Ņemot vērā jau konkrētos risinājumus un citus saistītos apstākļus, VVD attiecīgajai reģionālajai vides pārvaldei pirms tehnisko noteikumu izdošanas ir jāņem vērā, vai kādā no gadījumiem nepastāv pamats ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma piemērošanai.

- p) Būvdarbu veikšana, tostarp nepieciešamo komunikāciju izbūve vai pārbūve ir jānodrošina plānveidīgi un pārdomāti, lai maksimāli novērstu situācijas, ka pēc darbu pabeigšanas tiek atkārtoti uzsākti rakšanas un pārbūves darbi.

6.5.5. Nozīmīgākās pārmaiņas, traucējumi un ierobežojumi satiksmes jomā būvdarbu veikšanas laikā un Paredzētās darbības rezultātā:

6.5.5.1. Ņemot vērā to, ka visi Rail Baltica dzelzceļa un ceļu šķērsojumi ir paredzēti divos līmeņos un Rail Baltica, kā arī dzelzceļa infrastruktūra ir kopumā paredzēta norobežota no publiskās lietošanas ceļu tīkla, Ziņojumā ar Paredzēto darbību netiek prognozēti paliekoši būtiski traucējumi vai ierobežojumi nedz ceļu tīklam, nedz dzelzceļam. Tomēr neizbēgami Paredzētā darbība būs saistīta ar vērā ņemamiem traucējumiem būvniecības laikā, turklāt sagaidāmas arī paliekošas pārmaiņas satiksmes lietojumā. Būtiskākie traucējumi būs būvdarbu veikšanas laikā, un tie iedalāmi šādās grupās: autotransporta un velo satiksmes ierobežojumi, ierobežojumi gājējiem un pasažieriem, kā arī dzelzceļa satiksmes un pārvadājumu ierobežojumi. To iemesls būs gan pašas Rail Baltica līnijas būvniecība, gan, piemēram, Rīgas pasažieru stacijas un saistītās apkārtnes pārbūve.

6.5.5.2. No satiksmes ierobežojumu un izmaiņu viedokļa A5 posms (ievads Rīgā) ir vissarežģītākais, prasīs virkni risinājumus un radīs neērtības, jo gluži loģiski, pārvietošanās ierobežojumi jūtami ir posmos, kas šķērso apdzīvotas un it īpaši blīvi apdzīvotas vietas. Arī no jaunu satiksmes objektu un esošo pārbūves viedokļa būtiskākās pārmaiņas A5 posmā sagaidāmas Rīgas centrā un Daugavas kreisajā krastā, kur plānoti sarežģītāki un kompleksi satiksmes mezgli (piemēram, Centrālās pasažieru vilcienu stacijas un saistītās apkārtnes pārbūve, Torņakalna tuneļa izbūve). Novērtēts, ka šādās sarežģītākajās Rail Baltica būvniecības vietās būvdarbi var ilgt līdz pat 3 gadiem, kas no satiksmes ierobežojumu un traucējumu viedokļa ir salīdzinoši ilgs periods. Ietekmes būtiskumu pastiprina apstākļi, ka attiecīgās būvniecības vietas jau šobrīd raksturo augstas intensitātes satiksme un ietekmes zonā ir objekti, kuru funkcionēšanas un aizsardzības nodrošināšanai ir savlaicīgi jāplāno un jārealizē virkni prasību un risinājumu (ietekmes uz vidi mazināšana līdz pieņemamam un pārvaldāmam līmenim). No ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma un saistītās dokumentācijas, tostarp sabiedriskās apspriešanas gaitā apkopotajiem viedokļiem un argumentiem, Ierosinātājas sniegtās papildus informācijas un skaidrojumiem izriet, ka paralēli ietekmes uz vidi novērtējuma procesam ir veikts un turpinās aktīvs konsultāciju darbs ar visām Skartajām pašvaldībām, tostarp Rīgas domi, kuru mērķis ir no darbu organizēšanas un satiksmes pārplānošanas viedokļa plānot un realizēt pēc iespējas racionālākus un efektīvākus risinājumus. Līdztekus Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam ir realizēts arī projekts *“Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde”*, kura ietvaros veiktais esošās situācijas un perspektīvo attīstību iespēju analītiskais darbs ir pamats arī Paredzētās darbības principiālajiem risinājumiem Rīgas pasažieru vilcienu stacijas un saistītās infrastruktūras pārbūvei.

6.5.5.3. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Rail Baltica tehniskie un saistītie risinājumi alternatīvu griezumā ir novērtēti tādējādi, ka tie jau šobrīd sniedz informāciju par visiem

ceļiem, ielām un dzelzceļa līnijām, kas šķērso Rail Baltica trasi, plānotajām šķērsojumu izbūves vietām un ceļiem vai citām šķērsojuma vietām, kas gan uz būvniecības laiku, gan pēc Paredzētās darbības realizācijas tiks slēgti. Šādā veidā identificētas vietas, kur iespējami pārejoši ierobežojumi un traucējumi un kur sagaidāmas paliekošas ietekmes. Kā jau iepriekš konstatēts šajā Biroja atzinumā, ir definētas plānotās rīcības teritoriju sasniedzamības nodrošināšanai arī vietās, kur ceļi tiks slēgti. Papildus izvirzīti nosacījumi, lai sadarbībā ar Skartajām pašvaldībām izmaiņu un traucējumu apjomu noteiktu samērīgu.

- 6.5.5.4. Ievērojot to, ka ir paredzēti vērienīgi būvdarbi un pārmaiņas Rīgas centrā, ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā un arī Ziņojuma izvērtēšanas Birojā ietvaros papildus uzmanība ir veltīta plānotajiem tehniskajiem risinājumiem un secībai. Konstatējams, ka personu apvienībai “*AECOM Rail Baltica Latvia Central Station Joint Venture*” bijis uzdots izstrādāt Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla inženiertehniskos un pilsētvides būvniecības risinājumus, nodrošinot gan divu dzelzceļa sistēmu, gan sabiedriskā transporta un individuālo mobilitātes veidu savstarpēju integrāciju vienā transporta mezglā. Izpēte tika uzsākta 2015.gada jūlijā un tās noslēguma ziņojumu Ierosinātāja ir saņēmusi 2016.gada februārī. Izpētes ietvaros analizēta esošā dažāda veida transportu sistēma un plūsma, kā arī gājēju plūsmas starp satiksmes mezgliem Rail Baltica ietekmes zonā, tostarp stacijas ēkā, teritorijā ap pasažieru staciju un ielu posmos, pa kuriem tiek nodrošināta piekļuve stacijai un plūsma no stacijas uz citiem satiksmes mezgliem vai pilsētu. Attiecīgi vērtēta pašreizējo mobilitātes risinājumu efektivitāte, trūkumi un ierobežojumi, bet, balstoties uz apkopoto informāciju un attīstības prognozēm, piedāvāti risinājumi kā optimāli pārveidot un pārplānot pilsētas centrālo satiksmes mezglu, lai plūsmas būtu loģiskas, savstarpēji integrētas, savienotas un ērtas. Pārplānošanas kritēriji ir bijuši gan dzelzceļa līnijas radītā barjeras un teritoriju fragmentācijas efekta mazināšana (brīvtelpas radīšana zem dzelzceļa infrastruktūras), gan transporta veidu nomainas/pārsēšanās starp dažādiem satiksmes mezgliem vienkāršums. Vienlaikus izstrādātas rekomendācijas arī citiem dzelzceļa tuvumā esošajiem infrastruktūras objektu īpašniekiem kā izdevīgi izmantot pārmaiņas, ko ieviesīs Rail Baltica projekts.
- 6.5.5.5. Atbilstoši izstrādātajam risinājumam un priekšlikumiem, pamatā nav paredzēta esošā uzbēruma Rīgas centrā paplašināšana, bet Rail Baltica sliežu ceļa izvietošana esošā uzbēruma ietvaros. Rail Baltica dzelzceļa līnija ir paredzēta Rīgas pasažieru stacijas D malā, tomēr ar Paredzētās darbības realizāciju ir paredzēta kopumā esošās dzelzceļa infrastruktūras Rīgas pasažieru stacijā pārplānošana, vienlaikus pārplānojot arī veidus, kā tiek organizētas un virzītas pasažieru un stacijas ēkas apmeklētāju, šķērsojošo gājēju plūsmas. Lai mazinātu dzelzceļa infrastruktūras radīto barjeras efektu, vietās, kur tas novērtēts kā iespējams, ir plānota dzelzceļa uzbēruma aizstāšana ar estakādes risinājumu, tādējādi radot iespējas jaunu ielu posmu un šķērsojumu gājējiem izveidei. Tā, piemēram, šāds risinājums kā optimāls ir izraudzīts Rīgas pasažieru stacijas R pusē, netiek izslēgta iespēja daļēji šādu risinājumu piemērot arī uz A no stacijas ēkas. Lai nodrošinātu vilcienu kustību šādu būvdarbu veikšanas laikā, estakādi šķērsvirzienā ir plānots sadalīt divās atsevišķi būvējamās būvkonstrukcijās, organizējot būvdarbus secīgi. Arī stacijas ēkas pārbūve ir plānota tādējādi, ka ielas līmenī tiek nodrošināta sabiedriskā transporta caurbraukšanas, sabiedriskā transporta pieturvietu iespējas.
- 6.5.5.6. Rail Baltica dzelzceļa līnijas pazemināšana (tunelī) ir paredzēta pēc Daugavas, vietā aiz Mūkusalas un Jelgavas ielas šķērsošanas. Padziļinājumā attiecībā pret esošajiem sliežu ceļiem Rail Baltica trase šķērsotu esošās dzelzceļa līnijas Torņakalns - Jelgava sliežu ceļus un tiktu novietots zem esošās dzelzceļa līnijas Torņakalns - Zaslauks sliežu ceļiem. Tuneļa izbūvei Torņakalnā kā optimālākā būvniecības tehnoloģija ir identificēta būvniecība ar pārseguma metodi. Šādā risinājumā būvniecība tiktu veikta pa 300 - 500m

gariem posmiem, vilcienu caurbraukšanu nodrošinot pa vienu sliežu ceļu. Pārseguma izbūves tehnoloģija paredz, ka tiek izbūvētas tuneļa sienas līdz dolomīta/merģeļa stabilajam grunti slānim un tuneļa pārseguma zona, kurā var tikt ierīkoti sliežu ceļi. Tikai pēc tam tiek veikta grunts izrakšana zem pārseguma (veicot gruntsūdeņu līmeņa pazemināšanu starp tuneļa sienām), tuneļa pamata plātnes izbūve un Rail Baltica sliežu ceļu izbūve.

6.5.5.7.No Ziņojuma izriet, ka pirms būvdarbu uzsākšanas darbu veikšanas projekta ietvaros ir paredzēts izstrādāt un ar atbildīgajām valsts vai pašvaldību institūcijām vai uzņēmumiem to kompetences ietvaros saskaņot satiksmes organizācijas shēmas būvniecības skartajām teritorijām būvdarbu laikā. Šādā veidā ietekmes ir plānots cik iespējams samazināt, tomēr bez traucējumiem Rail Baltica būvniecība nav iespējama. Vērtējot galvenos traucējumus un to būtiskumu secināms:

6.5.5.7.1. Novērtēts, ka traucējumi esošo dzelzceļa līniju ekspluatācijā skars šādas dzelzceļa līnijas: Rīga – Zemitāni – Skulte; Rīga – Lugaži - Valsts robeža; Rīgas pasažieru – Krustpils; Jelgava – Krustpils; Rīga – Jelgava; Rīga – Jūrmala – Tukums. Traucējumu daba būs saistīta ar to, ka posmos, kur paredzēta šķērsojumu izbūve, būvdarbu veikšanas nolūkos būs nepieciešams nodrošināt vilcienu kustības pārtraukumu periodus. Pilnībā pārtraukt dzelzceļa satiksmi nav paredzēts nevienā dzelzceļa līnijā, tomēr sagaidāms, ka būs izmaiņas gan vilcienu kustības grafikos (biežums) gan vilcienu kustības ātrumā. Būtiskākie traucējumi ir sagaidāmi Šķirotavas parka šķērsojuma izbūvē, dzelzceļa uzbēruma pārbūvē par estakādi Rīgas centrā, Torņakalna tuneļa izbūves vietā, Satekles/Daugavpils ielas rajonā un pie Vagonu parka. Šajās vietās ir gan paredzēti kompleksi pārbūves risinājumi, gan patī vietas specifika palielina ietekmes nozīmību – tajās ir liels skaits sliežu ceļu un intensīvākā dzelzceļa satiksme.

6.5.5.7.2. Paredzams, ka kustības pārtraukšana uz noteiktiem sliežu ceļiem būs uz ilgāku laiku un var ilgt pat vairākus gadus. Atsevišķās šādās vietās, tostarp Rīgas pasažieru stacijas teritorijā ir kopumā paredzēts pārplānot un pārbūvēt arī esošos sliežu ceļus, ne tikai lai radītu telpu jaunajai Rail Baltica līnijai, bet arī lai racionāli un optimāli pārplānotu dzelzceļa infrastruktūru, ņemot vērā to noslodzi un mūsdienu ekspluatācijas prasības. Pilnīga vilcienu kustības apturēšana nav paredzēta, tomēr šādos posmos (piemēram, Torņakalna tuneļa izbūves vieta, Šķirotavas parka šķērsojums) būs jāslēdz kustība uz atsevišķiem sliežu ceļiem, to novirzot pa blakus esošajiem sliežu ceļiem, vai, saskaņojot ar infrastruktūras pārvaldītāju, konkrēti sliežu ceļi jāslēdz uz atsevišķu būvdarbu veidu veikšanas laiku. Tādēļ ir ļoti svarīgu veikt visu apejošo/pārveidojamo risinājumu savlaicīgu apzināšanu un sadarbībā ar iespējami ietekmētajām pusēm (jo īpaši AS „Latvijas Dzelzešs” un Rīgas Brīvostas Pārvaldi) vienoties par to realizāciju.

6.5.5.7.3. Friča Brīvzemnieka ielas pārvadu, Torņakalna ielas pārvadu un Altonovas ielas pārvadu ir plānots uz tuneļa būvniecības laiku slēgt un pārbūvēt. Tāpat ir sagaidāmi dzelzceļa satiksmes ierobežojumi pa esošajiem 1520 mm sliežu ceļu ceļiem Rīga – Jelgava un Rīga – Jūrmala. Lai būvniecības laikā pēc iespējas samazinātu ietekmi uz dzelzceļa kustības nodrošināšanu minētajās dzelzceļa līnijās, prognozēts, ka tuneļa būvniecība uzsākama kā viena no pirmajām inženierbūvēm (iespēju robežās būvdarbus veicot rudens-ziemas periodā). Minētās ir salīdzinoši noslogotas dzelzceļa līnijas un dzelzceļa satiksmes pārslēgšana sākotnēji ir paredzēta uz vienu sliežu ceļu izbūves zonas malā un tad pakāpeniski uz sliežu ceļiem virs izbūvētā tuneļa pārsega. Šāds risinājums bez šaubām ir labāks kā satiksmes pilnīga pārtraukšana tuneļa atklātās

būvniecības risinājumā, tomēr ietekme būs vērā ņemama. Turpmākajās projekta īstenošanas fāzēs būs nepieciešams detalizēti plānot nodrošinājumu un iespējamus pagaidu risinājumus gan pasažieru, gan kravas vilcienu satiksmei skartajos maršrutos, jo īpaši Jūrmalas, Jelgavas un Rīgas Brīvostas (Daugavas kreisais krasts) virzienos. Sadarbībā ar AS “*Latvijas Dzelzceļš*” un Rīgas Brīvostas pārvaldi Ierosinātājam var būt jānodrošina arī jaunu pagaidu pievadu izbūve (apbraukšanas maršrutu izveidei). Tāpat, pusēm sadarbojoties, jāizstrādā pasākumu plāni un rīcības būvdarbu periodam, lai novērstu negadījumu un avāriju situācijas un operatīvai reaģētu, ja negadījums notiktu, tostarp noteiktu atbildības un nosacījumus savlaicīgai komunikācijai ar visām iesaistītajām pusēm.

- 6.5.5.7.4. Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam, pēc Paredzētās darbības realizācijas tā neietekmēs esošās 1520 mm dzelzceļa sistēmas sasniedzamību un mobilitāti, nefragmentēs to un neradīs barjeras efektu, jo visi esošie sliežu ceļi tiek šķērsoti dažādos līmeņos, vietās, kur Rail Baltica dzelzceļa līnija atradīsies blakus esošajam dzelzceļam, tā būs tajā pašā augstumā, vietās, kur Rail Baltica dzelzceļa līnija atradīsies blakus esošajam dzelzceļam (kur nepieciešams) esošie gājēju šķērsojumi tiks pārbūvēti par divlīmeņa šķērsojumiem pāri abiem dzelzceļiem un Rail Baltica dzelzceļa būvniecības rezultātā netiks likvidēts neviens esošā dzelzceļa autoceļu/ielas šķērsojums. Vietās, kur Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērsos esošos sliežu ceļus, būvdarbu laikā būs nepieciešami kustības pārtraukumi.
- 6.5.5.7.5. Traucējumi esošo autoceļu ekspluatācijā sagaidāmi kā traucējumi divlīmeņu šķērsojumu izbūves laikā, traucējumi, ko radīs papildus transporta plūsma apbraucamo ceļu maršrutos, kā arī papildus transporta plūsma, kas saistīta ar būvdarbu nodrošināšanu. Prognozēts, ka traucējumi autoceļu ekspluatācijā šķērsojumu izbūves laikā varētu ilgt 2 – 6 mēnešus. Lai risinātu šo jautājumu un nodrošinātu alternatīvas piekļūšanas iespējas, ir paredzēts, ka uz būvniecības laiku (vietās, kur tas nepieciešams) tiks izbūvēti pagaidu apbraucamie ceļi un darbu organizācijas projektā tiks iekļautas satiksmes organizācijas shēmas, kas saskaņojamas ar attiecīgajām valsts un pašvaldību institūcijām un ceļu pārvaldītājiem. Līdz ar to, pilnīga satiksmes apturēšana esošo ceļu šķērsojumu vietās būvniecības laikā nav paredzēta, - līdz būvdarbu pabeigšanai nodrošināmi pagaidu risinājumi, pēc to pabeigšanas satiksme turpināma pa jaunajiem šķērsojumiem vai alternatīvajiem piekļuves ceļiem.
- 6.5.5.7.6. Traucējumi gājējiem, tostarp sabiedriskā transporta lietotājiem un velobraucējiem izpaudīsies kā neērtības, ko radīs izmaiņas dažādu teritoriju un objektu sasniedzamībā, mainoties transporta pieturvietām, maršrutiem, iespējams paildzinot ceļu, lai sasniegtu dažādus galamērķus dzīvesvietas vai darbavietas tuvumā. Salīdzināmas izmaiņas un traucējumi būs arī lielāko satiksmes mezglu - Rīgas pasažieru stacijas, autoostas, Lidostas teritorijā un šādas izmaiņas ir sagaidāmas visu attiecīgo būvdarbu veikšanas laikā. No Ziņojuma izriet, ka šādas izmaiņas tiek ņemtas vērā un konkrēto būvdarbu (darbības vietu) kontekstā paredzēta arī gājēju un pasažieru plūsmu plānošana un organizēšana. Rīgas centra griezumā pētnieciski analītisks darbs gājēju un pasažieru plūsmu novērtēšanai, prognozēšanai un pārplānošanai jau ir veikts projekta “*Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde*” ietvaros. Ziņojumā ir ietverta apņemšanās paredzēt un izbūvēt nepieciešamo saistīto infrastruktūru gājējiem, lai nodrošinātu Rail Baltica dzelzceļa trases drošu šķērsošanu apdzīvotās vietās.

6.5.5.8. No ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros apkopotajiem viedokļiem izriet, ka Rīgas pilsētas domei kopumā nav iebildumu pret izstrādātā Rail Baltica risinājuma novērtējumu, tajā skaitā ietekmi, kas sagaidāma Rīgas pilsētas centrālo satiksmes mezglu pārbūves laikā. Tas var būt skaidrojams arī ar intensīvo konsultāciju un sadarbības procesu, Ierosinātajai un Skartajām pašvaldībām izsverot optimālākos risinājumus. Vienlaikus bažas par pārmaiņām ir paudusi AS „Rīgas starptautiskā autoosta”, jo būvniecības laikā sagaidāms, ka būs nepieciešams nojaukt un demontēt arī būves vai tās pārbūvēt gar dzelzceļa uzbērumu Prāgas ielā 1. No Ziņojuma, sabiedriskās apspriešanas gaitā un arī Ziņojuma izvērtēšanas ietvaros apkopotās informācijas izriet, ka ir veiktas un turpinās konsultācijas ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta” un dažādi risinājumi iespējami pārbūvei un autoostas teritorijas attīstībai ir izstrādāti arī projekta “*Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde*” ietvaros. Paredzēts, ka pēc estakādes izbūves un brīvības radīšanas zem dzelzceļa infrastruktūras, šo zonu būs iespējams izmantot arī autoostas nodrošinājumam un autobusu satiksmes, kā arī pasažieru apkalpošanas traucējumi vai ierobežojumi būs pārejoši. Tomēr būtiskāk tos izjutīs tieši būvdarbu veikšanas laikā, kuru ilgums citu starpā būs atkarīgs arī no pieņemamākā autoostas attīstības un pārbūves risinājuma, par kādu AS „Rīgas starptautiskā autoosta” vienosies ar Ierosinātāju. Netiek izslēgts, ka uz laiku atsevišķu autobusu maršrutu pieturvietas var tikt pārceltas arī uz citām alternatīvām teritorijām, par kurām visām iesaistītajām pusēm būs nepieciešams vienoties, nosakot tās sadarbībā un ar maksimāli mazāku ietekmi uz patērētāju.

6.5.5.9. Ņemot vērā minēto, Birojs secina, ka ietekmes uz vidi novērtējums veikts un tehniskie paņēmieni būvniecībai ir bijuši izsvērti tādējādi, lai nodrošinātu pagaidu mobilitātes risinājumus, saglabātu nozīmīgus šķērsojumus un radītu alternatīvas piekļuves iespējas. Vienlaikus ir identificējama Ierosinātājas tālredzīga pieeja, pašai plānojot un piedāvājot arī Skartajām pašvaldībām un teritoriju pārvaldītājiem risinājumus, lai pēc iespējas izdevīgi izmantotu pārmaiņas, ko ieviešs Rail Baltica projekts. Pie nosacījuma, ja tiek nodrošināti visi Ziņojumā paredzētie un papildus darbu organizācijas un būvniecības projektos nosakāmie, ar iesaistītajām pusēm saskaņojamie tehniskie risinājumi konkrēto darbu izpildei, kā arī pārdomāti, ar rūpību un atbildību realizēta no Ziņojuma izrietošā apņemšanās ietekmes pārvaldīt un mazināt, - Rail Baltica būvniecības process būtu ne tikai apgrūtinājums, bet arī veids, kā ieviest pozitīvas un mūsdienīgas pārmaiņas no telpiskās plānošanas un pilsētplānošanas viedokļa (optimizējot un uzlabojot satiksmes un mobilitātes iespējas). Tomēr būvniecības periodā ietekme uz satiksmes nodrošinājumu visticamāk būs būtiska, jo īpaši Ziņojumā identificētajos kompleksākajos satiksmes mezglos. Līdz ar to, **Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu attiecībā uz pārmaiņām, traucējumiem un ierobežojumiem satiksmes jomā būvdarbu veikšanas laikā un Paredzētās darbības rezultātā ir nosakāmi šādi obligātie nosacījumi:**

- a) **Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam pirms būvdarbu uzsākšanas darbu veikšanas projekta ietvaros jāizstrādā un ar pasūtītāju un atbildīgajām organizācijām jāaskaņo satiksmes organizācijas shēmas būvniecības skartajām teritorijām būvdarbu laikā. Satiksmes organizācijas shēmās jāietver risinājumi gan transporta plūsmu, gan dzelzceļa pasažieru un gājēju plūsmu organizācijai. Shēmas jāizstrādā, izvērtējot visus aspektus, kas, nodrošinot atbilstīgu būvdarbu secību, to veikšanas sezonu un optimālu būvniecības tempu, pēc iespējas samazinās sastrēgumus un ietekmes uz satiksmes plūsmu. Rīgā un citās apdzīvotās vietās jāņem vērā apkārtējo ceļu un ielu satiksmes intensitāte, sabiedriskā transporta maršruti un būvniecības tehnikas radītais ielu noslogojums.**

- b) Sagatavojot transporta organizācijas shēmu, kā prioritāte nosakāma sabiedriskā transporta kustības nodrošināšana ar iespējami mazākām izmaiņām tajā brīdī spēkā esošajos maršrutos un kustības grafikos, kā arī radot iespējami mazākus traucējumus AS “Rīgas starptautiskā autoosta” darbības nodrošināšanai. Ierosinātājai jāturpina konsultācijas ar AS “Rīgas starptautiskā autoosta” par iespējamiem savstarpēji pieņemamiem risinājumiem, kā nodrošināt AS “Rīgas starptautiskā autoosta” darbību būvniecības laikā.
- c) Par jebkuriem plānotiem/paredzamiem vai iespējamiem ierobežojumiem un traucējumiem satiksmes infrastruktūras objektu gan būvprojekta izstrādes gaitā, veicot darbu organizēšanas projekta izstrādi, gan tālāk - plānojot un veicot būvdarbus, - ir jāinformē attiecīgās infrastruktūras īpašnieks vai pārvaldītājs un ar tiem būvniecības normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā un vadoties no darbu specifiskas jāsaskaņo visi traucējumi un darbības ierobežojumi – to ilgums, pagaidu risinājumi un kompensējošie mehānismi objektu funkcionēšanas nodrošināšanai un turpināšanai.
- d) Būvdarbu veikšanas laikā ar pagaidu risinājumiem ir jānodrošina teritoriju un objektu, īpaši sabiedriski nozīmīgu objektu sasniedzamība. Kur tehniski iespējams un tas ir samērīgi un pamatoti, nav pieļaujama pilnīga satiksmes plūsmas pārtraukšana esošo ceļu šķērsojumu ar Rail Baltica vietās. Līdz būvdarbu pabeigšanai nodrošināmi pagaidu risinājumi, kas nosakāmi sadarbībā ar skarto teritoriju īpašniekiem vai ceļu pārvaldītājiem (piemēram, pagaidu apbraucamie ceļi vai jauni maršruti), bet pēc to pabeigšanas satiksme turpināma pa jaunajiem šķērsojumiem vai alternatīvajiem piekļuves ceļiem vai maršrutiem.
- e) Jāizstrādā risinājumi tuneļa izbūves, kā arī citu Rīgā realizējamo būvdarbu posmsecīgai plānošanai un realizācijai, respektējot gan esošās, gan perspektīvā papildus plānotās pasažieru un kravu vilcienu plūsmas, tostarp uz ostas teritorijām Daugavas kreisajā krastā. Jānodrošina un sadarbībā ar valsts AS “Latvijas Dzelzceļš”, Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju un Rīgas Brīvostas pārvaldi jānodrošina un jārealizē pasākumu plāns dzelzceļa pārvadājumu organizācijai būvdarbu veikšanas laikā. Pusēm sadarbojoties, jāizstrādā arī pasākumu plāni un rīcības būvdarbu periodam, lai novērstu negadījumu un avāriju situācijas un operatīvai reaģētu, ja negadījums notiktu, tostarp noteiktu atbildības un nosacījumus savlaicīgai komunikācijai ar visām iesaistītajām pusēm.

6.5.6. Drošība un vides risku pārvaldība, tajā skaitā ar ģeoloģiskajiem apstākļiem saistītie aspekti, piesārņojuma riski un dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošība.

6.5.6.1. Ar Paredzētās darbības realizācijas drošuma aspektiem ir saistīta gan piemērotas darbības vietas (vai risinājumu konkrētajā darbības vietā) izvēle, gan ekspluatācijas prasības, lai pēc iespējas novērstu avāriju riskus un paredzētu to iespējamu seku pārvaldību. Ņemot vērā minēto, ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir iespējami apkopota pieejamā un papildus nodrošināta informācija par plānoto darbības vietu inženierģeoloģiskajiem apstākļiem, grunšu nestspēju, īpašu uzmanību pievēršot nelabvēlīgiem grunts tiptiem (kūdra, dūņas, sapropelis, plūstošā smiltis). Analizēti arī mūsdienu ģeoloģiskie procesi būvniecībai paredzētajās/piegulošajās/šķērsojamās teritorijās, teritorijas pārpurvošanās, iespējamās trases sēšanās, karsta riska teritorijas, upju krastu un gultnes izskalošanās. Tāpat ir identificēti risku aspekti, kas izriet no piesārņotu un potenciāli piesārņotu teritoriju, rūpniecisko avāriju risku objektu tuvuma, vērtēts risku nozīmīgums un nepieciešamie pasākumi to novēršanai un iespējamai mazināšanai, pasākumi grunšu

nomaiņai vai nostiprināšanai, papildus nepieciešamie risinājumi sarežģītāko objektu kontekstā.

- 6.5.6.2. Sagatavojot ģeoloģisko apstākļu raksturojumu un sastādot ģeoloģiskos griezumus, ir izmantotas 1:200 000 mēroga Latvijas ģeoloģiskās kartes un dati par urbumiem Rail Baltica izpētes koridorā un 1,0 km zonā gar to. Balstoties uz novērtējumu, visās Rail Baltica alternatīvu trasēs un ģeoloģiskos apstākļus raksturojošos posmos ir identificētas gan pārmitras un pārpuvotas vietas, gan vietas ar sarežģītiem ģeoloģiskiem apstākļiem, tostarp vietas, kur esošo grunšu nestspēja nav pietiekoša un kur būs nepieciešams grunts slāņus izrakt un aizstāt ar atbilstīgas nestspējas materiālu. Novērtētas arī vietas, kurām raksturīga mūsdienu ģeoloģisko procesu norise un kas atstāj iespaidu uz nepieciešamajiem tehniskajiem risinājumiem, kas ņemami vērā turpmākās projektēšanas gaitā. To starpā purvainība, izskalojumi, noslīdeņi, nogrūvumi, karsta procesi, izskalošanās un erozija. Identificētas vietas upēs, kur nepieciešama krastu stiprināšana, vai kur upes novadāmas zem dzelzceļa līnijas ar caurteku. Secināts, ka paredzot attiecīgās vietās atbilstīgus risinājumus, mūsdienu ģeoloģiskie procesi nav Paredzētās darbības realizācijai limitējoši un nerada apdraudējumu vai drošības riskus, vienlaikus identificētas vietas, kurās papildus uzmanība jāpievērš jau veicot lokālas izpētes tehniskā projekta izstrādes stadijā.
- 6.5.6.3. Novērtēts, ka karsta procesi ir aktuāli galvenokārt tikai A4 posmam (Sauriešu, Salaspils, Saulkalnes apkārtnē). Tos izraisa devona karbonātisko, it īpaši Salaspils svītas ģipsaino nogulumu, izskalošana, kuras rezultātā vietām ir izveidojušās līdz 5 m dziļas kritenes. Šo procesu intensitāte netiek vērtēta kā īpaši augsta. Novērtēts, ka kvartāra nogulumu segas sastāvā konstatētais mālsmilts-smilšmālu no 2 – 4 m līdz 8 m biezais slānis, kā arī tas, ka Salaspils un Pļaviņu horizontu ūdens līmeņi atrodas vismaz 1,5 – 1,8 m dziļumā no zemes virsmas, izslēdz šo agresīvo ūdeņu ietekmi uz Rail Baltica trases stabilitāti. Ziņojumā novērtēts, ka karstu attīstības un paaugstinātas infiltrācijas zonas visticamāk ir gaidāmas arī vietā, kur Rail Baltica trase šķērso Rīgas HES ūdenskrātuvi, tādēļ tilta balstu pamatu pāļu iedziļināšanas dziļums jāparedz līdz stabilu pamatni veidojošo Daugavas svītas dolomītu virsmai.
- 6.5.6.4. A alternatīvas A8 posms šķērso Bauskas novadu, kur Skaistkalnes apkārtnē ir novēroti aktīvi mūsdienu karsta procesi. Šī teritorija neskar Rail Baltica trasi. Savukārt jau Lietuvas teritorijā Rail Baltica trases zona ir iekļauta Ziemeļlietuvas karstu teritorijā. Ņemot vērā šos apstākļus, gan Lietuvas pusē, gan Latvijas pusē ir veikta papildus ģeoloģiskā izpēte un trases pierobežas intervālu apsekošana ar ģeofizikālām metodēm. Papildus izpētē nav konstatētas ne seno aprīmušo karstu procesu, ne mūsdienās aktīvo karstu un sufozijas procesu pazīmes. Tādēļ Izstrādātāji konstatē, ka šī teritorija ģeoloģisko apstākļu ziņā un iespējamo mūsdienu ģeoloģisko procesu attīstības iespējamības ziņā ir piemērota dzelzceļa līnijas būvniecībai, neparedzot speciālus tehniskos risinājumus. Secināts, ka dzelzceļa līnijas ekspluatācija nav saistīta ar papildus riskiem, ko varētu radīt nepiemēroti ģeoloģiskie apstākļi vai mūsdienu ģeoloģisko procesu attīstība.
- 6.5.6.5. Turpinot izpētes darbus, līdz būvdarbu uzsākšanai ir jānodrošina vājo grunšu vietu padziļināta izpēte un, kur nepieciešams, nestspējas pastiprināšana vai grunšu izņemšana un aizstāšana.
- 6.5.6.6. Veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, iespēju robežās, ko noteic projekta mērogs un skartās teritorijas lielums, ir novērtēti ūdens horizonti un sprostsliņņu izplatība, to iespējamais sastāvs, biežums, gruntsūdens līmeņa ieguluma dziļums, tipiskākās sezonālo svārstību un izmaiņu tendences, ņemot vērā nokrišņu daudzumu, gruntsūdens papildināšanās (barošanās) un noplūdes (atslodzes) zonas, kā arī iežu filtrācijas īpašības. Minētie apstākļi attiecīgi tiek ņemti vērā, identificējot problēmsituācijas un plānojot

principiālos risinājumus, kādi būs nepieciešami attiecīgos Rail Baltica posmos. Vienlaikus ir paredzēts un tas jānodrošina, ka tehniskās projektēšanas ietvaros katrā konkrētā darbības vietā tiek veikti jau konkrēti lauku pētījumi, piemērotākos tehniskos risinājumus izstrādājot tādējādi, ka tiek ņemta vērā attiecīgās vietas un ietekmju specifika.

- 6.5.6.7. Šādā ceļā ir identificēti tie posmi, kur gruntsūdeņu līmenis ir tuvu zemes virsmai (0,5 – 1,0 m) un kur Rail Baltica trase tiktu virzīta pa pārpurvotām, pārmitrām teritorijām. Šādu teritoriju vidū ir arī Torņakalna stacija un Uzvaras parka apkaime (gruntsūdens šajās teritorijās iegul 0,2 – 0,5 m dziļumā). Minētais aspekts ir jāņem vērā, plānojot un realizējot tuneļa risinājumu un no Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās - ģeoloģiskie apstākļi tuneļa būvniecības zonā kopumā ir sarežģīti. Lai novērstu tuneļa applūšanas risku, būvprojekta izstrādes stadijā ir jāveic precīzs plūdu riska novērtējums, tostarp veicot iespējamo plūdu līmeņu hidrodinamisko modelēšanu Daugavā dažādiem plūdu cēloņiem un attīstības scenārijiem, piemēram, jūras vējuzplūdi un pavasara pali ar dažādu atkārtotānos varbūtību vai iespējamās Daugavas hidroelektrostaciju kaskādes avārijas. Šāda novērtējuma rezultātā jānoteic precīzas applūstošo teritoriju robežas un ūdens līmeņi tuneļa zonā. Veicot hidrodinamisko modelēšanu un nosakot applūstošo teritoriju robežas, galvenā uzmanība pievēršama tuneļa ieejas/izejas vietas virszemē noteikšanai, nokrišņu ūdens un pazemes ūdeņu ieplūdes tunelī nepieļaušanai un iespējamai atsūkņēšanai būvdarbu un nepieciešamības gadījumā arī ekspluatācijas fāzē. Veicot hidrodinamisko modelēšanu, jānosaka arī atsūkņējamo ūdeņu daudzums un pamatojama pārdomāta būvdarbu tehnoloģijas un ūdeņu atsūkņēšanas/novadīšanas risinājumu izvēle, kas atbilst pieņemamo kolektoru jaudām un nerada riskus apkārt esošajām būvēm stabilitātes kontekstā. Jāņem vērā, ka tunelis Torņakalnā faktiski paredzētu Latvijā līdz šim vēl nerealizētas specifikas būvdarbus un to nodrošinājumam nepieciešams piesaistīt atbilstīgas kvalifikācijas izpēti un būvniecības darbu veicējus.
- 6.5.6.8. Tāpat ir identificēti tie posmi, kur gruntsūdeņu līmeņu dziļums no zemes virsmas Rail Baltica trasē ir robežās no 2 līdz 5 m (saskaņā ar Ziņojumu šādas teritorijas ir posmos A1, A2, A3, B2 un B3), no 1 līdz 3 m (saskaņā ar Ziņojumu šādas teritorijas ir posmos - A4, A6, A7, A8, B6 un B8 posmā) un pat 5 m no zemes virsmas (saskaņā ar Ziņojumu šādas teritorijas ir posmos A8 un B8 posmā).
- 6.5.6.9. Novērtēts, ka Rail Baltica trases būvniecība, izņemot atsevišķus infrastruktūras objektus, skartu tikai kvartāra nogulumus, kur pārsvarā sastopamas smalkgraudainās smiltis.
- 6.5.6.10. Rail Baltica šķērsos Latvijas teritoriju ziemeļu – dienvidu virzienā, šķērsojot vai atrodoties tuvumā arī rūpnieciskajiem un riska objektiem, piesārņotām un potenciāli piesārņotām vietām, kam pievēršama īpaša uzmanība, lai, realizējot Paredzēto darbību, netiktu radīts papildus apdraudējums šiem objektiem, kā arī videi un sabiedrībai. No būtiskāko riska objektu viedokļa konstatējams, ka Rail Baltica relatīvā tuvumā ir radioaktīvo atkritumu glabātava “Radons” (~435m un 1,2km attālumā no alternatīvajām B6 un A6 trasēm), savukārt Inčukalna pazemes gāzes krātuves būves atrastos ~7 km attālumā no A alternatīvas A4 posma. Inčukalna pazemes gāzes krātuve kopumā veido ~40km² lietu teritoriju, tomēr tuvākie urbumi no plānotās Rail Baltica A4 posma trases atrastos ~ 4,5- 5km attālumā. Radioaktīvo atkritumu glabātava “Radons” ir vienīgā specializētā radioaktīvo atkritumu glabātava Latvijā un saskaņā ar Valsts SIA „Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” informāciju, šajā teritorijā ir izveidotas septiņas radioaktīvo atkritumu apglabāšanas tvertnes, no kurām ekspluatācijā atrodas 2. un 7. tvertne. Pārējās tvertnes ir pilnībā aizpildītas un pārklātas ar daudzslāņu pārklājumu. Ziņojumā identificēts, ka saskaņā ar Baldones novada teritorijas plānojuma 2013. – 2024. gadam Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu, kas apstiprināti ar 2013. gada 9. janvāra Baldones novada domes sēdes lēmumu, 78.2. punktu - 500 m rādiusā ap glabātavu aizliegta meža zemju transformācija un dzīvojamā apbūve. Gadījumā, ja šajā

posmā Rail Baltica trase tiktu virzīta pa B6 alternatīvu (skar arī mežu teritorijas), nepieciešami grozījumi teritorijas plānojumā, kas paredzētu izņēmumu meža zemes transformācijai satiksmes infrastruktūras objekta izbūvei. Novērtējot iespējamās Rail Baltica ietekmes un nepieciešamību paredzēt īpašas prasības vai nosacījumus dzelzceļa līnijas būvniecībai glabātuves tuvumā, no Ziņojuma izriet, ka vienīgā vērā ņemamā ietekme, kuras būtiskums attiecīgi vērtēts padziļināti, varētu būt vibrācijas (būvniecības un dzelzceļa līnijas ekspluatācijas laikā). Papildus novērtējot šādu ietekmi un tās iespējamās izplatības zonas, secināts, ka Paredzētās darbības radītās vibrācijas nerada apdraudējumu radioaktīvo atkritumu glabātavas “Radons” būvēm ne būvniecības, ne ekspluatācijas laikā un šādu ietekmju kontekstā, ja akceptam izvēlētos B6 alternatīvu, nebūtu nosakāmas īpašas prasības vai nosacījumi. Tādējādi, no drošības apsvērumu viedokļa, radioaktīvo atkritumu glabātavas “Radons” atrašanās ~400m attālumā no iespējamās darbības vietas nav izslēdzošs vai limitējošs faktors Paredzētās darbības B6 alternatīvas izvēlei Rail Baltica 6 sektorā, ja tiek veiktas izmaiņas vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā. Apkopojot viedokļus un argumentus, kas par alternatīvajām trasēm izteikti ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā, secināms, ka no dabas aizsardzības viedokļa DAP nepiekrīt Ziņojumā ietvertajam salīdzinājumam starp A6 un B6 alternatīvām, uzskatot, ka būtiskāka ietekme uz zīdītājdzīvniekiem būtu tieši A6 alternatīvai. DAP ieskatā par rekomendējamo trasi būtu pamats noteikt B6 alternatīvu, jo tā skar ievērojami mazāk īpaši aizsargājamo biotopu platības, kā arī mazāk fragmentētu mežu masīvus. Arī biedrība „*Vides aizsardzības klubs*” ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir vairākkārt vērsusi procesa dalībnieku uzmanību uz nepieciešamību nodrošināt pēc iespējas mazāku ietekmi uz mežu teritorijām. Tikmēr VVD, kas ietver arī struktūrvienību Radiācijas drošības centrs, kā piemērotāko rekomendē A6 posmu, jo tas atrodas tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas „Radons”. Tādējādi, ir konstatējams, ka šajā posmā veidojas potenciāla konfliktsituācija starp dažādām aizsardzības interesēm un galējā lēmuma par Paredzētās darbības akceptu pieņemējam būs jāizsver, kurām no tām ir dodama priekšroka. Tik tālu, cik tas ietilpst Biroja kompetencē, sniedzot par Ziņojumu atzinumu, Birojs nekonstatē, ka attiecībā uz kādu no 6.sektora alternatīvām no ietekmes viedokļa būtu kategoriski izslēdzoši apstākļi, lai gan A6 gadījumā īpaši aizsargājamo vērtību skārums nepārprotami būtu lielāks un šādā kontekstā no sugu un biotopu aizsardzības jomu regulējošiem normatīvajiem aktiem valsts pārvaldei izriet uzdevums nodrošināt un veicināt to aizsardzību, cik iespējams nepieļaujot iznīcināšanu arī ārpus īpaši aizsargājamo dabas teritoriju robežām. Novērtējot Ziņojumu, Birojam rodas iespaids, ka rekomendācija nevirzīt Rail Baltica trasi tuvāk radioaktīvo atkritumu glabātuvei vairāk tomēr balstās sabiedrības paustu bažu un drošības sajūtas, mazāk zinātnisku argumentu kopumā. Tomēr bez ievērības jebkurā gadījumā nav atstājams apstāklis, ka B6 alternatīvas gadījumā būtu nepieciešams rosināt grozījumus vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā, turklāt normās, ko vietējā pašvaldība, vadoties no piesardzības, noteikusi sabiedrības drošības apsvērumu dēļ.

- 6.5.6.11. Rail Baltica dažādu alternatīvu trašu tuvumā un apkārtnē ir apzināti rūpniecisko avāriju riska objekti, uz kuriem attiecas Ministru kabineta 2005. gada 19.jūlijā noteikumu Nr.532 “*Noteikumi par rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtību un riska samazināšanas pasākumiem*” nosacījumi (Ziņojuma izvērtēšanas laikā, 2016. gada 5.martā stājas spēkā Ministru kabineta 2016.gada 1.marta noteikumi Nr.131 „*Rūpniecisko avāriju riska novērtēšanas kārtība un riska samazināšanas pasākumi*”, kas aizstāj iepriekšējos). To skaitā secināms, ka Inčukalna novadā Rail Baltica A alternatīva skar SIA “*VANGAŽU NAFTA*” naftas bāzes “*Meža miers*” aizsargjoslu, bet SIA “*AGA*” Propāna dzelzceļa terminālis Skultes pagastā, Limbažu novadā atrodas ~200 m attālumā no C1 alternatīvas un ~ 400 m no B alternatīvas B3 posma (termināla teritorijā tiek veikta gāzu uzglabāšana). Iekšlietu ministrija savā atsauksmē par Ziņojumu ir paudusi viedokli, ka dzelzceļa līnijas būvniecība būtu jāparedz iespējami tālu no šīs teritorijas, tādēļ

atbalstāma būtu A alternatīva, kas atrastos ~7km attālumā. Tomēr Izstrādātāju vērtējumā nav identificējamu izslēdzošu apstākļu, kas neļautu izvēlēties no A3 posma trasi virzīt pa C1 alternatīvu, tādējādi paredzot iespēju dzelzceļa līniju izbūvēt tuvāk Skultes ostai. Izstrādātāju vērtējumā Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvniecība un ekspluatācija neradīs papildus apdraudējumu SIA “AGA” un SIA “VANGAŽU NAFTA” objektiem.

- 6.5.6.12. Citu objektu kontekstā secināms, ka Aconē, Salaspils novadā no A alternatīvas A5 posma ~100 m attālumā atrodas TEC-2, savukārt ~50m attālumā no A alternatīvas A5 posma Rīgā atrodas SIA “Grindeks” ražotne. Šāda rakstura objekti ir izvietoti arī Lidostas teritorijā un citviet. Ziņojumā ir identificēti nepieciešamie risinājumi, saskaņojumi vai papildus pasākumi, kas realizējami, lai objekti nebūtu savstarpēji konfliktējoši un neradītu to līdzāspastāvēšanas limitējošus, ierobežojošus apstākļus.
- 6.5.6.13. Ir apzinātas arī piesārņotās vietas, kas reģistrētas piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā un kuras atrodas līdz 1 km attālumā no paredzētās dzelzceļa līnijas Rail Baltica. Relatīvā tuvumā atrodas 3 objekti, - Ziemeļu gudrona dīķis Inčukalna novadā (Rail Baltica trase A4 posmā šķērso piesārņojuma izplatības areālu un tā buferzonu dīķa DR malā), Vagonu parka lokomotīvu uzpildes punkts Rail Baltica A5 posma 18.kilometra izpētes koridorā (trase neskar piesārņojuma areālu) un Mārupes sadzīves atkritumu izgāztuve (tuvākais attālums no Rail Baltica dzelzceļa līnijas A5 posma līdz izgāztuves robežai novērtēti kā 280m, savukārt attālums līdz Rail Baltica C3 alternatīvas posmam – 175m, kas novērtēts kā pietiekams, lai nerastos nevēlama mijiedarbība starp abiem objektiem). Attiecībā uz Ziemeļu gudrona dīķi secināms, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir izstrādāts tehniski labāks risinājums (D1) kā sākotnēji plānotā A4 posma trase, - šādā risinājumā dzelzceļa līnijas trase netiek vairs virzīta pār piesārņojuma areālu, bet tikai tā buferzonu. Tomēr Paredzētās darbības realizācijas gadījumā būs nepieciešami papildus piesardzības un drošības risinājumi, lai iespējamu ietekmju mijiedarbību izslēgtu. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās, - ja līdz Rail Baltica būvniecības uzsākšanai A4 posmā nebūs pabeigti Ziemeļu gudrona dīķa sanācijas darbi, būs jāveic situācijas novērtējums un iespējams arī sanācijas darbi teritorijā, ko šķērso Rail Baltica nodalījuma josla. Ievērojot Biroja lūgumu, skaidrojumu par šiem apstākļiem ar papildināto Ziņojumu ir sniegusi VVD, norādot, ka nepabeigto sanācijas darbu daļu ir plānots īstenot Eiropas Savienības fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda ietvaros, un saskaņā ar nosacījumiem šī perioda ietvaros realizētu projektu īstenošanas termiņš ir 2023.gada 31.decembris. Gadījumā, ja sanācijas darbi līdz Rail Baltica būvniecībai attiecīgajā posma daļā nav pabeigti un tiek identificēti objektu savstarpējas mijiedarbības apstākļi, kas būtu par pamatu īpašiem risinājumiem piesārņojuma areāla buferzonas šķērsošanai, tostarp drošības kontekstā, - šī posma risinājumiem ir veicams ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Novērtējuma likumā paredzētajā kārtībā.
- 6.5.6.14. Novērtēts, ka Rail Baltica izpētes koridorā atrodas arī vairākas potenciāli piesārņotas vietas. Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam, pirms zemes darbu uzsākšanas to teritorijā veicama teritorijas apsekošana un nepieciešamības gadījumā, grunts un gruntsūdeņu kvalitātes novērtēšana. Jānoteic, vai pirms būvdarbu uzsākšanas nav jāveic sanācijas darbi, sagatavojot paredzētās darbības teritoriju un nepieļaujot piesārņojuma izplatību. Šādu nosacījumu realizācija jāizvērtē arī teritorijās, kur Rail Baltica plānota pa esošo dzelzceļa nodalījuma joslu vai to šķērso, kā arī citās paredzētās darbības vietās, kur trase šķērso saimnieciskās darbības teritorijas. Konstatējot grunts vai gruntsūdeņu piesārņojuma risku, jāveic to kvalitātes novērtēšana un sanācijas pasākumi, ja nepieciešams.
- 6.5.6.15. Ir identificētas arī citas tuvumā esošās piesārņotās vai potenciāli piesārņotās vietas, kas atrodas 0,5km attālumā no Darbības vietas, un izsvērti iespējamie ierobežojošie faktori vai nosacījumi, kas ņemami vērā Paredzētās darbības realizācijā. Citu starpā secināts, ka dzelzceļa līnijas koridors ir plānots 80 m attālumā no Cekules bijušās armijas bāzes

teritorijas robežas, kur varētu būt saglabājusies nesprāgusi munīcija. Lai noteiktu precīzu piesārņojuma daudzumu, nepieciešama detaļa dzelzceļa līnijai tuvākās teritorijas izpēte, piesaistot šāda veida objektu speciālistus. Kā obligāts nosacījums ir nesprāgušās munīcijas detonēšana pirms būvniecības uzsākšanas.

6.5.6.16. No ekspluatācijas drošības viedokļa konstatējams, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija ir paredzēta ar automatizētu kustības vadības sistēmu, tajā skaitā signalizācijas sistēmu un darbību bloķēšanas sistēmu, automātisko vilciena aizsardzības sistēmu, centralizētu satiksmes kontroli, papildus noteikšanas sistēmu un telekomunikāciju sistēmu. Rail Baltica dzelzceļa sistēmas izveidē ir paredzēti šādi papildus drošības pasākumi teritorijas sagatavošanas un infrastruktūras izveidē vai pārveidē:

6.5.6.16.1. atbilstoši normatīvo aktu regulējumam Rail Baltica dzelzceļam tiks noteikta nodalījuma josla, dzelzceļa ekspluatācijas un drošības aizsargjosla;

6.5.6.16.2. sliežu ceļi un ar tiem tieši saistītā infrastruktūra atradīsies nožogotā teritorijā, kur piekļuve būs tikai dzelzceļa darbiniekiem vai darbuzņēmējiem, kas saņēmuši attiecīgas atļaujas un saskaņojumus;

6.5.6.16.3. Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūra tiks aprīkota ar mūsdienīgu kustības vadības, signalizācijas, telekomunikācijas un energoapgādes sistēmu;

6.5.6.16.4. nožogotajā teritorijā praktiski visā Rail Baltica Latvijas posma garumā atradīsies apkalpes ceļš. Avārijas vai negadījuma gadījumā tas nodrošinās ātru piekļuvi notikuma vietai arī ārpus apdzīvotām vietām;

6.5.6.16.5. Valsts dzelzceļa administrācija, atbilstoši Dzelzceļa likumā noteiktajam, izvērtēs apdraudējumu, ko Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūra rada cilvēku veselībai un videi, un identificēs nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus;

6.5.6.16.6. ar dzelzceļa infrastruktūras darbību un ekspluatāciju saistītajiem darbiniekiem, atbilstoši to kompetencei, tiks veiktas nepieciešamās apmācības, tajā skaitā par rīcību ārkārtas situācijās.

6.5.6.17. Iespējamās negadījumu situācijas ir saistītas galvenokārt ar avārijām, piemēram, ja no sliežu ceļa noskrietu pasažieru vai kravu vilciens. Pamatā var piekrist Izstrādātāju secinājumiem, ka dzelzceļa līnijas tehniskie un drošības risinājumi ir projektēti (projektējami) tādējādi, ka visus identificējamos risku izraisītājus jau preventīvi novērš. Pozitīvi vērtējams nosacījums, ka blīvāk apdzīvotās teritorijās, ko šķērsotu Rail Baltica, t.i. - Rīgas posmā no Cekules līdz Lidostai, plānoti tikai pasažieru pārvadājumi. Tāpat ir paredzēts nodalīt dažādas satiksmes plūsmas un krustojumus organizēt atšķirīgos līmeņos, dzelzceļa līnija visā garumā būs norobežota ar žogu, kas samazina iespēju krustoties Rail Baltica trasei ar iespējamajiem dzīvnieku un cilvēku kustības maršrutiem. Ievērojot gan sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos ierosinājumus, gan institūciju izvirzītās prasības, ar papildināto Ziņojumu ir identificētas iespējamās negadījuma vai avārijas situācijas un to iespējamie ierosinātāji un noteikts negadījuma atgādīšanās varbūtības līmenis Rail Baltica dzelzceļa līnijai. Novērtēts, ka ar plānotajiem tehniskajiem risinājumiem un kustības vadības sistēmu šāds varbūtības līmenis tiek samazināts 10^{-8} līdz 10^{-9} robežās. Tomēr avāriju iespējamību, pat ja niecīgu, pilnībā izslēgt nevar, par ko liecina arī citu valstu pieredze, tādēļ bez vērības nevar tikt atstāti jautājumi, kas saistīti ar avāriju situāciju un to radīto seku pārvaldību. Būtiskākās ietekmes iespējamu avāriju gadījumā ir cilvēku bojāejas risks. Šāds risks diemžēl ir saistāms ar visu nozīmīgu satiksmes infrastruktūras objektu lietojumu. No vides piesārņojuma viedokļa būtiskāka ietekme ir kravas vilcienā avārijām, kā rezultātā iespējama ķīmisko vielu vai ķīmisko produktu noplūde. Kā iespējams avārijas izraisītājs identificēta arī plūdu viļņa ietekme gadījumā, ja ūdenskrātuvē vai kaskādē, kas izveidota

uz kādas no ūdenstecēm, notiktu avārija. Ņemot vērā iespējamus caurplūdumus, šādā kontekstā kā būtiskākie ir novērtēti Rail Baltica posmi, kas šķērso Daugavu, arī Gauju. Ziņojumā identificēts, ka būvprojekta izstrādes ietvaros ir nepieciešams veikt Daugavas HES un Gaujas mazo HES kaskāžu iespējami nelabvēlīgākā avārijas scenārija hidrodinamiskos aprēķinus. Balstoties uz tiem būtu pārbaudāms, vai šajos posmos Paredzētās darbības realizācijai nav nosakāmas papildus prasības, tostarp vai Rail Baltica ekspluatācijai nav nosakāmas papildus procedūras rīcībai avārijas situācijā. Nav šaubu, ka rīcībai avāriju gadījumā nepieciešams izstrādāt attiecīgas procedūras un nodrošināt tehnisko aprīkojumu, lai nodrošinātu operatīvu reaģēšanu un nepieļautu vai ierobežotu piesārņojošo vielu nokļūvi vidē un tai skaitā atklātos ūdensobjektos. Šādā kontekstā novērtēts, ka, - tā kā lejpus Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsošanas vietas atrodas SIA “*Rīgas ūdens*” ūdens ņemšanas vieta, - tad, lai nepieļautu papildus risku, ka piesārņojošās vielas no dzelzceļa var nokļūt Rīgas HES ūdenskrātuvē, tiltam jāparedz lietus ūdeņu savākšana un novadīšana uz notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Ziņojumā identificēts, ka šādas iekārtas ir paredzētas autoceļu projektā “*Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība*”, ar kuru Rail Baltica tiktu virzīta vienotā koridorā, tomēr autoceļš nav izbūvēts un nav izslēgts, ka Rail Baltica projekts tiktu realizēts pirmais. Ja līdz Rail Baltica realizācijai nav izbūvētas minētās iekārtas, Ierosinātajai ir pašai jāparedz citu piemērotu risinājumu realizācija notekūdeņu attīrīšanai pirms to novadīšanas vidē.

- 6.5.6.18. Iespējamās problēmsituācijas apzinātas arī Skuķīšu HES ūdenskrātuves šķērsojuma vietā, kas ņemtas vērā, izstrādājot šķērsojumu tehniskos risinājumus.
- 6.5.6.19. No Ziņojuma izriet, ka, lai nodrošinātu operatīvu reaģēšanu un rīcību negadījumu vai avāriju situācijās, tai skaitā piekļūvi nomaļās vietās, visā Rail Baltica trases garumā paredzēto apkalpojošo ceļu varēs izmantot arī operatīvie dienesti negadījuma vai avārijas gadījumā. Šādu risinājumu pozitīvi novērtējusi arī Iekšlietu ministrija. Vienlaikus ministrija vērsusi uzmanību uz nepieciešamību Ierosinātajai paredzēt atbilstošu aprīkojumu negadījumu pārvaldīšanai, jo Latvijas Republikas rīcībā esošie ugunsdzēsības vilcieni ir paredzēti citam sliežu ceļu platumam.
- 6.5.6.20. Papildus drošības un piesārņojuma riski var būt saistāmi ar dzelzceļa līnijas izbūvi teritorijās ar applūšanas varbūtību. Šādas teritorijas galvenokārt ir ūdensobjektu aizsargjoslās un applūduma zonas ir attēlotas arī vietējo pašvaldību teritoriju plānojumos. Tomēr šādā kontekstā ir jāņem vērā Paredzētās darbības specifiku un plānoto ekspluatācijas ilgumu, iespējamās izmaiņas mainīgā klimata apstākļos. No Ziņojuma izriet, ka Rail Baltica dzelzceļa līniju ir pamatā paredzēts būvēt uzbērumā un upju šķērsojumu vietās balstu izvietojums un sliežu ceļu augstums noteikts, ņemot vērā iespējamo applūduma risku. Pašreizējā projekta izstrādes stadijā plānots, ka tiltus ar balstiem ūdenī būs nepieciešams būvēt 14 ūdensteču šķērsojumu vietās. Atbilstoši Ziņojumam, šķērsojumu vietas ir apsektas dabā, veikti ūdensteču hidroloģiskie un hidrodinamiskie aprēķini šķērsojuma zonās. Applūstošo teritoriju robežas noteiktas, izmantojot reljefa lāzerskenēšanas datus, matemātiskās hidrodinamiskās modelēšanas rezultātus un apsekojumus dabā. Lai dzelzceļa uzbūvēšanas izbūve neradītu papildus applūšanas draudus upju palienēs, novērtēts, ka tilta laidumi jāparedz pietiekami plati. Tomēr galīgajai tilta laidumu platumu noteikšanai būvprojekta izstrādes ietvaros paredzēts veikt hidrodinamiskos aprēķinus (novērtējumu) upēm ar tiltiem un dzelzceļa uzbūvētiem, atrodot optimālāko variantu. Vadoties gan no Ziņojumā novērtētā, gan Biroja pieaicinātā eksperta vērtējuma, Birojs uzskata par nepieciešamu noteikt, ka Turpmākajās projektēšanas stadijās, nosakot nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu un citās vietās, kuras var skart applūduma risks, nepieciešams veikt katras konkrētās vietas hidrodinamiskos aprēķinus,

pārliecinoties par plūdu apdraudētajām teritorijām mūsdienu mainīgā klimata apstākļos un atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.

6.5.6.21. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Ziņojumā un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā novērtēto, **Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir nosakāmi šādi obligātie nosacījumi:**

- a) **Būvniecības projektu izstrādes gaitā ir jānodrošina nozīmīgi papildus izpētes darbi, katrā konkrētajā darbības vietā pārliecinoties par grunšu stabilitāti un paredzot drošības nosacījumus, tajā skaitā eroziju risku kontekstā. Vietās, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas gruntis, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot grunšu aizstāšanu un sliežu ceļu stabilitāti. Balstoties uz veiktu izpēti, katrā konkrētajā vietā pamatojama nepieciešamā būvju konstrukcijas veida izvēle.**
- b) **Lai novērstu risku, ka upju krastos būvniecības vai ekspluatācijas laikā var veidoties krastu noslīdeņi vai nogrūvumi, kā arī iespējama krastu izskalošanās, tiltu krasta balstu izbūves zonā jāparedz krastu nostiprinājumi un nogāžu nostiprināšana šķērsojumu vietās. Vienlaikus risinājumi plānojami tādējādi, lai tie neizslēdz dzīvnieku migrācijas iespējas.**
- c) **Turpmākajās projektēšanas stadijās, nosakot nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu un citās vietās, kuras var skart applūduma risks, nepieciešams veikt katras konkrētās vietas hidrodinamiskos aprēķinus, pārliecinoties par plūdu apdraudētajām teritorijām mūsdienu mainīgā klimata apstākļos un atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.**
- d) **Torņakalna tuneļa būvprojekta izstrādes ietvaros ir jāveic detalizēta inženierģeoloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu izpēte, nosakot gan dažādu kvartāra perioda nogulumu (dūņas, smiltis, smilšmāli, mālsmiltis), gan augšdevona dolomītu, merģeļu un mālu izplatību, to fizikāli mehāniskās īpašības, lai būvprojektā pamatotu un izvēlētos piemērotākos konstrukciju dziļumus un risinājumus. Jānosaka atsūkņējamo ūdeņu daudzums un pamatojama pārdomāta būvdarbu tehnoloģijas un ūdeņu atsūkņēšanas/novadišanas risinājumu izvēle, kas atbilst pieņemamo kolektoru jaudām un nerada riskus apkārt esošajām būvēm stabilitātes kontekstā. Būvprojekta risinājumus un būvniecības tehnoloģijas ir jānosaka, balstoties uz izpētes rezultātiem, un ierosinātājam jāreģinās, ka iespējamās Paredzētās darbības ietekmes monitoringam un novēršanai, ja tas būtu nepieciešams, jāparedz resursi iespējamās ietekmes zonā esošo būvju konstrukciju uzraudzībai un nostiprināšanai.**
- e) **Lai novērstu tuneļa applūšanas risku, būvprojekta izstrādes stadijā ir jāveic precīzs plūdu riska novērtējums, tostarp veicot iespējamo plūdu līmeņu hidrodinamisko modelēšanu Daugavā dažādiem plūdu cēloņiem un attīstības scenārijiem, piemēram, jūras vējuzplūdi un pavasara pali ar dažādu atkārtotānos varbūtību vai iespējamās Daugavas hidroelektrostaciju kaskādes avārijas. Šāda novērtējuma rezultātā jānoteic precīzas applūstošo teritoriju robežas un ūdens līmeņi tuneļa zonā. Veicot hidrodinamisko modelēšanu un nosakot applūstošo teritoriju robežas, galvenā uzmanība pievēršama tuneļa ieejas/izejas vietas virszemē noteikšanai.**
- f) **Tuneļa ieejas/izejas daļai jāatrodas ārpus plūdu apdraudētajām teritorijām. Gadījumā, ja tas nav iespējams, būvprojektā jāparedz pretplūdu aizsargbūves, piemēram, tuneļa izejas/ieejas daļas norobežošana ar dambjiem vai**

atbalstsienām, kas pieslēgtos dzelzeļa uzbērumam, kuram arī jābūt pietiekami augstam un neapplūstošam ekstremālu plūdu situācijā. Jāparedz atbilstoša un darboties spējīga drenāžas/atsūknēšanas un novadīšanas sistēma, kas ļaus savākt un novadīt infiltrācijas un kondensācijas ūdeņus, kā arī ūdeņus, kas tunelī varētu ieplūst lietus gadījumā.

- g) Ņemot vērā to, ka saskaņā ar Ziņojumā novērtēto karstu attīstības un paaugstinātas infiltrācijas zonas vistīcāmāk ir gaidāmas arī vietā, kur Rail Baltica trase šķērso Rīgas HES ūdenskrātuvi, tilta balstu pamatu pāļu iedziļināšanas dziļums jāparedz līdz stabili pamatni veidojošo Daugavas svītas dolomītu virsmai.
- h) Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam būvprojekta izstrādes ietvaros ir nepieciešams veikt Daugavas HES un Gaujas mazo HES kaskāžu iespējami nelabvēlīgākā avārijas scenārija hidrodinamiskos aprēķinus. Balstoties uz tiem pārbaudāms, vai šajos posmos Paredzētās darbības realizācijai nav nosakāmas papildus prasības, tostarp vai Rail Baltica ekspluatācijai nav nosakāmas papildus procedūras rīcībai avārijas situācijā.
- i) Tā kā leļpus Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsošanas vietas atrodas SIA “*Rīgas ūdens*” ūdens ņemšanas vieta, -, lai nepieļautu papildus risku, ka piesārņojošās vielas no dzelzeļa var nokļūt Rīgas HES ūdenskrātuvē, tiltam jāparedz lietus ūdeņu savākšana un novadīšana uz notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Ja līdz Rail Baltica realizācijai nav realizēts projekts “*Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība*” un tā ietvaros plānotās iekārtas, Ierosinātajai ir pašai jānodrošina piemērotu risinājumu notekūdeņu attīrīšanai pirms to novadīšanas vidē.
- j) Īpaša piesardzība jā saglabā piesārņotās vietās, piesārņotas grunts izņemšanas un piesārņojuma migrācijas ar gruntsūdeņu plūsmu kontekstā. Tā kā Rail Baltica varētu skart vairākas potenciāli piesārņotas vietas, pirms zemes darbu uzsākšanas to teritorijā veicama teritorijas apsekošana un nepieciešamības gadījumā, grunts un gruntsūdeņu kvalitātes novērtēšana. Jānoteic, vai pirms būvdarbu uzsākšanas nav jāveic sanācijas darbi, sagatavojot paredzētās darbības teritoriju un nepieļaujot piesārņojuma izplatību. Šādu nosacījumu realizācija jāizvērtē arī teritorijās, kur Rail Baltica plānota pa esošo dzelzeļa nodalījuma joslu vai to šķērso, kā arī citās paredzētās darbības vietās, kur trase šķērso saimnieciskās darbības teritorijas. Konstatējot grunts vai gruntsūdeņu piesārņojuma risku, jāveic to kvalitātes novērtēšana un sanācijas pasākumi, ja nepieciešams.
- k) Piesardzības risinājumi jārealizē arī citās Ziņojumā identificētajās ar drošības apsvērumiem saistītajās vietās, tostarp vietās, kur atzīts par nepieciešamu (piemēram, pie Cekules bijušās armijas bāzes) vai uz to norādīs turpmākās projektēšanas ietvaros noskaidroti apstākļi, veicama detaļa dzelzeļa līnijai tuvākās teritorijas izpēte, lai noteiktu nepieciešamo priekšdarbu apjomu un risinājumus (piemēram, nesprāgušas munīcijas detonēšana) teritorijas sagatavošanai un infrastruktūras izveidei/pārveidei.
- l) Gadījumā, ja Inčukalna ziemeļu gudrona diķa sanācijas darbi līdz Rail Baltica būvniecībai attiecīgajā posma daļā nav pabeigti un tiek identificēti objektu savstarpējas mijiedarbības apstākļi, kas būtu par pamatu īpašiem risinājumiem piesārņojuma areāla buferzonas šķērsošanai, tostarp drošības kontekstā, - šī posma risinājumiem pirms to realizācijas ir veicams ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Novērtējuma likumā paredzētajā kārtībā.

- m) Ņemot vērā to, ka ap radioaktīvo atkritumu glabātavu “Radons” ir aizliegta meža zemju transformācija, B6 posma akcepta gadījumā Paredzētās darbības īstenošanas priekšnoteikums ir grozījumi pašvaldības saistošajos noteikumos.
- n) Skuķīšu HES ūdenskrātuves estakādes - tilta balsti jāieprojektē pietiekami masīvi, lai neveidotos to vibrācija, kas var nelabvēlīgi ietekmēt HES hidrotehnisko būvju tehnisko stāvokli.
- o) Rail Baltica cliēju ceļi un gar tiem paredzētais apkalpes ceļš ir jāparedz kā publiskai satiksmei un sabiedriskai piekļuvei norobežota zona un dzelzceļa līnijas šķērsojumi ar autoceļiem un ielām ir pieļaujami tikai dažādos līmeņos
- p) Jānodrošina, ka Rail Baltica nodalījuma joslas iežogotajā teritorijā paredzēto apkalpojošo ceļu var izmantot arī operatīvie dienesti piekļuvei negadījuma vai avārijas gadījumā.
- q) Rīcībai avāriju gadījumā gan būvdarbu, gan ekspluatācijas fāzēs, kur attiecināms, - arī sadarbībā ar citām Rail Baltica projekta valstīm, - nepieciešams izstrādāt attiecīgas procedūras informācijas apmaiņai un reaģēšanai, kā arī nodrošināt tehnisko aprīkojumu, lai nodrošinātu operatīvu reaģēšanu, glābšanas darbus un nepieļautu vai ierobežotu piesārņojošo vielu nokļuvi vidē, tai skaitā atklātos ūdensobjektos. Jārisina arī jautājums par piemērotākajiem risinājumiem un tehnisko aprīkojumu, kāds var būt izmantojams, lai avāriju situācijās varētu noslēgt ūdens noplūdi no dzelzceļa līnijas novadgrāvjiem ūdenstecēs un lai piesārņojums nenonāktu meliorācijas sistēmās un virszemes ūdensobjektos.
- r) Jānodrošina dzelzceļa līnijas atbilstoša tehniskā stāvokļa uzturēšana, nepieļaujot defektus vai nolietojumu, kas varētu radīt negadījumu un avāriju riskus. Tāpat ir jāplāno un, iespējams, sadarbībā ar citām Rail Baltica projekta valstīm jāparedz atbilstošu aprīkojumu negadījumu pārvaldīšanai, kas risinātu jautājumu par ugunsdzēsības vilcienu piekļuves iespējām jaunajam sliežu ceļu platumam.

6.5.7. Ūdens objektu šķērsojumi, ietekme uz ūdeņiem, hidroloģiskajiem apstākļiem un ūdens bioloģiskiem resursiem.

6.5.7.1. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā jaunā Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnija šķērsos lielu skaitu Gaujas, Lielupes un Daugavas baseinu upes, kā arī valsts nozīmes ūdensnotekas. Kopumā ir identificētas vairāk kā 100 iespējami šķērsojamās valsts nozīmes ūdensnotekas un vairāk kā 40 dažādas upju šķērsojumu vietas, tomēr šis skaits reprezentē visu Ziņojumā vērtēto alternatīvu kopsummā. Atkarībā no izvēlētas alternatīvas trases, šķērsojamo ūdensteču skaits un attiecīgi – izbūvējamo šķērsojumu skaits būs mazāks. Šķērsojamās lielās upes ir Gauja un divās vietās – Daugava. Šķērsošanas risinājumi vērtēti arī vidējām un mazām upēm. Nevienā no Rail Baltica alternatīvām dzelzceļa līniju nav paredzēts virzīt pāri ezeriem vai to tuvumā, tomēr ir paredzēti šķērsojumi divām ūdenskrātuvēm - Rail Baltica A alternatīvas A4 posms Garkalnes novadā šķērstu Skuķīšu HES ūdenskrātuvi, bet A alternatīvas A4 posms šķērsotu Rīgas HES ūdenskrātuvi (šķērsojums paredzēts 7,8 km augšpus Rīgas HES). Paredzētās darbības īstenošanas rezultātā tāpat tiktu šķērsots liels skaits ūdensnoteku un meliorācijas sistēmu. Novērtēts, ka tiks skarts ievērojams skaits lauku un mežu meliorācijas sistēmas, vairāki simti meliorācijas novadgrāvju, susinātājgrāvju, kontūrgrāvju un nelielu strautu, kā arī ~1000 segtās drenāžas kolektori un ~ 5000 drenu zari. Visu šo objektu šķērsošana nozīmē nepieciešamību pēc piemērotiem tehniskiem un organizatoriskiem risinājumiem, lai no vienas puses nodrošinātu Rail Baltica sliežu ceļu

drošu izbūvi un ekspluatāciju, bet no otras puses neradītu tādus jaunus apstākļus un pārmaiņas, kas var būtiski nelabvēlīgi ietekmēt hidroloģiskos apstākļus, veicināt teritoriju pārmitrināšanos vai nosusināšanos, būtiski nelabvēlīgi ietekmēt ūdensteču caurplūdi, veicināt ledus sastrēgumus, radīt būtiskus piesārņojuma un ietekmes uz ūdens bioloģiskajiem resursiem riskus u.c. ietekmes.

- 6.5.7.2. Katrai ūdensobjektu šķērsojuma vietai ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir izstrādāts šķērsojuma risinājums, kas novērtēts kā piemērotākais no ūdensobjekta raksturparametru, ģeoloģiskās uzbūves un dzelzceļa līnijas tehnisko parametru viedokļa. Novērtēts, ka no hidroloģiskā viedokļa par sarežģītām šķērsojumu vietām jāuzskata lielās upes Daugava un Gauja, it īpaši Daugava Rīgas HES ūdenskrātuves posmā, kuru šķērsojumi ir īpaši gari. Atbilstoši Ziņojumam, ir apzinātas iespējamās problēmsituācijas Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojuma saistībā, galvenokārt attiecībā uz tilta balstu izvietojumu, lai nesamazinātu gultnes šķērsgriezuma laukumu, straumes ātrumu, neveicinātu ledus masas uzkrāšanos, erozijas/sedimentācijas procesus, neietekmētu HES kaskādes caurlaides spējas u.c. Līdzvērtīgi iespējamās problēmsituācijas apzinātas arī Skuķīšu HES ūdenskrātuves šķērsojuma vietā, kas ņemtas vērā, izstrādājot šķērsojumu tehniskos risinājumus.
- 6.5.7.3. Ziņojumā raksturoti visu plānoto tiltu principiālie risinājumi, kā arī specifisko šķērsojumu vietu risinājumi. Novērtēts, ka, atkarībā no konkrētās būvdarbu izpildes vietas tiltu, pārvadu, estakāžu laiduma konstrukcijas ir iespējams izbūvēt 3 dažādos veidos: uz vietas veidņiem (paredzēts izmantot visiem mazo un vidējo upju šķērsojumiem, autoceļu un dzelzceļu pārvadiem ar nesošajām dzelzsbetona laiduma konstrukcijām); ar slīdošiem veidņiem (paredzēts izmantot Daugavas tiltam pie Saulkalnes, kā arī tiltiem Gaujas, Salacas un Vitrupes šķērsojumu vietās); ar uzbīdīšanu (laiduma konstrukcijas uzbīdīšanas tehnoloģiju ir plānots izmantot Daugavas tiltam Rīgā, kā arī Rail Baltica plānotajam Šķirotavas parka šķērsojumam, var tikt izmantota arī kā alternatīva slīdošo veidņu tehnoloģijas izmantošanai).
- 6.5.7.4. Būvniecības laikā atsevišķās vietās tiks atsūkņēti gruntsūdeņi, lai nodrošinātu gruntsūdens pazemināšanu (gruntsūdeņu pazemināšana būs nepieciešama dziļo būvbedru un tuneļa izbūves laikā). Novērtēts, ka apdzīvotās vietās šos ūdeņus iespējams novadīt esošajā kanalizācijas sistēmā vai lietus ūdeņu kanalizācijas sistēmā, bet citviet - virszemes ūdensobjektos. Atsūkņejamā gruntsūdens apjoms būs atkarīgs no trases varianta un izvēlētajās būvdarbu tehnoloģijas, un šādus precīzus aprēķinus ir paredzēts veikt tehniskās projektēšanas ietvaros. Tuneļa (Torņakalnā) gadījumā būvniecības risinājums ir paredzēts tāds, ka ārpus sākotnēji ierīkojamās tuneļa būvbedres (tranšeja ar betonētām sienām) gruntsūdens līmenis netiktu pazemināts. Atsūkņētos gruntsūdeņus paredzēts novadīt pilsētas kolektoros. Paredzēts, ka nepieciešamības gadījumā būvniecības laikā traucējošo gruntsūdeņu novadīšanai tiks izbūvēti kolektori līdz esošai pilsētas lietussūdens kanalizācijas sistēmai.
- 6.5.7.5. Virszemes ūdeņu no dzelzceļa līnijas trases novadīšanai ir paredzēti novadgrāvji. Lai notece būtu netraucēta, dzelzceļa grāvjiem jābūt izbūvētiem ar tādu garenslīpumu, lai ūdens pa tiem tiktu netraucēti novadīts uz tuvākajām ūdenstecēm (tostarp esošo, šķērsojamo meliorācijas sistēmu promtekām), kurām šķērsojumu vietās tiks izbūvētas caurtekas vai kuras tiks šķērsotas ar tiltu. Ievērojot šo prasību, nav pamata uzskatīt, ka no hidroloģiskā viedokļa dzelzceļa trases virszemes ūdeņu novadīšana varētu radīt nelabvēlīgu ietekmi uz piegulošajām teritorijām vai atklātiem ūdensobjektiem.
- 6.5.7.6. Saistībā ar meliorācijas sistēmām un to objektiem Ziņojumā ir identificētas iespējamās problēmsituācijas, kuras varētu rasties tajās vietās, kur tiks šķērsotas vaļējās ūdenstece un segtās drenāžas sistēmas ar dzelzceļa uzbērums. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātajā apzinās nepieciešamību nodrošināt meliorāciju sistēmu funkcionēšanu un ir apņēmusies

paredzēt gan pagaidu, gan paliekošos risinājumus tās nodrošinājumam. Uzsākot Rail Baltica būvniecību, no sākuma ir paredzēta visu esošo inženierkomunikāciju pārcelšana un pārbūve, kā arī citas infrastruktūras pārcelšana un pārbūve. Šādi darbi ietver arī nepieciešamo ūdens novadīšanas sistēmu izbūvi, lai teritoriju sagatavotu sliežu ceļa būvniecībai. Konkrētus tehniskos parametrus caurtekām un to augstumiem ir plānots noteikt būvprojektā, tomēr jau pašreizējā stadijā ir identificējams šādu aprēķinu veikšanai izvirzāmais darba uzdevums un plānotie principiālie risinājumi. Ar Rail Baltica būvniecību nedrīkst tikt izraisīta teritoriju applūšana, tādēļ nepieciešams ierīkot pietiekamas ūdens caurvades spējas caurtekas, tās nepieciešams izbūvēt atbilstīgā augstumā u.c. Būvdarbu veikšanas laikam katrā konkrētā vietā paredzēts izstrādāt vai nu lokālus risinājumus (var ietvert arī ūdeņu pārsūkņēšanu), vai izbūvēt jau paliekošos risinājumus vienlaikus ar dzelzceļa būvdarbiem.

- 6.5.7.7. Ziņojumā identificēts, ka vietās, kur uzbērums šķērso ūdenstecei, vispārējā gadījumā paredzēts izbūvēt caurtekas vai tiltus, tomēr ne katrai mazajai ūdenstecei/ meliorācijas grāvim šāds risinājums ir no ekonomiskā viedokļa pamatots. Tādēļ, sadarbojoties ar meliorācijas sistēmas apsaimniekotāju, būtu pieļaujams veikt arī sistēmas elementu pārplānošanu un nodrošināt ūdeņu aizvadīšanu līdz tuvākajām caurtekām (pa dzelzceļa līnijas novadgrāvi). Protams, šāds risinājums var būt piemērots vienīgi teritorijās, kur tas tehniski ir iespējams, kas galvenokārt atkarīgs no reljefa un individuāls piemērotākais risinājums ir nosakāms un pamatojams tehniskās projektēšanas ietvaros.
- 6.5.7.8. Novērtēts, ka meliorācijas sistēmu stāvoklis lielā skaitā meliorāciju sistēmu Rail Baltica šķērsojumu vietās ir neapmierinošs stāvoklī, jo ūdensnotekas ir piesērējušas vai aizaugušas. Līdz ar to, nebūtu pamata uzskatīt, ka, izbūvējot dzelzceļa līniju un tehniski pareizi pārbūvējot skartajā trasē esošās meliorācijas sistēmas, esošo meliorācijas sistēmu darbība kopumā uzlabosies. Ir sagaidāms stāvokļa uzlabojums vienīgi Rail Baltica ietekmes zonā, bet Paredzētā darbība neietver risinājumus visas meliorācijas sistēmas renovācijai. Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka tiešā Rail Baltica ietekmes zonā situācija uzlabosies.
- 6.5.7.9. Novērtēts, ka teritorijās, ko šķērso Rail Baltica trase, sākot no Salacgrīvas novada Liepupes pagasta (A3 un B3 posms) līdz Bauskas novadam (A8 un B8 posms), dzeramā ūdens ieguvei galvenokārt tiek izmantots Gaujas horizonts. Trases ziemeļu daļā (A1, A2, B2 posms un C5 alternatīva) dzeramā ūdens ieguvei pārsvarā tiek izmantoti Arukilas un Burtnieku horizonta ūdeņi, bet uz dienvidiem līdz Lietuvas robežai - seklāk iegulošie Amatas, Pļaviņu, Daugavas ūdens horizonti. Visā Rail Baltica trases teritorijā individuālai ūdens apgādei galvenokārt tiek izmantoti ar kvartāra nogulumiem saistītie ūdeņi, pārsvarā gruntsūdeņi.
- 6.5.7.10. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir apkopota informācija par Rail Baltica trases tuvumā esošajiem reģistrētajiem centralizētajiem ūdens ieguves urbumiem. Aptuveni 100m attālumā no Rail Baltica dažādu alternatīvu trasēm ir kopumā 4 šādi urbumi. Novērtēts, ka visā Latvijā Rail Baltica trases būvniecības zona atrodas zema un vidēja pazemes ūdeņu piesārņojuma riska teritorijās, kur infiltrācija artēzisko ūdeņu horizontos ir salīdzinoši neliela vai nenotiek. Novērtēts, ka arī Vidzemes daļā, kur plānotā dzelzceļa līnija tiktu virzīta gar Vidzemes augstienes nogāzēm, pazemes ūdeņu piesārņojuma draudi nav identificējami, jo dzelzceļa līnija plānota pietiekami lielā attālumā no pazemes ūdeņu barošanās zonas. Ļoti retās vietās, kur kvartāra segas pamatnē nav glaciģēno mālaino nogulumu un kur augšdevona artēzisko ūdens horizontus pārsedz kvartāra perioda smiltis (A4 posma 88. – 90. km, A6 posma 139. – 141. km, A7 posma 154. – 156. km, B6 posma 146. – 148. km) secināts, ka gruntsūdeņi un artēziskie ūdeņi ir savstarpēji saistīti.

6.5.7.11. Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras līnija Latvijas teritorijā šķērsos gan mazas, gan vidējas, gan lielas upes, kas arī pēc bioloģiskās daudzveidības un zivsaimnieciskās nozīmes ir ļoti atšķirīgas ūdenstece. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir novērtēta aizsargājamo zivju sugu sastopamība upēs, ko šķērso Rail Baltica trase, kā arī vērtētas ietekmes un to veidi, kas jāņem vērā Rail Baltica ietekmes uz ūdensobjektu bioloģiskajiem, tostarp zivsaimnieciskajiem resursiem. Zivju nārsta migrāciju var būtiski ietekmēt darbi upes gultnē. Tiltu balstu izbūve saistīta ar pagaidu struktūru izveidošanu upes gultnē, to uz laiku sašaurinot un attiecīgi izmainot straumes ātrumu būvniecības vietā. Būvniecības laikā pieaug trokšņa līmenis, veidojas uzduļķojums un pasliktinās ūdens kvalitāte. Šie faktori ietekmē zivju uzvedību, papildus stress var ietekmēt zivju nārsta efektivitāti. No Ziņojuma 3.4.2.nodaļas izriet, ka (acīmredzot, neskaitot Daugavas šķērsojumus) balstu būves iespējamība šobrīd tiek izskatīta vairākām upēm dažādu alternatīvu griezumā, piemēram, - Salacā, Svētupē, Gaujā, Lielajā Juglā, Mēmelē un Mūsā, lai gan Ziņojuma 1.6.9.tabulā gan Gauja, gan Svētupe uzskaitītas kā upes, kurās tilti paredzēti bez balstiem (Biroja ieskatā, tas ir maz ticams). Novērtēts, ka šķērsojamo upju ihtiofauna būtiski atšķiras pēc sastāva, tādēļ Ziņojumā ir identificēti attiecīgajās upēs nepieciešamie ierobežojumi vai risinājumi, lai ietekmi pēc iespējas mazinātu:

6.5.7.11.1. Salaca, Svētupe, Gauja un Lielā Jugla ir būtiskas laša, taimiņa, upes nēģa un vimbas nārsta upes, t.i., nozīmīgas gan rudenī, gan pavasarī nārstojošām ceļotājzivju sugām. Šajās upēs nepieciešami ierobežojumi darbiem tieši upes gultnē, kas būtu jānosaka no 1. septembra līdz 20. jūnijam. Secināts, ka tad, ja būvniecības tehnoloģiju vai citu apsvērumu pēc šādus ierobežojumus nav iespējams noteikt, darbi zivju nārsta migrācijas laikā jāveic diennakts gaišajā daļā, ļaujot zivīm šķērsot darbu zonu nakts laikā. Darbu ierobežojums ziemas periodā nepieciešams, lai samazinātu uzduļķojuma potenciālo ietekmi uz lašveidīgo zivju ikru attīstību nārsta ligzdās.

6.5.7.11.2. Secināts, ka Mūsā un Mēmelē darbu ierobežojumi būtu nosakāmi pavasarī nārstojošu sugu aizsardzībai no 1. aprīļa līdz 20. jūnijam. Zināmā mērā darbi rudenī un ziemas periodā varētu ietekmēt vimbas rudens un upes nēģa nārsta migrāciju, taču jāņem vērā, ka vimbas rudens migrācija nesasniedz Mēmeles un Mūsas posmu šķērsojuma vietā, bet upes nēģa resursu atražošanā šīm upēm nav būtiskas nozīmes, - tā galvenās nārsta vietas atrodas zemāk par paredzamo šķērsojuma vietu.

6.5.7.12. No Ziņojuma izriet, ka pašreizējā projekta attīstības stadijā nav plānoti darbi, aktivitātes to upju gultnēs, kuru šķērsojumu tehniskie risinājumi neparedz balstu izvietošanu upju gultnēs. Tomēr, ja būvdarbu veicējs kādu lokālo apstākļu dēļ tomēr konstatētu nepieciešamību veikt kādas darbības upes gultnē, - pirms darbu uzsākšanas ir jāveic šo posmu ihtiofaunas novērtējums un nepieciešamības gadījumā nosakāmi ierobežojumi veicamajiem darbiem.

6.5.7.13. No Ziņojuma izriet, ka jauno Daugavas šķērsojumu (tiltu) ir paredzēts izbūvēt tieši blakus esošajam dzelzceļa šķērsojumam tā D pusē. Tilta balsti ir paredzēti kā esošo balstu pagarinājumi un tādējādi nav sagaidāms, ka papildus tilta būvniecība varētu radīt izmaiņas esošajā hidroloģiskajā režīmā vai veidot ledus sastrēgumus.

6.5.7.14. Ziņojumā ir iestrādāti ietekmju uzraudzības un kontroles pasākumi, tostarp paredzētas prasības monitoringam un infrastruktūras uzturēšanai. Paredzēts, ka būvniecības laikā jāuzrauga hidrometeoroloģisko situāciju un gruntsūdens svārstības tiešā būvdarbu veikšanas zonā, lai izvairītos no negaidītas būvbedres applūšanas lietusgāzu vai gruntsūdens līmeņu paaugstināšanās rezultātā. Savukārt ekspluatācijas laikā regulāri jāveic dzelzceļa grāvju, caurteku un tiltu apsekošana, lai savlaicīgi izdarītu gultņu pārtīrīšanas pasākumus, tādējādi savlaicīgi novēršot vai samazinot iespējamo

hidroloģiskā un hidromelioratīvā stāvokļa pasliktināšanos dzelzceļa nodalījuma joslā un tai pieguļošajās teritorijās.

6.5.7.15. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Ziņojumā un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā novērtēto, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir nosakāmi šādi obligātie nosacījumi:

- a) Rail Baltica būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošas caurtekas, kastveida tilta konstrukciju šķērsojumus vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi ar risinājumiem ūdeņu aizvadīšanai uz tuvākajām caurtekām. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānodrošina atbilstoši šķērsojamās ūdensteces un tās ielejas platumam, caurplūdumam un maksimālajiem līmeņiem.
- b) Turpmākās tehniskās projektēšanas ietvaros ir jāizstrādā un normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jānosaka un jārealizē meliorācijas sistēmu pārveides projektus, saņemot nosacījumus arī no attiecīgo meliorācijas sistēmu infrastruktūras īpašniekiem vai pārvaldītājiem. Ar attiecīgo meliorācijas sistēmu infrastruktūras īpašniekiem vai pārvaldītājiem ir jānosaka visi traucējumi un darbības ierobežojumi – to ilgums, pagaidu risinājumi un kompensējošie mehānismi. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu jautājumu risināšanai.
- c) Jānodrošina dzelzceļa grāvju projektēšana un izbūve ar garenslīpumu, kas nodrošina netraucētu virszemes ūdens no Rail Baltica trases novadīšanu uz tuvākajām ūdenstecēm. Precīzi novadgrāvju garenslīpuma un citi parametri nosakāmi un pamatojami būvprojektā.
- d) Upēm, kur tas tehniski iespējams, jāparedz šķērsojumi bez balstiem upes gultnē. Šķērsojamām nelielām ūdenstecēm, kur tas tehniski iespējams, priekšroka dodama kastveida tilta risinājumam, kas iespējami mazāk ietekmē ūdensteču gultni salīdzinājumā ar caurtekām.
- e) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas tādi tilta konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms, kā arī tiktu maksimāli saglabāti nepārveidoti biotopi upē un palienē.
- f) Tiltu balstiem jābūt izvietotiem pietiekami lielā attālumā, lai iespējami mazāk ietekmētu straumes ātrumu, neveicinātu ledus masu uzkrāšanos tiešā tilta tuvumā.
- g) Vietās, kur ar dzelzceļa uzbūrumu tiktu šķērsoti lokāli reljefa pazeminājumi (ielejas, gravas) ar garenslīpumu perpendikulāri dzelzceļa trasei, jāparedz caurtekas vai citi risinājumi, kas nodrošina nokrišņu ūdeņu novadīšanu no ieplakām.
- h) Jānodrošina Rail Baltica virszemes noteces novadgrāvju, caurteku un saistītās infrastruktūras uzturēšana un tīrīšana, nodrošinot netraucētu ūdens noteci un caurplūdi.
- i) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Vietās, kur būs nepieciešama gruntsūdens atsūkņošana, piemēram, no dziļajām būvbedrēm, jānodrošina atsūkņejamā gruntsūdens apjomu aprēķini un tehniskās projektēšanas ietvaros jāpamato piemērotākais risinājums to novadīšanai. Šāda novadīšana nedrīkst ietekmēt

ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu. Kur nepieciešams, jānodrošina atsūknēto ūdeņu nostādināšana, bet piesārņotu vietu tuvumā, arī piesārņojuma kontrole.

- j) Ja Rail Baltica, jauno pievedceļu, satiksmes ceļu u.c. saistīto objektu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu grodu akām notiek ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, Ierosinātājai jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas konkrētajās viensētās.
- k) Darbu veikšana Mūsas un Mēmeles gultnē maksimāli jāplāno un jānodrošina ārpus laika perioda no 1. aprīļa līdz 20. jūnijam, bet Salacas, Svētupes, Gaujas un Lielās Juglas upes gultnē maksimāli jāplāno un jānodrošina ārpus laika perioda no 1. septembra līdz 20. jūnijam. Ja būvniecības tehnoloģiju vai citu apsvērumu pēc šo ierobežojumu nav iespējams izpildīt visu norādīto periodu, darbi zivju nārsta migrācijas laikā jāveic diennakts gaišajā daļā, ļaujot zivīm šķērsot darbu zonu nakts laikā. Nosacījums par maksimālu izvairīšanos no būvdarbu veikšanas upes gultnē nakts laikā attiecināms arī uz citām upēm, ja būvdarbu veicējs kādu lokālo apstākļu dēļ tomēr konstatētu nepieciešamību veikt darbības to gultnē. Šādā gadījumā pirms darbu uzsākšanas ir jāveic šo posmu ihtiofaunas novērtējums un nepieciešamības gadījumā nosakāmi arī papildus nosacījumi vai ierobežojumi veicamajiem darbiem.
- l) Lai samazinātu caurteku risinājumu ietekmi uz zivju resursiem, caurtekas platumam jābūt vienādam vai lielākam par upes platumu, tām jāparedz neliels kritums un tās ietekai un iztekai jābūt iegremdētai ūdenstecei gultnē.
- m) Pirms būvdarbu uzsākšanas attiecināmajiem darbiem normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāveic zivsaimnieciskā ekspertīze, lai noteiktu ietekmes un iedarbības uz zivsaimniecības resursiem apjomus, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Būvdarbu, kas var izraisīt ūdensteču piesārņojumu, veikšanas termiņi un iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi jāaskaņo ar Valsts vides dienestu, saņemot būvniecības tehniskos noteikumus, kur nepieciešams, ņemot vērā arī zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus.
- n) Izvēloties būves inženiertehnisko risinājumu, priekšroka dodama risinājumam, kas neskar upes litorālu un krastmalu. Vietās, kur tas nav iespējams, darbu veikšanas projektā jāparedz pasākumi šo joslu atjaunošanai pēc būvdarbu pabeigšanas.

6.5.8. Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem.

6.5.8.1. Kopumā Rail Baltica dažādas trases alternatīvas šķērsotu 1 vai 2 Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000), - visu alternatīvu gadījumā dabas parku "Salacas ieleja" un alternatīvu A2 vai C5 gadījumā - dabas liegumu "Vitrupes ieleja" (izvēloties B alternatīvu šajā posmā, dabas liegums „Vitrupes ieleja” netiktu šķērsots). Savukārt atsevišķu alternatīvu gadījumā Rail Baltica tuvumā atrastos arī citas Natura 2000 teritorijas - B3 posms pēc C4 pieslēguma virzītos gar dabas liegumu "Dzelves kroņa purvs" (tuvākajā vietā no nodalījuma joslas ārējās malas ~15m), kā arī gar aizsargājamo ainavu apvidu "Ādaži" (~440m). Savukārt dabas liegums "Melnā ezera purvs" atrastos 300 m no A5 posma un 620 m no C3 alternatīvas Mārupes novadā.

6.5.8.2. Novērtējuma ietvaros, tostarp apspriežot tā rezultātus sabiedrībā un ar dabas aizsardzības jomā kompetentajām institūcijām, ir konstatējams, ka atsevišķas no Rail Baltica

alternatīvām ir iespēju robežās izstrādātas kā kompromiss starp dabas un cilvēku dzīves vides aizsardzības interesēm un, – kā secināts Ziņojumā, – būtisku ietekmi uz vidi neradītu. Pie šādiem Ierosinātājas izstrādātajiem risinājumiem zināmā mērā var pieskaitīt B alternatīvu Rail Baltica 3.sektorā, jo sākotnēji gan Rail Baltica trase, gan EPL projekta ietvaros plānotā elektropārvades līnija tika projektēta cauri dabas liegumam „*Dzelves un Kroņa purvs*” un aizsargājamo ainavu apvidum „*Ādaži*” (no alternatīvas Ierosinātāja ir atteikusies). Kā kompromisa trase tiek piedāvāta arī C5 alternatīva, kas šķērsotu dabas liegumu „*Vitrupe ieleja*”. Tomēr regulējums attiecībā uz Natura 2000 teritoriju aizsardzību un izņēmumu pieļaujamību paredz īpašu kārtību, kuras priekšnoteikumi pirms galējo lēmumu pieņemšanas ir papildus jāpārbauda. Natura 2000 teritoriju aizsardzību noteic īpašs regulējums. Likuma „*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” (turpmāk ĪADT likums) 43.panta (4)daļa noteic, ka darbībām, kas var būtiski ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), veic ietekmes uz vidi novērtējumu. Balstoties uz ietekmes novērtējumu, ir jāpārbauda, vai Paredzētā darbība negatīvi neietekmēs Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nebūs pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem. Pretējā gadījumā Paredzēto darbību veikt nav atļauts (ĪADT likuma 43.panta (5)daļa). Ja caur Natura 2000 teritoriju un tajā esošiem biotopiem ir paredzēts virzīt dzelzceļa līniju un elektropārvades līniju, citu starpā, piemēram, izcērtot īpaši aizsargājamā meža biotopā kokus nodalījuma joslas platumā, - ietekme uz Natura 2000 būs tieša un tās aizsardzības mērķu kontekstā var būt būtiska. Arī tad, ja būvniecība plānota Natura 2000 teritorijas tuvumā, nav izslēgts, ka ietekmju zonas skars aizsargājamo teritoriju. Tādēļ Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir veikts arī ietekmes uz Natura 2000 teritorijām novērtējums.

6.5.8.3.Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – dabas lieguma „*Vitrupe ieleja*” un dabas parka „*Salacas ieleja*” izveides un aizsardzības mērķus noteic to individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, bet Natura 2000 tīkla kontekstā papildus – Natura 2000 datu formas. No dabas lieguma „*Vitrupe ieleja*” individuālajiem aizsardzības un izmantošanas noteikumiem (Ministru kabineta 2009.gada 24.marta noteikumi Nr.254 „*Dabas lieguma „Vitrupe ieleja” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*”, turpmāk Vitrupe ielejas Noteikumi) izriet, ka dabas liegums izveidots, lai nodrošinātu īpaši aizsargājamo bezmugurkaulnieku un augu sugu, smilšakmens atsegumu, mežu un saldūdens biotopu aizsardzību, kā arī veicinātu teritorijas ilgtspējīgu apsaimniekošanu (2.punkts). Savukārt 2009.gada 10.marta Noteikumu Nr.228 „*Dabas parka „Salacas ieleja” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” (turpmāk Salacas ielejas Noteikumi) 2.punkts paredz, ka dabas parks izveidots, citu starpā, lai nodrošinātu Latvijā un Eiropas Savienībā īpaši aizsargājamo biotopu (tai skaitā nogāžu un gravu mežu) aizsardzību (2.punkts).

6.5.8.4.Ziņojumā dažādās vietās norādīta atšķirīga informācija par šķērsojamām minēto teritoriju aizsardzības zonām, tomēr, pārbaudot piedāvātās Rail Baltica trases kopskatā ar Vitrupe ielejas Noteikumu un Salacas ielejas Noteikumu sastāvā ietvertajām funkcionālo zonu kartēm, kā arī ievērojot DAP sniegtos skaidrojumus, izriet, ka Rail Baltica trasē C5 šķērsojuma vietā dabas liegumā „*Vitrupe ieleja*” ir gan dabas lieguma un regulējamā režīma zona, gan (iespējams, proti: atkarīgs no trases precīza novietojuma) ainavu aizsardzības zona, bet A2 šķērsojuma vietā – regulējamā režīma un daļēji ainavu aizsardzības zona. Savukārt dabas parka „*Salacas ielejas*” kontekstā secināms, ka Rail Baltica A2 šķērsojuma vietā tiktu virzīta pa dabas parka un dabas lieguma zonu, bet B2 – neitrālo zonu.

6.5.8.5.Ziņojumā secināts, ka:

6.5.8.5.1. Alternatīvas A2 gadījumā dabas parka „*Salacas ieleja*” teritorijā, dabas parka un dabas lieguma zonā Paredzētās darbības rezultātā tiktu iznīcināti 0,12ha

prioritāra meža biotopa 9180* *Nogāžu un gravu meži* (Ziņojuma 3.18.7.tabula), kas tiktu neatgriezeniski zaudēts, vienlaikus sadalot atlikušo biotopa daļu divās daļās. Secināts, ka ietekmētā platība un ietekme procentuāli (3,65% no biotopa kopplatības dabas parkā un 0,003% no kopplatības Latvijā) nebūtu vērtējama kā būtiska un šī platība tiktu atgūta ar ietekmi kompensējošiem pasākumiem. Tomēr secināts, ka šāda biotopa iznīcināšana ir pretrunā dabas parka izveides mērķiem un individuālajiem aizsardzības un izmantošanas noteikumiem (Salacas ielejas Noteikumi), jo dabas parka aizsardzības mērķi ir citu starpā saistīti tieši ar meža biotopu aizsardzību. Paredzēts, ka šādas alternatīvas izvēles gadījumā tiktu realizēti kompensēšanas pasākumi ar jaunu biotopa poligonu atgūšanu citviet, kā arī nodrošināti ietekmes mazināšanas pasākumi – izvairoties no balstu izvietojuma biotopu platībās, paredzot minimālo nepieciešamo balstu skaitu, nodrošinot hidroloģiskā režīma saglabāšanu, ar tehniskajiem risinājumiem samazinot apēnojumu. Ar šādu pasākumu realizāciju Izstrādātāji paredz, ka ietekme uz Natura 2000 teritorijas ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem nebūtu būtiska (lai gan uz R no plānotās trases dabas parka ekoloģiskās funkcijas un integritāte tiktu daļēji traucēta), tomēr par piemērotāku atzīst B2 alternatīvu, jo B2 posms dabas parku šķērsotu neitrālajā zonā.

- 6.5.8.5.2. B2 trases gadījumā (arī piedāvātās C5 alternatīvas atzara vietā) dabas parks „*Salacas ieleja*” tiktu šķērsots neitrālajā zonā, kas saskaņā ar Salacas ielejas Noteikumu 44.punktu ir izveidota apdzīvotās vietās, kā arī potenciālajos satiksmes attīstības mezglos, lai veicinātu to ilgtspējīgu attīstību, kā arī nodrošinātu transporta infrastruktūras uzturēšanu un attīstību. Sākotnēji Ziņojumā novērtēts, ka šajā šķērsojuma vietā nav īpaši aizsargājama biotopu, tomēr, papildinot Ziņojumu, secināts, ka tiktu skarti šādi pļavu biotopi – 0,56ha vai 0,66ha biotopa 6210 *Sausi zālāji kaļķainās augsnēs* un 0,49ha vai 0,64ha biotopa 6450 *Paliņu zālāji*. Novērtēts, ka no agrāk kartētajiem bioloģiski vērtīgajiem zālājiem upes Z krastā aizsargājamo biotopu kritērijiem atbilst tikai daļa, tomēr kopējās biotopu platības šeit ir lielas un nozīmīgas. Novērtēts, ka pēc būvniecības ietekmētajās platībās ir sagaidāms biotopa atgūvums, izņēmums ir tikai balstu vietas, kur biotopi nevarēs atjaunoties. Precīzs balstu izvietojums papildinātā Ziņojuma 3.18.3.attēlā nav atspoguļots, tomēr no Ziņojuma izriet, ka ir paredzēts piemērot aizsardzības pasākumus, tostarp izvairīties no balstu izbūves biotopu platībās. Birojs pievienojas Izstrādātāju un DAP secinājumiem, ka par piemērotāko dabas parka „*Salacas ieleja*” šķērsojumu ir pamats atzīt alternatīvu B2.
- 6.5.8.5.3. A2 alternatīvas gadījumā secināts (Ziņojuma 3.18.8.tabulas 2.daļa 594.lpp), ka dabas lieguma „*Vitrupes ieleja*” regulējamā režīma zonā, Rail Baltica nodalījuma joslā ir kopumā vairāk kā 2,9ha aizsargājamo biotopu, no tiem 0,04ha biotopa 6210 *Sausi zālāji kaļķainās augsnēs*, 0,29ha biotopa 6450 *Paliņu zālāji*, 0,53ha Eiropas Savienības prioritāri aizsargājamā meža biotopa 9020* *Veci jaukti platlapju meži*, 0,30ha biotopa 9160 *Ozolu meži*, 1,24ha biotopa 9050 *Sugām bagāts egļu mežs*, 0,46ha Eiropas Savienības prioritāri aizsargājamā biotopa 9180* *Nogāžu un gravu meži*, 0,018ha biotopa 7160 *Minerālvielām bagāti avoti un avoksnāji* un 0,060ha biotopa 8220 *Smilšakmens atsegums*. Novērtējot platības, kas tiktu zaudētas ar Paredzētās darbības realizāciju (t.i. – visa nodalījuma joslā norādītā platība), secināts, ka kopumā ir pamats uzskatīt, ka tiks radīta būtiska ietekme uz visu ietekmēto biotopu stāvokli un izplatību dabas liegumā un Latvijā. Ziņojumā iestrādāti ietekmes mazināšanas pasākumi (ietekmētajiem biotopiem vismaz līdzvērtīgā platībā un

kvalitātē paplašināt kādu no esošajiem poligoniem vai sekmēt jauna izveidošanu, kā arī virkne tehnisko pasākumu, - dabas lieguma „*Vitrupe ieleja*” un biotopa teritorijā izvairīties no balstu izbūves, paredzēt minimālo nepieciešamo balstu skaitu, nodrošināt esošā hidroloģiskā režīma saglabāšanu, nodrošināt tehniskos risinājumus, kas samazina teritoriju, kurā veic augsnes pārbīdi un teritorijas izbraukāšanu ar smago tehniku). Tomēr secināts, ka Natura 2000 teritorijas šķērsojums šajā vietā jebkurā gadījumā radīs būtisku ietekmi uz dabas lieguma ekoloģiskajām funkcijām, jo teritorija izveidota konkrēto biotopu aizsardzībai (aizsargājamās dabas teritorijas izveides mērķis). Izstrādātāji, pamatojot rekomendāciju nevirzīt Rail Baltica pa šo trasi un akceptēt citu alternatīvu, Ziņojuma 635. un 781.lpp secina, ka alternatīvai A2 šajā posmā ir būtiska negatīva ietekme gan uz biotopiem, kas atrodas šķērsojuma vietā, gan uz dabas liegumu kopumā, - tā ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, lieguma izveidošanas un aizsardzības mērķiem, jo teritorija ar paliekošu lineāru objektu tiek sadalīta divās daļās.

6.5.8.5.4. C5 alternatīvas gadījumā:

6.5.8.5.4.1. Rail Baltica nodalījuma joslā dabas liegumā „*Vitrupe ieleja*” abos upes krastos (dabas lieguma un regulējamā režīma zonā) ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veiktas apsekošanas rezultātā sugu un biotopu jomas eksperts Jānis Zommers ir konstatējis Eiropas Savienības prioritāri aizsargājamu meža biotopu 9020* *Veci jaukti platlapju meži*. Tomēr, kartējot Natura 2000 teritoriju un nosakot tās statusu un aizsardzības mērķus, biotops šajā vietā bijis kvalificēts kā cits prioritāri aizsargājams mežu biotops 91F0* *Jaukti ozolu, gobu, ošu meži gar lielām upēm*. Abi minētie biotopi ir reti sastopami, Eiropas Savienībā prioritāri aizsargājami mežu biotopi, tomēr atbilstoši literatūrai sākotnēji kartētais biotops 91F0* *Jaukti ozolu, gobu, ošu meži gar lielām upēm* aizņem vismazāko platību no visiem Eiropas Savienības nozīmes biotopiem Latvijā¹. Savukārt upes daļa šajā šķērsojuma vietā atbilst aizsargājamam upju straujteču un dabisku posmu biotopam 3260.

6.5.8.5.4.2. Ziņojumā novērtēts, ka ar Paredzēto darbību kā lineāru objektu meža biotops tiktu sadalīts divās daļās un šo ietekmi uz Natura 2000 teritoriju Izstrādātāji novērtē kā būtiskāku, salīdzinājumā ar ietekmi no aizsargājamo biotopu zaudējuma, lai gan lokāli to vērtība un vitalitāte tiks negatīvi ietekmēta. Būvdarbu laikā būs nepieciešams izzāģēt kokus trases teritorijā un iespējamās bīstamās kokus trases tiešā tuvumā. Tāpat paredzama zemesdzīves nostumšana tilta balstu izbūves vietās. Līdz ar to, biotopa daļa, kas pārklāsies ar Rail Baltica nodalījuma joslu, tiks neatgriezeniski iznīcināta un tā neatjaunosies (paredzama gan biotopa, gan tajā konstatētais aizsargājamās sugas - lakšu audzes platības un kvalitātes samazināšanās). Attiecīgi Ziņojumā secināts, ka Paredzētās darbības C5 alternatīvas īstenošana radīs negatīvu ietekmi uz Eiropas nozīmes prioritāri aizsargājamo biotopu poligoniem, kas atrodas šķērsojuma vietā, tomēr ietekmi uz Natura 2000 teritoriju kopumā uzskata par īslaicīgu un tādu, kurai sugas un biotopi

¹ „Eiropas Savienības aizsargājami biotopi Latvijā. Noteikšnas rokasgrāmata, 2.precizētais izdevums, VARAM, Rīga, 2013, 306.lpp.

piemērosies. Šādus secinājumus Izstrādātāji citu starpā saista ar plānotajiem pasākumiem ietekmes uz vidi mazināšanai.

- 6.5.8.5.4.3. Proti, no Ziņojuma izriet, ka ir meklēti risinājumi, lai ietekmi Natura 2000 šķērsošanas gadījumā maksimāli mazinātu. Norādīts, ka Natura 2000 teritorijā dabas liegumā “*Vitrupes ieleja*” 110 kV elektropārvades līniju paredzēts novietot iespējami tuvu Rail Baltica trases tilta konstrukcijai, kopējā koridora stīgas platumu samazinot no 77 vai 80m līdz 67m, vai ieguldot elektrolīniju zemē kā kabeli, attiecīgi samazinot stīgas kopējo platumu līdz 35m (Ziņojuma 735.lpp). Kabeļa risinājumā gan novērtēts, ka tas projekta realizāciju sadārdzinātu par ~ 300 000 EUR, turklāt no būvniecības un uzturēšanas (organizēšanas) viedokļa tas ir komplicētāks, jo nepieciešamo izejmateriālu piegāde vien var prasīt līdz pat 6 mēnešiem.
- 6.5.8.5.4.4. Saskaņā ar Ziņojumu tehniskajā projektā, piesaistot un konsultējoties ar jomas ekspertiem, ir paredzēts tilta balstus un tilta gala būvkonstrukcijas noteikt tādas, kas vismazāk ietekmētu skarto teritoriju. Tilta balstus, cik vien iespējams ir paredzēts novietot ārpus Eiropas savienības prioritāri aizsargājamā biotopa, paredzot arī minimālo nepieciešamo balstu skaitu Vitrupes ielejas šķērsošanai. Izsvērts, ka tiltu būtu iespējams izbūvēt ar tikai 2 balstiem, nebūvējot tos upes gultnē.
- 6.5.8.5.4.5. Aprēķināts, ka C5 alternatīvas gadījumā tiktu iznīcināti (zaudēti) ~1,10ha vai 0,89ha prioritāri aizsargājamā biotopa, atkarībā no izvēlētajā elektropārvades līnijas risinājuma. Balstoties uz veikto novērtējumu, Izstrādātāji norāda, ka nebūtu pamata uzskatīt, ka tiks radīta būtiska ietekme uz aizsargājamā biotopa stāvokli un izplatību Latvijā, jo tiks iznīcināti tikai 0,01% no biotopa 9020* *Veci jaukti platlapju meži* platības Latvijā. Attiecībā pret konkrēto Natura 2000 teritoriju zaudējums nav novērtēts, jo biotops 9020* *Veci jaukti platlapju meži* Natura 2000 teritorijā iepriekš kvalificēts kā 91F0* *Jaukti ozolu, gobu, ošu meži gar lielām upēm*. Šī sākotnējā biotopa kontekstā zaudējums būtu nepārprotami būtisks, jo darbības vieta ir viena no retajām, kur tāds Latvijas teritorijā iepriekš vispār bijis konstatēts. Tomēr arī dabas datu pārvaldības sistēmā „Ozols” šīs biotopu platības ir atspoguļotas kā biotops 9020* *Veci jaukti platlapju meži*, kas ļauj secināt, ka sākotnējā kartēšana varētu būt bijusi kļūdaina.
- 6.5.8.5.4.6. Saskaņā ar Ziņojumu, lai samazinātu ietekmi uz paliekošajām biotopa daļām, arī C5 alternatīvas gadījumā paredzēts izvairīties no tehnoloģisko ceļu izbūves un visus darbus veikt tikai pa jau izbūvēto trases daļu. Tādēļ, lai gan ietekme sagaidāma negatīva, secināts, ka ilgtermiņā (paredzot arī ietekmes mazināšanas pasākumus) izmaiņas biotopa 9020* *Veci jaukti platlapju meži* platībā būs kopumā nebūtiskas. Norādīts, ka pasākumi ietvertu šādu aktivitāšu kopumu: atkārtota dabas lieguma “*Vitrupes ieleja*” biotopu kartēšana pirms paredzētās darbības īstenošanas attiecīgajā Rail Baltica posmā, identificējot biotopa 9020* *Veci jaukti platlapju meži* poligonus, ko iespējams paplašināt vai kuriem iespējams uzlabot kvalitāti, veicot apsaimniekošanas pasākumus, piemēram, mirušās koksnes apjoma palielināšana, nevēlamā krūmu

stāva izkopšana, zemsedzes atsegšana ap lielajiem kokiem, nodrošinot saules gaismas piekļuvi. Attiecīgi secināts, ka ar papildus risinājumiem C5 vietā ietekme uz Natura 2000 teritoriju būtu būtiski mazāka kā A2 šķērsojumam. Lai gan B2 alternatīvas gadījumā Rail Baltica trase tiktu kopumā virzīta ārpus Natura 2000 teritorijas, Izstrādātāji tomēr rekomendē akceptēt C5 alternatīvu, jo šis ir kompromisa risinājums, kas izstrādāts sadarbībā ar pašvaldību un tās iedzīvotājiem un šādam risinājumam ir pašvaldības un iedzīvotāju atbalsts.

- 6.5.8.6. Novērtējis Ziņojumā ietvertos secinājumus attiecībā uz C5 alternatīvu, Birojs kopumā sliecas piekrist Izstrādātājiem attiecībā uz sagaidāmās ietekmes būtiskumu skarto biotopu platību griezumā, ja to salīdzina ar biotopa 9020* *Veci jaukti platlapju meži* izplatību Latvijā un Eiropas Savienībā kopumā. Zaudētā platība visdrīzākais atzīstama kā neliela un Biroja ieskatā to zaudējums nevar apdraudēt biotopu labvēlīgas aizsardzības statusu Eiropas Savienībā. Turklāt ir paredzēti risinājumi gan maksimālai zaudējamu samazināšanai, gan ietekmes uz paliekošajām biotopu platībām samazināšanai. Ierosinātāja ir arī apņēmusies rīkoties, lai zaudētās biotopa platības faktiski kompensētu. Tomēr jāņem vērā, ka īpaši aizsargājami un Eiropas Savienībā prioritāri aizsargājami biotopi šajā gadījumā atrodas īpašajā Eiropas Kopienas aizsardzībā un ir identificēti, ka tieši konkrētajā vietā upes ielejā ir īpaši piemērota vieta to sargāšanai, lai nodrošinātu nepieciešamo aizsardzības režīmu visas Eiropas Savienības interesēs. Ar prioritāro meža biotopu aizsardzību ir saistāms arī konkrētās Natura 2000 teritorijas aizsardzības mērķis un tas nepārprotami noteikts arī Vitrupes ielejas Noteikumos, reglamentējot šajos biotopos aizliegtās darbības. No ĪADT likuma 17.panta izriet, ka īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējo un individuālo aizsardzības un izmantošanas noteikumu izstrādes mērķis ir reglamentēt pieļaujamo un aizliegto darbību veidus aizsargājamā teritorijā (ja nepieciešams, arī tās iedalījumu funkcionālajās zonās), ņemot vērā konkrētās aizsargājamās teritorijas īpatnības, kā arī tās izveidošanas un aizsardzības mērķus un uzdevumus. Tādējādi, - ja šādos noteikumos ir reglamentēti, ka kāda darbība ir aizliegta, - tā ir pretrunā konkrētās aizsargājamās teritorijas (arī funkcionālās zonas) mērķim un tās ietekme ir pietiekami būtiska, lai darbību būtu nepieciešams aprobežot vispārēji.
- 6.5.8.7. No Vitrupes ielejas Noteikumu 10. un 13.punkta izriet, ka Regulējamā režīma zona izveidota, lai aizsargātu teritorijā esošos īpaši aizsargājamus meža biotopus, īpaši aizsargājamās bezmugurkaulnieku sugas, kā arī citas teritorijā sastopamās īpaši aizsargājamās sugas un biotopus. Savukārt dabas lieguma zona izveidota, lai aizsargātu Vitrupes ielejas ekosistēmu un ar to saistītos īpaši aizsargājamus biotopus un sugas. Saskaņā ar Vitrupes ielejas Noteikumu 11. un 12.punktu regulējamā režīma zonā kopumā ir aizliegta jebkāda saimnieciskā darbība, izņemot šaurus izņēmumus, piemēram, medības, sēņu un ogu vākšanu personīgajām vajadzībām, cilvēku meklēšanu un glābšanu, ceļu uzturēšanu, bet esošu ceļu renovācija, rekonstrukcija (saņemot īpašu atļauju) ir atļauta tikai tad, ja tie ir darbi, kas nav saistīti ar to paplašināšanu un zemes lietojuma veida maiņu. Arī 14.1.punkts noteic, ka dabas lieguma zonā aizliegta kopumā zemes transformācija, izņemot (ar speciālu atļauju) tūrisma, izziņas objektu ierīkošanai, esošu ceļu un infrastruktūras objektu rekonstrukcijai, renovācijai. Tādējādi, - jaunas dzelzceļa līnijas būvniecība dabas lieguma „*Vitrupe ieleja*” gan A2, gan C5 šķērsojuma vietās ir kopumā aizliegtas ar Vitrupes ielejas Noteikumiem. Tiesību normas izdevējs ir noteicis, ka šādas darbības vispārēji nav savietojamas ar teritorijas aizsardzības mērķiem.
- 6.5.8.8. Gadījumi, kad individuālajos aizsardzības un izmantošanas noteikumos tieši aizliegtas darbības, kam ir negatīva ietekme uz Natura 2000 teritorijā sastopamām Eiropas Savienības prioritārām sugām vai biotopiem, izņēmuma kārtā varētu būt pieļaujamas, ir reglamentēti ar ĪADT likumu. Minētā likuma 43.panta (10)daļa noteic „*Ja pēc atbildīgā*

nozares ministra priekšlikuma Ministru kabinets ir pieņēmis rīkojumu par to, ka paredzētā darbība nepieciešama sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai, aizsargājamo teritoriju aizsardzību un izmantošanu regulējošos normatīvajos aktos noteiktajām darbībām piemēro šā panta ceturtās, piektās, sestās vai septītās, astotās un devītās daļas nosacījumus". Attiecīgi, - jābūt veiktam ietekmes uz vidi novērtējumam, Paredzētā darbība ir vienīgais risinājums noteiktu sabiedrībai nozīmīgu interešu realizācijai, ir noteikti kompensējošie pasākumi ietekmes uz vidi mazināšanai un Ministru kabinets ir pieņēmis rīkojumu saskaņā ar 2011.gada 19.aprīļa noteikumu Nr.300 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)” (turpmāk Natura 2000 Noteikumi) V daļu. Proti, Natura 2000 Noteikumu 45.punkts noteic, ka gadījumā, „ja saskaņā ar ierosinātāja sagatavoto novērtējuma ziņojumu (...) paredzētās darbības īstenošana negatīvi ietekmēs teritorijā sastopamās Eiropas Savienības prioritārās sugas vai biotopus, bet paredzētā darbība ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrības veselības aizsardzības, sabiedrības drošības vai vides aizsardzības interesēs”, tiek gatavots informatīvais ziņojums un Ministru kabineta rīkojuma projekts lēmuma pieņemšanai par to, vai paredzētā darbība nepieciešama sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai. Tomēr būtisks šādas kārtības piemērošanas priekšnoteikums ir, lai konkrētā darbība šo interešu apmierināšanai būtu vienīgais risinājums. Konkrētajā gadījumā šādā procedūrā Paredzētās darbības ietekmes novērtējums nav bijis virzīts un priekšnoteikumi izņēmumam no Vitrupes ielejas Noteikumu piemērošanas nav iestājušies. Šāda priekšnoteikuma virzīšanai nav konstatējams arī galvenais pamats, jo Rail Baltica trasei gan A2, gan C5 posmiem attiecīgajos sektoros ir iespējamās un arī tiek piedāvātas alternatīvas. Tā kā Paredzētajai darbībai tiek piedāvātas iespējamās alternatīvas, A2 un C5 posmu virzīšanai ĪADT likuma (6), (7) un (8) daļas kārtībā līdz Biroja atzinuma izdošanai nebija pamata. Ievērojot arī Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā jau nostiprinātās atziņas (skat., piemēram, spriedumi lietās C-521/12 un C-258/11), Birojam ir jāņem vērā tiesas noteiktais, ka ietekmes mazināšanas pasākumus, kas platības zudumus Natura 2000 teritorijā atgūtu citviet, dalībvalstij ir jāuzlūko un īpašajā saskaņošanas kārtībā atļaujas iegūšanai jāvirza kā kompensējošos pasākumus (ĪADT likuma 43.panta (6) un (7)daļa). To piemērošanas priekšnoteikums ir pieņemamu alternatīvu neesamība.

- 6.5.8.9. Līdz ar to Birojs nevar norobežoties un nevērst lēmuma par Paredzētās darbības akceptu pieņēmēja uzmanību uz ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtēšanas kritērijiem, ko ir noteicis Eiropas Parlaments un Padome, un no ietekmes būtiskuma pazīmēm, ko ir atzinusi Eiropas Savienības Tiesa. Tā kā Paredzētās darbības realizācijai ir iespējams izvēlēties un pat tiek piedāvātas alternatīvas, kas ietekmi uz Natura 2000 teritoriju neradītu vispār, Birojs nevar pievienoties Izstrādātāju secinājumam, ka alternatīvu caur Natura 2000 virzīšanu normatīvie akti neaprobežo vai ka bez ĪADT likuma 43.panta priekšnosacījumu iestāšanās, tai nav limitējošu/ierobežojošu apstākļu (Ziņojuma nodaļa). Aizliegums ir ietverts Vitrupes ielejas Noteikumos un ĪADT likuma 43.panta (5)daļā, bet papildus nosacījumi negatīvas ietekmes uz Eiropas nozīmes prioritāri aizsargājamiem biotopiem gadījumā ir ietverti Natura 2000 noteikumu V daļā.
- 6.5.8.10. Birojs apzinās, ka C5 trase ir izstrādāta kā kompromisa risinājums un Ierosinātāja, sadarbībā ar Salacgrīvas novada pašvaldību un vietējiem iedzīvotājiem ir veltījusi daudz laika un resursus, lai pēc iespējas sagaidāmo ietekmi uz Natura 2000 teritoriju mazinātu, tomēr Birojs, ievērojot tā funkciju un lomu ietekmes uz vidi novērtējuma procesā, kā arī deleģēto pienākumu sniegt galējā lēmuma pieņēmējam objektīvu un patiesu novērtējumu par lietas faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem, citu saturu atzinumam Natura 2000 kontekstā noteikt nevar. C5 alternatīvas iespējamību aprobežo ārējie normatīvie akti un izņēmuma piemērošanai nav konstatējams būtisks priekšnoteikums (alternatīvu

neesamība). Arī DAP, 2016.gada 14.aprīlī sniedzot noslēguma atsaukumi Nr.4.9/26/2016-N-E par papildināto Ziņojumu, norāda, ka C5 ir uzskatāma par kompromisa variantu starp sabiedrības un dabas aizsardzības interesēm, tomēr atkārtoti vērš uzmanību uz šīs alternatīvas realizācijas atbilstību spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

- 6.5.8.11. Saistībā ar Paredzētās darbības ietekmēm uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000) - dabas liegumu „*Dzelves Kroņa purvs*” un aizsargājamo ainavu apvidu „*Ādaži*” (tās ir arī putniem nozīmīgas vietas), secināms, ka Ziņojumā rekomendētā B3-2.posma realizācijas gadījumā Rail Baltica trase tiktu virzīta gar dabas liegumu „*Dzelves Kroņa purvs*” (tuvākajā vietā no dabas lieguma līdz Rail Baltica nodalījuma joslai būtu ~15m), bet līdz ainavu apvidum būtu ~440m. Šajos posmos gar dzelzceļa līniju tiktu virzīta arī EPL Projekta ietvaros paredzētā elektropārvades līnija. Ziņojumā ir ietverts vērtējums par iespējamu Paredzētās darbības ietekmi uz dabas lieguma “*Dzelves - Kroņa purvs*” ekoloģiskajiem apstākļiem, tostarp purva biotopiem, ņemot vērā varbūtējas hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas. Tāpat, pieaicinot nozares ekspertu, vērtēta ietekme uz ornitofaunu. Pamatā secināts, ka bez savlaicīgas tādu risinājumu paredzēšanas, kas ietekmi uz Natura 2000 teritoriju nerada, nelabvēlīga ietekme būtu sagaidāma. Tādēļ jau sākotnējās projektēšanas stadijā ir identificēti, tostarp no hidroloģiskajiem vai hidroģeoloģiskajiem aspektiem izrietoši iespējamie riski, un ar nozares ekspertiem ir izstrādāti risinājumi, lai Rail Baltica būvniecības ietekmju iespējamā izplatības zona neskartu aizsargājamo teritoriju vai aizsardzības mērķiem noteiktas konkrētas teritorijas un neizsauktu pārmaiņas Natura 2000 teritorijas ekoloģiskajos apstākļos, neietekmētu tās aizsargājamās dabas vērtības, tostarp biotopus, kas ir arī putniem nozīmīgas dzīvotnes. Saskaņā ar papildināto Ziņojumu, vienīgi pašā Paredzētās darbības vietā (īslaicīgi) varētu lokāli tikt izsauktas hidroloģiskā režīma izmaiņas (grunšu nomaiņas rezultātā), tomēr nav sagaidāmas, ka tās varētu izsaukt kādas paliekošas pārmaiņas jau Natura 2000 teritorijās vai šīs teritorijas ietekmēt. Attiecībā uz dabas liegumu “*Dzelves - Kroņa purvs*” novērtēts, ka Rail Baltica būvniecības vieta atrodas augstāk kā dabas liegums un virszemes noteces plūsma ir vērsta virzienā uz liegumu. Izvēloties atbilstīgus tehniskos risinājumus, tostarp ierīkojot caurtekas, lai neizsauktu izmaiņas hidroloģiskajā režīmā un nodrošinātu pēc iespējas nemainīgus apstākļus (kas projektā ir paredzēts), netiek prognozēts, ka ietekmes varētu sasniegt Natura 2000 teritoriju un netiek prognozēts, ka varētu izmainīties hidroloģiskais un hidroģeoloģiskais režīms vai ekoloģiskie apstākļi Natura 2000 teritorijā un tās biotopos. Attiecīgi, netiek prognozēta šāda veida ietekmes iespējamība arī tālāk esošā aizsargājamo ainavu apvidu „*Ādaži*” kontekstā. Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka, izstrādājot meliorācijas sistēmu pārbūves vai rekonstrukcijas risinājumus teritorijām, kas atrodas tiešā dabas lieguma “*Dzelves - Kroņa purvs*” tuvumā, paredzēts piesaistīt un konsultēties ar attiecīgās jomas dabas aizsardzības ekspertiem un institūcijām. Tādējādi tiktu saglabāta nepieciešamā piesardzība.
- 6.5.8.12. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā lerosinātāja ir atteikusies no tādu alternatīvu izsvēruma, kas ietekmi uz dabas liegumu „*Dzelves - kroņa purvs*” varētu radīt tieši, tomēr B3-2 posma realizācijas gadījumā trase tiktu virzīta salīdzinoši tuvu, tādēļ novērtēts, ka ietekmju ziņā traucējošs dabas lieguma “*Dzelves – Kroņa purvs*” un aizsargājamo ainavu apvidus „*Ādaži*” kontekstā varētu būt troksnis. Tā kā šajā posmā Rail Baltica tiktu virzīta vienotā koridorā ar EPL Projekta ietvaros izbūvējamām elektropārvades līnijām, iespējamās ietekmes uz ornitofaunu abu projektu gadījumā ir vērtējis viens dabas eksperts - R.Lebuss, iespēju robežās izvirzot arī vienotus risinājumus ietekmes novēršanai/mazināšanai.
- 6.5.8.13. Paredzētās darbības Ziņojumā iestrādāti eksperta secinājumi, ka, vadoties no pašas piesardzīgākās pieejas, troksnis varētu radīt traucējumus ornitofaunai līdz 1km attālumā no trokšņa avota, kas dzelzceļa līnijas gadījumā nesasniedz teritorijas, kas noteiktas kā

putniem nozīmīgās purva daļas Natura 2000 teritorijās (tās atrodas 1,5 - 3km attālumā no iespējamās Rail Baltica līnijas). Tomēr šāds attālums neizslēdz negatīvu ietekmi uz ornitofaunu pilnībā. Tādēļ eksperts ir noteicis, ka jāveic ietekmes mazināšanas pasākumus. Šādu pasākumu ietvarā ir gan izvairīšanās no darbu veikšanas putniem nozīmīgās sezonās, gan pasākumi monitoringam. Ziņojumā Izstrādātāji min, ka sliežu ceļiem posmā gar dabas liegumu “*Dzelves – Kroņa purvs*” ir paredzēts tehniskais aprīkojums, lai samazinātu trokšņa līmeni tā rašanās avotā, konkrētus risinājumus šajā projektēšanas stadijā vēl nenosakot. Atbilstoši Ziņojumam, šādu risinājumu grupā ietilpst: sliežu ceļa slīpēšana, vilcienu ratiņu slīpēšana, trases balasta blīvuma palielināšana un attāluma starp gultņiem samazināšana, sliežu aprīkošana ar vibrācijas slāpētājiem, vilcienu ratiņu aizsegšana, aerodinamiskās pretestības mazināšana, kustības ātruma samazināšana. Biroja vērtējumā, lai gan daļēji efektīvi, šādu pasākumu realizācija prasa ilgtermiņa uzturēšanas darbus un efektīvākie pasākumi ir lielā mērā atkarīgi no pašu vilcienu tehniskā aprīkojuma un nosacījumiem, kas izvirzāmi pārvadātājiem (mazāk no Paredzētās darbības kā sliežu ceļu infrastruktūras nodrošinājuma). Tādēļ būtu pamats noteikt, ka šajā posmā papildus realizējami arī situācijai piemērotāki un saudzīgāki risinājumi trokšņa samazināšanai skaņas izplatības ceļā, piemēram, trokšņa izplatības barjeras vai grunts vaļņa izveide. Ņemot vērā trokšņa izplatību ierobežojošo sienu nelabvēlīgo ietekmi uz ornitofaunu (sadursmju risks), Birojs ir lūdzis Ierosinātājam sniegt vērtējumu, kādas ir iespējas paredzētajai trokšņa izplatības ierobežošanai Natura 2000 teritoriju virzienā šajā B3 alternatīvas posmā izvēlēties grunts vaļņa metodi. Novērtējis papildināto Ziņojumu, Birojs secina, ka konkrēti risinājumi šobrīd netiek paredzēti, tomēr saudzīgāku metožu izvēle Biroja ieskatā ir izvirzāma kā prioritāte.

6.5.8.14. Ietekme uz dabas liegumu “*Dzelves – Kroņa purvs*” un aizsargājamo ainavu apvidu „*Ādaži*” ir vērtēta arī otras darbības – EPL Projekta - ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā. Kumulatīvo ietekmju kontekstā no vērtējumiem izriet, ka:

6.5.8.14.1. Kopumā šie ir labākie no līdz šim piedāvātajiem trašu risinājumiem (variantiem jeb alternatīvām). Ņemot vērā sākotnējos risinājumus un trases modifikācijas, kas tika izstrādātas ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru gaitā, Rail Baltica un EPL Projekta summārā ietekme uz šīm divām Natura 2000 teritorijām Rail Baltica 3.sektora ietvaros ir būtiski samazināta, laika gaitā atsakoties no tādām alternatīvām, kas tās šķērsotu tieši.

6.5.8.14.2. Tomēr arī šajā variantā tuvais novietojums dabas liegumam „*Dzelves – Kroņa purvs*” eksperta ieskatā, - kā jau minēts iepriekš - bez savlaicīgas ietekmes novēršanas un mazināšanas varētu negatīvi ietekmēt liegumā mītošās putnu sugas, tostarp tās, kuru aizsardzībai Natura 2000 teritorija veidota. Saskaņā ar Natura 2000 teritorijas „*Dzelves – Kroņa purvs*” standarta datu formā noteikto, aizsardzības statuss teritorijai ir noteikts citu starpā 18 Eiropas Padomes direktīvas 79/409/EEK (pēc labojumiem direktīva 2009/147/EC) par savvaļas putnu aizsardzību 1.pielikumā ietvertu putnu sugu aizsardzībai (sugas, kurām jāpiemēro īpaši dzīvotņu aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu to izdzīvošanu un vairošanos savā izplatības areālā). Saistībā ar 8 no tām Paredzētās darbības Ziņojumā eksperts identificē iespējamu trokšņa ietekmi (Ziņojuma 3.18.28.tabula), tādēļ noteikts, ka Paredzētajai darbībai šajā posmā ir jārealizē pasākumi, kas trokšņa traucējumu samazina.

6.5.8.14.3. Kā citas varbūtējas ietekmes identificēti arī tādi aspekti, kā putnu sadursmes iespēja ar elektropārvades līniju vadiem ekspluatācijas laikā; putnu sadursmes ar vilcieniem un dzelzceļa infrastruktūru (vadiem, aizsargžogiem). Novērtējis Paredzētās darbības risinājumus un izdarījis apsvērumus par darbību pieļaujamību, eksperts no vienas puses secina, ka aizsardzības interesēs Rail Baltica un EPL Projekta trasi šajā posmā vislabāk būtu maksimāli atvirzīt no

aizsargājamām teritorijām (proti, līdzīgi kā tehniskie risinājumi C alternatīvu izpildījumā bijuši izstrādāti arī citos Rail Baltica sektoros), tomēr no otras puses atzinis, ka Rail Baltica kopā ar plānoto EPL Projektu B3-3 trasē ir pieļaujama, ja tiek realizēts paredzēto pasākumu komplekss, kas nodrošina putnu sugu lokālo populāciju labvēlīga statusa saglabāšanu, kā arī tiek veikts putnu monitorings (ietverot pirms būvniecības, būvniecības un pēc būvniecības (ekspluatācijas) fāzi). Pasākumu kompleksu, kā arī monitoringa plānu rekomendēts sagatavot laicīgi, pēc lēmuma pieņemšanas par trases konfigurāciju un akceptētajām alternatīvām, bet pirms tiek uzsākta trases projektēšana, lai šos pasākumus var iekļaut projektēšanas un būvniecības, kā arī turpmākās trases ekspluatācijas plānos.

- 6.5.8.14.4. Lai nelabvēlīgu ietekmi uz Natura 2000 teritorijām neradītu, eksperts noteicis, ka jārealizē šādas aktivitātes: būvniecības periodā darbi veicami ārpus putnu ligzdošanas laika; periodā pēc būvniecības jānodrošina elektropārvades līniju marķēšana; meliorācijas sistēmu atjaunošana vai rekonstrukcija pieļaujama tikai tiešā līniju tuvumā, nekādā gadījumā nav pieļaujama īpaši aizsargājamās dabas teritorijās un teritorijās, kas ar tām robežojas.
- 6.5.8.14.5. Ievērojot to, ka Rail Baltica 3.sektora alternatīvajā posmā (A3) eksperts ir identificējis būtiskas ietekmes putnu faunas aizsardzības kontekstā (skat. arī šī Biroja atzinuma 6.5.9.nodaļu) - kā rekomendāciju starp divām alternatīvām (B3 un A3) eksperts tomēr iesaka izvēlēties alternatīvu B3, kas tiktu virzīta gar dabas liegumu „*Dzelves kroņa purvs*”. Šo trasi izvēlēties rekomendē arī Izstrādātāji un iespējamās ietekmes uz Natura 2000 teritoriju „*Dzelves kroņa purvs*” kontekstā DAP nav izvirzījis priekšlikumus vai ierosinājumus rekomendētās B3 trases korekcijām.
- 6.5.8.15. Dabas liegums “*Melnā ezera purvs*” atrastos 300 m no A5 posma un 620 m no C3 alternatīvas. Šī ir C tipa Natura 2000 teritorija. Novērtēts, ka dabas liegumā novērojama liela putnu daudzveidība salīdzinoši nelielā platībā. Rudens migrāciju laikā purvā atpūšas arī migrējošie putni. No Ziņojuma neizriet, ka Rail Baltica būvniecība varētu izsaukt nevēlamas pārmaiņas šajā Natura 2000 teritorijā, kas varētu tieši ietekmēt tās ekoloģiskās funkcijas, integritāti vai būtu pretrunā ar tās aizsardzības mērķiem. Ietekmju kontekstā identificēts vienīgi, ka Rail Baltica rekomendētās C3 alternatīvas tuvumā, bet A5 alternatīvas gadījumā – daļēji arī nodalījuma joslā (jau ārpus Natura 2000 teritorijas) ir novērota migrējošo zosu pulcēšanās. Attiecīgi, Rail Baltica būvniecība var izsaukt izmaiņas (salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju) - putnu pulcēšanās un barošanās vietu maiņu. Tomēr šādas ietekmes netiek vērtētas kā būtiskas, jo tiešu apdraudējumu putnu aizsardzībai noteiktajai Natura 2000 teritorijai nerada un apkārtnes teritorijas novērtētas kā pulcēšanās un barošanās mērķiem pietiekošas.
- 6.5.8.16. Dabas liegums „*Mērnieku dumbrāji*” atrodas ~4km attālumā no plānotā robežšķērsojuma punkta ar Igaunijas Republiku un no novērtējuma ietvaros novērtētajiem apstākļiem neizriet, ka Paredzētās darbības realizācija Latvijas Republikas teritorijā (t.i. – Paredzētā darbība) varētu šo Natura 2000 teritoriju ietekmēt tieši, vai kādā mērā atstāt negatīvu iespaidu uz tās ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem. Tomēr Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir konstatējams, ka trases virzīšana tālāk jau Igaunijas Republikas teritorijā būs nepieciešama ar padziļinātu rūpību, tās precīzu novietojumu un risinājumus projektējot pēc iespējas pārdomāti un attālināti no dabas lieguma. Minētā Natura 2000 teritorija ir veidota biotopu, galvenokārt pārmitru platlapju mežu biotopu aizsardzībai, tādēļ hidroloģiskā režīma stabilitātes jautājumi iespējamo ietekmju kontekstā ir jo īpaši būtiski. Jautājumi par dabas lieguma „*Mērnieku dumbrāji*” aizsardzības nosacījumiem ir bijuši aktualizēti arī Paredzētās darbības pārrobežu ietekmes konsultāciju ar Igaunijas

Republiku ietvaros, tostarp bažas par nevēlamu ietekmi uz putnu faunu paudusi Igaunijas Ornitoloģijas biedrība, rosinot pārvērtēt robežšķērsojuma punktu. Tas saistāms ar apstākli, ka biotopi dabas liegumā ir arī putniem nozīmīgas dzīvotnes un tur konstatēti 4 ligzdojošu aizsargājamo putnu sugu pāri. Kontekstā ar iespējamu robežšķērsojuma punktu Igaunijas Republikas Vides ministrija savā 2016.gada 26.janvāra oficiālajā paziņojumā pārrobežu konsultāciju rezultātā (Nr.7-12/16/803) ir vērsusi uzmanību, ka pārrobežu konsultācijās Latvijas un Igaunijas Republika ir jau sākotnēji vienojušās par iespējamās robežu šķērsošanas vietu (saskaņā ar Ierosinātājas sniegto informāciju Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas Satiksmes ministrijas ir 2015.gadā vienojušās par konkrēto robežšķērsošanas punktu; papildinātā Ziņojuma pielikums „Pārskats par saņemtajiem komentāriem un IVN ziņojumā veiktajiem labojumiem”, 25.lpp.). Attiecīgi skaidrots, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums Latvijas pierobežas zonā tiek veikts vienai trašu novietojuma alternatīvai. Atzīmējams, ka principiāla vienošanās par robežas šķērsošanas vietu, kas noteikta vadoties no projektu priekšizpētē apkopotās, tostarp vides informācijas, ir pamats, lai varētu veikt izsvērtu izpēti nacionālo novērtēšanas procedūru ietvaros un savstarpēji koordinētu to gaitu un rezultātus. Balstoties uz izpētes rezultātiem, ja uz to norādītu nepieciešamība, pastāv iespējas arī trases korekcijām un jaunu alternatīvu izpētei. Vadoties no Biroja rīcībā esošās informācijas, ar Rail Baltica saistītu Igaunijas plānošanas dokumentu stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas sabiedrisko apspriešanu ir plānots uzsākt 2016.gada vasarā un pārrobežu konsultācijās ar ietekmes uz vidi novērtējuma jomā atbildīgajām Igaunijas Republikas institūcijām noskaidrots, ka stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tiek piedāvāta alternatīva, kas Rail Baltica trasi no dabas lieguma „Mērnieku dumbrāji” atvirzītu piesardzīgā attālumā. Tai pat laikā, Latvijas Republikas atbildīgo institūciju un nevalstisko organizāciju aktīva līdzdalība Igaunijas Republikas ietekmes novērtējuma procesā būs nozīmīgs priekšnoteikums, lai rastu labāko risinājumu dzelzceļa līnijas trajektorijai un risinājumiem. Līdz ar to, lai gan šobrīd nav indikāciju, ka Paredzētā darbība un tās plānotais novietojums Latvijas teritorijā (pierobežas zonā) varētu būt priekšnoteikums nelabvēlīgai ietekmei uz dabas lieguma „Mērnieku dumbrāji” ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un Natura 2000 teritorijai noteiktajiem aizsardzības mērķiem, gadījumā, ja turpmākās projektēšanas gaitā tiek identificēta tāda Igaunijas teritorijā paredzētā Rail Baltica posma iespējama negatīva ietekme uz dabas liegumu „Mērnieku dumbrāji”, kas prasītu trases korekcijas arī Latvijas teritorijā, būs veicams Rail Baltica pierobežas sektora papildus novērtējums un izstrādājami papildus risinājumi. Vadoties no izvērtēšanas un piesardzības principa - instruments šādu iespējamu izmaiņu, ja tās būs būtiskas, ietekmes novērtēšanai ir identificējams, t.i. – izmaiņu ietekmes sākotnējais izvērtējums, kā to paredz Novērtējuma likuma 3.²panta (1)daļas 2)punkts un 3)punkta c)apakšpunkts.

6.5.8.17. Tādējādi, vadoties no Ziņojumā novērtētā, Ziņojuma izvērtēšanas gaitā noskaidrotā un konstatētā, kā arī šajā atzinumā izdarītajiem apsvērumiem, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir nosakāmi šādi obligātie nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Ir pieļaujama vienīgi tādu Paredzētās darbības alternatīvu un tehnisko risinājumu realizācija, kas nav pretrunā Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) aizsardzības mērķiem un negatīvi neietekmē to ekoloģiskās funkcijas un integritāti.
- b) Nav pieļaujama Paredzētās darbības alternatīvu realizācija, kas ir aizliegta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir vispārēji aprobežota, ņemot vērā konkrētās īpaši aizsargājamās teritorijas un funkcionālās zonas īpatnības, kā arī tās

izveidošanas un aizsardzības mērķus un uzdevumus, līdz ar to Rail Baltica būvniecību 2.sektorā kopumā ir pamats virzīt pa B alternatīvas trasi.

- c) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzētie vai izpildes un efektivitātes ziņā līdzvērtīgi Paredzētās darbības risinājumi akceptējamo Rail Baltica alternatīvu realizācijas ietekmes uz Natura 2000 teritorijām novēršanai un mazināšanai. Tajā skaitā Paredzētās darbības realizācija un ar to saistītā meliorācijas sistēmu pārbūve vai ierīkošana nedrīkst izsaukt hidroloģiskā režīma un veģetācijas izmaiņas Natura 2000 teritorijās. Posmos, kur Rail Baltica virzās gar Natura 2000 teritorijām, šādu darbu, kas izsauc hidroloģiskā režīma izmaiņas, veikšana ir pieļaujama tikai Rail Baltica nodalījuma joslā un tās tiešā tuvumā, konkrētus risinājumus izstrādājot, sadarbībā ar DAP un piesaistot attiecīgās jomas sertificētus dabas aizsardzības ekspertus. Kur nepieciešams, veicami precīzi aprēķini, būvniecības projektā pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli. Ierosinātajai jāērķinās, ka nemainīgu hidroloģisko apstākļu nodrošināšanai posmos, kas virzītos Natura 2000 teritoriju tiešākā tuvumā, papildus piesardzības nolūkos var būt nepieciešama arī hidroizolējošo membrānu (gruntī iedziļināta ūdens necaurlaidīga materiāla) ierīkošana.
- d) Atbilstoši ornitofaunas eksperta rekomendācijai līdzīgi kā tehniskie risinājumi C alternatīvu, izpildījumā bijuši izstrādāti arī citos Rail Baltica sektoros, Ierosinātajai jāizsver, vai nav iespējams posmā pēc C1 alternatīvas un pirms dabas lieguma “*Dzelves – Kroņa purvs*” un putnu sugas aizsardzībai veidota mikrolieguma tā tuvumā Rail Baltica trasi no B3 trases virzīt atpakaļ uz A3 trasi vai iespējami atkāpjoties no dabas lieguma un mikrolieguma izpētes koridora ietvaros. Gadījumā, ja tiek akceptēta B3 alternatīva, kas virzīta dabas liegumu “*Dzelves – Kroņa purvs*” un aizsargājamo ainavu apvidus „*Ādaži*” tuvumā, ir jānodrošina risinājumi, kas nepieļauj hidroloģisko apstākļu izmaiņas Natura 2000 teritorijās un samazina dzelzceļa ekspluatācijas trokšņa līmeni un tā izplatību. Kur tas tehniski iespējams, par piemērotāko risinājumu trokšņa izplatības ierobežošanai Natura 2000 teritoriju virzienā varētu būt atzīstama grunts vaļņa metode, vienlaikus nodrošinot caurteku ierīkošanu un citus nepieciešamos pasākumus, lai neizsauktu izmaiņas hidroloģiskajā un hidroģeoloģiskajā režīmā, kas varētu skart Natura 2000 teritorijas un nodrošinātu pēc iespējas nemainīgus apstākļus tajās.
- e) Piesardzības nolūkos būvniecības darbi Rail Baltica posmos, kas plānoti citu starpā putnu sugu aizsardzībai veidotu Natura 2000 teritoriju tuvumā veicami ārpus putnu ligzdošanas laika. Šajās teritorijās jānodrošina arī elektrolīniju marķēšana un putnu monitorings, kas ietvertu pirms-būvniecības, būvniecības un pēc-būvniecības (ekspluatācijas) fāzi. Monitoringa plāns un pasākumi nosakāmi sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu/ekspertiem, ietverot arī pasākumu kompleksu rīcībām, ja nelabvēlīga ietekme tiktu konstatēta.
- f) Ja turpmākās projektēšanas gaitā tiek identificēta tāda Igaunijas teritorijā paredzētā Rail Baltica posma iespējama negatīva ietekme uz dabas liegumu „*Mērnīeku dumbrāji*”, kas prasītu trases korekcijas arī Latvijas teritorijā, veicams Rail Baltica pierobežas sektoram papildus izstrādājamo risinājumu izvērtējums saskaņā ar Novērtējuma likuma 3.²panta (1)daļas 2)punktu un 3)punkta c)apakšpunktu.

6.5.9. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas vērtībām, tostarp īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un mikroliegumiem, kā arī bioloģisko daudzveidību.

6.5.9.1. Tā kā cauri visai Latvijas teritorijai ir plānots virzīt jaunu lineāru infrastruktūras objektu un ietekmes uz vidi novērtējuma mērķis ir novērtēt pēc iespējas optimālu tās izvietojumu, Ziņojumā secināts, ka, lai sabalansētu dažādas aizsardzības intereses, - bez aizskāruma dabas aizsardzības jomā, tostarp īpaši aizsargājamo vērtību kontekstā, Paredzētās darbības realizācija diemžēl nav iespējama.

6.5.9.2. Pamatā no Ziņojuma izriet, ka viens no Paredzētās darbības plānošanas un iespējamo alternatīvu noteikšanas principiem ir bijusi sākotnēja dažādu teritorijas aizsardzības, interešu aizskāruma u.c. apstākļu apzināšana. Tikai balstoties uz izsvērumu par dažādām interesēm, to sadursmi un iespējamu līdzsvarošanu, meklēts veids kā Rail Baltica trasi cauri Latvijas teritorijai virzīt, - no sākotnējām ~50 alternatīvām, to skaits samazināts līdz piedāvātajām A, B un C trasēm. Viens no šādiem būtiskiem aspektiem, kas plānošanā ņemts vērā, ir arī īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, mikroliegumi, kā arī aizsargājami biotopi un sugas. Tāpat ņemti vērā mežu masīvi, bioloģiski vērtīgas teritorijas. Tomēr šādā izsvērumā secināts, ka, neatkarīgi no izvēlēta trases varianta, Rail Baltica dzelzceļa līnijai būtu jāšķērso ZBR teritorija, jo tas veido plašu teritoriju Latvijas Z daļā un ietver visu Latvijas Z pierobežu. Šādā kontekstā ir būtiski respektēt dzīvnieku ekoloģiskos koridorus, saglabāt sugu migrāciju un iespējamu teritorijas vienotību. Tāpat - faktiski neatkarīgi no iespējamām trases alternatīvām, Rail Baltica tiešā tuvumā (vai pat trases vietā) būtu arī mikroliegumi un dabas pieminekļi (dižkoki), jo Latvijā kopumā ir izveidoti vairāk kā divi tūkstoši dažādu mikroliegumu, kas veidoti īpaši aizsargājamo sugu un biotopu aizsardzībai, arī dižkoku kopskaits Latvijā ir ievērojams. Tā kā šīm teritorijām/objektiem ir noteikts īpašs aizsardzības statuss un to izmantošanu regulē ārējie normatīvie (speciālie) akti, darbību realizācijas iespējamība un nosacījumi (arī izņēmumi) ir jāvērtē gan iespējamās ietekmes, gan normatīvajos aktos noteiktu aprobežojumu kontekstā. Trase šķērsos arī mežus un lauksaimniecības zemes, kas ir vērtība gan no ekonomiskā, gan bioloģiskās daudzveidības viedokļa, tostarp kā ekosistēmas dzīvnieku migrācijai, putnu populāciju aizsardzībai. Iespēju robežās ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā ir veikts esošo un turpmāk iespējamo dzīvnieku migrācijas koridoru novērtējums, apzinātas putnu masveida pulcēšanās (barošanās, ligzdošanas, riesta) vietas un migrācijas koridori, identificētas problemātiskās teritorijas.

6.5.9.3. Saistībā ar mikroliegumiem no ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā novērtētā izriet:

6.5.9.4. Trīs alternatīvu (posmu) gadījumā Rail Baltica nodalījuma josla šķērsotu mikroliegumus vai to buferzonas:

6.5.9.4.1. B3 alternatīvas B3-1 posms šķērsotu melnā stārķa aizsardzībai veidotu mikroliegumu un tādējādi ietekmētu to tieši un būtiski. Šajā posmā pastāv alternatīva trasi virzīt pa A3-1 posmu vai pirms mikrolieguma trasi no B3 posma novirzīt uz austrumiem pa C4 posmu. Attālums līdz minētajam mikroliegumam no A3 alternatīvas tad būtu – 1,7km, bet no C4 – 115m. Līdz ar to, Ziņojuma Izstrādātāji rekomendē šajā posmā izvēlēties trases virzīšanu sākotnēji pa B3-1 posmu, bet pirms mikrolieguma dzelzceļa līniju aizvirzīt pa C4 alternatīvu. Šādā gadījumā tiešas ietekmes un iejaukšanās mikrolieguma teritorijā (tā daļēja iznīcināšana) nenotiktu, tomēr, ievērojot trases salīdzinošo tuvumu, traucējuma ietekme saglabātos, tā būtu ilgstoša un sekas vērtējamas kā būtiskas (A3-1 posma gadījumā ietekme nebūtiska).

6.5.9.4.2. A3 alternatīvas A3-3 posms šķērsotu lakša jeb mežloku aizsardzībai veidotu mikroliegumu un tādējādi ietekmētu to tieši un būtiski. Šajā posmā pastāv iespēja trasi pirms mikrolieguma novirzīt uz rietumiem pa

C1 alternatīvu. Šādā gadījumā attālums līdz mikroliegumam būtu ~400m un negatīvas ietekmes netiek konstatētas. Līdz ar to, Ziņojuma Izstrādātāji rekomendē šajā posmā izvēlēties trases virzīšanu sākotnēji pa A3 posmu, bet pirms mikrolieguma dzelzceļa līniju aizvirzīt pa C1 alternatīvu.

- 6.5.9.4.3. A4 alternatīvas gadījumā (A4-1 posms) Rail Baltica nodalījuma josla robežotos ar medņa aizsardzībai veidotu mikroliegumu un šķērsotu tā buferzonu. A4 posmā Rail Baltica trasei kopumā nav bijušas identificētas pieņemamas alternatīvas un attiecīgi trasi Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir paredzēts virzīt pa mikrolieguma buferzonu. Šādā gadījumā tiešas ietekmes un iejaukšanās mikrolieguma teritorijā (tā daļēja iznīcināšana) nenotiktu, tomēr, ievērojot trases tuvumu un buferzonas šķērsojumu, traucējuma ietekme saglabātos, tā būtu ilgstoša un sekas vērtējamas kā būtiskas.
- 6.5.9.5. Vairāku alternatīvu (posmu) gadījumā Rail Baltica nodalījuma josla vai ar tā izbūvi saistītā infrastruktūra atrastos tiešā mikroliegumu tuvumā:
- 6.5.9.5.1. Rail Baltica 2.sektorā A2-1 posms virzītos ~300m attālumā no melnā stārķa aizsardzībai veidota mikrolieguma (B2 alternatīvas gadījumā attālums būtu ~1,3km). Ornitofaunas eksperta R.Lebusa vērtējumā ietekme uz mikroliegumu A2 alternatīvas gadījumā būtu būtiska, līdz ar to Ziņojuma Izstrādātāji trasi rekomendē virzīt pa B2.
- 6.5.9.5.2. Rail Baltica 2.sektorā, Salacgrīvas novadā ir izstrādāts alternatīvais trases posms C5. Šajā sektorā sākotnēji trasi ir rekomendēts virzīt pa B2 trasi, šķērsojot dabas parku „*Salacas ieleja*” tā neitrālajā zonā, bet tālāk novirzīt uz rietumiem pa C5. Šādā gadījumā Rail Baltica nodalījuma josla atrastos tikai 10m attālumā no mazā ērgļa aizsardzībai veidota mikrolieguma (ja trasi turpinātu virzīt pa alternatīvu B2, attālums līdz mikroliegumam būtu 580m). Rekomendētās C5 alternatīvas gadījumā tiešas ietekmes un iejaukšanās mikrolieguma teritorijā (tā daļēja iznīcināšana) nenotiktu, tomēr, ievērojot trases tuvumu, traucējuma ietekme saglabātos, tā būtu ilgstoša un ornitofaunas eksperta vērtējumā sekas vērtējamas kā būtiskas.
- 6.5.9.5.3. Rail Baltica 3.sektorā starp rekomendēto C4 un iespējamo A3 alternatīvu ir vidējā dzeņa aizsardzībai veidots mikroliegums (attiecīgi 390m un 420m attālumā). Šajā posmā atvirzīt trasi pa ~2km attālumā esošo B3 alternatīvu nav rekomendējams, jo – kā jau konstatēts iepriekš – B3-1 posms šajā vietā šķērsotu melnā stārķa aizsardzībai veidotu mikroliegumu un tādējādi ietekmētu to tieši un būtiski. Ietekme uz vidējā dzeņa aizsardzībai veidoto mikroliegumu C4 un A3 gadījumā būtu salīdzināmas un pieaicinātā ornitofaunas eksperta R.Lebusa vērtējumā būtu nosacīti nelielas.
- 6.5.9.5.4. Tālāk Rail Baltica 3.sektorā dzelzceļa līnijas trasei tiek piedāvātas divas alternatīvas – pa B3-2 vai A3-3 posmiem, kur B3-2 virzītos gar dabas liegumu „*Dzelves - kroņa purvs*”, būtu ~ 440m attālumā no aizsargājamo ainavu apvidus „*Ādaži*” un virzītos ~100m attālumā no melnā stārķa aizsardzībai veidota mikrolieguma, - savukārt A3-3 posma gadījumā no šīm uzskaitītajām teritorijām Rail Baltica atrastos viena līdz vairāku kilometru attālumā, tomēr virzītos 5m attālumā no cita melnā stārķa aizsardzībai veidota mikrolieguma. Salīdzinot šos iespējamus aizskārumus no ornitofaunas aizsardzības viedokļa, eksperts

R. Lebus secina, ka putniem nozīmīgās purva daļas dabas liegumā „Dzelves - kroņa purvs” atrodas 1,5 - 3km attālumā no iespējamās Rail Baltica līnijas. Attiecībā uz diviem mikroliegumiem, kas veidoti melnā stārķa aizsardzībai, eksperta vērtējums ir līdzvērtīgs, gan virzot trasi ~5m metru attālumā, gan ~100m attālumā sagaidāmais ilgtermiņa traucējums būtu pārāk liels un ligzdas visticamāk tiktu pamestas arī gadījumā, ja paši būvniecības darbi tiktu veikti ārpus ligzdošanas perioda. Lai gan alternatīvas A3 gadījumā eksperts identificē iespēju melnajam stārķim pārcelties uz citu piemērotu vietu, kā rekomendāciju izvēlēties eksperts iesaka alternatīvu B3.

6.5.9.5.5. Rail Baltica 4.sektorā nav identificētas pieņemamas Rail Baltica alternatīvas un Ziņojumā tiek izskatīta tikai A4 alternatīva. Jau konstatēts, ka tā šķērsotu medņa aizsardzībai veidota mikrolieguma buferzonu, bet papildus pie Vangažu infrastruktūras apkopes punkta pievadceļš robežotos ar meža baloža aizsardzībai veidotu mikroliegumu. Papildinātā Ziņojuma 3.18.3.apakšnodalā novērtēts, ka mikroliegums jau šobrīd atrodas ~40m attālumā no esošās 1520mm platuma dzelzceļa līnijas, trokšņainā vietā, tādēļ ietekme ar Paredzēto darbību nav sagaidāma būtiski negatīva.

6.5.9.5.6. A4 trases tuvumā ir identificēti arī citi medņu rieta aizsardzībai izveidoti vai plānoti jaundibināmi mikroliegumi, kā arī trīspirkstu dzeņa aizsardzībai izveidots mikroliegums tikai ~100m attālumā no plānotās nodalījuma joslas. Ietekmi uz medņu riestiem eksperts visos gadījumos vērtē kā būtisku un riestus apdraudošu, tomēr uz trīspirkstu dzeni vērtē kā salīdzinoši nelielu.

6.5.9.5.7. Visā garumā Rail Baltica trase dažādu alternatīvu griezumā virzītos salīdzinošā tuvumā (30 – 100m un lielākā attālumā) arī no augu sugām vai biotopiem veidotiem mikroliegumiem, tomēr pie nosacījuma, ja tiek paredzēti nepieciešamie pasākumi stabila hidroloģiskā režīma saglabāšanai, būtiska nelabvēlīga ietekme uz šiem mikroliegumiem un to aizsardzības mērķiem netiek identificēta.

6.5.9.6. Ņemot vērā iepriekš konstatēto, Birojs vērš galējā lēmuma pieņēmēja uzmanību uz sekojošiem apsvērumiem. Mikroliegumi ir teritorijas, ko nosaka, lai nodrošinātu īpaši aizsargājamas sugas vai biotopa aizsardzību ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, kā arī īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, ja kāda no funkcionālajām zonām to nenodrošina. Nosacījumus mikroliegumu aizsardzībai regulē Ministru kabineta 2012.gada 18.decembra noteikumi Nr.940 “*Noteikumi par mikroliegumu izveidošanas un apsaimniekošanas kārtību, to aizsardzību, kā arī mikroliegumu un to buferzonu noteikšanu*” (turpmāk Mikroliegumu Noteikumi) un tie pamatā paredz, ka mikroliegumos ir aizliegtas jebkādas darbības, kas ir pretrunā ar konkrētā mikrolieguma izveidošanas mērķiem un uzdevumiem, iznīcina vai traucē attiecīgo īpaši aizsargājamo sugu, bojā tās biotopu, tai skaitā kas maina hidroloģisko režīmu vai izmaina veģetāciju. Šiem aizliegumiem ir tikai šauri izņēmumi un pārsvarā saistīti ar meža ugunsdrošību, nepieciešamību pārvietoties pa mežu (pieļaujot īpašos sezonas periodos), nepieciešamību uzturēt esošo infrastruktūru u.c. Savukārt Mikroliegumu Noteikumu 53.punkts paredz, ka veicot visu veidu projektēšanu un plānošanu, ir jāievēro (t.i. – jārespektē) mikroliegumu izvietojumu un to aizsardzības un apsaimniekošanas prasības. Kā jau konstatēts iepriekš, dažādu izveidotu mikroliegumu kopskaits Latvijā pārsniedz divus tūkstošus un tādēļ pilnībā izvairīties no mikroliegumu tuvuma Paredzētās darbības kontekstā

nebūtu iespējams. Tomēr, lai lemtu par Paredzētās darbības pieļaujamību un nosacījumiem tās realizācijai, gan Birojam (ievērojot tam deleģēto kompetenci), gan galējā lēmuma pieņēmējam, pildot valsts pārvaldes pienākumus, ir jāņem vērā spēkā esošie normatīvie akti, jāvadās no kārtības un nosacījumiem, kādā nelabvēlīga būtiska ietekme izņēmuma kārtā varētu būt pieļaujama. Attiecīgi:

- 6.5.9.6.1. Ziņojuma autori uzskata Paredzēto darbību un tās rekomendētās trases posmus par pieļaujamiem, pamatoties uz Vides aizsardzības likuma 1.panta 7)daļu. Minētā tiesību norma noteic izņēmumu attiecībā uz pieļaujamu kaitējumu mikroliegumiem, nosakot, ka par kaitējumu nav uzskatāma tāda iepriekš identificēta nelabvēlīga ietekme, kas radusies, veicot darbību, ko nepārprotami atļāvusi attiecīgā iestāde saskaņā ar Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.pantu un likuma “*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” 43.pantu vai saskaņā ar citiem vides aizsardzības jomu reglamentējošiem normatīvajiem aktiem, ja nav konstatēta būtiska negatīva ietekme uz šīm sugām un biotopiem.
- 6.5.9.6.2. Saskaņā Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.pantu, uz kuru Vides aizsardzības likuma 1.panta 7)daļā ir ietverta atsauce un kas varētu būt attiecināms uz iespējamu izņēmuma piemērošanu putnu sugu aizsardzībai veidota mikrolieguma gadījumā, putnu sugu individuus atļauts iegūt vai traucēt tikai izņēmuma gadījumā, ja kumulatīvi izpildās noteikti kritēriji, pirmkārt, **nav pieņemamas alternatīvas**, otrkārt, **tas nekaitē attiecīgo populāciju labvēlīgai aizsardzībai**, treškārt, **tas nepieciešams, lai nodrošinātu kādu no 14.panta (2)daļas apakšpunktos uzskaitītiem nolūkiem**, piemēram, sabiedrības veselības aizsardzības un drošības interesēs. Ja mikroliegums nav veidots putnu sugas aizsardzībai, nelabvēlīga ietekme uz sugu izņēmuma kārtā būtu pieļaujama arī, lai nodrošinātu citas sevišķi svarīgas intereses, arī sociāla vai ekonomiska rakstura intereses (14.panta (1)daļas 2)apakšpunkts).
- 6.5.9.6.3. Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.panta (1) un (2)daļā minētajos gadījumos jebkura persona, arī valsts vai pašvaldības iestāde, var lūgt piemērot izņēmumu, vēršoties ar iesniegumu DAP. Par izņēmuma piemērošanu DAP pieņem attiecīgu lēmumu (14.panta (3) un (4)daļa).
- 6.5.9.6.4. Konkrētajā gadījumā atbilstoši Ziņojumā novērtētajam bez tiešas nelabvēlīgas ietekmes uz mikroliegumiem un tiešas iejaukšanās to teritorijā Paredzētās darbības realizācija ir iespējama, jo tām trasēm, kas mikroliegumus šķērso, ir pieņemamas alternatīvas. Tā, piemēram, no B2 posma trasi iespējams tālāk virzīt uzreiz pa A3 -1 vai pirms melnā stārķa aizsardzībai izveidotā mikrolieguma novirzīties pa C4. Rail Baltica 3.sektorā, lai nešķērsotu lakša aizsardzībai izveidotu mikroliegumu, trasi iespējams aizvirzīt pa C1. Tomēr vairāku Izstrādātāju rekomendēto alternatīvu gadījumā Rail Baltica trases virzītos ļoti tuvu vai tieši gar putnu sugu aizsardzībai veidotiem mikroliegumiem (lai gan ir iespējamas arī alternatīvas) un Paredzētās darbības ilgtermiņa ietekme uz mikroliegumiem, sagaidāmais traucējums sugai novērtēts kā būtiski negatīvs. Pie šādiem posmiem pieskaitāms C5 un C4 un abiem šiem posmiem ir novērtētas pieņemamas alternatīvas – B2 un A3-1.
- 6.5.9.6.5. Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka vienlīdz būtiska ilgtermiņa ietekme uz putnu sugām veidotiem mikroliegumiem un sagaidāmais traucējums

šīm sugām sagaidāms arī alternatīvu A3-3 un B3-2, kā arī A4 gadījumā. Rail Baltica 3.sektora daļā, kur akcepta lēmuma pieņemējam paredzēts lūgt par piemērotāko noteikt vai nu posmu A3-3 vai tam alternatīvo posmu B3-2, citas alternatīvas identificētas nav (t.i. – vai nu A3-3 vai tam alternatīvais B3-2), savukārt A4 posmam pieņemamas alternatīvas nav identificētas kopumā. A3-3 un B3-2 gadījumā būtiska traucējumu ietekme skartu melno stārķi, bet A4 gadījumā – medni. Atbilstoši Ziņojumam (599.lpp) ietekme uz melnā stārķa populācijām kopumā nebūtu uzskatāma kā būtiska, bet uz medņa Viduslatvijas populācijām – būtiska. Vienlaikus netiek identificēts, ka ar šo darbību varētu mainīties populācijas lielums vai sugas aizsardzības statuss valstī. Izvērstu izsvērumu par Paredzētās darbības un tās risinājumu atbilstību Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.panta (2)daļas apakšpunktos ietvertajiem izņēmuma nolūkiem (piemēram, drošība attiecīgajos posmos), Ziņojums un tā papildinājumi, kas iesniegti 2016.gada 31.martā, nesatur. Attiecīgi Birojs pirmsšķietami nekonstatē pilnībā izslēdzošus apstākļus Ierosinātājas tiesībām par šiem posmiem vērsties DAP ar lūgumu izņēmumu piemērošanai. Tomēr jāsecina, ka šādas atļaujas saņemšana līdz ar to kļūst par vienu no priekšnoteikumiem Paredzētās darbības realizācijai un iespējamībai kopumā, jo šajos posmos citas pieņemamas alternatīvas nav izskatītas un normatīvie akti citus izņēmumus, piemēram, šāda mēroga infrastruktūras izbūves gadījumā šobrīd neparedz. Tāpat būtu jānodrošina eksperta izvirzītie nosacījumi sagaidāmās ietekmes mazināšanai. Būvdarbu veikšana nav pieļaujama laika posmā no 1.februāra līdz 1.augustam medņa aizsardzībai veidotu mikroliegumu tuvumā, bet posmā no 1.aprīļa līdz 20.jūlijam citu mikroliegumu tuvumā.

6.5.9.7.Vērtējot ietekmi uz ornitofaunu kopumā, ornitofaunas eksperts un Ziņojuma autori konstatē, ka nelabvēlīga ietekme izpaudīsies gan būvniecības, gan ekspluatācijas periodā un tas saistīts ar dzīvotņu zudumu iepriekšējam lietojumam zaudētajās, tostarp mežu, teritorijās un dzelzceļa satiksmes radītu troksni. Kā būtiskāka šāda ietekme vērtējama īpaši aizsargājamu dabas teritoriju un mikroliegumu tuvumā, kur piemērojams īpašs aizsardzības režīms, jo teritorijas ir noteiktas kā piemērotas konkrēto sugu aizsardzībai, tomēr bez ievērošanas nav atstājama arī ietekme ārpus šādu īpaši jutīgu teritoriju apkārtnes. No Ziņojuma neizriet, ka Paredzētās darbības ietekme uz ornitofaunu būtu novērtēta kā nepieņemama un nepieļaujama, tomēr eksperts izvirza virkni nosacījumu un prasību, kas būtu jāievēro būvniecības un ekspluatācijas fāzēs. Īpašu uzsvāru eksperts ir licis uz ietekmes monitoringu, kura rezultāti varētu būt priekšnoteikums tālākajām rīcībām un lēmumiem par piemērojamiem ietekmes mazināšanas pasākumiem (elektrotīklu marķēšana, prettrokšņu barjeras, lai nepievilinātu aizsargājamus plēsīgos putnus - bojāgājušo dzīvnieku savākšana u.c. ieteiktie pasākumi). Rekomendētās monitoringa veikšanas vietas (atkarībā no akceptētās alternatīvas) ir atspoguļotas eksperta atzinuma Nr.RL/065/24.07.2015 (ar rediģējumiem līdz 22.09.2015) 2. un 3.attēlā. Arī no Ziņojuma izriet, ka pirms būvniecības uzsākšanas, būvniecības laikā un ekspluatācijas laikā rekomendēts veikt putnu monitoringu melno stārķu un dienas plēsīgo putnu ligzdošanas vietās, kas atrodas plānotās dzelzceļa līnijas tuvumā līdz 1 km attālumā, īpaši aizsargājamās teritorijās, un dzelzceļam pieguļošajās to daļās, kā arī kontrolposmos visas trases garumā, lai novērtētu dzelzceļa ietekmi uz lokālajām un migrējošām putnu populācijām (ieskaitot mirstības pētījumus). Norādīts, ka šāda monitoringa ietvaros būtu veicamas putnu uzskaites, ligzdošanas iecirkņu un medņu riestu pārbaude ligzdošanas periodā un mirstības pētījumi dzelzceļa līnijā. Pēc elektropārvades līnijas izbūves rekomendēts veikt bojāgājušo putnu uzskaites putnu ligzdošanas (mazuļu barošanas laikā,

kad vecajiem putniem ir raksturīga augsta lidojumu aktivitāte) un pēcligzdošanas periodā (laikā, kad izlido jaunie putni). Putnu ligzdošanas laikā kā prioritāri monitoringa veikšanai noteikti dienas plēsīgie putni, baltais un melnais stārķis. No Ziņojuma izriet, ka lerosinātāja apzinās, - ja tiks konstatēta nozīmīga putnu bojāeja sadursmes vai elektrotraumas rezultātā, nepieciešams rast risinājumus elektropārvades līnijas marķēšanai posmos, kur ir augstākais putnu sadursmju risks.

6.5.9.8. Izpētes ietvaros Rail Baltica dažādu alternatīvu tuvumā ir apzināti arī dabas pieminekļi. Alternatīvu kopsummā novērtēts, ka no dabas pieminekļiem (ņemot vērā to dažādus veidus) Rail Baltica nodalījuma joslā tieši skartu vai iespējami ietekmētu tikai aizsargājamus kokus. Alternatīvu kopsummā identificēti kopumā 7 šādi aizsargājami koki, - 2 dižkoki, 4 potenciālie dižkoki un 1 koks, kura statuss vēl precizējams (papildinātā Ziņojuma 2.11.2.tabula). Ievērojot Izstrādātāju rekomendēto trasi ar papildus aprobežojumiem posmiem, kas izriet no šī Biroja atzinuma, no Ziņojuma izriet, ka nevienu no dižkokiem kā arī koku, kura statuss vēl precizējams, Paredzētā darbība Rail Baltica 1.-3.sektorā neskartu tieši, ja trase tiktu virzīta pa rekomendēto trasi, vai trasi, kas izriet no iepriekš šajā Biroja atzinumā identificētajiem apstākļiem. Tomēr 3 potenciālie dižkoki, kurus Paredzētā darbība var negatīvi ietekmēt, atrodas A4 posma nodalījuma joslā un šajā posmā pieņemamas alternatīvas lerosinātāja kopumā nav identificējusi (attiecīgi tādas netiek izskatītas). Vēl viens potenciālais dižkoks atrastos A8 posma nodalījuma joslā (šajā posmā ir alternatīva B8). No tiesiskā regulējuma, kas paredzēts dabas pieminekļu – dižkoku aizsardzībai, izriet, ka dižkoku aizsardzības prasības ir piemērojamas gan pašam kokam, gan teritorijai ap koku vainaga projekcijas platībā, kā arī 10 metru platā joslā no tās (mērot no aizsargājamā koka vainaga projekcijas ārējās malas) (Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumu 264 „*Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*”, turpmāk ĪADT Noteikumi) un aizsargājamā koka teritorijā vispārēji ir aprobežotas jebkādas darbības, kas to bojā vai iznīcina, maina tā dzīves apstākļus, negatīvi ietekmē tā augšanu un attīstību (ĪADT Noteikumu 38.2., 40., 41., 46.punkts). Šāda koka nociršana (novākšana) pieļaujama tikai gadījumos, ja tas kļuvis bīstams un nav citu iespēju novērst bīstamības situāciju (piemēram, apzāģēt zarus, izveidot atbalstus), un saņemta DAP rakstiska atļauja (ĪADT Noteikumu 46.punkts). Citus izņēmuma nosacījumus šādas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas kategorijas kontekstā normatīvie akti, kas regulē dabas aizsardzības jomu, neparedz. Proti, tikai ĪADT Noteikumu 46.punkta apstākļi ir identificējami kā konkrēto priekšnoteikumu kopums, pie kuru iestāšanās izņēmuma kārtā piemērojams Vides aizsardzības likuma 1.panta 7)punkts. Šādā griezumā Birojs no vienas puses atzīst, ka īpaša regulējuma trūkums valstiski nozīmīgu projektu gadījumā, kas vērsti uz sabiedrībai nozīmīgu interešu realizāciju, varētu būt uzlūkojama daļēji kā tiesību sistēmas nepilnība, jo, piemēram, pat Eiropas nozīmes aizsargājamo teritoriju (Natura 2000) aizskāruma gadījumā, ir paredzēta kārtība un nosacījumi (ja nav pieņemamu alternatīvu) negatīvas ietekmes iespējamai pieļaujamībai. Tomēr no otras puses, ņemot vērā Birojam ietekmes uz vidi novērtējuma procesa pārraudzībai deleģēto kompetenci, Birojam nav pamata nevērst galējā lēmuma pieņēmēja uzmanību uz spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem un kārtību, kas piemērojama, izlemjot jautājumu par Paredzētās darbības alternatīvām, tehniskajiem risinājumiem un obligātajiem nosacījumiem, ar kādiem tā var būt realizējama. Arī saskaņā ar Ziņojuma 5.1.2.tabulu „*Iespējamā ietekme uz vidi un ieteicamie ietekmes uz vidi samazināšanas pasākumi projektēšanas posmā*” iespējamā ietekme uz dižkokiem tiek vērtēta kā vērā ņemami nelabvēlīga. Tādēļ noteikts, ka tehniskās projektēšanas laikā jāveic atkārtota dižkoku un potenciālo dižkoku apsekošana, lai novērtētu to stāvokli un nepieciešamības gadījumā izvērtētu nepieciešamību veikt korekcijas trases novietojumā vai paredzēt aizsardzības pasākumus būvniecības laikā. Jāatzīmē, ka šis nosacījums attiecināms ne tikai uz aizsargājamiem kokiem Rail Baltica nodalījuma joslā, bet arī uz ĪADT Noteikumu 38.2.punktā noteiktajām aizsargājamo koku

teritorijām, kas pārklājas ar Rail Baltica nodalījuma joslu un kurās piemērojami ĪADT Noteikumu nosacījumi. Izņēmuma kārtā var būt piemērojams Vides aizsardzības likuma 1.panta 7)punkta nosacījums, ja tiek identificēti ĪADT Noteikumu 46.punkta apstākļi un saņemta attiecīga DAP rakstiska atļauja.

- 6.5.9.9. Citu dabas pieminekļu kontekstā secināms, ka tie atrodas salīdzinoši tālu no Rail Baltica koridora un uz tiem netiek prognozēta negatīva ietekme nedz dzelzceļa līnijas būvniecības, nedz ekspluatācijas laikā.
- 6.5.9.10. Rail Baltica A1, A2, A3, B2, B3 posmi, kā arī C4 un C5 alternatīva šķērso ZBR ainavu aizsardzības un neitrālo zonu. Novērtēts, ka trases sākuma daļa – A1, A2, B2 posms un C5 alternatīvas sākums šķērso ainavu aizsardzības zonas 4.zonu un A2 posma, C5 alternatīvas izpētes koridors šķērso nelielu daļu no ainavu aizsardzības zonas 2.zonas. Tālāk trase turpinās pa ainavu aizsardzības zonas 5.zonu – to šķērso A2, B2 posms, C4 un C5 alternatīva. Pēc tam trase šķērso ZBR neitrālo zonu. Neitrālajā zonā plānots A3, B3 posms un C1 un C4 alternatīvas. Kopumā, novērtējot sagaidāmo ietekmi uz ainavu, secināts, ka pārmaiņas būs būtiskas, tomēr nav identificēti tādi apstākļi, kas Paredzētās darbības realizāciju ar plānotajiem risinājumiem ainaviskajai integrēšanai kopumā limitētu.
- 6.5.9.11. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, katrā no alternatīvu posmiem 300m koridorā ir apzinātas sastopamās dabas vērtības - īpaši aizsargājamās sugas un biotopi. No Ziņojuma izriet, ka informācija apkopota, izmantojot gan publiski pieejamo informāciju un dabas datu pārvaldības sistēmu „Ozols”, gan veicot teritoriju apsekošanu visas Rail Baltica trases garumā. Papildinot Ziņojumu, 2016.gada 31.martā Birojā tika iesniegts arī bioloģiskās daudzveidības novērtēšanai pieaicināto ekspertu atzinumi. Novērtēts, ka Paredzētā darbības īstenošanas rezultātā tiks mainīts teritorijas izmantošanas veids ievērojamā platībā (konkrēta platība atkarīga no izvēlētajās trases alternatīvas). Šajās teritorijās konstatējamās arī platības, kas atbilst īpaši aizsargājamu biotopu kvalificējošām pazīmēm, kā arī aizsargājamu sugu atradnes.
- 6.5.9.12. Bioloģiskās daudzveidības kontekstā nozīmīga vērtība ir meži, kas vienlaikus ir gan ekoloģiskajai, gan ekonomiskajai ilgtspējai nozīmīgs resurss un dabas kapitāls. Saistībā ar mežu šķērsojumu sabiedrisko apspriešanu gaitā ir identificēti dažādu iesaistīto pušu atšķirīgi, par pretēji viedokļi par vēlamo Rail Baltica trases virzību. Tostarp izskanējuši gan priekšlikumi trasi virzīt iespējami tālu no apdzīvotām vietām – cik iespējams pa meža zemēm, gan viedokļi, ka ietekme uz mežu resursiem ar Paredzēto darbību varētu būt pārmērīga un trasi pēc iespējas būtu jāvirza pa antropogēni jau pārveidotām teritorijām, mazpārveidotu dabas vidi neskarot. Dažādu alternatīvu griezumā Ziņojumā ir aprēķinātas līdzšinējai izmantošanai zaudējamās (pārveidojamās) lauksaimniecības un meža zemes platības, veikts arī izcērtamās koksnes apjoma aptuvenš aprēķins. Salīdzinot alternatīvas vai to posmus savā starpā, izšķiroši būtiskas tendences (atšķirības) sagaidāmās ietekmes griezumā galvenokārt neieskicējas, izņemot Rail Baltica 6.sektoru (A6 pretstatā B6), kur Izstrādātāju rekomendētās A alternatīvas gadījumā tiktu zaudēta par ~33ha lielāka platība (aptuvenš izcirstās koksnes apjoms par ~7000m³ lielāks) kā B6 posmā, un Rail Baltica 8.sektoru. 8.sektorā Izstrādātāju rekomendētās A alternatīvas ietekme uz meža resursiem, tostarp bioloģiskās daudzveidības kontekstā, būtu ievērojami lielāka. Salīdzinoši – B8 posma gadījumā tiktu zaudēti ~1,25ha meža (izcērtamās koksnes apjoms ~272m³), bet A8 posma gadījumā ~59ha un izcērtamās koksnes apjoms būtu ~12809m³. Ievērojot Zemgales specifiku, meža platību zaudējums reģionālā mērogā ir būtisks.
- 6.5.9.13. No Ziņojuma izriet, ka trase ir iespēju robežās plānota tā, lai aizskārums aizsargājamām dabas vērtībām, tostarp vērtīgām mežu un lauksaimniecības zemju platībām būtu pēc iespējas mazāks. Kur iespējams, trase plānota pa zemju un mežu masīvu kontūrām vai to

tuvumā, mazinot fragmentācijas ietekmes, tāpat plānoti pasākumi ietekmes uz aizsargājamām dabas vērtībām mazināšanai.

6.5.9.14. Tomēr sagaidāms, ka, īstenojot Paredzēto darbību, neatgriezeniski tiks zaudēti tie biotopi, kas atrodas šajā teritorijā šobrīd, tāpat tiks ietekmētas arī blakus esošās teritorijas, jo tur var mainīties augšanas apstākļi tuvumā esošajos biotopos, tiks fragmentēta teritorija, veiktas reljefa izmaiņas. Tāpat var mainīties hidroloģiskais režīms, jo, uzlabojot šobrīd neatbilstīgā stāvoklī esošās meliorācijas sistēmas posmos, kurus šķērsos Rail Baltica, var kļūt sausākas atsevišķas šobrīd pārmitras teritorijas. Rezultātā, paredzētās darbības tuvākajā apkārtnē varētu mainīties arī biotopu sastāvs. Ziņojumā ir apkopota informācija par aizsargājamo biotopu platībām un konstatētajām aizsargājamo sugu atradnēm, kas konstatētas izpētes teritorijā. Eiropas Savienībā aizsargājami un prioritāri aizsargājami biotopi ir konstatēti visās alternatīvu tasēs, to vidū galvenokārt mežu un zālāju biotopi. Veicot aprēķinus, konstatēts, ka Rail Baltica nodalījuma joslā vislielākās aizsargājamo biotopu platības (~140 ha) ir A alternatīvas gadījumā, kas citu starpā skaidrojams ar apstākli, ka vairākos posmos A alternatīvu trase tiek izskatīta kā vienīgā pieņemamā alternatīva (A1, A4, A7 posmi). Līdz ar to, bez papildus izsvēruma posmu griezumā, aizsargājamo biotopu platības nav alternatīvu salīdzinājumā tieši piemērojamas kā vērtēšanas kritērijs. B alternatīvas posmos konstatēti ~60 ha aizsargājamo biotopu, bet C alternatīvajos posmos kopsummā ~17 ha.

6.5.9.15. Kopumā vērtējot paredzētās darbības ietekmi uz biotopiem un mežu masīviem, secināts, ka:

6.5.9.15.1. Būtiskākā ietekme sagaidāma posmos, kas šķērsos Latvijas ziemeļu un centrālo daļu līdz Rīgas HES ūdenskrātuvei, jo tie, galvenokārt, trasēti pa meža zemēm, meža teritorijās veidosies barjeras efekts un Rail Baltica nodalījuma joslai pieguļošajās teritorijās iespējamās izmaiņas mikroklimatā (apgaisojums, vēja ietekme, mitruma režīms).

6.5.9.15.2. Trases dienvidu daļa pēc šķērsojuma pār Rīgas HES ūdenskrātuvi skar ievērojami mazāk meža zemju un arī biotopus, līdz ar to radot mazāku ietekmi kā ziemeļu daļā.

6.5.9.15.3. Dzelzceļa trases izbūve aizsargājamo zālāju biotopu teritorijā tos neatgriezeniski iznīcinās, arī daļēja biotopa iznīcināšana vai tā sadalīšana savstarpēji nesaistītās daļās nozīmē biotopa fragmentāciju un attiecīgi kvalitātes samazināšanos.

6.5.9.15.4. Aizsargājamo zālāju biotopiem būtisks ir arī barjeras efekts, jo dzelzceļa trases izbūves rezultātā tiek apgrūtināta piekļūšana zālāju platībām vai arī to apsaimniekotāji pārceļas uz dzīvi citur. Zālāja kvalitāti un pastāvēšanu apdraud apsaimniekošanas trūkums.

6.5.9.15.5. Biotopu 6410 *Mitri zālāji* periodiski izžūstošās augsnēs var apdraudēt hidroloģiskā režīma izmaiņas, jo tam nepieciešami specifiski apstākļi – sezonāli paaugstināts gruntsūdens līmenis.

6.5.9.16. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību aizsargājamo vērtību kontekstā būvniecības laikā novērtēta kā vienlīdz būtiska visā trases garumā, izņemot posmu caur Rīgu un pieslēgumu no Lidostas līdz Rail Baltica trasei Baldones novadā, jo trase tur pārsvarā šķērsotu būtiski pārveidotas teritorijas. Būtiskākā ietekme sagaidāma būvniecības posmā, kad attiecīgais biotops pilnīgi vai daļēji tiks iznīcināts dzelzceļa nodalījuma joslas stigas izveidošanas un tās būvniecības rezultātā. Novērtēts, ka gadījumos, kad Rail Baltica nodalījuma josla un saistītās infrastruktūras teritorijas šķērsos daļu meža biotopa, pastāv risks, ka negatīvi tiks ietekmēta arī atlikušā biotopa daļa, zaudējot savu iespējamo ekoloģisko vērtību. Tomēr daļu ietekmju iespējams samazināt vai novērst, īstenojot tam

paredzētus speciālus aizsardzības pasākumus. Kā secināts iepriekš, papildus no bioloģiskās daudzveidības viedokļa iespējamās dažādu interešu konfliktsituācijas iezīmējas A8/B8 posmu kontekstā, jo A8 trase šķērsotu un attiecīgi - fragmentētu mežu masīvus Zemgales reģionā, kur mežu platības nav plaši pārstāvētas un tādēļ reģionālā kontekstā no bioloģiskās daudzveidības viedokļa ir būtiski. Tajā pat laikā B8 trase skartu augstvērtīgas lauksaimniecības zemes, vienlaikus būtu arī ar lielāku ietekmi uz īpašumiem un apdzīvotām teritorijām. Saistībā ar šo interešu sadursmi nav identificējami no ārējiem normatīvajiem aktiem izrietoši tieši aizliegumi vai aprobežojumi kādas no alternatīvu realizācijai, kas būtu par pamatu Birojam izvirzīt obligātus nosacījumus kādas no trasēm izvēlei. Kā uz to pamatoti norāda arī Izstrādātāji, ietekmes uz vidi vērtējums ietver izsvērumu par ietekmi, ko rada dažādi faktori, to griezumā rezultāts var būt arī atšķirīgs. Tomēr dabas vērtību kontekstā, uz ko norādījusi arī DAP, priekšroku šajā sektorā būtu rekomendējams dot B8 trasei. Izsvērtu lēmumu par piemērotāko risinājumu pieņem akcepta lēmuma pieņemējs.

6.5.9.17. Daļa no pasākumiem būvniecības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību mazināšanai jau pārņemti obligāto nosacījumu sastāvā ar šī Biroja atzinuma 6.5.4.nodaļu, tostarp attiecībā uz objektu plānošanu, būvniecības laukumu u.c. objektu izvietojumu, tehnikas pārvietošanos u.c. aspektiem, tādēļ atkārtoti netiek aplūkoti. Papildus no Ziņojuma izriet, ka ir paredzēti šādi pasākumi ietekmes uz biotopiem un tajos pārstāvētām aizsargājamām sugām mazināšanai:

6.5.9.17.1. Tā kā Paredzētā darbība skar plašas teritorijas un līdz ar to arī ļoti dažādus (gan veida, gan sastāva, gan kvalitātes ziņā) biotopus un tās realizāciju (būvniecību) teritorijās, kur ir būtiskākā ietekme uz biotopiem (trase ārpus Rīgas loka), plānots uzsākt ne ātrāk kā 2020.gadā, kad plānots pabeigt biotopu inventarizācija visā Latvijas teritorijā, - Ziņojumā noteikts, ka būtu veicams atkārtots Rail Baltica akceptētās trases biotopu novērtējums kontekstā ar biotopu kartēšanas rezultātiem, lai izvērtētu, kuriem biotopiem un kurās vietās veicami papildus pasākumi to stāvokļa saglabāšanai Latvijā.

6.5.9.17.2. Būvniecības laikā jāveido norobežojošie vaļņi pārmitro aizsargājamo biotopu (9080*, 91E0*, 91D0* u.c) pusē tā, lai netiktu samazināts mitruma līmenis (netiktu traucēts hidroloģiskais režīms) aizsargājamajos biotopos. Biotopi, kuriem paredzēts nodrošināt papildus aizsardzības pasākumus attēloti Ziņojuma pielikumu 2.sējuma 7.pielikumā). Pasākumi jārealizē tādā apjomā, kā nepieciešams dzelzceļa infrastruktūras izbūvei atbilstoši standartiem, iespējami mazāk skarot un nodrošinot labvēlīgu aizsargājamo meža biotopu (9080*, 91E0*, 91D0* u.c. no hidroloģiskā režīma atkarīgajiem biotopiem) aizsardzības statusu.

6.5.9.17.3. A6 posma realizācijas gadījumā pēc paredzētās darbības īstenošanas veicams īpaši aizsargājamo meža biotopu (9080*, 91E0*, 91D0* u.c. no hidroloģiskā režīma atkarīgo biotopu) stāvokļa, jo īpaši struktūru un funkciju, monitorings, nepieciešamības gadījumā plānojot un realizējot pasākumus biotopu stāvokļa saglabāšanai vai nepasliktināšanai.

6.5.9.17.4. Iespēju robežās paredzēts izvairīties no tiešas zālāju biotopu iznīcināšanas; gadījumos, kad trase tiek izbūvēta zālāju biotopa teritorijā, priekšroka dodama risinājumiem, kas zālāju kompleksu nesadala vairākās daļās.

6.5.9.17.5. Veidojot šķērsojumus pāri upju ielejām, kurās atrodami aizsargājami zālāju biotopi, maksimāli jāizvairās no balstu izbūves to teritorijā, applūšanas režīma ietekmēšanas, kā arī jānodrošina tehniskie risinājumi, kas samazina noēnojumu.

- 6.5.9.17.6. Iznīcinātās biotopu platības, kā arī apdraudētās platības, kurām Paredzētās darbības realizācijas rezultātā būtu apgrūtināta piekļūšana un/vai nākotnē var netikt nodrošināta piemērota apsaimniekošana, aizstājama, novirzot līdzekļus apdraudētu un zemākas kvalitātes biotopu atjaunošanai un apsaimniekošanai (piemēram, krūmu izciršanai, pļaušanai ar siena novākšanu vismaz 5 – 10 gadu periodā, noslēdzot attiecīgus līgumus ar zemes īpašniekiem).
- 6.5.9.17.7. Tā kā šie pasākumi nenovērsīs biotopu kopējās platības samazināšanos, to iespējams aizstāt, nodrošinot piemērotu apsaimniekošanu teritorijām, kas kartētas kā potenciāli Eiropas Savienības aizsargājami zālāju biotopi (Ziņojumā norādīts, ka dati uzkrāti DAP projekta "*Potenciālo bioloģiski vērtīgo zālāju inventarizācija (2013.-2014.)*" ietvaros) un pie pareizas apsaimniekošanas tuvāko 10 gadu laikā varētu sasniegt aizsargājamo zālāju biotopu kvalitāti.
- 6.5.9.18. Secināts, ka ekspluatācijas laikā radītā ietekme sagaidāma nebūtiska vai arī netiks radīta, ja tiks realizēti plānotie pasākumi hidroloģiskā režīma saglabāšanai un uzbūvētā infrastruktūra (caurtekas, kastveida tilti u.c.) tiks uzturēti labā tehniskā stāvoklī. Ekspluatācijas laikā būtiska ietekme sagaidāma, tikai notiekot avārijai un veicot glābšanas un tās likvidācijas darbus.
- 6.5.9.19. Tādējādi, apkopojot iepriekš konstatēto, Ziņojumā novērtēto un tā vērtēšanas gaitā izteiktos viedokļus un argumentus, secināms, ka dabas vērtību aizsardzības kontekstā sarežģītāka un kompleksāka ir Rail Baltica Z daļa līdz ievadam Rīgā un attiecībā uz Paredzētās darbības realizāciju ir konstatējami arī atsevišķu alternatīvu realizāciju ierobežojoši faktori. Tāpat ir identificējami tādi papildus nosacījumi, kuru izpilde varētu kļūt priekšnoteikums Paredzētās darbības realizācijai arī kopumā. Būtiski apstākļi konstatēti jau Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) kontekstā un pie pašreiz spēkā esošā regulējuma - identificējami arī saistībā ar mikroliegumu un dabas pieminekļu aizsardzību. Gan jāpiebilst, ka vairākās teritorijās iezīmējas potenciālas konfliktsituācijas starp dabas aizsardzības interesēm un ietekmi uz īpašumiem un apdzīvotām teritorijām. Saistībā ar minēto Birojs jau iepriekš ir atzinis, ka lēmuma pieņemšana par to, kurām no interesēm (un to aizsardzībai) ir katrā konkrētajā situācijā dodama priekšroka, izriet no sarežģīta izsvērums, - šādā kontekstā ir jāņem vērā gan atsevišķu privātpersonu vai noteiktu personu loka (piemēram, iespējami ietekmētas pašvaldības daļas iedzīvotāju) individuālās, gan sabiedrībai kopumā būtiskas intereses, kas tiek īpaši aizsargātas ar nozīmīgu sabiedrisku mērķi. Vērtējot iespējamu ierobežojumu samērīgumu mikroliegumu un dižkoku kontekstā, kas ir nacionālas nozīmes aizsargājamas teritorijas, Birojs sliecas uzskatīt, ka šāda mēroga infrastruktūras projektu gadījumā normatīvo aktu izdevējam varētu būt bijis pamats paredzēt papildus izņēmumus, jo drošības un tehniskās, tostarp infrastruktūras ģeometrijas prasības ne vienmēr var nodrošināt trases korekcijas tās trajektorijā esošu objektu aizsardzībai. Tomēr pie pašreizējā regulējuma, ja izmaiņas normatīvajos aktos netiek veiktas, vairāku posmu griezumā, lai gan tie daudzkritēriju analīzes rezultātā, izsverot dažādas intereses, atzīti kā piemērotākie, Biroja ieskatā iezīmējas realizācijas problemātika. Tādējādi, vadoties no Ziņojumā novērtētā, Ziņojuma izvērtēšanas gaitā noskaidrotā un konstatētā, kā arī šajā atzinumā izdarītajiem apsvērumiem, Birojs atzīst, ka gadījumā, ja papildus izņēmumi netiek noteikti, pie pašreizējā tiesiskā regulējuma saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir nosakāmi šādi obligātie nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Paredzētās darbības B3-1 un A3-3 alternatīvu posmu, kas šķērso mikroliegumu teritorijas, iznīcinot vai traucējot attiecīgo īpaši aizsargājamo sugu un bojājot tās biotopu, realizācija nav pieļaujama.
- b) Ņemot vērā īpašo aizsardzības statusu, kas visas sabiedrības interesēs, tostarp Eiropas Kopienas nolūkos aizsargājamo sugu kontekstā ir noteikts atsevišķām no dabas teritorijām, kā arī to, ka ir konstatējami ārējos normatīvajos aktos noteikti limitējošie apstākļi un Paredzētajai darbībai ir identificētas pieņemamas alternatīvas, - Rail Baltica būvniecība 2.sektorā kopumā veicama pa B alternatīvas trasi.
- c) Ņemot vērā vairāku īpaši aizsargājamo putnu sugu aizsardzībai veidotu mikroliegumu tiešu tuvumu dažu alternatīvu gadījumā un Ziņojumā novērtēto Paredzētās darbības būtisku ietekmi arī ar tās mazināšanas pasākumiem, Paredzētās darbības realizācija posmos, uz kuriem varētu būt attiecināmi likumā paredzētie izņēmumi, ir pieļaujama ar nosacījumu, ja tiek saņemta DAP rakstveida atļauja saskaņā ar Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.pantu.
- d) Tehniskās projektēšanas laikā jāveic atkārtota dižkoku un potenciālo dižkoku apsekošana, lai novērtētu to stāvokli un nepieciešamības gadījumā izvērtētu nepieciešamību veikt korekcijas trases novietojumā vai paredzēt aizsardzības pasākumus būvniecības laikā. Šis nosacījums attiecināms ne tikai uz aizsargājamiem kokiem Rail Baltica nodalījuma joslā, bet arī uz ĪADT Noteikumu 38.2.punktā noteiktajām aizsargājamo koku teritorijām, kas pārklājas ar Rail Baltica nodalījuma joslu un kurās piemērojami ĪADT Noteikumu nosacījumi. Izņēmuma kārtā var būt piemērojams Vides aizsardzības likuma 1.panta 7)punkta nosacījums, ja tiek identificēti ĪADT Noteikumu 46.punkta apstākļi un saņemta attiecīga DAP rakstiska atļauja.
- e) Realizējot Paredzēto darbību ir jānodrošina Ziņojumā paredzētie vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgi pasākumi Rail Baltica ietekmes uz aizsargājamām dabas vērtībām, tostarp ornitofaunu, samazināšanai un novēršanai, kā arī pasākumi nodalījuma joslā un tās tuvumā esošo īpaši aizsargājamo biotopu un sugu aizsardzībai un Paredzētās darbības ietekmes uzraudzībai un kontrolei.
- f) Sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu/ekspertiem un DAP ir jāizstrādā un jārealizē plānoto monitoringa pasākumu plāns, kur attiecināms, nodrošinot monitoringu gan pirms būvniecības uzsākšanas, gan būvniecības un ekspluatācijas laikā. Monitoringa veikšanas vietas, nosacījumi un risinājumi nosakāmi, ņemot vērā akceptēto alternatīvu, ietverot arī pasākumu kompleksu rīcībām, ja nelabvēlīga ietekme tiktu konstatēta.

6.5.10. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

6.5.10.1. Ziņojumā ir iekļauta informācija un vērtējums par Paredzētās darbības vietas un tās apkārtnes ainavisko un kultūrvēsturisko nozīmīgumu, kā arī vērtējums par Paredzētās darbības ietekmi un tās būtiskumu, ņemot vērā aizsargājamās vērtības. Novērtējums veikts, vadoties no ietekmes uz vidi novērtējumu regulējošo normatīvo aktu un ietekmes uz vidi novērtējuma programmā ietvertām prasībām, citu starpā ņemot vērā vērtības, kam noteikts īpašas aizsardzības statuss. Šādu teritoriju vidū ir gan aizsargājamo dabas teritoriju ainavu zonas, gan aizsargājami pieminekļi kultūras mantojuma jomā. Šādā griezumā īpašs ir Rail Baltica posms, kas šķērsotu Rīgas pilsētas centra daļu. Rīgas vēsturiskajam centram ir noteikts īpašs aizsardzības statuss (Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums) ar mērķi saglabāt tā kultūrvēsturisko vērtību un nodrošināt tā aizsardzību un kvalitatīvu attīstību.

- 6.5.10.2. Ņemot vērā Paredzētās darbības apjomus un mērogu, kā arī tās specifiku, jo tiktu izbūvēts jauns lineārs objekts, kas šķērsotu valsti, - ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko vidi Ziņojumā novērtēta kā būtiska. Tādēļ ir plānoti un meklēti risinājumi, lai šo ietekmi pēc iespējas novērstu vai mazinātu. Šādu risinājumu vidū ir arī Rail Baltica trases korigēšana un atvirzīšana no noteiktiem objektiem.
- 6.5.10.3. Novērtēts, ka Latvijas ainavu griezumā Rail Baltica dzelzceļa trases alternatīvas šķērsotu dažādus ainavu tipus līdzenumu un viļņota reljefa ainavās. Ievērojamā posmā (~53 km garumā) Rail Baltica trase šķērsotu ZBR, kur pārsvarā tiktu šķērsota tieši ainavu aizsardzības (arī neitrālā) zona. Tāpat novērtēts, ka trases koridorā un tā apkārtnē lielākoties dominē meža ainavas (mežaines), jo īpaši trases ziemeļu daļā (A1, A2, B2, C5) un vidusposmā (A4). Savukārt trases beigu posmā (A8, B8) trases alternatīvu koridori šķērsotu plašus lauksaimniecības zemju areālus. Kopumā Latvijas teritorijā Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērsotu 7 ainavzemes, no minētajām 4 ainavzemes tiktu šķērsotas salīdzinoši garos posmos (pārsvarā lauku teritorijas/telpas).
- 6.5.10.4. Vadoties no ainavu aspekta, Ziņojumā nav konstatēti izslēdzoši vai būtiski faktori plānotās trases izvietojumam nevienā no piedāvātajiem koridoriem. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros secināts, ka nacionālajā un Skarto pašvaldību līmenī nav izstrādāti specifiski ar ainavu inventarizāciju saistīti dokumenti un nav arī noteikti specifiski noteikumi, kas ietvertu Paredzēto darbību aizliedzošus nosacījumus ainavu un to elementu aizsardzības kontekstā. No Ziņojuma izriet, ka aizsardzības nosacījumus ir iespējams ievērot arī teritorijās, kas ietvertas īpaši aizsargājamo teritoriju tīklā un šādu teritoriju sastāvā noteiktajās ainavu aizsardzības zonās (nosacījumi, kas izriet no teritoriju izveidošanas un aizsardzības mērķiem). Secināts, ka ietekmes uz ainavu aspektā nozīmīga loma ir šķērsotajam reljefa lielformām (zemienēm, augstienēm), tomēr Latvijas teritorijā Rail Baltica trase šķērsotu Viduslatvijas zemieni, tādēļ trasē un tās tuvumā reljefs ir līdzens.
- 6.5.10.5. Kopumā secināts, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija nešķērsos nacionālas nozīmes ainaviski nozīmīgas teritorijas. Lai gan tā atšķirīgu alternatīvu risinājumos skars/šķērsos, vai virzīsies tuvu īpaši aizsargājamām teritorijām, kurās aizsardzības mērķi saistīti arī ar ainavu telpām, izslēdzoši vai būtiski faktori tieši ainavu aizsardzības kontekstā nav identificēti. Savukārt Rīgā nozīmīgākais jaunais akcents būs Daugavas šķērsojums un esošā dzelzceļa uzbēruma daļēja aizstāšana ar estakādi. Lai mazinātu Paredzētās darbības ietekmi uz vidi, Limbažu, Sējas, Ropažu, Inčukalna, Garkalnes, Salaspils un Stopiņu novadā Rail Baltica dzelzceļa līnija tiek plānota vienotā koridorā ar jaunbūvējamo Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 330 kV elektropārvades līniju, nodrošinot, ka abu infrastruktūras objektu aizsargjoslas daļēji pārklājas. Savukārt Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas, Salaspils un Stopiņu novados Rail Baltica dzelzceļa līnijas atsevišķi posmi tiek plānoti vienotā transporta koridorā ar autoceļu būvniecības un rekonstrukcijas projektiem: autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5. km līdz 24,0. km apvedceļa (Ķekavas apvedceļš) būvniecība, Rīgas apvedceļa (Salaspils – Babīte) posma no 11,6. km (A7) līdz 34,6. km (A9) rekonstrukcija un valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība. Vietās, kur trase šķērso lauksaimniecības zemes vai pļavas, tā iespēju robežās trasēta gar lauksaimniecības zemes – meža vai pļavas – meža robežjoslu, lai mazinātu Rail Baltica trases dominanti atklātajās ainavu telpās. Līdz ar to, Ziņojuma Izstrādātāji atzīst, ka ietekmi iespējams samazināt līdz pieņemamam līmenim, vietām pat līdz nebūtiskai.
- 6.5.10.6. Paredzētās darbības tuvumā ir identificējami arī dažādas nozīmes kultūrvēsturiski objekti, par kuriem informācija Ziņojumā apkopota Rail Baltica alternatīvu posmu griezumā. Raksturojums sagatavots, apkopojot arhīvos, datu bāzēs un literatūras avotos pieejamo informāciju, kā arī apsekojot dabā Paredzētās darbības vietu un tās apkārtni.

Darbības vietā un tās iespējamās ietekmes zonā ir identificēti zināmie valsts vai vietējas nozīmes kultūras, tajā skaitā arheoloģijas, pieminekļi vai to aizsardzības zonas, kā arī iespējami/ varbūtēji (eventuāli) kultūrvēsturiski nozīmīgie objekti. Lielākoties Rail Baltica trase skartu vai atrastos tiešā tuvumā dažādu senkapu teritorijām vai to aizsardzības zonām. No Ziņojuma izriet, ka ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir izstrādāti risinājumi Rail Baltica trases novietojuma izmaiņām, lai arī uz kultūrvēsturisko vidi sagaidāmo ietekmi mazinātu un iespējamās konfliktsituācijas novērstu. Tā, piemēram, pirms A4 posma Gaujas šķērsojuma ir izstrādāts risinājums, lai nešķērsotu Murjāņu senkapu Inču uzkalniņu grupu (valsts nozīmes arheoloģijas piemineklis Nr. 2137). Rail Baltica trase ir pārcelta uz rietumiem starp Inču senkapu uzkalniņu grupu un Skraļļu senkapu uzkalniņu grupu. Identificēts, ka A4 posmā pirms Paredzētās darbības īstenošanas plānoto zemes darbu zonā būs papildus jānodrošina arheoloģiskā izpēte eventuālajos uzkalniņu senkapos Lielās Juglas kreisajā krastā pie Muceniekiem un Ķivuļurgas krastos pie Šmīziņkroga. Tāpat - Upesleju apkārtnē A5 posms, vietā kur atdalās no A4 posma, šķērso mežainu apvidu, kur mežā starp autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) un Mazo Juglu atrodas uzkalniņi, kas potenciāli varētu būt senkapi. Šīs vietas nozīme pārbaudāma un precizējama tehniskā projekta izstrādes laikā. Arī A6 posmā pie Sakaiņu pilskalna Rail Baltica trasi ir paredzēts novietot sākotnējā izpētes koridora pašā rietumu malā. Pirms būvdarbu uzsākšanas paredzētās darbības vietas zonā tāpat ir paredzēts veikt arheoloģisko izpēti, kuras programma, nosacījumi, izpētes teritorijas robežas un realizācijas plānu paredzēts saskaņot ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju. Zemes darbu laikā, it īpaši Ziņojumā identificētos posmos (to skaitā, bet ne tikai A2 posms pie Salacas, Svētupes un Vītrupes krastiem, A3 posms pie Sīmaņzemniekiem un uz dienvidiem Liepupes šķērsojuma, C1 alternatīvas teritorijā Mandagas apkārtnē, Aģes krastos u.c. vietās) ir paredzēts pievērst īpašu uzmanību kultūras vērtību apzināšanai kā to paredz likuma Par kultūras pieminekļu aizsardzību 22.panta nosacījumi. Pirms būvdarbu uzsākšanas būvdarbu veicējam jānodrošina kultūras vērtību apzināšana paredzamo darbu zonā. Plašs vērtību apzināšanas darbs ir veikts jau Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, tomēr atsevišķās vietās būs jānodrošina vēl papildus izpēte un gadījumā, ja darbu rezultātā tiktu atklāti objekti ar kultūrvēsturisku vērtību, par to nekavējoties jāziņo VKPAI un turpmākie darbi jāpārtrauc līdz izpētes pabeigšanai, situācijas noskaidrošanai un lēmumu pieņemšanai par darbu turpināšanu (un nosacījumiem).

6.5.10.7. Rīgas posmā dzelzceļa līnija šķērsotu pilsētas centru, kas kopumā ir kultūrvēsturiski nozīmīga teritorija kā kultūras mantojums ar valsts un vietējas nozīmes kultūrvēstures pieminekļiem trases tuvumā. Tomēr, tā kā Rail Baltica dzelzceļa līniju ir paredzēts virzīt paralēli jau esošajai dzelzceļa līnijai un tehnisko projektu izstrādes gaitā ir paredzēts meklēt piemērotākos risinājumus kā jauno infrastruktūru integrēt pilsētvidē (tostarp jau izstrādāts principiālais risinājums Daugavas šķērsojumam gar esošo dzelzceļa tiltu), nav sagaidāms, ka Paredzētā darbība radīs būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz kultūrvēsturiskajām vērtībām Rīgas pilsētā. Ierosinātāja ir apstiprinājusi, ka jauno objektu iekļaušana esošajā ainavā un kultūrvidē ir paredzēta, būvju risinājumus izstrādājot arhitektūras ideju sacensībā, rīkojot atklātus arhitektūras konkursus (šādu prasību savā atsauksmē par Ziņojumu ir izvirzījusi arī VKPAI). Nozīmīgs atbilstīgu un piemērotu risinājumu izstrādes priekšnoteikums ir Ierosinātājas turpmāka sadarbība ar jomā kompetentajām institūcijām. Šādā kontekstā Birojs pozitīvi vērtē Ziņojumā ietvertos apņemšanos, ka A5 posmā dzelzceļa tilta pār Daugavu vizuālo risinājumu ir paredzēts saskaņot ar Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomi. Savukārt A5 posma Vecrīgas arheoloģiskā kompleksa tuvumā dzelzceļa uzbūvēšanas, ēku pārbūves un citu zemes darbu laikā ir paredzēts nodrošināt arheoloģisko uzraudzību.

6.5.10.8. Kontekstā ar minēto Birojs ņem vērā arī kompetentās iestādes kultūras mantojuma aizsardzības jomā (VKPAI) viedokli. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros savu atsauksmi par sagatavoto Ziņojumu ir sniegusi VKPAI, norādot, ka pašreizējā izpētes stadijā trūkst precīzas informācijas par visām kultūras mantojuma vērtībām iespējamā darbības vietā. Tas skaidrojams ar to, ka zināmās informācijas un arhīvu materiālu apkopošana var nesniegt ziņas par vērtībām, jo īpaši arheoloģiskajām vērtībām, kas varētu tikt identificētas jau lokāli, - veicot lauku darbus jau konkrētā darbības vietā. VKPAI norāda, ka nepieciešama savlaicīga visu kultūrvēsturisko vērtību apzināšana jo īpaši arheoloģisko liecību apzināšana Rail Baltica trases garumā – praktiski izvērtējot situāciju dabā (lauku darbos), jo pastāv risks, ka Ierosinātājai kādā Paredzētās darbības realizācijas posmā var nākties būvniecības darbus apturēt, kā to paredz normatīvie akti (likuma Par kultūras pieminekļu aizsardzību 22.pants). No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja šo nosacījumu un risku apzinās un Ziņojumā ir ietverta apņemšanās nodrošināt likuma Par kultūras pieminekļu aizsardzību 22.panta un citu attiecināmo normatīvo aktu prasības.

6.5.10.9. Saistībā ar minēto Birojs atzīmē, ka likuma Par kultūras pieminekļu aizsardzību 3.pants paredz, ka kultūras pieminekļus ir aizliegts iznīcināt. Nekustamos kultūras pieminekļus drīkst pārvietot vai pārveidot tikai izņēmuma gadījumā ar VKPAI atļauju. Kultūras pieminekļa pārveidošana vai tā oriģinālo daļu aizstāšana ar jaunām daļām pieļaujama tikai tad, ja tā ir vienīgā iespēja, kā saglabāt pieminekli, vai arī tad, ja pārveidojuma rezultātā nepazeminās pieminekļa kultūrvēsturiskā vērtība. Savukārt minētā likuma 23.pants noteic, ka kultūras pieminekļu aizsardzības zonā darbības, kas ietekmē kultūrvēsturisko vidi (piemēram, būvniecība, zemes reljefa mākslīga pārveidošana, mežsaimnieciska darbība, tādu iepriekš neidentificētu priekšmetu izcelšana no zemes vai ūdens, kuriem varētu būt vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība), drīkst veikt tikai ar VKPAI atļauju. No Ziņojuma izriet, ka tikai A4 alternatīvas gadījumā Rail Baltica šķērsotu Murjāņu senkapu uzkalniņu grupas (A daļu), tādēļ ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir rasts risinājums trases pārcelšanai, lai ietekme nebūtu būtiska. Savukārt A3 un C4 alternatīvas gadījumā trases tuvumā atrodas valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļi Tiniņkalna senkapi un izpētes koridors šķērso senkapu aizsardzības zonu. Ziņojumā secināts, ka, novietojot dzelzceļa līniju izpētes koridora R pusē, potenciālā ietekme tiek būtiski samazināta. Arī C1 alternatīvas gadījumā Rail Baltica trase skartu valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļa Stārstu pilskalns aizsardzības zonas malu, A6 trase – Sakaiņu pilskalns aizsardzības zonu, bet B8 – valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļu - Ragaucku apmetnes un Ķīķerkalna viduslaiku kapsētas aizsardzības zonas. Tādējādi, līdzīgi kā dabas pieminekļu aizsardzības kontekstā, arī no kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzības normatīvajiem aktiem izriet, ka Paredzētās darbības un tās rekomendēto alternatīvu realizācijas būtisks priekšnosacījums (saistītais obligātais nosacījums) ir atbilstīgu atļauju no VKPAI saņemšana. Būtisks Ierosinātājas un VKPAI sadarbības un kopdarba uzdevums ir atrast risinājumus, lai ar Paredzētās darbības realizāciju nepazeminās pieminekļa kultūrvēsturiskā vērtība.

6.5.10.10. **Lemjot par obligāto prasību izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs ņem vērā, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tai skaitā īpaši aizsargājamu ainavisko vērtību un kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzībai noteikto normatīvu ievērošana, arī likuma Par kultūras pieminekļu aizsardzību u.c. attiecināmo normatīvo aktu ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir Ierosinātājai saistoša. Citādā veidā Paredzētās darbības realizēšanu likumdevējs un tiesību aktu izdevējs nav paredzējis un tāda nav pieļaujama. Papildus normatīvajos aktos jau noregulētajam, Birojs uzskata,**

ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir izvirzāmi šādi obligātie nosacījumi:

- a) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzētie vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgi risinājumi Paredzētās darbības ietekmes uz ainavas un kultūrvēsturiskās vides aizsargājamām vērtībām mazināšanai. Kur nepieciešams, jānodrošina būvdarbu arheoloģisko uzraudzību.
- b) Tajā skaitā jauno objektu iekļaušana esošajā ainavā un kultūrvidē Rīgas vēsturiskajā centrā jānodrošina, būvju risinājumus izstrādājot arhitektūras ideju sacensībā.
- c) Paredzētās darbības alternatīvu posmu, kuri šķērso kultūras pieminekļu teritorijas vai to aizsardzības zonas, realizācija pieļaujama ar nosacījumu, ja tiek saņemta VKPAI atļauja.

6.5.11. Gaisu piesārņojošo vielu emisija, izmaiņas gaisa kvalitātē un ietekme uz klimatu.

- 6.5.11.1. Viens no nozīmīgākajiem antropogēnā piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to, pasākumu nodrošināšana gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoma un SEG emisiju, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan Eiropas Savienības, gan Latvijas līmenī. Viens no šādiem risinājumiem ir atteikšanās no naftas produktu lietojuma transportlīdzekļu dzinējos, kur tas iespējams, un pieejamu transporta alternatīvu piedāvājums. Tādēļ Eiropas Savienības transporta politikas dokumentos noteikti arī stratēģiski mērķi elektrificēta dzelzceļa tīkla attīstībai, kas citu starpā var nodrošināt transporta radīto izmešu apjoma daļēju samazināšanu.
- 6.5.11.2. Transporta nozarē Latvijā būtisku gaisa piesārņojuma daļu šobrīd veido arī dzelzceļa transports, jo Latvijā pagaidām ir elektrificēti tikai ~250 km (~13,4%) no dzelzceļa līniju ekspluatācijas kopgaruma un lielākajā Latvijā teritorijā vilcienu kustību nodrošina dīzelvilcieni. Atbilstoši Latvijas dzelzceļa vides aizsardzības politikai 2012. – 2020. gadam (apstiprināta ar Satiksmes ministrijas 2012. gada 7. augusta rīkojumu Nr.01-03/156) pie pašreizējās situācijas dzelzceļa kravu putekļi un smakas ir aktuāla problēma dzelzceļa tiešā tuvumā dzīvojošiem iedzīvotājiem, tomēr Eiropas valstu apkopotie dati par emisijām gaisā parāda, ka gaisa piesārņojums, ko rada dzelzceļa pārvadājumi, ir daudzkārt mazāks nekā citiem transporta veidiem. Vidēji Eiropā no kopējiem transporta sektora izmešiem dzelzceļa transporta radītās emisijas gaisā veido aptuveni 0,8%, turpretim autotransports rada līdz pat 93%. Šie dati dažādās valstīs var nedaudz atšķirties – atkarībā no elektrovilcienu (elektrolokomotīvu) izmantošanas intensitātes kravu un pasažieru pārvadājumos. Latvijā no visiem sliežu ceļiem elektrificēti ir tikai nedaudz vairāk kā 10%, bet Eiropas Savienībā vidējie rādītāji ir 50%. Turpat novērtēts, ka liela nozīme ir arī kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, jo tad, salīdzinot ar auto kravu pārvadājumiem, rodas par ~80% mazāks CO₂ izmešu daudzums.
- 6.5.11.3. Tādējādi, vērtējot Paredzētās darbības realizācijas iespējamās ietekmes uz vidi gaisa kvalitātes un klimata pārmaiņu jomā, secināms, ka ietekme, radot elektrificētu pārrobežu dzelzceļa transporta objektu (pasažieru un kravu pārvadājumiem) būtu, stratēģiski vērtējot, pozitīva. Tomēr jārēķinās, ka ar Paredzētās darbības realizāciju līdzšinējam izmantojumam tiks zaudētas lauksaimniecības un mežu zemju teritorijas, kas šobrīd nodrošina CO₂ piesaisti biomasā. Vienlaikus nav šaubu, ka ietekmi uz gaisa kvalitāti rada arī elektrības, kas nepieciešama elektrovilcienu kustības nodrošināšanai, saražošana. Tieša ietekme Paredzētās darbības realizācijai ir emisijas būvdarbu veikšanas fāzē, kas ir tipiskas būvdarbu veikšanas ietekmes (transporta, specializētā

tehnika, būvlaukumu sagatavošana u.c.), savukārt ekspluatācijas fāzē elektrificēta dzelzceļa tiešu emisiju kontekstā var būt atzīmējamas nodiluma emisijas (daļiņas).

- 6.5.11.4. No Ziņojuma neizriet, ka Paredzētā darbība varētu kļūt par priekšnoteikumu jaunai, tajā skaitā Novērtējuma likuma prasībām atbilstošu elektroenerģijas ražošanas objektu būvniecībai. Tomēr kopējais dzelzceļa vilcei nepieciešamais elektriskās jaudas pieprasījums saistībā ar Rail Baltica projekta īstenošanu valstī pieaugs. Ievērojot apstākļus, kas saistīti ar elektroenerģijas patēriņu un pietiekamību, papildus energoresursu nepieciešamība Rail Baltic projekta īstenošanas gadījumā ir ņemta vērā, citu starpā arī realizējot Latvijas un Baltijas elektroapgādes sistēmu attīstības plānus. To vidū ir arī 330kV EPL savienojuma „Kurzemes loks” projekts, kam jau veikts ietekmes uz vidi novērtējums un EPL Projekts, kam ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts paralēli Paredzētās darbības novērtējumam.
- 6.5.11.5. Paredzētās darbības ietekmes uz gaisa kvalitāti kontekstā secināms, ka atbilstoši Valsts SIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” pārskatiem par gaisa kvalitāti (*Gaisa kvalitātes novērtējums Latvijā 2011.- 2013.gads*), Latvijā galvenās gaisa kvalitātes aizsardzības problēmas novērojams galvenokārt tikai lielākajās pilsētās, kur tas saistīts ar paaugstinātu piesārņojumu ar slāpekļa oksīdiem, daļiņām PM₁₀ un benzolu (piemēram, Rīgā un Liepājā), kas jau šobrīd prasa rīcību no valsts un pašvaldībām gaisa kvalitātes uzlabošanai. Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvniecība ir paredzēta galvenokārt pa lauku apvidiem, izņēmums ir vienīgi A5 posms, kas šķērsotu Rīgas pilsētu.
- 6.5.11.6. Paredzētās darbības realizācijas vietā un tās apkārtnē analizēti dati par gaisa piesārņojumu ar daļiņām PM₁₀ un daļiņām PM_{2,5}, jo elektrificēto vilcienu kustība rada nelielas šo vielu emisijas bremžu, riteņu nodiluma un atkārtotas daļiņu suspendēšanās rezultātā. Rīgas pilsētā informācija par esošo vides stāvokli analizēta, ņemot vērā izstrādātās Rīgas pilsētas gaisa piesārņojuma zonējuma kartes, kurās identificētas paaugstināta piesārņojuma zonas, taču Rīgas centrā ir kopumā palielinātas daļiņu koncentrācijas. Secināms, ka Paredzētā Rail Baltica trase nešķērsos zonas, kur daļiņu koncentrācijas pārsniedz pieļaujamo gaisa kvalitātes normatīvu. Pārējai Latvijas teritorijai esošā gaisa piesārņojuma raksturojums sagatavots, izmantojot Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra pārskatus “*Gaisa kvalitātes novērtējums Latvijā 2011. - 2013. gads*” un “*Par gaisa kvalitāti Latvijā 2014. gadā*”, kā arī Eiropas monitoringa un novērtēšanas programmas (turpmāk – EMEP) gaisa piesārņojuma modelēšanas rezultātus. Secināts, ka esošais gaisa piesārņojums (daļiņas PM₁₀ un daļiņas PM_{2,5}) paredzētās darbības realizācijas vietā un tās apkārtnē ārpus Rīgas ir būtiski zemāks nekā spēkā esošie gaisa kvalitātes normatīvi cilvēka veselības aizsardzībai un pat augstākās novērotās koncentrācijas nepārsniedz apakšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni daļiņām PM₁₀ (20 μg/m³) un daļiņām PM_{2,5} (12 μg/m³).
- 6.5.11.7. Novērtējuma mērķiem (t.i. – lai novērtētu sagaidāmās ietekmes uz vidi vispārējos apjomus un noteiktu šādas ietekmes būtiskumu) Ziņojumā ir aprēķinātas gan emisijas, kas varētu būt sagaidāmas būvdarbu veikšanas fāzē, gan Rail Baltica ekspluatācijas laikā. Aprēķinos, ievērtējot plānoto būvniecības secību un galvenos principus veicamo darbu apjomu un secībai, ņemtas vērā daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5} emisijas no augsnes virskārtas noņemšanas, izkraušanas bērtņēs un pievedamo materiālu izkraušanas, kā arī slāpekļa oksīdu, oglekļa oksīda, daļiņu PM₁₀, daļiņu PM_{2,5} un sēra oksīda emisijas no paredzētās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas. Daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5} emisiju aplēses veiktas arī materiālu iekraušanai kravas automašīnās. Veiktie piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini apliecina, ka nav paredzama būtiska ietekme uz gaisa kvalitāti būvniecības laikā (neviens piesārņojošās vielas aprēķinātās piesārņojuma koncentrācijas nepārsniedz 30% no attiecīgā gaisa kvalitātes normatīva). Augstākās aprēķinātās daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5} koncentrācijas veidojas

būvlaukuma un atbērtnu tuvumā, ko rada darbības ar birstošām kravām un lielākā tehnikas darbības ietekme paredzama tiešā trases būvlaukuma tuvumā.

- 6.5.11.8. Izstrādātāji ir veikuši pieejamo metožu izpēti ietekmes uz gaisa kvalitāti no elektrificēta dzelzceļa ekspluatācijas (t.i. - vilcienu kustības) novērtējumam, konstatējot, ka literatūras avoti apstiprina šo ietekmi kā nenozīmīgu. Tā, piemēram, Eiropas Vides aģentūras atmosfēras emisiju krājuma EMEP/EEA emisiju faktoru datubāzes 1.A.3.c sadaļā “*Dzelzceļš*” sniegtā metodika norāda, ka elektrisko vilcienu kustība nerada nozīmīgas tiešas piesārņojošo vielu emisijas gaisā, neskaitot netiešās emisijas (no elektrības ražošanas), ko rada citas piesārņojošas darbības. ASV Vides aizsardzības aģentūras Transporta un gaisa kvalitātes nodaļas (Office of Transportation and Air Quality) izstrādātā emisiju aprēķinu programma (simulators) “*Motor Vehicle Emission Simulator*” arī neapskata emisijas no elektrificētu vilcienu kustības. Tomēr, ņemot vērā gan ietekmes novērtējuma veikšanas mērķi, gan sākotnējās sabiedriskās apspriešanas gaitā izteiktos viedokļus un bažas, Ziņojuma autori ir papildus apskatījuši arī citus literatūras avotus (zinātniskas publikācijas, projekti), kuros kā iespējami dzelzceļa transporta kustības emisijas avoti ir minēti – bremžu, riteņu nodilums un atkārtota daļiņu suspendēšanās. Vadoties no literatūras avotos pieejamās informācijas, ir novērtēta iespējamā Rail Baltica dzelzceļa līnijas ekspluatācijas ietekme uz gaisa kvalitāti. Gaisa piesārņojuma modelēšanas mērķiem definēts trases posms – 2 km garumā, kas sniedz iespēju novērtēt ietekmes uz gaisa kvalitāti būtiskumu visā trases koridorā. Dzelzceļa transporta kustības radīto piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini veikti, izmantojot datorprogrammu ADMS Roads 3.2 (izstrādātājs CERC – Cambridge Environmental Research Consultants, beztermiņa licence P05-0628-C-AR320-LV). Līdzīgi kā ietekmes novērtēšanai no būvniecības, darbā izmantoti Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra sagatavotie meteoroloģisko novērojumu dati, kas raksturo laika apstākļus teritorijas apkārtnē 2014. gadā ar 1 stundas intervālu (Rīgas novērojuma stacijas dati). Saskaņā ar aprēķinu rezultātiem daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2.5} emisijas plānotās dzelzceļa trases ekspluatācijas laikā radīs nebūtisku piesārņojuma pieaugumu. Prognozētais piesārņojošo vielu koncentrācijas pieaugums (avota devums) 20 m attālumā no dzelzceļa trases ass līnijas aprēķināts mazāks kā 1% no attiecīgā gaisa kvalitātes normatīva, attiecīgi secinot, ka pat Rīgā, kur ir visaugstākais fona piesārņojuma līmenis, šādas izmaiņas nav vērtējamas kā būtiskas. Vienlaikus jāreķinās, ka Rīgas pilsētā un jo īpaši centrā/tā tuvumā Paredzētās darbības realizācijai (būvdarbu laikā) būs ietekme uz satiksmi un tās pārplānošana, sastrēgumu veidošanās var būt papildus apstākļi gaisa piesārņojuma ietekmes palielinājumam (t.i. – netiešs ietekmes palielinājums citviet). Jau iepriekš šajā atzinumā identificēts, ka ar Ziņojumu paredzēta un arī obligātajos nosacījumos izvirzīta prasība satiksmes organizācijas shēmu izstrādei, izvērtējot visus aspektus, kas, nodrošinot atbilstīgu būvdarbu secību, to veikšanas sezonu un optimālu būvniecības tempu, pēc iespējas samazinās sastrēgumus, ietekmes uz satiksmes plūsmu un attiecīgi – gaisa kvalitāti. Ierosinātājai tāpat jānodrošina, lai būvdarbu veikšana, tostarp nepieciešamo komunikāciju izbūve vai pārbūve tiek nodrošināta plānveidīgi un pārdomāti, lai nerastos situācijas, kādas diemžēl nereti praksē novērotas, ka pēc darbu pabeigšanas tiek atkārtoti uzsākti rakšanas un pārbūves darbi.
- 6.5.11.9. Veicot ar Paredzēto darbību transformējamo lauksaimniecības un meža zemju platību un ar tām saistītās CO₂ emisiju un piesaistes dzīvajā biomasā aprēķinus, Ziņojumā nodrošināts arī Paredzētās darbības ietekmes uz klimatu novērtējums. CO₂ emisiju pieaugums aprēķināts iespējamo alternatīvu griezumā un salīdzināts ar CO₂ emisiju samazinājumu, ko varētu iegūt, pasažieru un kravu pārvadājumiem izmantojot elektrificētu dzelzceļa transportu. Lai arī novērtējums veikts tiktāl, cik to pieļauj pieejamais statistikas datu apjoms par mežu izciršanas un koksnes krājas dinamiku

valstī (attiecīgi, kā uz to norādījusi VARAM, meža resursu monitoringa rezultāti var norādīt uz lielāku mežizstrādes apjomu salīdzinājumā ar Centrālās statistikas pārvaldes datiem), Ziņojumā ietvertais novērtējums un ietvertā informācija tomēr var būt pietiekama, lai identificētu tendences un salīdzinātu alternatīvas vai to posmus savā starpā. Posmos, kur Rail Baltica trasei ir iespējamās alternatīvas (piemēram, A2 pretstatā B2, A3 pretstatā B3), izšķiroši būtiskas tendences (atšķirības) sagaidāmās ietekmes griezumā neieskicējas. Kopumā ir sagaidāms, ka Paredzētajai darbībai būs ietekme uz gaisa kvalitāti, tā būs gan pozitīva, gan negatīva, tomēr, ietekmēm savstarpēji daļēji līdzsvarojoties, nav pamata atzīt, ka Paredzētā darbība varētu būt priekšnoteikums nenodrošināt Latvijas SEG emisiju samazināšanas un mežu apsaimniekošanas references līmeņu mērķu izpildi periodam līdz 2020.gadam un 2030.gadam.

6.5.11.10. Vienlaikus Birojs ņem vērā VARAM atkārtotajā 2016.gada 18.aprīļa atsauksmē par izstrādāto Ziņojumu ietvertos komentārus un Izstrādātājas 2016.gada 25.aprīļa skaidrojumu (Biroja reģ.Nr.780). Lai gan tas nav izšķirīgi šī Biroja atzinuma izdošanai, vispārēji vienotai pieejai būtu lietderīgi Ierosinātajai turpmākajā projekta dokumentācijā, tostarp Paredzētās darbības un alternatīvu akcepta procedūrā ņemt vērā VARAM ieteikumus korektam ar klimata ietekmi saistītu terminu lietojumam, tostarp atbalstāma ir Izstrādātājas rekomendācija tehniskā projekta izstrādes vai būvniecības iepirkuma ietvaros kā vienu no izvēles kritērijiem izmantot arī SEG emisiju apjomu no būvdarbiem. Ņemot vērā projekta mērogus, jāreķinās, ka, lai gan kopsummā tiks mainīts līdzšinējās zemes izmantošanas veids (galvenokārt meži un lauksaimniecības zemes) plašai teritorijai (var pārsniegt 1590 ha), daļa no tās varēs tikt apzaļumota pēc projekta realizācijas. Līdz ar to precīzas pilnībā pārmaināmās platības var būt detalizētas jau būvprojektā.

6.5.11.1. **Izvērtējot Ziņojumā sniegto un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, kā arī ņemot vērā iepriekš šajā atzinumā jau izdarītos apsvērumus, Birojs nekonstatē, ka ar Paredzēto darbību varētu būt sagaidāma tāda ietekme uz gaisa kvalitāti vai negatīva ietekme uz valsts stratēģiskajiem mērķiem klimata pārmaiņu jomā, lai ietekmes kontekstā Paredzētās darbības realizācijai būtu identificējami limitējoši faktori vai izslēdzoši apstākļi kādas no alternatīvu realizācijai. Ir sagaidāms, ka būvdarbu veikšanas vietu tuvumā gaisa kvalitāte lokāli pasliktināsies, tomēr nosacījumi būvmateriālu un tehnikas laukumu plānošanai un izvietojumam pēc iespējas tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve, jau ir identificēti Ziņojumā un papildus obligāto prasību sastāvā iekļauti arī šī Biroja atzinuma 6.5.4. un 6.5.5.apakšnodalās un citviet. Citu starpā ir identificēts, ka, plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās shēmas būvobjektos, maksimāli jāizmanto esošā ceļu infrastruktūra, pie nepieciešamības jau savlaicīgi veicot vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu Paredzētās darbības nodrošināšanai nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti vai nestspēju. Būvdarbi iespējami jānodrošina tādējādi, ka piekļuve būvniecības vietai tiek organizēta pa esošiem ceļiem vai sagatavoto dzelzceļa nodalījuma joslu. Nepieciešamības gadījumā jāveic grantēto autoceļu mitrināšana sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā. Tāpat ir jāizstrādā pārdomātas satiksmes organizācijas shēmas, lai sastrēgumi un no tiem izrietoša gaisa kvalitātes pasliktināšanās tiktu pēc iespējas būvdarbu laikā mazināta, savukārt būvdarbu veikšana, tostarp nepieciešamo komunikāciju izbūve vai pārbūve ir jānodrošina plānveidīgi un pārdomāti, lai maksimāli novērstu situācijas, ka pēc darbu pabeigšanas tiek atkārtoti uzsākti rakšanas un pārbūves darbi. Līdz ar to, Birojs uzskata, ka papildus normatīvajos aktos un šajā Biroja atzinumā jau noteiktajām prasībām saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu nav nepieciešams**

izvirzīt obligātos nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai. Vienlaikus Birojs aicina Ierosinātāju turpmākajā projekta dokumentācijā, tostarp Paredzētās darbības un alternatīvu akcepta procedūrā ņemt vērā VARAM ieteikumus korektam ar klimata ietekmi saistītu terminu lietojumam, tostarp atbalstāma ir Izstrādātājas rekomendācija tehniskā projekta izstrādes vai būvniecības iepirkuma ietvaros kā vienu no izvēles kritērijiem izmantot arī SEG emisiju apjomu no būvdarbiem.

6.5.12. Troksnis, vibrācijas un elektromagnētiskais lauks.

6.5.12.1. Trokšņa radītais apgrūtinājums ir viena no būtiskākajām ar transporta nozari saistītajām ietekmēm uz vidi, kas prasa kompleksus risinājumus. No vienas puses transporta infrastruktūras attīstība palielina mobilitāti, sekmē valsts un reģionālo attīstību, - tomēr esošo satiksmes infrastruktūras objektu modernizācija vai jaunas infrastruktūras paredzēšana lielākoties kļūst par iemeslu trokšņa līmeņu pieaugumam. Minētie apsvērumi ir attiecināmi arī uz dzelzceļa transporta sistēmu. Lai gan dzelzceļš tiek kvalificēts kā viens no transporta veidiem ar mazāko ietekmi uz vidi, - troksnis, ko rada kustībā esoši vilcieni, ir būtisks vidi ietekmējošs faktors. Atkarībā no attāluma, kādā dzelzceļa trase tiek virzīta gar citiem objektiem, būtisks faktors var būt arī vibrācijas. Vibrācijas ir bijis arī viens no centrālajiem diskusiju aspektiem sabiedrisko apspriešanu ietvarā. To nozīmība akcentēta gan varbūtēju avāriju risku kontekstā (jo īpaši posmos, kas ved gar jutīgākiem objektiem, to vidū arī radioaktīvo atkritumu glabātava „Radons”), gan ietekmes uz dzīves kvalitāti kontekstā, kas galvenokārt saistāms ar līdzšinējo pieredzi iedzīvotājiem, kuru mājvietas ir esošā, novecojušā sliežu ceļu tīkla tuvumā. Papildus fizikālo ietekmju griezumā vērtība Ziņojumā pievērsta arī elektromagnētiskajam laukam. Līdzīgi kā citu projektu, kas saistīti, piemēram, ar esošā dzelzceļa elektrifikāciju vai jaunu elektrolīniju būvniecību, gadījumā, iedzīvotājus satrauc elektromagnētiskā lauka ietekme uz veselību, sakaru un saziņas līdzekļu darbību (sevišķi dzīvojamās mājās, ja tās novietotas dzelzceļa līnijas tuvumā).

6.5.12.2. Ar dzelzceļu, tā ekspluatāciju un attīstību saistītie jautājumi, tai skaitā pozitīvās un negatīvās ietekmes uz vidi ir vispārēji analizētas, izstrādājot Latvijas Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (turpmāk TA Pamatnostādnes) un veicot šī plānošanas dokumenta stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Saskaņā ar TA Pamatnostādņu *Ex ante* novērtējumu (TA Pamatnostādņu 2.pielikums) viens no dzelzceļa vides aizsardzības politikas mērķiem laika periodam līdz 2020.gadam ir *efektīva vides vadība dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un lietotāju, klientu un sabiedrības interesēs, ievērojot ilgtspējīgas attīstības principus*. Cita starpā saistībā ar ilgtspējīgas attīstības nodrošinājumu - turpat definēts, ka: ir jānodrošina, lai kravu pārvadājumi un dzelzceļa infrastruktūras izmantošana nerada draudus iedzīvotāju drošībai pilsētās un apdzīvotās vietās, kuras šķērso dzelzceļa līnijas, un kurās atrodas dzelzceļa mezgli. Trokšņa un vibrācijas līmenim, ko rada dzelzceļa infrastruktūras izmantošana, jābūt tādam, lai iedzīvotāji, kas dzīvo dzelzceļa tuvumā, justos komfortabli.

6.5.12.3. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus. Robežlielumu noteikšanas pieeja gan attiecībā uz rūpnieciskā rakstura trokšņiem, gan attiecībā uz autoceļu ekspluatācijas radīto troksni šobrīd neizšķir atšķirīgu regulējumu, bet vienlīdz piemērojamu nosacījumu ilgtermiņa trokšņa rādītājiem $L_{\text{diēna}}$, L_{vakars} , L_{nakts} . Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikuma noteikts, ka aizsargjoslās gar dzelzceļiem vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem.

6.5.12.4. Trokšņa rādītājus — fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes noteic Trokšņa Noteikumi Nr.16. Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikums 1.punktā ar apakšpunktiem noteic vides trokšņa robežlielumus:

6.5.12.4.1. individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums $L_{\text{diēna}}$ ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A);

6.5.12.4.2. daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās un publiskās apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) trokšņa robežlielums $L_{\text{diēna}}$ ir 60dB(A), L_{vakars} ir 55dB(A), bet L_{nakts} – 50dB(A);

6.5.12.4.3. savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) $L_{\text{diēna}}$ ir 65dB(A), L_{vakars} ir 60dB(A), bet L_{nakts} – 55dB(A).

6.5.12.5. Trokšņa robežlielumi dienai, vakaram un naktij ir noteikti arī telpām, ņemot vērā telpu lietošanas funkciju (Trokšņa Noteikumu Nr.16 4.pielikums). Dzīvojamās telpās un guļamtelpās robežlielumi ir viszemākie (35dB(A) dienā; 35dB(A) vakarā un 30dB(A) naktī). Papildus ar minēto noteikumu 4.pielikumu noteikts, ka telpās tiek regulēta arī maksimālā pieļaujamā (t.i. - vislielākā pieļaujamā) trokšņa emisija uztvērēja atrašanās vietā noteiktajā novērtēšanas laika intervālā. Attiecībā uz trokšņa robežvērtībām telpā Trokšņa Noteikumi Nr.16 neparedz, ka dzelzceļu aizsargjoslās tie būtu uzskatāmi par mērķlielumiem.

6.5.12.6. Ņemot vērā minēto, pie nosacījuma, ja tiek veikta dzelzceļa infrastruktūras attīstība un jo īpaši pie apstākļiem, kad jaunizbūvējams infrastruktūras objekts radīs trokšņa līmeņa pieaugumu, - jāvadās no principa, ka paredzētās darbības realizācija pati par sevi nav iemesls Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto robežvērtību pārsniegumu vai summāri ar pastāvošo vides troksni nekļūst par priekšnoteikumu ar robežvērtībām noteiktā trokšņa līmeņa sasniegšanai un pārsniegšanai. Identificējot šādus apstākļus vai iespējamību (piesardzības princips), jāparedz ietekmes novēršanas vai paredzētās darbības realizāciju ierobežojoši pasākumi (obligāti nosacījumi un aprobežojumi).

6.5.12.7. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai ir veikts, vadoties no šī principa un TA Pamatnostādņēs izvirzītajiem mērķiem ilgtspējīgai transporta infrastruktūras attīstībai. Ziņojuma sagatavošanas ietvaros veikts izsvērts trokšņa ietekmes novērtējums, sastādot gan esošās situācijas aprēķina modeļus dažādu alternatīvu griezumā, gan Paredzētās darbības radītā trokšņa aprēķinu modeļus. Papildinot Ziņojumu, ņemta vērā arī perspektīvā plānotā satiksmes infrastruktūra, ar kuru Rail Baltica virzīta vienotā koridorā. Vietās, kur identificēti ar Paredzēto darbību radīti trokšņa līmeņa pārsniegumi, vērtēts paliekošais troksnis pēc ietekmes mazināšanas pasākumu realizācijas. Atbilstoši novērtējuma rezultātiem secināts, ka plānotās dzelzceļa trases ekspluatācija radīs nozīmīgu trokšņa piesārņojumu un bez ietekmes mazināšanas pasākumiem, kas troksni samazinātu līdz normatīvajos aktos noteiktajam līmenim, Paredzētās darbības realizācija nav pieļaujama.

6.5.12.8. Attiecībā uz veikto novērtējumu rezumējoši secināms:

6.5.12.8.1. Lai raksturotu esošo trokšņa līmeni Rail Baltica nodalījuma joslas apkārtnē, ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sagatavošanas ietvaros identificēti nozīmīgākie trokšņu avotu veidi līdz 1,5 km attālumā no Rail Baltica alternatīvām un to radītās trokšņa emisijas, t.i. - valsts galvenie, reģionālie un vietējie autoceļi, ielas, esošie sliežu ceļi, Lidosta un rūpnieciskie trokšņa avoti.

- 6.5.12.8.2. Ziņojumā skaidrots, ka, lai novērtētu summāro ietekmi ar tiem satiksmes infrastruktūras objektiem, kas vēl nav izbūvēti, bet kuri perspektīvā (iespējams) var tikt izbūvēti (ir veikts to ietekmes uz vidi novērtējums), trokšņa aprēķiniem izmantota šo objektu ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumos ietvertā informācija: plānotās satiksmes intensitātes, autoceļu posmu novietojums, kā arī trokšņa samazināšanas pasākumi, ja tādi definēti. Savukārt informācija par satiksmes intensitāti uz esošajiem ceļiem un dzelzceļa tīklā iegūta no VAS “*Latvijas Valsts ceļi*” un VAS “*Latvijas Dzelzceļš*” pārskatiem. Papildus izmantota informācija no Rīgas aglomerācijas stratēģiskās trokšņu kartes.
- 6.5.12.8.3. Paredzētās darbības ietekmes un tās būtiskuma novērtēšanas nolūkos (citu starpā, lai tiktu ņemta vērā ne tikai Paredzētās darbības ietekme, bet arī esošā vides situācija un summārās ietekmes) – sagatavots fona trokšņa novērtējuma aprēķinu modelis. Tas sastādīts, ņemot vērā Paredzētās darbības iespējamās realizācijas vietas, ar datorprogrammu IMMI 2015-1, kas nodrošina trokšņa novērtējumu atbilstoši Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteiktajām metodēm atšķirīgiem trokšņa avotiem. Nozīmīgāko trokšņa avotu tuvumā identificētas teritorijas, kur esošais trokšņa līmenis pārsniedz pieļaujamos trokšņa robežlielumus un noteikts jau šobrīd paaugstināta trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits.
- 6.5.12.8.4. Novērtējuma nolūkos Ierosinātāja ir izdarījusi pieņēmumus un definējusi perspektīvo Rail Baltica noslodzi. Proti, pieņemts, ka Rail Baltica trasē būs šāda vilcienu satiksmes diennakts intensitāte: 9 vilcienspāri - starptautiskais pasažieru ātrvilciens, 18 vilcienspāri - reģionālais pasažieru vilciens, Lidostas ekspresis (centrālā dzelzceļa stacija “Rīga” – Lidosta) – 3 līdz 4 reizes katrā stundā, bet kravas vilcienu - 18 vilcienspāri diennaktī. Saistībā ar minēto jāpārskatās, ka ietekmes iepriekšēja novērtēšana vienmēr ir tikai prognoze un var atšķirties no faktiskās situācijas. Nav šaubu, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā vilcienu kustība Rail Baltica trasē un to proporcionālais sadalījums pa gadiem un dažādiem attīstības posmiem atšķirtos. To precīzi iepriekš noteikt nav iespējams, tādēļ novērtējuma uzdevums ir rast priekšstatu par iespējamo ietekmi, ja pa dzelzceļa līniju pārvadājumus veiktu viena vai otra veida vilcienu kategorijas (vai to kombinācijas). Vadoties no minētā var tikt noteikti darbības nosacījumi, piesardzības prasības ietekmju uzraudzībai vai pat aprobežojumi (ja nepieciešams).
- 6.5.12.8.5. Analizējot aprēķinu rezultātus, secināts, ka nozīmīgāko trokšņa piesārņojumu dienas un vakara periodā radītu starptautisko pasažieru pārvadājumu ātrvilcienu un kravas vilcienu, kas skaidrojams ar lielo vilciena kustības ātrumu un augsto satiksmes intensitāti. Savukārt nakts periodā, kad starptautisko pasažieru pārvadājumu ātrvilcienu kustības intensitāte ir zemāka, nozīmīgāko trokšņa piesārņojumu radītu kravas vilcienu. Novērtēts, ka reģionālo pasažieru pārvadājumu vilcienu ietekme uz kopējo dzelzceļa trases radīto trokšņa līmeni būtu nenozīmīga, proti, visos diennakts periodos tie palielinātu kopējo trokšņa līmeni tikai par ~0,1 dB (A). Vēl mazāka sagaidāma Lidostas ekspresa ietekme. Lai gan šī vilcienu tipa vagonu skaits var būt pat lielāks par starptautisko un reģionālo vilcienu sastāvu, tā skaņas emisijas līmenis ir zemāks par citu kategoriju vilcienu emisiju.
- 6.5.12.8.6. No Ziņojuma izriet, ka bez ietekmes mazināšanas pasākumu realizācijas visplašākā trokšņa normatīva pārsnieguma zona sagaidāma naktī. Pamattrasē tā sagaidāma līdz pat 800-900m no nodalījuma joslas ass, Rīgas

ievada (A5) posmā līdz Lidostai - līdz pat 200m no nodalījuma joslas ass, bet posmā no Lidostas līdz pieslēgumam pamattasei - līdz pat 300m no nodalījuma joslas ass. Mazāka, tomēr līdzvērtīgi būtiska būtu Paredzētās darbības ietekme arī dienas un vakara periodam, tādēļ Ierosinātāja un Izstrādātāji apzinās - bez trokšņa mazināšanas pasākumu realizācijas Paredzētā darbība nav pieļaujama.

- 6.5.12.8.7. Ziņojumā identificēts, ka summāri šādas teritorijas, kur nepieciešami trokšņa mazināšanas pasākumi, veido līdz pat 200km un 250km kopgarumu dažādu alternatīvu griezumā (vairākās vietās trokšņa mazināšanas pasākumi nepieciešami abās nodalījuma joslas malās). Attiecībā pret Rail Baltica kopējo garumu un ņemot vērā šādu pasākumu realizācijas izmaksas, troksnis Paredzētās darbības radītu ietekmju (gan uz vidi, gan uz projekta realizāciju kā tādu) atzīstams par vienu no būtiskākajām ietekmēm.
- 6.5.12.8.8. Trokšņa mazināšanai ir pieejami dažādi tehniski risinājumi, kuru izmantošanas rezultātā ir iespējams ievērojami samazināt vai pat novērst dzelzeļa trokšņa ietekmi. Ziņojumā analizēta dažādu risinājumu efektivitāte un piemērotība Paredzētās darbības kontekstā, tostarp novērtēta šādu pasākumu kombinēšanas iespējas. Vienlaikus, respektējot stadiju, kurā ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts, un Paredzētās darbības mērogu, ar Ziņojumu visā Rail Baltica trasē trokšņa ietekmes mazināšanai analizēts tipveida konvencionālās absorbējošās trokšņa barjeras lietojums (augstums ~2m, var būt uzstādāmas jebkurā vietā skaņas izplatības ceļā), kuras skaņas absorbcijas rādītājs atbilst A3 klasei (25-34dB(A)) un izolācijas rādītājs B3 klasei (8-11 dB (A)).
- 6.5.12.8.9. Pamatojoties uz veikto aprēķinu rezultātiem, identificētas teritorijas, kur modelētie pasākumi nenodrošinātu ietekmes samazināšanu līdz pieļaujamam trokšņa līmenim apbūves teritorijās. Secināts, ka šādas teritorijas atrodas līdz 40 m attālumā no plānotās trases ass un trokšņa līmeņa pārsniegumi tajās varētu būt galvenokārt no 1 dB(A) līdz 3 dB(A). Attiecīgi, šajās teritorijās nepieciešami papildus trokšņa mazināšanas pasākumi, piemēram, augstākas skaņas absorbcijas un izolācijas klases barjeras vai kombinēti risinājumi. Pārējās teritorijās trokšņa mazināšanas pasākumi novērtēti kā pietiekami efektīvi, lai troksni mazinātu līdz pieļaujamam un zemākam līmenim. Attiecīgi, atsevišķās teritorijās varētu tikt izsvērti arī citi risinājumi, tos atbilstīgi pamatojot ar detalizētu risinājumu izstrādi.
- 6.5.12.8.10. Summāro ietekmju kontekstā secināts, ka posmos, kas tiktu virzīti vienotā koridorā ar esošiem vai perspektīvā plānotiem autoceļiem, ir iespējams nodrošināt risinājumus, lai Paredzētā darbība pati par sevi nav iemesls Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto robežvērtību pārsniegumam vai summāri ar pastāvošo vides troksni nekļūst par priekšnoteikumu ar robežvērtībām noteiktā trokšņa līmeņa sasniegšanai (un pārsniegšanai). Tomēr vairākās teritorijās autoceļu tuvumā jau šobrīd ir pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumu zonas. Šādās teritorijās Paredzētās darbības ietekmes mazināšanas risinājumi plānojami ar īpašu rūpību un tādējādi, lai Paredzētā darbība nav priekšnoteikums situācijas pasliktinājumam. Tāpat novērtēts, ka ap Lidostu, galvenokārt jau pacelšanās/nolaišanās koridorā dienas ilgtermiņa vidējais trokšņa līmenis ir līdz pat 70-74dB(A) un šāda trokšņa izplatības zonas Lidostas infrastruktūras attīstības rezultātā var arī pieaugt. Birojs secina, ka Rail Baltica pieslēgums Lidostai šķērsotu zonas, kur trokšņa līmenis ir 60-64dB(A), savukārt tālāk piedāvātā C3 alternatīva šķērsotu zonas, kur trokšņa līmenis jau sasniedz 60-64dB(A), 65-69dB(A) un 70-

74dB(A), jo dzelzceļa līnijas trase virzītos zem pacelšanās/nolaišanās koridora. Tajā pat laikā ilgtermiņa vidējais troksnis, ko radītu vilcienu kustība pa Rail Baltica, dienas/vakara periodam novērtēta maksimāli 55-59dB(A) šaurā joslā gar dzelzceļa līniju, un 50-54 dB(A); 45 – 49dB(A) tās tuvumā. Ņemot vērā pastāvošo fona troksni, kas Lidostas attīstības gadījumā pat pieaugtu, Rail Baltica radītais troksnis summāri situāciju nepasliktinātu, jo pat zonā, kur vilcienu kustības troksnis būtu visaugstākais, tas būtu līdzvērtīgs vai mazāks (0-5 dB(A)) par pastāvošo vides troksni, bet jau dzelzceļa līnijas tuvumā par 6-20dB(A) mazāks par pastāvošo vides troksni. Neatkarīgi no minētā, tik tālu, cik tas attiecas uz paša Rail Baltica radīto troksni, projektā ir paredzēts izbūvēt trokšņa izplatību ierobežojošās sienas arī Lidostas apkārtnes teritorijās, kurās piemērojams trokšņa normatīvs un kurās konstatēta iespējamība normatīva pārsniegšanai. Tajā pat laikā šāds risinājums nevar novērst to, ka plašas teritorijas Lidostas apkārtne jebkurā gadījumā saglabāsies paaugstināta trokšņa zonā, kam par iemeslu ir gaisa satiksme. Līdz ar to nav konstatējams, ka Paredzētā darbība varētu būt priekšnoteikums līdzšinējās situācijas būtiskam pasliktinājumam vai nelabvēlīgas ietekmes pieaugumam, jo ir paredzēti risinājumi vilcienu kustības radītā trokšņa mazināšanai un vilcienu kustības troksnis Lidostas ietekmes zonā nebūs dominējošais trokšņa avots.

- 6.5.12.8.11. Trokšņa aprūtinājums ir sagaidāms arī būvdarbu veikšanas laikā (materiālu transportēšana, būvniecības tehnikas troksnis). Pilnībā izvairīties no šādas ietekmes nav iespējams, tomēr to iespējams saprātīgi pārvaldīt, izvairoties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku aprūtinājumu. Ņemot vērā to, ka būvniecības darbi ir pārejoši, ar salīdzinoši īslaicīgu ietekmi, trokšņa novērtēšanas un pārvaldības normatīvos uz būvdarbu radītā trokšņa emisiju paredzēts izņēmums un uz šo vides trokšņa veidu pieļaujamā trokšņa robežvērtības neattiecinā (Trokšņa noteikumu Nr.16 2.punkts). Tomēr būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar vietējo pašvaldību. Tai pat laikā, lai ietekmes uz vidi novērtējuma nolūkam atbilstīgi novērtētu visu, arī būvniecības, ietekmju būtiskumu, Ziņojumā izsvērtas arī iespējamās būvdarbu traucējumu zonas un teritorijas, kur būvdarbu radīts traucējuma apjoms varētu radīt aprūtinājumu. Secināts, ka pamattrases posmā iespējamās paaugstinātas ietekmes zonā (kur troksnis varētu būt salīdzināms ar 55dB (A), kas ilgtermiņa pastāvīga trokšņa gadījumā ir robežvērtība dienas periodam), t.i. 5-10m attālumā no nodalījuma joslas malas neatrodas neviena saglabājama dzīvojamā māja, tomēr Rīgas ievada posmā vairākas dzīvojamās mājas atrodas tiešā nodalījuma joslas tuvumā. Šajās teritorijās trokšņa ietekmi rada jau līdzšinējā dzelzceļa ekspluatācija un papildus troksni radīs būvdarbi. Lai gan būvniecības ietekmes ir pārejošas un trokšņa normatīvi uz to novērtējumu nav tieši attiecināmi, pozitīvi vērtējama Izstrādātāju pieeja, pēc iespējas būvdarbu radītā trokšņa aprūtinājumu samazināt un pietuvināt to uz tuvumā esošajām teritorijām attiecināmajai robežvērtībai. Lai būvdarbu radītu trokšņu ietekmi mazinātu, dzelzceļa trases būvdarbus dzīvojamo teritoriju tuvumā ir paredzēts veikt tikai darba dienās, laika periodā starp 7:00 – 19:00. Tāpat ir paredzēts, ka darbu veikšanai tiks izmantotas iekārtas, kas atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām.

- 6.5.12.8.12. Tā kā Rail Baltica ekspluatācijas laikā trokšņa piesārņojumu radīs arī VJA, bet šobrīd nav zināms detalizēts to tehniskais risinājums, tajā skaitā nozīmīgāko trokšņa avotu – transformatoru modelis, uzstādīšanas vieta un tehniskais risinājums (ir zināmas to perspektīvās būvniecības vietas), - trokšņa izvērtēšanas nolūkā ar Ziņojumu modelēti atklātā teritorijā novietoti laukumveida trokšņa avoti (izmēri atbilstoši plānoto vilces jaudas apakšstaciju izmēriem), mainot to skaņas jaudu un nosakot to, kādā attālumā tiktu nodrošināta normatīvajos aktos noteikto vides trokšņa robežlielumu ievērošana. Ievērojot plānošanas stadiju, kurā Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts, šāda pieeja uzskatāma par saprātīgu un novērtējuma mērķiem atbilstīgu. Vadoties no aprēķinu rezultātiem, var tikt noteikti darbības nosacījumi, kas ievērojami viena vai otra risinājuma gadījumā.
- 6.5.12.9. Ņemot vērā Ziņojumā ievērtēto, konstatējams, ka pēc plānotās dzelzceļa trases novietojuma galīgā risinājuma izvēles turpmākajās projektēšanas stadijās posmos, kas Ziņojumā identificēti kā tādi, kur plānojami trokšņa samazināšanas pasākumi, būs papildus jāveic arī piemērotāko risinājumu tālāka, detalizēta plānošana atbilstoši aktuālajai situācijai trasei pieguļošajās teritorijās un spēkā esošo normatīvo aktu prasībām. Atsevišķās vietās varētu būt pamatoti un samērīgi paredzēt arī mazāka apjoma trokšņa mazināšanas pasākumus, savukārt citviet jāizsver papildus risinājumus vai to kombinācijas. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja plānojusi turpināt precizēt teritorijas, kurām piemērojami trokšņa robežlielumi, sadarbībā ar pašvaldībām apzināt teritorijas, kurām nākotnē varētu būt piemērojami trokšņa robežlielumi, analizēt meža joslu radīto trokšņa līmeņa samazinājumu (citu starpā iespējamu trokšņa novērtēšanas metodoloģijas Eiropas Savienībā maiņu), sadarbībā ar pašvaldībām precizēt trokšņa samazināšanas pasākumu veidu, apjomu un tehnisko risinājumu, kā arī atsevišķās vietās sadarbībā ar visām iesaistītajām pusēm analizēt trases nodalījuma joslai pieguļošo apbūves teritoriju saglabāšanas lietderību. Birojs jau iepriekš, citu ietekmju kontekstā ir atzīmējis, ka ir būtiski, lai pēc lēmuma pieņemšanas par Paredzētās darbības pieļaujamību un konkrētās alternatīvas izvēles (pozitīva akcepta lēmuma gadījumā), tiktu nodrošināts, ka turpmākā teritoriju (arī Paredzētās darbības perspektīvās ietekmes zonā esošo teritoriju) izmantošanas un apbūves plānošanā tiek ņemts vērā perspektīvais Rail Baltica posms. Jo īpaši būtiski tas ir iespējama trokšņa traucējuma dēļ. Plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi, ir jāņem vērā plānotā dzelzceļa līnijas izbūves vieta un novērtētās ietekmju zonas, kur trokšņa līmenis būs paaugstināts. Trokšņa Noteikumi Nr.16 14.1.punktā paredz, ka teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2.pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ir pieļaujama, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 „*Būvakustika*” prasībām. Minēto jautājumu pārvaldība un nodrošinājums ir galvenokārt jau vietējo pašvaldību kompetencē, regulējot tos ar teritoriju plānojumu nosacījumiem, būvniecības ieceru pieļaujamības un nosacījumu novērtējumu, kā arī būvatļauju izsniegšanu.
- 6.5.12.10. Papildus Birojs atzīmē, ka saskaņā ar Ziņojuma grafisko daļu vietā, kur A4 posmam rietumu virzienā pieslēdzas ievads Rīgā (A5 sākums pie Upeslejām un Avotiem), ir projektēts arī sliežu ceļa atvads, kas virzīts gar apdzīvotas teritorijas malu. Tomēr šāds posms, satiksme uz tā, kā arī radītā ietekme neatspoguļojas trokšņa prognozē, gar šo atvadu nav arī plānoti trokšņa mazināšanas pasākumi (Ziņojuma pielikumu 2.sējuma trokšņa novērtējuma rezultātu kartes). Skaidrojot šī pieslēguma būtību papildinātā Ziņojuma pielikumā „*Pārskats par saņemtajiem komentāriem un IVN Ziņojumā veiktajiem labojumiem*” norādīts, ka „*Šis pieslēgums ir paredzēts, lai izveidotu noslēgtu*

un loģisku dzelzceļa sistēmu, kur paredzēta iespēja arī nodrošināt dzelzceļa pārvadājumus dienviņu virzienā arī no A5 posma pieslēguma pamatrasei pie Upeslejām. Pašreizējā projekta attīstības stadijā netiek plānoti regulāri pārvadājumi šīnī pieslēguma posmā". Ievērojot minēto un to, ka attiecīgais posms nav paredzēts (un ietekmju ziņā vērtēts) kā Rail Baltica dzelzceļa regulāras satiksmes komponente, Ierosinātājam ir jānodrošina šāda nosacījuma (satiksmes aprobežojumi) izpilde. Ja nepieciešams, jautājuma noregulēšanai izdodami dzelzceļa satiksmi ierobežojoši saistoši lēmumi vai izmaiņu gadījumā veicams ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums. Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts paredz, ka Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu.

- 6.5.12.11. Ņemot vērā, ka plānotās dzelzceļa līnijas tuvumā ir arī apbūves teritorijas, tostarp objekti, ar kuru darbību ir saistāma paaugstināta piesardzība, kā arī ņemot vērā iedzīvotāju un sabiedrības viedokli un bažas par iespējamu nelabvēlīgu ietekmi uz ēku drošību un stabilitāti, Ziņojumā ietverts Paredzētās darbības realizācijas (dzelzceļa līnijas būvniecības un ekspluatācijas) radītas vibrācijas ietekmes novērtējums. Tā kā Latvijas normatīvajos aktos šobrīd nav noteikts maksimālais atļautais svārstību, ko izraisa vibrācija, lielums, Ziņojumā ņemti vērā Vācijas standartā DIN 4150 noteiktie lielumi (to vidū izdalīts arī maksimāli atļautais vibrāciju izraisītais svārstību ātrums uz īpaši jutīgām ēkām, kas var būt izmantojams, veicot sliktākā scenārija vai maksimālās piesardzības vērtējumu tādās teritorijās, kuru tuvumā ir pret svārstībām jutīgi objekti, piemēram, gāzes vadi). Secināms, ka no būvniecības ietekmēm lielāko ietekmi rada pāļu dzišana, tomēr struktūru stabilitātei nebūtisku līmeni šādas vibrācijas sasniegtu jau 3-12m attālumā no darbu veikšanas vietas. Dzelzceļa līnijas ekspluatācijas kontekstā secināts, ka pamatrasē pasažieru ātrvilciena radītās zemes vibrācijas slāpējas līdz līmenim, kas nerada apdraudējumu jutīgām ēkām un būvēm jau 20 m attālumā no sliežu ceļa, pasažieru elektrovilcienu Rīgas posmā radītās zemes vibrācijas slāpējas līdz līmenim, kas nerada apdraudējumu jutīgām ēkām un būvēm, jau 5 m attālumā no sliežu ceļa, bet kravas vilcienu radītās zemes vibrācijas pamatrasē slāpējas līdz līmenim, kas nerada apdraudējumu jutīgām ēkām un būvēm 5 m attālumā no sliežu ceļa. Dzelzceļa trases tiešā tuvumā saglabājamās dzīvojamās mājas ir vienīgi Rīgas ievada posmā. Novērtējot iespējamās ietekmes zonas šādas kategorijas būvēm, secināts, ka dzīvojamām ēkām un ražošanas ēkām noteiktas paaugstinātas vibrācijas zona nesniegsies tālāk par 2 m no malējā sliežu ceļa.
- 6.5.12.12. Mūsdienās gan mājās, gan darbā cilvēki ir pakļauti dažādu frekvenču nejonizējoša elektromagnētiskā lauka (turpmāk arī EML) iedarbībai, kas saistīts ar elektroenerģijas arvien plašāku pielietojumu, tostarp sadzīvē. EML ir gan dabiski avoti (kosmiskais starojums, zibens izlāde, zemes pastāvīgs magnētiskais lauks), gan antropogēnas izcelsmes, no kuriem galvenais ir elektrība (visas elektriskās un elektroniskās ierīces un aparāti). Par EML uzskata statiskus un mainīgus elektriskos, magnētiskos un elektromagnētiskos laukus frekvenču diapazonā no 0Hz līdz 300GHz. Tā ir EML daļa, kas uzskatāma par nejonizējošo starojumu (nespēj sagraut molekulārās saites). Tomēr arī šī EML komponente var atstāt iespaidu uz cilvēku veselību - no svāra ir gan EML jauda, gan frekvence un frekvenču salikums, ekspozīcijas ilgums, attālums līdz EML radošajam avotam u.c. faktori. Arī elektrificētā dzelzceļa gadījumā, elektroenerģijas lietojums radīs elektromagnētisku lauku salīdzinoši zemā - 50Hz frekvencē.
- 6.5.12.13. Tā kā 25 kV 50 Hz strāvas izmantošana kontakttīklā nav iespējama bez atbilstošu elektrisko un magnētisko lauku rašanās, Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir veikts novērtējums, cik lieli šie lauki varētu būt sagaidāmi, kādas ir iespējas to lielumu un izplatību ierobežot, un vai šie lauki varētu atstāt būtisku nevēlamu ietekmi uz veselību. Rekomendācijas EML ekspozīcijas robežvērtībām ir ietvertas *Eiropas Padomes rekomendācijās 1999/519/EK EML (0Hz līdz 300GHz)*

iedarbības uz vispārējo sabiedrību ierobežošanai (turpmāk - Ieteikumi). EML rekomendējamo ekspozīciju robežvērtību noteikšanas būtība ir tādu vērtību raksturojums, kas ļauj izdarīt EML novērtējumu un secināt, vai cilvēki, kas varētu tikt pakļauti EML iedarbībai, būtu aizsargāti pret tā kaitīgo ietekmi uz veselību. Novērtējot Paredzētās darbības ietekmi EML kontekstā, tostarp salīdzinot to ar Ieteikumos un citos literatūras avotos ietvertajiem secinājumiem, secināts, ka EML Paredzētās darbības kontekstā, nedz posmos, kur Rail Baltica tiks izbūvēta vienotā koridorā ar EPL Projektu, nedz citos posmos nav uzskatāms par būtisku un tādu, kas var radīt būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēku veselību, jo elektriskais un magnētiskais lauks jau nodalījuma joslā un tieši zem vadiem nesasnies noteiktos references līmeņus (magnētiskā lauka references līmenis: 100 μ T, elektriskā lauka references līmenis: 5 kV/m). Secināts, ka pat vissliktākajā scenārijā, magnētiskais lauks iedzīvotāju iespējamās atrašanās vietās būs zemāks nekā Ieteikumos noteiktā references vērtība 100 μ T un jau 30 m attālumā no nodalījuma joslas ass līnijas (uz nodalījuma joslas malas) būs mazāks par 1 μ T. Līdz ar to nav sagaidāms, ka EML varētu radīt negatīvu ietekmi uz veselību. Paredzēts, ka nodalījuma josla Rail Baltica dzelzceļa līnijai pamatā būs 60m plata un ietvers gan dzelzceļa koridoru, gan dzelzceļa aizsargjoslu (aizsargjoslas platums – 25m no malējās sliedes). Visā dzelzceļa nodalījuma joslas garumā vidusdaļu, kurā ietilpst pats sliežu ceļš un apkalpošanas ceļš, ir paredzēts iezogot. Prognozēts, ka tā būs ~40m plata josla. Tādējādi, Birojs secina, ka ar Paredzētās darbības realizāciju nav sagaidāmas tādas ietekmes EML kontekstā, kas varētu būt būtiskas un izraisīt Ieteikumos noteikto lielumu sasniegšanu vai pārsniegšanu teritorijās ar iespējamu ietekmi uz cilvēku veselību.

6.5.12.14. **Normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Tomēr vienlaikus Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts noteic, ka Ierosinātāja ir arī atbildīga par Ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu, tādēļ Ierosinātājai ir jānodrošina risinājumi, kas ietekmi samazinātu līdz pieņemamam vides kvalitātes līmenim. No Ziņojuma izriet, ka Ierosinātāja apzinās, - bez trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumu kompleksa ar Paredzētās darbības realizāciju nebūtu iespējams nodrošināt trokšņa normatīvu ievērošanu gan dzelzceļa aizsargjoslā, gan arī ārpus aizsargjoslas. Sākotnēji, uzsākot Rail Baltica ekspluatāciju, šī ietekme būtu mazāka, tomēr, pieaugot, satiksmes intensitātei, palielinātos līdz nozīmīgam līmenim. Birojs ņem vērā, ka šobrīd Ziņojumā ir kopumā vērtēta konkrētu, visās identificētajās vietās vienādu tipveida, augstas efektivitātes trokšņa mazināšanas pasākumu piemērošana, vadoties no pašreiz spēkā esošā regulējuma trokšņa avotiem un teritorijām, kurās vērtē trokšņa ietekmi. Attiecīgi paredzams, ka katrā konkrētā vietā, kur ietekmes mazināšanai līdz nebūtiskam līmenim varētu būt pietiekami arī ar citiem līdzekļiem, kas prasa arī mazāku finanšu ieguldījumu, būs jāveic jau konkrēti aprēķini un piemērotākais risinājums pamatojams būvprojektā. Šāds risinājums un apņemšanās ir iestrādāta arī Ziņojumā. Tādējādi, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteikt šādus obligātos nosacījumus:**

- a) Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas nav pieļaujama.
- b) Ievērojot to, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas piemēroti jau konkrētam Rail Baltica posmam un situācijai, izstrāde ir paredzēta turpmākās projektēšanas ietvaros, Ierosinātājai jāpārskatās, ka būs

nepieciešams veikt atkārtotus trokšņa izkliešanas aprēķinus, tostarp, lai veiktu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi.

- c) Izstrādājot Paredzētās darbības būvprojektu katram Rail Baltica posmam, kur identificējama nepieciešamība nodrošināt trokšņa ietekmes mazināšanas pasākumus, piemērotākie risinājumi vai to kombinācijas nosakāmi un būvprojektā pamatojami, ņemot vērā aktuālo faktisko un tiesisko situāciju, tostarp piemērojamās novērtējuma metodes. Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās teritorijās un iekštelpās, kur piemērojami trokšņa robežlielumi.
- d) Balstoties uz detalizētas trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu izstrādes rezultātiem, būvprojektā nosakāmi kontrolpunkti apbūves teritorijās, kurās pēc Rail Baltica dzelzceļa līnijas ekspluatācijas uzsākšanas veicami trokšņa mērījumi, objektīvi izvēloties mērījumu punktus ieguves troksnim visvairāk pakļautajās teritorijās. Mērījumu atkarotības laiks, ņemot vērā iespējamu satiksmes intensitātes Rail Baltica trasē palielināšanos, nosakāms, balstoties uz mērījuma rezultātiem. Visi mērījumu rezultāti iesniedzami Valsts vides dienestā, bet konstatētu pārsniegumu gadījumā arī pasākumu plāns pārsniegumu novēršanai. Atkarībā no mērījumu rezultātiem, lemjams par papildus pasākumu trokšņa ietekmes samazināšanai noteikšanu.
- e) Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu, kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu.
- f) Turpmākajās projektēšanas stadijās, plānojot VJA izvietojumu un risinājumus, kā arī nodrošinot to izbūvi, jārespektē minimālais attālums līdz dzīvojamās apbūves teritorijām, kas nosakāms, pamatojoties uz aprēķinu rezultātiem un ņemot vērā dažādu VJA radīto maksimālo skaņas spiediena līmeni uz apakšstacijas robežas. Pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli un izvietojuma nosacījumus, jāņem vērā, ka transformatoru radītais troksnis var būt tonāls un trokšņa līmenis attiecīgi koreģējams par +5 dB (A).
- g) Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst.7.00 līdz 19.00.
- h) Būvniecības tehnikai un iekārtām, uz kurām tas attiecināms, jāatbilst Ministru kabineta 2002.gada 23.aprīļa noteikumos Nr.163 „*Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām*” noteiktajām prasībām.

6.5.13. Kopsavilkums Paredzētās darbības alternatīvu salīdzinājumam un to realizācijas limitējošiem un ierobežojošiem faktoriem.

6.5.13.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka lielā mērā Paredzētās darbības un tās dažādu alternatīvu realizāciju ierobežojošus vai limitējošus faktorus Ierosinātāja ir izsvērusi un ņēmusi vērā jau līdz ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanai. Sākotnējo ~50 dažādu alternatīvu posmu griezumā ir definētas jau konkrētas A un B alternatīvu trases kopumā 8 Rail Baltica sektoros. Jau līdz izvērtējuma uzsākšanai, Ierosinātāja ir atteikusies no tām alternatīvām, kuru realizācijai ir acīmredzami šķēršļi, kuru tālāka vērtēšana un izpēte nav lietderīga un pamatota. Attiecīgi, novērtējuma nolūkiem ir definētas Ziņojumā aplūkotās alternatīvas, atsevišķu starpposmu risinājumiem izstrādāti arī C un D posmi.

- 6.5.13.2. Tomēr arī ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā vairākos Rail Baltica posmos dažādu interešu sadursme iezīmējas īpaši spilgti. Šādos posmos citviet identificējas arī būtiskas konfliktsituācijas, galvenokārt starp dabas aizsardzības interesēm un ietekmi uz īpašumiem, apdzīvotām teritorijām. Visi interešu veidi ir vienlīdz nozīmīgi un to, kuru aizsardzībai ir katrā konkrētajā situācijā dodama priekšroka, izriet no sarežģīta izsvēruma. Šādā izsvērumā ir jāņem vērā gan privātpersonu individuālās, gan būtiskas sabiedrības intereses, vienlaikus respektējot to, ka pie sabiedrības interesēm pieder arī samērīga privātpersonas tiesību un tiesisko interešu ievērošana. Šādā griezumā jāņem vērā katra aspekta objektīvais nozīmīgums, skartā sabiedrības daļa un interešu aizsardzībai noteiktās normas. Tādējādi, lai lemtu par Paredzētās darbības pieļaujamību un nosacījumiem, tostarp iespējamību tādu alternatīvu realizācijai, ko atbalsta vietējā sabiedrība, ir jāņem vērā spēkā esošie normatīvie akti, jāvadās no kārtības un nosacījumiem, kādā nelabvēlīga būtiska ietekme izņēmuma kārtā varētu būt pieļaujama.
- 6.5.13.3. Vides aizsardzības likuma 1.panta 7)daļā ir paredzēti nosacījumi, pie kādiem iepriekš identificēta nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas vērtībām, kas radusies, veicot darbību, varētu būt pieļaujama. Pieļaujamības nosacījumi attiecībā uz īpaši aizsargājamām sugām ir noteikti Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.pantā, Natura 2000 teritorijām – ĪADT likuma 43.pantā, bet dižkokiem - ĪADT Noteikumu 46.punktā. Piemērojamās tiesību normās paredzēto apstākļu kumulatīva iestāšanās ir izņēmumu piemērošanai izšķirīga. Savus apsvērumus par konkrētiem posmiem, jo īpaši Rail Baltica 2.un 3.sektora (A2, B2, A3, B3) griezumā, kas ietver C1, C4 un C5 alternatīvu posmus, Birojs jau ir ietvēris šī atzinuma 6.5.8.un 6.5.9.apakšnodaļās, tostarp identificējis obligātos nosacījumus, ar kādiem to realizācija varētu būt iespējama un kuros gadījumos alternatīvu posmu realizācija nav pieļaujama. Kā jau uz to norādīts iepriekš, vadoties no ierobežojumu samērīguma šāda mēroga infrastruktūras projektu gadījumā, normatīvo aktu izdevējam varētu būt pamats paredzēt papildus izņēmumus mikroliegumu un dižkoku kontekstā, jo pārrobežu lineāra infrastruktūras objekta ģeometrijas prasības ne vienmēr var nodrošināt tādas trases korekcijas, kas būtisku ietekmi novērstu pilnībā.
- 6.5.13.4. Arī Rail Baltica 6.sektora posmā veidojas potenciāla sadursme dažādām interesēm vai apsvērumiem un galējā lēmuma par Paredzētās darbības akceptu pieņemējam būs jāizsver, kurām no tām ir dodama priekšroka. No dabas aizsardzības viedokļa DAP neatbalsta A6 alternatīvu, uzskatot, ka sagaidāma būtiskāka ietekme uz zīdītājdzīvniekiem, turklāt B6 skartu ievērojami mazāk īpaši aizsargājamo biotopu platības, kā arī mazāk fragmentētu mežu masīvus. Tikmēr VVD, kas ietver arī struktūrvienību Radiācijas drošības cents, kā piemērotāko rekomendē A6 posmu, jo tas atrodas tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas „Radons”. Kā jau konstatēts iepriekš šajā atzinumā, nav identificējams, ka attiecībā uz kādu no 6.sektora alternatīvām no ietekmes viedokļa (pie nosacījuma, ja tiek saņemta VKPAI atļauja) būtu kategoriski izslēdzoši apstākļi, lai gan A6 gadījumā īpaši aizsargājamo vērtību skārums nepārprotami būtu lielāks un rekomendācija nevirzīt Rail Baltica trasi tuvāk radioaktīvo atkritumu glabātuvei visdrīzāk balstās sabiedrības paustu bažu un drošības sajūtas, mazāk zinātnisku argumentu kopumā. Novērtēts, ka Paredzētās darbības radītās vibrācijas nerada apdraudējumu radioaktīvo atkritumu glabātavas “Radons” būvēm ne būvniecības, ne ekspluatācijas laikā, tādēļ drošības apsvērumu kontekstā atrašanās ~400m attālumā no minētā objekta nav izslēdzošs vai limitējošs faktors Paredzētās darbības B alternatīvas izvēlei. Tomēr bez ievēribas jebkurā gadījumā nav atstājams apstāklis, ka B6 alternatīvas gadījumā būtu nepieciešams rosināt grozījumus vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā un B6 trase skartu kultūrvēstures pieminekļa aizsardzības zonu.

6.5.13.5.No Ziņojuma izriet, ka 8.sektorā Izstrādātāju rekomendētās A alternatīvas ietekme uz meža resursiem, tostarp bioloģiskās daudzveidības kontekstā, būtu ievērojami liekāka. Salīdzinoši – B8 posma gadījumā tiktu zaudēti ~1,25ha meža (izcērtamās koksnes apjoms ~272m³), bet A8 posma gadījumā ~59ha un izcērtamās koksnes apjoms būtu ~12809m³. Tā kā A8 trase šķērsotu un attiecīgi - fragmentētu mežu masīvus reģionā, kur mežu platības nav plaši pārstāvētas, - reģionālā kontekstā no bioloģiskās daudzveidības viedokļa ietekme ir būtiska. Tajā pat laikā B8 trase skartu augstvērtīgas lauksaimniecības zemes, vienlaikus būtu arī ar lielāku ietekmi uz apdzīvotām teritorijām un kultūrvēstures vērtībām. Pie nosacījuma, ja tiek saņemta VKPAI atļauja, nav identificējami no ārējiem normatīvajiem aktiem izrietoši apstākļi, lai Birojs izvirzītu obligātu nosacījumu izvēlēties kādu no alternatīvām. Kā uz to pamatoti norāda arī Izstrādātāji, ietekmes uz vidi vērtējums ietver izsvērumu par ietekmi, ko rada dažādi faktori, to griezumā rezultāts var būt arī atšķirīgs. Tomēr dabas vērtību kontekstā, uz ko norādījusi arī DAP, priekšroku šajā sektorā būtu rekomendējams dot B8 trasei. Izsvērtu gala lēmumu par piemērotāko risinājumu pieņem akcepta lēmuma pieņēmējs.

6.5.13.6.Līdz ar to Birojs, rezumējot visu Ziņojumā un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopoto un novērtēto, secina, ka Paredzētās darbības realizācijai, lai tā varētu būt pieļaujama un sagaidāmās kompleksās ietekmes uz vidi mazinātu līdz pieņemamam un līdzsvarotam līmenim, ir jānodrošina ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros (arī Ziņojumā) jau identificētos un papildus plānotās tehniskās u.c. izpētes gaitā vēl precizējamus nosacījumus un prasības, tostarp jānodrošina samērīga kompensācija skarto īpašumu īpašniekiem, jāturpina pārobežu konsultāciju process un valstīm jāvienojas par robežšķērsojuma punktiem saistošā formā, jāveic virkne skaņojumu, sadarbībā un kopdarbā ar Skartajām pašvaldībām, dažādu infrastruktūras u.c. objektu pārvaldītājiem un sasniedzamo teritoriju valdītājiem rodot piemērotākos pagaidu un paliekošos risinājumus. Atsevišķu ietekmes faktoru griezumā jauna, papildus informācija vēl var atklāties, nodrošinot lokālas specifiskās izpētes vai veicot detalizētus aprēķinus, tādēļ nozīmīgu izmaiņu gadījumā vai atsevišķu saistīto darbību realizācijai var būt jāveic papildus arī ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums un/vai jāsaņem atļauja piesārņojošās darbības veikšanai normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Vienlaikus, vadoties no šajā Biroja atzinumā norādītā un pie nosacījuma, ka tiek realizēti Ziņojumā paredzētie un papildus izvirzītie nosacījumi, no normatīvajiem aktiem izrietošu limitējošo/ierobežojošo aspektu kontekstā citu starpā kā būtiskākos Birojs:

- 6.5.13.6.1. nekonstatē ierobežojošus vai limitējošus faktoros piedāvātās A1 trases akceptam Rail Baltica 1.sektorā;
- 6.5.13.6.2. uzskata, ka Izstrādātāji pamatoti dabas parka „*Salacas ieleja*” šķērsojumam kā vienīgo piemēroto rekomendē B2 trasi;
- 6.5.13.6.3. atzīst, ka Rail Baltica 2.sektorā dzelzceļa līnija kopumā virzāma pa B alternatīvu;
- 6.5.13.6.4. uzskata, ka Izstrādātāji pamatoti nekonstatē, ka Rail Baltica 3.sektora sākumposmā dzelzceļa līnijai varētu izvēlēties B3-1 posmu, jo šim posmam ir pieņemamas alternatīvas, kas neradītu tik būtisku ietekmi;
- 6.5.13.6.5. tomēr Rail Baltica 3.sektorā jebkurā gadījumā konstatē no putnu sugu aizsardzībai veidotu mikroliegumu aizsardzību regulējošiem normatīvajiem aktiem izrietošus problemātiskus aspektus A3-1 un C4 alternatīvu posmu salīdzinājumā, kā arī tālāk: A3-3 un B3-2 alternatīvu posmu salīdzinājumā; proti, pie pašreizējā regulējuma, ja C4 alternatīva netiks attiecīgi kvalificēta kā vienīgā pieņemamā alternatīva, tās realizācija bez atbilstīgas DAP atļaujas saņemšanas nebūs iespējama (būtu nepieciešams saņemt atļauju arī

no VKPAI senkapu aizsardzības zonas šķērsošanai), savukārt izsvērumā par labu risinājumam C1, kam seko B3-2 vai trases turpināšanai pa A3 nozīme būs apstāklim, vai, - līdzīgi kā tehniskie risinājumi C alternatīvu izpildījumā bijuši izstrādāti arī citos Rail Baltica sektoros, - nav iespējams posmā pēc C1 alternatīvas un pirms dabas lieguma “Dzelves – Kroņa purvs” un putnu sugas aizsardzībai veidota mikrolieguma Natura 2000 teritorijas tuvumā Rail Baltica trasi no B3 trases tomēr virzīt atpakaļ uz A3 trasi; šādā veidā piesardzīgā attālumā varētu tikt apieti putnu sugu aizsardzībai veidoti mikroliegumi, kuru aizsardzības kontekstā pie pašreizējā regulējuma iezīmējamās problemātika, un piesardzīgā attālumā apietas Natura 2000 teritorijas; jau konstatēts, ka priekšnoteikums tādu alternatīvu realizācijai, kam sagaidāma būtiska ietekme uz putnu sugu aizsardzībai veidotu mikroliegumu, ir DAP atļaujas saņemšana normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā; arī C1 alternatīvas gadījumā Rail Baltica trase skartu valsts nozīmes arheoloģijas pieminekļa aizsardzības zonas malu, tādēļ priekšnoteikums tās realizācijai ir atļaujas saņemšana no VKPAI aizsardzības zonas šķērsošanai;

- 6.5.13.6.6. secina, ka Rail Baltica 4.sektorā Ierosinātāja kopumā nav identificējusi pieņemamas alternatīvas un šis ir arī viens no kompleksākajiem posmiem, kur jārod ietekmes pārvaldības risinājumi dažādu aspektu griezumā (ģipšakmens atradnes šķērsošana un gāzes vada pārbūve, Inčukalna ziemeļu gudrona diķa piesārņojuma areāla buferzonas šķērsošana, papildus infrastruktūras objekti u.c. risinājumi); vienlaikus, no normatīvajiem aktiem izrietošu ierobežojošo un limitējošo aspektu griezumā posmā ir identificējami problēmjaucējumi aprobežojumi vai tieši aizliegumi) gan putnu sugu aizsardzībai veidotu mikroliegumu, gan, iespējams, dabas pieminekļu, kā arī kultūras pieminekļu aizsardzības kontekstā; šāda posma realizācijas priekšnoteikums ir DAP un VKPAI atļaujas saņemšana normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā;
- 6.5.13.6.7. uzskata, ka Izstrādātāji pamatoti A5 posmā rekomendē īstenot C3 alternatīvu, un secina, ka ievads Rīgā ar plānotu pieslēgumu Lidostai ir ļoti sarežģīts un komplekss Rail Baltica sektors; izvērtējot Ziņojumu, Birojam nerodas šaubas, ka Ierosinātāja to apzinās un ir veikts, kā arī turpinās darbs pie detalizētas izpētes un plānošanas, kas ietekmes pēc iespējas novērstu vai mazinātu, vienlaikus A5 posms jebkurā gadījumā prasīs gan vērienīgus un faktiski Latvijā līdz šim vēl nerealizētas specifiskas (piemēram, tunelis Torņkalnā) būvdarbus, kuru nodrošinājumam nepieciešams piesaistīt atbilstīgas kvalifikācijas izpētes un būvniecības darbu veicējus, gan būtisku, lai arī pārejošu, ietekmi uz satiksmi; šo ietekmju mazināšanai un pārvaldībai pārdomāti plānojami ar iesaistītajām pusēm savlaicīgi saskaņoti risinājumi;
- 6.5.13.6.8. secina, ka A6 posma gadījumā būtu nepieciešama VKPAI atļaujas saņemšana normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, bet B6 gadījumā – jāveic grozījumi vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā;
- 6.5.13.6.9. nekonstatē ierobežojošus vai limitējošus faktoros piedāvātās A7 trases akceptam Rail Baltica 7.sektorā;
- 6.5.13.6.10. secina, ka piedāvātās A8 trases akcepta gadījumā Rail Baltica 8.sektorā ir aprobežojoshi apstākļi potenciāla dižkoka kontekstā, vienlaikus pievienojas DAP, ka šauri no dabas aizsardzības viedokļa Baltica 8.sektorā labāka un piemērotāka būtu B8 trase; tajā pat laikā šādas alternatīvas gadījumā nepieciešama VKPAI atļaujas saņemšana normatīvajos aktos noteiktajā

kārtībā un ietekme uz lauksaimniecības teritorijām un teritorijām apdzīvotu vietu tuvumā būtu lielāka;

- 6.5.13.6.11. atzīst, ka izstrādātie D risinājumi attiecīgo alternatīvo posmu griezumā, par kuriem vēl pieņemami lēmumi piemērotāko alternatīvu kontekstā, ir pārdomāti un pamatoti.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātājas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21.panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.

Attiecībā uz Paredzētās darbības akceptēšanas kārtību konstatējams, ka Ziņojuma izvērtēšanas Birojā laikā ir stājušies spēkā grozījumi Dzelzceļa likumā, saskaņā ar kura 22.¹ pantu, ja atbilstoši likumam „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” ir sagatavots ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums un saņemts kompetentās institūcijas atzinums sakarā ar valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidošanu vai būtisku pārmaiņu veikšanu tajā un šis objekts ir iekļauts Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā, lēmumu par paredzētās darbības akceptēšanu, izvērtējot attiecīgo pašvaldību viedokli, pieņem Ministru kabinets.

Direktors

A. Lukšēvics

2016.gada 3.maijā

