



Vides pārraudzības valsts birojs

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

Rīgā

04.10.2023

Atzinums Nr. 5-04/9/2023

par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskā lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai DTD2 posmā (Vangaži – Salaspils – Misa) no DPS1 apakšsekcijas piketāžas 11+782 līdz DPS2 apakšsekcijas piketāžai 3+459 Salaspils un Ropažu novada teritorijā

Derīgs līdz 2027. gada 4. oktobrim

Paredzētās darbības ierosinātāja:

AS “RB Rail”, reģistrācijas Nr. 40103845025, juridiskā adrese: Satekles iela 2B, Rīga, LV-1050, e-pasts: info@railbaltica.org (turpmāk - Ierosinātāja)¹.

Ziņojuma izstrādātāja:

SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, reģistrācijas Nr. 40003374818, juridiskā adrese: Vīlandes iela 3-6, Rīga, LV – 1010; e-pasts: elle@environment.lv (turpmāk – Izstrādātāja).

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

Ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk arī - IVN) ziņojums (turpmāk - Ziņojums) Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk - Birojs) iesniegts 2023. gada 6. jūnijā, papildu informācija iesniegta 2023. gada 9. jūnijā, Ziņojuma aktuālā redakcija/ papildinājumi – Ziņojuma 10. Pielikums, iesniegta 2023. gada 11. augustā.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20. panta pirmo daļu, un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica (turpmāk arī – Rail Baltica) būvniecība DTD2 posmā (Vangaži – Salaspils – Misa)

¹ Saskaņā ar Ziņojumā pieejamo informāciju (Ziņojuma 7. lpp.) Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras līnijai starp Satiksmes ministriju un pilnsabiedrību “RB Latvija” 2014. gada 1. aprīlī ir noslēgts līgums “Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums”. AS “RB Rail” darbojas Satiksmes ministrijas vārdā uz pilnvaras pamata.

no DPS1 apakšsekcijas piketāžas 11+782 līdz DPS2 apakšsekcijas piketāžai 3+459 (turpmāk – Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamās norises vietas:

Paredzētā darbība plānota Ropažu novada Ropažu un Stopiņu pagastā, Salaspils novada Salaspils pagastā, zemes vienību teritorijās ar kadastra apzīmējumiem: 80840030032, 80840030039, 80840030025, 80840030046, 80840030033, 80840030034, 80840020048, 80840020040, 80840020060, 80840020051, 80840020120, 80840020041, 80840020095, 80840020038, 80840020094, 80840020083, 80840020079, 80840060324, 80840020101, 80840020073, 80840070001, 80840020064, 80840020032, 80840030047, 80840020116, 80840060090, 80840070081, 80840070078, 80840070074, 80840070036, 80840070077, 80840120059, 80840130281, 80840130275, 80840120224, 80840120170, 80840130265, 80840130343, 80960060084, 80960060075, 80960060065, 80960060060, 80960060057, 80960060067, 80960060047, 80960060049, 80960060044, 80960060033, 80960060074, 80960060004, 80960060048, 80960060002, 80960060059, 80840120195, 80840120196, 80960060054, 80960060053, 80960060052, 80960060081, 80960060042, 80960060039, 80840120060, 80960060055, 80960060058, 80960060014, 80960060015, 80960060013, 80960060056, 80960050522, 80960050025, 80960050538, 80960050022, 80960050498, 80960050539, 80960050472, 80960050101, 80960050100, 80960050512, 80960050483, 80960080242, 80960080363, 80960080049, 80960050106, 80310150482, 80310150926, 80310150510, 80310150411, 80310150474, 80310150286, 80310150281, 80310150293, 80310150383, 80310150384, 80310150490, 80310150916, 80310150404, 80310150009, 80310150194, 80310150240, 80310150405, 80310150203, 80310150227, 80310150277, 80310150211, 80310150210, 80310030018, 80310030500, 80310030019, 80310030530, 80310030022, 80310030501, 80310150081, 80310150080, 80310150301, 80310150818, 80310150817, 80310150816, 80310150815, 80310150913, 80310150462, 80310150512, 80310150004, 80310150164, 80310140081, 80960080269, 80960080037, 80960080402, 80960080259, 80960080346, 80960080059, 80960080405, 80310030084, 80310030439, 80310030504, 80310030503, 80310030441, 80310030505, 80310030023, 80310030440, 80310030506, 80310030442, 80310030024, 80310030446, 80310030220, 80960060078, 80960060077, 80960060076, 80310030486, 80310030494, 80960060079, 80310030483, 80310030004, 80310030443, 80960080431, 80960080289 un nekustamajā īpašumā ar kadastra Nr. 80960050078 (turpmāk kopā sauktas – Darbības vieta, arī Izpētes teritorija).

3. Īss paredzēto darbību raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un ietekmes novērtējuma procedūru:

3.1.1. Paredzētā darbība ir izmaiņas IVN procedūrā jau vērtētā un akceptētā *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas novietojumā. Birojs 2016. gada 3. maijā par IVN ziņojumu ir izdevis atzinumu Nr. 5 “*par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*” (turpmāk – Atzinums Nr. 5)², kas akceptēta ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467 “*Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu*”³ (turpmāk arī – 2016. gada IVN).

² Atzinums Nr. 5 pieejams tīmekļvietnē: <https://www.vpvb.gov.lv/lv/ietekmes-uz-vidi-novertejumu-projekti/eiropas-standarta-platuma-publiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastrukturas-linijas-rail-baltic-2-buvnieciba>.

³ Ministru kabineta rīkojums pieejams tīmekļvietnē - <https://likumi.lv/ta/id/284346-par-eiropas-standarta-platuma-publiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastrukturas-linijas-irail-balticai-buvniecibai-paredzetas>, tajā attiecīgi norādīts “*akceptēt Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzēto darbību, nosakot paredzētās darbības vietu (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas*

- 3.1.2. Ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 468 “*Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica*”⁴ Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai *Rail Baltic* un ar tās būvniecību saistītajām būvēm noteikts nacionālo interešu objekta statuss.
- 3.1.3. 2022. gada 20. oktobrī pieņemts likums “*Rail Baltica projekta īstenošanas likums*” (turpmāk – *Rail Baltica* likums). Tā mērķis ir nodrošināt nacionālo interešu objekta — Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras *Rail Baltica* un ar tās būvniecību saistīto būvju Latvijas Republikas teritorijas ietvaros — sekmīgu un savlaicīgu īstenošanu.
- 3.1.4. *Rail Baltica* ir paredzēts kā ātrs un videi draudzīgs dzelzceļa savienojums ar Eiropu, izbūvējot Eiropas standarta sliežu platuma pilnībā elektrificētu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līniju pasažieru un kravas vilcienu kombinētai satiksmei (Ziņojuma 2.1.1. attēls). *Rail Baltica* trase Latvijas teritorijā sākas pie Igaunijas – Latvijas robežas un turpinās caur desmit pašvaldību teritoriju (Bauskas, Ķekavas, Olaines, Mārupes novadu, galvaspilsētu Rīgu, Salaspils, Ropažu, Siguldas, Saulkrastu un Limbažu novadu) – kopumā 265 km garumā. Detalizētāka informācija par *Rail Baltica* projektu kopumā sniegta Ziņojuma 2.1. nodaļā.
- 3.1.5. Kopš Atzinuma Nr. 5 izdošanas *Rail Baltica* projekta īstenošanas ietvaros Latvijā Ierosinātāja Satiksmes ministrijas vārdā ir noslēgusi pamatlīnijas būvprojektēšanas līgumus četriem projektēšanas posmiem: Upeslejas – Rīga – Misa (DTD1), Vangaži – Salaspils – Misa (DTD2), Igaunijas/ Latvijas robeža – Vangaži (DTD3) un Misa – Latvijas/ Lietuvas robeža (DTD4) (Ziņojuma 2.1.4. attēls). Paredzēto darbību paredzēts veikt teritorijā, kas definēts kā DTD2 posms, kas sadalīts četros projektēšanas apakšposmos (DPS1, DPS2, DPS3 un DPS4). Savukārt atbilstoši iepriekš definētajam, DTD2 posms ietver šādus posmus: A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A6-1.
- 3.1.6. Veicot sākotnējo tehnisko risinājumu konsolidāciju, pēc 2016. gada IVN vērtētās paredzētās darbības akcepta tika konstatēts, ka, lai izpildītu vienotā projekta ilgtspējīgas darbības tehniskās prasības, nepieciešama dzelzceļa līnijas novietojuma precizēšana posmā, kas ietver ievadu Rīgā (Upeslejas trīsstūri, kur atdalās *Rail Baltica* savienojums ar Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un lidostu “*Rīga*”).
- 3.1.7. Izmaiņas paredzētas DTD2 sekcijas/ posma (Vangaži – Salaspils – Misa) DPS2 apakšposmā un daļā DPS1 apakšposma. Proti, no DPS1 apakšsekcijas piketāžas 11+782. km līdz DPS2 apakšsekcijas piketāžai 3+459. km Sliežu ceļu garums Izpētes teritorijas robežās ir ~ 18,5 km, tai skaitā ārpus 2016. gada IVN ietvaros vērtētā 300 m koridora (Ziņojuma 2.2.1. attēls).
- 3.1.8. Paredzētā darbība ir *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas un saistītās infrastruktūras būvniecība, kas ietver uzbūrumu un sliežu ceļus, ūdens novadīšanas sistēmas (jauni ūdens novades tīkli vai esošo pārbūve), signalizācijas iekārtas, apkalpes ceļus, piebraucamos ceļus, ceļu

teritorijā šādos posmos: Igaunijas robeža, A1, B2-1, B2-2, B2-3, B2-4, C4, A3-2, C1, B3-2, A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6-1, A6-2, A7, A8 un Lietuvas robeža (saskaņā ar šā rīkojuma pielikumu)” un noteikts, ka “*Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekts Rail Baltica īstenojams atbilstoši paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras “Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība” ietvaros izstrādātajam ziņojumam un biroja 2016. gada 3. maija atzinumam Nr. 5 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*” (skatīts 31.05.2023.).

⁴ Ministru kabineta rīkojums pieejams tīmekļvietnē: <https://likumi.lv/ta/id/284347-par-nacionalo-interesu-objekta-statusa-noteikšanu-eiropas-standarta-platuma-publiskas-lietosanas-dzelzcela-infrastrukturai-iraili> (skatīts 31.05.2023.).

šķērsojumus, tiltus, trokšņa izplatību ierobežojošas barjeras, nožogojumus u.c. *Rail Baltica* dzelzceļa līnija ir paredzēta kā ātrgaitas divsliežu elektrificēta un ar atbilstošām signalizācijas, telekomunikācijas un vadības sistēmu aprīkota dzelzceļa līnija ar maksimālo projektēto ātrumu 249 km/h (maksimālais ekspluatācijas ātrums 234 km/h) un 1435 mm sliežu platumu, tādējādi izpildot visas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju prasības.

- 3.1.9. *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas un saistītās infrastruktūras būvniecībai ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros vērtēts ~ 300 m plats koridors ar paplašinājumu atsevišķās vietās (šķērsojumi ar autoceļiem, gāzes vadiem, elektropārvades līnijām) (Ziņojuma 2.2.1. attēls), lai varētu izvērtēt un izstrādāt optimālākos tehniskos risinājumus infrastruktūras šķērsojumiem, atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu izvietošanai un piekļuves nodrošināšanai un vairākos aspektos, piemēram, troksnis, vibrācija, drošība u.c. arī Paredzētās darbības ietekmes zona.
- 3.1.10. Ziņojuma ietvaros vērtētajam trases posmam ir izdalīti pieci apakšposmi (Ziņojuma 4.1.3 attēls). Šajā atzinumā sniegts minēto apakšposmu atšifrējums un to garums, detalizētāks to apraksts sniegts Ziņojuma 4.1.1. nodaļā:
- 3.1.10.1. 2.1. *apakšposms* sākas no IVN posma sākuma un turpinās līdz trases sazarojumam, netālu no pārvada pār autoceļu P4, tā garums - 9,65 km. 2.1. apakšposms ir daļa no *Rail Baltica* pamattrases, kur paredzēta divceļu dzelzceļa līnija uz viena uzbēruma. Apakšposmā paredzēta starptautisko ātrgaitas un reģionālo pasažieru un kravas vilcienu satiksme.
- 3.1.10.2. 2.2. *apakšposms* ietver pamattrases Z savienojumu Upesleju trijstūrī ar posmu caur Rīgu, tāgarums - 5,07 km. Apakšposms paredz divceļu dzelzceļa līniju uz viena uzbēruma virzienā no Vangažiem uz Rīgu. Apakšposmā plānota starptautisko ātrgaitas un reģionālo pasažieru, un, iespējams, kravas vilcienu satiksme.
- 3.1.10.3. 2.3. *apakšposms* ietver pamattrases D savienojumu Upesleju trijstūrī ar posmu caur Rīgu, tā garums - 2,73 km. Apakšposms ir vienceļa dzelzceļa līnija uz viena uzbēruma virzienā no Rīgas uz Salaspili. Apakšposmā plānota starptautisko ātrgaitas un reģionālo pasažieru, un, iespējams, kravas vilcienu satiksme.
- 3.1.10.4. 2.4. *apakšposms* ir pamattrases turpinājums Upesleju trijstūrī, tā garums - 3,46 km. Apakšposmu veido divas vienceļa sliežu līnijas (TR1 un TR2), kuras atrodas katra uz sava uzbēruma. Posms savieno līniju Vangaži-Misa, apejot atzarojumu uz Rīgu. Apakšposmā paredzēta pasažieru un kravas starptautisko ātrgaitas un kravas vilcienu satiksme.
- 3.1.10.5. 2.5. *apakšposms* ir pamattrases turpinājums pēc trases sazarojuma no Upesleju trijstūra Daugavas virzienā - sākas vietā, kur savienojas 2.3. un 2.4. apakšposms, un turpinās līdz IVN posma beigām. Apakšposmā paredzēta divceļu dzelzceļa līnija uz viena uzbēruma. Apakšposmā paredzēta starptautisko ātrgaitas un reģionālo pasažieru un kravas vilcienu satiksme.
- 3.1.11. Paredzētā darbība ietver *Rail Baltica* dzelzceļa zemes nodalījuma joslu un citas ar paredzētās darbības realizāciju saistītās infrastruktūras izbūvi un trasi šķērsojošās infrastruktūras pārbūvi. Dzelzceļa zemes nodalījuma joslā ir plānots izvietot šādus dzelzceļa infrastruktūras objektus:
- sliežu ceļus, tajā skaitā žogus, trokšņu sienas;
 - vadības, signalizācijas, telekomunikācijas un kontakttīkla sistēmas;
 - energoapgādes sistēmas;

- tehnoloģiskos ceļus;
- dzelzceļa tiltus, viaduktus, estakādes, dzīvnieku pārvadus;
- pārbūvētos šķērsojošās infrastruktūras objektus: augstspriegums, vidējais spriegums, vājstrāvas, hidroloģiskie objekti, gāzes vadi u.c. objekti.

3.1.12. Saskaņā ar Ziņojumu paredzēts, ka sliežu ceļu klātnes platums būs 12,10 m, buferjosla starp dzelzceļa uzbērumu un grāvi būs 2 m, apkalpes ceļa platums aptuveni 4,0 - 5,50 m, buferjosla starp dzelzceļa koridora nožogojumu un nodalījuma joslas ārējo malu – 3 m⁵. Kopējais koridora platums ir mainīgs, jo atkarīgs no reljefa, uzbēruma augstuma, grāvju dziļuma, apkalpes ceļa un tā grāvja nepieciešamības, kas tiks noteikta tehniskās projektēšanas laikā.

3.1.13. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai piemērots ar Biroja 2022. gada 3. jūnijs lēmumu Nr. 5-02-1/16 “*par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*” (turpmāk – Lēmums Nr. 5-02-1/16), pamatojoties uz likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk – Novērtējuma likums) 4. panta pirmās daļas 1. punktu un 5. punkta “a” apakšpunktu, 7. pantu, 14.¹ panta 1.¹ daļu un šā likuma 1. pielikuma “*Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams*” 9. punktu.

3.1.14. Birojs 2022. gada 12. septembrī Ierosinātajai izsniedza Programmu Nr. 5-03/24/2022 “*ietekmes uz vidi novērtējumam jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai DTD2 posmā (Vangaži – Salaspils – Misa) no DPS1 apakšsekcijas piketāžas 11+782 līdz DPS2 apakšsekcijas piketāžai 3+459*” (turpmāk – Programma Nr. 5-03/24/2022).

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

3.2.1. Birojs neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti ietvert Izpētes teritorijas un Paredzētās darbības iespējamās ietekmes zonas apstākļu izklāstu, kas jau ir ietverts Ziņojumā un kurš ir neatņemama IVN dokumentācijas sastāvdaļa. Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos Izpētes teritoriju raksturojošos apstākļus, kur nepieciešams – ietekmju griezumā tos ņemot vērā attiecīgajās šā atzinuma sadaļās.

3.2.2. Paredzētās darbības iespējamā īstenošana vieta ir Ziņojumā norādītā Darbības vieta jeb Izpētes teritorija (Ziņojuma 3.2. nodaļa un šī atzinuma 2. punkts, Ziņojuma 3.2.1. attēls). Kā norādīts jau šī atzinuma 3.1.9. punktā, IVN ietvaros vērtēts ~ 300 m plats koridors ar paplašinājumu atsevišķās vietās (šķērsojumi ar autoceļiem, gāzes vadiem, elektropārvades līnijām un, atkarībā no ietekmju aspekta, arī Paredzētās darbības ietekmes zona.

3.2.3. Paredzētās darbības teritorijai tuvākās pilsētas ir Salaspils un Rīga. Tuvākie ciemi ir Saurieši, Skuķīši, Rotkaļi, Zaķumuiža, Silakrogs, Mucenieki, Cekule, Ūlupji un Upeslejas Ropažu novadā un Jaunsaurieši Salaspils novadā. Tuvākās dzīvojamo māju teritorijas plānotajai dzelzceļa līnijastrasei identificētas Izpētes teritorijas centrālajā daļā (Ropažu novada Ropažu pagastā) Nāgelmuiža apkārtnē (~ 280 m un lielākā attālumā no plānotās dzelzceļa līnijas) un Silakroga ciemā (~ 290 m attālumā no plānotās dzelzceļa līnijas)⁶. Blīvāk apdzīvotas teritorijas Paredzētās darbības vietas tuvumā ir pie Upesleju

⁵ Ziņojuma 4.1.1. un 4.1.2. attēlā ir parādīti tipveida *Rail Baltica* koridora šķēršprofili ar apkalpes ceļiem vienā vai abās dzelzceļa uzbēruma malās un bez apkalpes ceļiem.

⁶ Saskaņā ar Ziņojumu Ropažu novada Ropažu pagasta teritorijas plānojumā (pieejams - https://geolativija.lv/geo/tapis#document_26320, skatīts 26.07.2023) paredzētās *Rail Baltica* trases tuvumā Silakroga ciema teritorijā ir paredzēta savrupmāju apbūves teritorijas attīstība. Minētās apbūves teritorijas tuvākā robeža atrodas ~ 160 m attālumā no paredzētā *Rail Baltica* sliežu ceļa nodalījuma joslas (Ziņojuma 3.2.1. attēls). Tāpat, salīdzinot ar iepriekš spēkā esošo plānojumu, atzīmējams, ka Silakroga ciema teritorijā ir noteikta rūpnieciskās apbūves attīstības teritorija, kuras robeža atrodas 230 m attālumā no nodalījuma joslas.

trijstūra Ropažu novada Stopiņu pagastā, kur plānotā dzelzceļa līnija šķērso un iet cieši gar ciemu Upeslejas un Saurieši teritorijām un Salaspils novada Salaspils pagastā, kur dzelzceļa līnijas izbūve paredzēta tiešā apdzīvoto vietu Tēraudi un Bunči tuvumā.

- 3.2.4. Saskaņā ar Ziņojumā novērtēto Izpētes teritorijas ietvaros trase pārsvarā šķērso plašus neapbūvētus meža masīvus. Kā norādīts Ziņojumā, atbilstoši spēkā esošajiem teritorijas plānojum⁷, aptuveni 80 % no kopējā posma garuma atrodas meža teritorijā, bet publiskās apbūves un savrupmāju vai mazstāvu apbūves teritorijā atrodas aptuveni 8 % no kopējā posma garuma (sīkāku sadalījumu par izpētes koridorā esošo teritoriju izmantošanu skatīt Ziņojuma 3.2.1. attēlā un 3.2.1. tabulā).
- 3.2.5. Saskaņā ar Ziņojumu, Izpētes teritorija skar ekspluatācijas aizsargjoslas gar autoceļiem, dzelzceļu, elektrisko tīklu, gāzesvadu un gāzes pārvades infrastruktūru, kā arī tiek skartas ceļu sarkanās līnijas. Tiek šķērsota arī vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjosla ap virszemes ūdensobjektiem (Lielā Jugla, Mazā Jugla, Ķivuļurga, Nabīnurga), mežu aizsargjosla ap pilsētu, plūdu riska teritorijas. Šķērsota tiek arī ķīmiskā aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietu Sauriešu ciema teritorijā. Dzelzceļa līnijas trases D daļa atrodas lidlauka šķēršļu ierobežošanas virsmas 15 km rādiusa no lidlauka kontrolpunkta teritorijā.
- 3.2.6. Ziņojumā identificēti galvenie infrastruktūras objekti, ūdensteces un komunikācijas, kuras skars vai šķērsos *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas trase:
- 3.2.6.1. Tiks ietekmēts esošais ceļu tīkls, tostarp valsts un reģionālās nozīmes ceļi (attiecināmi autoceļš A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)* (turpmāk arī - autoceļš A4) un autoceļu P4 *Rīga – Ērgļi* (turpmāk arī - autoceļš P4)), pašvaldības un komersantu ceļi, un esošā ceļu tīkla integritāte.
- 3.2.6.2. Dzelzceļa trase šķērso četras upes - Lielo Juglu, Ķivuļurgu, Nabīnurgu un Mazo Juglu, kā arī šķērsos vai skars 14 meliorācijas sistēmas. Trases šķērsojumā, galvenokārt upju palienēs, identificētas arī applūstošas un pārmitras teritorijas.
- 3.2.6.3. Dzelzceļa trase pie Silakroga (2.1. apakšposms⁸) un starp Upesleju un Sauriešu ciemiem (2.2. apakšposms) šķērso maģistrālos gāzesvadus (gāzesvads ar spiedienu, lielāku par 1,6 MPa un augsta spiediena gāzes vadu pie Silakroga ciema (2.1. apakšposms) (Ziņojuma 4.1.19. attēls).
- 3.2.6.4. Dzelzceļa trase IVN posmā iet paralēli 330 kV Latvijas – Igaunijas starpsavienojuma gaisvadu elektrolīnijai (Ziņojuma 4.1.19. attēls). Sākotnēji abi infrastruktūras projekti bija plānoti vienotā koridorā, bet, izmainot *Rail Baltica* trases novietojumu posmā no Lielās Juglas līdz Cekulei, attālums starp abiem objektiem sasniedz 730 m. Minētais 330 kV Latvijas – Igaunijas starpsavienojums jau ir izbūvēts un tiek ekspluatēts. Tāpat dzelzceļa trase vairākās vietās šķērso 20 kV gaisvadu elektrolīnijas.
- 3.2.7. Detalizēts Paredzētās darbības un tās apkārtējās teritorijas ģeoloģisko apstākļu, tostarp teritoriju veidojošo nogulumu raksturojums sniegts Ziņojuma 6.2.3.1. nodaļā, kvartāra nogulumu sedz visu izpētes teritoriju, izņemot DR daļu pie Sauriešiem (Ziņojuma 6.2.1. attēls), tur konstatēta arī visplānākā kvartāra nogulumu sega ~ 5 m. Pārējā projektējamo sliežu teritorijā kvartāra nogulumu biezums svārstās aptuveni no 8 – 17 m

⁷ Ņemot vērā, ka Ziņojumā vērtētais *Rail Baltica* trases posms skar Ropažu novada Ropažu un Stopiņu pagastu teritorijas un Salaspils novada Salaspils pagasta teritoriju, saistoši un spēkā esoši ir Ropažu novada Ropažu pagasta teritorijas plānojums (5.2 redakcija), pieejams - https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_26320; Ropažu novada Stopiņu pagasta teritorijas plānojuma grozījumi (1.2 redakcija), pieejams - https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_27134; Salaspils novada teritorijas plānojums (1.0 redakcija), pieejams - https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_141.

⁸ IVN posma iedalījums apakšposmos sniegts šī atzinuma 3.1.10. punktā.

teritorijas D daļā, no 12 – 25 m - Z daļā, bet no 23 – 26 m - vidusdaļā. Zem kvartāra nogulumiem iegūļ Devona pamatieži (Ziņojuma 6.2.2. un 6.2.3. attēls).

- 3.2.8. Šajā Ziņojumā vērtētais dzelzceļa posms gandrīz visā tā garumā izvietots uz labas nestspējas gruntīm, kuras veido dažāda rupjuma (putekļainas, smalkas, vidēji rupjas, rupjas) smiltis, grunts vidēji blīva līdz blīva. Atsevišķos dzelzceļa posmos, kur tas šķērso Lielo Juglu, Mazo Juglu un Kivuļurgu, izplatītas vājas nestspējas grunts – irdenas un vidēji blīvas dažāda rupjuma smiltis ar organikas piemaisījumu un dūņu starpkārtām. Upju ielejveida pazeminājumos, palieņu teritorijās iespējami arī kūdras nogulumi, kas ir ļoti vājas nestspējas grunts. Galveno grunšu tipu fizikāli mehāniskās īpašības apkopotas Ziņojuma 6.2.6. tabulā.
- 3.2.9. Detalizēts Paredzētās darbības un tās apkārtējās teritorijas hidroģeoloģisko apstākļu raksturojums sniegts Ziņojuma 6.2.3.2. nodaļā. Gruntsūdeņu ieguluma dziļums teritorijā ir mainīgs, ko nosaka reljefs, kvartāra nogulumu sastāvs un virszemes ūdensteču un ūdenstilpju tuvums. Saskaņā ar Ziņojumu, pazemes ūdeņu monitoringa stacijas “Upesciems”, kas atrodas ~ 3 km uz R no plānotā dzelzceļa līnijas posma (Ziņojuma 6.2.5. attēls), ilggadīgo novērojumu dati parāda, ka vidējais gruntsūdeņu ieguluma dziļums tajā ir 1,9 m no zemes virsmas. Savukārt no Izpētes teritorijā veiktajiem gruntsūdens līmeņa novērojumiem (Ziņojuma 6.2.7. attēls) konstatējams, ka vidējais gruntsūdens ieguluma dziļums mainās no 0,10 - 7,5 m no zemes virsmas ar vidējo vērtību 2,5 m no zemes virsmas. Detalizētāka informācija par Izpētes teritorijā veiktajiem gruntsūdens līmeņa novērojumiem sniegta Ziņojuma 6.2.3.2.1. nodaļā, bet informācija par teritorijā esošo gruntsūdeņu papildināšanās (barošanās) un noplūdes (atslodzes) zonām sniegta Ziņojuma 6.2.3.2.2. nodaļā.
- 3.2.10. Atbilstoši VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” (turpmāk - LVĢMC) Zemes dziļu informācijas sistēmā (turpmāk - ZDzIS)⁹ pieejamajai informācijai, mazāk kā kilometra attālumā no Paredzētās darbības teritorijas atrodas vairākas derīgo izrakteņu iegulas - smilts un mālsmilts atradnes “Jugla” (ZDzIS Nr. B1849) un “Silezers” (ZDzIS Nr. B3015), kā arī teritorijas (prognozēto resursu laukums), kurās varētu tikt veikta kūdras ieguve (“Dravnieku” (ZDzIS Nr. K16705), “Puricas” (ZDzIS Nr. K16709) un bez nosaukuma (ZDzIS Nr. K16709 un Nr. K16704)), (Ziņojuma 6.2.4. attēls). Tuvākā no tām – atradne “Silezers”, atrodas ~ 300 m uz R no plānotās trases. Saskaņā ar ziņojumu dzelzceļa būvdarbi tiešā veidā to neietekmē.
- 3.2.11. Darbības vietai tuvāko ūdens ņemšanas vietu un pazemes ūdensgūtnu raksturojums sniegts Ziņojuma 6.2.3.2.4. - 6.2.3.2.6. nodaļā. Pazemes ūdeņu kvalitātes raksturojums sniegts Ziņojuma 6.2.3.2.3. nodaļā. Šajā Ziņojumā vērtētās dzelzceļa trases posmā identificēti astoņi ūdensapgādes urbumi, kas atrodas 100 m attālumā abpus plānotajam dzelzceļalīnijas ass novietojumam (Ziņojuma 6.2.10. attēls). Tuvākais no tiem (urbums Nr. 23464) atrodas ~ 10 m attālumā no dzelzceļa līnijas ass (Ziņojuma 6.2.10. attēls). Darbības vietas tuvumā identificētas arī piecas pazemes ūdeņu atradnes, kuras šķērso vai to tuvumā atrodas plānotais dzelzceļa līnijas posms (Ziņojuma 6.2.11. attēls). Saskaņā ar Ziņojumu, plānotā dzelzceļa sliežu ass šķērso pazemes ūdeņu atradnes “Saurieši” ķīmisko aizsargjoslu un atradnes “Upeslejas” ķīmisko aizsargjoslu¹⁰, savukārt citu identificēto pazemes ūdens atradņu aizsargjoslas netiek skartas (Ziņojuma 6.2.11. attēls). Visas identificētās pazemes ūdeņu atradnes un urbumi ekspluatē vai

⁹ Pieejama - <https://videscentrs.lv/gmc.lv/iebuve/zemes-dzilu-informacijas-sistema>, (skatīta 27.07.2023).

¹⁰ Atbilstoši Ziņojuma 114. lpp. norādītajam 2015. gadā abas minētās atradnes ir apvienotas vienā “Sauriešu” atradnē un “Upeslejas” atradne LVĢMC datubāzē vairs neparādās, tāpēc, iespējams, “Upeslejas” ķīmiskā aizsargjosla vairs nav aktuāla.

plāno ekspluatēt augšdevona Gaujas svītas nogulumu (D3gj) ūdens horizontu (Ziņojuma 6.2.3. un 6.2.4. tabula).

- 3.2.12. Atbilstoši LVĢMC Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā¹¹ pieejamajai informācijai, Izpētes teritorijas tiešā tuvumā neatrodas piesārņotas vietas. Ziņojumā vērtētajā *Rail Baltica* posmā dzelzceļa trase šķērso potenciāli piesārņotu vietu – bijušās PSRS armijas teritorijas – daļas Cekule (reģ. Nr. 80968/702) R malu, piesārņotās vietas tips – militārs objekts (turpmāk arī - Cekules bijušās armijas bāze, Cekules poligons). Citas tuvākās *Rail Baltica* dzelzceļa trases apkārtnē atrodamās potenciāli piesārņotās vietas atrodas 1,13 km (reģ. Nr. 80848/1914) uz ZA un 1,66 km (reģ. Nr. 80848/1919) uz ZR, kur atrodas bijušās armijas daļas garāžas, kurās ir iespējams piesārņojums ar naftu un tās produktiem (Ziņojuma 6.2.12. attēls).
- 3.2.13. Saskaņā ar Ministru kabineta 2021. gada 21. janvāra noteikumiem Nr. 46 “*Paaugstinātas bīstamības objektu saraksts*” plānotās *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas posmam tuvākais paaugstinātas bīstamības objekts ir uzņēmumam SIA “*Sprādziens*”, reģistrācijas Nr. 40003041566, piederošā sprāgstvielu noliktava (B kategorijas objekts), kas atrodas Daugavas ielā 8, Sauriešos, Stopiņu pagastā, Salaspils novadā. Objekts atrodas 755 m uz D no paredzētās darbības teritorijas.
- 3.2.14. Izvērtējamā *Rail Baltica* trases koridora tiešā tuvumā neatrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (turpmāk - ĪADT), izņemot dižkokus¹² un to aizsargjoslas. Tuvākā ĪADT, kam noteikts arī Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (turpmāk – *Natura 2000*) statuss, ir dabas liegums “*Garkalnes meži*” (kods: LV0527400), kas atrodas 3,2 km uz Z no trases (Ziņojuma 6.1.1. attēls). Savukārt tuvākais mikroliegums (ML kods: 2487), kas dibināts medņa *Tetrao urogallus* aizsardzībai, atrodas 1 km uz Z no izvērtējamā trases posma Skuķīšu apkārtnē, bet tā buferzona atrodas 575 m no trases koridora (Ziņojuma 6.1.1. attēls).
- 3.2.15. Izvērtējamā trases posma koridorā atrodas dabas pieminekļi - aizsargājami koki jeb dižkoki, un potenciālie dižkoki. Tie identificēti saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) uzturētās dabas datu pārvaldības sistēmā “*Ozols*” (turpmāk - datu sistēmā “*Ozols*”)¹³ pieejamo informāciju, kā arī IVN ietvaros veicot to apsekojumus (~ 100 m attālumā no plānotās dzelzceļa līnijas ass, kā arī pieguļošajās teritorijās, kas var tikt skartas būvniecības darbu organizācijas ietvaros (piemēram, gar piebraucamajiem ceļiem)) dabā. Visi apsekotie dižkoki un trases nodalījuma joslā esošie potenciālie dižkoki apkopoti Ziņojuma 6.1.1. tabulā (Ziņojuma 6.1.2. -6.1.4. attēls), bet visi pētāmajā teritorijā esošie dižkoki un potenciālie dižkoki apkopoti Ziņojuma 3. pielikumā. Trases nodalījuma joslā ietilpst divi dabas pieminekļi - aizsargājami koki jeb dižkoki (ozols *Quercus robur* jeb Lūkinozols (ID 16472) un parastā priele *Pinus sylvestris* (ID 17674)), un trīs potenciāli dižkoki (priede (ID 1058722), priele (ID 354512/ID 354511) un ozols (ID 714055)).
- 3.2.16. Saskaņā ar Ziņojumu IVN koridorā ietilpst septiņu veidu Eiropas Savienības (turpmāk - ES) nozīmes aizsargājami biotopi (Ziņojuma 6.1.2. tabulu un 6.1.5. - 6.1.8. attēls), no tiem sešu veidu biotopus šķērso sliežu ceļu nodalījuma josla.

¹¹ Pieejama - <http://parissrv.lvghmc.lv/#viewType=pppvMapView&incrementCounter=1>, (skatīta 27.07.2023).

¹² Saskaņā ar likuma “*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” 6. pantu aizsargājami koki jeb dižkoki, ietilpst aizsargājamo dabas teritoriju kategorijā dabas pieminekļi.

¹³ Pieejama: <https://ozols.gov.lv/pub>.

- 3.2.17. Saskaņā ar datu sistēmā “Ozols” pieejamo informāciju izvērtējamā trases posma koridorā vai 100 m zonā ap to atzīmētas vairākas reto un aizsargājamo sugu atradnes un novērojumi (Ziņojuma 6.1.3. tabula un 6.1.5. - 6.1.8. attēlus). Aizsargājamo paparžaugu un ziedaugu sugu atradnes lielākoties saistītas ar sauso priežu mežaudzēm (staipekņi un plakanstaipekņi, pļavas silpurene) gan ES nozīmes biotopu teritorijās, gan ārpus tām. Savukārt aizsargājamās bezmugurkaulnieku sugas - pelēkais pāvacis *Eudia pavonia*, konstatēts meža masīvā starp Nāgelmuižu un Skuķīšiem, bet parka vīngliemezis *Helix pomatia* unspožā skudra *Lasius fuliginosus* – Upesleju apkārtnē. Ar Mazās Juglas upi saistītas vēl divu bezmugurkaulnieku sugu - biežās perlamutrenes *Unio crassus* un resnvēdera purvuspāres *Leucorrhinia caudalis*, atradnes.
- 3.2.18. Saskaņā ar Ziņojumu Paredzētās darbības iespējamā ietekme šī IVN ietvaros vērtēta attiecībā uz četrām putnu sugām vai to grupām - melno stārķi *Ciconia nigra*, medni *Tetrao urogallus*, pūcēm¹⁴ un balto stārķi *Ciconia ciconia* (Ziņojuma 6.1.9. un 6.1.10. attēls), kuras visticamāk varētu ietekmēt trases būvniecība un ekspluatācija. Detalizētāka informācija par minēto aizsargājamo putnu sugu sastopamību izvērtējamā posma trases koridora apkārtnē sniegta Ziņojuma 6.1.3.2. nodaļā. Vērtēta arī iespējamā ietekme uz zaļās vārnas *Coracias garrula* populāciju, kas ligzdo trases koridora tiešā tuvumā (Ziņojuma 6.1.11. attēls).
- 3.2.19. Saskaņā ar Ziņojumu izvērtējamā posma trases koridora apkārtnē konstatētas septiņas lielo zīdītāju sugas, no kurām biežāk sastopamās ir rudā lapsa *Vulpes vulpes*, mežacūka *Sus scrofa*, staltbriedis *Cervus elaphus*, stirna *Capreolus capreolus* un vāvere *Sciurus vulgaris*. Savukārt no sīkajiem zīdītājiem konstatētas Latvijas mežiem tipiskas sīko zīdītāju sugas – cirši *Sorex spp.* un strupastes *Microtus spp.*, bet retās un aizsargājamās sugas nav konstatētas. Visās šķērsojamās ūdenstecēs (Lielā Jugla, Mazā Jugla, Ķivuļurga, Tumšupe) vai to tuvumā konstatēta ūdru *Lutra lutra* klātbūtne.
- 3.2.20. Atbilstoši Ziņojumam, pamatojoties uz iepriekš veiktajiem izvērtējumiem, ir pamats secināt, ka izvērtējamā trases posma šķērsotajās ūdenstecēs ir sastopamas virkne aizsargājamo zivju un apaļmutnieku sugas (Ziņojuma 6.1.4. un 6.1.5. tabula). Atsevišķas aizsargājamo zivju un apaļmutnieku sugas – lasis *Salmo salar*, taimiņš *Salmo trutta*, upes nēģis *Lampetra fluviatilis* un strauta nēģis *Lampetra planeri*, trases šķērsotās upes Lielo Juglu un Mazo Juglu izmanto nārstam, bet pastāvīgi šajās upēs uzturas tādas aizsargājamo sugu zivis kā akmeņgrauzis *Cobitis taenia*, platgalve *Cottus gobio* un spidiļķis *Rhodeus sericeus amarus*. Papildus minētajam norādīts, ka Lielajā Juglā un Mazajā Juglā potenciāli sastopamas divas migrējošas zivju sugas, kam nav speciāla aizsardzības statusa - vimba *Vimba vimba* un Eiropas zutis *Anguilla anguilla*.
- 3.2.21. Saskaņā ar Ziņojumu, vērtētajā dzelzceļa trases posmā un ar to saistīto infrastruktūras objektu teritorijās neatrodas valsts aizsardzībā esošu kultūras pieminekļu teritorijas vai to aizsardzības zonas (Ziņojuma 6.6.1. attēls). Detalizēts IVN vērtētā trases posmā identificēto kultūrvēstures objektu apraksts sniegts Ziņojuma 6.6.3.1. un 6.6.3.2. nodaļā. Kā nozīmīgākie kultūrvēsturiskie objekti vērtētajā trases posmā minami konstatētie darvas un ogļu ieguves uzkalniņi (Ziņojuma 6.6.8. attēls), dažas Cekules poligona teritorijā saglabājušās Latvijas armijas militārās būves (Ziņojuma 6.6.9. -6.6.14. attēls), militārā mantojuma objekti (ierakumi, tranšejas u.tml.) un dzelzceļa tilts pār Mazās Juglas upi pie Upeslejām, trases 2.3. apakšposmā, kas saskaņā ar Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes (turpmāk – NKMP) mājaslapā pieejamo kultūras pieminekļu

¹⁴ Trases koridora apkārtnē esošajos meža masīvos ir vairākas teritorijas, kuras saskaņā ar “Apodziņa *Glaucidium passerinum*, bikšainā apoga *Aegolius funereus*, meža pūces *Strix aluco*, urālpūces *Strix uralensis*, ausainās pūces *Asio otus* un ūpja *Bubo bubo* aizsardzības plāns” (turpmāk - Pūču aizsardzībasplāns) identificētas kā vairāku sugu (urālpūce *Strix uralensis*, bikšainais apogs *Aegolius funereus*, apodziņš *Glaucidium passerinum*, ūpis *Bubo bubo*) aizsardzībai prioritāras (Ziņojuma 6.1.9. un 6.1.10. attēls).

karti¹⁵ un informāciju ir reģiona nozīmes industriālais piemineklis (aizsardzības Nr. 8902).

- 3.2.22. *Rail Baltica* trases Latvijā šķērsoto teritoriju ainaviskā nozīmīguma vērtējums veikts 2016. gada IVN ietvaros un attiecīgi atspoguļots minētā IVN ziņojumā. No Ziņojuma izriet, ka vērtētais dzelzceļa trases posms daļēji atrodas ārpus iepriekš vērtētās ainavu zonas, bet tās tiešā tuvumā. Tādejādi novērtēts, ka arī Ziņojumā vērtētā trases posma ainavu telpas, šķērsotās reljefa formas un ainavas nozīmīgums kopumā nemainās. Plānotā dzelzceļa trase virzās caur mežaines ainavu tipu un lielākoties šķērsos sausieņu meža tipus Ropažu līdzenumā, kur dominē priežu mežaudzes. Reljefs lielākoties ir līdzens, tomēr vairākās vietās tiek šķērsotas mežainas kāpas. Šķērsotās meža teritorijas veido saimnieciskie un Rīgas pilsētas rekreācijas meži. Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka plānotā dzelzceļa trase vairākās vietās šķērsos ainavu tipus, kas definēti kā unikālās ainavas: vairākas mazo upju ielejas, Lielās Juglas un Mazās Juglas upju ainavas. Detalizētāks apraksts minētajā aspektā sniegts Ziņojuma 6.6.3.3. nodaļā.
- 3.2.23. Kumulatīvo ietekmju vērtējumā kā nozīmīga vērtējama esošā un plānotā autoceļu infrastruktūra. Lai nodrošinātu sasniedzamību, mobilitāti un mazinātu barjeras efektu, Ziņojumā vērtētajā trases posmā ir paredzēti astoņi divlīmeņu satiksmes mezgli pār *Rail Baltica* un jaunbūvējami publiskās lietošanas ceļi paralēli *Rail Baltica* dzelzceļa trasei. To novietojums parādīts Ziņojuma 4.1.6. attēlā un raksturojums sniegts Ziņojuma 4.1.2. nodaļā. Ziņojumā vērtētajā trases posmā ir paredzēti arī četri dzelzceļa pārvadi, kas raksturoti Ziņojuma 4.1.3. nodaļā, novietojums parādīts Ziņojuma 4.1.8. attēlā.
- 3.2.24. Citi nozīmīgi objekti, kas ņemti vērā šajā IVN, raksturoti Ziņojuma 2.3. nodaļā. Kur attiecināms, ņemtas vērā to kumulatīvās ietekmes.

3.3. Paredzētas darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma un tehnisko risinājumu, tostarp nozīmīgākie paredzētie objekti un ar to būvniecību saistītie risinājumi, raksturojums sniegts Ziņojuma 4. nodaļā, iespējamās alternatīvas upju un ceļu šķērsojumiem – Ziņojuma 5. nodaļā, Birojs tālāk šajā atzinumā akcentē tikai būtiskākos aspektus, kur nepieciešams, atsevišķu ietekmju griezumā tie vērtēti šā atzinuma 6. daļas attiecīgajos punktos.
- 3.3.2. *Rail Baltica* sliežu ceļu vērtējamā posmā pamatā paredzēts izvietot uz uzbēruma, tomēr atsevišķos posmos sliežu ceļi tiks izbūvēti ierakumā. Tas ņemts vērā atsevišķu ietekmju vērtējumā un to mazināšanas risinājumu piedāvājumā, kur tas būtiski.
- 3.3.3. Atbilstoši pasažieru un kravu plūsmas novērtējumam prognozēta vilcienu kustības intensitāte 2046. gadam *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas, kas, atkarībā no šajā IVN vērtētā trases apakšposma, apkopota Ziņojuma 4.1.2. tabulā. Atbilstoši prognozētajam, lielākā noslodze plānota 2.1. apakšposmā: 12 ātrgaitas vilcienspāri (t.i. - pa vilcienam vienā un otrā virzienā), kā arī 6 reģionālo, 16 kravas un 1 nakts vilcienspāris diennaktī.
- 3.3.4. *Rail Baltica* dzelzceļa sliežu ceļu un to galveno konstruktīvo elementu raksturojums sniegts Ziņojums 4.1.1.7. nodaļā.
- 3.3.5. *Rail Baltica* elektrifikācijas sistēmas detalizēts apraksts sniegts Ziņojuma 4.1.1.10. nodaļā, bet iespējamās elektromagnētiskā lauka ietekmes novērtētas Ziņojuma 6.9.2. nodaļā. *Rail Baltica* paredzēts aprīkot ar 2x25 kV elektrifikācijas sistēmu, kuras nodrošināšanai nepieciešams izbūvēt četras vilces jaudas apakšstacijas. Apakšstaciju izbūve ir paredzēta teritorijās, uz kurām neattiecas šis IVN.

¹⁵ Pieejama - <https://karte.mantojums.lv/>, skatīta 15.09.2023.

- 3.3.6. Ar Paredzēto darbību saistīto būvdarbu organizācijas apraksts sniegts Ziņojuma 4.2. nodaļā. Kopumā nepieciešamo būvdarbu vispārējā plānošana, organizēšana un veikšana ietver: teritorijas sagatavošanu būvdarbiem, t.sk. atmežošanu, militārā piesārņojumasanācijas darbu veikšanu; nederīgās grunts norakšanu; dzelzceļa sliežu ceļa un piekļuves ceļu uzbūruma izbūvi; piebraucamo ceļu izbūvi būvdarbu veikšanai; plānotās dzelzceļa u.c. saistītās infrastruktūras, arī piekļuves ceļu un šķērsojumu izbūvi.
- 3.3.7. Detalizēts plānoto un nepieciešamo šķērsojumu, pārvadu u.c. infrastruktūras apraksts, to iespējamie risinājumi sniegti Ziņojuma 4.1.2. – 4.1.7. nodaļā. Attiecīgi no Ziņojuma arī izriet, ka īstenojot Paredzēto darbību, tiks nodrošināti piekļuves risinājumi visiem īpašumiem. Līdz ar to paralēli *Rail Baltica* koridoram atsevišķos posmos plānotie jaunbūvējamie pašvaldības un komersantu ceļi kļūs par daļu no publiskā ceļu tīkla.
- 3.3.8. Ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas ekspluatācijas nodrošināšanu saistītā informācijas sniegta Ziņojuma 4.3. nodaļā.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Ziņojumā vērtētas šai projekta attīstības stadijai atbilstošas alternatīvas tehniskajiem risinājumiem ūdensobjektu šķērsošanai, alternatīvas *Rail Baltica* trases šķērsojumiem pār Lielās Juglas upi un alternatīvas šķērsojumu novietojumam dažādu teritoriju sasniedzamībai.
- 3.4.2. Tālāk šajā atzinumā IVN ietvaros vērtētās alternatīvas uzskaitītas un sniegts īss to salīdzinājumā un novērtējuma pamatojums. Paredzētās darbības alternatīvas plašāk aprakstītas un to vērtējums sniegts Ziņojuma 5. nodaļā. Ziņojuma 6. nodaļā sniegts ietekmju izvērtējums skartajās jomās, tajā skaitā dažādo alternatīvu ietekme uz bioloģisko daudzveidību Ziņojuma 6.1.6. nodaļā un vides trokšņa līmeni Ziņojuma 6.5.7. nodaļā. Iespējamo alternatīvo risinājumu izvērtējums un prioritizācija – Ziņojuma 9. nodaļā.
- 3.4.3. Ziņojuma 5.1. nodaļā raksturotas trīs tehnisko risinājumu alternatīvas upju šķērsojumu izbūvei:
- 3.4.3.1. 1. *risinājums*: tilts no monolīta dzelzsbetona kastveida laiduma konstrukcijas;
 - 3.4.3.2. 2. *risinājums*: saliekamu U profila dzelzsbetona siju tilts;
 - 3.4.3.3. 3. *risinājums*: saliekamu I profila dzelzsbetona siju tilts.
- 3.4.4. Tehnisko risinājumu salīdzināšanai projektēšanas ietvaros ir veikta daudzkritēriju analīze, ņemot vērā būvniecības izmaksas, uzturēšanas un ekspluatācijas izmaksas, demontāžas izmaksas, tai skaitā saistībā ar atkritumu apsaimniekošanu, prasības apsaimniekošanai un uzturēšanai, risinājuma uzticamība, iespējas pilnveidot ekspluatācijas laikā, mijiedarbība ar citām struktūrām, ietekme uz vidi būvniecības laikā, ietekme uz vidi ekspluatācijas laikā, vizuālā un estētiskā integrācija ainavā, būvdarbu ilgums, būvniecības sarežģītība, prasības darba spēkam. Ziņojumā secināts, ka būvniecības laikā 1. *risinājumam* ir salīdzinoši mazāka ietekme uz vidi kā 2. un 3. *risinājumam*. Savukārt ekspluatācijas laikā visiem risinājumiem būs līdzvērtīga ietekme uz vidi, nav konstatētas būtiskas atšķirības ietekmēs, kuru mazināšanai būtu nepieciešami specifiski pasākumi ietekmes mazināšanai vai novēršanai.
- 3.4.5. Ziņojuma 5.2. nodaļā raksturotas divas alternatīvas *Rail Baltica* šķērsojumiem pār Lielās Juglas upi (alternatīva DzT1, arī alternatīva 1):
- 3.4.5.1. 1A *alternatīva* paredz izbūvēt tiltu ar monolīta dzelzsbetona kastveida laidumu, tiltam plānoti urbtie pāļi, risinājums nodrošina pietiekamu brīvtempu dzīvnieku

migrācijai. Neviens no tilta balstiem neatrodas Lielās Juglas vai blakus esošo meliorācijas grāvju gultnēs;

- 3.4.5.2. *1B alternatīva* paredz izbūvēt saliekamu U profila vai I profila dzelzsbetona siju tiltu, tam plānoti urbtie pāļi, risinājums nodrošina pietiekamu brīvtempu dzīvnieku migrācijai. Viens no balstiem skar Lielās Juglas palienes meliorācijas grāvja gultni.
- 3.4.6. Secināms, ka ekspluatācijas laikā abiem risinājumiem būs līdzvērtīga ietekme uz vidi, līdz ar to risinājuma izvēli galvenokārt ietekmēs tehniskie un citi apsvērumi (skat. šī atzinuma 3.4.3. un 3.4.4. punktu).
- 3.4.7. Ziņojuma 5.3. nodaļā raksturotas divas alternatīvas *Rail Baltica* apkalpojošā ceļa pieslēgumam (alternatīva 2) autoceļam *Mucenieki-Silakrogs*:
 - 3.4.7.1. *2A alternatīva* paredz jauna ceļa izbūvi paralēli *Rail Baltica* koridoram, to pieslēdzot plānotajam ceļā “*Mucenieki-Silakrogs*” pārvadam;
 - 3.4.7.2. *2B alternatīva* paredz esošās SIA “*Rīgas meži*” meža stigas pārbūvi par ceļu, to pieslēdzot plānotajam ceļā “*Mucenieki-Silakrogs*” pārvadam.
- 3.4.8. Ziņojuma 5.4. nodaļā raksturotas divas alternatīvas ceļa pārvada novietojumam pie Silakroga (alternatīva CP3, arī alternatīva 3):
 - 3.4.8.1. *3A alternatīva* paredz saglabāt ceļu “*Mucenieki-Silakrogs*”, izbūvējot pārvadu pār dzelzceļu, un pārvada austrumu daļā mainot ceļa trasējumu;
 - 3.4.8.2. *3B alternatīva* paredz izbūvēt jaunu savienojošu ceļu ar pārvadu pār *Rail Baltica* starp Mucenieku un Silakroga ciemiem to D daļā.
- 3.4.9. Ziņojumā norādīts, ka īstenojot *3B alternatīvu* nav iespējama dzīvnieku pārejas būvniecība, kas sākotnēji tika paredzēta apmēram 200 – 300 m uz Z no šī ceļa pārvada. Zīdītājdzīvnieku monitoringa atskaitē secināts, ka šīs pārejas izbūve nebūtu lietderīga, tāpēc turpmākajā izvērtēšanā ņemtas vērā tikai pašu alternatīvu ietekmētās platības.
- 3.4.10. Ziņojuma 5.5. nodaļā raksturotas divas alternatīvas (CP7, arī alternatīva 4) piekļuves risinājumiem Cekulei, Jauncekulei un Ezerdruvām:
 - 3.4.10.1. *4A alternatīva* - ceļa pārvads pār *Rail Baltica* pamattrasi pie Ezerdruvām. Paredz piekļuvi Cekulei un Jauncekulei pa jaunbūvējamu ceļu paralēli *Rail Baltica* līdz autoceļam V52 un ceļam uz Jauncekuli;
 - 3.4.10.2. *4B alternatīva* - ceļa pārvads atrodas ārpus IVN posma, uz D no Ezerdruvām, to izbūvējot pa esošā pašvaldības ceļa *Apvedceļš-Salienieki* trasi un pārbūvējot atbilstoši izvirzītajām tehniskajām prasībām.
- 3.4.11. Ziņojuma 6. nodaļā sniegts ietekmju izvērtējums skartajās jomās, tajā skaitā dažādo alternatīvu ietekme uz bioloģisko daudzveidību Ziņojuma 6.1.6. nodaļā un vides trokšņa līmeni Ziņojuma 6.5.7. nodaļā. Iespējamo alternatīvo risinājumu izvērtējums un prioritizācija – Ziņojuma 9. nodaļā.
- 3.4.12. Ziņojuma 9. nodaļā secināts, ka nevienā no alternatīvu 2, 3 un 4 risinājumiem nav paredzamas ietekmes, kas nepieļautu to īstenošanu. Dažādo risinājumu ietekmes uz vērtētajiem aspektiem (Ziņojuma 9.1. tabula, 11 vērtējuma pozīcijas) visos gadījumos atbilst vienai un tai pašai ietekmes vērtējuma kategorijai – nebūtiskavai nelielai ietekmei, līdz ar to iegūtie rezultāti izmantojami kā papildus, nevis noteicošais kritērijs alternatīvu izvēlē.
- 3.4.13. Ziņojumā secināts, ka no vides aizsardzības viedokļa prioritizējamas būtu šādas alternatīvas: *1A alternatīva* – tilta izbūve no monolīta dzelzsbetona 12 laidumiem ar

urbtiem pāļiem, 2A *alternatīva* – jauna ceļa izbūve paralēli *Rail Baltica* koridoram, 3B *alternatīva* – jauna savienojošā ceļa ar pārvadu pār *Rail Baltica* izbūve starp Mucenieku un Silakroga ciemiem to D daļā. Savukārt 4. alternatīvas gadījumā vērtējums nesniedz viennozīmīgu rezultātu un lēmums pieņemams, izsverot citus, t.sk. ekonomiskos, aspektus.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.4. Biroja 2022. gada 3. jūnija Lēmums Nr. 5-02-1/16.
- 4.5. Izstrādātājas 2022. gada 29. jūlija e-pasts ar informāciju par Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (turpmāk – Sākotnējā apspriešana) un tai pievienotais paziņojums (Biroja reģ. Nr. 5-01/1587).
- 4.6. Fiziskas personas 2022. gada 31. jūlija e-pasts ar 2022. gada 29. jūlija iesniegumu Nr. 01/29072022 *“Iesniegums par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas “Rail Baltica” paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma objekta un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas vajadzībām nepieciešamās informācijas un materiālu uzsniegšanu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1595).
- 4.7. Fiziskas personas 2022. gada 31. jūlija e-pasts ar 2022. gada 31. jūlija iesniegumu Nr. 01/31072022 *“Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas “Rail Baltica” paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma objekta un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas – jaunizbūvējamā ceļa posma alternatīvas variants ”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1596).
- 4.8. Fiziskas personas 2022. gada 1. augusta e-pasts ar 2022. gada 1. augusta iesniegumu Nr. 01/01082022 *“Iesniegums par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas “Rail Baltica” paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma objekta un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas vajadzībām nepieciešamās informācijas un materiālu iesniegšanu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1602).
- 4.9. Fiziskas personas 2022. gada 18. augusta iesniegums Nr. 01/18082022 *“Iesniegums par monitoringa iekārtām”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1704).
- 4.10. Izstrādātājas 2022. gada 11. augusta e-pasts ar informāciju par paziņojuma par Sākotnējo apspriešanu publicēšanu un tam pievienotā paziņojuma publikācijas kopija laikrakstā *“Rīgas Aprīņa Avīze”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1661).
- 4.11. Ierosinātājas 2022. gada 11. augusta iesniegums Nr. 1.13/LV-2022-497 *“Par programmas pieprasījumu ietekmes uz vidi novērtējumam”*, ar kuru pieprasīta programma ietekmes uz vidi novērtējuma programmai un sniegta informācija par Sākotnējo apspriešanu, un tam pievienotie pielikumi ar paziņojuma publikāciju kopijām laikrakstos (Biroja reģ. Nr. 5-01/1668).
- 4.12. Fiziskas personas 2022. gada 1. augusta iesniegums Nr. 2/22 *“par trases novietojumu Rail Baltica būvniecībai”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1601).
- 4.13. Fiziskas personas 2022. gada 19. augusta e-pasts ar 2022. gada 19. augusta iesniegumu Nr. 01/19082022 *“Iesniegums par riskiem”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1708).
- 4.14. Fiziskas personas 2022. gada 21. augusta e-pasts ar 2022. gada 21. augusta iesniegumu Nr. 01/21082022 *“Iesniegums par īpaši aizsargājamo sugu un biotopu izmaiņām un faktoriem, kas pasliktina to stāvokli”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1709).
- 4.15. Fiziskas personas 2022. gada 22. augusta e-pasts ar 2022. gada 22. augusta iesniegumu Nr. 01/22082022 *“Iesniegums par trokšņa samazināšanu”* (Biroja reģ. Nr. 5-01/1712).

- 4.16. Fiziskas personas 2022. gada 29. augusta e-pasts ar 2022. gada 29. augusta iesniegumu Nr. 01/29082022 “*Iesniegums par IVN uzdevumiem PAULU un ANNU kontekstā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1757).
- 4.17. Fiziskas personas 2022. gada 29. augusta iesniegums Nr. 02/29082022 “*Iesniegums par IVN galvenajiem uzdevumiem*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1759).
- 4.18. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Priekšlikumi Rail Baltica būvniecībai DTD2 posmā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1765).
- 4.19. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1767).
- 4.20. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1770).
- 4.21. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1771).
- 4.22. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1772).
- 4.23. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1774).
- 4.24. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1776).
- 4.25. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums – rakstisks priekšlikums, kas saistīts ar IVN sākotnējo sabiedrisko apspriešanu par Rail Baltica būvniecību DtD2 posmā (Vangaži -Salaspils- Misa), un tieši par posmu – Upeslejas trijstūris*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1777).
- 4.26. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1778).
- 4.27. Fiziskas personas 2022. gada 30. augusta iesniegums “*Iesniegums par IVN uzdevumiem par plānoto darbību vai ietekmes uz vidi novērtējuma procesā*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1780).
- 4.28. Izstrādātājas 2022. gada 1. septembra vēstule “*Par sabiedrības informēšanu*”, ar kuru iesniegts pārskats par Sākotnējo apspriešanu un tai pievienotie Sākotnējās apspriešanas materiāli, tostarp Sākotnējās apspriešanas sanāksmes protokols (Biroja reģ. Nr. 5-01/1820).
- 4.29. Biroja 2022. gada 12. septembra Programma Nr. 5-03/24/2022.
- 4.30. Izstrādātājas 2023. gada 4. aprīļa e-pasts un tam pievienotais paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu (Biroja reģ. Nr. 5-01/753).
- 4.31. Biroja 2023. gada 10. maija vēstule Nr. 5-01/617/2023 “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” Ierosinātajai un Izstrādātājai, ar kuru pārsūtīti Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojā saņemtie institūciju un sabiedrības viedokļi.

- 4.32. Ropažu novada pašvaldības 2023. gada 25. maija vēstule Nr. RN/2023/4.2-2/1058 “*Par priekšlikumu sniegšanu paredzētai darbībai*” ar viedokli par Ziņojumu tā sabiedriskās apspriešanas gaitā (Biroja reģ. Nr. 5-01/1383).
- 4.33. Izstrādātājas 2023. gada 6. jūnija vēstule “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma iesniegšanu atzinuma saņemšanai*”, Ziņojums un paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā (Biroja reģ. Nr. 5-01/1456).
- 4.34. Izstrādātājas 2023. gada 9. jūnija vēstule “*Par papildu informācijas iesniegšanu*” ar papildu informāciju Birojā iesniegtajam Ziņojumam (Biroja reģ. Nr. 5-01/1491).
- 4.35. AS “*Augstsprieguma tīkls*” 2023. gada 28. jūnija vēstule Nr. 2.5/2023/2771 “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1604).
- 4.36. DAP 2023. gada 4. jūlija vēstule Nr. 4.9/4221/2023-N “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu Rail Baltica būvniecībai posmā Vangaži – Salaspils – Misa*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1638).
- 4.37. Valsts aizsardzības militāro objektu un iepirkumu centrs (turpmāk - VAMOIC) 2023. gada 7. jūlija vēstule Nr. NOS/2023-4604 “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1656).
- 4.38. Veselības inspekcijas 2023. gada 7. jūlija vēstule Nr. 2.4.5.-1./5656 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1661).
- 4.39. Dienesta 2023. gada 11. jūlija vēstule Nr. 2.3/AP/7907/2023 “*Par priekšlikumu sniegšanu par ietekme uz vidi novērtējuma ziņojumu*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1673).
- 4.40. Salaspils novada 2023. gada 11. jūlija vēstule Nr. ADM/10-2.1/23/1992 “*Par viedokļa sniegšanu par IVN Ziņojumu jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecībai DTD2 posmā (Vangaži -Salaspils – Misa)*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1677).
- 4.41. VSIA “*Latvijas Valsts ceļi*” 2023. gada 12. jūlija vēstule Nr. 2.1/11978 “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1698).
- 4.42. Ropažu novada pašvaldības 2023. gada 19. jūlija vēstule Nr. RN/2023/4.2-2/1443 “*Par priekšlikumu sniegšanu paredzētai darbībai*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1760).
- 4.43. Biroja 2023. gada 27. jūlija vēstule Nr. 5-01/941/2023 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu*” Ierosinātajai un Izstrādātājai, ar kuru pieprasīta papildu informācijas.
- 4.44. Aizsardzības ministrijas 2023. gada 27. jūlija vēstule Nr. MV-N/1546 “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/1830).
- 4.45. Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta vēstule “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumu*” un tai pievienotais Ziņojuma 10. pielikums “*PRECIZĒJUMI IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMĀ (2023. gada 11. augusts)*” (Biroja reģ. Nr. 5-01/2011).
- 4.46. Izstrādātājas 2023. gada 19. septembra vēstule “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu atzinuma saņemšanai*” un tai pievienotais Ziņojuma E1. pielikums “*Izmantotās trokšņu aprēķinu datorprogrammas sagatavotie aprēķinu modeļu ievades dati*” PDF datnes formātā (Biroja reģ. Nr. 5-01/2350).

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 apspriešana norisinājās no 2022. gada 9. augusta līdz 30. augustam. Paziņojums par Paredzēto darbību un plānoto sanākumi tika publicēts Salaspils novada pašvaldības informatīvā izdevuma *“Salaspils vēstis”* 2022. gada 29. jūlija numurā Nr. 7 (749), Ropažu novada pašvaldības informatīvā izdevuma *“Tēvzemīte”* 9. augusta numurā Nr. 350 un laikraksta *“Rīgas Aprīņķa avīze”* 2022. gada 9. augusta izdevumā, kā arī ievietots tīmekļvietnēs www.railbaltica.org, www.environment.lv, www.salaspils.lv, www.ropazi.lv un www.vpvb.gov.lv. Ar sagatavotajiem materiāliem par Paredzēto darbību (no 2022. gada 29. jūlija) varēja iepazīties Ierosinātās tīmekļvietnē www.railbaltica.org un Izstrādātās tīmekļvietnē www.environment.lv, kā arī klātienē - Salaspils novada pašvaldībā (adrese: Līvzemes iela 8, Salaspils) un Ropažu novada pašvaldībā (adrese: Institūta iela 1a, Ulbroka, Stopiņu pagasts, Ropažu novads) darba laikā. Par Paredzēto darbību individuāli informēti tie nekustamo īpašumu īpašnieki (valdītāji), kuru nekustamie īpašumi skar un robežojas ar Darbības vietu. Paziņojumi zemes īpašniekiem – fiziskām personām, nosūtīti izmantojot Iekšlietu ministrijas Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes pakalpojumu *“Personas sagatavotas vēstules nosūtīšana norādītajam (meklējamam) adresātam, ja nav tiesiska pamata izsniegt informāciju no Iedzīvotāju reģistra”*. Paziņojumi zemes īpašniekiem – juridiskām personām, nosūtīti ierakstītu vēstulju formā uz to juridiskajām adresēm.

5.1.2. Sākotnējās apspriešanas ietvaros tika organizēta sanāksme neklātienēs formā saskaņā ar likuma *“Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likums”* 20. pantu. Laika posmā no 2022. gada 23. augusta līdz 30. augustam tīmekļvietnē www.environment.lv bija pieejama videoprezentācija par Paredzēto darbību, kā arī iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus par projektu un saņemt atbildes, rakstot uz Izstrādātās elektroniskā pasta adresi railbaltica@environment.lv. Sākotnējās apspriešanas sanāksme notika attālināti 2022. gada 23. augustā plkst. 17.00, rīkojot tiešsaistes videokonferenci platformā Zoom. Sanāksmē bija iespējams piedalīties, izmantojot tīmekļvietnē www.environment.lv publicēto saiti. Sākotnējās apspriešanas tiešsaistes sanāksmē kopumā piedalījās 43 dalībnieki. Sanāksmes dalībnieki tika iepazīstināti ar informāciju par Rail Baltica kopējā projekta progresu ES un Baltijas līmenī, progresu Latvijā, Paredzēto darbību, kā arī ar informāciju par IVN procedūru. Dalībniekiem bija iespēja uzdot sev interesējošus jautājumus. Sākotnējās apspriešanas dalībnieki galvenokārt interesējās par ceļu šķērsojumiem, šķērsojamām ūdenstecēm, šķērsojuma veidiem (tilts, autoceļš vai tunelis), nokļūšanu Upeslejās, joslu skaitu, vai plānotas velo, gājēju, cilvēkiem ar īpašām vajadzībām joslas, kā arī par būvniecības risinājumiem, tās ilgumu. Daļa iedzīvotāju interesējās, vai ir ņemtas vērā teritorijas plānojumos paredzētās perspektīvas apbūves teritorijas, par plānotajiem prettrokšņa pasākumiem un iespējamiem risinājumiem u.c. ar Paredzēto darbību saistītajiem risinājumiem. Pēc sanāksmes tās videoprezentācijas ieraksts tīmekļvietnē www.environment.lv bija pieejams no 2022. gada 23. augusta. Saskaņā ar iesniegtajiem Sākotnējās apspriešanas materiāliem tīmekļvietnē www.environment.lv sanāksmes ieraksts skatīts 74 reizes.

5.1.3. Sākotnējās apspriešanas ietvaros Birojā kopumā tika saņemti vairāk kā 10 iesniegumi no sabiedrības pārstāvjiem par Paredzēto darbību. Iesniegumos galvenokārt paustas bažas par Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz fiziskām personām piederošiem nekustamajiem īpašumiem un to sastāvā esošām zemes vienībām, sniegti priekšlikumi saistībā ar šķērsojuma vietām, gājēju un velosipēdistu ceļu ierīkošanu, ūdensapgādes un

kanalizācijas risinājumiem, iespējamām jaunbūvējamo ceļa posmu novietojuma alternatīvām, priekšlikumi biotopu aizsardzībai un trokšņa samazināšanai, inženiertehniskajiem pasākumiem, kas būtu jāveic, lai mazinātu Paredzētās darbības iespējamo ietekmi uz īpašumiem u.c. jautājumi. Sākotnējās apspriešanas laikā Birojā saņemtie iesniegumi tika nosūtīti Ierosinātajai un ņemti vērā sagatavojot programmu.

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

- 5.2.1. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2023. gada 4. aprīļa līdz 4. maijam. Paziņojums par Paredzēto darbību un plānoto sanākumi tika publicēts Salaspils novada pašvaldības informatīvā izdevuma "*Salaspils vēstis*" 2022. gada 30. jūlija izdevumā, Ropažu novada pašvaldības informatīvā izdevuma "*Tēvzemīte*" 4. aprīļa izdevumā un laikraksta "*Rīgas Aprīņa avīze*" 2023. gada 31. marta izdevumā, kā arī ievietots tīmekļvietnēs www.railbaltica.org, www.environment.lv, www.salaspils.lv, www.ropazi.lv un www.vpvpb.gov.lv. Ziņojums (sākot ar 2023. gada 4. aprīli) bija pieejams Ierosinātajās www.railbaltica.org tīmekļvietnē un Izstrādātājās tīmekļvietnē www.environment.lv. Klātienē Ziņojums bija pieejams Salaspils novada pašvaldībā (adrese: Līvzemes iela 8, Salaspils) un Ropažu novada pašvaldībā (adrese: Institūta iela 1a, Ulbroka, Stopiņu pagasts, Ropažu novads) darba laikā.
- 5.2.2. Saskaņā ar Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likumu Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme norisinājās neklātienē formā (attālināti) 2023. gada 12. aprīlī plkst. 17.00. Zoom platformā. Saite uz virtuālo sanāksmes telpu, kā arī pievienošanās instrukcija tika publicēta Izstrādātājās tīmekļvietnes www.environment.lv sadaļā "*Aktualitātes*". Sanāksmes laikā tika sniegta informācija par Paredzēto darbību un sagatavoto Ziņojumu, kā arī bija iespēja uzdot jautājumus un saņemt uz tiem atbildes. Saskaņā ar Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas protokolu sanāksmē attālināti piedalījās 27 dalībnieki. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes laikā dalībnieki interesējās par dzelzceļa šķērsojumu risinājumiem, tostarp par plānoto gājēju un velo infrastruktūru. Pēc sanāksmes tās videoprezentācijas ieraksts 2023. gada 13. aprīlī tika publicēts tīmekļvietnē www.environment.lv. Saskaņā ar vietnē <https://www.youtube.com/watch?v=XaxfFl9znY0&t=1s> pieejamo informāciju sanāksmes ieraksts skatīts 67 reizes.
- 5.2.3. Sabiedrība interesējošos jautājumus par Paredzēto darbību varēja sūtīt uz e-pastu ralbaltica@environment.lv līdz 2023. gada 19. aprīlim. Rakstiskus priekšlikumus un viedokļus par Ziņojumu Birojā varēja iesniegt līdz 2023. gada 4. maijam. Šajā periodā Birojā tika saņemts viens fiziskas personas iesniegums ar jautājumu par paredzētajām noklušanas iespējām no dārzkopības kooperatīva sabiedrības "Avoti" uz Upeslejām. Tāpat tika saņemti Dienesta un DAP viedokļi ar priekšlikumiem Ziņojuma papildināšanai. Visi Birojā saņemtie viedokļi nosūtīti Ierosinātajai un Izstrādātājai, Ziņojuma un vērtējuma papildināšanai. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli pievienots Ziņojuma 8. pielikumā. Pārskats par ieinteresēto pušu sniegtajiem viedokļiem Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas gaitā pievienots Ziņojuma 9. pielikumā.

5.3. Sabiedrības informēšana par Birojā iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

- 5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2023. gada 10. janvārī. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā ievietots Saldus novada pašvaldības tīmekļvietnē www.saldus.lv, Izstrādātājās tīmekļvietnē www.environment.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvpb.gov.lv.

- 5.3.2. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par Ziņojumu, Birojā tika saņemtas šādas vēstules:
- 5.3.2.1. AS “*Augstsprieguma tīkls*” 2023. gada 28. jūnija vēstuli Nr. 2.5/2023/2771, kurā pausts, ka tai savas kompetences ietvaros nav iebildumu pret Izstrādāto Ziņojumu. Vienlaikus AS “*Augstsprieguma tīkls*” vērsa uzmanību, ka būvniecības dokumentācijā nepieciešams iekļaut informāciju par elektroenerģijas pārvades infrastruktūras pārbūves noteikumiem, t.i. gadījumā, ja paredzētās darbības nodrošināšanai varētu rasties nepieciešamība veikt jebkādas elektroenerģijas pārvades infrastruktūras izmaiņas vai pārbūvi, tad jebkuras izmaiņas iepriekš rakstiskā veidā ir jāsaskaņo ar AS “*Augstsprieguma tīkls*”.
- 5.3.2.2. DAP 2023. gada 4. jūlija vēstuli Nr. 4.9/4221/2023-N, kurā DAP norādīja, ka tās ieskatā Ziņojumā iekļautie rekomendējošie pasākumi Paredzētās darbības negatīvās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novēršanai vai mazināšanai būtu jāiekļauj kā obligāti īstenojamiem pasākumiem, lai tādejādi kopumā maksimāli mazinātu Paredzētās darbības negatīvo, paliekošo ietekmi uz dabas vērtībām. Tāpat DAP vērs uzmanību uz Ziņojumā identificēto potenciāli negatīvo ietekmi uz saldūdeņu biotopiem, ko var radīt herbicīdu un citu ķīmisko līdzekļu lietošana dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai. DAP norādīja, ka šādai potenciālai negatīvai ietekmei Ziņojumā nav paredzēti pasākumi tās novēršanai un/ vai mazināšanai, un tādēļ lūdza Ziņojumu papildināt ar šādiem pasākumiem. DAP vērsa uzmanību uz aspektu saistībā ar iespējamu invazīvo sugu izplatīšanās veicināšanu būvniecības darbu laikā un tādēļ aicināja paredzēt ieviest uzraudzības pasākumus un sagatavot darbības plāns invazīvo sugu izplatības ierobežošanai. Tāpat DAP vērsa uzmanību uz Ziņojumā sniegto Paredzētās darbības alternatīvu izvērtējumu, norādot, ka tās ieskatā Paredzētās darbības īstenošanai jāizvēlas alternatīvas, kuras atstāj mazāku ietekmi uz dabas vērtībām.
- 5.3.2.3. VAMOIC 2023. gada 7. jūlija vēstuli Nr. NOS/2023-4604, ar kurā tā lūdza pagarināt viedokļa sniegšanas termiņu, ņemot vērā paredzētās darbības nozīmīgumu un tās iespējamo ietekmi uz militārā piesārņojuma potenciāli piesārņotu vietu - Cekules bijušās armijas bāzes teritoriju.
- 5.3.2.4. Veselības inspekcijas 2023. gada 7. jūlija vēstuli Nr. 2.4.5.-1./5656, kurā tā norādīja, ka inspekcija piekrīt Ziņojuma risinājumam un rekomendē Rail Baltica būvniecības un ekspluatācijas laikā pievērst īpašu uzmanību pasākumiem, kas mazinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz Ropažu novada un Salaspils novada iedzīvotājiem.
- 5.3.2.5. Dienesta 2023. gada 11. jūlija vēstuli Nr. 2.3/AP/7907/2023, kurā Dienest vērsa uzmanību, ka Ziņojumā norādīta informācija par nepieciešamību konsultēties ar dienestu pirms ar militāra rakstura sprādzienbīstamiem priekšmetiem un ar nesprāgušu munīciju potenciāli piesārņotās teritorijas izpēti uzsākšanas. Taču Dienests norādīja, ka likuma “*Par piesārņojumu*” 44.¹ pants nosaka atsevišķu regulējumu tam, kā tiek veikta ar militāra rakstura sprādzienbīstamiem priekšmetiem un ar nesprāgušu munīciju potenciāli piesārņotu un piesārņotu teritoriju izpēti, kā arī piesārņotu teritoriju sanācija. Tādēļ Dienests vērsa uzmanību, ka Ziņojumā būtu nepieciešams norādīt, ka Cekules militāri piesārņotās teritorijas sanācija ietilpst Aizsardzības ministrijas kompetencē. Savukārt saistībā ar gruntsūdeņos analizējamajiem piesārņojošo vielu parametriem, Dienests norādīja, ka, veicot gruntsūdeņu piesārņojuma izpēti, lai izdarītu secinājumus par gruntsūdeņu piesārņojuma pakāpi, kā minimums būtu jāanalizē Ministru kabineta 2002. gada 12. marta noteikumu Nr. 118 “*Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti*” 10. pielikumā minētie parametri.

- 5.3.2.6. Salaspils novada 2023. gada 11. jūlija vēstuli Nr. ADM/10-2.1/23/1992, kurā tā secina, ka paredzētā darbība bez dzelzceļa sliežu ceļu izbūves iekļauj arī citas saistītās infrastruktūras un to izmaiņas, kā rezultātā šajā trases posmā tas pastiprinās jau esošo teritorijas fragmentāciju un barjeras efektu un tādejādi sagaidāma ietekme gandrīz uz ikvienu Salaspils novadā un ne tikai. Pašvaldība norādīja, ka tai ir būtiski, lai visās projekta attīstības stadijās tiktu ņemti vērā citu šajā teritorijā nozīmīgu infrastruktūras objektu būvniecības ieceru risinājumi – tai skaitā esošā valsts autoceļa A4 (Baltezers – Saulkalne) posma pārbūve, par kuru šobrīd tiek veikta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra. Tādēļ pašvaldība norādīja, ka visus šos jautājumus jārespektē arī kontekstā ar Paredzēto darbību, un aicināja izvērtēt, pārbaudīt un aktualizēt šo informāciju un iekļaut to Paredzētās darbības gala Ziņojuma materiālos.
- 5.3.2.7. VSIA “*Latvijas Valsts ceļi*” (turpmāk - LVC) 2023. gada 12. jūlija vēstuli Nr. 2.1/11978, kurā tā puda viedokli, ka LVC ieskatā ne visur Ziņojuma materiāli atspoguļo korektus Rail Baltica dzelzceļa līnijai blakus plānotā valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) pārbūves projekta “*Projekta “Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) iespējamās pārbūves ietekmes uz vidi novērtējums” risinājumu aktualizācija ātrgaitas ceļa būvniecībai (būvprojekts minimālā sastāvā) un ietekmes uz vidi novērtējums*” risinājumus, īpaši attiecībā uz perspektīvo gājēju un velosipēdistu ceļu novietojumu. Tādēļ LVC lūdza precizēt Ziņojumu, ņemot vērā iepriekš minētā projekta aktuālos risinājumus, tai skaitā arī perspektīvos gājēju un velosipēdistu ceļus.
- 5.3.2.8. Ropažu novada pašvaldības 2023. gada 19. jūlija vēstule Nr. RN/2023/4.2-2/1443, kurā tā, atsaucoties uz Biroja lūgumu, sniedza priekšlikumus obligātajiem nosacījumiem paredzētās darbības realizācijai, kas galvenokārt bija saistīti ar meliorācijas sistēmu pārkārtošanas risinājumu izstrādi, ja tiek identificēta šāda ietekme, nepieciešamību ūdensnoteku gultņu pārtīrīšanai un būvniecības darbu, tostarp ar to saistīto transportēšanu, organizāciju veidā, kas atstāj iespējami mazāku ietekmi uz apkārtējo vidi dažādu aspektu griezumā. Tāpat pašvaldība sniedza viedokli par prioritāri virzāmajām Ziņojumā vērtētajām ar Paredzēto darbību saistītajām alternatīvām.
- 5.3.3. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu, Birojs ar 2023. gada 27. jūlijā ar vēstuli Nr. 5-01/941/2023 Ziņojumu nodeva papildināšanai.
- 5.3.4. 2023. gada 28. jūlijā Birojā tika saņemta Aizsardzības ministrijas vēstule, kurā tā vērta uzmanību uz apstākļiem saistībā ar Cekules bijušās armijas bāzes teritoriju, tostarp informēja, ka tā nav Aizsardzības ministrijas valdījumā. Vienlaikus Aizsardzības ministrija norādīja uz iespējamu nepieciešamību projekta darbu veikšanas aktīvajā fāzē piesaistīt sertificētu speciālistu, kurš saņemis Aizsardzības ministrijas izsniegtu sertifikātu ar militāra rakstura sprādzienbīstamiem priekšmetiem un nesprāgušu munīciju piesārņotu un potenciāli piesārņotu teritoriju uzraudzībā izpētei, nesprāgušas munīcijas meklēšanai, identificēšanai, izcelšanai, savākšanai un uzglabāšanai saskaņā ar likumā “*Par piesārņojumu*” noteikto. Papildus tā informēja, ka Aizsardzības ministrija neizvirza obligātos nosacījumus paredzētās darbības realizācijai.
- 5.3.5. Birojā Ziņojuma aktuālā redakcija/ papildinājumi – Ziņojuma 10. pielikums “*Precizējumi ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā (2023. gada 11. augusts)*”, kas, pamatojoties uz Biroja 2023. gada 27. jūlija vēstulē Nr. 5-01/941/2023 norādīto par nepieciešamo papildu informāciju, sagatavots pēc Ziņojuma iesniegšanas Birojā 2023. gada 6. jūnijā, saņemti un reģistrēti 2023. gada 11. augustā. Paziņojums par Ziņojuma papildinājumu iesniegšanu Birojā un iespējām iepazīties ar aktualizēto

informāciju tika ievietots Izstrādātājas tīmekļvietnē www.environment.lv un Biroja tīmekļvietnē www.vpvpb.gov.lv. Saskaņā ar Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta vēstule norādīto, Ziņojuma 10. pielikums tika nosūtīts arī Ropažu un Salaspils novada pašvaldībām. Ziņojuma 10. pielikums ir neatņemama Ziņojuma sastāvdaļa. Papildus tam Ierosinātājas 2023. gada 11. augusta vēstulī pievienots pielikums, kurā sniegts pārskats par saņemtajiem komentāriem ar Ziņojumu un norāde par veiktajiem papildinājumiem un/vai labojumiem saskaņā ar Birojs ar 2023. gada 27. jūlija vēstulē Nr. 5-01/941/2023 norādīto.

- 5.3.6. Izstrādātājas 2023. gada 19. septembra vēstule “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu atzinuma saņemšanai*”, ar kuru tā papildinājusi Ziņojuma E1. pielikumu “*Izmantotās trokšņu aprēķinu datorprogrammas sagatavotie aprēķinu modeļu ievades dati*”.

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

- 6.1.** *Rail Baltica* kopējais garums plānots ~ 730 km, no kuriem ~ 260 km plānoti Latvijas teritorijā. Šajā Ziņojumā vērtētas izmaiņas 18,5 km gara posma būvniecībai. Šādā kontekstā Birojs, izdodot šo atzinumu, ņem 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.
- 6.2.** Ņemot vērā to, ka Ministru kabinets 2016. gada IVN rezultātā ir akceptējis *Rail Baltica* trasi Latvijasteritorijā un ir uzsākta *Rail Baltica* būvprojektēšana un būvniecība, kā arī to, ka *Rail Baltica* trases precizējumi saistīti ar nepieciešamību nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras tehniskās savietojamības/izmantojamības prasības, kā iespējamās alternatīvas atbilstoši Novērtējuma likuma 7. panta pirmajai daļai un 17. panta pirmās daļas 3. punktam Paredzētās darbības kontekstā tiek vērtēti galvenokārt šai projekta attīstības stadijai atbilstoši risinājumi, kas aptver izmantojamo tehnoloģiju veidus ūdensobjektu šķērsošanai un teritoriju sasniedzamībai. Līdz ar to Birojs šajā Ziņojumā vērtē un atzinumā akcentē aspektus, kuri attiecināmi uz izpētes zonas un atsevišķu ietekmju izmaiņām salīdzinājumā ar jau izdoto Atzinumu Nr. 5 par 2016. gadā veikto IVN.
- 6.3.** 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 apstākļus, apdzīvotas vietas, aizsargājamas dabas, kultūrvēsturiskās u.c. vērtības, , piesārņojuma un traucējumu veidus, kas izriet gan no dzelzceļa līnijas un saistīto objektu būvniecības, gan no dzelzceļa līnijas ekspluatācijas.
- 6.4.** Izvērtējis Ziņojumu un saistīto ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentāciju, tajā skaitā sabiedriskās apspriešanas ietvaros paustos iedzīvotāju, valsts un pašvaldību institūciju un fizisku personu viedokļus un atsauksmes par Ziņojumu, Birojs atzīst, ka dzelzceļa līnijas būvniecība ir saistīta ar vērēnīgiem būvdarbiem, esošo būvju, tostarp infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu pārbūvi, traucējumiem un satiksmes ierobežojumiem būvniecības laikā. Līdz ar to projekta realizētājiem jāpanāk, ka dzelzceļa līnija tiek integrēta esošajā dabas un cilvēku dzīves telpā pēc iespējas optimāli un ar mazākiem zaudējumiem attiecībā pret visiem vides komponentiem, kā arī 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. Ņemot vērā, ka visu ieinteresēto pušu viedokļi un ietekmju

interesešu aspekti ir vienlīdz nozīmīgi un tas, 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.

- 6.5.** Izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā, ka ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka Paredzētās darbības radītās un summārās ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkota precizētā *Rail Baltica* posma būvniecība, tostarp ar to saistītie alternatīvie risinājumi, sagaidāmie ietekmju veidi, to būtiskums un risinājumi ietekmes novēršanai vai samazināšanai, ja šāda Paredzētā darbība tiek akceptēta un realizēta. Vienlaikus visi būvniecības projekta tehniskie risinājumi arī šī *Rail Baltica* posma dzelzceļa trases novietojuma plānošanas stadijā vēl nav pilnībā precizēti. Ir zināmi principiālie risinājumi, - plānotie apjomi, šķērsojumu un pieslēgumu veidi un iespējamās alternatīvas, esošais vides stāvoklis un tā sarežģītība. Ziņojumā identificēti nepieciešamie pasākumi Paredzētās darbības nodrošināšanai un ietekmes mazināšanai būvniecības un ekspluatācijas fāzēs. 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. Tālākajā projektu attīstības gaitā (piemēram, identificējot tādus apstākļus, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus risinājumus, vai lemjot par saistīto/pakārtoto darbību realizāciju), Ierosinātajai jāreķinās, ka var tikt piemērots un veikts ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums saskaņā ar Novērtējuma likuma 3.² panta pirmās daļas 3. punktu.
- 6.6.** Birojs secina, ka Paredzētās darbības īstenošana paredzēta ievērojot normatīvo aktu saistošās prasības, tajā skaitā Eiropas Savienībā un Latvijā izvirzītās prasības ātrvilcienu dzelzceļa līnijām un dzelzceļa satiksmes drošībai, un veicot nepieciešamos saskaņojumus ar institūcijām un komersantiem, tādēļ Birojam atkārtoti uz tām norādīt (un tās iekļaut savos nosacījumos) nav nepieciešams. Novērtējuma likuma 24. pants noteic - *“Ierosinātāja pienākums ir nodrošināt: 1) iesniegtās informācijas pilnīgumu un patiesumu, kā arī ziņojuma sagatavošanu atbilstoši šā likuma un citu normatīvo aktu prasībām; 2) ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu, tai skaitā tādu risinājumu īstenošanu, kuri paredzēti, lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu un, ja iespējams, atļūdzinātu paredzētās darbības būtisko negatīvo ietekmi uz vidi.”* Birojs šajā atzinumā atkārtoti nenorāda arī tos ietekmju mazinošos pasākumus, kas jau norādīti Ziņojumā un tā pielikumos, kuri īstenojami Paredzētās darbības realizācijas gadījumā. Citādā veidā kā novērtēts Ziņojumā, Paredzētā darbība nav pieļaujama.
- 6.7.** Ņemot vērā Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu, Birojam ir tiesības noteikt papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā.
- 6.8. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:**
- 6.8.1. Būvniecības procesa organizācijas procesa aspekti.**
- 6.8.2. Ūdensobjektu šķērsojumi. Ietekme uz hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma apstākļiem.**
- 6.8.3. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību.**
- 6.8.4. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.**
- 6.8.5. Gaisu piesārņojošo vielu emisija, izmaiņas gaisa kvalitātē un ietekme uz klimatu.**

6.8.6. Troksnis, vibrācijas un elektromagnētiskais lauks.

6.8.7. Drošība un vides risku pārvaldība, dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošība un piesārņojuma riski.

6.9. Saistībā ar Paredzēto darbību realizāciju aspektiem, no kuriem varētu izrietēt būtiska negatīva ietekme uz vidi, Birojs secina:

6.9.1. Būvniecības procesa organizācijas procesa aspekti:

- 6.9.1.1. Jauna infrastruktūras un ar to saistīto objektu būvniecība un ekspluatācija radīs ievērojamas un paliekošas izmaiņas apkārtējā vide. Dzelzceļa līnijas posma infrastruktūras būvniecības rezultātā visā tās nodalījuma joslas vietā, kā arī zem saistītajiem objektiem, tostarp satiksmes pārvadiem, apkalpes objektiem u.c., pašreizējais teritorijas lietojums tiks pārmainīts. Šajā teritorijā tiks noņemts apaugums, ja dzelzceļa līnijas trase šķērsos kādas ēkas vai būves, tās būs nepieciešams nojaukt. Attiecīgi šādas ietekmes skars plašāku teritoriju ap izbūvēto dzelzceļa līnijas posmu un būs ilgstošas.
- 6.9.1.2. 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* dzelzceļa līnija ekspluatācijas un pastāvēšanas periodā.
- 6.9.1.3. Sagaidāmās ietekmes aptver divus pēc ietekmju veidiem, nozīmes, intensitātes un arī sagaidāmām paliekošām ietekmēm atšķirīgus Paredzētās darbības posmus – būvniecības fāzi un ekspluatācijas fāzi.
- 6.9.1.4. Izvērtējis Ziņojumu Birojs konstatē, ka attiecībā uz plānotā dzelzceļa trases posma būvniecības procesa organizāciju (Ziņojuma 4.2. nodaļa) un dzelzceļa ekspluatāciju (Ziņojuma 4.3. nodaļa) Ziņojumā atspoguļota informācija, kas sniedz vispārīgu ieskatu galvenajos etapos, kas saistīti ar minētajiem Paredzētās darbības realizācijas posmiem, un to secībā, kā arī saistošajā dokumentācijā un principiālajos risinājumos, lai nodrošinātu Paredzētās darbības realizāciju un maksimāli mazinātu un/ vai saīsinātu ar būvniecības darbiem radīto traucējumu ietekmi uz apkārtējām teritorijām un to izmantošanas iespējām. Tāpat Birojs konstatē, ka Ziņojumā sniegta informācija par principiāliem ar Paredzētās darbības nodrošinājumu saistītiem tehniskajiem risinājumiem (Ziņojuma 4.1. nodaļa) un identificētas teritorijas, kur kādus no konkrētajiem risinājumiem paredzēts realizēt, piemēram, jaunbūvējami ceļi, pārvadi u.tml. (skat. arī šī atzinuma 3.3. punktu).
- 6.9.1.5. Kā izriet no Ziņojumā sniegtās informācijas un norādīts jau iepriekš arī šajā atzinumā, *Rail Baltica* trases būvniecība Latvijas teritorijā jau akceptēta ar Ministru kabineta rīkojumu¹⁶ un atsevišķos posmos ir uzsākta tās būvprojektēšana un būvniecība, tiek veikta padziļināta teritorijas izpēte. Tādēļ Biroja ieskatā Ierosinātajai principiāli ir skaidri galvenie ar Paredzētās darbības nodrošināšanu saistītie dzelzceļa trases būvniecības posmi un tās ekspluatācijas iespējas, kas ietver atbilstību saistošajai likumdošanai, projektēšanu, saskaņošanu ar saistītajām un ietekmētajām institūcijām, komersantiem, īpašumu īpašniekiem un valdītājiem, būvprojektu izstrādi, būvniecības darbu organizēšanu, būvniecības darbus un ar tiem saistītās ietekmes, objektu nodošanu ekspluatācijā, dzelzceļa izmantošanu u.c. un ar tām saistītās galvenās ietekmes uz apkārtējām teritorijām, vidi, cilvēkiem, to veselību un drošību u.tml. Proti, galvenās ar dzelzceļa infrastruktūras būvniecību un ekspluatāciju saistītās tipiskās iespējamās

¹⁶ Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojums Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzētās darbības akceptu”.

ietekmes uz apkārtējo vidi apzinātas un vērtētas jau 2016. gada IVN. Savukārt Biroja nosacījumi šajos ietekmju aspektos ir ietverti jau Atzinumā Nr. 5. Attiecīgi Birojam ir pamats uzskatīt, ka realizējot arī Paredzēto darbību, Ierosinātāja vadīsies no iepriekšējās pieredzes un izstrādātajiem risinājumiem, kas plašāk analizēti un vērtēti gan 2016. gada IVN, gan Atzinumā Nr. 5. Minēto apliecina arī Ziņojumā iekļautā informācija, ka Paredzētā darbība cita starpā tiks īstenota atbilstoši Biroja Atzinumā Nr. 5 ietvertajiem nosacījumiem, ciktāl tas nav pretrunā ar šajā Ziņojumā norādītajiem risinājumiem (Ziņojuma 247. lpp.).

- 6.9.1.6. Attiecībā uz plānotā dzelzceļa trases posma būvniecības un ekspluatācijas iespējamo ietekmju vērtējumu konkrētos aspektos, piemēram, ietekme uz bioloģisko daudzveidību, hidroloģiju, vides troksni, Ziņojuma autori izvēlējušies pieeju, ka tās identificētas un vērtētas, tostarp vērtējot ietekmi mazinošus pasākumus, katram aspektam atbilstošā Ziņojuma nodaļā.
- 6.9.1.7. Kopumā, vērtējot Ziņojumu un tajā aplūkotos būvniecības ietekmes aspektus, Birojs konstatē, ka IVN ietvaros tie ir ņemti vērā tādā detalizācijas pakāpē, kādu pieļauj pašreizējā projekta stadija. Ņemot vērā iepriekš minēto, Birojs neuzskata par lietderīgu šajā atzinumā izvērsti analizēt un vērtēt plānoto būvniecības procesa organizāciju un dzelzceļa ekspluatāciju, principiāli vērtēt plānotos Paredzētās darbības tehniskos risinājumus, kā arī, izdodot šo atzinumu, atkārtoti saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu izvirzīt vispārējus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama, kas attiecināmi uz dzelzceļa trases posma izbūvi un ekspluatāciju, tehniskajiem risinājumiem, vispārējām ietekmēm kādā no Ziņojumā vērtētajiem ietekmju aspektiem, kas ietverti jau Atzinumā Nr. 5 un nav specifiski saistīti ar Darbības vietu/ esošo situāciju un tām pielāgotiem risinājumiem, un/ vai izriet no saistošajos normatīvos noteiktā.
- 6.9.1.8. Saistībā ar šī atzinuma 6.9.1.6. un 6.9.1.7. punktā minēto, Birojs norāda, ka Paredzētās darbības ietekmes vērtējums Ziņojumā vērtētajos aspektos, piemēram, ietekme uz apkārtnes hidroloģisko režīmu, bioloģisko daudzveidību, ainavu un kultūrvēsturiskajām vērtībām, trokšņa līmeni u.c., kas saistāms ar konkrēto Paredzētās darbības teritoriju un tās ietekmes zonu un kur iespējamā ietekme ir prognozēta, detalizētāk analizēta un vērtēta, tostarp izvirzot nosacījumus, analizēta un vērtēta tālāk šajā atzinumā, atbilstošajiem aspektiem veltītajos atzinuma punktos.
- 6.9.1.9. Papildus jau Ziņojuma 4.2. nodaļā norādītajam par būvniecības procesa organizāciju, tostarp aspektos, kas saistīti ar plānotajiem pasākumiem būvdarbu ietekmes mazināšanai uz apkārtējo teritoriju izmantošanu, pieejamību, nozīmīgu objektu funkcionēšanu u.tml., Ziņojumā atsevišķi sniegts vērtējums par Paredzētās darbības ietekmi uz sociālekonomiskajiem aspektiem gan plānotā dzelzceļa trases posma būvniecības (Ziņojuma 7.3.2. nodaļa), gan ekspluatācijas gaitā (Ziņojuma 7.3.3. nodaļa).
- 6.9.1.10. Ziņojumā identificētās būtiskākās ar būvniecības darbiem saistītās ietekmes uz vietējiem iedzīvotājiem ir īslaicīgi traucējumi saistībā ar būvdarbu radīto troksni, vibrācijām, kā arī traucējumi, kas saistīti ar būvniecībā iesaistītās tehnikas un autotransporta kustības ietekmi uz satiksmi, tāpat arī iespējamās īslaicīgas gaisa kvalitātes izmaiņas (piemēram, ar būvniecības putekļiem saistītie traucējumi), kā arī sagaidāmās vizuālas ainavas izmaiņas. Identificētos traucējumus pilnībā nav iespējams novērst, tomēr atbilstīgi plānojot un organizējot būvdarbu veikšanu, tos lielākoties ir iespējams ievērojami samazināt.
- 6.9.1.11. Savukārt Biroja ieskatā Ziņojumā identificētās būtiskākās ar dzelzceļa ekspluatāciju saistītās ietekmes uz sociālekonomiskajiem aspektiem ir ietekme uz nekustamajiem

īpašumiem. Saskaņā ar novērtēto plānotā dzelzceļa trases posma izbūvei būs nepieciešams nojaukt septiņas ēkas (Ziņojuma 7.3.9. attēls), kas atrodas trijos īpašumos (Ziņojuma 238. lpp.). Savukārt, ņemot vērā Aizsargjoslu likumā noteikto attiecībā uz aizsargjoslām gar dzelzceļu, IVN ietvaros identificēti nekustamie īpašumi, kuros iespējams nosakāma ar dzelzceļa līniju saistītā aizsargjosla, kā arī novērtētas iespējamās aizsargjoslas skartās platības. Minētā informācija apkopota Ziņojuma 2. pielikumā¹⁷.

6.9.1.12. Birojs atzīst, ka raugoties no vietējo iedzīvotāju perspektīvas, nozīmīgas ar dzelzceļa ekspluatāciju saistītās ietekmes uz sociālekonomiskajiem aspektiem ir arī Ziņojumā analizētās ietekmes uz pakalpojumu pieejamību, nodarbinātību, teritoriju sasniedzamību, kas galvenokārt saistīts ar barjeras efektu un izmaiņām esošajā infrastruktūrā un attiecīgi izmaiņām pārvietošanās maršrutos. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam, iedzīvotāju sniegtie priekšlikumi vērtēti un iespēju robežās ņemti vērā, plānojot tehniskos risinājumus jaunu pārvadu un publiskās lietošanas ceļu izvietojumam, lai līdz minimumam mazinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz dažādo teritoriju sasniedzamību un pakalpojumu pieejamību.

6.9.1.13. **Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju, Birojs uzskata, ka papildus jau Atzinumā Nr. 5 ietvertajiem nosacījumiem, kur tie kontekstā ar Paredzēto darbību attiecināmi uz būvniecības procesa organizāciju, nepieciešams noteikt nosacījumu, ka ar Paredzētās darbības saistīto būvdarbu organizācijā jānodrošina Ziņojuma 4.2. un 4.3. nodaļā iekļauto principu un risinājumu ievērošana. Citu ar būvniecības procesu un dzelzceļa ekspluatāciju saistīto specifisko ietekmju izvērtējums un nosacījumi sniegti tālāk šajā atzinumā.**

6.9.2. Ūdensobjektu šķērsojumi. Ietekme uz hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma apstākļiem.

6.9.2.1. Paredzētās darbības ietekmes uz virszemes ūdeņiem novērtējuma pieejas un izmantoto metožu apraksts detalizēti sniegts Ziņojuma 6.3.1. un 6.3.2. nodaļā. Saskaņā ar Ziņojumu šī IVN ietvaros jauni hidroloģiskie un hidrodinamiskie aprēķini nav veikti, jo šķērsojuma vietu novietojuma izmaiņas no hidroloģiskā viedokļa, salīdzinot ar 2016. gada IVN vērtēto trases novietojumu, ir nelielas. Izņēmums ir ūdensteču pavasara palu perioda maksimālo caurplūdumu šķērsojumu vietās pārrēķins no 2016. gada IVN ziņojumā sniegtajiem rezultātiem, kas veikts proporcionāli precizētajam sateces baseinam jaunajās šķērsojumu vietās.

6.9.2.2. Šķērsojamo ūdensobjektu galvenie hidroloģiskie raksturlielumi doti Ziņojuma 6.3.7. - 6.3.10. tabulā, plūsmas virzieni – Ziņojuma 6.3.1. attēlā, bet šķērsojumu vietas norādītas 6.3.2. attēlā. Savukārt Ziņojuma 6.2.3.1.3. nodaļā sniegts upju šķērsojuma vietu ģeoloģiskās uzbūves raksturojums.

6.9.2.3. Identificēts, ka plānotā dzelzceļā trase šķērsos vai skars četrpadsmit meliorācijas sistēmas (Ziņojuma 4.1.10. un 6.3.2. attēls). Tiks šķērsotas lauku meliorācijas sistēmas, mežu meliorācijas sistēmas netiks šķērsotas vai ietekmētas. Ziņojumā norādīts, ka plānotais dzelzceļa līnijas posms šķērsos vai skar vairākus mazākus meliorācijas novadgrāvjus, susinātājgrāvjus, kontūrgrāvjus un nelielus strautus, kā arī segtās drenāžas kolektorus un drenu zarus. Tiks šķērsotas arī piecas pārmitras teritorijas vai potenciāli pārpurvošanai pakļauti reljefa pazeminājumi, kā arī tiks šķērsoti vai skarti

¹⁷ Saskaņā ar Ziņojumu skarto platību aprēķiniem izmantotas divas pieejas - 2016. gada IVN pieeja, pieņemot, ka aizsargjosla nepārsniedz nodalījumajoslas platumu jeb šajā gadījumā IVN koridora platumu, jo nodalījuma joslas platums šajā projektēšanas stadijā vēl nav precīzi zināms; slīktākā scenārija pieeja platības aprēķinot ar pieņēmumu, ka tiks noteiktas maksimālās Aizsargjoslu likumā pieļautās aizsargjoslas gar dzelzceļu, proti, 100 m josla katrā pusē dzelzceļam.

- pieci dīķi. Minēto ūdensobjektu izvietojums pārskata plānā skatāms Ziņojuma 6.3.2. attēlā. Dabiskas ūdenstilpes vērtētā dzelzceļa līnijas trases nešķērsos.
- 6.9.2.4. Ziņojumā vērtētas arī potenciāli applūstošas teritorijas. Tās identificētas Lielās Juglas un Mazās Juglas dzelzceļa trases šķērsojumu zonās, kur izplatītas samērā plašas palienes, bet upju maksimālie caurplūdumi pārsniedz $150 \text{ m}^3/\text{s}$. Savukārt attiecībā uz Ķīvuļurgas un Nabinurgas šķērsojumiem novērtēts, ka to maksimālie caurplūdumi ir nelieli, līdz ar to nopietnu appludinājumu tās nevar izraisīt. Vienlaikus sniegts vērtējums, ka to gultnes un palienes atsevišķos posmos ir aizaugušas, tādēļ izveidojušās lokāli pārpurvotas teritorijas. Līdzīgi procesi konstatēti arī vietām vidējo upju palienēs. Papildus minētajam Ziņojumā identificētas arī teritorijas ar ierobežotas noteces iespējām (zemas vietas, kur apgrūtināta atmosfēras nokrišņu un/ vai sniega kušanas ūdeņu notece), kas var būt problemātiskās vietas dzelzceļa trases uzbūruma izbūves gadījumā). Dzelzceļa līnijas šķērsojamo ūdensteču applūstošās zonas parādītas Ziņojuma 6.3.3. attēlā, savukārt aprēķinātie ilggadīgie vidējie caurplūdumi, pavasara palu maksimālie caurplūdumi un ūdens līmeņi (ar atkārtotānos varbūtību $p=1\%$) - Ziņojuma 6.3.7. - 6.3.9. tabulās.
- 6.9.2.5. Ziņojuma 6.3.3. nodaļā identificētas problēmsituācijas saistībā ar esošo meliorācijas sistēmu kvalitāti, proti, nereti tās ir piesērējušas, aizaugušas un nespēj nodrošināt tām paredzēto funkciju. Tādēļ, kā izriet no Ziņojuma, nav viennozīmīgi novērtējams, vai potenciāli negatīvā ietekme uz apkārtnes hidromelioratīvo stāvokli būtu saistāma tikai ar dzelzceļa trases izbūvi, jo pastāv iespēja, ka, izbūvējot dzelzceļa līniju un pat tehniski pareizi pārbūvējot skartajā trasē esošās meliorācijas sistēmas, esošo meliorācijas sistēmu darbība kopumā neuzlabosies. Kā risinājums šādas potenciālās ietekmes novēršanai Ziņojuma norādīta nepieciešamība veikt esošo ūdensnoteku gultņu pārtīrīšanu garākos posmos gan augšpus, gan lejpus dzelzceļa līnijas trasei. Paredzētā darbība neietver risinājumus visas meliorācijas sistēmas renovācijai. Vienlaikus no Ziņojuma izriet, ka tiešā *Rail Baltica* ietekmes zonā situācija uzlabosies.
- 6.9.2.6. Saskaņā ar Ziņojumu gan dzelzceļa tilti pār upēm, gan meliorācijas sistēmu šķērsojumi projektēti, ņemot vērā spēkā esošos būvnormatīvus un ievērojot pamatprincipus, kas norādīti Ziņojuma 4.1.5. nodaļā., meliorācijas sistēmu šķērsojumu gadījumā ņemot vērā arī infrastruktūras īpašnieku vai apsaimniekotāju izvirzītos tehniskos noteikumus.
- 6.9.2.7. Ziņojuma 4.1.5. nodaļā raksturoti visu plānoto šķērsojumu - tiltu principiālie risinājumi. To novietojums parādīts gan pārskata kartē (Ziņojuma 4.1.10. attēls), gan arī atsevišķi (Ziņojuma 4.1.11. -4.1.13. attēlos), norādot plānoto ūdensteču šķērsojumu izvietojumu un sniedzot tiltu raksturojumu. Kopumā norādāms, ka pār Ķīvuļurgu un Nabinurgu paredzēti trīs atsevišķi tilti, pār Mazo Juglu divi atsevišķi tilti. Ziņojuma 5.1. nodaļā apskatītas trīs tehnisko risinājumu alternatīvas upju šķērsojumu izbūvei (skat. arī šī atzinuma 3.4.3. punktu). Upju šķērsojumu raksturojums un vērtējums par no hidroloģiskā viedokļa optimālāko tehnisko risinājumu izvēli un sagaidāmajām problēmsituācijām, ja nav iespējams nodrošināt no hidroloģiskā aspekta optimālākā varianta izbūvi, kā arī iespējamajiem risinājumiem, sniegts Ziņojuma 6.3.4.1. – 6.3.4.4. nodaļā.
- 6.9.2.8. Lielās Juglas šķērsojumam (DzT1) vērtētas divas tilta tehniskā risinājuma alternatīvas (skat. arī šī atzinuma 3.4.5. punktu, Ziņojuma 6.3.4.1. nodaļa). Secināms, ka no hidroloģiskā vērtējuma viedokļa kā atbilstošāka nosakāma šķērsojuma pār Lielo Juglu *1A alternatīva* (Ziņojuma 5.1.3. attēls), to īstenojot mazāk tiek ietekmēta meliorācijas grāvju sistēma. Vienlaikus novērtēts, ka abu alternatīvu gadījumā Lielās Juglas gultnes nogāzē paredzētais tilta balsts daļēji var ietekmēt ledus iešanas režīmu upē, taču plašās palienes dēļ nelabvēlīgas papildus applūšanas riski nepastāv.

- 6.9.2.9. Saskaņā ar Ziņojumu meliorācijas grāvju un nelielu strautu šķērsojumiem paredzēts veidot caurtekas vai tie paralēli dzelzceļa uzbērumam jāpārvirza uz tuvākajām ūdenstecēm, kurām ir paredzēti dzelzceļa šķērsojumi ar tiltiem vai caurtekām. Ņemot vērā, ka dzelzceļa līniju praktiski visā tās garumā paredzēta izvietot uz grunts uzbēruma, virszemes noteces ūdeņu novadīšana no trases notiks brīvi, paštecēs ceļā pa uzbēruma nogāzēm, noteces ūdeņu savākšanai un novadīšanai uz promtekām paredzēts izbūvēt dzelzceļa grāvjus gar abām trases malām.
- 6.9.2.10. Konstatējams, ka būvdarbu laikā (rakšanas darbi, smagās tehniskas pārvietošanās) tieši tiks ietekmētas dzelzceļa trases joslā esošās meliorācijas sistēmas un citi ūdensobjekti to šķērsojumu vietās. Esošo meliorācijas sistēmu darbības nodrošināšanai dzelzceļa būvniecības laikā plānots pielietot gan pagaidu, gan paliekošus risinājumus, lai pēc iespējas mazinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz apkārtnes hidroloģisko režīmu un nodrošinātu esošo meliorācijas sistēmu funkciju Plānotie pagaidu risinājumi saistīti ar īslaicīgu/ pagaidu virszemes ūdeņu novadīšanas un gruntsūdens līmeņu pazemināšanas sistēmu izveidi tikai lokālās būvlaukuma teritorijās, kas vēlāk tiks demontētas. Detālāks apraksts un piemēri sniegti Ziņojuma 6.3.4. nodaļā.
- 6.9.2.11. Ziņojumā vērtēti arī aspekti, kas saistāmi ar Paredzētās darbības ietekmi uz apkārtnes hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, tostarp dzeramā ūdens resursiem un to kvalitāti, iespējamo piesārņojumu, derīgo izrakteņu ieguvī, kā arī vērtēta teritorijas inženierģeoloģisko apstākļu piemērotība Paredzētās darbības īstenošanai un iespējamie mūsdienu ģeoloģiskie procesi un ar tiem saistītie riski.
- 6.9.2.12. Paredzētās darbības ietekmes novērtējuma aspektos, kas saistīti ar teritorijas ģeoloģisko uzbūvi, hidroģeoloģiskajiem un inženierģeoloģiskajiem apstākļiem, pieejas un izmantoto metožu apraksts detalizētāk sniegts Ziņojuma 6.2.1. un 6.2.2. nodaļā. No Ziņojumā sniegtās informācijas secināms, ka Paredzētās darbības ietekmes novērtējums un prognoze minētajos aspektos veikta, ņemot vērā esošās situācijas analīzi un raksturojumu, tostarp pamatojoties uz *Rail Baltica* posma DTD2 izpēti laikā veiktās ģeotehniskās izpēti datiem.
- 6.9.2.13. Ziņojumā apkopota informācija par Darbības vietas tuvumā esošajiem reģistrētajiem ūdens ieguves urbumiem, pazemes ūdensgūtnēm, kā arī decentralizēto ūdensapgādi. Informācija par identificētajiem ūdens ieguves avotiem sniegta jau šī atzinuma 3.2.11. punktā. Secināms, ka pazemes artēziskie ūdeņi, ir labi aizsargāti, jo tie atrodas relatīvi lielā dziļumā un tos no gruntsūdeņiem atdala vairāki mazcaurlaidīgi sprostslāņi. Tāpat novērtēts, ka Paredzētā darbība neietekmēs atsevišķu viensētu, kas identificētas pie Mazās Juglas un ūdens ieguvei izmanto grodu akas vai gruntsūdeņu spices, ūdens ieguves iespējas, jo pie Mazās Juglas dzelzceļš tiks būvēts uz tilta.
- 6.9.2.14. Kā problēmsituācija vērtējama plānotās dzelzceļa sliežu ass tuvumā (~ 10 m) esošais urbums Nr. 23464 (Ziņojuma 6.2.11. attēls), kas atrodas bijušajā dzelzceļa stacijā Cekule, un kura statuss ir nezināms (Ziņojuma 6.2.3. tabula). Novērtēts, ka tas potenciāli var apdraudēt pazemes (artēzisko) ūdeņu kvalitāti, ja tajā nokļūst piesārņojums. Ziņojumā rekomendēti pasākumi identificētās potenciāli nelabvēlīgā ietekmes novēršanai - aktualizēt faktisko urbuma atrašanās vietu dabā, novērtēt tā stāvokli un, ja nepieciešams, veikt tā likvidāciju. Birojs secina, ka Ierosinātāja minēto rekomendāciju apņemās īstenot kā obligāti veicamu pasākumu (Ziņojuma 8.2. tabula), līdz ar to šajā aspektā paliekošā ietekme vērtējama kā nebūtiska.
- 6.9.2.15. Ziņojumā novērtēts, ka būtisku ietekmi uz virszemes un pazemes ūdeņu, arī grunts, piesārņojumu var atstāt avārijas, piesārņojums var veidoties arī dzelzceļa būvniecības un ekspluatācijas laikā. Novērtēts, kā šādā situācijā piesārņojumam būs tikai lokāls raksturs. Iespējamās avārijas ietekme uz apkārtnē izmantotā dzeramā (artēziskā) ūdens

nesējslāņiem novērtēta kā minimāla, jo tie galvenokārt tiek iegūti no vidusdevona Gaujas svītas ūdens horizonta relatīvi lielā dziļumā, kā arī Gaujas svītas nesējslāņa ūdeņiem vērtētajā posmā ir augšup vērsts spiediena gradients – t.i. nesējslānis šajā teritorijā nepapildinās no gruntsūdeņiem. Drošības aizsargjoslas noteikšana ap dzelzceļu, lai pa to varētu pārvadāt naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus, un tajā noteikto aprobežojumu ievērošana nodrošinās vides un cilvēku drošību šī objekta ekspluatācijas laikā un iespējamo avāriju gadījumā.

- 6.9.2.16. Ņemot vērā plānotās trases posmā identificētās gruntis, Ziņojumā vērtēti Izpētes teritorijas inženierģeoloģiskie apstākļi (skat. arī šī atzinuma 3.2.8. punktu), kā arī vērtēts mūsdienu ģeoloģisko procesu attīstības potenciāls un ar to saistītie riski. Ziņojumā ir identificētas atsevišķas teritorijas – upju ielejas (Mazā un Lielā Jugla, Ķivuļurga), kur izplatītas vājas nestspējas gruntis, tostarp iespējami kūdras nogulumi. Attiecīgi minētās teritorijas Ziņojumā novērtētas kā iespējami ģeoloģiskā riska apgabali. No Ziņojumā sniegtās informācijas secināms, ka šādi riska nogabali detalizētāk tiks pētīti ģeotehniskās izpētes gaitā būvprojekta sagatavošanas posmā. Iegūtie rezultāti obligāti ņemami vērā tālākā dzelzceļa trases projektēšanā, lai lemtu par grunts nomaiņas vai nostiprināšanas pasākumu nepieciešamību un tehniskajiem risinājumiem. Kopumā nogāžu procesu aktivizācijai ir neliela iespējamība, jo izpētes posmā nav sastopami stāvkrasti. Izņēmums ir upju šķērsojuma vietas, kur upju ieleju krastos mēdz būt nogāzes ar palielinātu slīpumu (informācija Ziņojuma 118. lpp.).
- 6.9.2.17. Ziņojumā vērtēts, ka dzelzceļa līnijas būvprojektā paredzot un būvniecības procesā kvalitatīvi izbūvējot, kā arī turpmākās būvju ekspluatācijas laikā veicot Ziņojuma 6.3.5. nodaļā definētās prasības attiecībā uz ūdensteču, meliorācijas sistēmu un lokālu reljefa pazeminājumu šķērsošanu, negatīva ietekme uz apkārtējās teritorijas hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem nav sagaidāma. Secināms, ka no hidroloģiskā viedokļa par sarežģītām nav uzskatāmas neviena no šķērsojumu vietām (visur ir iespējams realizēt optimālus šķērsojuma tehniskos risinājumus). Ziņojuma 6.3.11. tabulā apkopoti tiltu galvenie raksturlielumi un rekomendācijas projektēšanai. Arī citu identificēto potenciālo ietekmju mazināšanai un/ vai novēršanai paredzēti pasākumi un rīcības, kas iestrādāti Ziņojumā (Ziņojuma 8.2. tabulas attiecīgo ietekmju sadaļas) kā obligāti veicami un attiecināmi gan uz dzelzceļa būvniecības, gan ekspluatācijas fāzi vai izriet no normatīviem un ir ierosinātājam saistoši. Paliesto ietekmes tādejādi novērtētas kā nebūtiskas vai nelielas nelabvēlīgas. Paredzētās darbības ietekmes uz apkārtnes ūdenstecēm aspekti, kas tādejādi saistāmi ar sagaidāmajām ietekmēm uz ūdens bioloģiskajiem resursiem/ bioloģisko daudzveidību (ietekme uz upju biotopiem un dzīvotnēm, zīdītājiem un to pārvietošanās iespējām gar šķērsotajām ūdenstecēm, zivīm u.c.) analizēti šī atzinuma 6.9.3. daļā. Tāpat Birojs secina, ka daļā no minēto ietekmju aspektiem, kur šobrīd veikts provizorisks vērtējums precīzi risinājumi un rīcības tiks formulēti trases tālākas izpētes, projektēšanas un būvprojektu izstrādes gaitā.
- 6.9.2.18. Birojs kopumā secina, ka, ievērojot Ziņojumā norādītos principus ūdensteču un melioratīvo sistēmu šķērsojumu projektēšanai, izsverot katrai situācijai piemērotākos tehniskos risinājumus, padziļināti novērtējot teritorijas inženierģeoloģiskos apstākļus un paredzot risinājumus un rīcības problēmsituāciju, tostarp avārijas situāciju, gadījumā, kur attiecināms tos iestrādājot un paredzot jau būvprojekta izstrādes gaitā, nav pamata uzskatīt, ka Paredzētā darbība varētu radīt tādas ietekmes uz apkārtējo vidi, lai tās realizācija kopumā nebūtu pieļaujama.

6.9.2.19. Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar sagaidāmajām hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma izmaiņām, Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt nosacījumu, ar kādu Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama Paredzētās darbības akcepta gadījumā:

- a) Jānodrošina šķērsojamo ūdensteču un melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošus caurteku vai tiltu konstrukciju risinājumus, vai, nepieciešamības gadījumā, veicot to pārplānošanu un pārbūvi ar risinājumiem ūdeņu aizvadīšanai uz tuvākajām caurtekām, ievērojot Ziņojuma 148. lpp. noteiktos risinājumus problēmsituāciju novēršanai un ņemot vērā 8.2. tabulā norādītos obligātos pasākumus ietekmju uzraudzīšanai un novēršanai attiecībā uz virszemes ūdeņu novadīšanu un dzelzceļa uzbēruma ietekmes uz ūdensteču un drenāžas sistēmu mazināšanu vai novēršanu.
- b) Attiecībā uz nepieciešamo šķērsojumu izbūvi pār Ķivulurgu, Nabuļurgu, Mazo Juglu un Lielo Juglu jāizvērtē un to būvprojektos jāparedz kāds no risinājumiem, ievērojot rekomendācijas, kas attiecīgajai ūdenstecei norādītas Ziņojuma 6.3.11. tabulā, vai jāīsteno līdzvērtīgi pasākumi ietekmes samazināšanai, kā arī, ievērojot Ziņojuma 8.2. tabulā norādītos obligātos pasākumus upju šķērsojumiem (Ziņojuma 258.-260. lpp.). Upēm, kur tas tehniski iespējams, jāparedz šķērsojumi bez balstiem upes gultnē.
- c) Turpmākās tehniskās projektēšanas ietvaros ir jāizstrādā un normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāsaskaņo un jārealizē meliorācijas sistēmu pārveides projekti, saņemot nosacījumus arī no attiecīgo meliorācijas sistēmu infrastruktūras īpašniekiem vai pārvaldītājiem. Ar attiecīgo meliorācijas sistēmu infrastruktūras īpašniekiem vai pārvaldītājiem ir jāsaskaņo 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.
- d) Jānodrošina *Rail Baltica* virszemes noteces novadgrāvju, caurteku un saistītās infrastruktūras uzturēšana un tīrīšana, nodrošinot netraucētu ūdens noteci un caurplūdi.
- e) Pirms būvdarbu uzsākšanas jānodrošina artēziskā urbuma Nr. 23464 (Ziņojuma 6.2.10. attēls.) apsekošana dabā. Atbilstoši novērtējumam jāizvēlas tādi būvniecības risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu.
- f) Būvniecības projektu izstrādes gaitā ir jānodrošina papildu izpētes darbi, tostarp ģeotehniskās izpētes darbi, lai pārliecinoties par grunšu stabilitāti visā Ziņojumā vērtētajā *Rail Baltica* trases posmā, kur attiecināms, jāparedz atbilstoši pasākumi potenciāli negatīvo ietekmju novēršanai. Piemēram, vietās, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas gruntis, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, paredzot grunšu aizstāšanu vai citus risinājumus, lai nodrošinātu sliežu ceļu stabilitāti. Pamatojoties uz veikto izpēti, katrā konkrētajā vietā pamatojama nepieciešamā būvju konstrukcijas veida izvēle.
- g) Lai novērstu risku, ka upju krastos būvniecības vai ekspluatācijas laikā var veidoties krastu noslīdeņi vai nogrurvumi, kā arī iespējama krastu izskalošanās, kur attiecināms, tiltu krasta balstu izbūves zonā jāparedz krastu nostiprinājumi un nogāžu nostiprināšana šķērsojumu vietās. Pēc iespējas

jāizvēlas tādi risinājumi, kas atstāj iespējami mazāku ietekmi uz upju hidroloģisko režīmu.

6.9.3. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību.

- 6.9.3.1. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka Paredzētās darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējums veikts, izmantojot datus, kas par Izpētes teritoriju un tās apkārtni pieejami datu sistēmā “Ozols”, kā arī datus, kas iegūti gan iepriekš veiktās (2015. gads) *Rail Baltica* trases izpētes ietvaros, gan projekta “*Dabas skaitīšana*” ietvaros 2017. gadā (informācija par Paredzētās darbības teritorijā un tās apkārtņē esošiem ES nozīmes aizsargājamiem biotopiem). Izpētes teritorijā 2022. gadā papildus ir apsekotas mežu un zālāju platības, kuras potenciāli varētu atbilst kādam no ES nozīmes aizsargājamiem biotopiem. Apsekojumu dabā veikuši sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificēti eksperti Gatis Eriņš¹⁸, Anete Pošiva-Bunkovska¹⁹ un Margita Deičmane^{20, 21} (turpmāk – Sugu un biotopu eksperti), sniedzot atzinumu par paredzamo ietekmi uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, īpaši aizsargājamām augu sugām un aizsargājamiem biotopiem (Ziņojuma 3. pielikums).
- 6.9.3.2. Esošās situācijas un iespējamās ietekmes uz ornitofaunu novērtēšanā izmantoti dati no ornitofaunas monitoringa pasākumu plāna²². Savukārt Paredzētās darbība ietekmju uz ornitofaunu un to samazinošo pasākumu izvērtēšanai piesaistīts sertificēts eksperts/ ornitologs Andris Dekants²³ (turpmāk – Ornitologs).
- 6.9.3.3. Izpētes teritorijā sastopamo zīdītāju raksturošanai izmantoti zīdītājdzīvnieku monitoringa dati²⁴, kas iegūti veicot uzskaites parauglaukumos un vecot bojā gājušo dzīvnieku uzskaiti (Ziņojuma 6.1.12. attēls). Monitoringa īstenošanu nodrošināja sertificēta zīdītājdzīvnieku eksperte Karīna Dukule-Jakušenoka²⁵.
- 6.9.3.4. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka šī IVN ietvaros nav veikts padziļināts Paredzētās darbības ietekmes novērtējums uz sikspārņu faunu, jo 2014. gadā *Rail Baltica* trasei veiktā priekšnovērtējuma ietvaros sertificēts sikspārņu eksperts Viesturs Vintulis²⁶ sniedzis atzinumu, ka trase kopumā neskar sikspārņiem nozīmīgas vietas. Savukārt iespējamās ietekmes uz sikspārņiem un rekomendācijas attiecībā uz tiltu apgaismojumu iekļautas Ziņojuma 6.1.5.3. un 6.1.7.3. nodaļā, bet no Ziņojuma 8.2. tabulā norādīta secināms, Ierosinātāja tās arī apņemas ievērot kā obligāti veicamus ietekmi uz sikspārņiem mazinošus pasākumus.
- 6.9.3.5. Tāpat atkārtots padziļināts ietekmes novērtējums nav veikts par zivju faunu un ietekmi uz zivsaimnieciskajiem resursiem, jo paredzamās ietekmes kopumā atbilst 2016. gadā IVN identificētajam stāvokļa novērtējumam un ietekmēm, kā arī paredzamajiem

¹⁸ Eksperta sertifikāts Nr. 079, specializācijas – biotopu grupas “*meži un virsāji; purvi*” (derīgs līdz 15.11.2026.), biotopu grupas “*tekoši saldūdeņi; stāvoši saldūdeņi*” (derīgs līdz 09.03.2027.).

¹⁹ Eksperta sertifikāts Nr. 116, specializācijas – biotopu grupas “*meži un virsāji; zālāji; purvi*” (pagarināts līdz 29.05.2027.), biotopu grupas “*jūras piekraste*” (sertifikāta darbības termiņš 09.06.2023. >> 08.06.2028.), sugas un sugu grupas “*vaskulārie augi*” (pagarināts līdz 06.04.2028.), biotopu grupas “*alas; atsegumi; kritenes*” (sertifikāta darbības termiņš 23.02.2022. >> 22.02.2025.).

²⁰ Eksperta sertifikāts Nr. 024, specializācijas – biotopu grupas “*zālāji*” (derīgs līdz 05.06.2023.), sugu grupas “*abinieki; rūpuļi*” (derīgs līdz 04.09.2023.).

²¹ Saskaņā ar Ziņojumu eksperte 2023. gadā veikusi esošo un potenciālo dižkoku apsekojumus Izpētes teritorijā, kas iekļauti datu sistēmā “Ozols”, kā arī apsekojusi 2022. gada apsekojumus konstatētos dižkokus.

²² Detalizētāka informācija par veikto ornitofaunas monitoringu sniegta Ziņojuma 64. lpp.

²³ Eksperta sertifikāts Nr. 183, specializācijas – sugas, sugu grupas “*putni*” (sertifikāta darbības termiņš 11.07.2021. >> 10.07.2026.).

²⁴ Detalizētāka informācija par veikto zīdītājdzīvnieku monitoringu sniegta Ziņojuma 64. lpp.

²⁵ Eksperta sertifikāts Nr. 141, specializācijas – sugas, sugu grupas “*zīdītāji*” (pagarināts līdz 19.03.2026.).

²⁶ Eksperta sertifikāts Nr. 070, specializācijas – sugas, sugu grupas “*zīdītāji - sikspārņi*” (sertifikāts pagarināts līdz 30.09.2025.).

pasākumiem ietekmju mazināšanai. Ziņojumā novērtēts, ka ir paredzama tikai lokāla Paredzētās darbības īstenošanas ietekme uz tekošos saldūdeņu ekosistēmām – īsā ūdensteces posmā (Ziņojuma 6.1.4. nodaļa), kas attiecīgi neradīs būtisku negatīvu ietekmi uz saldūdeņu dzīvotnēm vai zivju faunu ūdenstecēs kopumā, tādēļ pieejamās informācijas apjoms ir pietiekams novērtējuma sagatavošanai šajā aspektā.

6.9.3.6. Kā izriet no Ziņojuma un norādīts jau šī atzinuma 3.2.14. punktā, ņemot vērā attālumus no Izpētes teritorijas līdz tuvākajām identificētajām ĪADT (izņemot dižkokus un to aizsargjoslas), tostarp *Natura 2000* teritorijām, nav prognozēta ar Paredzēto darbību saistīta tieša negatīva ietekme uz tām.

6.9.3.7. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka identificētās ar Paredzēto darbību saistītās iespējamās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību saistāmas gan ar dzelzceļa līnijas būvniecības fāzi, gan ekspluatācijas fāzi. Tālāk šajā atzinumā sniegts vērtējums par Paredzētās darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību novērtējumu aspektos, kur prognozēta nozīmīgākā ietekme.

6.9.3.8. Ziņojumā identificētas šādas ar būvniecības fāzi saistāmas negatīvas ietekmes:

6.9.3.8.1. Tiks iznīcināti divi aizsargājami koki (parastais ozols *Qercus robur* jeb Lūkinozols (ID 16472) un parastā priede *Pinus sylvestris* (ID 17674)), kas atrodas sliežu ceļa trasē, un trīs potenciālie dižkoki (priede (ID 1058722), priede (ID 354512/ID 354511) un ozols (ID 714055)), kas atrodas sliežu ceļa nodalījuma joslā (skat. šī atzinuma 3.2.15. punktu). Lai gan diviem no minētajiem kokiem noteikts aizsargājams statuss, saskaņā ar *Rail Baltica* likuma 4. pantā noteikto, ja *Rail Baltica* projekta īstenošanas teritorijā atrodas aizsargājams koks, to var nocirst, ja izpildās visi minētie kritēriji - tā pastāvēšanu nav iespējams savienot ar *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras izveidi, tiek saņemta DAP atļauja, kā arī saņemts pozitīvs kokkopja (arborista) rakstveida atzinums, ja šāda atzinuma nepieciešamību noteikusi DAP. Attiecīgi secināms, ka, lai realizētu Paredzēto darbību, Ierosinātajai būs jāsaņem minētā atļauja par aizsargājamo koku ciršanu no DAP.

6.9.3.8.2. Vietās, kur plānotā sliežu ceļu nodalījuma josla šķērso aizsargājamus biotopus (skat. arī šī atzinuma 3.2.16. punktu), tie tiks iznīcināti, tādējādi negatīvi ietekmējot biotopu 2180 *Mežainas piejūras kāpas*, 3260 *Upju straujteces un dabiski upju posmi*, 6450 *Palieņu zālāji*, 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži*, 91D0* *Purvaini meži*, 91E0* *Aluviālie krastmalu un palieņu meži* aizsardzības stāvokli (vienlaikus Ziņojumā norādīts, ka izņemot tekošo saldūdeņu biotopus, kuri var saglabāties arī trases nodalījuma joslā). Apkopojums par aizsargājamo biotopu platībām, kuras tiks iznīcinātas un negatīvi ietekmētas²⁷ Paredzētās darbības rezultātā un to salīdzinājums ar attiecīgo biotopu aizņemtajām platībām valstī sniegts Ziņojuma 6.1.6. tabulā. No novērtētā izriet, ka nozīmīgākā ietekme sagaidāma uz biotopu 2180 *Mežainas piejūras kāpas platībām*. Saskaņā ar aprēķināto Paredzētās darbības rezultātā tiks iznīcināti 18,5 ha minētā biotopa jeb 0,036 % no šī biotopa aizņemtajām platībām Latvijā, bet negatīvi ietekmēti 53,5 ha minētā biotopa.

6.9.3.8.3. Būvniecības tehnikas pārvietošanās biotopu teritorijās, kuriem nav raksturīgs dabiskais zemsedzes traucējums, būvniecības materiālu un grunts novietošana biotopu teritorijās, būvdarbi un pārvietošanās pa upju gultnēm, to krastiem, tādējādi veidojoties arī uzduļķojamam un tam sekojošiem sedimentācijas procesiem u.c. Dzelzceļa šķērsojumu tehniskie risinājumi, kas var izpausties kā upes gultnes biotas un mikrodzīvotņu iznīcināšana tiltu izbūves posmos. Potenciāli migrācijas šķēršļi,

²⁷ Saskaņā ar Ziņojumu kā negatīvi ietekmētā platība novērtējumā pieņemta biotopa platība IVN izpētes koridorā (50 m no nodalījuma joslas malas), ja biotopa poligonu šķērso nodalījuma josla un attiecīgi paredzama šīs platības iznīcināšana un atlikušā biotopa poligona fragmentācija.

kas var veidoties nepiemērotu risinājumu izvēles gadījumā, kā arī nepieciešamība pārvietot/ pārveidot upju gultnes. Krastu erozija un piesārņotu ūdeņu ienese ūdenstecēs no piegulošajām platībām. Detalizētāks vērtējums un apraksts sniegts Ziņojuma 6.1.4.1. nodaļā.

- 6.9.3.8.4. Dzelzceļa trases nodalījuma joslā tiks iznīcinātas aizsargājamām augu sugām piemērotas augtenes (skat. arī šī atzinuma 3.2.17. punktu). Savukārt uz atradnēm, kas atrodas ārpus nodalījuma joslas, bet IVN koridorā vai gar būvniecības darbu laikā izmantotiem ceļiem, negatīvu ietekmi var atstāt zemsedzes traucējumi vai grunts uzbēršana. Vienlaikus novērtēts, ka vairākām augu sugām, kas konstatētas Izpētes teritorijā, mērens zemsedzes traucējums ilgtermiņā ir labvēlīgs populācijas attīstībai. Savukārt retākām sugām (pļavas silpurene *Pulsatilla pratensis* un parastais plakanstaipekņis *Diphasiastrum complanatum*) augošo indivīdu iznīcināšana var atstāt negatīvu ietekmi uz lokālo mikropopulāciju vai to iznīcināt, kā arī sugas var apdraudēt no malas ievestas melnzemes izmantošana teritorijas labiekārtošanā, ilgtermiņā eitroficējot dzīvotnes.
- 6.9.3.8.5. Attiecībā uz Izpētes teritorijā reģistrētajām bezmugurkaulnieku sugām kopumā novērtēts, ka dzelzceļa trases nodalījuma josla tās lielākoties neskar, kā arī nav paredzama būtiska negatīva ietekme uz to dzīvotnēm. Vienlaikus novērtēts, ka būvniecības darbi, kas saistīti ar tehnikas pārvietošanos pa upes gultni, tādējādi iznīcinot indivīdus, kā arī ilgstošs upes uzduļķojums un sedimentu uzkrāšanās procesi, var būtiski negatīvi ietekmēt biežās perlamutrenes *Unio crassus*, lokālās populācijas. Sugas atradne (skat. arī šī atzinuma 3.2.17. punktu) konstatēta Mazajā Juglā, taču nav izslēgta iespēja sugas atradnes konstatēt arī citās šķērsotajās ūdenstecēs.
- 6.9.3.8.6. Vietās, kur paredzēti upju šķērsojumi iespējama, atkarībā no šķērsojuma veida, būvdarbu veikšanas laika un izmantotās tehnoloģijas un tehnikas, iespējama gan tieša, gan netieša ietekme uz zivīm un zivju resursiem. Ziņojumā identificētās nelabvēlīgās ietekmes uz zivīm, ir līdzīgas kā jau šī atzinuma 3.2.20. punktā norādītās nelabvēlīgās ietekmes uz upju biotopiem. Proti, traucējumi zivju migrācijai, sedimentācijas procesu pastiprināšanās, zivju mirstība, piesārņojumā risks, ietekme uz zivju dzīvotnēm vai pat to zaudēšana. Lielākā daļa no minētajām ietekmēm saistāma tieši ar būvniecības fāzi. Detalizētāks vērtējums un apraksts sniegts Ziņojuma 6.1.4.1. nodaļā
- 6.9.3.8.7. Būvniecības darbu radītais troksni un cilvēku klātbūtnes radītie traucējumi apkārtnes ornitofaunai. Šajā aspektā nozīmīgākā ietekme attiecināma uz medni *Tetrao urogallus* un tā riesta teritorijām, zaļās vārnas *Coracias garrulus* ligzdošanas iespējām, uz dažādām pūču sugām un citām putnu sugās, kuras ir jutīgas pret traucējumu un sastopamas plānotās dzelzceļa trases apkārtnē (skat. arī šī atzinuma 3.2.18. punktu). Savukārt būvniecības darbu ietvaros radītais saduļķojums upēs un kādā posmā samazināts sastopamo zivju daudzums, var negatīvi ietekmēt melnā stārķa *Ciconia nigra* barošanās un ligzdošanas sekmēm.
- 6.9.3.8.8. Būvniecības darbu radītais troksni un cilvēku klātbūtnes radītie traucējumi apkārtnes zīdītājiem. Savukārt ūdens uzduļķojums ūdenstecēs var atstāt negatīvu ietekmi uz medīšanas iespējām ūdriem *Lutra lutra*. Dzelzceļa trases izbūves rezultātā samazināsies kopējā dzīvotņu platība sīkajiem zīdītājiem. Savukārt ar būvniecības darbiem saistītā autotransporta plūsmas intensifikācija var radīt palielinātu dzīvnieku notriekšanas risku uz ceļiem.
- 6.9.3.9. Ziņojumā identificētas šādas ar ekspluatācijas fāzi saistāmas negatīvas ietekmes:

- 6.9.3.9.1. Konstatēto aizsargājamo biotopu platību zudums dzelzceļa nodalījuma joslā būs paliekošs, izņemot biotopu 3260 *Upju straujteses un dabiski upju posmi*, kuru iespējams saglabāt arī trases teritorijā, ja ūdenstecē neatrodas balsti vai citas konstrukcijas. Savukārt biotopa 6450 *Palieņu zālāji* gadījumā negatīvā ietekme gaidāma gan no tiešā platības zudums, kura lielums būs atkarīgs no tehniskā risinājuma Lielās Juglas šķērsojumam, gan tilta risinājum gadījumā no noledojumā, kā rezultātā mainīsies sugu sastāvu zālājā.
- 6.9.3.9.2. Uz meža biotopiem 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži*, 91D0* *Purvaini meži*, 91E0* *Aluviālie krastmalu un palieņu meži* negatīvu ietekmi radīs arī biotopu fragmentācija, malas efekts un mikroklimata izmaiņas. Novērtēts, ka šādas izmaiņas var skart līdz 50 m platu zonu gar nodalījuma joslu (aptuveni divu koku augstumi). Salīdzinoši neliela negatīvā ietekme ārpus nodalījuma joslas paredzama attiecībā uz biotopu 2180 *Mežainas piejūras kāpas*, kuram dabiskos attīstības apstākļos var būt raksturīgs nesaslēgts vainagu klājs, dažāda vecuma koku laukumi un teritorijas bez kokiem. Savukārt fragmentējot zālāju biotopu 6450 *Palieņu zālāji*, tiks apgrūtināta piekļuve teritorijai un pastāv risks tā apsaimniekošanas pārtraukšanai.
- 6.9.3.9.3. Biotopus 91D0* *Purvaini meži* un 91E0* *Aluviālie krastmalu un palieņu meži* negatīvi var ietekmēt arī hidroloģiskā režīma izmaiņas, ja tādas tiek radītas trases izbūves laikā.
- 6.9.3.9.4. Potenciāli negatīvu ietekmi uz saldūdeņu biotopiem, to biotu un tajās sastopamajiem organismiem, tajā skaitā īpaši aizsargājamām bezmugurkaulnieku un zivju sugām, var radīt herbicīdu un citu ķīmisko līdzekļu izmantošana dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai.
- 6.9.3.9.5. Visus konstatētos ES nozīmes aizsargājamus biotopus plānotās dzelzceļa trases teritorijā apdraud ekspansīvo un invazīvo sugu ieviešanās ar būvniecības tehniku un būvniecības darbos izmantoto grunti, kas ilgtermiņā var negatīvi ietekmēt platības arī ārpus IVN koridora.
- 6.9.3.9.6. Dzelzceļa ekspluatācijas rādītais troksnis kā jauna trokšņa avota parādīšanās var atstāt negatīvu ietekmi uz visām apkārtnē esošajām pūču sugām, jo pūces lielākoties mēdī, balstoties uz dzirdi.
- 6.9.3.9.7. Darbības vietas apkārtnē konstatēto īpaši aizsargājamo putnu sugu sadursmju risks. Lielās pūces (īpaši ūpis) dzelzceļa infrastruktūru (dažādus stabus) var izmantot kā novērošanas posteņus, un iztraucēts putns var iet bojā sadursmē ar tuvojošos vilcienu (detalizētāka informācija un vērtējums sniegti Ziņojuma 6.1.5.2. nodaļā). Sadursmes ar vilcienu var izraisīt arī zaļās vārnas indivīdu bojāeju, jo suga barojas atklātās teritorijās, tai skaitā gar ceļu un dzelzceļu malām. Savukārt negatīvu ietekmi uz mēdī var atstāt nemarkētu sieta žogu izbūvēšana gar dzelzceļu; jo šī suga mēdz strauji pacelties no zemes un bieži iet bojā sadursmēs ar vāji redzamiem žogiem. Arī attiecībā uz balto stārķu populāciju iespējama neliela negatīva ietekme no putnu sadursmēm ar vilcienu, pamatojoties uz ārvalstu pieredzi, novērtēts, ka šādas sadursmes balto stārķu gadījumā varētu būt novērojams uz tilta, kas šķērsos Lielās Juglas palieni.
- 6.9.3.9.8. Sagaidāmā ietekme uz melno stārķi ir grūti prognozējama, ņemot vērā, ka šīs sugas ligzdošanas sekmes ietekmē daudzi faktori plašākā apkārtnē ap ligzdu; dzelzceļa trases radītais traucējums var būt viens no negatīviem faktoriem, kas ierobežo indivīdu barošanās sekmes, bet šāda ietekme var arī nebūt. Atbilstoši sniegtajam vērtējumam, citi plānotie dzelzceļa trases posmi atrodas tuvāk vienīgajai melnā

stārķa ligzdai, kura ir zināma šajā apvidū, tādejādi šajā izvērtējumā iekļautā trases posma ietekme nav uzskatāma par primāro.

- 6.9.3.9.9. Dzelzceļa trases radītā fragmentācija, kas atstās ietekmi uz dzīvnieku migrācijas iespējām, saglabājot pārvietošanās iespējas tikai pa ceļu un ūdensteču šķērsojumiem, kā arī potenciāli pa speciāli veidotām pārejām.
- 6.9.3.10. Papildus jau minētajām ar dzelzceļa būvniecības un ekspluatācijas fāzi identificētajām ietekmēm uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību, identificētas arī kumulatīvas ietekmes. Atbilstoši sniegtajam vērtējumam, kumulatīvās ietekmes saistāmas ar teritorijā jau esošiem satiksmes un infrastruktūras objektiem (autoceļi, gāzes trase, elektrolīnijas, kvartālstīgas), kuriem klāt nāks jauns lineārs objekts – *Rail Baltica* dzelzceļa trases koridors. Tādejādi tiks palielināta teritorijas fragmentācija, palielināsies zaudētās biotopu un dzīvotņu platības, dabisku ekosistēmu platības. Nozīmīga kumulatīvā ietekme, kas negatīvi ietekmēs apkārtnes ornitofaunu, prognozēta trokšņa un ar to saistīto traucējumu aspektā Izpētes teritorijas D daļā, kur plānota vēl viena nozīmīga paredzētā darbības – autoceļa A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)* posma rekonstrukcija, un līdz ar to automašīnu vidējā ātruma pieaugums. Detalizētāka informācija sniegta Ziņojuma 6.1.8. nodaļā.
- 6.9.3.11. Ņemot vērā identificētās Paredzētās darbības iespējamās negatīvās ietekmes uz bioloģisko daudzveidību, realizējot Paredzēto darbību, aspektos, kur tas iespējams, paredzēts īstenot pasākumus ietekmes mazināšanai, kas detalizētāk aprakstīti Ziņojuma 6.1.7. nodaļā. Ziņojumā plānotie galvenie ietekmi mazinošie pasākumi apkopoti pa ietekmējamo dabas vērtību grupām. Proti,:
- 6.9.3.11.1. Ietekmju mazināšana uz aizsargājamām sugām (izņemot putnus un zīdītājus) un biotopiem (plānoto pasākumu īstenošanas vietas attēlotas Ziņojuma 6.1.16. attēlā), kas ietver:
- 6.9.3.11.2. Ziņojumā izvirzīto nosacījumu, kas vērsti uz trases tuvumā esošo biotopu un dzīvotņu labvēlīga aizsardzības stāvokļa saglabāšanu, lielākoties nodrošinot, ka tos neietekmē vai minimāli ietekmē trases būvdarbi, ievērošana, plānojot būvdarbus (Ziņojuma 90. lpp.).
- 6.9.3.11.3. Pasākumus negatīvās ietekmes uz biotopu aizsardzības stāvokli lokālā, reģionālā un nacionālā mērogā mazināšanai un novēršanai (Ziņojuma 93. lpp.).
- 6.9.3.11.4. Pasākumus aizsargājama sauszemes bezmugurkaulnieku aizsardzībai, kas atbilstoši Ziņojumam sakrīt ar pasākumiem, kas plānojami ietekmes samazināšanai uz aizsargājamajiem biotopiem.
- 6.9.3.11.5. Pasākumus biežās perlamutrenes *Unio crassus* aizsardzībai (Ziņojuma 91. lpp.).
- 6.9.3.11.6. Pasākumus ietekmes uz zivju sugām un zivsaimniecību mazināšanai (Ziņojuma 93. -94. lpp.).
- 6.9.3.12. Ietekmju mazināšana uz ornitofaunu, kas ietver rekomendējošu pasākumus visu putnu populāciju aizsardzībai - ievērot ierobežojumus darbu veikšanai putnu ligzdošanas periodā (no 15. aprīļa līdz 30. jūnijam) visā posmā, kura īstenošanas iespējamība, ņemot vērā paredzamās ietekmes apjomu un mērogu, vērtējama turpmākajās plānošanas un projektēšanas stadijās, un pasākumus/ nosacījumus konkrētiem plānotās dzelzceļa trases posmiem (Ziņojuma 6.1.17. attēls), lai nodrošinātu ietekmju mazināšanu noteiktām aizsargājamo putnu sugām, kas saistāmas ar minētajiem trases posmiem (Ziņojuma 6.1.7.2. nodaļa).

- 6.9.3.13. Ietekmju mazināšana uz zīdītājiem, kas galvenokārt saistāma ar konkrētām zīdītāju sugām vai sugu grupām piemērotu pāreju veidošana, lai samazinātu fragmentācijas ietekmi (Ziņojuma 6.1.7.3. nodaļa).
- 6.9.3.14. Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes gaitā, tostarp piesaistot attiecīgā jomā sertificētus sugu un biotopu ekspertus, apzinātas IVN koridorā esošās dabas vērtības, kā arī prognozētas galvenās ar Paredzēto darbību saistītās ietekmes uz tām. Novērtēta arī neatgriezeniskā ietekme. Proti, īstenojot Paredzēto darbību, neatgriezeniski tiks zaudēti tie biotopi, sugu dzīvotnes un īpaši aizsargājamo sugu atradnes, dižkoki un potenciālie dižkoki, kas atrodas teritorijās, kuras šķērso plānotā dzelzceļa līnijas trase. Tāpat tiks ietekmētas arī blakus esošās teritorijas. Paredzētās darbības ietekmē var mainīties augšanas apstākļi plānotās dzelzceļa līnijas trases tuvumā esošajos biotopos, tiks fragmentēta teritorija, tostarp ietekmējot gan konstatēto biotopu un dzīvotņu viengabalainību, gan zīdītājdzīvnieku pārvietošanās iespējas, gan piekļūstamību teritorijām, lai veiktu to atbilstīgu apsaimniekošanu, tiks 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 u.tml. Rezultātā, paredzētās darbības tuvākajā apkārtnē varētu mainīties arī biotopu sastāvs. Vienlaikus identificēti ietekmi mazinošie pasākumi, kurus realizējot, iespējams novērst vai mazināt Paredzētās darbības radīto negatīvo ietekmi uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību.
- 6.9.3.15. Vērtējot Ziņojum 8.2. tabulā sniegt novērtējumu par veicamajiem pasākumiem ietekmju mazināšanai ietekmes bioloģisko daudzveidību aspektā, secināms, ka kopumā Ierosinātāja kā obligāti veicamus pasākumus apņemas veikt lielāko daļu pasākumu ietekmes uz bioloģisko daudzveidību mazināšanai, bet daļa no pasākumiem definēti kā rekomendējoši. Plānotie ietekmi mazinošie pasākumi vispārīgi minēti šī atzinuma 6.9.3.11. – 6.9.3.13. punktā, bet detālāk atspoguļoti Ziņojuma 6.1.7. nodaļā. Novērtēts, ka, realizējot plānotos ietekmi mazinošos pasākumus uz bioloģisko daudzveidību, kopumā sagaidāmas nelielas nelabvēlīgas vai nebūtiskas paliekošās ietekmes.
- 6.9.3.16. Taču identificēti arī tādi aspekti, kur pēc ietekmi mazinošo pasākumu realizēšanas prognozēta vērā ņemama nelabvēlīga paliekošā ietekme:
- 6.9.3.16.1. Būvdarbu ietekme uz biezo perlamutreni *Unio crassus* un tās dzīvotnēm.
 - 6.9.3.16.2. Ietekme uz ūdru *Lutra lutra* populāciju.
 - 6.9.3.16.3. Ietekme uz sīko zīdītāju popuācijām.
 - 6.9.3.16.4. Ietekme uz lielo zīdītājdzīvnieku populācijām.
- 6.9.3.17. Atsaucoties uz Biroja lūgumu savas kompetences ietvaros sniegt viedokli par sagatavoto Ziņojumu, Birojs saņēma DAP 2023. gada 4. jūlija vēstuli Nr. 4.9/4221/2023-N (turpmāk – DAP Vēstule Nr. 4.9/4221/2023-N). DAP minētajā vēstulē galvenokārt vērta uzmanību uz nepieciešamību Ziņojumā iekļautos rekomendējošos pasākumus ietekmes mazināšanai uz bioloģisko daudzveidību paredzēt kā obligāti veicamus, lai tādejādi kopumā maksimāli mazinātu Paredzētās darbības negatīvo, paliekošo ietekmi uz dabas vērtībām, kā arī aicināja šos pasākumus ietvert kā nosacījumus, ar kuriem Paredzētā darbība īstenojama. DAP ieskatā plānotie rekomendējamie pasākumi jau satur norādes par to, ka tos īsteno tiktāl, cik to pieļauj tehnoloģiskie risinājumi vai zemju īpašnieku piekrišana, līdz ar to minēto pasākumu noteikšana par obligātiem pieļautu atkāpju piemērošanu īstenošanas laikā, ja tehniskās projektēšanas vai darbu saskaņošanas laikā tiek secināts, ka nav iespējams atsevišķus nosacījumus ievērot.

6.9.3.18. Birojs izvērtējis iesniegto Ziņojuma papildinformāciju (Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta vēstules 1. pielikums (turpmāk – Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta Vēstule) konstatē, ka Ierosinātāja DAP priekšlikumu Ziņojuma 8. nodaļā norādītos rekomendējošos pasākumus ietekmes uz bioloģisko daudzveidību mazināšanai noteikt kā obligāti veicamus (ciktāl to pieļauj tehnoloģiskie risinājumi vai zemju īpašnieku piekrišana) nav ņēmusi vērā. Atbildot uz minēto DAP priekšlikumu, Ziņojuma autori Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta Vēstules 1. pielikumā norāda, ka skaidrojums sniegts jau Ziņojuma 9. pielikuma 2. punktā. Proti, *“Ciktāl iespējams un pamatoti, šajā tabulā paplašināts arī obligāti īstenojamo pasākumu (beznosacījuma prasību) saraksts. Tai pat laikā pasākumi, kuru piemērotība un iespējamība objektīvi atkarīga no turpmākajās plānošanas un projektēšanas stadijās nosakāmiem apstākļiem, tai skaitā no tehniskiem, īpašumu piederības u.c. apstākļiem, noteikti kā rekomendējošie pasākumi, kas īstenojami, ciktāl iespējams. Šādu pasākumu, ko arī eksperti minējuši kā rekomendācijas, noteikšana par obligātām beznosacījuma prasībām (neatkarīgi no turpmākajās plānošanas un projektēšanas stadijās nosakāmiem apstākļiem) pēc konsultācijām ar ekspertiem ierosinātāja ieskatā nav pamatota. Kā rekomendējoši iekļauti pasākumi, kuru realizēšanas iespēju var izvērtēt tikai tehniskā projekta sagatavošanas laikā. Tāpat rekomendējamie pasākumi, kuru realizēšana būtu jāveic ārpus RB atsavināmajām teritorijām (piemēram, jaunu dzīvotņu veidošana aizsargājamajām sugām) Ziņojumā nav iekļauti vai iekļauti kā rekomendējošie pasākumi”*. Ziņojuma autori minētās vēstules pielikumā arī norāda, ka *“Ziņojuma 8. nodaļā minēti arī tādi pasākumi, kuru īstenošana (atbilstoši ekspertu secinājumiem) būtu iespēju robežās vēlama vai ir vērtējama to īstenošanas iespējamība/nepieciešamība projektēšanas gaitā, taču netiek uzskatīti par priekšnosacījumiem, lai Paredzētā darbība būtu pieļaujama. Ņemot vērā likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 22.panta divi prim daļā noteikto obligāto nosacījumu dabu, rekomendāciju teksta pārformulēšana veidā, kas pārvērstu tos par obligātu prasību un noteiktu par priekšnoteikumu paredzētās darbības pieļaujamībai, nav pamatota”*. Vienlaikus Ziņojuma autori minētās vēstules pielikumā norāda, ka tādejādi šajā aspektā papildinājumi nav nepieciešami un darbības īstenošanā tiks ņemti vērā Biroja izsniegtajā atzinumā ietvertie nosacījumi.

6.9.3.19. Birojs ir iepazinies ar DAP Vēstulē Nr. 4.9/4221/2023-N un Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta Vēstulē paustajiem viedokļiem attiecībā uz Ziņojuma 8.2. tabulā noteikto rekomendējošo ietekmi mazinošo pasākumu uz bioloģisko daudzveidību noteikšanu kā obligāti veicamiem. Ņemot vērā, ka arī pēc šī atzinuma izdošanas turpināsies gan trases plānošanas un projektēšanas darbi, gan konkrētām vietām piemērotāko tehnisko risinājumu izvērtēšana un izvēle, Birojs atzīst, ka DAP paustais viedoklis par rekomendējošo pasākumu noteikšanu par obligāti veicamiem, nebūtu uzskatāma kā piemērotākais risinājums. To realizēšanas iespēja var būt atkarīga no dažādu apstākļu kopuma. Biroja ieskatā no Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta Vēstules 1. pielikumā un šī atzinuma iepriekšējā punktā norādītā, konstatējams, ka Ierosinātāja nav pilnībā noraidoša pret Ziņojuma 8.2. tabulā iekļauto ietekmi uz bioloģisko daudzveidību mazinošo rekomendējošo pasākumu realizēšanu. Ierosinātāja ir paredzējusi izvērtēt to īstenošanas iespējas tehniskā projekta sagatavošanas laikā un tos īstenojot ciktāl tas būs iespējams atkarībā no, piemēram, izvēlētajiem tehniskajiem risinājumiem, īpašumu piederības u.tml. Tādejādi Biroja ieskatā Ziņojuma 8.2. tabulā noteikto rekomendējošo ietekmi mazinošo pasākumu attiecībā uz bioloģisko daudzveidību īstenošanas iespējas Ierosinātājai izsveramas, konsultējoties ar DAP projekta turpmākajās plānošanas un projektēšanas stadijās, kad zināmas konkrētas teritorijas un tajās plānotie un iespējamie tehniskie risinājumi, lai nodrošinātu Paredzēto darbību, ņemot vērā arī samērīguma principu.

- 6.9.3.20. DAP Vēstule Nr. 4.9/4221/2023-N arī vērta uzmanību uz Ziņojumā identificēto potenciāli negatīvo ietekmi uz saldūdeņu biotopiem, ko var radīt herbicīdu un citu ķīmisko līdzekļu lietošana dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai (Ziņojuma 83. lpp.), kuras novēršanai vai mazināšanai pasākumi Ziņojuma 8. nodaļā nav paredzēti, lūdzot Ziņojumu papildināt ar šādiem pasākumiem. Tāpat DAP vērta uzmanību uz nepieciešamību papildināt Ziņojumā paredzētos pasākumus saistībā ar invazīvo sugu izplatības ierobežošanu.
- 6.9.3.21. Vērtējot Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta Vēstules 1. pielikumā Ziņojuma autoru sniegtās atbildes uz šiem jautājumiem, Birojs secina, ka Ziņojuma autori speciālus pasākumus identificētās potenciālās negatīvās ietekmes, kas saistīta ar herbicīdu un citu ķīmisko līdzekļu lietošanu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai nav paredzējusi, norādot, ka to lietošanā nodrošināmas vispārējās normas, ko nosaka Aizsargjoslu likums.
- 6.9.3.22. Savukārt vērtējot Ziņojuma autoru sniegto atbildi attiecībā uz plānotajiem pasākumiem invazīvo un ekspanzīvo sugu izplatīšanās novēršanai, secināms, ka speciāli papildu pasākumi minētās ietekmes mazināšanai, lai arī ar būvniecības darbiem nejauši netiktu veicināta invazīvo sugu izplatīšanās, ja invazīvās sugas jau ir izplatījušās kādā ar Paredzēto darbību saistītā teritorijā, nav paredzēti. Vienlaikus Birojs konstatē, ka Ziņojuma autori, ņemot vērā Ierosinātājas 2023. gada 11. augusta vēstules 1. pielikumā, norādīto, šo problēmu apzinās un norāda, kad būs identificētas visas būvniecības procesā izmantojamās platības (t.sk. transportēšanas ceļi un būvniecības tehnikas novietnes), var tikt arī identificētas invazīvo augu sugu invadētās platības un izstrādāti pasākumi to izplatības novēršanai. Arī šajā aspektā Ziņojuma autori norāda, ka papildinājumi nav nepieciešami un darbības īstenošanā tiks ņemti vērā Biroja izsniegtajā atzinumā ietvertie nosacījumi.
- 6.9.3.23. Vērtējot Ziņojumā sniegto alternatīvu izvērtējumu no ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspekta secināms, ka visos Ziņojumā vērtēto alternatīvu gadījumos ietekme uz bioloģisko daudzveidību paredzama nelabvēlīga. Alternatīvu salīdzinājuma pieeja balstīta uz to, ka vienai no vērtētajām alternatīvām, salīdzinot ar otru, paredzamā ietekmi izpaudīsies maznozīmīgāk. Tādejādi no novērtētā (9.1. tabula Ziņojuma 10. pielikumā) izriet:
- 6.9.3.23.1. *1. alternatīvas* jeb šķērsojuma pār Juglas upi gadījumā (DzT1, Ziņojuma 4.1.10. attēls) novērtēts, ka *1A alternatīvai* (Ziņojuma 5.1.2. attēls un informācija Ziņojuma 56. lpp.) salīdzinājumā ar *1B alternatīvu* (Ziņojuma 5.1.3. attēls un informācija Ziņojuma 57. lpp.) sagaidāma nenožīmīgāka ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Novērtēts, ka Lielās Juglas šķērsojuma alternatīvas radīs atšķirīgus paliekošos biotopa 6450 *Palieņu zālāji* platības zudumus tilta balstu vietās un atšķirīgas noēnojuma ietekmētās platības zem sliežu klātnes. Proti, *1A alternatīva* (ar mazāku balstu skaitu) radīs paliekošus platības zudumus ~ 0,02 ha apjomā, *1B alternatīva* – 0,03 ha apjomā. Savukārt noēnojuma ietekmētā platība abu alternatīvu gadījumā paredzama ~ 0,2 ha). No novērtētā arī izriet, ka abu alternatīvas tehniskie risinājumi nodrošina pietiekamu horizontālo brīvtempu starp balstiem, bet vertikālā brīvtempa dažādos laidumos un atkarībā no alternatīvas būs atšķirīga, bet kopumā nodrošina pietiekamu brīvtempu dzīvnieku migrācijai. Kā arī *1A alternatīvas* gadījumā neviens no tilta balstiem neatrodas Lielās Juglas vai blakus esošo meliorācijas grāvju gultnēs. Savukārt *1B alternatīvas* gadījumā tilta 9. balsts (apzīmējums “90” Ziņojuma 5.1.3. attēlā) skar Lielās Juglas palienes meliorācijas grāvja gultni.
- 6.9.3.23.2. *2. alternatīvas* jeb apkalpojošā ceļa pieslēguma autoceļam Mucenieki - Silakrogs gadījumā (Ziņojuma 5.1.4. attēls, informācija Ziņojuma 56. -57. lpp.) novērtēts, ka

2A alternatīvai salīdzinājumā ar *2B alternatīvu* sagaidāma nenožīmīgāka ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Novērtēts, ka jaunbūvējamā ceļa alternatīvas radīs atšķirīgu ietekmi uz meža biotopiem. Proti, *2A alternatīva* neskar papildu meža biotopu platības bez tām, kas jau tiks ietekmētas trases nodalījuma joslā, savukārt *2B alternatīvas* gadījumā, paplašinot esošu dabisko brauktuvi, tiks skarts biotops 9010* *Veci vai dabiski boreālie meži* gar ceļamalu (Ziņojuma 6.1.13. attēls).

- 6.9.3.23.3.3. *alternatīvas* jeb ceļa pārvada novietojuma pie Silakroga gadījumā (CP3, Ziņojuma 4.1.6. un 5.1.5. attēls, informācija Ziņojuma 58.-59. lpp.) novērtēts, ka *3B alternatīvai* salīdzinājumā ar *3A alternatīvu* sagaidāma nenožīmīgāka ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Novērtēts, ka ceļa pārvada pie Silakroga novietojuma alternatīvas radīs līdzīgu ietekmi uz meža biotopiem 91D0* *Purvaini meži* un 21980 *Mežainas piejūras kāpas* (Ziņojuma 6.1.14. attēls), (atbilstoši Ziņojumā norādītajam precīza ietekmētā biotopu platība būtu nosakāma tikai līdz ar precīziem tehniskiem risinājumiem). Vienlaikus Ziņojumā secināts, ka salīdzinoši mazāku ietekmi varētu atstāt *3B alternatīva*, jo tās izbūve caur sausu kāpu masīvam neatstās ietekmi uz biotopu hidroloģisko režīmu, kā tas būtu *3A alternatīvas* gadījumā, kur nepieciešams izbūvētgrāvi gar biotopu 91D0* *Purvaini meži*.
- 6.9.3.23.4.4. *alternatīvas* jeb piekļuves risinājumu Cekulei, Jauncekulei un Ezerdruvām gadījumā (CP7, Ziņojuma 4.1.6. un 5.1.6. attēls) novērtēts, ka *4A alternatīvai* salīdzinājumā ar *4B alternatīvu* sagaidāma nenožīmīgāka ietekme uz bioloģisko daudzveidību, jo tādējādi netiek skartas aizsargājamā biotopa 9010* *Veci vai dabiski boreālie meži* platības, kas atrodas gar *4B alternatīvas* ceļa varianta D malu (Ziņojuma 6.1.15. attēls). Vienlaikus novērtēts, ka *4. alternatīvas* gadījumā izdarītais vērtējums nesniedz viennozīmīgu rezultātu un lēmums pieņemams, izsverot citus, t.sk. ekonomiskos, aspektus.
- 6.9.3.24. No Ziņojuma autoru kopsavilkumu par alternatīvu novērtējumu izriet, ka paredzamās ietekmes starp dažādiem risinājumiem, tostarp ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspekta, nav būtiski atšķirīgas un tādējādi Ziņojuma autoru ieskatā iegūtie alternatīvu izvērtējama rezultāti izmantojami kā papildus, nevis noteicošais kritērijs alternatīvu izvēlē. Vienlaikus, Birojs konstatē, ka Ziņojuma autori snieguši vērtējumu par prioritizējamām alternatīvām no vides aizsardzības viedokļa – *1A alternatīva* šķērsojumam pār Juglas upi, *2A alternatīva* ceļa izbūvei paralēli *Rail Baltica* koridoram, *3B alternatīva* jauna savienošā ceļa ar pārvadu pār *Rail Baltica* izbūve starp Mucenieku un Silakroga ciemiem to D daļā, bet *4. alternatīvas* gadījumā, kā norādīts jau iepriekš - lēmums pieņemams, izsverot arī citus, ne tikai ietekmes uz vidi aspektus.
- 6.9.3.25. Arī DAP Vēstulē Nr. 4.9/4221/2023-N sniedza viedokli par Ziņojumā atspoguļoto Paredzētās darbības alternatīvu novērtējumu, norādot, ka tās ieskatā Paredzētās darbības realizācijai jāizvēlas alternatīvas, kuras atstāj mazāku ietekmi uz dabas vērtībām. Tādējādi Birojs var izdarīt secinājumu, ka DAP atbalsta tādu Paredzētās darbības realizācijas alternatīvu izvēli, kuras Ziņojuma autori Ziņojuma 10. pielikumā novērtējuši kā nosacīti prioritizējamas no vides aizsardzības viedokļa (skat. šī atzinuma 3.4.13. punktu).
- 6.9.3.26. Vērtējot Ziņojumā sniegto informāciju par nepieciešamajiem monitoringa pasākumiem, Birojs konstatē Ziņojuma autoru norādīto (informācija Ziņojuma 247. lpp.), ka nosacījumi monitoringa īstenošanai *Rail Baltica* trasei kopumā ir jau iekļauti Atzinumā Nr. 5 par 2016. gada IVN un, kur attiecināms, tiek īstenoti/ paredzēti uzsākt to īstenošanu (piemēram, zīdītājdzīvnieku monitorings, ornitofaunas monitorings). Veicot IVN DTD2 sekcijas DPS2 apakšposmam un daļai DPS1 apakšposma, nav konstatēta nepieciešamība noteikt kādus specifiskus nosacījumus turpmākajai paredzētās darbības

uzraudzībai ietekmes uz vidi kontekstā. Birojs arī konstatē, ka turpat Ziņojumā norādīts, ka Paredzētā darbība cita starpā tiks īstenota atbilstoši Atzinumā Nr. 5 par 2016. gada IVN ietvertajiem nosacījumiem, ciktāl tas nav pretrunā ar šajā Ziņojumā norādītajiem risinājumiem, no kā izriet, ka iepriekš - Atzinumā Nr. 5, noteiktie monitoringa pasākumi, kur attiecināms, saistoši arī realizējot Paredzēto darbību.

6.9.3.27. Izvērtējis Ziņojumā sniegto novērtējumu saistībā ar Paredzētās darbības ietekmi uz dabas vērtībām un bioloģisko daudzveidību, apkopojot iepriekš konstatēto un Ziņojuma vērtēšanas gaitā izteiktos viedokļus un argumentus, secināms, ka dabas vērtību aizsardzības kontekstā Paredzētās darbības ietekme būs paliekoša. Vairākos aspektos negatīvo ietekmi iespējams novērst vai mazināt, realizējot negatīvo ietekmi mazinošos pasākumus, kurus, kā izriet no 8. nodaļā norādītā, lerosinātāja apņemas veikt, kā rezultātā paliekošā ietekme vērtējama kā neliela nelabvēlīga. Taču ir aspekti, piemēram, aizsargājami koki, īpaši aizsargājamo biotopu platības un to viengabalainība u.c., kuru saglabāšana nav savietojama ar Paredzētās darbības realizāciju vērtētajā teritorijā, vai kuros, piemēram, ietekme uz ūdru, sīko un lielo zīdītāju populācijām, arī pēc ietekmi mazinošo pasākumu realizēšanas sagaidāma vērā ņemama nelabvēlīga ietekme. Tāpat ir identificējami tādi papildus nosacījumi, kuru izpilde varētu kļūt priekšnoteikums Paredzētās darbības realizācijai arī kopumā. Attiecībā uz Paredzētās darbības realizāciju ietekmes uz bioloģisko daudzveidību kontekstā nav konstatējami Ziņojumā vērtēto alternatīvu realizāciju ierobežojoši faktori. Vienlaikus ir alternatīvas, kurām no vides aizsardzības viedokļa dodama priekšroka, ko savā viedoklī ar sagatavoto Ziņojumu norada arī DAP kā kompetentās iestādes valsts dabas aizsardzības īstenošanā, tajā skaitā sugu un biotopu aizsardzības jomā. Saistībā ar plānotā infrastruktūras objekta un dabas aizsardzības interešu savietojamību Birojs plašu viedokļa izklāstu jau sniedzis Atzinumā Nr. 5. Vienlaikus Birojs konstatē, ka ir stājušies spēkā normatīvi – *Rail Baltica* likums, kas paredz izņēmumus, kā rezultātā dodama priekšroka infrastruktūras objekta izveidei, arī no ietekmes uz īpaši aizsargājamām dabas vērtībām aspekta, lai nodrošinātu nacionālo interešu objekta — *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas realizāciju.

6.9.3.28. Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar ietekmi uz dabas vērtībām un bioloģisko daudzveidību, Birojs uzskata, ka nepieciešams noteikt šādus nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai akcepta gadījumā:

- a) lerosinātājai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto, tostarp būvniecības darbu plānošanas posmā paredzēto, nosacījumu ietekmju novēršanai vai samazināšanai attiecībā uz bioloģisko daudzveidību ievērošana:
 - i. būvniecības bāzes maksimāli jāplāno valsts autoceļu tuvumā un vietās, kur nav nepieciešama mežu izciršana un nozīmīgi teritorijas sagatavošanas darbi;
 - ii. plānojot transporta maršrutus un pārvietošanās shēmas būvobjektos, maksimāli jāizmanto esošā ceļu infrastruktūra;
 - iii. tehnikas un būvniecības materiālu pagaidu novietņu izvietojums plānojams ārpus īpaši aizsargājamo biotopu platībām;
 - iv. būvniecības laikā darbu veikšanas vietā, iespēju robežās, jānodrošina tehnikas pārvietošanās risinājums pa būvniecības laukumu un jāveic pasākumi, lai izvairītos no ietekmes uz īpaši aizsargājamajiem biotopiem, piemēram, kur nepieciešams nodrošināms pagaidu marķējums (norobežojums) aizsargājamām vērtībām, lai aizsargājamā teritorijā netiktu veikti būvdarbi vai ierīkotas būvmateriālu uzglabāšanas vietas. Pieļaujama

pārvietošanās sausieņu biotopos - 2180 *Mežainas piejūras kāpas* un 9010* *Veci vai dabiski boreāli meži*, ja tas veicinās biotopiem raksturīgos zemsedzes traucējumus, ko apliecina atbilstošā jomā sertificēta sugu un biotopu eksperta izvērtējums pirms būvniecības;

- v. būvniecības laikā jāizvairās izbraukāt pārmitras mežu vai zālāju biotopu platības ar smago tehniku, kur izbraukāšana var būtiski mainīt mikroreljefu, veģetācijas sastāvu un ilgstoši saglabājas iebrauktās rises.
- b) Ņemot vērā vairāku īpaši aizsargājamo koku atrašanos plānotās dzelzceļa trases nodalījuma joslā, Paredzētās darbības realizācija šajā aspektā ir pieļaujama ar nosacījumu, ka tiek saņemta DAP rakstveida atļauja saskaņā ar *Rail Baltica* likuma 4. panta 3. punktā noteikto, kā arī izpildās citi minētajā pantā noteiktie kritēriji.
- c) Jāizvēlas tiltu risinājumi, kas nodrošina šķērsojumu negatīvās ietekmes samazināšanu uz upju ekoloģiskajiem procesiem un vidi kopumā.
- d) Jānodrošina invazīvo un ekspansīvo augu sugu izplatības ierobežošana:
 - i. vietās, kur trase šķērso aizsargājamus biotopus (Ziņojuma 6.1.16. attēls), nav pieļaujama no ārpuses ievestas melnzemes izmantošana teritorijas labiekārtošanā ārpus trases nožogojuma (izņemot gadījumus, kad tas ir vienīgais iespējamais inženiertehniskais risinājums). Nosacījums attiecināms arī uz trases posmiem, kur raksturīgas nabadzīgas, smilšainas augsnes, pievedceļiem un teritorijām ārpus trases nožogojuma, kur tie šķērso aizsargājamus biotopus;
 - ii. aizsargājamajos zālāju biotopos, kuri ietekmēti būvniecības laikā, pēc darbu pabeigšanas, jānodrošina grunts izlīdzināšana, neizmantojot pievestu melnzemi;
 - iii. tehniskās projektēšanas stadijā, kad identificētas visas būvniecības procesā izmantojamās platības (t.sk. transportēšanas ceļi un būvniecības tehnikas novietnes), jānodrošina to izvērtējums no invazīvo un ekspansīvo augu sugu aspekta. Ja minētajās platībās tiek identificēta invazīvo un ekspansīvo augu sugu izplatība, izstrādājami pasākumi to izplatības novēršanai, tostarp novēršot ar būvniecības darbiem saistītu nejaušu invazīvo un ekspansīvo sugu izplatīšanos.
- e) Tālākajās projektēšanas stadijās, jānodrošina tehnikas un būvniecības materiālu pagaidu novietņu izvietojuma plānošana ārpus īpaši aizsargājamo biotopu platībām. Nav pieļaujama pagaidu novietņu ierīkošana reto un aizsargājamo sugu atradnēs. Identificējot nepieciešamību pagaidu novietnes izvietot teritorijās, kas atrodas ārpus Ziņojumā vērtētā dzelzceļa trases posma koridora, t.i. līdzās Ziņojuma 6.1.16. attēlā norādītajiem trases posmiem, kuros vēlams veikt pasākumus ietekmes samazināšanai uz aizsargājamiem biotopiem un aizsargājamām sugām (izņemot putnus un zīdītājus), potenciālo novietņu teritoriju apsekošanai jāpiesaista vaskulāro augu jomā sertificēts eksperts.
- f) Pirms būvdarbu uzsākšanas (maijā – septembrī) jānodrošina attiecīgās sugu grupas jomā sertificēta eksperta piesaiste, lai apsektu plānotās šķērsojumu vietas upēs (Mazā Jugla, Lielā Jugla, Ķīvuļurga). Ja minēto ūdensteču šķērsojuma vietās tiek konstatēti biežās perlamutrenes *Unio crassus* īpatņi, jānodrošina to pārvešanu uz upes posmu augšpus šķērsojumam. Ja būvniecības sagatavošanās un būvniecības darbu veikšanas plānojums ierobežo iespējas veikt apsekojumus un īpatņu pārvietošanu tajā pašā gadā, kad plānota

būvniecība, ir pieļaujama apsekojumu veikšana un īpatņu pārvietošana iepriekšējā gadā pirms plānoto darbu veikšanas.

- g) Būvniecības darbu sagatavošanas posmā jānodrošina trīsmeliorācijas grāvju (meliorācijas kadastra Nr. 412345251:K:67, Nr. 412345251:68, Nr. 412345251:69) pārtīrīšana pilnā garumā tā, lai tie nodrošina pļaušanai piemērotus mitruma apstākļus vasaras vidū-otrajā pusē.
- h) Pēc būvniecības darbu pabeigšanas jānodrošina piebraucamo ceļu saglabāšanas/ piekļuves iespēja zālāju platību apsaimniekošanas vajadzībām to platībās uz D no Lielās Juglas.
- i) Jānodrošina saldūdeņu biotopiem labvēlīgi apstākļi, saglabājot ūdensteču gultnes zem plānotajiem tiltiem iespējami mazpārveidotā stāvoklī.
- j) Posmos, kur būvniecības tehnoloģiskie risinājumi paredz upes gultnes pārvietošanu un ar to saistīto upes gultnes un/ vai krastu nostiprināšanu, nepieciešams nodrošināt dabiskām struktūrām līdzīgu gultnes segumu pārveidotajās vietās, mikrobiotopu un raksturīgās biotas atjaunošanās iespēju nodrošināšanai. Ja projekta laikā tiek identificēta nepieciešamība veikt upes gultnes pārvietošanas un ar to saistītos pasākumus, nepieciešams saņemt atzinumu par plānoto pasākumu ietekmi uz zivju resursiem un dzīvotnēm attiecīgajā upes posmā, kā arī nosacījumus paredzētās darbības īstenošanai.
- k) Mikrodzīvotņu un upju biotas atjaunošanās veicināšanai pārveidotajos upju posmos to šķērsojumu vietās un to tuvumā jānodrošina akmeņu, kas noturīgi pret straumi un ledus pārvietošanos (izmērā lielāki par 30 cm), saglabāšana vai izvietošana.
- l) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto vai līdzvērtīgu pasākumu ietekmes uz ornitofaunu samazināšanai un novēršanai ievērošana:
 - i. putnu ligzdošanas sezonas laikā no 1. marta līdz 31. jūlijam neveikt atmežošanas darbus šādās teritorijās:
 - medņu *Tetrao urogallus* riesta vietu tuvumā (trases 2.1. apakšposmā no -2,1.km līdz -0,34. km un no 0,93. km līdz 3,13. km), (Ziņojuma 6.1.9. attēls);
 - pūču aizsardzībai prioritārajos kvadrātos vai tiešā to tuvumā (Ziņojuma 6.1.10. attēls);
 - ūpim *Bubo bubo* nozīmīgās vietās (Ziņojuma 6.1.10. attēls) trases posmā no Silakroga līdz Nāgelmuižai (trases 2.1. apakšposmā no -2,1. km līdz 1,4. km un no 4,84. km līdz 7,4. km; trases 2.3. apakšposmā no 9,97. km līdz 1,98. km, no 2.3. apakšposma 0,97. km līdz 2.2. apakšposma beigām jeb 12,62. km; 2.2. apakšposmā no 10,4. km līdz 12,62. km un 2.4. apakšposmā no 2,8. km līdz 3,5. km);
 - dzeņu aizsardzībai prioritārajos kvadrātos (trases 2.3. apakšposmā no 9,97. km līdz 1,98. km, 2.3. apakšposmā no 0,97. km līdz 2.2. apakšposma beigām jeb 12,62. km, 2.2. apakšposmā no 10,4. km līdz 12,62. km un 2.4. apakšposmā no 2,8. km līdz 3,5. km), (Ziņojuma 6.1.10. attēls).
 - ii. neveikt atmežošanas darbus laika periodā no 1. marta līdz 31. augustam trases posmos, kas atrodas zaļo vārnu *Corracia garrulus* apdzīvotajā teritorijā (trases 2.1. apakšposmā no -0,34. km līdz 0,93. km un no 4,84. km līdz 7,4. km), (Ziņojuma 6.1.11. attēls);

- iii. medņa *Tetrao urogallus* apdzīvotajos trases posmos (trases 2.1. apakšposmā no -2,1. km līdz -0,34. km un no 0,93. km līdz 3,13.km) dzelzceļa trasi jānodrošina ar necaurspīdīgu vai, ja nav iespējams, ar intensīvi marķētu ierobežojošu žogu visā tā augstumā;
 - iv. pirms būvniecības darbu uzsākšanas, ārpus zaļās vārnas *Corracia garrulus* ligzdošanas sezonas (laika posmā no 1. septembra līdz 1. martam), jānodrošina trases koridora posmā starp Nāgelmuižu un Skuķīšiem esošā būra pārvietošana līdz 0,5 km attālumā no trases.
- m) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzēto vai līdzvērtīgu pasākumu ietekmes uz zīdītājiem, tostarp sikspārņiem, samazināšanai un novēršanai ievērošana:
- i. Mazās Juglas, Lielās Juglas, Kivuļurgas un tās pieteku šķērsojumu vietās (tilti, caurtekas) jāparedz risinājumi, piemēram, izbūvējot plauktus vai nodrošinot cita veida līdzvērtīgus risinājumus, ūdru *Lutra lutra* pārvietošanās nodrošināšanai;
 - ii. Lielās Juglas šķērsojuma izbūvē jāparedz risinājums – pietiekama brīvītelpa zem tilta dzīvniekiem, tostarp lielajiem zīdītājiem, trases šķērsošanas nodrošināšanai;
 - iii. mežainajos trases posmos (starp Cekuli un Lielo Juglu, starp Nāgelmuižu un Skuķīšiem) jāparedz piemēroti risinājumi sīko zīdītājdzīvnieku pārvietošanās iespēju nodrošināšanai. Caurtekas zem trases uzbēruma (sausā caurteka vai grāvja/ ūdensteces caurteka) izbūvējamas atbilstoši zīdītājdzīvnieku monitoringa rezultātiem un atbilstošā jomā sertificēta eksperta vērtējumam par nepieciešamo šķērsošanas vietu blīvumu;
 - iv. ietekmes uz sikspārņiem mazināšanai tiltu apgaismojumu no augšas jānodrošina ar risinājumu, kur apgaismojums ir fokusēts, t.i., vērsts tikai uz sliedēm. Savukārt Lielās Juglas un Mazās Juglas šķērsojumu vietas nav pieļaujama tiltu apakšas izgaismošana.
- n) Monitoringa pasākumi bioloģiskās daudzveidības aspektā, kur/ ja attiecināms, saistībā ar šajā IVN vērtēto dzelzceļa trases posmu, nodrošināmi un turpināmi atbilstoši Biroja Atzinumā Nr. 5 izvirzītajiem nosacījumiem.

6.9.4. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.

- 6.9.4.1. Ziņojumā, kā arī jau šī atzinuma 3.2.21. un 3.2.22. punktā ir iekļauta informācija un vērtējums par Paredzētās darbības vietas un tās apkārtnes ainavisko un kultūrvēsturisko vērtību. Tāpat Ziņojumā iekļauts vērtējums par Paredzētās darbības sagaidāmo ietekmi uz identificētajām vērtībām minētajā aspektā.
- 6.9.4.2. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka 2018. gadā *Rail Baltica* plānotās dzelzceļa līnijas trasē tika veikta kultūrvēsturiskā mantojuma apzināšana. Taču, ņemot vērā, ka Ziņojumā vērtētā trases posma novietojums tika manīts un atradās ārpus 2018. gadā veiktās izpētes zonas, 2022. gadā plānotās dzelzceļā trases teritorijā tika veikta militārā mantojuma apzināšana Cekules poligona teritorijā, kā arī kultūrvēsturisko vērtību apsekošana (detalizētāka informācija par apzinātajiem avotiem sniegta Ziņojuma 183. lpp.). 2022. gadā veiktajos izpētes darbos vērība pievērsta tiem objektiem, kas atrodas trases nodalījuma joslā, kā arī 150 m platās buferzonās abpus *Rail Baltica* trases koridoram.
- 6.9.4.3. Papildus minētajam, no Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka *Rail Baltica* trases iespējamai būvniecībai IVN teritorijā (Ropažu novadā no Ropažu un Stopiņu pagastu

robežaslīdz Upesleju dzelzceļa sazarojumam) ir izsniegti NKMP nosacījumi, tai skaitā 2021. gada 11. oktobra uzziņa Nr. 05-04/5781 (Ziņojuma 7. pielikums), (turpmāk – NKMP Uzziņa Nr. 05-04/5781).

- 6.9.4.4. No veiktā novērtējuma izriet, ka Paredzētā darbība vērtētajā posmā neskars valsts nozīmes kultūras pieminekļu teritorijas vai to aizsardzības zonas. Vienlaikus ir identificēta ar būvniecības darbiem saistīta negatīva ietekme uz citiem kultūrvēsturiskajiem objektiem plānotās dzelzceļa trases teritorijā un tās būvniecības darbu joslā. Proti, Ziņojumā vērtētajā trases posmā būvniecības laikā norokot tiks iznīcināti darvas un ogļu ieguves uzkalniņi (Ziņojuma 6.6.8. attēls, detalizētāka informācija par darvas un ogļu ieguves uzkalniņu izcelsmi, izplatību un nozīmību sniegta Ziņojuma 187. – 189. lpp.), kas atbilstoši NKMP Uzziņā Nr. 05-04/5781 un Ziņojumā sniegtajai informācijai izveidoti laika posmā no 14. līdz 20. gs. un ir uzskatāmi par arheoloģiskā un industriālā mantojuma objektiem. Kā norādīts NKMP Uzziņā Nr. 05-04/5781, pēc datējuma un kultūrvēsturiskās nozīmes tie atbilstu valsts aizsargājamu kultūras pieminekļu statusam. Konstatējams, ka NKMP izvirzījusi arī nosacījumus, kas iekļaujami projekta (tehniskā projekta/ būvprojekta) skaidrojošajā aprakstā un paredz atsevišķu kokogļu uzkalniņu arheoloģisko izpēti, un pārējo uzkalniņu, kas tiktu iznīcināti darbu laikā, norakšanu nodrošinot arheoloģisko uzraudzību (NKMP Uzziņas Nr. 05-04/5781 6.2. punkts, Ziņojuma 189. lpp.) u.c.
- 6.9.4.5. Tāpat novērtēts, ka, iespējams, būvdarbu gaitā būs nepieciešams nojaukt kādu no Cekules poligonā esošajām Latvijas armijas 20. gs. 20. – 30. gadu militārajām būvēm vai to paliekām (Ziņojuma 6.6.9. attēls un informācija Ziņojuma 191. -192. lpp.). Saskaņā ar Ziņojumu nojaucamās būves tiks precizētas tehniskajā projektā. Novērtēts, ka dzelzceļa trases būvniecības laikā tiks daļēji vai pilnīgi iznīcināti arī tādi militārā mantojuma objekti kā ar 1. un 2. Pasaules kara kaujām saistītu ierakumu vietas un tranšejas (informācija Ziņojuma 192. – 193. lpp.), kas ir kultūrvēsturiski nozīmīgi objekti. Tādejādi būvdarbu laikā šajās teritorijās iespējama kritušo karavīru mirstīgo atlieku atrašana un/ vai sprādzienbīstamu priekšmetu atrašana. Ņemot vērā konstatēto, gan Ziņojumā, gan NKMP Uzziņā Nr. 05-04/5781 paredzēti gan uzraudzības un drošības pasākumi, gan rīcības, šādu teritoriju priekšizpētei un gadījumiem, ja tiktu atklāti kādi no iepriekš minētajiem objektiem.
- 6.9.4.6. Savukārt Paredzētās darbības ietekmes uz ainavu aspektā novērtēts, ka vērtējamais dzelzceļa trases posms lielākoties šķērso vizuāli slēgtas ainavas. Tās veido rekreācijā izmantota un saimnieciska mežaines ainavu telpa ar zemu saskatāmību un vidēju pieejamību. Vienlaikus no novērtētā izriet, ka realizējot Paredzēto darbību sagaidāma vēl lielāka jau tā mežsaimnieciskās darbība un urbanizācijas (citi lineāri infrastruktūras elementi, savrupmājas u.tml.) rezultātā ietekmētā mežu masīvu fragmentācija. Ainavu struktūru un tās funkcionalitāti ietekmēs Lielās Juglas ar pieguļošo mitro pļavu areālu, Ķivuļurgas un Mazās Juglas šķērsojums. Minētajā posmā dzelzceļa trase iet gar autoceļu A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)*, kur tā vēl vairāk pastiprinās transporta koridora efektu ainavā, tādejādi veidojoties arī kumulatīvai ietekmei uz apkārtnes ainavu un tās fragmentāciju.
- 6.9.4.7. Novērtēts, ka Paredzētā darbība skars arī reģiona nozīmes kultūras pieminekli - Dzelzceļa tiltu pār Mazās Juglas (aizsardzības Nr. 8902) pie Upeslejām 2.3. apakšposmā, potenciāli ietekmējot tā vizuālo uztveramību (Ziņojuma 6.6.4. – 6.4.5. attēls), kā arī būvdarbi paredzēti tā tiešā tuvumā. Ņemot vērā minēto, Ziņojumā paredzēti pasākumi sagaidāmās ietekmes mazināšanai, kas galvenokārt paredz nosacījumus rīcībām būvdarbu laikā, lai nepieļautu negatīvu ietekmi uz kultūras pieminekli, kā arī nosacījumus projektējamā dzelzceļa trases šķērsojuma, tajā skaitā drošības barjeru, akustisko sienu, pār Mazo Juglu (šķērsojums DzT9, piemēram,

Ziņojuma 4.1.10. un 4.1.13. attēlā) tehniskajiem risinājumiem, lai būtu nodrošināta vēsturiskā tilta pār Mazo Juglu saglabāšana, netiktu pasliktināts tā tehniskais stāvoklis un nodrošinātu tā vizuālā uztveramība.

- 6.9.4.8. Ziņojuma šajā aspektā identificētas arī kumulatīvās ietekmes. Novērtēts, ka arī ekspluatācijas posmā dzelzceļa trases novietojums pret autoceļu A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)*, pastiprinās paliekošu transporta koridoru barjeras efektu gan no vizuālā, gan ainavekoloģiskā viedokļa.
- 6.9.4.9. Papildus jau minētajam Ziņojumā identificēts arī ar Paredzētās darbības realizāciju saistīts pozitīvs ietekmes uz apkārtnes ainavu un kultūrvēsturisko vidi aspekts. Proti, paredzams, ka realizējot Paredzēto darbību tiks sakārtota un attīstīta Cekules poligona teritorija, kas šobrīd uzskatāma par degradētu. Vienlaikus Cekules poligona teritorijas šķērsojums saistīts ar riskiem, ko var radīt vēl neatklāti sprādzienbīstami priekšmeti. Šis aspekts detalizētāk analizēts un vērtēts šī atzinuma 6.9.7. daļā. Tāpat Ziņojumā norādīts, ka, salīdzinot ar akceptētās *Rail Baltica* trases risinājumu, realizējot Paredzēto darbību, netiks skarti I Pasaules kara brāļu kapi pie Ieleju mājām (Ziņojuma 6.6.1. attēlā Nr. 71) un iespējamie uzkalniņu senkapi mežā uz ZA no Šmīziņkroga, Ķivuļurgas kreisajā krastā.
- 6.9.4.10. Ņemot vērā Ziņojumā identificētās ietekmes uz plānotās dzelzceļa līnijas trasē un tās apkārtnē esošajām kultūrvēsturiskajām vērtībām un ainavu, Ziņojumā, ņemot vērā arī NKMP pausto viedokli, izvirzīti veicamie pasākumi Paredzētās darbības ietekmes mazināšanai, kas daļēji minēti jau šajā atzinuma daļā iepriekš, un galvenokārt paredz arheoloģiskās izpētes un uzraudzības pasākumus, piesardzības pasākumus un rīcības potenciālu kultūrvēsturisko vērtību, karavīru mirstīgo atlieku un/ vai sprādzienbīstamu priekšmetu atklāšanas gadījumā, kā arī speciālus ietekmi mazinošos pasākumus reģiona nozīmes kultūras pieminekļa - Dzelzceļa tiltu pār Mazās Juglas (aizsardzības Nr. 8902), aizsardzībai.
- 6.9.4.11. Izvērtējis Ziņojuma 8.2. tabulā iekļautos pasākumus Paredzētās darbības ietekmes uz kultūrvēsturiskām vērtībām mazināšanai, Birojs secina, ka Ierosinātāja šajā aspektā Ziņojumā vērtētos ietekmi mazinošos pasākumus apņemas ievērot un plāno īstenot kā obligāti veicamus pasākumus. Tādējādi Ziņojumā arī novērtēts, ka paliekošā ietekme šajā aspektā pēc ietekmi mazinošo pasākumu īstenošanas būs nebūtiska vai neliela nelabvēlīga. No Ziņojumā sniegtās informācijas izriet, ka atsauksmi par sagatavoto Ziņojumu sniegusi arī NKMP (viedoklis no NKMP vēstules Nr. 05-01/3090 sniegts Ziņojuma 9. pielikumā esošajā tabulā), norādot, ka Ziņojumā pievērsta īpaša uzmanība kultūrvēsturiskajam mantojumam un tā saglabāšanai kopumā. Līdz ar to NKMP sniegusi pozitīvu atzinumu par Ziņojumu.
- 6.9.4.12. Izvērtējis Ziņojumā sniegto ietekmes uz ainavu un kultūras mantojum novērtējumu Birojs secina, ka Paredzētās darbības vizuālo pārmaiņu ietekme un ietekme uz kultūrvēsturiskajām vērtībām ir tāda, kuru pilnībā novērst nebūs iespējams. Jaunizveidotais dzelzceļa līnijas posms būs paliekošs lineārs infrastruktūras objekts, teritorijā, kurā jau konstatēti līdzīga rakstura objekti (elektrolīnijas, autoceļš A4), kā arī apbūve, tādējādi palielinot apkārtējās teritorijas fragmentāciju. Tādējādi nevar izslēgt, ka kādā no teritorijām, kur pavērsies tiešs skats uz izbūvēto dzelzceļa līniju, ietekme uz ainaviskajām pārmaiņām var šķist nozīmīga, lai gan novērtēts, ka dzelzceļa trase šajā posmā lielākoties šķērso vizuāli slēgtas ainavas ar zemu saskatāmību un vidēju pieejamību. Tāpat Birojs secina, ka vērtētā trases posma izbūve nav paredzēta teritorijā, kas ietilpst nacionāla mēroga unikālās vai augstvērtīgās ainavu telpās. Lai gan Paredzētā darbība skars arī Darbības vietā un tās apkārtnē identificētus kultūrvēsturiski nozīmīgus objektus, tostarp tādas, kuru saglabāšana trases vietā nebūs iespējama, Ziņojumā iestrādāts pasākumu komplekss, lai šādas vērtības apzinātu, izpētītu un, kur iespējams,

saglabātu, tādejādi cik iespējams nodrošinot Paredzētās darbības negatīvās ietekmes mazināšanu uz kultūrvēsturiskajām vērtībām. Arī NKMP, kas ir iestāde, kas īsteno valsts politiku kultūras pieminekļu aizsardzības jomā, savas kompetences ietvaros sniegusi pozitīvu atsaukumi par Ziņojumu un tajā iestrādātajiem risinājumiem kultūras mantojuma saglabāšanas jomā.

6.9.4.13. Ņemot vērā iepriekš minēto saistībā ar ietekmi uz ainavu un kultūras mantojumu, Birojs atzīst, ka Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzētie vai līdzvērtīgie risinājumi Paredzētās darbības ietekmes uz ainavas un kultūrvēsturiskās vides aizsargājamām vērtībām mazināšanai, kā arī:

- a) Plānojot būvdarbus, jānodrošina kultūrvēsturiski nozīmīgu liecību saglabāšana teritorijās, kas atrodas līdzās būvniecības darbu zonai, bet tieši netiek skartas.**
- b) Kur nepieciešams, jānodrošina konsultācijas ar arheologiem pirms būvdarbu uzsākšanas, piemēram, saistībā ar nepieciešamo kokogļu uzkalniņu izpēti, un būvdarbu arheoloģisko uzraudzību.**
- c) Kokogļu uzkalniņu izpētē jāparedz arī tajā iegūto kokogļu paraugu analīzes;**
- d) Kultūras mantojuma un arheoloģisko vērtību saglabāšanai savlaicīgi jāparedz un jāieplāno pasākumi un nosacījumi rīcībām gadījumos, kad tiek atklātas vēstures liecības vai apbedījumi būvdarbu īstenošanas laikā.**
- e) Savlaicīgi jāparedz un jāieplāno pasākumi un nosacījumi rīcībām gadījumos, kad tiek atklātas karavīru mirstīgās atliekas un sprādzienbīstami priekšmeti būvdarbu īstenošanas laikā.**
- f) Lai mazinātu dzelzceļa līnijas šķērsojuma pār Mazo Juglu (šķērsojums DzT9, piemēram, Ziņojuma 4.1.10. un 4.1.13. attēlā) būvniecības negatīvo ietekmi uz reģiona nozīmes kultūras pieminekli - Dzelzceļa tiltu pār Mazās Juglas upi (aizsardzības Nr. 8902), jānodrošina Ziņojumā paredzēto būvdarbu un ar tiem saistīto darbību (tehnikas pārvietošanās un novietošana, atbērtņu novietojums u.tml.) ierobežojošie pasākumi, kā arī jānodrošina tādu projektējamā tilta risinājumu izstrāde, lai minētais kultūras piemineklis tiktu saglabāts un netiktu pasliktināts tā tehniskais stāvoklis.**
- g) Jānodrošina tādu dzelzceļa akustisko sienu un/ vai drošības barjeru vizuālais risinājums, lai netiktu aizsegts skats uz minēto kultūras pieminekli un nodrošinātu tā vizuālo uztveramību. Izvēlētie risinājumi saskaņojami ar NKMP.**

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

6.9.5.1. Rail Baltica 2016. gada IVN ziņojumā dzelzceļa līnijas un tā infrastruktūras būvniecības un ekspluatācijas laikā potenciāli nozīmīgi gaisa piesārņojuma avoti identificēti būvniecības posma ietvaros plānotajiem procesiem, to skaitā, būvdarbos iesaistīto transportlīdzekļu kustība pa paredzētās darbības teritoriju un transportēšanas ceļiem, savukārt ekspluatācijas periodā nozīmīgi emisijas avoti netika identificēti. Līdz ar to šajā Ziņojumā analizētas iespējamās putekļu (PM₁₀, daļiņu PM_{2.5}) un slāpekļa dioksīda (NO₂) emisiju izmaiņas Paredzētās darbības būvniecības un ekspluatācijas laikā.

6.9.5.2. Esošā gaisa kvalitāte vērtēta 2 km rādiusā ap izpētes teritoriju, kā arī izskatīta esošā gaisa kvalitāte uz transportēšanas ceļiem un tiešā to tuvumā. Šāda pieeja atbilst Ministru kabineta 2013. gada 2. aprīļa noteikumu Nr. 182 “*Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi*” 40. punktā norādītajiem nosacījumiem par minimālo piesārņojošās darbības iespējamo ietekmes zonu. Esošās gaisa kvalitātes novērtējums sagatavots izmantojot LVGMC sniegtos datus (izziņa

pievienota Ziņojuma 4. pielikumā, grafiskais attēlojums - Ziņojuma 6.4.2 nodaļā) par esošo piesārņojuma līmeni atbilstoši 2022. gada situācijai Izpētes teritorijas apkārtnē.

- 6.9.5.3. Kā būtisks piesārņojuma avots Izpētes teritorijā vērtējams autoceļš A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)*, kuru ir paredzēts pārbūvēt par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēnām (4 braukšanas joslas)²⁸. Ziņojuma 6.4.2 nodaļā secināts, ka piesārņojuma koncentrācija Paredzētās darbības teritorijas apkārtnē nepārsniedz Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumos Nr. 1290 "*Noteikumi par gaisa kvalitāti*" (turpmāk – Noteikumi Nr. 1290) noteiktās robežvērtības. Piesārņojuma koncentrācijas slāpekļa dioksīdam ir zemākas nekā apakšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis (65% no gada robežlieluma vērtības), savukārt daļiņu PM₁₀ un PM_{2,5} koncentrācijas svārstās ap apakšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni (50 % no gada robežlieluma vērtībām), kas nozīmē, ka esošā gaisa kvalitāte izpētes teritorijā ir laba un nav nepieciešams plānot pasākumus gaisa kvalitātes uzlabošanai.
- 6.9.5.4. Iespējamās gaisa piesārņojuma ietekmes būvniecības laikā vērtētas Ziņojuma 6.4.3. nodaļā. Tā kā būvniecības procesā esošajā Paredzētās darbības izstrādes posmā nav paredzētas būtiskas atšķirības no 2016. gada IVN ziņojumā raksturotās būvniecības pieejas, nav veikts atkārtots emisijas daudzuma aprēķins no būvniecības procesiem, tai skaitā, būvdarbos iesaistīto transportlīdzekļu kustības pa Paredzētās darbības teritoriju un transportēšanas ceļiem, bet novērtējumā izmantoti agrākā novērtējuma rezultāti un secinājumi.
- 6.9.5.5. Ņemot vērā paredzēto būvdarbu intensitāti, secināms, ka būvdarbos radīto emisiju ietekmes zona nebūs lielāka par aptuveni 250 m platā joslā uz katru pusi no dzelzceļa viduslīnijas. Nevienas piesārņojošās vielas aprēķinātās piesārņojuma koncentrācijas bez fona piesārņojuma nepārsniedz 15 % no attiecīgā gaisa kvalitātes normatīva. Augstākās aprēķinātās daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5} koncentrācijas veidojas būvlaukuma un krautņu tuvumā, ko rada darbības ar birstošām kravām, savukārt salīdzinoši lielāka transportlīdzekļu darbības ietekme (NO₂ un CO emisijas, arī putekļi, ko rada pārvietošanās pa neasfaltētiem ceļiem) paredzama tiešā trases būvlaukuma tuvumā.
- 6.9.5.6. Elektrisko vilcienu kustība nerada nozīmīgas tiešas piesārņojošo vielu emisijas gaisā. Kā ticis novērtēts 2016. gada IVN ziņojumā, elektrovilcienu kustības rezultātā var rasties emisijas no bremžu un riteņu nodiluma, kā arī var būt novērojama atkārtota daļiņu suspendēšanās. Aprēķināts, ka daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5} gada vidējās koncentrācijas 20 m attālumā no dzelzceļa trases ass līnijas var sasniegt 0,10 µg/m³, bet 50 m attālumā vairs tikai 0,05 µg/m³, kas vērtējama kā nenozīmīga ietekme uz gaisa kvalitāti Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā (Noteikumos Nr. 1290 noteiktais robežlielums gada vidējai izkliedes koncentrācijai daļiņām PM₁₀ ir 40 µg/m³).
- 6.9.5.7. Ņemot vērā to, ka īstenojot Paredzēto darbību ne būvniecības, ne ekspluatācijas laikā nav paredzami gaisa kvalitātes normatīvu pārsniegumi, Ziņojuma 6.4.2. tabulā apkopoti rekomendējamie ietekmi mazinošie pasākumi, tajā skaitā pretputekšanas pasākumu īstenošana visos būvobjektos un būvniecības posmos, dzinēju darbības tukšgaitā nepieļaušana un citi.
- 6.9.5.8. Ziņojuma 6.8.2. nodaļā, tostarp tajā veiktie papildinājumi, kas iekļauti Ziņojuma aktuālajā informācijā, ka apkopota Ziņojuma 10. pielikumā, vērtēta Paredzētās darbības ietekme uz klimata pārmaiņām, tajā skaitā SEG emisiju sagaidāmajām izmaiņām pēc projekta realizācijas. Nozīmīgākās ar paredzētās darbības īstenošanu saistītās SEG

²⁸ Ietekmes uz vidi novērtējums paredzētajai darbībai - esošā divu joslu autoceļa A4 *Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)* posma pārbūvei par ātrgaitas autoceļu piemērots ar Biroja 2020. gada 10. novembra lēmumu Nr. 5-02/16, programma Nr. 5-03/12/2022 izsniegta 2022. gada 14. aprīlī, izvērtējuma process uz šī atzinuma sagatavošanas brīdi nav noslēdzies.

emisiju daudzuma izmaiņas saistītas ar pāreju no autotransporta uz dzelzceļa pārvadājumiem. Rezumējoši secināts, ka gadījumā, ja elektrovilcienu darbināšanai tiks izmantota klimata neitrālā vai oglekļa mazietilpīgā elektroenerģija, SEG emisijas samazinājums, pārejot no autotransporta uz dzelzceļa pārvadājumiem, pārsniegs emisijas, kas ir saistītas ar dzelzceļa līnijas izbūvi (zemes lietošanas izmaiņas, būvniecības materiālu emisijas utt.) un uzturēšanu.

6.9.5.9. **Izvērtējot Ziņojumā sniegto un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros novērtēto informāciju, 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 tās realizācijai. Ir sagaidāms, ka būvdarbu veikšanas vietu tuvumā gaisa kvalitāte lokāli pasliktināsies, taču nepārsniegs gaisa kvalitātes nodrošināšanai noteiktos robežlielumus. Līdz ar to nav pamata izvirzīt papildus obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība būtu realizējama, vienlaikus Birojs norāda, ka bez jau Atzinumā Nr. 5 noteiktajiem nosacījumiem un Ziņojuma 6.4.2. tabulā apkopotajiem rekomendētajiem gaisa piesārņojumu mazinošajiem pasākumiem ievērojami un pēc iespējas realizējami arī Biroja rekomendētie risinājumi un pasākumi - būvmateriālu un tehnikas laukumu izvietošana pēc iespējas plānojama tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve; plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās shēmas būvobjektos, maksimāli jāizmanto esošā ceļu infrastruktūra, ja iespējams, savlaicīgi nodrošinot nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti; piekļuve būvniecības vietai pēc iespējas jāorganizē pa esošiem ceļiem vai sagatavoto dzelzceļa nodalījuma joslu.**

6.9.6. Troksnis, vibrācijas un elektromagnētiskais lauks.

- 6.9.6.1. Ziņojumā Paredzētās darbības radīto izmaiņu novērtēšanai veikti trokšņa aprēķini un izkliedes modelēšana turpmāk norādītajām situācijām: esošais un 2046. gadam prognozētais fona trokšņa līmenis, ko rada autotransporta kustība pa valsts un pašvaldības autoceļiem; vilcienu kustības pa *Rail Baltica* dzelzceļu līniju radītais trokšņa līmenis ar un bez troksni samazinošajiem pasākumiem; kopējais (summārais) prognozētais trokšņa līmenis 2046. gadā.
- 6.9.6.2. Vides trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes nosaka Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 "*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*" (turpmāk – Noteikumi Nr. 16), kas ņemti vērā Ziņojuma 6.5. nodaļā veiktajā ietekmes novērtējumā. Atbilstoši Noteikumu Nr. 16 2.8. punktam uz būvdarbiem, kas saskaņoti ar vietējo pašvaldību, netiek attiecināti noteikumos noteiktie vides trokšņa robežlielumi, līdz ar to Ziņojumā nav kvantitatīvi vērtēta būvdarbu ietekme uz trokšņa līmeni paredzētās darbības teritorijas apkārtnē.
- 6.9.6.3. Trokšņa rādītāju novērtēšanai un aprēķināšanai izmantota trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūra *IMMI 2030* (licences numurs S001/00757), ar kuru iespējams aprēķināt trokšņa rādītājus atbilstoši Noteikumos Nr. 16 noteiktajām vides trokšņa novērtēšanas metodēm. Programmas ievaddati (elektroniskā formātā) visām modelētajām situācijām pievienoti Ziņojuma E1 pielikumā. Ziņojuma trokšņa novērtējumā ir ietvertas tās dzīvojamās teritorijas, kurās vilcienu kustības pa *Rail Baltica* dzelzceļu līniju radītais trokšņa līmenis bez troksni samazinošajiem pasākumiem pārsniedz 45 dB(A), kas ir zemākais no piemērojamiem vides trokšņa robežlielumiem. Vērtējums veikts aptuveni 4 km platam koridoram. Aprēķinu rezultāti katrai no vērtētajām situācijām pievienoti Ziņojuma 6. pielikumā (11 lpp.), bet

detalizētas izšķirtspējas, sadalot vērtēto dzelzceļa līnijas posmu trīs daļās, trokšņa izkliedes kartes – Ziņojuma 5. pielikumā. Informācija par dzelzceļa trokšņa mazināšanas barjeru parametriem apkopota Ziņojuma 6..6. tabulā, novietojums parādīts 6.5.8. attēlā. Dažādu upju un autoceļu šķērsojuma variantu trokšņa līmeņa novērtējums pievienots Ziņojuma 6.5.7. nodaļā.

- 6.9.6.4. Vērtējot esošo un plānoto fona trokšņa līmeni ņemta vērā autotransporta kustība pa valsts un pašvaldības autoceļiem (A4 Rīgas apvedceļš; P3 Garkalne -Alaukstis; P5 Rīga-Ērgļi; V52 pievedceļš Cekules stacijai; V68 Dāvidi - Zaķumuiža – Bajārkrogs; V100 Silakrogs – Birzes; pašvaldības ceļš C11; pievedceļš Jauncেকেlei) un vairākiem ceļu pārvadiem (CP1 Līlavas-Bāliņi; CP2 Valtersala-Mintūži; CP3 Mucenieki-Silakrogs; CP4 Rīga -Ērgļi; CP5 un CP6 Baltezers-Saulkalne) un dzelzceļa tiltu (DzP1 Mintūži - Silmači). Ņemta vērā arī autoceļa A4 *Rīgas apvedceļa (Baltezers - Saulkalne)* pārbūve par ātrgaitas autoceļu ar divām brauktuvēm (4 braukšanas joslas), tajā skaitā apvedceļa pārbūves IVN ziņojumā²⁹ iekļautā informācija par plānoto trokšņa barjeru novietojumu un to raksturojošiem parametriem. Informāciju par paredzēto vidējo diennakts satiksmes intensitāti vērtētajiem valsts un pašvaldības autoceļiem 2046. gadā nodrošināja *RB Rail*, daļa informācijas iegūta arī aprēķinu rezultātā (apkopojums pievienots Ziņojuma 6.5.4. tabulā).
- 6.9.6.5. Atbilstoši aprēķinātajiem fona trokšņa līmeņu rezultātiem prognozēts, ka 2046. gadā autotransporta kustība pa valsts nozīmes autoceļiem A4, P3, P4, P5 radīs šobrīd spēkā esošo vides trokšņa robežlielumu pārsniegumus mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās, kas novietotas šo autoceļu tuvumā. Tāpat konstatēts, ka neskatoties uz to, ka autoceļa A4 pārbūves par ātrgaitas autoceļu IVN ziņojumā ir iekļauta informācija par plānotajiem troksni samazinošajiem pasākumiem, vides trokšņa robežlielumu pārsniegumi visos diennakts periodos saglabāsies Stopiņu novada Upesleju ciema Ābeļu un Mazajā ābeļu ielu rajonā, kā arī Salaspils novada Salaspils pagasta bijušajās dārzkopības kooperatīvu teritorijā “Avoti”, līdz ar to tur nepieciešamas plānot papildus troksni samazinošos pasākumus. Atbilstoši informācijai Ziņojumā, novirzot vietējo autoceļu V52 un pašvaldības ceļu C11 pār ceļu pārvadu CP7, ir paredzami vides trokšņa robežlielumu pārsniegumi vakara un nakts periodā mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās, kas atrodas Salaspils novada Salaspils pagasta apdzīvotā vietā Bunči³⁰. Ietekmes samazināšanai ir nepieciešama trokšņa barjeru izbūve ne mazāk kā 526 m garumā gar vietējo autoceļu V52 un novirzīto pašvaldības autoceļu C11.
- 6.9.6.6. Ziņojuma 6.5.6. nodaļā novērtēta arī dzelzceļa transporta individuāli radītā trokšņa ietekme. Plānotās vilcienu kustības intensitātes (kā vilcienu skaits katrā no diennakts periodiem) dati 2046. gadam apkopoti Ziņojuma 6.5.5. tabulā, bet informācija par plānotajiem vidējiem vilcienu kustības ātrumiem vērtētajā posmā Ziņojuma 4.1.1. tabulā. Visa Ziņojumā vērtētā *Rail Baltica* dzelzceļa līniju posma radītā trokšņa līmeņa izkliede 2046. gadā naktsperiodam bez trokšņa samazināšanas pasākumiem ir attēlota Ziņojuma 6.5.3. attēlā, bet detalizētākas izšķirtspējas trokšņa izkliedes kartes dienas, vakara un nakts periodiem ir pievienotas Ziņojuma 5. pielikumā. Secināts, ka nepieciešami trokšņa samazināšanas pasākumi, lai novērstu Noteikumos Nr. 16 noteikto robežlielumu pārsniegumus Ropažu novada Garkalnes pagasta Skuķīšos un Ropažu pagasta “*Drunkās*” un “*Briedīšos*”, Stopiņu novada Upesleju un Sauriešu ciemu teritorijās, kā arī Salaspils novada Salaspils pagasta bijušajās dārzkopības kooperatīvu teritorijā “Avoti”.

²⁹ Dati atbilst SIA “*Enviroprojekts*” sagatavotajai ziņojuma “*Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne) iespējamās pārbūves risinājumu aktualizācija ātrgaitas ceļa būvniecībai*” 2022. gada novembra redakcijai, kura tika nodota sabiedriskajai apspriešanai.

³⁰ Ietekmētās apbūves teritorijas ir “*Paulas*”, “*Annas*”, “*Kārļi*”, “*Ezerdruvas 1*”, “*Ezerdruvas 2*”, “*Bunči*”.

- 6.9.6.7. Trokšņa samazināšanas pasākumu novērtējuma rezultāti apkopoti Ziņojuma 6.5.8. nodaļā. Norādīts, ka, atkarībā no pārsniegumu rakstura, dzelzceļa satiksmes trokšņa mazināšanai piemērojami pasākumi trokšņa avotā vai uztvērējā, kā arī trokšņa izkliedes ierobežošanai. Plašāk pielietotais risinājums ir trokšņa barjeras. Barjeru efektivitātes raksturošanai visbiežāk tiek izmantoti divi galvenie tās raksturojoši parametri – skaņas absorbcijas un skaņas izolācijas spēja. Barjeras atkarībā no to skaņas absorbcijas spējas (DL_{α}) tiek iedalītas 6 klasēs, bet pēc izolācijas spējas (DLR) – 5 klasēs. Ziņojuma modelī trokšņa samazināšanas pasākumu efektivitātes novērtēšanai izmantotas B3 un A3 kategorijai atbilstošas barjeras. Informācija par trokšņa barjeru novietojumu un izmēriem ir apkopota Ziņojuma 6.5.6. tabulā un 6.5.8. attēlā.
- 6.9.6.8. Veicot aprēķinus konstatēts, ka barjeru izbūve atsevišķās teritorijās vakara un nakts periodos nenodrošinās robežlielumu ievērošanu, proti, trokšņa līmenis tomēr būtu par 1-2 dB augstāks nekā Noteikumos Nr.16 noteiktie vides trokšņa robežlielumi. Atbilstību robežlielumiem Stopiņu novada Upesleju ciemā dzīvojamās apbūves teritorijās pie Ābeļu ielas, kā arī Salaspils novada Salaspils pagasta bijušajā dārzkopības kooperatīvu teritorijā “Avoti” iespējams nodrošināt norādīto dzīvojamo teritoriju tuvumā sliežu ceļus ne mazāk kā 932 m garumā nepieciešams aprīkot ar sliežu vibrāciju slāpētājiem³¹. Tāpat konstatēts, ka normatīvajos aktos noteikto vides trokšņa robežlielumu ievērošanu dzīvojamās apbūves teritorijās Sauriešos iespējams nodrošināt izbūvējot trokšņa barjeras ar kopējo garumu vismaz 957 m arī ārpus Paredzētās darbības ietvaros vērtētās teritorijas.
- 6.9.6.9. Atbilstoši Ziņojuma 5. pielikumā pievienotajām trokšņa izplatības kartēm konstatējams, ka dienas periodam atbilstošajā periodā vidējais attālums, kurā dzelzceļa transporta troksnis (bez samazināšanas pasākumiem) samazinās līdz aptuveni 55 dB(A) līmenim ir aptuveni 380 m uz katru pusi no sliežu ceļa, šādā attālumā tiek nodrošināts arī nakts perioda robežlielumam - 45 dB(A) – atbilstošs trokšņa līmenis.
- 6.9.6.10. Izvērtējot Ziņojuma 6. pielikumā pievienotos aprēķinu rezultātus summārajai ietekmei ņemot vērā trokšņa samazināšanas pasākumus, Birojs konstatē, ka bez teritorijām, kurās prognozēti Noteikumos Nr. 16 noteiktie trokšņa robežlielumu pārsniegumi no 2-8 dB(A)³², līdz pat 8-15 dB(A)³³ vakara un nakts periodos, ir virkne teritoriju, kurās iegūtie rezultāti tāpat vērtējami ar piesardzību. Biroja ieskatā Ierosinātajai jāparedz iespēja trokšņa mazināšanas pasākumu veikšanai arī pēc dzelzceļa līnijas ekspluatācijas uzsākšanas, ja tāda nepieciešamība tiks konstatēta. Šādām teritorijām atbilst tās, kurās aprēķinātā *Rail Baltic* radītā ietekme ir tikai par 1-2 dB(A) zemāka par noteikto robežlielumu un vienlaicīgi arī fona trokšņa līmenis novērtēts kā augsts, kā rezultātā summārās ietekmes skaitliskās vērtības modelī ir aprēķinātas vienādas vai tikai par 1-2 dB(A) zemākas kā pieļaujamie robežlielumi. Kā piemēri šādām potenciālā pārsnieguma riska zonām norādāmas Garkalnes pagasta Skuķīši (skat., piemēram Ziņojuma 6. pielikuma tabulas pozīcijas 12., 27., 42., 69.), Stopiņu pagasta Saurieši (piemēram, Ziņojuma 6. pielikuma tabulas 119. pozīcija) un citas. Šādas situācijas konstatētas galvenokārt diennakts vakara un nakts periodos, kad ietekme ir visvairāk jūtama.

³¹ Slīdes vibrācijas slāpētāji ir pie dzelzceļa slīdēm stiprināmas uzlikas, kas parasti veidotas no elastomēra un masas elementiem (metāla kluči). Sliežu vibrācijas slāpētājiem ir dažādi tehniskie un stiprināšanas risinājumi, bet to galvenais uzdevums ir mazināt mehāniskās oscilācijas un ripošanas troksni. Vienlaicīgi tie samazina arī trokšņa izstarošanas laukuma virsmu.

³² Atbilstoši Ziņojuma 6. pielikuma tabulas datiem pozīcijās 166.-238. konstatējams, ka paliekošais robežlielumu L_{nakts} pārsniegums saglabājas dārzkopības kooperatīvu teritorijā “Avoti”.

³³ Atbilstoši Ziņojuma 6. pielikuma tabulas datiem pozīcijās 239.-252. konstatējams, ka paliekošais robežlielumu L_{nakts} pārsniegums saglabājas Upesleju Ābeļu un Mazajā ābeļu ielās.

- 6.9.6.11. Ziņojuma 6.5.7. nodaļā analizētas atšķirības sagaidāmajā trokšņa ietekmē salīdzinot autoceļu pārvadu alternatīvos risinājumus (skat. arī šī atzinuma 3.4. punktu) katrā no vērtētajām šķērsojuma vietām. Ņemot vērā, ka 2A un 2B *alternatīvu Rail Baltica* apkalpojošā ceļa pieslēgumam autoceļam Mucenieki-Silakrogs īstenošana ietekmēs trokšņa līmeni galvenokārt ceļu pārvada CP3 tuvumā, un šajā zonā nav novietotas dzīvojamās apbūves teritorijas, no vides trokšņa izplatības viedokļa abas alternatīvas ir līdzvērtīgas, kā arī to īstenošana neradīs normatīvajos aktos noteikto vides trokšņa robežlielumu pārsniegumus. Arī alternatīvas ceļa pārvada novietojumam pie Silakroga (3A un 3B) trokšņa līmeni pārvada tuvumā ietekmēs lokāli. Ņemot vērā plānoto diennakts vidējo satiksmes intensitāti (aptuveni 100 transporta līdzekļi) pa šo pārvadu, no vides trokšņa izplatības viedokļa abas alternatīvas ir līdzvērtīgas un to īstenošana neradīs normatīvajos aktos noteikto vides trokšņa robežlielumu pārsniegumus.
- 6.9.6.12. Ceturtās alternatīvas (CP7) ietvaros vērtēti divi risinājumi ar *Rail Baltic* pārtrauktā valsts autoceļceļa V52, pašvaldības autoceļu Apvedceļš-Salienieki un Apvedceļš – Jauncekuļi iespējai šķērsot projektējamo dzelzceļlīniju un saglabāt piekļuvi Cekulei, Jauncekuļiem un Ezerdruvām (Ziņojuma 5.1.6. attēls). No trokšņa ietekmes aspekta šajā posmā vērtējama sagaidāmā ietekme uz apdzīvoto vietu Salaspils pagastā – Bunčiem (tuvākā no viensētām – “Paulas” – atrodas aptuveni 120 m attālumā no projektējamās dzelzceļa līnijas un aptuveni 400 m attālumā no autoceļa A4). Kā jau norādīts iepriekš (skat. arī šī atzinuma 3.4.10. punktu), 4B *alternatīvas* gadījumā pārvads atrodas ārpus šajā Ziņojumā vērtējamā dzelzceļa posma (aptuveni 500 m uz Z no 4A *alternatīvā* vērtētās pārvada novietojuma pozīcijas). Vērtējot alternatīvos CP7 risinājumus secināts, ka neatkarīgi no alternatīvas un dzelzceļa trokšņa samazināšanas pasākumiem, galvenais trokšņa avots, kas radīs trokšņa robežlielumu pārsniegumus dzīvojamās apbūves teritorijās Bunčos, ir autotransporta kustība uz valsts galvenā autoceļa A4.
- 6.9.6.13. Ziņojumā secināts, ka realizējot 4A *alternatīvu* iespējami divi trokšņa mazināšanas risinājumi: atbilstoši plānoti un realizēti risinājumi gar autoceļu A4 (Ziņojumā nav veikts detalizēts izvērtējums) vai 3 m augstu trokšņa barjeru izbūve vismaz 526 m garā posmā gar vietējo autoceļu V52 un novirzīto pašvaldības autoceļu C11. Novirzīto autoceļu V52 un C11 uzbērums darbosies kā grunts vaļņi, kas ierobežos vilcienu kustības radītā trokšņa izplatību dzīvojamās apbūves teritorijās “Kārļi”, “Paulas”, “Annas”, bet neierobežos autoceļa A4 radīto vides trokšņa līmeni līdz normatīvajam līmenim attālāk novietotajās dzīvojamās apbūves teritorijās “Ezerdruvās 1”, “Ezerdruvās 2”, “Bunči” (Ziņojuma 6.5.4. attēls). Savukārt 4B *alternatīvas* gadījumā dzelzceļa radītā trokšņa emisija uz teritorijām Bunčos mazināma izbūvējot vismaz 3 m augstu un 366 m garu trokšņa barjeru gar dzelzceļu (Ziņojuma 6.5.5. attēls), taču arī šajā gadījumā summārās ietekmes atbilstošai samazināšanai nepieciešami autoceļa A4 radītā trokšņa ietekmes samazināšanas risinājumi.
- 6.9.6.14. Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās trokšņa diskomforta zonas skartajās teritorijās, pie dzīvojamo ēku fasādēm, kur piemērojami trokšņa robežlielumi. Ņemot vērā Ziņojumā veiktā trokšņa novērtējuma rezultātus, atbilstoši kuriem vairākās vērtētajās zemes vienībās aprēķinātie trokšņa ietekmes summārie parametri tieši atbilst robežlielumu vērtībām vai ir tikai par 1 dB(A) zemāki, šajās teritorijās veicams atkārtots trokšņa ietekmes un samazināšanas pasākumu risinājumu efektivitātes novērtējums un, ja nepieciešams, precizējami izmantojamie prettrokšņa risinājumi. Biroja ieskatā noteiktajās summārā trokšņa problēmzonās Ierosinātājai jākonsultējas ar LVC un Satiksmes ministriju, lai rastu risinājumu abu infrastruktūras objektu kopējās ietekmes mazināšanai trokšņa aspektā līdz normatīviem atbilstošām robežvērtībām.

- 6.9.6.15. Ņemot vērā, ka plānotās dzelzceļa līnijas tuvumā ir apbūves teritorijas, kā arī iedzīvotāju un sabiedrības izteikto viedokli un bažas par iespējamu nelabvēlīgu ietekmi uz ēku drošību un stabilitāti, Ziņojuma 6.9.1. nodaļā 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 4150-3 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). Secināts, ka no būvniecības ietekmēm lielāko ietekmi rada pāļu dzīšana (Ziņojuma 6.9.4. tabula), tomēr būvju un citu struktūru stabilitātei drošu līmeni šādas vibrācijas sasniegtu jau 3-12 m attālumā no darbu veikšanas vietas. Vērtējot dzelzceļa līnijas ekspluatācijas radīto ietekmi ņemams vērā, ka *Rail Baltica* pamattrases nodaļējuma joslas platums vidēji ir 60 m, un malējais sliežu ceļš atrodas 27 m attālumā no nodaļējuma joslas malas. Tā kā nodaļējuma joslā esošie īpašumi, tai skaitā dzīvojamās mājas, tiks atsavinātas, tad *Rail Baltica* ne būvniecības, ne ekspluatācijas laikā neradīs apdraudējumu ne dzīvojamām ēkām, ne būvēm, kas pielīdzināmas jutīgām struktūrām. Atbilstoši Ziņojuma 6.9.1.2. nodaļā veiktā novērtējuma kopsavilkuma rezultātiem (Ziņojuma 6.9.5. tabula) secināms, ka visā *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas garumā vilcienu kustības izraisītais vibrāciju līmenis nepārsniegs 8 mm/s vērtību (atbilst DIN 4150-3 standartā noteiktajai robežvērtībai attiecībā uz 3. kategorija struktūrām un būvēm, kas īpaši jutīgas pret vibrāciju) jau 1 metra attālumā no malējā sliežu ceļa.
- 6.9.6.16. Mūsdienās cilvēki arvien vairāk ir pakļauti dažādu frekvenču nejonizējoša elektromagnētiskā lauka (turpmāk arī EML) iedarbībai, kas saistīts ar elektroenerģijas plašo pielietojumu. 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 0 Hz līdz 300 GHz. Atkarībā no EML jaudas, frekvences un frekvenču salikuma, ekspozīcijas ilguma, attāluma līdz EML avotam u.c. faktoriem EML komponente var atstāt iespaidu uz cilvēku veselību. Arī elektrificētā dzelzceļa gadījumā, elektroenerģijas lietojums radīs elektromagnētisku lauku 50 Hz frekvencē, kas vērtējama kā salīdzinoši zema.
- 6.9.6.17. Ziņojuma 6.9.2. nodaļā veikts novērtējums, cik lieli elektriskie un magnētiskie lauki varētu būt sagaidāmi, kādas ir iespējas to lielumu un izplatību ierobežot, un vai šie lauki varētu atstāt būtisku nevēlamu ietekmi uz veselību. Atbilstoši Ministru kabineta 2018. gada 16. oktobra noteikumiem Nr. 637 „*Elektromagnētiskā lauka iedarbības uz iedzīvotājiem novērtēšanas un ierobežošanas noteikumi*” (turpmāk - MK noteikumi Nr. 637) aprēķinātā elektromagnētiskā lauka mērķlieluma skaitliskā vērtība iedzīvotājiem pie 50 Hz frekvences elektriskajam laukam 5 kV/m un magnētiskajam laukam ir 100 μ T.
- 6.9.6.18. Ņemot vērā plānoto dzelzceļa nodaļējumu joslas platumu, attālums no gaisa vadiem līdz nožogojumam visos gadījumos būs lielāks par 20 metriem. Aprēķinātā elektriskā lauka intensitāte 20 metru attālumā no gaisa vadiem ar 25 kV spriegumu būs 1,25 kV jeb četras reizes zemāka vērtība nekā mērķlielums 5 kV/m. Magnētiskā lauka plūsmas blīvums (magnētiskā indukcija) 20 metru attālumā no gaisa vadiem pie 560 A strāvas stipruma būs 5,6 μ T, kas ir 17 reizes zemāka vērtība nekā piemērojamais mērķlielums 100 μ T. Drošais attālums, kurā sagaidāmā elektriskā lauka intensitāte un magnētiskā lauka plūsmas blīvums būs mazāki par MK noteikumu Nr. 637 noteiktajiem mērķlielumiem, ir attiecīgi 5 m un 2 m no tuvākā gaisa vada.

- 6.9.6.19. Birojs secina, ka ar Paredzētās darbības realizāciju nav sagaidāmas tādas ietekmes EML kontekstā, kas varētu būt būtiskas un izraisīt mērķlielumu sasniegšanu vai pārsniegšanu teritorijās ar iespējamu ietekmi uz cilvēku veselību.
- 6.9.6.20. Birojs ņem vērā, ka Ziņojumā visās identificētajās iespējamo problēmsituāciju vietās ir kopumā vērtēta vienādu tipveida, augstas efektivitātes trokšņa mazināšanas pasākumu piemērošana. Līdz ar to paredzams, ka katrā konkrētā vietā, kur ietekmes mazināšanai līdz nebūtiskam līmenim varētu tikt piemēroti arī citi līdzekļi, kas prasītu mazāku finanšu ieguldījumu, projektēšanas stadijā jāveic atkārtoti aprēķini, un piemērotākais risinājums jāpamato būvprojektā.
- 6.9.6.21. **Birojs atzīst par nepieciešamu ar atzinumu nostiprināt un izvirzīt papildu nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama darbības akcepta gadījumā, šajā Ziņojumā vērtētā *Rail Baltica* posma projektā:**
- a) Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu (tajā skaitā Ziņojuma 6.5.8. nodaļā norādīto), kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu.
 - b) Ievērojot to, ka detalizēta trokšņa samazināšanas pasākumu un risinājumu, kas atbilst vērtētajā *Rail Baltica* posmā akceptēto alternatīvu risinājumam, izstrāde ir paredzēta turpmākās projektēšanas ietvaros, Ierosinātājam nepieciešams veikt atkārtotus trokšņa parametru aprēķinus un izklides modelēšanu, tostarp, lai veiktu trokšņa ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi un kumulatīvo ietekmi radošo objektu (piemēram, esošā divu joslu autoceļa A4 posma pārbūve par ātrgaitas autoceļu u.c.) trokšņa un citu būtisko parametru aktualizāciju atbilstoši projektēšanas laikā pieejamajai informācijai.
 - c) Pamatojoties 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 dzelzceļa radītajam troksnim visvairāk pakļautajās teritorijās. Mērījumu atkārtēšanas laiks, ņemot vērā iespējamu satiksmes intensitātes *Rail Baltica* trasē palielināšanos, nosakāms, pamatojoties uz mērījuma rezultātiem. Visi mērījumu rezultāti iesniedzami kompetentajās institūcijās bet konstatētu pārsniegumu gadījumā - arī pasākumu plāns pārsniegumu novēršanai. Atkarībā no mērījumu rezultātiem, lemjams par papildus pasākumu trokšņa ietekmes samazināšanai noteikšanu.
 - d) 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 periodā (no plkst. 7.00 līdz 19.00).

6.9.7. Drošība un vides risku pārvaldība, dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošība un piesārņojuma riski.

- 6.9.7.1. Ar Paredzētās darbības realizācijas drošuma aspektiem ir saistīta gan piemērotas darbības vietas (vai risinājumu konkrētajā darbības vietā) izvēle, gan ekspluatācijas prasības, lai pēc iespējas nodrošinātu drošu Paredzētās darbības realizāciju gan dzelzceļa trases un ar to saistīto objektu būvniecības gaitā, gan ekspluatējot izbūvēto dzelzceļa līniju, gan novērstu no dažādiem aspektiem potenciālus avāriju riskus un paredzētu to iespējamu seku pārvaldību. Iespējamo avāriju un katastrofu riski Paredzētās darbības kontekstā analizēti Ziņojuma 6.10. nodaļā, savukārt droša Paredzētās darbības realizācija no tādiem aspektiem kā potenciāls piesārņojums, tostarp militārs, potenciāli

inženierģeoloģiskie riski un mūsdienu ģeoloģisko procesu attīstības riski, potenciāl ietekme uz paaugstināta riska objektiem u.c. analizēti arī citviet Ziņojumā, tā attiecīgajās sadaļā, kā arī šī atzinuma citās daļās.

- 6.9.7.2. Ziņojumā norādīts, ka biežākie negadījumu veidi dzelzceļa infrastruktūrā saistīti ar personu, transporta (šķērsojuma vietās) un vilcienu sadursmēm uz sliedēm, kā arī sastāva nobraukšana no sliedēm un ritošā sastāva ugunsgrēki. Nobraukšana no sliedēm un ugunsgrēks avārijas seku izplatības aspektā vērtējamas kā būtiskākās avārijas, jo tās var skart trešo pušu īpašumus, ietekmēt saimniecisko darbību un radīt vides piesārņojumu. Atbilstoši prognozētajam, *Rail Baltica* galvenokārt tiks izmantota konteineru kravu un nebīstamu kravu pārvadājumiem, vienlaikus neparedzot ierobežojumu bīstamo kravu pārvadājumiem.
- 6.9.7.3. Paredzētās darbības teritorijas tiešā tuvumā nav paaugstinātas bīstamības objektu. Tuvākais paaugstinātas bīstamības objekts ir SIA “*Sprādziens*” piederošā sprāgstvielu noliktava, kas atrodas ~ 755 m attālumā uz D no paredzētās darbības teritorijas. SIA “*Sprādziens*” veiktie aprēķini liecina, ka bīstamā zona noteikta aptuveni 350 m rādiusā no sprāgstvielu noliktavas, kas ir mazāk kā attālums līdz Paredzētās darbības teritorijai, līdz ar to uzņēmuma darbība tiešā veidā nerada riskus dzelzceļa drošībai.
- 6.9.7.4. Ziņojuma 6.10.2. nodaļā norādīts, ka *Rail Baltica* dzelzceļa līnija tiek veidota kā sistēma, kas darbojas bez tipiskām un iespējamām avārijām. Viens no instrumentiem augsta drošības līmeņa nodrošināšanai un uzturēšanai ir vienota kārtība dzelzceļa infrastruktūras riska pārvaldības jomā, ko ES nosaka ar Komisijas 2013. gada 30. aprīļa *īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai, kas grozīta ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/1136 (2015. gada 13. jūlijs)*. Tāpat vienota pieeja ir izstrādāta prasībām dzelzceļa pārvadājumu veicējiem. To nosaka Komisijas 2018. gada 9. aprīļa *īstenošanas regula (ES) 2018/763, ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļapārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas regulu (EK) Nr. 653/2007*. Minētās regulas prasību piemērošanu Latvijā nosaka Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumi Nr. 375 “*Dzelzceļa drošības noteikumi*”. Bīstamo kravu pārvadājumi tiks nodrošināti ievērojot nacionālo un starptautisko normatīvo aktu prasības bīstamo kravu pārvadājumu jomā. Citi konkrētie tehniskie risinājumi un drošības pasākumi nepieciešamā drošības līmeņa sasniegšanai tiks precizēti tehniskās projektēšanas laikā, kā arī tiks veikts to riska novērtējums atbilstoši vienotiem satiksmes drošības sistēmas novērtēšanas principiem.
- 6.9.7.5. Paredzētās darbības teritorijā plānotā dzelzceļa līnija šķērsos maģistrālo gāzes vadu *Inčukalns gāzes krātuve – Lietuvas robeža* un divus tā atzarus, paredzēts arī gāzes sadales tīkla augstspiediena gāzes vada šķērsojums pie Silakroga ciema. Inženierkomunikāciju novietojums un šķērsojuma vietas ar projektējamo dzelzceļa līniju parādītas Ziņojuma 4.1.19. attēlā. Atbilstoši Ziņojumam, avāriju riska mazināšanu vietās, kur paredzēta abu infrastruktūru krustošanās, tiks veikti papildu pasākumi, piemēram, jaunu cauruļvadu projektēšana un izbūve, kā arī dzelzceļa līnijas un gāzes vada savstarpējā novietošana 90° leņķī to krustošanās vietās. Jaunu cauruļvadu izmantošana saistīta ar augstāku tehnisko drošumu, līdz ar to saskaņā ar Aizsargjoslu likuma nosacījumiem būs iespējama drošības aizsargjosla noteikšana atbilstoši aprēķinam būvprojektā.
- 6.9.7.6. Kā norādīts jau šī atzinuma 3.2.13. punktā, detalizētāk arī Ziņojuma 6.2.3.2.7. nodaļā, saskaņā ar LVGMC Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā iekļauto informāciju Izpētes teritorijas apkārtnē³⁴ ir sastopami seši objekti, kuru statuss noteikts

³⁴ Tuvākā no PPV atrodas ~ 1,1 km attālumā no trases nodalījuma joslas - bijusī armijas daļa *Silakroga garāžas*, bet Zaķumuižā, ~ 6 km attālumā no plānotā sliežu ceļa, reģistrēti trīs objekti (Ziņojuma kartē norādīti divi), tajā

kā “*potenciāli piesārņotas vietas*” (novietojums Ziņojuma 6.2.12. attēlā, informācijas apkopojums Ziņojuma 6.2.5. tabulā), tostarp plānotā dzelzceļa līnija šķērso Cekules bijušās armijas bāzes (PPV reģ. Nr. 80968/702) teritorijas ZR daļu autoceļa P4 tuvumā.

- 6.9.7.7. Atbilstoši Ziņojumā sniegtajam vērtējumam “*nav faktu, kas liecinātu, ka kāda no aplūkotajām potenciāli piesārņotajām vietām varētu negatīvi ietekmēt pazemes ūdeņus, t.sk. gruntsūdeņus dzelzceļa sliežu izbūves teritorijā*”. Tomēr Ierosinātāja neizslēdz iespēju, ka Cekules bijušo militāro teritoriju sanācijas darbu programmā, konsultējoties ar Dienestu, “*iekļaujama arī gruntsūdens izpēte, paņemot paraugus no seklās gruntsūdens daļas (ūdenī analizējamie parametri: elektrovadītspēja, pH, pamatjoni un smagie metāli – svins, varš, kadmijs, hroms, niķelis, cinks)*”. Šajā kontekstā Ziņojuma izvērtēšanas un atzinuma sagatavošanas gaitā, atsaucoties uz Biroja lūgumu, Birojs saņēma Dienesta 2023. gada vēstuli Nr. 2.3/AP/7907/2023, kurā Dienest, cita starpā, norādīja, ka, veicot gruntsūdeņu piesārņojuma izpēti, lai izdarītu secinājumus par gruntsūdeņu piesārņojuma pakāpi, būtu jānosaka un jāvērtē vismaz Ministru kabineta 2002. gada 12. marta noteikumu Nr. 118 “*Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti*” 10. pielikumā minētie parametri. No Izstrādātājas 2023. gada 11. augusta vēstules 1. pielikuma, kur sniegta Ziņojuma autoru atbildes uz saņemtajiem institūciju viedokļiem, secināms, ka, izvirzot šādu parametru noteikšanu kā nosacījumu Paredzētās darbības veikšanai, Ierosinātāja apņemas to nodrošināt.
- 6.9.7.8. Attiecībā uz Cekules bijušās armijas bāzi Ziņojumā norādīts, ka militārā piesārņojuma klātbūtne, tostarp sprādzienbīstami priekšmeti, tika konstatēti augsnē un gruntī, kad 2021. gadā veikti daļēji teritorijas sanācijas darbi³⁵, lai nodrošinātu ģeotehniskās izpētes veikšanu. Veikto sanācijas darbu ietvaros netika novērtēts iespējamais piesārņojums gruntsūdeņos, kura iespējamība ir neliela, bet ne izslēdzama.
- 6.9.7.9. Saistībā ar esošo situāciju un veiktajiem un, iespējams, nepieciešamajiem sanācijas darbiem Cekules poligonā, atsaucoties uz Biroja lūgumu, savu viedokli 2023. gada 27. jūlija vēstulē Nr. MV-N/1546 paudusi arī Aizsardzības ministrija, norādot, ka Cekules bijušās armijas bāzes teritorija nav Aizsardzības ministrijas valdījumā, tādēļ uz to nav attiecināma Ziņojumā norādītā informācija - “*Cekules militāri piesārņotās teritorijas sanācija ietilpst Aizsardzības ministrijas kompetencē*.”. Vienlaikus Aizsardzības ministrija savā atsauksmē norādīja, ka, lai arī plānotajā infrastruktūras līnijā *Rail Baltica* ir veikta izpēte un sanācija, pastāv iespēja, ka teritorijā var būt palikusi nesprāgusi munīcija vai cits neidentificējams militārs objekts, un ieteica, projekta darbu veikšanas aktīvajā fāzē nepieciešamības gadījumā piesaistīt sertificētu speciālistu, kurš saņemis Aizsardzības ministrijas izsniegtu sertifikātu ar militāra rakstura sprādzienbīstamiem priekšmetiem un nesprāgušu munīciju piesārņotu un potenciāli piesārņotu teritoriju uzraudzībā izpētei, nesprāgušas munīcijas meklēšanai, identificēšanai, izcelšanai, savākšanai un uzglabāšanai saskaņā ar likumā “*Par piesārņojumu*” (turpmāk – Piesārņojuma likums) noteikto.
- 6.9.7.10. Līdz ar to, kā norādīts Ziņojuma 6.2.3.2.7. nodaļā, ievērojot licencētu komersantu un sertificētu speciālistu rekomendācijas, kas izriet no Piesārņojuma likuma 44.¹ panta otrajā daļā noteiktā, līdzvērtīgi paredzēts organizēt militārā piesārņojuma izpēti un sanāciju visai trases izbūves teritorijai, kas šķērso Cekules bijušās armijas bāzes teritoriju. Nepieciešamos sanācijas darbus plānots veikt līdz būvdarbu uzsākšanai. Ziņojumā novērtēts, ka tādejādi šajā aspektā paliekošā ietekme būs nebūtiska. Ņemot vērā iepriekš norādīto, Biroja ieskatā piesardzības nolūkā Cekules bijušās armijas bāzes

skaitā bijusī minerālmēslu noliktava (reģ. Nr. 80848/4012), katlumāja un degvielas uzpildes stacija.

³⁵ Saskaņā ar Ziņojumu 2021. gadā izstrādāts ziņojums “*Militārā piesārņojuma sanācijas programmas izpildes pārskats objektam: inženierģeoloģiskās izpētes punkti un piekļuves ceļi Cekules militārajā objektā*” par veiktajiem sanācijas darbiem Cekules bijušajās militārajās teritorijās.

sanācijas darbu pasākumu plānu būtu nepieciešams papildināt arī ar gruntsūdeņu un augsnes/ grunts piesārņojuma novērtēšanu un nepieciešamības gadījumā veikt darbus arī to sanācijai vai ierobežot tā iespējamo izplatību.

6.9.7.11. Izvērtējot Ziņojumā sniegto un IVN ietvaros novērtēto informāciju, Birojs nekonstatē, ka ar Paredzēto darbību varētu būt sagaidāma tāda ietekme uz dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošību, lai ietekmes kontekstā Paredzētās darbības realizācijai būtu identificējami limitējoši faktori vai izslēdzoši apstākļi tās realizācijai. Kā norādīts jau šajā atzinumā iepriekš, kā arī Ziņojumā, plānoto dzelzceļa līnijas posma drošu būvniecību un turpmāku ekspluatācijas no dažādiem aspektiem reglamentē gan starptautiski, gan nacionāla līmeņa normatīvie akti, kas Ierosinātajai ir saistoši un bez kuru izpildes Paredzētā darbība nav iespējama. Tādēļ Birojs šajā atzinumā neuzskata par lietderīgu analizēt un uzskaitīt tos dokumentus, kas attiecināmi uz Paredzēto darbību un Ierosinātajai ir saistoši kā bezierunu prasības, lai šāda veida un mēroga projektu būtu iespējams realizēt. Tāpat arī no Ziņojuma (Ziņojum 8. nodaļa) secināms, ka Ierosinātāja Paredzēto darbību cita starpā plāno īstenota atbilstoši Biroja Atzinumā Nr. 5 ietvertajiem nosacījumiem, ciktāl tas nav pretrunā ar šajā Ziņojumā norādītajiem risinājumiem. Arī no šī aspekta Birojs neuzskata par lietderīgu vēlreiz šajā atzinumā atkārtot visus ar Paredzētās darbības drošību un vides risku pārvaldību, dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošību un piesārņojuma risku novēršanu un iespējamo seku mazināšanu saistītos nosacījumus, kas detalizēti analizēti un noteikti jau Atzinumā Nr. 5 un joprojām, ciktāl tas nenonāk pretrunā ar šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem, ir Ierosinātajai saistoši. Vienlaikus, ņemot vērā, ka šajā Ziņojumā tiek vērtēts dzelzceļa trases posms, kas salīdzinājumā ar 2016. gada IVN vērtēto, šķērso potenciāli piesārņotās vietas - Cekules bijušās armijas bāzes, teritoriju un attiecīgi šajā Ziņojumā detalizētāk analizēti potenciālie riski saistībā ar nepieciešamajiem darbiem teritorijā ar militāro piesārņojumu, Biroja ieskatā, ar šo atzinumu nostiprināmi nosacījumi attiecībā uz darbībām bijušās PSRS armijas teritorijas – daļas Cekule (reģ. Nr. 80968/702) teritorijā.

6.9.7.12. Izvērtējot Ziņojumā iekļauto informāciju saistībā ar drošība un vides risku pārvaldību, dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošību un piesārņojuma risku, Birojs uzskata, ka papildus jau Atzinumā Nr. 5 ietvertajiem, kur tie attiecināmi uz drošības un vides risku pārvaldību, dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošību un piesārņojuma risku novēršanu un iespējamo seku mazināšanu, nepieciešams noteikt šādus nosacījumus Paredzētās darbības īstenošanai:

- a) Bijušās PSRS armijas teritorijas – daļas Cekule (reģ. Nr. 80968/702 atbilstoši informācijai LVĢMC uzturētajā Piesārņoto potenciāli piesārņoto vietu reģistrā) teritorijā veicama detāla dzelzceļa līnijas un tai tuvākās teritorijas izpēte, lai noteiktu nepieciešamo priekšdarbu apjomu un risinājumus teritorijas sagatavošanai un infrastruktūras izveidei/ pārveidei, un nodrošināma teritorijas sanācija (piemēram, nesprāgušas munīcijas detonēšana, piesārņojuma likvidēšana u.tml.).
- b) Bijušās PSRS armijas teritorijas – daļas Cekule izpētes un sanācijas plānā iekļaujams arī gruntsūdens un grunts/ augsnes piesārņojuma novērtējums, Noņemtajos gruntsūdens paraugos kā minimums nepieciešams noteikt Noteikumu Nr. 118 10. pielikumā minētos parametrus. Augsnē un gruntī nosakāmo parametru kopums jāaskāņo ar Dienestu. Nepieciešamības gadījumā jānodrošina arī piesārņoto gruntsūdeņu un grunts/ augsnes sanācija un/ vai piesārņojuma izplatības ierobežošana. Paraugu ņemšanas vietas un iespējamie sanācijas darbi šajā kontekstā saskaņojami ar Dienestu.

IVN uzdevums ir iegūt informāciju par Paredzēto darbību un apzināt to ietekmi, nevis saistoši izlemēt, vai Paredzētā darbība var tikt īstenota. Tas ir papildu process, kas vēl nedod tiesības uzsākt Paredzēto darbību³⁶. IVN rezultātā, pamatojoties uz novērtējuma secinājumiem, gala lēmuma pieņēmējs konceptuāli izlemj, vai plānotā darbība ar būtisku ietekmi uz vidi, kādas ir visas Novērtējuma likuma 1. pielikuma darbības, var tikt akceptēta, vai būtiskās ietekmes iespējams novērst vai samazināt līdz pieņemamam līmenim.

Izvērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums kopumā veikts atbilstoši tā nosacījumiem. Birojs nekonstatē tādas apstākļus, kas kopumā nepieļautu Paredzēto darbību. Vienlaikus Ziņojumā un šajā Biroja atzinumā identificēta virkne nosacījumu, ar kādiem Paredzētā darbība tās akcepta gadījumā var būt īstenojama vai nav pieļaujama.

Vienlaikus, ņemot vērā, ka Paredzētā darbība ir izmaiņas 2016. gada IVN jau vērtētā un ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467 "*Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu*" akceptētā Rail Baltica dzelzceļa līnijas novietojumā, par kuras IVN ziņojumu Birojs ir izdevis Atzinumu Nr. 5, Birojs atzīst, ka arī uz šajā atzinumā vērtēto Paredzēto darbību attiecināmi Atzinumā Nr. 5 izvirzītie nosacījumi, ciktāl tas nav pretrunā ar Ziņojumā norādītajiem risinājumiem un šajā atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem.

Vērtējot Ziņojumā sniegto alternatīvu novērtējumu, Birojs secina, ka nav konstatēti tādi apstākļi, kas kopumā nepieļautu realizēt kādu no Ziņojumā vērtēto alternatīvu risinājumiem gan tehnisko risinājumu alternatīvām upju šķērsojumu izbūvei, gan citiem alternatīvajiem risinājumiem (skat. šī atzinuma 3.4.12. punktu). Attiecībā uz tehnisko risinājumu alternatīvām upju šķērsojumu izbūvei novērtēts, ka visiem trīs Ziņojumā piedāvātajiem tehniskajiem risinājumiem būs līdzvērtīga ietekme uz vidi ekspluatācijas laikā, bet atšķirības sagaidāmas ar būvniecību saistīto ietekmju gaitā, kur 1. *risinājumam* prognozēta salīdzinoši mazāka ietekme uz vidi nekā 2. un 3. *risinājumam* (galvenokārt saistībā ar būvmateriālu transportēšanu uz būvobjektu). Attiecīgi no Ziņojuma izriet, ka no ietekmes uz vidi viedokļa ir īstenojams jebkurš no Ziņojumā vērtētajiem tehniskajiem risinājumiem, nevienam nav konstatēti izslēdzoši kritēriji vai ietekmes, kuru mazināšanai būtu paredzami specifiski pasākumi ietekmes mazināšanai vai novēršanai. Ziņojuma autoru ieskatā upju šķērsojumu tehniskā risinājuma izvēli katram upju šķērsojumam pamatā ietekmē gan tehniskie, gan citi apsvērumi. Birojs šajā aspektā pievienojas Ziņojuma autoru izdarītajiem secinājumiem, ka par upju šķērsojumu tehniskā risinājuma izvēli lemjams katrā konkrētajā gadījumā atsevišķi, vērtējot katras konkrētās vietas apstākļus, kā arī, kur attiecināms, izvērtējot šajā atzinumā izvirzītos nosacījumus, kas attiecināmi uz ūdensteču šķērsojumu izbūvi. No kopsavilkuma par alternatīvu novērtējumu izriet, ka paredzamās ietekmes starp dažādiem risinājumiem, tostarp ietekmes uz bioloģisko daudzveidību aspekta, nav būtiski atšķirīgas. Ziņojuma autoru ieskatā iegūtie alternatīvu izvērtējama rezultāti izmantojami kā papildus, nevis noteicošais kritērijs alternatīvu izvēlē. Birojs konstatē, ka Ziņojuma autori snieguši vērtējumu par prioritizējamām alternatīvām no vides aizsardzības viedokļa – 1A *alternatīva* šķērsojumam pār Juglas upi, 2A *alternatīva* ceļa izbūvei paralēli Rail Baltica koridoram, 3B *alternatīva* jauna savienojošā ceļa ar pārvadu pār Rail Baltica izbūvei starp Mucenieku un Silakroga ciemiem to D daļā, bet 4. alternatīvas gadījumā lēmums pieņemams, izsverot arī citus, ne tikai ietekmes uz vidi aspektus. Uzklusot DAP kā kompetentās iestādes valsts dabas aizsardzības īstenošanā, tajā skaitā sugu un biotopu aizsardzības jomā, viedokli vērtēto alternatīvu aspektā, norādāms, ka DAP ieskatā Paredzētās darbības realizācijai jāizvēlas alternatīvas, kuras atstāj mazāku ietekmi uz dabas vērtībām. Tādejādi Birojs var izdarīt secinājumu, ka DAP atbalsta tādu Ziņojumā vērtēto alternatīvu kombināciju realizāciju kā - 1A *alternatīva* šķērsojumam pār Juglas upi, 2A *alternatīva* ceļa

³⁶ Skat. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2012. gada 30. oktobra spriedumu lietā Nr. A42991709.

izbūvei paralēli *Rail Baltica* koridoram, *3B alternatīva* jauna savienošā ceļa ar pārvadu pār *Rail Baltica* izbūve starp Mucenieku un Silakroga ciemiem to D daļā, bet 4. alternatīvas gadījumā lēmums pieņemams, izsverot arī citus, ne tikai ietekmes uz vidi aspektus, ko Ziņojuma autori novērtējuši kā nosacīti prioritizējamu no vides aizsardzības viedokļa.

Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā īstenojama (Novērtējuma likuma 22. panta 2.¹ daļa, 24. panta pirmās daļas 2. punkts). Šajā gadījumā, ņemot vērā likuma "*Dzelzceļa likums*" 22.¹ pantā noteikto - ja atbilstoši Novērtējuma likumam 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.

Direktora vietniece,

Piesārņojuma novērtēšanas daļas vadītāja (paraksts*)

I. Kramzaka

**Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu*