



Valsts vides dienests

LIELRĪGAS REĢIONĀLĀ VIDES PĀRVALDE

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67084278, e-pasts: lielriga@vvd.gov.lv, www.vvd.gov.lv

Rīgā, 2021.gada 8.jūlijā

**Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums
Nr.RI21SI0076**

Ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma mērķis ir noteikt, vai pieteiktā paredzētā darbība atsevišķi vai kopā ar citām darbībām varētu būtiski ietekmēt vidi. Sākotnējā izvērtējuma uzdevums nav precīzi dokumentēt ietekmju apjomu un definēt projekta īstenošanas nosacījumus. Detalizēts ietekmju apjoma un būtiskuma izvērtējums ir veicams ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros atbilstoši likumā „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un tam pakārtotajos normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai gadījumā, ja sākotnējā izvērtējuma rezultātā tiek secināts, ka pieteiktās paredzētās darbības īstenošanas rezultātā ir iespējama būtiska ietekme uz vidi.

1. Paredzētās darbības ierosinātājs:

Satiksmes ministrija (reģ.Nr. 90000088687, Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743; tālr.67028210; epasts: satiksmes.ministrija@sam.gov.lv);

Akciju sabiedrība “RB RAIL” (reģ. Nr.40103845025, juridiskā adrese: Krišjāņa Valdemāra iela 8 – 7, Rīga, LV-1010, epasts: info@railbaltica.org) (turpmāk – Iesniedzēja).

2. Paredzētās darbības nosaukums:

Jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica trases posma Vangaži – Salapils – Misa (DTD2) dzelzceļa līnijas novietojuma precizēšana.

3. Paredzētās darbības norises vieta:

Nekustamie īpašumi Siguldas novada Inčukalna pagastā, Ropažu novada Ropažu, Garkalnes un Stopiņu pagastos, Salaspils novada Salaspils pagastā, Ķekavas novada Daugmales un Baldones pagastos, Bauskas novada Iecavas pagastā (turpmāk – Darbības vieta). Kopējs skarto nekustamo īpašumu saraksts ir pieejams ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma pielikumā pievienotajā sarakstā. No jauna skartie īpašumi Rail Baltica trases novietojuma izmaiņu rezultātā (kas netika apzināti Rail Baltica dzelzceļa līnijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izstrādes laikā): 80840060324, 80840060090, 80840070074 (“Sila Priedes”), 80840070081 (“Silringi”), 80840070036, 80840070077, 80840120059, 80840130281, 80840120170, 80840120224, 80840130265 Ropažu novada Ropažu pagastā; 80960060048, 80960060084, 80960060065, 80960050100, 80960050101, Ropažu novada Stopiņu novadā; 80250070173, 80250070036, 80250070032, 80250080137, 80250070096, 80250110483, 80250070001, 80250070106, 80250070108, 80250070027 Ķekavas novada Baldones pagastā.

4. Informācija par paredzēto darbību, iespējamām paredzētās darbības vietām un izmantojamo tehnoloģiju veidiem:

Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajā vides pārvaldē (turpmāk – Dienests) 2021.gada

19.aprīlī, 19.maijā, 8.jūnijā, 7.jūlijā reģistrēti AS "RB RAIL" kā Rail Baltica projekta centrālā koordinators, kuras atbildībā, pamatojoties uz Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas 2020. gada 2. jūlijā izsniegto pilnvaru Nr. 01-04/36, cita starpā ietilpst projekta tehnisko risinājumu izvērtēšana un pamata trases projektēšana Latvijas teritorijā, Dienestam adresētie 2021.gada 16.aprīļa, 19.maija, 8.jūnija un 7.jūlija iesniegumi ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanai jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica trases posma Vangaži – Salaspils – Misa (DTD2) novietojuma izmaiņām attiecībā pret ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) procedūrā vērtēto.

IVN procedūras ietvaros tika novērtēta Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība Latvijas teritorijā. Vides pārraudzības valsts birojs 2016. gada 3. maijā sniedza savu atzinumu Nr. 5 par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības IVN ziņojuma gala redakciju (turpmāk – VPVB atzinums Nr.5). Paredzētā darbība tika 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". 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” Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijai Rail Baltica ir piešķirts nacionālo interešu objekta statuss.

Saskaņā ar 2021.gada 16.aprīļa Iesniedzējas iesniegumu kopš VPVB atzinuma Nr. 5 izdošanas AS "RB Rail" Satiksmes ministrijas vārdā ir noslēgusi pamatlīnijas būvprojektēšanas līgumus četriem projektēšanas posmiem:

- Upeslejas – Rīga – Misa (DTD1);
- Vangaži – Salaspils – Misa (DTD2);
- Igaunijas/Latvijas robeža – Vangaži (DTD3);
- Misa – Latvijas/Lietuvas robeža (DTD4).

DTD2 posms atbilstoši IVN Ziņojumam un abiem Ministru kabineta izdotajiem rīkojumiem ietver šādus posmus: A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A6-1. Tajos veiktas izmaiņas un jaunais iedalījums definēts kā DTD2, kas ir sadalīts četros projektēšanas apakšposmos (DPS 1 līdz 4).

VPVB Atzinuma Nr. 5 punktā 3.1.3. norādīts, ka VPVB, izdodot Atzinumu Nr.5, ņem vērā, ka dzelzceļa līnijas un saistītās infrastruktūras parametri IVN ziņojumā ir norādīti, vadoties pēc principiālajiem tipveida risinājumiem, un skaitliskās vērtības aprēķinātas tik tālu, cik to pieļāva tā brīža izpētes stadija, tās ir galvenokārt indikatīvas un var tikt precizētas turpmākās projektēšanas gaitā. Pie tam, sākotnēji IVN ietvaros skartajās pašvaldībās visu vērtēto alternatīvu un to starpposmu kombināciju trasēs tika izmantota metodiska pieeja, vērtējot 300 m platu koridoru (izņemot Rīgu, kur tika vērtēts 50 m plats koridors), kura platums atsevišķās vietās bija paplašināts, lai paralēli varētu izstrādāt optimālus tehniskos risinājumus gan infrastruktūras šķērsojumiem, gan atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu izvietošanai, gan piekļuves nodrošināšanai, kā arī dažādu komunikāciju šķērsojumu vietās un citu saistīto objektu izvietošanu vietās.

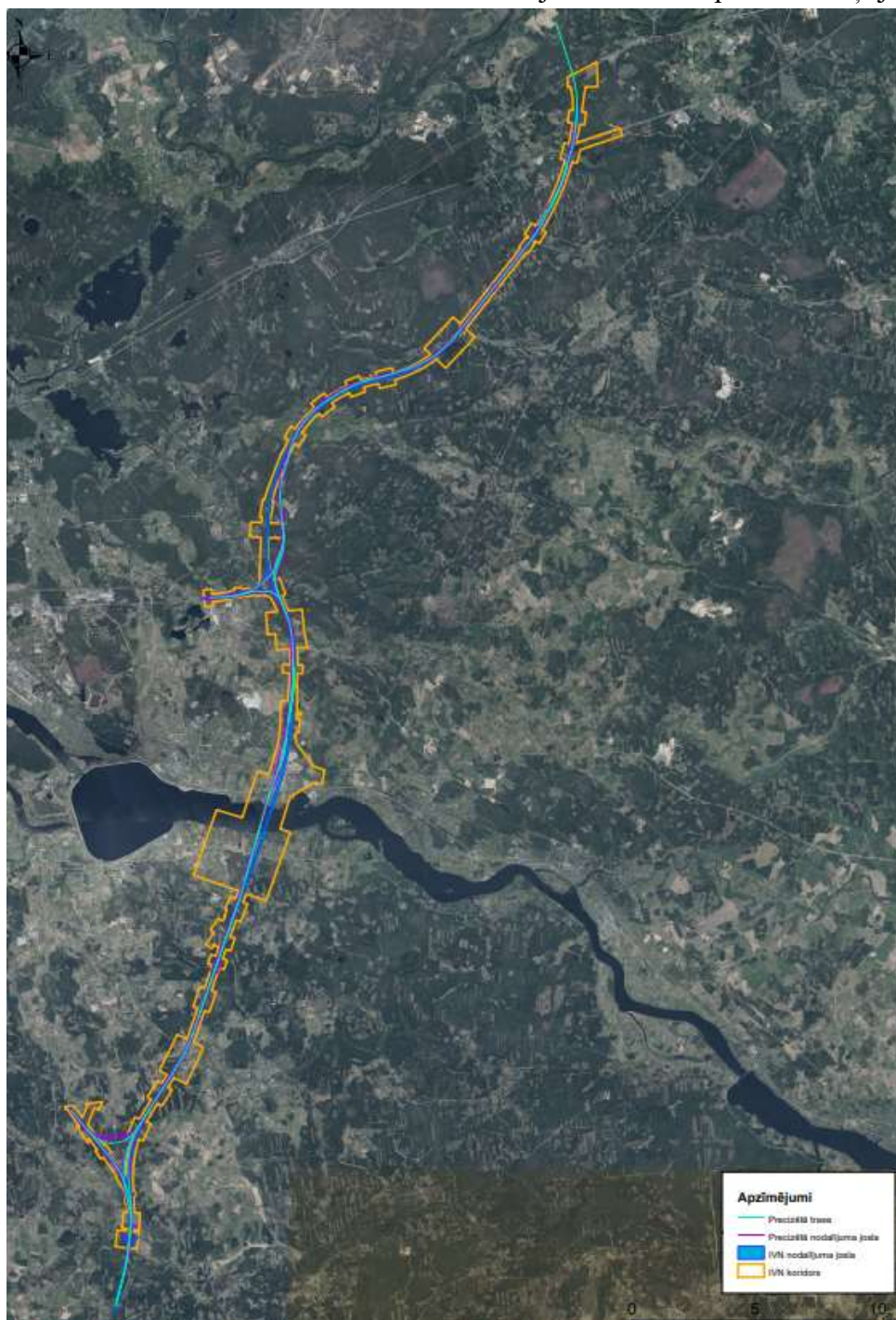
Posmā Vangaži – Salaspils – Misa (DTD2) projektēšanas līguma ietvaros ir noslēgušies inženiertehnisko izpēšu un risinājumu izvērtēšanas pirmā kārtā, kas apstiprina nepieciešamību veikt trases novietojuma precizēšanu atsevišķos šī projektēšanas līguma trases posmos. Papildus veiktās izpētes ļauj identificēt precīzāku nepieciešamo dzelzceļa līnijas nodalījuma joslu. Gala tehniskie risinājumi būs pieejami vienīgi būvprojektēšanas noslēguma stadijā.

Saskaņā ar uzsākto Rail Baltica trases būvprojektēšanu un veiktajām izpētēm šobrīd Rail Baltica trases izbūvē ir konstatētas šādas būtiskākās ieviešamās izmaiņas pret IVN ziņojumā vērtēto:

1. Rail Baltica trases projektēšana ārpus IVN 300 m koridora Ropažu novada Ropažu un

- Stopiņu pagastos, kā arī Ķekavas novada Baldones pagastā, kā rezultātā tiek skarti jauni 26 nekustamie īpašumi, kas netika apzināti IVN izstrādes laikā;
2. izmaiņas Rail Baltica Misas upes šķērsojumā, kas paredz veikt Misas upes iztaisnošanu ~500 m garā posmā pirms Rail Baltica trases šķērsojumiem un upes šķērsojumu veikt pa trim tiltiem, nevis vienu, kā bija vērtēts IVN ziņojumā;
 3. Rail Baltica trases novietojuma precizēšana IVN koridorā un ārpus tā no jauna skartajos īpašumos, kā rezultātā palielinās skarto meža zemju (par ~150 ha) un īpaši aizsargājamo biotopu platība. Sagaidāma tieša biotopu iznīcināšana/ degradēšana ~105 ha platībā;
 4. izmaiņas Daugavas upes šķērsojumā, kas paredz veidot vienotu autoceļa un dzelzceļa tiltu Rail Baltica un autoceļam E67 Via Baltica posmā A4 Saulkalne-Bauska (Ārce), tādējādi atvīzot Rail Baltica no Saulkalnes ciema.

1.attēls. Aktuālais Rail Baltica trases novietojums attiecībā pret IVN ziņojumā vērtēto.



Iesniedzēja 2021.gada 16.aprīļa iesniegumā norāda, ka precizējumi nav konceptuālas (principiālas) izmaiņas trases novietojumā, bet pašas trases tehniskā pilnveidošana, precizējumi ir izstrādāti kā pēc iespējas minimālas novirzes no apstiprinātā trases novietojuma, kas ir kritiski nepieciešami, lai nodrošinātu tehnisko risinājumu atbilstību vienotajām Rail Baltica būvprojektēšanas vadlīnijām, kā arī optimālākas izbūvētās infrastruktūras uzturēšanas izmaksas, nodrošinot ilgtspējīgu dzelzceļa infrastruktūru. IVN koridors ir 300 m plata zona, kura vērtēta IVN ietvaros, bet IVN nodalījuma josla – IVN ietvaros noteiktā plānotās dzelzceļa līnijas nodalījuma josla, kura būvprojektēšanas gaitā var tikt precizēta.

Iesniedzēja 2021.gada 16.aprīļa iesniegumā norāda, ka projektēšanas darbu ietvaros ir un tiek veikti vairāki papildus pētījumi, kas atbilst un pat pārsniedz to pētījumu precizitāti, kāda būtu izmantojama IVN procedūras ietvaros. Iesniedzēja droši apgalvo, ka pašlaik uz pētījumiem balstītā informācija ir daudz precīzāka par jau pabeigtā IVN laikā pieejamo informāciju. Konkrēti ir veiktas šādas ar vides aspektiem saistītas izpētes: klimata pārmaiņu ietekme; trokšņa izplatība; ietekme uz biotopiem; skartie kultūrvēsturiskie objekti; kultūrvēsturiskā mantojuma izpēte; ģeotehniskā izpēte; zīdītāju migrācija; Misas upes šķērsojums. Iesniegumā ietverti projektēšanas posma Vangaži – Salaspils – Misa (DTD2) trases novietojuma precizējumi. Precizējumi pēdējā DTD2 apakšposmā Latvijas Republikas Satiksmes ministrijā ir apstiprināti 2020. gada 25. augustā.

AS “RB RAIL” savā 2021.gada 16.aprīļa iesniegumā norāda, ka ar paredzētās darbības apjomu tiek saprasts precizēto trases vietu skaits un katras šīs vietas (posma) garums kopā ar tā novirzes (nobīdes) pakāpi no IVN koridora. Precizētās trases DTD2 posma kopgarums ir 53 070 m, bez jaunā tehniskā risinājuma – atzara no Misas uz Rīgu (2613 m garumā). Salīdzinājumam, IVN izvērtētais trases kopgarums bija 53 200 m – precizētā trase ir pat nedaudz īsāka, taču precizētajai trasei tiek paredzēts jauns atzars Misā uz Rīgas pusi 2613 m garumā, tādējādi kopējam Rail Baltica DTD2 posma garumam, kas apskatīts Iesniedzējas iesniegumā, sastādot 55 683 m. Papildus Iesniedzēja uzsver, ka tādu trases precizējumu, kas novietojas ārpus IVN metodoloģiskā 300 m platā koridora, kopējais garums sastāda nepilnus 8 km, kopsummā Latvijā nepārsniedzot 10 km.

AS “RB RAIL” savos 2021.gada 16.aprīļa, 19.maija, 8.jūnija un 7.jūlija iesniegumos ir vērtējusi plānotās izmaiņas akceptētajā darbībā un sniegusi savus komentārus par būtiskākajām izmaiņām trases novietojumā un izbūves risinājumos, kā arī par būtiskākajām sagaidāmajām ietekmēm Rail Baltica trases novietojuma precizējumu rezultātā:

1. No jauna skartie nekustamie īpašumi, īpašnieku un iedzīvotāju informēšana.

Iesniedzēja 2021.gada 16.aprīļa iesniegumā norāda, ka ir identificēti visi nekustamie īpašumi, kuri tiek skarti no jauna trases precizējumu rezultātā ārpus 300 m sākotnēji vērtētā IVN koridora. Trases novietojuma precizēšanas rezultātā no jauna tiks skartas sekojošas zemes vienības: Ropažu novada Ropažu pagastā tiks skartas zemes vienības ar kadastra apzīmējumiem 80840060324, 80840060090, 80840070074, 80840070081, 80840070036, 80840070077, 80840120059, 80840130281, 80840120170, 80840120224, 80840130265; Ropažu novada Stopiņu pagastā tiks skartas zemes vienības ar kadastra apzīmējumiem 80960060048, 80960060084, 80960060065, 80960050100, 80960050101; Ķekavas novada Baldones pagastā tiks skartas zemes vienības ar kadastra apzīmējumiem 80250070173, 80250070036, 80250070032, 80250080137, 80250070096, 80250110483, 80250070001, 80250070106, 80250070108, 80250070027. Iesniedzēja 2021.gada 7.jūlija iesniegumā apliecina, ka ir nosūtījusi ierakstītas vēstules skartajiem zemju īpašniekiem, kuru īpašumi tiks skarti trases izmaiņu rezultātā (ārpus IVN 300 m koridora). Atbilstoši vēstules saturam, zemes vienību īpašniekiem tika nodrošināta iespēja pārrunāt interesējošos jautājumus sapulces formā. Ņemot vērā zemes vienību īpašnieku interesi, ir notikušas šādas sapulces: 2021. gada 21. aprīlī sapulce

ar zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80250070108 īpašnieku (sapulces laikā tika apspriesti nekustamā īpašuma atsavināšanas jautājumi un laika grafiks); 2021. gada 28. aprīlī sapulce ar zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80840070074 īpašnieku (sapulces laikā tika apspriests nekustamā īpašuma skārums un attīstības iespējas). Nekustamo īpašumu īpašniekus, kuru īpašumi vairs netiks skarti trases izmaiņu rezultātā, plānots informēt pēc ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma pabeigšanas. Papildus Iesniedzēja informēja, ka organizēja sapulces ar pašvaldībām, kurās informēja par Rail Baltica posma Vangaži-Salapsils-Misa sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma procedūru un saturu, kā arī par zemes vienību īpašnieku informēšanu. Tika organizētas šādas sapulces ar pašvaldībām: 2021.gada 22.martā ar Ropažu novada, Baldones novada un Stopiņu novada pašvaldību; 2021.gada 25.martā ar Salaspils novada, Garkalnes novada, Iecavas novada, Ķekavas novada un Inčukalna novada pašvaldībām.

2. Misas upes šķērsojuma izmaiņas.

Misas upes gultne tilta šķērsojuma vietā un līdzās esošajā zonā, kas ir paralēla dzelzceļam, tiks novirzīta, lai novērstu līkloču un pēkšņu izliekumu veidošanos, jo tie varētu ietekmēt projektēto konstrukciju stabilitāti. Atzarojuma kopējais garums ir 539,25 m.

Projektā tiek piedāvāti dažādi risinājumi upes aizsargāšanai, kā arī projektēto konstrukciju stabilitātes nodrošināšanai. Jaunais regulētais šķērsgriezums atbildīs šādiem nosacījumiem: aplēses notece izies cauri; tiks ņemti vērā morfoloģiskie un stabilitātes nosacījumi; tiks saglabāts regulārais ūdensceļš (bez ūdens plūsmas pārtraukumiem vai bloķēšanas); sateka ar Milupīti tiks pārvietota apmēram 70 m lejup pa straumi, precīzāk, virs Milupītes esošajā caurtekas zonā. Jaunveidotās upes gultnes aizsardzību un ārējās aizsargietaisies veidos: upes krastu aizsardzība ar gabioniem tiltu posmā, nosakot izmērus saskaņā ar aplēses plūsmas ūdens dziļumu un ātrumu; atkarībā no hidraulisko aprēķinu rezultātiem tiks ierosināts izveidot aizsargietaisies tilta pamatu un dzelzceļa uzbērumu aizsargāšanai pret izskalojumu tilta pārejas tuvumā.

Apgabalā, kur jaunveidotā upes gultne būs paralēla dzelzceļam, starp jauno tiltu pāri Misas upei un jauno savienojumu ar Milupīti, upes kreisajā krastā tiks projektēts gareniskais dambis, lai novirzītu jauniezīmēto ūdensceļu, panākot noplūdi bez šķērsplūsmām vai virpuļiem, un pasargātu teritoriju no applūšanas. Jāņem vērā, ka gareniskā dambja beigu garums tiks iegūts pēc hidrauliskās modelēšanas.

Misas upes un Milupītes vecās upes gultnes tiks aizbērtas ar zemi un nolīdzinātas līdz sauszemes dabiskajam līmenim. Upes gultnes aizbēršanas kopējais garums ir 904 m.

Misas upes novirzīšana neietekmēs upes hidroloģisko režīmu. Iesniedzēja norāda, ka nav paredzēti ūdens plūsmas pārtraukumi, ierosinātā novirzīšana ar inženierbūvēm nemazinās ekoloģisko stāvokli apkārt upei. Ņemot vērā hidraulisko aspektu, Iesniedzēja atzīmē, ka upes gultnes platums tiks palielināts par 2–3 metriem salīdzinājumā ar esošo stāvokli, kas nozīmē applūšanas zonas samazināšanos upei pieguļošajā teritorijā. Turklāt upes gultne tiks attīrīta no nogulsniem un upes krasti no intensīvas augu segas, tādējādi rezultātā tiks nodrošināta brīva ūdens plūsma. Ģenerālprojekta īstenošanas laikā tiks veikti topogrāfiskie dziļummērījumi un hidrauliskā modelēšana (t.i., maksimālās plūsmas aprēķināšana), lai noteiktu pareizus projekta parametrus un samazinātu hidroloģiskā režīma ietekmi un attiecīgi applūšanas zonas. Aizsardzība pret applūšanu ir jo īpaši nepieciešama Misas upei, ja ir jābūvē lielākas konstrukcijas. Šajā gadījumā projektētāji ierosina upes gultnes novirzīšanu un upes krastu ārējās aizsargietaisies ar gabioniem un gareniskajiem dambjiem attiecīgā sektora kreisajā krastā. Tas tiks hidrauliski modelēts un piemērojamība tiks precīzi noteikta, kad būs pieejami topogrāfiskie dziļummērījumi. Būvniecības grafiks būvdarbiem jāsagatavo pēc iespējas gada sausākajā laikā, un būvei ūdensceļā jāvirzās uz priekšu tik ātri, cik praktiski iespējams, lai samazinātu pagaidu novirzīšanas apjoma pārsniegšanas risku.

Iesniedzēja 2021.gada 16.aprīļa iesniegumam ir pievienojusi sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētu ekspertu Lauras Grībergas, Gata Eriņa un Margitas Deičmanes 2021.gada 27.janvāra

sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperta atzinumu. Atzinums sagatavots, balstoties uz Ministru kabineta 2010. gada 30. septembra noteikumu Nr. 925 „Sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu atzinuma saturs un tajā ietvertās minimālās prasības” prasībām.

Atzinumā tiek minēts, ka paredzētās darbības vietas tuvumā kaut cik izteikta upes ieleja ir tikai pie Stūriem, kur Misu šķērso autoceļš V9 Iecava – Baldone - Daugmale un upe tek pa lēzeni viļņotu, smilšainu pamatmorēnas joslu. Upe kopš 1929. gada pa posmiem regulēta (daudzviet atkārtoti). Blakus iztaisnotajiem posmiem saglabājušās vecupes un līkumi. Misas noteces režīms salīdzinājumā ar Lielupes baseina dienvidu un rietumu daļas upēm ir relatīvi vienmērīgs. Līdz 20. gs. vidum Misa izmantota koku pludināšanai, arī posmā lejpus Dzelzāmura. Meža masīva daļu, kas piekļaujas Misas labajam krastam paredzētās darbības vietā, veido ilglaicīgu mežu platības sausās minerālaugsnēs. Biežāk sastopamie ir damakšņa un lāna meža tipi, kuros izveidojušās audzes ar egli un priedi kā valdošajām sugām. Meža platības ir saimnieciski ilgstoši izmantotas, veidojot dažāda vecuma mežaudžu mozaīku. Tomēr atsevišķu mežaudžu vecums pārsniedz 140 – 150 gadus. Tiešā upes tuvumā sastopamas jaunākas mežaudzes, kas attīstījušās 20. gadsimta otrajā pusē, aizaugot vēsturiski lauksaimniecībā izmantotām, visticamāk, zālāju teritorijām.

Apsekojums veikts un atzinums sagatavots SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” uzdevumā, lai novērtētu Misas upes posma gultnes pārvietošanas, kas nepieciešama Rail Baltica dzelzceļa līnijas šķērsojuma izbūvei pār Misas upi, ietekmi uz: 1) Latvijā, atbilstoši Ministru kabineta 2017. gada 20. jūnija noteikumiem Nr. 350 “Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu veidu sarakstu”, īpaši aizsargājamo biotopu 5.12. Upju straujteses un dabiski upju posmi (ES aizsargājamo biotopu 3260 “Upju straujteses un dabiski upju posmi”); 2) ES nozīmes aizsargājamiem meža biotopiem; 3) ES nozīmes aizsargājamiem zālāju biotopiem. Izpētes teritorija ietver zemes vienības vai zemes vienību daļas ar kadastra apzīmējumiem: 80250110394, 80250110599, 80250110343, 80250110483, 80250110484, 80250110539, 80250110393, 80250110335, 80250110397.

Paredzamās darbības teritorija neietilpst īpaši aizsargājamā dabas teritorijā. Dzelzceļa līnijas šķērsojuma izbūve pāri Misai paredz izbūvēt šķērsojumu, kas sastāv no trīs tuvu blakus novietotu tiltu konstrukcijas ar četriem sliežu ceļiem. Šķērsojuma konstruktīvais risinājums paredz betona balstu izbūvi upes piekrastē. Papildus tam, lai tos nodrošinātu pret izskalošanu palu un plūdu laikā, paredzēta upes gultnes pārvietošana, tajā skaitā atsevišķu posmu taisnošana un kreisās piekrastes nostiprināšana. Krasta nostiprināšanu plānots veikt, izveidojot gabionu sienu, virs tās nostiprināšanu betona konstrukciju, kas balstās uz betona pāļiem. Upes posma garums, ko ietekmē dzelzceļa būvniecība un gultnes pārvietošana – 1 km, ietverot nepilnus 100 m garu Milupītes ietekas posmu, kas ir Misas labā krasta pieteka pārveidojamajā posmā. No upes atgrieztos posmus paredzēts aizbērt. Upes gultnes pārvietošanas darbu ietvaros, paredzama papildus teritoriju ietekmēšana abos pašreizējās un pārvietotās upes krastos, kas saistīta ar būvniecības darbu tehnoloģiskajiem risinājumiem un tehnikas pārvietošanos. Ietekmētās zonas platums pārvietotās un aizberamās upes krastos paredzams ~ 20 m katrā krastā.

Upes posms paredzētās darbības vietā atbilst ES īpaši aizsargājamajam saldūdens biotopam Upju straujteses un dabiski upju posmi, biotopa kods 3260.

Kā apdraudošie faktori atzinumā norādīts, ka upes iztaisnošanas un krastu nostiprināšanas darbu laikā radīsies uzduļķojums, un tas veicinās sedimentāciju lejpus esošajā upes posmā dzelzceļa būvniecības darbu laikā. Paredzamais darbu ilgums un ar to saistītā uzduļķojuma un sedimentācijas procesu ietekmes laiks nav zināms. Upes iztaisnošana samazinās mikrobiotopu daudzveidību upē un tās pašattīrīšanās spējas, tādēļ, veidojot jauno gultni, tajā jāatstāj visi akmeņi, kuru diametrs ir lielāks par 30 cm. Šāda izmēra akmeņi ir noturīgi pret straumes un ledus kustības iztaisītajām ietekmēm, kā arī nodrošina mikrobiotopu un dabiskas sīklīkumainības veidošanos. Ieteicams no vecās gultnes pārvietot uz upi lielākos ūdens organismus – divvāku gliemenes, zivju mazuļus u.c.

Paredzamā ietekme uz ES nozīmes aizsargājamo meža biotopu poligoniem 15KD83_45 un

15KD83_44 novērtēta 2015. gada 30. septembra "Atzinums par mežu un zālāju biotopiem "Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecība" Rail Baltica koridoros posmā A4 uz dienvidiem no Daugavas, posmos A6, A7, A8 un B8, un D4 un D5 risinājumos ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izstrādes ietvaros" (eksperte K. Daudziņa), kā arī 2020. gada decembra eksperta atzinumā "Sugu un biotopu eksperta atzinums sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros par paredzētās darbības radīto ietekmi uz īpaši aizsargājamiem biotopiem projekta "Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība" trases novietojuma izmaiņu rezultātā posmā DTD2" (eksperte L. Strazdiņa). Atzinumos secināts, ka paredzama vāja līdz vidēja ietekme uz attiecīgo biotopu poligoniem, kas izpaudīsies, kā biotopu bojāšana vai daļēja iznīcināšana (nocērtot mežu un iznīcinot zemsedzi daļā biotopa poligona) un biotopu platību fragmentācija, kas samazinās atlikušās biotopu platības kvalitāti. Papildus iepriekš apzinātajiem Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica sākotnējās trases un trases novietojuma izmaiņu rezultātā ietekmētajiem ES nozīmes aizsargājamo meža biotopu poligoniem, paredzams, ka dzelzceļa līnijas šķērsojuma izbūve pāri Misai un ar to saistītā upes gultnes pārvietošana var ietekmēt biotopa Veci vai dabiski boreāli meži, biotopa kods 9010*, poligonu ar ID nr. 844238. Biotopa poligons atrodas 80 m attālumā no pašreizējās Misas krasta un ~ 20 m attālumā no paredzamās pārvietotās Misas upes gultnes krasta. Maz ticams, ka dzelzceļa līnijas šķērsojuma izbūve pāri Misai un ar to saistītā upes gultnes pārvietošana ietekmēs tuvumā esošos zālāju biotopus. Tieša ietekme būvniecības laikā nebūs, jo zālāju biotopu poligoni atrodas pietiekami tālu. Iespējamās netiešās nebūtiskas ietekmes, kas varētu rasties īslaicīgu upes ūdenslīmeņu svārstību dēļ. Tā kā upes ūdenslīmeņa svārstības notiek arī dabisku procesu rezultātā, upju krastā esošie zālāji tam ir pielāgojušies. Īslaicīga hidroloģiskā režīma maiņa nerada draudus biotopam Sugām bagātas ganības un ganītas pļavas, biotopa kods 6270*.

Ekspertu atzinumā izteikti šādi secinājumi un izvirzīti sekojoši nosacījumi darbu veikšanai:

- Misa posmā, kur paredzēta dzelzceļa līnijas šķērsojuma izbūve (paredzētās darbības vieta), atbilst ES īpaši aizsargājamajam saldūdens biotopam Upju straujtecēs un dabiski upju posmi, biotopa kods 3260;
- plānotās darbības teritorijā īpaši aizsargājamās sugas nav konstatētas;
- plānotās darbības teritorijā neietilpst īpaši aizsargājamā dabas teritorijā;
- plānotā upes gultnes pārvietošana radīs uzduļķojumu un sedimentāciju plānoto darbu laikā leņķus esošajā upes posmā, kā arī samazinās mikrobiotopu daudzveidību upē un tās pašattīrīšanās spējas. Lai mazinātu upes gultnes pārvietošanā radītā uzduļķojuma un sedimentācijas negatīvo ietekmi uz upes ekosistēmu, darbus ieteicams veikt mazūdens periodā un izmantot tehniskos risinājumus sedimentu aizturēšanai leņķus paredzētās darbības vietas. Darbu izpildes laika izvēle saskaņojama ar zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinuma nosacījumiem;
- paredzams, ka upes posmā, kur tiks veikta gultnes pārvietošana un krastu nostiprināšana, tiks nodrošināta netraucēta ūdens plūsma, biogēnu transports un organismu migrācija upē;
- lai nodrošinātu minimālu ietekmi uz upes hidroloģisko režīmu augšpus un leņķus paredzētās darbības vietas, upes gultnes pārvietošanas rezultātā jaunizveidotajā Misas posmā, nepieciešams nodrošināt upes gultnes līmeni, kas maksimāli pietuvināts pašreizējam gultnes līmenim un gultnes profila kritumam;
- veidojot jaunu gultni, tajā jāatstāj visi akmeņi, kuru diametrs ir lielāks par 30 cm, lai veicinātu mikrobiotopu un dabiskas sīklīkumainības veidošanos. Ieteicams no vecās gultnes pārvietot uz upi lielākos ūdens organismus – divvāku gliemenes, zivju mazuļus. Ūdens organismu pārnese darbos nepieciešams piesaistīt sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētus ekspertus sugu grupās bezmugurkaulnieki un zivis. Plānotās darbības teritorijā ES nozīmes aizsargājami zālāju biotopi nav konstatēti, tāpat nav paredzama negatīva ietekme uz darbības vietai tuvākajiem ES nozīmes aizsargājamajiem zālāju

biotopiem, kas atrodas Misas upes krastos augšpus un lejpus no paredzētās darbības vietas.

- paredzams, ka, papildus iepriekš apzinātajiem ES nozīmes aizsargājamiem meža biotopiem, kas tiks ietekmēti dzelzceļa līnijas izbūves laikā, upes gultnes pārvietošanas un šķērsojuma izbūves darbi var radīt nelielu tiešu ietekmi uz biotopa Veci vai dabiski boreāli meži, biotopa kods 9010*, poligonu ar ID nr. 844238. Paredzamā ietekme var izpausties kā nelielas biotopa daļas iznīcināšana, kas neradīs apdraudējumu biotopa funkciju un kvalitātes saglabāšanai īstermiņā vai ilgākā termiņā.

Iesniedzēja 2021.gada 16.aprīļa iesniegumam ir pievienojusi Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta "BIOR" (turpmāk – ZI "RIOR") zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu Nr.1-9/100-e par Misas upes gultnes pārnešanu. ZI "BIOR" norāda, ka gultnes pārnešana ir paredzēta Misas upes vidusteces posmā, kurā ir saglabājusies tās dabiskā gultne. Institūta rīcībā nav precīzas informācijas par upes raksturlielumiem un tās zivju faunu šajā posmā. Spriežot pēc upes raksturlielumiem citos Misas vidustecē apsektajos parauglaukumos un ortofoto kartēm, domājams, ka posmā, kurā paredzēta gultnes pārvietošana, tās platums ir aptuveni 10 m, vidējais dziļums ir robežās 0,3 no 0,6 m un upes gultnē dominē lēnteces. Kopš 1999. gada dažādos Misas posmos veiktajās zivju uzskaitēs ir konstatētas gan saimnieciski nozīmīgas zivju sugas (asaris, līdaka, plicis, rauda, sapals, taimiņa / strauta forele, vēdzele, upes nēģis), gan arī akmeņgrauži, bārdainie akmeņgrauži, mailītes, platgalves u.c. zivis bez vērā ņemamas zivsaimnieciskās vērtības. Posmā, kurā paredzama gultnes pārnešana zivju uzskaitē nav veikta, taču divu līdz sešu kilometru attālumā no šī posma veikto uzskaišu rezultāti ļauj pieņemt, ka saimnieciski izmantojamais zivju resursus upes daļā, kurā paredzēta gultnes pārnešana, veido galvenokārt asari, raudas, vēdzeles un līdakas, taču mazākā daudzumā šeit var būt sastopamas arī pārējās iepriekš uzskaitīto sugu zivis. Misas upe kopumā ir piemērota galvenokārt salīdzinoši lēni tekošiem ūdeņiem raksturīgu saldūdens zivju nārstam, taču tajā norisinās arī ceļotājzivju (galvenokārt upes nēģa, iespējams, arī taimiņa un vimbas) dabiskā atražošanās. Vairumam saldūdens zivju, kā arī vimbām un upes nēģiem to nārsts un ikru attīstība norisinās laika periodā no aprīļa sākuma līdz jūnija beigām. Atšķirīgs nārsta laiks ir taimiņiem / strauta forelēm, kuru nārsts parasti norisinās oktobrī vai novembra sākumā un vēdzelēm, kas parasti nārsto janvārī vai februārī. Ceļotājzivju dabiskās atražošanās nodrošināšanā būtiska loma ir ne tikai to nārstam piemērotajiem upes posmiem, bet arī lejpus tiem esošajai upes daļai, kas tiek izmantota kā zivju migrācijas ceļš. Ceļotājzivju migrācija norisinās gandrīz visu gadu, taču tās intensitāte dažādos periodos ir atšķirīga. Nozīmīgākie ceļotājzivju migrācijas periodi ir rudenī (septembrī – novembrī) kad norisinās taimiņu, upes nēģu un vimbu nārsta migrācija un pavasarī (aprīlī – maijā), kad norisinās vimbu pavasara nārsta migrācija, kā arī taimiņu smoltu un metamorfozi izgājušo upes nēģa mazuļu migrācija uz jūru.

Ņemot vērā salīdzinoši lielo darbu apjomu un potenciāli ietekmētā upes posma garumu, zivju resursiem var tikt nodarīti faktiski visu Ministru kabineta 2001.gada 8.maija noteikumu Nr.188 "Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība" 9. punktā uzskaitīto veidu zaudējumi, t.i.:

1. zivju resursu tiešais zudums pieaugušu zivju, zivju mazuļu, zivju ikru un kāpuru bojāejas dēļ;
2. zivju tiešās bojāejas izraisītā nārstojošo zivju skaita samazināšanās turpmākajos gados;
3. zivju barības bāzes zudums, kas samazina attiecīgo ūdeņu zivju resursu biomasas pieaugumu;
4. zivju dabīgo nārsta vietu zudums un zivju pirmsnārsta un nārsta migrācijas laikā tiem pielīdzināmi traucējumi, kas samazina nārstojošo zivju skaitu un nārsta efektivitāti;
5. zivju dzīvotņu un ziemošanas vietu zudums, kas samazina attiecīgo ūdeņu zivsaimniecisko produktivitāti.

Zivju un to barības organismu bojāejas risks ir saistīts galvenokārt ar darbu ietekmi uz ūdens kvalitāti, kā arī zivju un citu organismu palikšanu kādreizējā upes gultnē pēc tam, kad ūdens tiks

novadīts pa jauno gultni. Zivju un to barības organismu bojāejas apjoms ir atkarīgs galvenokārt no darbu laikā ūdenī nonākušā uzduļķojuma un cita veida piesārņojuma apjoma, kā arī vecajā gultnē palikušo zivju un to barības organismu daudzuma. Gultnes pārveidošanas rezultātā pašreizējā gultnē esošās zivju un citu organismu dzīvotnes tiks gandrīz pilnībā zaudētas, taču tajā pat laikā tās aizvietos dzīvotnes jaunajā upes posmā. Dzīvotņu zuduma nodarītie zaudējumu apjomu noteiks galvenokārt starpība starp kādreizējās un jaunizveidotās gultnes zivsaimniecisko produktivitāti. Ņemot vērā nelielo Misas vidējo kritumu un mazo straujteču platību šajā ūdenstecē, vislielāko pienesumu varētu dod mākslīgu straujteču izveidošana jaunajā posmā. Par nārsta vietu zudumu var uzskatīt ne tikai fizisku nārsta vietas zaudēšanu, bet arī nārsta norises traucēšanu, kas būtiski samazina nārsta vietas izmantošanas efektivitāti un nārsta produktivitāti. Pārvietojamā upes posmā, visticamāk, nārsto galvenokārt saldūdens zivis, taču tas ir nozīmīgs kā ceļotājzivju nārsta migrācijas vieta. Iespējams, ka ceļotājzivis un potadromās saldūdens zivis nonārsto ne tikai augšpus ietekmētā Misas posma esošajā upes daļā, bet arī Milupītē. Ņemot vērā iepriekš minēto, zivju resursiem nodarīto zaudējumu samazināšanai Institūts rekomendē:

1. Samazināt darbu ietekmi uz ūdens kvalitāti:
 - a. iespēju robežās samazināt uzduļķojuma veidošanos un ierobežot tā izplatīšanos;
 - b. veikt pasākumus, lai maksimāli samazinātu cita veida (naftas produkti, celtniecības ķīmikālijas, sadzīves atkritumi u.c.) ūdens piesārņošanas risku un avārijas vai cita iemesla rezultātā Misā vai Milupītē nonākušo piesārņojumu varētu iespējami ātri lokalizēt un savākt.
 2. Samazināt vecajā gultnē iesprostoto zivju bojāeju – vecajā upes gultnē iesprostatās zivis iespēju robežās pārvietot uz darbu neskarto Misas gultnes daļu vai jaunizveidoto gultni.
 3. Samazināt ietekmi uz zivju nārstu un migrāciju:
 - a. darbus, kas var kavēt zivju nārsta vai migrācijas norisi (darbi upes gultnē, kā arī citi darbi, kas saistīti ar būtisku troksni, uzduļķojumu vai būtisku ūdens piesārņošanas risku) veikt laika periodā no 20. jūnija līdz 1. oktobrim, t.i., laikā, kad upē nenorisinās zivju nārsts vai ikru attīstība un arī nārsta migrācijas intensitāte ir minimāla.
 - b. iespēju robežās izvairīties zivju migrāciju kavējošu šķēršļu (ūdens pārgāznes, caurtekas, kurās ūdens tiek novadīts pa neliela diametra caurulēm u.c.) izveidošanas ne tikai Misā, bet arī Milupītē. Ja no šādu šķēršļu izveidošanas izvairīties nav iespējams, to atrašanās upes gultnē ir pieļaujama laika periodā no 20. jūnija līdz 1. oktobrim.
 4. Samazināt dzīvotņu pārveidošanas ietekmi:
 - a. jaunā gultne ir jāveido iespējami līdzīga dabiskai upes gultnei, to nedrīkst veidot kā vienvēdīgu dzelzsbetona vai cita mākslīga materiāla tekni;
 - b. Jaunveidojamajā upes posmā ir vēlams izveidot vienu vai vairākas aptuveni 20 m garas mākslīgas straujteces (kritums vismaz 0,25%), kuru gultnes substrātu veido galvenokārt grants un oļi līdz 10 cm diametram un kurā ievietoti arī vairāki lielāki laukakmeņi. Straujteču skaits, garums, kritums un citi raksturlielumi ir atkarīgi no faktiskā jaunveidojamā posma krituma un citiem faktoriem;
 - c. jaunveidojamā Misas gultne un Milupītes ieteka ir jāveido migrējošajām zivīm iespējami viegli pārvarama, tajā nedrīkst atrasties ūdens pārgāznes, caurules vai citi zivju migrāciju kavējoši elementi.
- Ņemot vērā sagaidāmo salīdzinoši lielo darbu ietekmi un to, ka gultnes pārveidošanas nodarītie zaudējumi ir atkarīgi gan no pašreizējās, gan jaunveidojamās gultnes raksturlielumiem un zivsaimnieciskā potenciāla, papildus iepriekš minētajam, Institūts aicina:
1. veikt novērojumus, lai novērtētu zivju bojāejas apjomu aizberamajā Misas gultnes daļā. Nozīmīgākā informācija ir aptuvenš bojāgājušo zivju un to mazuļu skaita novērtējums katrai zivsaimnieciski nozīmīgajai zivju sugai, taču, ja iespējams, ir vēlams ievākt precīzu informāciju par visām bojāgājušajām zivīm (to suga, izmērs, garums, svars utt.). Novērojumus ir vēlams veikt sadarbībā ar Valsts vides dienestu vai ihtiologiem;
 2. nodrošināt pašreizējo Misas upes gultnes un Milupītes lejteces ihtiofaunas un zivsaimnieciskā potenciāla izpēti. Pirmkārt, šīs izpētes rezultāti ļaus iespējamo precīzi novērtēt

gultnes pārņemšanas nodarītos zaudējumus zivju resursiem. Otrkārt, izpētes rezultāti var būt par iemeslu arī rekomendēto darbu veikšanas ierobežojumu pārskatīšanai vai precizēšanai;

3. jaunās gultnes projektēšanā iesaistīt ihtiologus un iespēju robežās ņemt vērā to ieteikumus un rekomendācijas;

4. pēc jaunās upes gultnes izveidošanas nodrošināt zivju faunas monitoringu jaunizveidotajā Misas un Milupītes gultnes daļā. Primāri šis monitorings ir nepieciešams, lai būtu iespējams maksimāli precīzi novērtēt gultnes pārvietošanas faktisko ietekmi uz zivju resursiem. Taču monitoringa laikā iegūtā informācija par zivju faunas veidošanos un to noteicošajiem faktoriem nākotnē var tikt izmantota arī citu līdzīgu projektu ietekmes uz zivju resursiem samazināšanai.

Potenciāli nozīmīgākie zivju resursiem nodarīto zaudējumu veidi ir zivju un to barības organismu bojāeja, zivju dzīvotņu produktivitātes samazināšanās, kā arī zivju nārsta sekmju samazināšanās nārsta norises vai nārsta migrācijas kavēšanas dēļ. Lai iespējami precīzi novērtētu darbu ietekmi uz zivju resursiem, zivju resursiem nodarīto zaudējumu aprēķinu ir vēlams veikt vismaz vienu vasaru (ja iespējams – divas vai trīs vasaras) pēc gultnes pārvietošanas darbu noslēgšanās un balstīt uz zivju faunas un zivsaimnieciskā potenciāla izpēti vecajā un jaunajā upes gultnē. Piemērotākais zivju resursiem nodarīto zaudējumu veids ir aprēķinātās naudas summas iemaksa valsts budžetā, Zivju fonda kontā. Kompensācijas veids var tikt pārskatīts, ja šāda nepieciešamība tiks konstatēta zivju faunas monitoringa laikā.

3. Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un īpaši aizsargājamiem biotopiem.

Projektēšanas darbu ietvaros ir sagatavots sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētas ekspertes L.Strazdiņas atzinums par paredzētās darbības radīto ietekmi uz īpaši aizsargājamiem biotopiem projekta “Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība” trases novietojuma izmaiņu rezultātā posmā DTD2.

Eksperte norāda, ka atzinuma sagatavošanai nav veikta apsekošana dabā, bet ir izmantota informācija no vairākiem 2015. gadā iesniegtajiem SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” (turpmāk – IVN izstrādātāja) biotopu ekspertu atzinumiem par projekta trasē esošo īpaši aizsargājamo biotopu stāvokli. Izmantoto atzinumu autori un raksturotās biotopu/sugu grupas: Ilze Kukāre (Čakare) – tekoši un stāvoši saldūdeņi, meži un virsāji, purvi; Kristīne Daudziņa – meži, zālāji; Sindra Elksne – meži un virsāji, purvi, zālāji; Rolands Lebus – putni. Papildus šiem datiem izmantotas aizpildītas 53 anketas no Dabas aizsardzības pārvaldes Dabas datu sistēmas “OZOLS”, kur pieejama informācija par laika posmā no 2017. līdz 2018.gadam konstatēto Eiropas Savienības nozīmes biotopu kvalitāti un sastopamību trasē, kas identificēti Dabas aizsardzības pārvaldes īstenotā projekta “Dabas skaitīšana” ietvaros.

Eksperte norāda, ka pētāmajā teritorijā neatrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas.

Pētāmajā teritorijā atrodas 11 dažādi Eiropas Savienības nozīmes biotopu veidi (turpmāk – ESB), kas aizņem gandrīz 600 ha platību un pārstāvēti ar 119 poligoniem (1. tabula). Tie ir raksturoti 105 anketās.

1.tabula. Precizētās dzelzceļa trases posmā Vangaži – Salaspils – Misa konstatēto Eiropas Savienības nozīmes biotopu (ESB) veidi, poligonu aizņemtā platība un skaits. Norādīta platība, kādā poligonus šķērsos dzelzceļa trase un ietekmētās biotopu platības īpatsvars no to kopējās aizņemtās platības.

Eiropas Savienības nozīmes biotops	ESB platība, ha	ESB poligonu skaits	Dzelzceļa trases ESB poligonos, ha	Ietekmētās platības īpatsvars, %
2180 Mežainas piejūras kāpas	196,25	21	29,58	15,1
9010* Veci vai dabiski boreāli meži	128,28	46	39,36	30,7
3260 Upju straujtecēs un dabiski upju posmi	109,43	5	1,12	1,0
91D0* Purvaini meži	63,96	10	6,41	10,0
91T0 Ķērpjiem bagāti priežu meži	46,06	11	14,22	30,9

9050 Lakstaugiem bagāti egļu meži	20,06	5	5,13	25,6
91E0* Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži)	17,69	7	4,49	25,4
9080* Stagnāju meži	12,84	9	3,61	28,1
6450 Palieņu zālāji	1,0	1	0,25	25,0
7160 Minerālvietām bagāti avoti un avotu purvi	0,83	2	0,76	91,6
7110* Aktīvi augstie purvi	0,28	1	0,004	1
Kopā:	596,68	119	104,97	17,6

ESB poligonu sastopamība un platība. No visiem 119 ESB poligoniem, kurus šķērso precizētā trase, lielāko platību aizņem biotopi “2180 Mežainas piejūras kāpas”, “9010* Veci vai dabiski boreāli meži” un “3260 Upju straujtecēs un dabiski upju posmi”. Pārējie biotopu veidi katrs atsevišķi nesasniedz 100 ha platību. Pēc poligonu skaita visbiežāk uz trases ir konstatēti “9010* Veci vai dabiski boreāli meži”, “2180 Mežainas piejūras kāpas” un “91T0* Ķērpjiem bagāti priežu meži”. Pēc trases novietojuma precizēšanas vairs netiks ietekmēts zālāju biotops “6430 Eitofas augsto lakstaugu audzes”, bet tiks skarts jauns ESB veids – “7110* Aktīvi augstie purvi”, kas sastopams tikai precizētajā trases variantā.

Lielāka ESB sastopamība ir pētāmās teritorijas Z daļā uz dienvidiem no Vangažu stacijas līdz Mazajai Juglai (dominē biotopi “9010* Veci vai dabiski boreāli meži”, “91D0* Purvaini meži”, “91T0 Ķērpjiem bagāti priežu meži”, “2180 Mežainas piejūras kāpas”). Saldūdeņu biotops “3260 Upju straujtecēs un dabiski upju posmi” visbiežāk sastopams apkaimē Upeslejas – Saurieši – Bunči. Daugavas apkārtnē ir bez ESB poligoniem.

Ietekmes būtiskums uz ESB. Ne visa no iepriekš minētās ESB aizņemtās 597,28 ha platības tiks tieši ietekmēta dzelzceļa trases ierīkošanas un lietošanas laikā. Atkarībā no poligona konfigurācijas un izvietojuma dabā, trases koridors var skart, piemēram, tikai nelielu daļu biotopa vai šķērsot to diagonāli visā garumā. Aprēķināts, ka tiks degradēta sestā daļa (105 ha jeb 17,6%) no visu trases koridorā esošo ESB poligonu platības. Pēc platības lielākā ietekme skars biotopus “9010* Veci vai dabiski boreāli meži” (39 ha) un “2180 Mežainas piejūras kāpas” (30 ha), bet procentuāli būtiski negatīvāk tiks ietekmēti “7160 Minerālvietām bagāti avoti un avotu purvi” (92%), “9010* Veci vai dabiski boreāli meži” (31%), “91T0* Ķērpjiem bagāti priežu meži” (31%) un “9080* Stagnāju meži” (28%).

Dzelzceļa trases ierīkošanas ietekmes efekts noteikts kā procentuāla attiecība starp sliežu ceļa šķērsojuma aizņemto platību trases koridorā pret konstatētā ESB poligona platību. Kā papildus faktors ņemta vērā biotopu kvalitāte, kas norādīta IVN izstrādātāja atzinumos vai “Dabas skaitīšana” anketās. Ietekmes būtiskums noteikts trīs kategoriju līmeņos: (1) būtiski ietekmēti – dzelzceļa trase aizņem $\geq 50\%$ no ESB poligona platības; (2) vidēji ietekmēti – dzelzceļa trase aizņem 21–49% no ESB poligona platības; (3) vāji ietekmēti – dzelzceļa trase aizņem $\leq 20\%$ no ESB poligona platības.

Mežu un mežaino kāpu teritorijās ietekme izteikta kumulatīvi no malas efekta un meža fragmentēšanas, kas ir paredzamākā ietekme dzelzceļa trases ierīkošanas rezultātā pēc koku izciršanas. Pārmitrajiem mežiem papildus negatīvs faktors ir nosusināšana. Upju posmos ietekme vērtēta pēc tiltu skaita un to novietojuma/attāluma citam no cita. Atklātajās ekosistēmās – zālajos un purvos ietekme vērtēta pēc safragmentēšanas efekta uz poligoniem.

2. tabula. Precizētās trases šķērsojamā platība Eiropas Savienības nozīmes biotopu poligonos, kas ranžēti pēc ietekmes būtiskuma pakāpes. Norādīta ietekmētā platība attiecībā pret ESB poligonu kopējo platību.

ESB kods	Ietekmes būtiskuma kategorija			Platība kopā, ha
	Vāja	Vidēja	Būtiska	
2180	8,94 / 121,57	20,23 / 74,93	0,41 / 0,75	29,58 / 196,25
3260	0,98 / 108,72	0,15 / 0,71	---	1,12 / 109,43
6450	---	---	0,25 / 1,0	0,25 / 1,0

Ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr.RI21SI0076

7110*	0,004 / 0,28	---	---	0,004 / 0,28
7160	---	---	0,76 / 0,83	0,76 / 0,83
9010*	5,07 / 57,86	8,79 / 29,14	25,49 / 41,28	39,36 / 128,28
9050	1,72 / 16,45	---	3,4 / 3,61	5,13 / 20,06
9080*	0,31 / 2,46	2,63 / 9,57	0,67 / 0,8	3,61 / 12,84
91D0*	3,81 / 53,84	2,61 / 10,12	---	6,41 / 63,96
91E0*	0,86 / 9,78	2,49 / 6,5	1,15 / 1,42	4,49 / 17,69
91T0	0,36 / 5,06	10,06 / 34,57	3,79 / 6,43	14,22 / 46,06
Kopā:	22,05 / 375,01	46,96 / 165,54	35,92 / 56,13	104,93 / 596,68

Detalizētāk analizējot ietekmēto platību trases koridorā, ietekmes būtiskums dažādos biotopos ir atšķirīgs. Kopumā lielākā degradētā platība atradīsies biotopos, kuros ietekme būs vidēji liela. Atsevišķi biotopu līmenī lielākā degradētā platība būs biotopa “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” poligonos ar būtisku ietekmi un “2180 Mežainas piejūras kāpas” poligonos ar vidēju ietekmi. Procentuāli lielākajā daļā ESB poligonu ietekme būs vāja (63% no visiem skartajiem poligoniem). Tādu biotopu platība, kuros ietekme būs būtiska, aizņem tikai 9% no visiem ESB poligoniem.

Analizējot projekta “Dabas skaitīšana” ietvaros aizpildīto ESB anketu saturu, izcelti poligoni ar izcilas vai labas kvalitātes biotopiem, kuros sastopamas vairākas retas un īpaši aizsargājamās sugas, ir atbilstošas dabiskiem un neskartiem biotopiem raksturīgās pazīmes. Kopumā 25 no visām 63 anketām, kas aizpildītas pēc iepriekšējā IVN sagatavošanas, ir labā stāvoklī un atrodas trases tiešajā ietekmes zonā. Tās var sagrupēt pēc ietekmes rakstura.

Dzelzceļa trases ierīkošana būtiski negatīvi ietekmēs biotopu:

- “91T0 Ķērpjiem bagāti priežu meži” (17AP116_28_1) – labas kvalitātes potenciālais dabiskais meža biotops (turpmāk – DMB), lielākā daļa biotopa jeb 68% no tā platības tiks iznīcināta;
- “2180 Mežainas piejūras kāpas” (anketas numurs 17AP041_126_1) – labas kvalitātes potenciālais DMB, lielākā daļa biotopa jeb 44% no tā platības tiks iznīcināta;
- “3260 Upju straujtecēs un dabiski upju posmi” (18TC182_52_1) – Misas posms, labas kvalitātes saldūdeņu biotops ar strauju tecējumu, nelielā upes posma garumā to šķērsos trīs sliežu ceļi;
- “6450 Palieņu zālāji” (17SE120_123_1) – upes palienē attīstījies dabisks zālājs, aizaugošs ar krūmiem, tiešā trases ietekme aizņem tikai 25% no biotopa platības, tomēr poligons tiks safragmentēts un sadalīts divās daļās, kas to kopumā ietekmē būtiski negatīvi;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (17JO655_254_1) – vidējas kvalitātes potenciālais DMB, atrodas mežu mikroliegumā, 67% no poligona tiks iznīcināta;
- Blakus esoši “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” un “7160 Minerālvienībām bagāti avoti un avotu purvi” (17RS7_819_1 un 17RS7_820_1) – labas kvalitātes potenciālais DMB un vidējas kvalitātes avoksnājs, meža nogabals ar mazu upīti, kas nodrošina piemērotu mikroklimatu divām mikrolieguma un īpaši aizsargājamām sūnu sugām trejdaivu bacānijai *Bazzania trilobata* un Hellera ķīļlapei *Anastrophyllum hellerianum*, vairāk nekā puse (53%) no meža biotopa poligona tiks būtiski ietekmēta, atlikusī meža daļa safragmentēta, savukārt purva biotopos tiks iznīcināts pilnībā;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (18RD619_136_1) – labas kvalitātes DMB, poligons tiks safragmentēts divās daļās, lielākā tā daļa (81%) tiks iznīcināta;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (18RD619_141_1) – labas kvalitātes DMB, poligons atrodas sliežu krustojumā, lielākā tā daļa (82%) tiks iznīcināta;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (18RD619_142_1) – labas kvalitātes DMB, poligons atrodas tiešā sliežu trases ceļā, tiks pilnībā iznīcināts.

Dzelzceļa trases ierīkošana biotopu ietekmēs vidēji būtiski:

- Divi poligoni ar “91T0 Kērpjiem bagātiem priežu mežiem” (17LA603_422_1 un 17LA603_423_1) – labas kvalitātes potenciālie DMB, attiecīgi 24% un 49% no katra poligona tiks iznīcināta;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (17LB609_2_1) – vidējas kvalitātes DMB, tiks iznīcināta daļa poligona jeb 34% no tā platības, tomēr lielākā daļa saglabāsies neskarta;
- “9080* Staignāju meži” (18RD619_116_1) – labas kvalitātes DMB, 23% no poligona platības tiks iznīcināta;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (17JS666_472_1) – labas kvalitātes potenciālais DMB, nogāžu mežs ar iztekošiem avotiem, puse no biotopa tiks iznīcināta;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (18RD619_117_1) – labas kvalitātes DMB, skarta tikai poligona daļa perifērijā (22% no poligona platības);
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (17LS673_13_1) – labas kvalitātes DMB, skarti 32% no poligona platības;

Dzelzceļa trases ierīkošana biotopu ietekmēs nenozīmīgi:

- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (17RA601_240_1) – labas kvalitātes potenciālais DMB, tiks skarts neliels poligona fragments perifērijā 8% no tā platības, ietekme nav būtiska;
- “91D0* Purvaini meži” (17RA601_278_1) – labas kvalitātes DMB, skarta tikai 5% no poligona platības;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (17RA601_280_1) – labas kvalitātes DMB ar ļoti vecām priedēm, tiks ietekmēts minimāli tikai perifērijā (1% no tā platības);
- Blakus esoši “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” un “91D0* Purvaini meži” (17LA603_406_1 un 17LA603_407_1) – izcilas kvalitātes DMB, sastopamas divas mikrolieguma un īpaši aizsargājama sūnu suga *Hellera kīļlape Anastrophyllum hellerianum* un kailā apaļlape *Odontoschisma denudatum*, tiks skarta tikai daļa no poligoniem (attiecīgi 6% un 11% no to platības);
- “3260 Upju straujtes un dabiski upju posmi” (17VV023_3_1) – Mazās Juglas posms, labas kvalitātes saldūdeņu biotops ar lēnu tecējumu, plānotās divas tiltu vietas atrodas tuvu apdzīvotiem vasarnīcu ciemiem “Avoti” un “Ābele”, kur krastā esošie meži nav bioloģiski nozīmīgi;
- “2180 Mežainas piejūras kāpas” (anketas numurs 17AP041_128_1) – labas kvalitātes potenciālais DMB, tiks ietekmēta 7% no poligona platības;
- “9010* Veci vai dabiski boreālie meži” (17LS673_16_1) – labas kvalitātes DMB, tiks ietekmēta nenozīmīga daļa no poligona (0,3% no tā platības).

Pārējās ESB anketas aizpildītas par biotopiem, kas ir vidējas kvalitātes vai potenciāli DMB, kuros bioloģiski nozīmīgas struktūras varētu izveidoties tikai pēc vairākām dekādēm. Pieņemts, ka trases izbūves un lietošanas laikā radītā ietekme uz šiem ESB ir ar mazāku kaitējumu.

Trases novietojuma izmaiņu ietekme uz ESB. Eksperte ir salīdzinājusi ESB poligonu sastopamību abos trases variantos – 2015. gadā apstiprinātajā un 2021. gadā precizētajā. Eksperte norāda, ka nav viennozīmīgi izvērtējams, cik tieši ESB poligoni atrastos tikai trases sākotnēji apstiprinātajā variantā, jo liela daļa biotopu ir konstatēti 2-3 gadus vēlāk un pirmajā IVN procedūrā nav analizēti; vairāki ESB poligoni ir dzēsti vai mainījusies to aizņemtā platība. Tāpat jāņem vērā, ka precizētās trases koridors ir platāks (tiek pieņemts, ka apstiprinātajai trasei ir 60 m plats koridors), tomēr objektīvi var novērtēt abu trašu pārklāšanās biežumu un uz katras sastopamo ESB poligonu blīvumu un kvalitāti. Daļā pētāmās teritorijas abas trases pārklājas, piemēram trasē uz D no Vangažu stacijas (pirmajos 4 kilometros), Baldones un Iecavas pagastos. Lai arī dažos etapos trašu novietojums atšķiras, tomēr to ietekme uz ESB poligoniem ir līdzīga, piemēram, Skuķīšu apkaimē, kā arī abpus Daugavas šķērsojumam Daugmales un Salaspils pagastos. Lielākās izmaiņas pēc trases novietojuma precizēšanas ir posmā no Lielās Juglas līdz Sauriešiem. Šajā posmā dominē biotops “2180 Mežainas piejūras kāpas”,

fragmentāri ir sastopami “91E0* Aluviāli meži” un “91D0* Purvaini meži”. Ietekme uz ESB pārvirzās uz poligonu citu daļu vai uz blakus esošiem biotopu poligoniem, tomēr kopumā ietekmes raksturs (skarto poligonu skaits un ESB veids, trases aizņemtā platība un konfigurācija poligonā) ir līdzīgs, un nav vērtējams kā dabas vērtības degradējošāks par senāk apstiprināto trases variantu. Kopumā analizējot DAP DDPS “Ozols” aktuālāko ESB sastopamību (08.03.2021), septiņi ESB poligoni ar kopējo platību 63,5 ha sastopami tikai apstiprinātās trases 60 m platajā koridorā un pēc trases novietojuma izmaiņām tie vairs netiek skarti. Savukārt 34 ESB poligoni ir tādi, kas tiek skarti tikai trases precizētajā variantā, bet apstiprinātajā trasē nebūtu ietekmēti. To kopējā platība ir 93 ha, tiešā ietekme skars 18,3 ha. Šādu poligonu skaits un aizņemtā platība lielākā skaitā izvietoti Ropažu pagastā uz DR no Nāgelmuižas, it īpaši koncentrēti biotopā “2180 Mežainas piejūras kāpas” pie atpūtas un sporta kompleksa “333”. Kā citas vērtības ir norādīts, ka pētāmajā teritorijā vai tiešā tās tuvumā atrodas 22 dabas pieminekļi: (potenciāli) dižkoki (3.tabula). Lielākā daļa no kokiem atrodas vismaz 70 m attālumā no trases, tomēr divi koki atrodas precizētās dzelzceļa līnijas trases koridorā, tādēļ nāktos tos nocirst. Viens no tiem ir atzīmējams ar ainaviski un bioloģiski lielu nozīmi – Lūkinozols, kas par 1,8 m pārsniedz minimālos kritērijus ozola klasificēšanai dižkoka statusam. Koka nociršana vērtējama kā būtiski nevēlama dabas vērtību iznīcināšana, tādēļ rekomendējams šajā vietā izskatīt citus tehniskos risinājumus. No Lūkinozola 330 m attālumā uz ZA atrodas cits īpaši aizsargājams koks, dižpriede (ID 354467, x526047 y315686), koka stāvoklis ir slikts. Otrs no kokiem uz trases koridora ir vidējas kvalitātes potenciāls dižozols ar diviem stumbriem, kuru sadalīšanās vietā konstatēta dobuma izveidošanās. Šī koka nociršana ir pieļaujama no bioloģiskās daudzveidības viedokļa, pie tam tas atrodas apdzīvotā teritorijā un koka iznīcināšana ir saskaņā ar MK noteikumiem Nr.264. Netālu no šī ozola 80 m attālumā atrodas cits dabas piemineklis, Laubes dižozols (ID 714054, x523684 y308526), kas tiešā veidā netiek ietekmēts dzelzceļa ierīkošanas rezultātā, un to var uzskatīt kā kompensējošu faktoru no ainaviskā viedokļa. Trešais koks un tā 10 m platā josla no koka vainaga projekcijas precizētās trases koridora tuvumā ir potenciāla dižpriede. Uz koka attīstību iesējama negatīva ietekme, ja tiek nocirstas tā sānsaknes vai izmainīts hidroloģiskais režīms. Rekomendējams koka tuvumā ievērot piesardzību sliežu ceļa ierīkošanas laikā, nepieciešamības gadījumā – piesaistīt profesionālu arboristu uz koka augšanu negatīvās ietekmes risku mazināšanai.

3.tabula Precizētās trases tiešā tuvumā konstatēto (potenciālo) dižkoku raksturojums (saskaņā ar L.Strazdiņas sugu un biotopu eksperta atzinumu).

ID DAP DDPS “Ozols”	668816	714055	354505
Vērtību kategorija	valsts nozīmes	potenciāls (plānots)	potenciāls (plānots)
Koka suga	parastais ozols <i>Quercus robur</i>	parastais ozols <i>Quercus robur</i>	parastā priede <i>Pinus sylvestris</i>
Nosaukums	Lūkinozols	-	-
Adrese	Lūkinkalni, zemes kadastra Nr. 80840020040	mazdārziņu teritorija "Laubes", Upeslejas, Stopiņu nov, zemes kadastra Nr. 80960050101	Ropažu novads, zemes kadastra Nr. 80840030032
Apkārtmērs virs zemes (1,3 m)	5,8	3,68	2,47
Augstums (m)	30	-	-
Vainaga projekcijas max. rādiuss, m	15,4	11	-
Stumbru skaits	1	2	1
Koka stāvoklis	labs	viduvējs	-
Bojājumi	kaltuši zari	plaisa asu dalīšanās vietā, kurā izveidojies dobums	-
Ainaviskums	ļoti ainavisks (izcils),	iekļaujas kopējā ainavtelpā	-

	izceļas apkārtējā ainavā	un atsevišķi izdalāms	
Koordinātas	x525762 y315509	x523615 y308564	x530668 y317925
Piezīmes	Atrodas ESB poligonā “2180 Mežainas piejūras kāpas”, 330 m attālumā cits īpaši aizsargājams koks, dižpriede (ID 354467, apkārtmērs 2,75 m, koka stāvoklis slikts, nolauzta galotne)	Atrodas 80 m attālumā no īpaši aizsargājama koka, Laubes dižozola (ID 714054, apkārtmērs 4,69 m)	-
Paredzamās ietekmes raksturojums	Atrodas tiešā dzelzceļa trases koridora ceļā, esošajā novietojumā koks būtu jānocērt, kas ir pretrunā ar MK noteikumiem Nr. 264 par dabas pieminekļa – aizsargājamā koka nociršanu, ja tas nav kļuvis bīstams	Atrodas tiešā dzelzceļa trases koridora ceļā, esošajā novietojumā koks būtu jānocērt, kas ir pieļaujams saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 264 par dabas pieminekļa – aizsargājamā koka augšanu un dabisko attīstību negatīvu ietekmēšanu apdzīvotā vietā infrastruktūras izbūves mērķu nodrošināšanai	Atrodas 5m uz ZR no dzelzceļa trases koridora, iespējama nelabvēlīga koka sakņu apciršana, kas ir pretrunā ar MK noteikumiem Nr. 264 par dabiskās zemsedzes iznīcināšanu dabas pieminekļa – aizsargājamā koka teritorijā

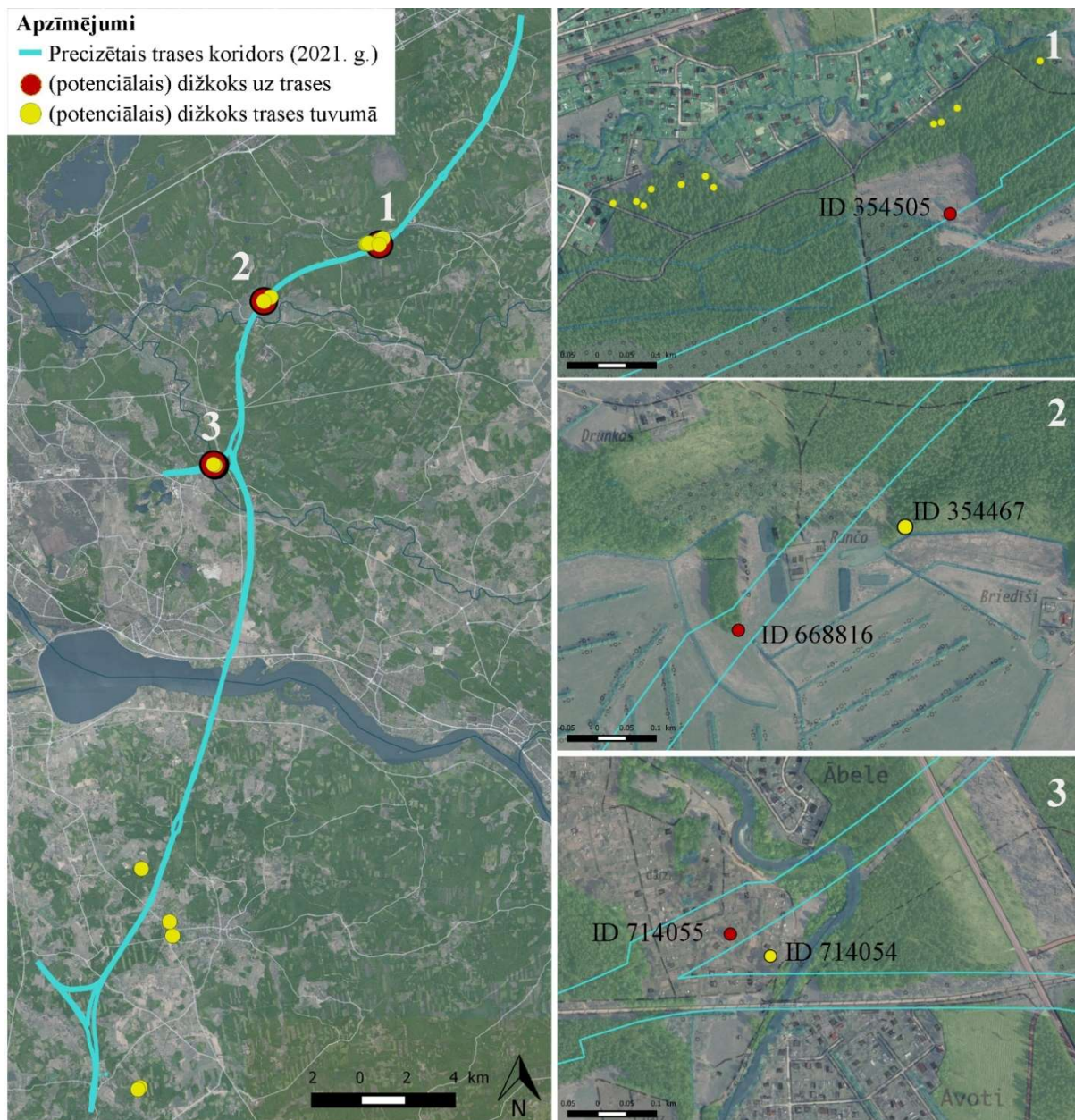
Sugu un biotopu eksperte norāda, ka posmā no Upeslejām līdz Misai nav ne potenciālu dižkoku, ne dižkoku.

Informācija par attālumu (kilometros) no paredzētās darbības iespējamās norises vietas līdz Natura 2000 teritoriju robežai: ~4 km attālumā – dabas liegums “Garkalnes meži”; ~9 km attālumā – dabas liegums “Mazie Kangari”; ~16 km attālumā – dabas liegums “Lielie Kangari”; ~11 km attālumā – dabas liegums “Jaunciems”; ~8 km attālumā – dabas parks “Ogres Zilie kalni”; ~7 km attālumā – dabas parks “Dolessala”; ap 2 km attālumā – Vanagkalnu dabas parks; 2,5 km attālumā – Ceplīšu purva dabas liegums.

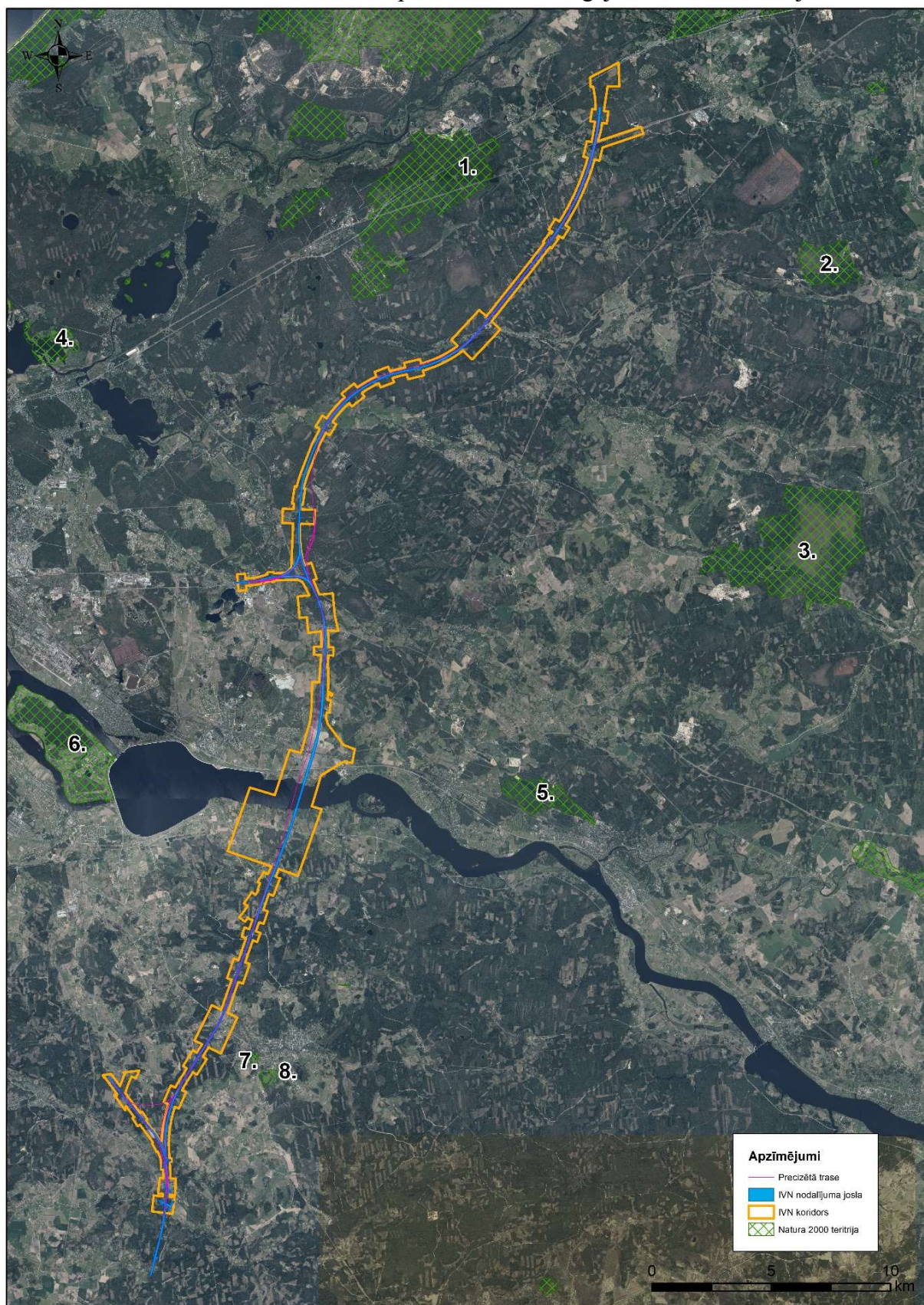
Tuvākās Natura 2000 teritorijas skatāmas attēlā Nr.3. No attēla Nr.3 redzams, ka Natura 2000 teritorijas atrodas tālu no paredzētās darbības vietas un precizētās trases novietojuma precizējumi ir nenožīmīgi attiecībā pret šīm teritorijām.

Toties dzelzceļa trase Ropažu pagastā Maltuves purva apkārtnē robežojas ar diviem aizsargājamam putnam 2008. un 2017.gadā izveidotiem mikroliegumiem.

2.attēls. Īpaši aizsargājamie koki trases tuvumā.



3. attēls. Rail Baltica trasei tuvākās Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas.



Kā labvēlīga aizsardzības statusa nodrošināšanas prasības, eksperte norāda:

- Paredzētajās jaunu dzelzceļa tiltu ierīkošanas vietās, kur trase šķērso biotopu “3260 Upju straujtes un dabiski upju posmi”, ietekme būs uz tikai īsu upju posmu. Tomēr, lai nodrošinātu ESB kvalitāti, ieteicams izvēlēties tādus upju šķērsojuma risinājumus, kas iespējami mazāk pārveido gultni un krastus, nemaina plūsmu un nerada barjeras. Lielās un Mazās Juglas šķērsojuma izpildes risinājumi detalizēti jau analizēti IVN, kur par galveno risku uzsvērtā krastu noskalošana būvniecības laikā (Čakare, 2015b).
- Ietekme uz mežu biotopiem, kas atrodas uz sausām augsnēm (“2180 Mežainas piejūras kāpas”, “9010* Veci vai dabiski boreāli meži”, “91T0 Ķērpjiem bagāti priežu meži”), raksturota IVN izstrādes laikā (Čakare, 2015a; Elksne, 2015). Jāievēro sniegtās rekomendācijas biotopu kvalitātes nodrošināšanai – jāierobežo tehnikas pārvietošanās pa ESB, būvniecības laikā izcirstos kokus ieteicams izvietot blakus esošajos mežos, lai palielinātu atmirušās koksnes daudzumu un veicinātu meža dabiskumu.
- Pārmitro mežu biotopu (“9080* Staignāju meži”, “91D0* Purvainie meži”, “91E0* Aluviāli krastmalu un palieņu meži”) kvalitāte ir cieši saistīta ar hidroloģisko apstākļu stabilitāti. Ja būvniecības darbu laikā šādu mežu tiešā tuvumā veiks nosusināšanu, ESB ilgtspējīga saglabāšanās būs apdraudēta. Tādēļ rekomendējama ierobežota tehnikas pārvietošanās pa poligoniem un pagaidu tehnikas novietošana ārpus to robežām. Iespēju robežās jāierīko pagaidu norobežojoši vaļņi mitruma līmeņa saglabāšanai biotopā (Čakare, 2015a; Daudziņa, 2015).
- Nevēlama ietekme uz bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu visos mežu biotopos rodas malas efekta dēļ, it īpaši, ja mežaudzes ir neliela izmēra un ja ainavā esošie meža masīvi kopumā jau ir safragmentēti (Lehtilä et al., 2020). Neskatoties uz to, ka kopējais sugu skaits var palielināties pateicoties t.s. mežmalu sugu klātbūtnei (Vinter et al., 2016), kopumā šāda antropogēni radīta mežu heterogenitāte ir nevēlama. Tādēļ būvniecības darbi jāvirza pēc iespējas uz ESB poligonu perifēriju, nesadalot masīvus vairākos neliela izmēra nogabaliņos.
- Uz zālāju un purvu biotopiem (“6450 Palieņu zālāji” (1 ha), “7160 Minerālvieļām bagāti avoti un avotu purvi” (0,83 ha)) pētāmajā teritorijā ietekme ir būtiska, tomēr maznozīmīga apmēra, tādēļ īpaši piesardzības pasākumi netiek norādīti.
- Uz pētāmajā teritorijā aizsargājamam putnam izveidotajiem mikroliegumiem paredzamā ietekme analizēta jau IVN. Tajā secināts, ka ietekme būs būtiska, kas var rezultēties rieta izzušanā vai kā putnu pārcelšanās uz blakus teritorijām. Rekomendēta būvniecība ārpus rieta laika un mazuļu vadāšanas perioda, prettirokšu barjeru ierīkošana (Lebuss, 2015).
- Rekomendējams dabas pieminekļa: dižkoka (Lūkinozola) (ID 668816) tuvumā izvērtēt citu tehnisko iespēju pielietošanu un ievērot 10 m platu joslu, mērot no koka vainaga projekcijas. Cita bioloģiski un ainaviski mazvērtīga potenciālā dižkoka (ID 714055) nociršana ir pieļaujama, tikai saskaņojot darbību ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Potenciāla dižkoka (ID 354505) tuvumā jāievēro piesardzības pasākumi, lai neveiktu koka sakņu vai vainaga bojāšanu.

Ekspertes secinājumi: Dzelzceļa trases posmā Vangaži – Salaspils – Misa identificētie Eiropas Savienības nozīmes saldūdeņu, zālāju, mežu un purvu biotopi kopā aizņem gandrīz 600 ha. Biotopu poligoni vai to fragmenti, kas atrodas tiešajā dzelzceļa trases ietekmes zonā, tiks neizbēgami degradēti vai daļēji/pilnībā iznīcināti 105 ha platībā. Negatīvi tiks ietekmēti dažādi biotopu veidi, no tiem dominē “2180 Mežainas piejūras kāpas”, “9010* Veci vai dabiski boreāli meži”, “3260 Upju straujtes un dabiski upju posmi” un “91T0 Ķērpjiem bagāti priežu meži”. Salīdzināta ESB poligonu sastopamība uz apstiprinātās trases un precizētās trases pēc

novietojuma izmaiņām. Identificēti septiņi ESB poligoni ar kopējo platību 64 ha, kas vairs netiks skarti, jo atrodas tikai apstiprinātās trases 60 m koridorā, savukārt 34 ESB poligoni ar kopējo platību 93 ha senāk apstiprinātajā trasē nebūtu ietekmēti. Tomēr nav viennozīmīgi izvērtējams, cik ESB poligonu pēc trases izmaiņām vairs netiks degradēti, jo pirmās IVN procedūras izstrādes laikā konstatēto ESB izvietoējums vairs nav aktuāls un ir precizēts. Kopumā vērtējot, pēc trases novietojuma izmaiņām būtiski lielāka negatīva ietekme uz dabas vērtībām nav konstatēta. Arī posmā, kur trases novietojums ir ievērojami mainīts (no Lielās Juglas līdz Sauriešiem), ietekme uz ESB kvalitāti saglabājas līdzīga kā tā novērtēta 2015. gadā, jo būtiski neatšķiras ne skarto ESB veids, ne ietekmēto poligonu skaits. Degradēšanas raksturs uz ESB kvalitāti galvenokārt ir ar minimālu ietekmi, trasei aizņemot nelielu daļu no ESB poligona un to pilnībā neiznīcinot (to platība veido 63% no visiem ietekmētajiem poligoniem). Tomēr konstatēti arī desmit ESB poligoni ar izcili vai labu biotopu kvalitāti, kas tiks būtiski negatīvi degradēti. Kā iespējams negatīva ietekme minama nelabvēlīga trīs (potenciālo) dižkoku ietekmēšana.

4. Zemju izmantošanas veida maiņa.

Iesniedzēja uzsver, trases precizējumi nav konceptuālas (principiālas) izmaiņas trases novietojumā, bet pēc iespējas minimālas novirzes no IVN sākotnējā tehniskā risinājuma dzelzceļa līnijas nodalījuma joslas novietojuma. Līdz ar to gan pārveidojamās zemes platības, gan to lietojuma veids būtiski neatšķiras no situācijas apstiprinātajā trases variantā, un var teikt, ir principā tāds pats (jo atrodas turpat blakus). Galvenās pārveidojamās zemes platības ir meži, lauksaimniecības zemes un dzīvojamā apbūve (viensētas).

Ietekme uz teritorijām, kur tiks pārveidotas meža zemes, jau ir tikusi izvērtēta IVN ziņojumā (A2.4.3 nodaļa, 69.lpp.; 1.5.4 nodaļa, 122. lpp.; 3.18.3 nodaļa, 596. lpp.; 3.22 nodaļa, 666.lpp). Iesniedzēja vērš uzmanību “[..] mežizstrādes radīts zaudējums tomēr ir uzskatāms par atgriezenisku, ja skatās no ilgāka laika mēroga. Tiek apzināts arī CO₂ piesaistes zudums, taču to kompensē CO₂ emisiju samazinājums, ko iegūst izmantojot elektrificētu dzelzceļa transportu.” IVN ziņojumā ietvertajā trokšņu izvērtējumā arī tika secināts, ka mežs ir troksni slāpējošs objekts skaņas izplatības ceļā, radot mazāku diskomfortu iedzīvotājiem, ja trase novietota meža teritorijās. Proti, novietojot trasi meža teritorijās no vienas puses tiek radīts zaudējums samazinot mežu kopplatību, taču no otras puses rodas arī ieguvumi citu samazinātu ietekmju veidā (piemēram, trokšņu izplatības samazināšanās).

Projektēšanas stadijā ir precizēta dzelzceļa līnijas nodalījuma josla. Kā redzams 4. tabulā, precizētā nodalījuma josla skar vairāk mežu teritoriju. Precizētā nodalījuma josla šķērso par 155,8 ha lielāku meža platību nekā IVN Ziņojumā vērtētā nodalījuma josla, jo tā tiek paplašināta no 60 m, kas nepieciešami trases novietojumam bez punktveida objektiem, līdz ~300 m, kas nepieciešami izbūvei ar dzelzceļa infrastruktūras objektiem (tehniskām iekārtām, signāliekārtām un piekļuves ceļiem), dzīvnieku šķērsojumiem (ekoduktu un kombinēto šķērsojumu). Garuma starpība, ko precizētā nodalījuma josla šķērso caur mežiem, salīdzinot ar IVN Ziņojumā vērtēto nodalījuma joslas garumu, ko trase šķērso caur mežiem, Iesniedzējas ieskatā ir neliela gan absolūtās (2,293 km garumā), gan relatīvās (6%) vērtībās.

4. tabula. Salīdzinājums starp šķērsojamo meža teritoriju garumiem un platībām IVN Ziņojuma un precizētajā nodalījuma joslā.

Precizētās trases posms	Šķērsojamo meža teritoriju garums, km			Šķērsojamās meža teritorijas nodalījuma joslā, ha		
	IVN nodalījuma josla	Precizētā nodalījuma josla	Starpība	IVN nodalījuma josla	Precizētā nodalījuma josla	Starpība
DTD2	36,768	39,061	+2,293 (6%)	220,61	376,40	+ 155,79

Citas pārveidojamās platības ir galvenokārt dažādas kvalitātes lauksaimniecības zemes vai krūmāji. Attiecībā uz dzīvojamo apbūvi precizētā trase, salīdzinot ar IVN Ziņojuma trases novietojumu, nedaudz pietuvojas dažām apdzīvotām vietām (piemēram, Skuķīšiem) vai viensētām, savukārt nedaudz attālinās no citām apdzīvotajām vietām (piemēram, no Muceniekiem, Upeslejām) un citām viensētām. Šīs izmaiņas ir ņemtas vērā, veicot trokšņa ietekmes novērtējumu. DTD2 posma garumā ir desmit viensētas, kuru pagalmu teritorijām vai ēkām sliežu ceļš vai nodalījuma joslas robeža precizētajā trases variantā pietuvojas tikai pāris desmitu metru attālumā ar nodalījuma joslu vai sliežu ceļu. Ņemot vērā labākos iespējamus tehniskos trases novietojuma risinājumus, lai saglabātu iespēju nodrošināt ātrgaitas dzelzceļa nosacījumus (ātrums, tehniskie parametri, līknes, rādiusi), kā arī izvērtējot iespējamo potenciālo ietekmi cita risinājuma gadījumā uz no jauna skarto zemes vienību un ēku apjomu, šis piedāvātais risinājums ir optimālākais.

5. Troksnis.

VPVB Atzinumā Nr. 5 (punktā 6.5.12.14) tika norādīts, ka projektēšanas stadijā ir jāveic detalizēta trokšņa izplatības izpēte, ietverot arī nepieciešamo trokšņa izplatības mazināšanas pasākumu nodrošināšanu. Šī prasība ir izpildīta un projektēšanas ietvaros ir veikta radītā trokšņa aprēķināšana un izplatības modelēšana, izmantojot jaunākos prognozētos datus par pasažieru un kravas vilcienu intensitāti un ātrumu. Trokšņa aprēķinu modelī tiek paredzēti un modelēti arī nepieciešamie prettrokšņa pasākumi (prettrokšņa sienas, tehnoloģiskie risinājumi). DTD2 posms ir sadalīts četros projektēšanas apakšposmos (DPS 1 līdz 4). Iesniedzēja uzsver, ka projektēšanas procesā trokšņa novērtējumam tiek piešķirta ļoti liela nozīme, šīs prasības tika ietvertas gan projektēšanas tehniskajās specifikācijās, gan Rail Baltica būvprojektēšanas vadlīnijās, un modelēšana veikta atbilstoši troksni regulējošai likumdošanai. Iesniedzēja uzsver, ka tiek stingri ievērotas VPVB Atzinumā Nr. 5 noteiktās prasības attiecībā uz detalizētu trokšņa izplatības izpēti un tā mazināšanas nodrošināšanu.

Iesniedzēja 2021.gada 19.maija iesniegumā precizē informāciju par veikto trokšņa novērtējumu un norāda, ka ir veikta vides trokšņa aprēķināšana un modelēšana, lai novērtētu, ka trases novietojuma precizējumu un izmaiņu rezultātā neveidosies konfliktzonas, kur arī pēc prettrokšņa pasākumu īstenošanas nebūtu iespējams nodrošināt trokšņa robežlielumu ievērošanu. Novērtējumam tika izmantota Wölfel Meßsystem Software GmbH+Co K.G izstrādātā programmatūra IMMI 2015-1 (licences numurs S72/317). Iesniedzēja ir ņēmusi vērā Ministra kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" (turpmāk – MK noteikumi Nr.16) 1. pielikumā norādītās metodes trokšņu izvērtējumam un trokšņu ietekmes ir novērtējusi, izmantojot RMR SRM II metodi. Trokšņa piesārņojuma kartēšanai un novērtēšanai tika piemēroti šādi trokšņa rādītāji:

- dienas trokšņa rādītājs – L_{diena} , kas raksturo diskomfortu dienas laikā. Tas ir A-izsvarotais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis (dB(A)), kas norādīts standartā LVS ISO 1996-2:2008 "Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2. daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana" un noteikts, ņemot vērā visas dienas (kā diennakts daļu) gada laikā.
- vakara trokšņa rādītājs – L_{vakars} , kas raksturo vakarā radušos diskomfortu. Tas ir A-izsvarotais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis (dB(A)), kas norādīts standartā LVS ISO 1996-2:2008 "Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2. daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana" un noteikts, ņemot vērā visus vakarus (kā diennakts daļu) gada laikā.
- nakts trokšņa rādītājs – L_{nakts} , kas raksturo naktī radušos diskomfortu, tai skaitā trokšņa radītos miega traucējumus. Tas ir A-izsvarotais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis (dB(A)), kas norādīts standartā LVS ISO 1996-2:2008 "Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2. daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana" un noteikts, ņemot vērā visas nakts (kā diennakts daļu) gada laikā.

Atbilstoši MK noteikumu Nr.16 1. pielikuma 1.2. punktam, novērtējot trokšņa rādītājus, tika ņemts vērā, ka diena ir no plkst. 7:00 līdz 19:00, vakars – no plkst. 19:00 līdz 23:00, bet nakts

– no plkst. 23:00 līdz 7:00. Atbilstoši MK noteikumu Nr.16 2. pielikumam dienas, vakara un nakts trokšņa rādītājiem ir piemēroti robežlielumi (skat. 5. tabulu), kas noteikti atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai, ņemot vērā pašvaldību teritorijas plānojumos noteikto galveno (primāro) teritorijas izmantošanas veidu.

5. tabula. Izmantotie trokšņa robežlielumi.

Apbūves teritorijas izmantošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi		
	L _{diena} (dB(A))	L _{vakars} (dB(A))	L _{nakts} (dB(A))
Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	55	50	45
Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	60	55	50
Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	60	55	55
Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	65	60	55
Klusie rajoni apdzīvotās vietās	50	45	40

Projektēšanas gaitā veiktais trokšņa novērtējums ietvēra tikai dzelzceļa līnijas ekspluatācijas radīto troksni, jo jau IVN ziņojumā tika konstatēts, ka būvdarbu veikšanas laikā atklātās teritorijās trokšņa līmenis rādītājam L_{diena} varētu pārsniegt 55 dB (A) atzīmi 5 – 10 m attālumā no nodalījuma joslas robežas. Iesniedzējas ieskatā šobrīd nav pamata uzskatīt, ka Rail Baltica būvniecības darbu veikšanas laikā varētu tikt pārsniegti MK noteikumos Nr.16 noteiktie trokšņa robežlielumi trokšņa rādītājam L_{diena}. Iesniedzēja vienlaicīgi gan norāda, ka plānotajai trasei tuvu izvietoto dzīvojamo ēku iedzīvotāji varētu saskarties ar īslaicīgiem trokšņa traucējumiem dienas periodā trases būvniecības laikā.

Dzelzceļa trases ekspluatācijas laikā nozīmīgākais trokšņa avots būs vilcienu kustība. Veicot trokšņa novērtējumu, tika pieņemts, ka izbūvēto trasi šīnī posmā izmantos ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem un kravas vilcieni. Trokšņa līmeņa novērtēšanai tika pieņemts, ka vilcieni atbildīs šādām metodē RMR SRM II noteiktajām vilcienu kategorijām:

- ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem un nakts vilcieni – 9. kategorija – pasažieru elektrovilcieni, kas aprīkoti ar disku un kluču bremsēm un kuru tipiskais pārvietošanās ātrums ir no 150 līdz 250 km/h,
- vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem – 8. kategorija – pasažieru elektrovilcieni, kas aprīkoti ar disku bremsēm un kuru tipiskais pārvietošanās ātrums ir no 40 līdz 160 km/h,
- kravas vilcieni – 11. kategorija – kravas vilcieni ar visu veidu vagoniem, kas aprīkoti ar K vai LL tipa bremsēm.

Informācija par plānoto vilcienu kustības intensitāti 2046. gadā un ātrumiem apkopota 6. tabulā atbilstoši Rail Baltica darbības plānam, kas izteikta kā vidējais vagonu skaits diennakts periodā. Papildus Iesniedzēja norāda, ka salīdzinājumā ar IVN ziņojumā vides trokšņa aprēķiniem izmantoto vilcienu kustības intensitāti, kas ir viens no galvenajiem trokšņa ietekmes zonas lielumu ietekmējošiem faktoriem, šobrīd prognozētā intensitāte ir būtiski mazāka. Līdz ar to arī samazinās ietekmes zona un projekta ietekme uz vidi kopumā.

6. tabula. Plānotā vilcienu kustības intensitāte un kustības ātrums 2046. gadā.

Vilcienu veids	Satiksmes intensitāte – vagonu skaits diennakts periodā			Ātrums, km/h
	Diena	Vakars	Nakts	
Posms no Vangažiem līdz Upeslejām				
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	112	37	19	249
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	75	25	12	200
Kravas vilcieni	339	133	200	120
Nakts ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	0	0	22	200
Posms no Upeslejām līdz Salaspilij				
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	19	6	3	249
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	23	9	6	200
Kravas vilcieni	339	133	200	120
Nakts ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	0	0	0	0
Upeslejas: no Vangažiem uz RB trasi caur Rīgu				
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	93	31	16	249
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	75	25	12	200
Kravas vilcieni	0	0	0	0
Nakts ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	0	0	22	200
Upeslejas: pamattrase				
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	19	6	3	249
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	0	0	0	0
Kravas vilcieni	339	133	200	120
Nakts ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	0	0	0	0
Upeslejas: no RB trases caur Rīgu uz Salaspili				
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	0	0	0	0
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	23	9	6	200
Kravas vilcieni	0	0	0	0
Nakts ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	0	0	0	0

Sagatavojot trokšņa aprēķinu modeli, tika ņemta vērā informācija par:

- esošo paredzētās darbības teritorijas apkārtnes reljefu,
- reljefa izmaiņām dzelzceļa trases, satiksmes pārvadu, tiltu un estakāžu izbūves rezultātā,
- esošajiem un plānotajiem tiļiem,
- ēkām, kas novietotas paredzētās darbības teritorijas apkārtnē,
- zemes virsmas segumu,
- plānoto vilcienu kustības intensitāti un ātrumu (atbilstoši 2. tabulā sniegtajai informācijai),
- meteoroloģiskajiem apstākļiem.

Analizējot aprēķinu rezultātus, Iesniedzēja secina, ka nozīmīgāko trokšņa piesārņojumu dienas un vakara periodā radīs starptautisko pasažieru pārvadājumu ātrvilcieni un kravas vilcieni, kas skaidrojams ar lielo vilciena kustības ātrumu un augsto satiksmes intensitāti. Nakts periodā, kad starptautisko pasažieru pārvadājumu ātrvilcienu kustības intensitāte ir zemāka, nozīmīgāko trokšņa piesārņojumu radīs kravas vilcieni. Reģionālo pasažieru pārvadājumu vilcienu ietekme uz kopējo dzelzceļa trases radīto trokšņa līmeni ir nenozīmīga, proti, visos diennakts periodos tie palielina kopējo trokšņa līmeni tikai par ~0,1 dB (A). Teritorijās, kur Rail Baltica šķērsos mežus, aprēķinātais trokšņa līmenis ir būtiski augstāks, nekā tas būs dzīvē, jo MK noteikumu Nr.16 1.pielikumā noteiktā aprēķinu metode RMR SRM II neņem vērā mežu kā troksni slāpējošu objektu skaņas izplatības ceļā. Izvērtējot aprēķinu rezultātus, Iesniedzēja konstatē, ka plānotās dzelzceļa trases ekspluatācija radīs nozīmīgu trokšņa piesārņojumu, un lauku teritorijās, kur neatrodas citi nozīmīgi trokšņa avoti, tā kļūs par dominējošo trokšņa piesārņojuma avotu. Paaugstināta trokšņa ietekmei pakļautā teritorija vislielāko platību aizņem nakts perioda laikā, tādēļ, veicot trokšņa ietekmes izvērtēšanu un identificējot teritorijas trokšņa samazināšanas pasākumu plānošanai, analizēti tieši nakts periodā paredzamie trokšņa robežlielumu pārsniegumi. Izmantojot Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras sniegto informāciju par apbūves teritoriju izvietojumu un pašvaldību teritorijas plānojumos noteikto teritorijas atļauto izmantošanas veidu, tika identificētas visas teritorijas, kurām piemērojami vides trokšņa robežlielumi un kas atrodas līdz 1,5 km attālumā no plānotās Rail Baltica dzelzceļa trases. Izvērtējot aprēķinu rezultātus, Iesniedzēja konstatē, ka, lai nodrošinātu MK noteikumos Nr.16 noteikto vides trokšņa robežlielumu ievērošanu, plānotās Rail Baltica dzelzceļa trases ekspluatācija bez trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanas nav pieļaujama. Veicot trokšņa piesārņojuma izkliedes aprēķināšanu, tika noteikts, vai iespējamie tehniskie pasākumi trokšņa samazināšanai ir pietiekami un iespējama paredzētās darbības īstenošana, neradot būtisku paliekošu ietekmi. Aprēķinu rezultāti katram projektēšanas posmam ir attēloti kartēs, kas pievienotas Iesniedzējas 2021.gada 19.maija iesniegumam pielikumos. No iesniegumam pievienotajām kartēm secināms, ka trokšņa barjeras nodrošinās pietiekamu trokšņa piesārņojuma līmeņa samazinājumu un trokšņa robežlielumu ievērošanu. Informācija par prettrokšņa barjeru garumu ir apkopota 7. tabulā. Ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma mērķiem tika pieņemts, ka barjeras augstums būs 5 m, lai pārliecinātos, ka ar samērīgiem tehniskiem risinājumiem ir iespējams nodrošināt atbilstību trokšņa robežlielumiem. Nākamajos projektēšanas posmos tiks aprēķināti precīzi trokšņu barjeru izmēri, tai skaitā vertikālais profils. Attiecīgā projektēšanas posma barjeras novietojums atbilstoši tabulā dotajam kodam norādīts attiecīgā projektēšanas posma trokšņa izkliedes kartēs.

7. tabula. Plānoto prettrokšņa pasākumu apjoms (barjeras posma garums, m).

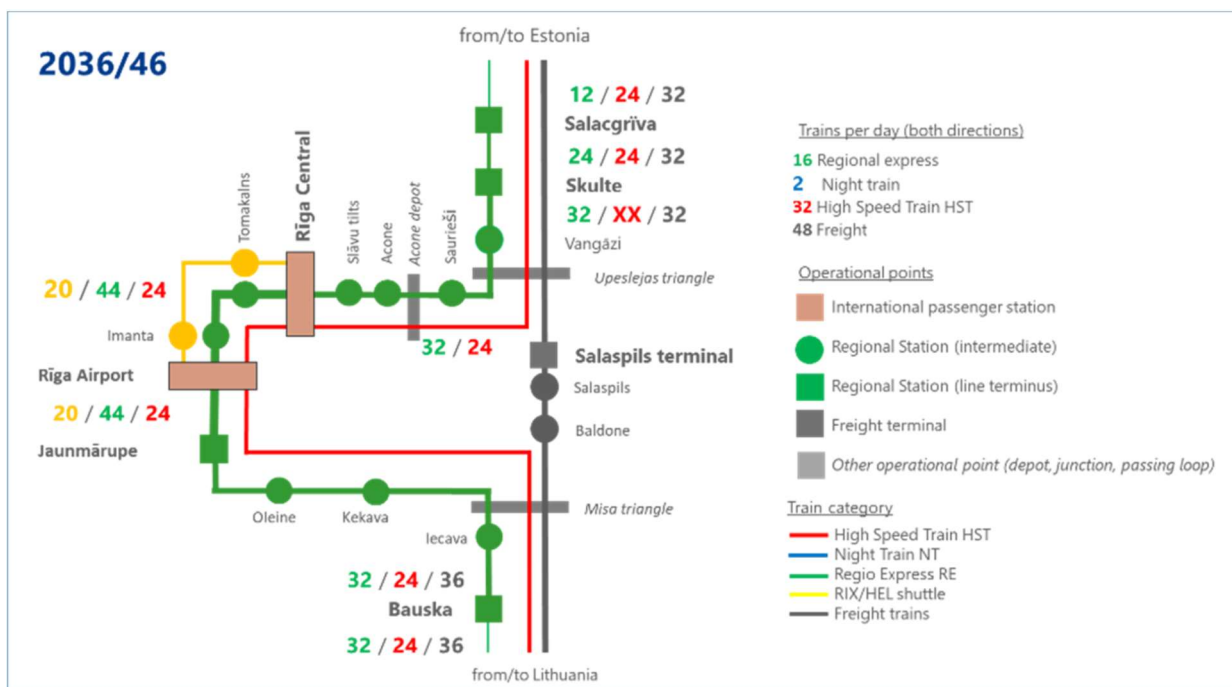
Prettrokšņu barjeras	Projektēšanas posms				
	DPS1	DPS2.1	DPS2.2	DPS3	DPS4
B-1	1562	1534	327	301	609
B-2	748	634	679	660	800

B-3	541	992	691	475	483
B-4	210	195	-	557	230
B-5	133	513	-	1173	329
B-6	3340	919	-	602	299
B-7	-	1007	-	300	470
B-8	-	1793	-	768	237
B-9	-	-	-	-	1554
B-10	-	-	-	-	932
B-11	-	-	-	-	1077
B-12	-	-	-	-	634
B-13	-	-	-	-	423
B-14	-	-	-	-	595

6. Plānotais pasažieru un kravu pārvadājumu apjoms.

IVN ziņojuma izstrādes stadijā tika prognozēts vilcienpāru skaits diennaktī, balstoties uz tā laika pieejamiem datiem un pieņēmumiem: pasažieru pārvadājumiem – uz tā brīža cilvēku pārvietošanās tendencēm; kravu pārvadājumiem – uz tā brīža kravu plūsmām starp Baltijas valstīm un pārējām Eiropas valstīm, atsevišķi izdalot potenciāli konteineros pārvadājamās kravas, kuras būtu iespējams pārvadāt pa dzelzceļu. Pašlaik ir izstrādāts daudz precīzāks novērtējums – “Rail Baltica vilcienu kustības plāns”, kas prognozē, ka pasažieru un kravu vagonu pārvadājumu intensitāte samazināsies, salīdzinot ar IVN izmantotajiem datiem. “Rail Baltica vilcienu kustības plāns” prognoze balstās uz 2017. gadā izstrādāto dokumentu “Rail Baltica Izmaksu un ieguvumu analīze”. Rail Baltica vilcienu kustības plānā tiek analizēts vilcienpāru skaits diennaktī pēc dažādiem faktoriem, piemēram, sociālekonomiskiem datiem kā IKP (iekšzemes kopprodukts) un KPV (kopējā pievienotā vērtība), cilvēku iedzīvotāju skaita konkrētā attālumā no reģionālām stacijām un citiem parametriem (skat. 4. attēlu).

4. attēls. Rīgas mezgla satiksmes plūsmas plāns (2036/2046). Vilcienpāri diennaktī.



Atbilstoši precizētajam plānam, plānotā kustības intensitāte attēlota ātrvilcieniem starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem (angl. *High speed train*), nakts ātrvilcieniem starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem (angl. *Night train*), vilcieniem reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem (angl. *Regional express*) un kravās vilcieniem (angl. *Freight*).

Salīdzinot plānoto vilcienu kustības intensitāti ar IVN ziņojumā izvērtētajām ietekmēm, vērā ņemamas izmaiņas ir kravu transporta intensitātes samazinājumā, kas attiecīgi būtiski samazina saistītās ietekmes uz vidi – galvenokārt, zemāks trokšņa līmenis, vibrācijas, samazināti avāriju riski, mazāks apjoms iespējamajiem noplūdes riskiem no lejamkravu cisternu vagoniem, tīrāka grunts u.c. No tā Iesniedzēja secina, ka kopumā Rail Baltica sagaidāmās ietekmes, kādas tās ir atspoguļotas IVN ziņojumā un VPVB atzinumā, ir akceptētas ar lielu rezervi un attiecīgi Rail Baltica precizētās trases ietekmes ir sagaidāmas konceptuāli mazākas.

7. Plānotie būvmateriāli un to daudzums.

IVN ziņojumā jau ir tikuši izvērtēti un ziņojuma tabulā 1.6.8. parādīti būvmateriālu un saistīto darbu apjomi visai dzelzceļa līnijas izbūvei (skat. 8. tabulu). Iesniedzēja norāda, ka IVN ziņojumā izvērtētie darbu un būvmateriālu apjomi visai trasei ir aptuveni, tādēļ saskaņā ar ekspertu vērtējumu trases novietojuma precizējumi būtiski nemainīs darbu un būvmateriālu apjomu. Detalizētāki būvmateriālu apjoma dati tiks precizēti būvprojektēšanas procesā.

8.tabula. Aptuvenie darbu un būvmateriālu apjomi visas trases izbūvei saskaņā ar IVN ziņojumu.

Būvmateriālu veids	Mērvienība	Kopējais apjoms
Izstrādājamās (izrokamās) grunts apjoms	milj. m ³	5,6
Zemes klātnes materiāls	milj. m ³	16,8
Salturīgais slānis (smilts vai māls)	milj. m ³	3,7
Granīta šķembas	milj. m ³	1,3
Dolomīta šķembas	milj. m ³	0,8
Sliedes	tūkst. t	64,7
Gulšņi	tūkst. gab.	987,5
Pārmijas Rail Baltica galvenos ceļos	gab.	60
Pārmijas citos ceļos	gab.	52
Kontakttīkla balsti	tūkst. gab.	18,3
Vadi	tūkst. km	2,3
Asfaltbetons	tūkst. m ³	99

Šajā sakarā Iesniedzēja konstatē, ka salīdzinoši nelieli trases novietojuma precizējumi attiecīgi neradīs būtiskas izmaiņas nepieciešamo būvmateriālu veidā un daudzumā. Arī saskaņā ar ģeoloģisko izpēšu rezultātiem nav konstatēti neparedzēti ģeoloģiskie apstākļi, kas varētu būtiski izmainīt nepieciešamo būvmateriālu apjomus.

IVN ziņojumā ir tikuši analizēti arī Latvijā un tieši trases tuvumā pieejamie derīgie izrakteņi (smilts, māls, dolomīts, grants, kam pieļaujams arī mālainas, akmeņainas vai puteklainas grunts piejaukums, augu zeme (260.lpp.)), savukārt 2019. gada maijā ir veikta jau padziļināta vietējo minerālmateriālu izpēte, lai precizētu smilts, grants un dolomīta kvalitātes atbilstību Rail Baltica būvprojektēšanas vadlīniju standartiem un plānotu to izmantošanas iespējas.

8. Piesārņojošo vielu emisija gaisā būvniecības un ekspluatācijas laikā.

Iesniedzēja 2021.gada 16.aprīļa iesniegumā, tāpat kā IVN ziņojumā, atsevišķi apskata piesārņojošo vielu emisijas gaisā būvniecības laikā un ekspluatācijas laikā.

Būvniecības laikā.

IVN ziņojuma 3.13. apakšnodaļā “Ietekme uz gaisa kvalitāti” (516. lpp.) tiek secināts, ka būvniecības laikā emisijas radīsies no paredzētās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas. Kā piesārņojošās vielas IVN ziņojumā norādītas PM₁₀, PM_{2,5}, CO, NO_x, GOS. Novērtējuma gaitā izmantoti gaisa kvalitātes robežlielumi, kas definēti Ministru kabineta 2009. gada 3.novembra noteikumos Nr. 1290 “Noteikumi par gaisa kvalitāti”.

Gaisa piesārņojuma modelēšanā IVN ietvaros tika definēti būvniecības posmi 10 km garumā (līnijveida emisijas avots), emisijas no pievedamā materiāla izkraušanas tehniskā laukuma 2 ha platībā (tilpumveida emisijas avots), emisijas no augsnes virskārtas noņemšanas (tilpumveida emisijas avots). IVN tika izvērtētas tehnikas radītās emisijas uz vienu tehnikas vienību (skat. IVN ziņojuma 3.13.5. tabula, 521. lpp.). Augsnes virskārtas noņemšanas apjomi, salīdzinot ar IVN vērtēto, Iesniedzējas ieskatā būtiski nemainās. IVN ziņojumā tika izmantota metode, aprēķinot katras tehnikas vienības radītās emisijas, nevis konkrēti esošajam trases novietojumam. Iesniedzēja uzsver, ka būvprojektēšanas laikā izmantotā metodika tiks precizēta.

IVN procedūrā izvērtētās piesārņojošo vielu koncentrācijas būvniecības darbu rezultātā nepārsniedza pat 30% no gaisa kvalitātes normatīviem un līdz ar to Iesniedzējas ieskatā var droši apgalvot, ka Rail Baltica dzelzceļa līnijas trases novietojuma maiņas rezultātā nav sagaidāmi gaisa piesārņojuma pārsniegumi. Pie tam VPVB Atzinumā Nr. 5 norāda, ka pilnībā izvairīties no būvdarbu radītām ietekmēm nav iespējams, taču tās ir saprātīgi jāpārvalda saskaņā ar Atzinuma Nr. 5 6.5.4.14. punkta obligātajiem nosacījumiem.

Ekspluatācijas laikā.

Kā piesārņojošās vielas elektrificēto vilcienu kustības laikā IVN ziņojumā norādītas daļiņas PM₁₀ un PM_{2,5}. Neskatoties uz to, ka Eiropas Vides aģentūras atmosfēras emisiju krājuma EMEP/EEA emisiju faktoru datubāzes 1.A.3.c sadaļā “Dzelzceļš” un citu avotu sniegtā metodika norādīja, ka elektrisko vilcienu kustība nerada nozīmīgas tiešas piesārņojošo vielu emisijas gaisā” (3.13.2 nodaļa, 526. lpp), IVN ietvaros tomēr tika veikti piesārņojošo vielu izkliedes aprēķini. Tie apstiprināja šo apgalvojumu parādot, ka “pat 20 m attālumā no trases līnijas gaisa piesārņojums ir mazāks nekā 1% no gaisa kvalitātes normatīva (2013. gada 2. aprīļa Ministru kabineta noteikumi Nr. 182 “Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi)”, “[..] attiecīgi secinot, ka pat Rīgā, kur ir visaugstākais fona piesārņojuma līmenis, šādas izmaiņas nav vērtējamas kā būtiskas.” (VPVB atzinuma Nr.5 6.5.11.8. nodaļa).

Līdz ar to Iesniedzēja pilnīgi droši apgalvo, ka trases precizējumi nekādā veidā neradīs nozīmīgas ietekmes uz gaisa kvalitāti dzelzceļa ekspluatācijas laikā.

9. Elektromagnētiskais lauks.

Dzelzceļa līnijas novietojuma precizējumi faktiski neradīs nekādas izmaiņas līdz šim IVN ietvaros izvērtētajās elektromagnētiskā lauka (starojuma) ietekmēs, jo netiek mainīta izvēlētā elektrifikācijas sistēma 2x25 kV ar autotransformatoriem un negatīvo atpakaļstrāvas vadu. Aprēķini IVN ziņojumā veikti ar strāvas maksimālajām vērtībām, taču normālas darbības režīmā vērtības būs vēl mazākas. IVN ziņojumā aprēķinātas un analizētas iespējamās ietekmes attiecībā uz 50 Hz frekvences elektriskajiem un magnētiskajiem laukiem un secināts, ka “Līdz šim esošie pētījumi, ko apkopojusi un izvērtējusi gan Pasaules Veselības organizācija (PVO), gan ES nav parādījuši, ka pie šādas (kā Rail Baltica) – 25 kV 50 Hz līnijas elektrisko lauku lieluma kārtas būtu iespējami veselībai nevēlami efekti. Turklāt elektriskais lauks ir viegli ekranējams, tāpēc aiz zemētā drāšu pinuma žoga vai Rail Baltica nodalījuma joslas tuvumā esošajās ēkās tas jau būs daudzkārt mazāks.” (3.16.2 nodaļa, 568.lpp)

2018. gada 1. novembrī ir stājušies spēkā Ministru kabineta noteikumi Nr.637 “Elektromagnētiskā lauka iedarbības uz iedzīvotājiem novērtēšanas un ierobežošanas noteikumi”, kuru pielikuma 1.tabulā norādīti elektromagnētiskā lauka starojuma robežlielumi. Robežlielumi ir identiski ar IVN ziņojumā izvērtētajiem robežlielumiem, kas balstīti uz Eiropas Padomes 1999. gada 12. jūlija Ieteikumu 1999/519/EK108, kas savukārt balstās uz ICNIRP 1998. gada vadlīnijām.

Savukārt 2019. gada martā ir pabeigts padziļināts pētījums par elektromagnētisko parādību

iespējamajiem traucējumiem un robežlielumiem attiecībā uz cilvēku drošību. Šajā pētījumā īpaši ir ņemta vērā dzelzceļa līnijas atrašanās 330 kV augstsprieguma līnijas tuvumā un iespējamā mijiedarbība. Pētījumā tiek piedāvāti arī ietekmju samazināšanas pasākumi un papildu drošības risinājumi, kur tas nepieciešams. Piemēram, metāla norobežojošo sētu iespējams vēl papildināt ar nemetāliska materiāla sētu, kas norobežotu atsevišķās vietās piekļuvi metāla sētai, lai izslēgtu jebkādos riskus cilvēku drošībai.

10. Savstarpējā ietekme ar citām esošām vai akceptētām darbībām.

Iesniedzēja ir norādījusi informāciju par citām zināmām lielāka mēroga darbībām Rail Baltica DTD2 trases posmā.

➤ Šķērsojums pār Daugavu (tilts)

Ņemot vērā, ka starp plānoto Rail Baltica projekta dzelzceļa tiltu un paredzēto autoceļa tiltu uz E67 Via Baltica posmā A4 Saulkalne-Bauska (Ārce) pār Daugavu ir neliels attālums, Rail Baltica trases precizējumi dod iespēju apvienot abas infrastruktūras, izveidojot apvienotu tiltu Daugavas šķērsošanai. Veidojot vienotu tiltu abām līnijveida infrastruktūrām summārās ietekmes būs mazākas, nekā veidojot divus tiltus tuvu, bet atdalīti vienu no otra. Samazināsies skartās teritorijas apjoms, trokšņa izplatība un citi vidi ietekmējošie aspekti.

Iesniedzēja 2021.gada 19.maija iesniegumā precizē, ka AS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) veica ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecībai, kura ietvaros tika plānots jauns autoceļa šķērsojums pāri Daugavai. Par minētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma noslēguma ziņojumu 2009.gada 6.novembrī ir saņemts VPVB atzinums Nr.16 par paredzētās darbības un saņemti skarto pašvaldību lēmumi par paredzētās darbības akceptu: Salaspils novada domes 2010.gada 10.februāra sēdes protokols Nr.3 un Ķekavas novada domes 2010.gada 27.janvāra sēdes protokols Nr.2. Aptuveni pāris simtu metru attālumā no LVC plānotā tilta augšteces virzienā uz Daugavas tika plānots projekta Rail Baltica upes šķērsojums. Rail Baltica Daugavas šķērsojums tika izvērtēts IVN ziņojumā, par ko VPVB atzinuma Nr.5 3.13. punktā norādīja, ka projekta tehniskie risinājumi var tikt precizēti projekta laikā. Rail Baltica projekta realizēšanas laikā, meklējot labākos tehniskos risinājumus un iespēju samazināt skarto teritoriju apjomu, konsultāciju procesā ar LVC tika panākta vienošanās par kombinēta (dzelzceļš + autoceļš) tilta izbūvi LVC sākotnēji plānotajā teritorijā. Tādējādi Rail Baltica sākotnēji plānotā tilta teritorija vairs netiks izmantota un vairs neietekmēs apbūvētās zemes vienības Daugavas upes labajā krastā Salaspils novada Salaspils pagastā. Šobrīd plānotais apvienotais tilts (dzelzceļš un autoceļš) un ar to saistītā ceļu infrastruktūra iekļaujas šajā projekta Autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) IVN izpētes koridorā. Veidojot vienotu tiltu abām līnijveida infrastruktūrām, Iesniedzēja paredz mazākas summārās ietekmes, nekā veidojot divus tiltus praktiski blakus, jo samazināsies skarto teritoriju apjoms, trokšņa izplatība, ietekme uz hidroloģisko režīmu Daugavā un citi vidi ietekmējošie aspekti.

➤ Ģipsakmens ieguve atradnē “Saulkalne” (darbības realizētājs SIA “KNAUF”)

IVN ir veikts ģipsakmens ieguvei atradnē “Saulkalne”, abu darbību savstarpējā ietekme ir analizēta abu projektu IVN ziņojumos. Tā kā ģipsakmens ir nepietiekoši stabils iezis, lai virs tā iegulām būvētu Rail Baltica trasi, to ir nepieciešams trases un atradnes šķērsojuma posmā izrakt jebkurā gadījumā un aizstāt ar pietiekamas nestspējas materiālu. Līdz ar to tika panākta savstarpēja vienošanās, ka SIA “KNAUF” var iegūt ģipsakmeni līdz dzelzceļa trases būvniecībai un darīt to paātrinātā tempā tieši tajā atradnes daļā, kur sagaidāma pārklāšanās ar dzelzceļa trasi (pirmais atradnes izstrādes posms). Lai nodrošinātu efektīvu abu projektu mijiedarbību, notiek konsultācijas un sarakste starp AS “RB RAIL” un SIA “Knauf” par atradņu efektīvu izmantošanu šobrīd, lai, uzsākot Rail Baltica būvniecību, atradņu izmantošana līdz darbu uzsākšanas brīdim ir bijusi efektīva, un vieta sagatavota atbilstoši Rail Baltica projekta vajadzībām (aizbērtas atradņu bedres).

No ietekmju summēšanās viedokļa tādējādi pirmais atradnes izstrādes posms nesummējas ar

Rail Baltica darbību, jo notiek secīgi viens pēc otra. Taču ģipšakmens ieguvi plānots turpināt iegūt abpus dzelzceļa līnijai apmēram vēl 13 gadus pēc pirmā izstrādes posma pabeigšanas. Šajā gadījumā var summēties trokšņa ietekmes, kas tiks ņemts vērā Rail Baltica būvprojektēšanas stadijā. Šīs darbības arī citādi nerada riskus viena otrai, kā jau tas konstatēts attiecīgajos IVN ziņojumos un arī pašlaik nav konstatēti kādi jauni apstākļi, kas radītu riskus darbību vienlaicīgai norisei.

➤ Krustojums ar valsts galveno autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) Iesnieguma iesniegšanas brīdī ir izsludināts iepirkums 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 saskaņā ar Projektēšanas uzdevumu. Atbilstoši valsts autoceļu attīstības stratēģijai no 2020. līdz 2040. gadam šajā posmā tiek plānots ātrgaitas autoceļš (perspektīvā – automaģistrāle), ar plānoto atļauto braukšanas ātrumu 130 km/h, un tā kā Aktuālajā projektā pārbūves tehniskie parametri neatbilst šīm prasībām, ir nepieciešams veikt projekta aktualizāciju, lai precīzi apzinātu atsavināmo zemju īpašumu robežas un platības. Nepieciešams veikt arī ietekmes uz vidi novērtējumu atbilstoši ātrgaitas ceļa prasībām. Projektēšanas uzdevumā tiek norādīts, ka darba izpildē cita starpā jāizmanto arī informācija par Rail Baltica dzelzceļa tehniskajiem risinājumiem gan līguma noslēgšanas brīdī, gan projekta laikā aktualizētie risinājumi, t.sk. autoceļu A4 un A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) mezgls un jaunais Daugavas šķērsojums.

➤ Salaspils kravu pārkraušanas terminālis Plānotā Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa teritorija (aptuveni 150 ha platībā) atradīsies blakus Rail Baltica pamattrases dzelzceļa līnijai (aptuveni 7 km garumā). Kravu termināļa novietojums ir paredzēts uz dienvidiem no plānotā autoceļa E22 ievada Rīgā (Kranciems – Slāvu aplis) un uz ziemeļiem no pašreizējās 1520 mm dzelzceļa līnijas (Rīga – Krustpils). Kravu termināli ir plānots novietot paralēli Rail Baltica pamattrasei, ar pamatfunktionalitāti uz austrumiem no pamattrases. Salaspils kravu pārkraušanas termināļa galvenā funkcija būs nodrošināt kravu pieņemšanu, nosūtīšanu un loģistiku Eiropas (1435 mm) dzelzceļa sliežu platuma un Latvijas esošā dzelzceļa tīkla sliežu platuma (1520 mm) vilcieniem. Plānotais pamatdarbības veids kravu terminālī būs operācijas ar konteineriem, autopārvadājumi pa dzelzceļu, noliktavas, uzglabāšanas laukumi, kā arī dažādi kravu pārkraušanas pakalpojumi (starp dažāda platuma dzelzceļiem, auto un dzelzceļu, dzelzceļu un noliktavām). Šis objekts būs saistīts gan ar esošā dzelzceļa tīkla platuma (1520 mm), gan ar Rail Baltica Eiropas platuma (1435 mm) dzelzceļa infrastruktūru, gan autoceļu tīklu, taču pēc būtības kravu terminālis veic citas funkcijas un arī ietekmju ziņā to var nodalīt no Rail Baltica pamattrases darbības. Proti, Rail Baltica dzelzceļa līnija var tikt realizēta un darboties arī bez kravu termināļa. Darbības var tikt realizētas arī secīgi, multimodālo termināli attīstot pēc Rail Baltica pamattrases darbības uzsākšanas. Šobrīd notiek Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstības koncepta (skiču projekta) izstrādes process, kuru plānots pabeigt līdz 2021. gada beigām. Pēc attīstības koncepta apstiprināšanas tiek plānots iesniegt atsevišķu sākotnējā IVN iesniegumu par kravu termināli.

11. **Avāriju vai katastrofu risks, tai skaitā, kuru var radīt klimata pārmaiņas**

Avāriju un katastrofu riski tikuši analizēti IVN ziņojumā, kā arī dažādos Rail Baltica iekšējos dokumentos. Piemēram, IVN ziņojuma 3.1.4.3. nodaļa “Drošības pasākumi”. Klimata pārmaiņu iespējamo ietekmju analīze atspoguļota pētījumā (skat. tabulu šī iesnieguma ievaddaļā) “Study on climate change impact assessment for the design, construction, maintenance and operation of Rail Baltica railway” un rezultāti tiek izmantoti projektēšanas vajadzībām. Šis pētījums identificē ar klimata pārmaiņām saistītos riskus Rail Baltica dzelzceļa projektēšanā, būvniecībā, uzturēšanā un ekspluatācijā, izvērtē infrastruktūras neaizsargātību, un ierosina būtiskas un ekonomiski pamatotas pielāgošanās iespējas klimata pārmaiņām dzelzceļa projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas posmos. Pētījumā aplūkotajā ģeogrāfiskajā apgabalā ietilpst

Igaunijas, Latvijas un Lietuvas republiku teritorijas, pa kurām iet Rail Baltica dzelzceļa koridors. Pētījums ir sadalīts 3 darba daļās:

- Klimata prognožu, attiecīgo pētījumu un stratēģiju analīze, kas identificē meteoroloģiskos rādītājus un klimatiskos apdraudējumus, kuriem varētu būt būtiska ietekme uz *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūru būvniecības, tehniskās apkopes vai ekspluatācijas posmā riska identificēšana un novērtēšana;
- Ievainojamības novērtēšana, kas, izmantojot kvalitatīvās un kvantitatīvās riska analīzes pieejas, apskata, kā laika apstākļi, kas attiecas uz dzelzceļa un inženiertehnisko praksi, var mainīties klimata pārmaiņu biežuma, ilguma un intensitātes ziņā ilgtermiņa perspektīvā *Rail Baltica* aktīvu 100 gadu kalpošanas laikā;
- Adaptācijas iespēju izstrāde, kas tika izstrādāta procesiem un aktivitātēm, kas iepriekšēja riska un neaizsargātības novērtēšanas laikā bija definēti ar augstu vai vidēju risku.

Pētījums ietver ievainojamības novērtējumu un riska novērtējumu tādiem apdraudējumiem kā plūdi un lietusgāzes, vējš, negaiss, zemes nestabilitāte un nogruvumi, zibens, zemās temperatūras, sniegs, krusa, kailledus, zemes sasalums, augstās temperatūras, migla, sausums un meža ugunsgrēki. Katram apdraudējuma veidam, kura riska novērtējums bija vidējs vai augstāks, ir noteikti klimata pārmaiņu adaptācijas pasākumi. Pētījumā aprakstītie adaptācijas pasākumi tika iedalīti pēc to ieviešanas – Papildu apsekojumi un pētījumi; laikapstākļu novērošana, prognozēšana un brīdināšana (*Rail Baltica Weather Service*); Infrastruktūras uzturēšana un darbības plāns.

Šis pētījums ir izstrādāts, ņemot vērā Latvijas klimata pārmaiņu ziņojumu (VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” “Klimata pārmaiņu scenāriji Latvijai”, 2017). Rail Baltica projekta īstenotājs ļoti rūpīgi un apzinīgi attiecas pret dažādiem vides aspektiem un ir rūpīgi izpētījis, kā klimata pārmaiņas jāņem vērā projektējot, būvējot un pēc tam ekspluatējot Rail Baltica dzelzceļu. Kā jau iepriekš tika norādīts, ir samazināts plānotais kravu pārvadājumu apjoms, salīdzinot ar IVN ziņojumā analizēto, kā rezultātā sagaidāms arī avārijas risku samazinājums.

12. Vēsturiski, arheoloģiski un kultūrvēsturiski nozīmīgas ainavas un vietas.

Projekta priekšizpēti laikā tika organizētas konsultācijas ar Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldi, lai iepazīstinātu pārvaldi ar plānotās trases novietojumu un pārrunātu projekta ietekmi uz kultūrvēsturisko mantojumu DTD2 posmā. Tika pārrunāts jautājums par citu iespējamo kultūrvēsturisko objektu identificēšanu trases novietojuma izmaiņu rezultātā, un tika nolemts šos objektus identificēt sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādes laikā.

Šobrīd nav konstatētas vietas, kur sagaidāma būtiski cita ietekme uz ainaviskām izmaiņām, salīdzinot ar IVN ziņojumā konstatēto. Rail Baltica trase pietuvojas objektam “Caunu pilskalns”, taču pilskalns netiks noraksts vai kā citādi negatīvi ietekmēts trases novietojuma izmaiņu dēļ. Kopumā šajā kontekstā trases precizējumus Iesniedzēja uzskata par salīdzinoši nelielām trases novietojuma izmaiņām.

13. Piesārņotās teritorijas.

Precizētā trase šķērso Cekules militārās bāzes teritoriju rietumu daļā un trases izbūvei nepieciešamo teritoriju apmēram 40 ha platībā ir paredzēts attīrīt no sprāgstvielām. Tā kā šī militārā teritorija ir pilnīgā Aizsardzības ministrijas pārziņā, ir uzsāktas un norit sarunas ar Aizsardzības ministriju par visiem ar dzelzceļa trasi saistītajiem jautājumiem un nepieciešamās teritorijas attīrīšanu. Šī jautājuma risināšana notiek ciešā sadarbībā ar Stopiņu novada pašvaldību. Citas izmaiņas potenciāli piesārņoto un piesārņoto vietu sarakstā precizētajos trases posmos, salīdzinot ar IVN ziņojumā analizēto, nav konstatētas.

Kā norāda Iesniedzēja savā 2021.gada 16.aprīļa iesniegumā, šobrīd, notiekot Rail Baltica trases

projektēšanai, ir identificēti posmi, kuros nepieciešams veikt trases novietojuma precizējumus, kurus ir saskaņojusi arī Satiksmes ministrija. Tā rezultātā Iesniedzēja atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 3.² panta pirmās daļas 1. punktam un likuma 2. pielikuma 10. punkta 3.a) apakšpunktam ir sagatavojusi iesniegumu ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanai, jo identificētā nepieciešamība precizēt trases novietojumu atbilst jaunam dzelzceļa līnijas būvniecības objektam, kura garums pārsniedz 2,5 kilometrus.

Likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 8.pants nosaka, ka, piesakot darbību, ierosinātais norāda vismaz divus dažādus risinājumus attiecībā uz šīs darbības vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem. Iesniedzējas iesniegumos sniegtā informācija par Rail Baltica dzelzceļa līnijas trases novietojuma izmaiņām ir vērtējama kā vietas alternatīva attiecībā pret IVN Ziņojumā vērtēto.

5. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi vērtēšanas nepieciešamības pamatojums (iespējamās ietekmes būtiskuma novērtējums):

Izvērtējot pieteiktās darbības iespējamās ietekmes un to būtiskumu, tika izmantoti likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 11.panta kritēriji (paredzēto darbību, darbības vietu un šīs vietas ģeogrāfiskās īpatnības raksturojošie faktori, ņemot vērā paredzētās darbības ietekmes apjomu un telpisko izplatību; ietekmes raksturu un iespējamo pārrobežu ietekmi; ietekmes intensitāti un kompleksumu; ietekmes varbūtību; ietekmes plānoto sākumu, ilgumu, biežumu un atgriezeniskumu; savstarpējo un kopējo ietekmi uz citām esošām vai apstiprinātām paredzētajām darbībām, kas ietekmē vienu un to pašu teritoriju; iespēju pilnvērtīgi samazināt paredzēto ietekmi uz vidi), uz Eiropas Savienības sākotnējā izvērtējuma vadlīniju C pielikumu balstīts kontROLSaraksts.

Dienestā ir saņemti Iesniedzējas iesniegumi ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanai atkāpēm akceptētā ietekmes uz vidi novērtējuma darbībā. *Iesniedzēja, ņemot vērā tai Satiksmes ministrijas deleģētos uzdevumus, ir tiesīga koordinēt un pieprasīt ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanu Rail Baltica trases novietojuma precizējumiem.*

Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica trases posms Vangaži – Salapils – Misa (DTD2) skar Siguldas novada Inčukalna pagastu, Ropažu novada Ropažu, Garkalnes un Stopiņu pagastus, Salaspils novada Salaspils pagastu, Ķekavas novada Daugmales un Baldones pagastus, Bauskas novada Iecavas pagastu. Trases aktualizētais kopējais garums sasniedz 55683 m. Dzelzceļa līnijas Rail Baltica DTD2 posms neskar Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjoslu, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, tanī pat laikā tiek skarti īpaši aizsargājamie biotopi, aizsargājamie koki, robežojas ar diviem mikroliegumiem, tiek šķērsotas vairākas upes, piemēram, Straujupīte, Krievupe, Tumšupe, Lielā Jugla, Ķivuļurga, Mazā Jugla, Daugava, Bērzene, Ķekava, Milupīte, Misa. Lielākās apdzīvotās vietas trases tuvumā ir Vangaži, Inčukalns, Silakrogs, Saurieši, Saulkalne, Salaspils, Daugmale, Baldone. Dzelzceļa līnijas Rail Baltica DTD2 posms nevirzās caur pilsētām, tomēr pietuvojas dažām blīvāk apdzīvotām vietām, šķērso Skuķīšu ciemu, tāpat pietuvojas lauku viensētām.

Dienests, izvērtējot būvniecības ieceres dokumentus, secina, ka sagaidāmo ietekmju veidi būs līdzīgi tiem, kādi tika vērtēti Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības Latvijas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā.

Ņemot vērā, ka šobrīd, projektēšanas gaitā ir apzināta nepieciešamība precizēt trases novietojumu, izmaiņas trases novietojumā tiek vērtētas konkrētajā ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā, lai noskaidrotu to būtiskumu no vides aizsardzības viedokļa un lemtu par padziļinātas ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepieciešamību.

Dienests kā būtiskākās ietekmes Rail Baltica trases novietojuma izmaiņām novērtē 26 jaunu īpašumu skaršanu (iepriekš netika apzināti IVN izstrādes laikā), trases izmaiņas 300 m IVN

koridora iekšienē, Rail Baltica trases izbūves darbu un ekspluatācijas ietekmi uz īpaši aizsargājamiem biotopiem un aizsargājamiem kokiem, Misas upes zivju resursiem, trokšņu ietekmi, zemes lietojuma veida maiņu, darbu bīstamību, šķērsojot Cekules militāri piesārņoto teritoriju. Cita veida vides ietekmes ir atzīstamas par mazāk nozīmīgām, tādām, kuras nav saistītas ar nozīmīgiem riskiem.

Iesniedzēja ir piesaistījusi dažādu jomu ekspertus, kuri ir snieguši savus atzinumus par Rail Baltica izbūves projektā ieviestajiem precizējumiem, izvirzījuši prasības dažādu ietekmju samazināšanai.

Rail Baltica precizētais trases novietojums skar 26 jaunus nekustamos īpašumus. Dienests secina, ka šie īpašumi saskaņā ar Valsts zemes dienesta kadastra informācijas sistēmas datiem portālā kadastrs.lv pārsvarā ir neapbūvētas zemes vienības (mežu masīvi; lauku īpašumi, kuru struktūru veido lauksaimniecības un meža zeme ar meliorācijas grāvjiem; atsevišķas zemes vienības, uz kurām ir izbūvēti koplietošanas autoceļi; zemes vienības, uz kurām atrodas mazdārziņi; zemes vienības Cekules apkaimē bijušajā padomju armijas teritorijā). Izņēmums ir īpašumi Ķekavas novada Baldones pagastā ar kadastra apzīmējumiem 80250070001 ("Druvas"), 80250070106 ("Kamoliņi"), Ropažu novada Ropažu pagastā ar kadastra apzīmējumiem 80840070074 ("Sila Priedes"), 80840070081 ("Silringi"). Baldones pagasta īpašumos atrodas viensētas, savukārt Ropažu pagasta īpašumos atrodas sporta un atpūtas komplekss 333, pārējie īpašumi ir neapbūvēti, daļa ir autoceļi, daļu skar lauku un meža ceļu infrastruktūra, kā arī atrodas Cekules militārā objekta būves. Izvērtējot Iesniedzējas 2021.gada 8.jūnija iesniegumiem pievienotos kartogrāfiskos materiālus ar trases precizēto izvietojumu, ir secināms, ka jaunajos īpašumos Baldones pagastā atrodošās ēkas un būves netiks skartas un nebūs jānojauc, savukārt Cekules apkaimē iespējams nāksies nojaukt kādu no vecajām armijas ēkām. Attiecībā uz Cekuli jānorāda, ka tur paredzami plaši darbi, jo būs nepieciešama vecās militārās teritorijas sanācija – atbrīvošana no nesprāgušas munīcijas. Papildus norādāms, ka Iesniedzēja ir tikusies sanāksmē ar zemes vienības 80840070074 īpašnieku un pārrunājusi ar Rail Baltica trasi saistītos izbūves darbus. Papildus vērtējot Iesniedzējas 2021.gada 19.maija iesniegumam pievienotās trokšņu kartes ir secināms, ka pie Baldones pagasta zemes vienībām tiks izbūvētas prettrokšņu sienas, tādējādi nodrošinot trokšņu normatīvu ievērošanu Rail Baltica trases ekspluatācijas laikā. Izvērtējot lietas materiālus, ir secināms, ka precizētās Rail Baltica trases izbūves rezultātā tiks tieši ietekmētas iepriekšējā IVN procedūrā neapzinātas 26 zemes vienības. Viennozīmīgi ir secināms, ka nekustamie īpašumi zaudēs daļu savas platības, jo tās būs jāatsavina Rail Baltica trases izbūves vajadzībām, tāpat tiks safragmentēti ne tikai īpašumi, bet arī vienlaidus noteiktas izmantošanas platības (piemēram, lauku zemes, meži), kas nākotnē varētu radīt izmaiņas to izmantošanas veidā, ja nebūs iespējama ērta piekļuve pie atdalītajiem zemesgabaliem, vai nebūs ekonomiska to apstrāde/ izmantošana saimnieciskām vajadzībām, ja tiktu atdalītas platību ziņā nelielas zemes vienības. Lai arī konkrētajiem no jauna skartajiem īpašumiem tiks saglabāta piebraukšanas iespēja, tanī pat laikā ir secināms, ka kopumā tiks apgrūtinātas pārvietošanās iespējas, jo mazākas nozīmes autoceļi tiks slēgti, lai izbūvētu Rail Baltica trasi. Jāatzīmē, ka norādītās izmaiņas sagaidāmas ne vien no jauna skartajiem 26 zemes īpašumiem, bet arī citiem īpašumiem, pa kuru teritoriju tiks izbūvēta dzelzceļa līnija, vai kuri atradīsies tiešā dzelzceļa līnijas tuvumā, tajos posmos, kur tiks slēgti vietējās nozīmes ceļi. Iesniedzēja apliecina, ka ir veikusi sarunas par aktualizēto Rail Baltica trases novietojumu ar diviem ieinteresētajiem zemju īpašniekiem. Dienests savukārt norāda, ka neviens no jauno skarto īpašumu īpašniekiem / valdītājiem nav vērsies Dienestā un nav sniedzis savus iebildumus vai komentārus par Rail Baltica trases novirzīšanu.

Kā vienas no būtiskākajām ietekmēm ir saistītas ar Rail Baltica trases novietojuma izmaiņu ietekmi uz īpaši aizsargājamo biotopu aizņemtajām platībām (šo biotopu izplatību un kvalitāti), jo ir precizēta Rail Baltica trases atrašanās vieta IVN ziņojuma 300 m platajā koridorā, ir apzinātas vietas, kur Rail Baltica trase iziet no IVN ziņojuma koridora un skar iepriekš IVN

ziņojuma izstrādes laikā neapzinātus nekustamos īpašumus. Tāpat būtiskas pārmaiņas ir paredzētas Misas upes šķērsojuma apvidū, kur ~1 km garš likumots (dabisks) upes posms tiks aizstāts ar ~500 m garu iztaisnotu jaunu upes gultnes posmu, skarot arī Misas pietekas Milupītes ietekas vietu Misā, kā arī Misas upi konkrētajā vietā šķērsos trīs tilti, nevis viens kā bija paredzēts IVN ziņojumā.

Dienests, izvērtējot aktuālo sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētās ekspertes L.Strazdiņas atzinumu, secina, ka Rail Baltica aktualizētās trases skartajā teritorijā ir reģistrēti īpaši aizsargājamie biotopi ~596 ha platībā. Rail Baltica izbūve aktualizētajā trases novietojumā tieši skars/ iznīcinās īpaši aizsargājamus biotopus ~105 ha platībā. Visticamākais perspektīvā netieši tiks ietekmētas lielākas aizsargājamo biotopu platības, jo daļa no lielākas platības aizņemtajiem biotopiem tiks safragmentēti, kā rezultātā perspektīvā var zust to kvalitāte, tāpat dzelzceļa līnijas izbūve ietekmēs mitruma režīmu vismaz lokālā mērogā, tādējādi varētu pasliktināties mitrumu mīlošo biotopu stāvoklis. Attiecībā uz jaunajiem nekustamajiem īpašumiem jāatzīmē, ka visblīvāk aizsargājamie biotopi ir koncentrējušies tajos īpašumos, kas atrodas uz Z no Cekules Silakroga apkārtnē, uz R, Z un D no sporta un atpūtas kompleksa 333. Šajā teritorijā aizsargājamie biotopi ir koncentrējušies visintensīvāk, gandrīz vienlaidus platībā jaunajā trasē. Savukārt Misas trīsstūrī konstatējami divi lielāki un daži mazāki izkliedus izvietojušies aizsargājamie poligoni.

Sugu un biotopu eksperte L.Strazdiņa norāda, ka arī IVN ziņojuma izstrādes laikā sākotnēji akceptētais Rail Baltica trases novietojums skāra pietiekami plašas īpaši aizsargājamo biotopu platības. Saskaņā ar IVN ziņojumu A4-1, A4-2, A5-1, A6-1 posmos Rail Baltica trases nodalījuma joslā bija reģistrēti ~62 ha īpaši aizsargājamo biotopu. Kā norāda eksperte L.Strazdiņa turpmākajos gados, veicot teritoriju apsekošanu projekta “Dabas skaitīšana” ietvaros ir konstatētas papildus platības īpaši aizsargājamo biotopu, kuri atrastos iepriekš akceptētās trases novietojumā.

Lai arī pēc IVN pabeigšanas turpmākajos gados tika konstatēti papildus aizsargājamie biotopi akceptētajā Rail Baltica trasē, Dienests secina, ka šobrīd aktualizētā Rail Baltica novietojuma trases izbūves rezultātā tomēr palielināsies zaudētās īpaši aizsargājamo biotopu platības.

Attiecībā uz Misas gultnes pārvirzīšanu jaunā gultnē, šo darbu veikšanai ZI “BIOR” ir sagatavojis zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu, kā arī sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētie eksperti L.Grīnberga, G.Eriņš un M.Deičmane ir sagatavojuši savu atzinumu, kurā izvirzījuši prasības ietekmju samazināšanai.

Dienests, izvērtējot konkrētās izmaiņas, secina, ka ir mainīts Misas upes šķērsojums – viena tilta vietā tiks izbūvēti trīs tilti, jo ir pārcelts uz D punkts, kurā Rail Baltica līnija sadalās trīs atzarojumos. Iepriekš IVN ziņojumā atzarošanās vieta bija paredzēta pēc Misas upes šķērsojuma, tādēļ nebija nepieciešama Misas upes gultnes taisnošana. Ņemot vērā, ka Misas upe pati ir īpaši aizsargājamais biotops, kā arī saskaņā ar ZI “BIOR” zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu tajā var ieceļot uz nārstu nozīmīgu zivju sugas, Misas upes pārbūves darbiem ir paredzama būtiska ietekme uz konkrēto aizsargājamo upes biotopu un aizsargājamām un arī saimnieciski vērtīgajām zivju sugām, kas šeit iepeld uz nārstu. Papildus ZI “BIOR” ir norādījis, ka ir jāpiesaista ihtiologi, lai varētu izprojektēt upes gultni videi pēc iespējas draudzīgākā veidā.

Dienesta ieskatā šobrīd padziļināta izpēte jaunas IVN procedūras ietvaros būtu optimālais risinājums, lai novērtētu Misas upes pārbūves iespējamās alternatīvos risinājumus, kas būtu visoptimālākie aizsargājamā upes biotopa un aizsargājamo un vērtīgo zivju sugu stāvokļa nepasliktināšanai. Papildus norādāms, ka jaunas IVN procedūras ietvaros būtu iespējams detalizētāk izvērtēt iespēju Rail Baltica dzelzceļa līnijas sazarojuma izveidei tomēr uz Z no Misas upes šķērsojuma, līdzīgi kā tas bija paredzēts sākotnējā trases novietojumā.

Vēl viens būtisks vides aspekts tiek skarts, jo Rail Baltica precizētajā trasē / tiešā tās tuvumā atrodas viens dižkoks un divi potenciālie dižkoki. Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumiem Nr.264 “Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un

izmantošanas noteikumi” šobrīd ir aizliegts nozāgēt/ iznīcināt aizsargājamus kokus, aizliegts veikt darbības, kuras pasliktina aizsargājamā koka augšanas apstākļus, ja vien darbībām aizsargājamo koku aizsargjoslās nav saņemta Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiska atļauja. Konkrētie apstākļi ne tikai apgrūtinā precizētās Rail Baltica trases izbūvi Ropažu novada Stopiņu un Ropažu pagastos, bet šobrīd to padara neiespējamu, jo nav pieļaujama aizsargājamo koku nozāgēšana. Sugu un biotopu ekspertes L.Strazdiņas ieskatā vienu no potenciālajiem dižkokiem (potenciālo dižozolu) būtu iespējams nozāgēt, ņemot vērā, ka tā stumbrs ir ieplaisājis un tas aug ārpus apdzīvotām vietām, bet, kā norāda eksperte, par šādu risinājumu ir jāsaņem Dabas aizsardzības pārvaldes atļauja, savukārt, lai saglabātu otru potenciālo dižkoku, būvdarbu gaitā ir jāpiesaista arborists, lai tiktu nodrošināta koka sakņu sistēmas funkcionēšana. Tanī pat laikā abus ozolus eksperte ir atzīmējusi kā ainaviskus.

Iesniedzēja, atbildot uz Dienesta jautājumu par rīcību saistībā ar aizsargājamo koku atrašanos dzelzceļa līnijas aktualizētajā trasē, norādīja, ka šobrīd Satiksmes ministrija ir ierosinājusi normatīvo aktu grozījumus, lai izdalītu kā izņēmuma gadījumu, ka nacionālas nozīmes infrastruktūras objekta izbūves vajadzībām būtu pieļaujama aizsargājama koka likvidēšana. Kā alternatīvu risinājumu Iesniedzēja piedāvā, ja būvprojekta izstrādes laikā nebūs veiktas izmaiņas normatīvajos aktos, veikt aizsargājamo koku pārstādīšanu.

Dienesta ieskatā, lai saglabātu dabas daudzveidību pēc iespējas plašāk, neatkarīgi no normatīvo aktu izmaiņām, aizsargājamus kokus būtu jācenšas saglabāt, pat ja normatīvie akti atļautu aizsargājamo koku nozāgēšanu. Viens no veidiem, kā tos saglabāt veicot būvniecību, ir to pārstādīšana. Tanī pat laikā koku pārstādīšana ir komplicēta, kas prasa arboristu piesaisti un pārstādīto koku monitoringu un to dzīvotspējas uzraudzību. Dienesta ieskatā Iesniedzējai, sadarbojoties ar arboristiem, būtu jāsameklē konkrēti risinājumi/ jāveic nepieciešamās priekšizpētes, lai noskaidrotu, kādi apstākļi ir nepieciešami, lai nodrošinātu optimālus apstākļus jaunajā vietā pārstādāmajiem kokiem un tie saglabātu dzīvotspēju, jāizstrādā nepieciešamais pasākumu plāns, lai veiktu aizsargājamo koku monitoringu.

Dienesta ieskatā šobrīd padziļināta izpēte jaunas IVN procedūras ietvaros būtu optimālais risinājums, lai novērtētu aizsargājamo koku saglabāšanas iespējas un izvēlētos nepieciešamos risinājumus, lai varētu optimālā stāvoklī saglabāt konkrētās dabas vērtības – aizsargājamus kokus.

Kā vēl viena nozīmīga ietekme, ko rada infrastruktūras objekti, ir satiksmes radītais troksnis. Iesniedzēja jau ir apzinājusi un novērtējusi paredzamās trokšņu ietekmes, konstatējot, ka bez prettrokšņu pasākumiem Rail Baltica trases izbūve nav pieļaujama, tāpat atzīmējams, ka DTD2 posms ir sadalīts apakšposmos, kur katram ir noteikti minimālie prettrokšņu pasākumi, posmi, kuros ir jāizbūvē prettrokšņu sienas, ir atzīmēti trokšņu kartēs. Kā ir norādīts trokšņu izvērtējumā, tālākās būvprojektēšanas laikā ir izvērtējami specifiski parametri, kādi ir jānodrošina prettrokšņu sienām. Dienests secina, ka Rail Baltica aktualizētās trases būvniecība no trokšņu viedokļa būtu pieļaujama, bet obligāti izbūvējot prettrokšņu ekrānus.

Kā viena no nozīmīgām ietekmēm ir minama zemes lietojuma veida maiņa. Konkrētajā gadījumā būs nepieciešama atmežošana ~376 ha lielā platībā, kas ir par ~150 ha lielāka platība, nekā tika vērtēts IVN ziņojumā. Jāatzīmē, ka atmežošana un transporta lineārās infrastruktūras izbūve meža zemē ir jāaplūko ne vien kā meža zemju aizņemtās platības samazinājums, bet arī kā meža fragmentācija, meža struktūras un meža infrastruktūras izjaukšana, aizsargājamo meža biotopu iznīcināšana, dzīvnieku migrācijas ceļu pārrāvums, iedzīvotājiem nozīmīgas rekreatīvās telpas un saimnieciskās darbības (ogošana, sēņošana) veikšanas vietas ietekmēšana, padarot to nepieejamu. Dienests arī nevar noliegt Iesniedzējas pausto, ka dzelzceļa līnijas pārvietošana un izbūve mežu teritorijā novedīs pie mazākām trokšņu ietekmēm uz dzīvojamo apbūvi. Tanī pat laikā Dienests secina, ka ar trokšņu izvērtējumiem Iesniedzēja ir pierādījusi, ka ir iespējams Rail Baltica dzelzceļa līniju izbūvēt arī caur “viensētas pagalmu”, nepārsniedzot trokšņu normatīvus dzīvojamās apbūves teritorijā. Tas liek izdarīt pieņēmumu, ka ir iespējams atrast arī tādas trases novietojuma alternatīvas, kur nevajadzētu šķērsot jaunas mežu teritorijas,

iznīcinot mežu un aizsargājamus mežu biotopus. Dienests vērš uzmanību uz to, ka no konkrētajā pētāmajā teritorijā kopējās aizsargājamo biotopu platības ~596 ha platībā aizsargājamie mežu biotopi sastāda ~485 ha platību. Dzelzceļa līnijas trases precizētajā novietojumā uzskaitīti 104,97 ha iznīcināmo aizsargājamo biotopu. No projekta īstenošanas rezultātā iznīcināmo aizsargājamo biotopu kopplatības mežu biotopi aizņem 102,8 ha, kas sastāda ~98% no visu iznīcināmo biotopu īpatsvara. Dienesta ieskatā ir novērojama korelācija starp trases izbūves risinājumu, projektējot trasi caur mežu teritorijām, un aizsargājamo mežu biotopu iznīcināšanas apjomu. Dienesta ieskatā šobrīd padziļināta izpēte jaunas IVN procedūras ietvaros būtu optimālais risinājums, lai novērtētu, vai pastāv iespēja alternatīvam trases novietojumam tā, lai samazinātu iejaukšanos mežu teritorijās, tai skaitā samazinātu iznīcināmo/ degradējamo aizsargājamo mežu biotopu platības.

Lai arī Iesniedzēja ar 2021.gada 7.jūlija iesniegumu apliecināja, ka ir informējusi par trases novietojuma izmaiņām no jauna skarto nekustamo īpašumu īpašniekus, Dienests secina, ka izmaiņas trases novietojumā ir veiktas arī 300 m platajā IVN koridorā, tādējādi nav izslēdzama situācija, ka iepriekš apziņoto īpašumu īpašnieki varētu būt ieplānojuši kādas saimnieciskās darbības tajā īpašuma daļā, kas tagad no jauna tiks skarta ar aktualizēto Rail Baltica trases novietojumu. Dienesta ieskatā, veicot padziļinātu izpēti jaunas IVN procedūras ietvaros, tas papildus nodrošinātu arī iedzīvotāju (it sevišķi tieši skarto īpašumu) iesaisti lēmumu pieņemšanā, viestu iedzīvotājiem skaidrību par šobrīd aktualizētajiem Rail Baltica izbūves plāniem, ļautu izteikt viņu viedokli un redzējumu par Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūves ietekmi uz viņu mājāsaimniecībām/ uzņēmumiem, dotu iespēju viņiem piedalīties lēmumu pieņemšanā un piedāvāt risinājumus ietekmju samazināšanai.

6. Secinājumi:

Secināms, ka jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica trases posma Vangaži – Salapils – Misa (DTD2) atsevišķi precizējumi attiecībā pret IVN procedūrā izvērtēto un pēc tam akceptēto sākotnējā tehniskā risinājuma dzelzceļa līnijas nodalījuma joslas novietojumu Siguldas novada Inčukalna pagastā, Ropažu novada Ropažu, Garkalnes un Stopiņu pagastos, Salaspils novada Salaspils pagastā, Ķekavas novada Daugmales un Baldones pagastos, Bauskas novada Iecavas pagastu ir saistāmi ar videi un sabiedrībai nozīmīgām ietekmēm.

Gadījumos, ja ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā tiek konstatēti neskaidri apstākļi un neizvērtējamās ietekmes, kuri prasa padziļinātu situācijas izpēti un pētījumus, Dienests piemēro ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru.

Konkrētajā gadījumā Dienesta ieskatā būtu piemērojama padziļināta izpēte ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros, lai novērtētu iespējamās alternatīvas izvēlētajai Rail Baltica trasei, kas novērstu vai radītu mazāku ietekmi uz īpaši aizsargājamiem biotopiem, aizsargājamiem kokiem, Misas upes zivju resursiem, atmežojamām platībām, piekļuvi teritorijām, nebūtu pretrunā Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumu Nr.264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" prasībām. Padziļinātā izpēte dotu iespēju pilnvērtīgi samazināt paredzēto ietekmi uz vidi, tās rezultātā būtu iespējams izvērtēt un izvēlēties optimālākos risinājumus, ar kādiem būtu realizējamas alternatīvas vai arī šajā ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā analizētais trases novietojums.

Padziļinātā izpēte ļautu arī pilnvērtīgi iesaistīt sabiedrību Rail Baltica dzelzceļa līnijas projektēšanā, izteikt iedzīvotājiem savu viedokli. Šobrīd Dienesta rīcībā nav sabiedrības viedokļa par plānoto Rail Baltica trases novietojuma maiņu. Kā jau iepriekš tika uzsvērts, lai arī Iesniedzēja apliecina, ka 26 jauno īpašumu īpašnieki ir informēti par izmaiņām Rail Baltica trases novietojumā ārpus IVN 300 m koridora, tomēr vēl bez šīm izmaiņām ir konstatējamās arī citas izmaiņas trases novietojumā IVN 300 m koridora robežās, kas var ietekmēt citu īpašumu īpašnieku plānus un ieceres saistībā ar viņu īpašumiem. Viens no IVN procedūras uzdevumiem ir sabiedrības iesaiste un sabiedrības viedokļa noskaidrošana par paredzēto darbību. Padziļināta

izpēte jaunas IVN procedūras ietvaros ļautu sabiedrībai izteikties, dotu iespēju sabiedrībai piedalīties lēmumu pieņemšanā un piedāvāt risinājumus ietekmju samazināšanai, kā rezultātā palielinātos iespēja pilnvērtīgi samazināt paredzamās ietekmes uz vidi.

7. Izvērtētā dokumentācija:

1. Dienestā 2021.gada 19.aprīlī, 19.maijā, 8.jūnijā un 7.jūlijā reģistrētie Iesniedzējas iesniegumi ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanai.
2. Dienesta Iesniedzējai adresētā 2021.gada 5.maija vēstule Nr.11.4/3296/RI/2021, 28.maija vēstule Nr.11.4/3949/RI/2021.
3. Dabas aizsardzības pārvaldes dabas datu pārvaldības sistēma "OZOLS".
4. VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu datu bāze.
5. Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils, Ķekavas, Baldones un Iecavas novadu teritorijas plānojumi.
6. Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības IVN ziņojums.
7. Vides pārraudzības valsts biroja 2016. gada 3. maija atzinums Nr. 5 par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības IVN ziņojuma gala redakciju.
8. Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojums Nr. 467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu".
9. Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojums Nr. 468 "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica".
10. Eiropas Savienības sākotnējā izvērtējuma vadlīniju C pielikumā balstītais kontrolsaraksts.

8. Sabiedrības informēšana:

Dienests ar 22.04.2021. vēstuli Nr.11.4/2972/RI/2021 "Par informatīvā paziņojuma nosūtīšanu" nosūtīja informāciju par Iesniedzējas paredzēto darbību Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils, Ķekavas, Baldones un Iecavas novadu pašvaldībām un biedrībai "Vides aizsardzības klubs", kā arī informatīvo paziņojumu par paredzēto darbību publicēja Valsts vides dienesta tīmekļa vietnē.

9. Administratīvā procesa dalībnieku viedokļi:

Iesniedzējas viedoklis izteikts iesniegumos Dienestam un iesniegumiem klāt pievienotajos dokumentos. Iesniedzēja lūdz veikt ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu paredzētajiem Rail Baltica trases novietojuma precizējumiem.

Līdz ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanai sabiedrības atsauksmes vai priekšlikumi par paredzēto darbību nav saņemti.

10. Piemērotās tiesību normas:

1. Administratīvā procesa likuma 5.-10.pants, 13., 14., pants, 55.panta 1.punkts, 65.panta trešā daļa un 66.panta pirmā daļa.
2. Likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 3.² panta pirmās daļas 1)punkts, 8., 11.pants, 2.pielikuma 10.punkta 3.a)apakšpunkts.
3. Atkritumu apsaimniekošanas likuma 8.panta pirmās daļas 2) punkts, 19.panta pirmā un otrā daļa.
4. Ministru kabineta 13.01.2015. noteikumi Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību".
5. Ministra kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un

pārvaldības kārtība”.

6. Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumi Nr.264 “Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”.
7. Ministru kabineta 2001.gada 8.maija noteikumi Nr.188 “Saimnieciskās darbības rezultātā zivju resursiem nodarītā zaudējuma noteikšanas un kompensācijas kārtība”.

Lēmums:

Piemērot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru AS “RB RAIL” pieteiktajai darbībai – jaunbūvējamās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica trases posma Vangaži – Salapils – Misa (DTD2) precizētajam dzelzceļa līnijas nodalījuma joslas novietojumam Siguldas novada Inčukalna pagastā, Ropažu novada Ropažu, Garkalnes un Stopiņu pagastos, Salaspils novada Salaspils pagastā, Ķekavas novada Daugmales un Baldones pagastos, Bauskas novada Iecavas novadā.

Atbilstoši Administratīvā procesa likuma 79.panta pirmajai daļai un likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 14.¹ panta otrajai daļai šo lēmumu mēneša laikā no spēkā stāšanās dienas var apstrīdēt Vides pārraudzības valsts birojā, iesniegumu par apstrīdēšanu iesniedzot Dienestā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV-1045, epasts: lielriga@vvd.gov.lv.

Direktore

D.Kalēja

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Veliks 67084242
armands.veliks@vvd.gov.lv

Pielikums ietekmes uz vidi sākotnējam izvērtējumam Nr.RI21SI0076.

Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica trases posma Vangaži – Salapils – Misa (DTD2) skartie nekustamie īpašumi (zemes vienības)):

N.p.k.	Kadastra apz.	N.p.k.	Kadastra apz.
1 (START DPS1)	80640050124	22	80840040573
2	80640080047	23	80600100522
3	80640080213	24	80600100579
4	80640080174	25	80600100523
5	80640080077	26	80600100460
6	80640080196	27	80600100459
7	80640080859	28	80600100590
8	80640080042	29	80600100507
9	80640080043	30	80600100589
10	80640080012	31	80600100588
11	80640080059	32	80600100587
12	80640080086	33	80600100586
13	80640080145	34	80600100585
14	80640080041	35	80600100554
15	80640080008	36	80600100218
16	80640080882	37	80600100464
17	80640080099	38	80840030032
18	80640080176	39	80840040572
19	80840010034	40	80840030015
20	80840010038	41	80840030039
21	80840010026		
42 (START DPS2)	80840030025	59	80840020073
43	80840030034	60	80840020079
44	80840030033	61	80840060324
45	80840020040	62	80840060090
46	80840030046	63	80840070074
47	80840030047	64	80840070081
48	80840020048	65	80840070036
49	80840020051	66	80840070077
50	80840020060	67	80840120059
51	80840020116	68	80840130281
52	80840020120	69	80840120170
53	80840020064	70	80840130265
54	80840020038	71	80840120224
55	80840020041	72	80960060048
56	80840020101	73	80960060084
57	80840020095	74	80960060065
58	80840020083		
75 (Rīgas atzars)	80960060013	88	80960050505
76	80960060055	89	80960080259
77	80960060042	90	80960080402
78	80250110559	91	80960080431
79	80960060039	92	80960080405
80	80960050472	93	80310140081

81	80960060074	94	80310150004
82	80960050101	95	80310150164
83	80960050512	96	80310150462
84	80960050100	97	80310150512
85	80960050101	98	80310150474
86	80960050483	99 (Rīgas atzara beigas)	80960060047
87	80960050106		
100	80960060057	117	80310030442
101	80960060075	118	80310030486
102	80960060044	119	80310030017
103	80960060004	120	80310030031
104	80310030441	121	80310030007
105	80310030024	122	80310030032
106	80310030446	123	80310030035
107	80310030503	124	80310030531
108	80960060002	125	80310030030
109	80310030220	126	80310150920
110	80310030023	127	80310150149
111	80310030505	128	80310150925
112	80310030506	129	80310150441
113	80310030440	130	80310070003
114	80310030504	131	80310070393
115	80310030439	132	80310070385
116	80310030084	133	80310070057
134 (START DPS3)	80310070104	154	80310170121
135	80310070383	155	80310120096
136	80310070415	156	80560010211
137	80310070058	157	80560010255
138	80310070379	158	80560010319
139	80310070366	159	80560010084
140	80310070105	160	80560010196
141	80310070022	161	80560010078
142	80310110138	162	80560010279
143	80310110001	163	80560010335
144	80310110121	164	80560010260
145	80310110122	165	80560010261
146	80310110038	166	80560010087
147	80310110139	167	80560010122
148	80310170014	168	80560010235
149	80310170023	169	80560010323
150	80310170148	170	80560010066
151	80310170104	171	80560010076
152	80310170028	172	80560010245
153	80310170029		
173 (START DPS4)	80560010270	210	80250020195
174	80560010030	211	80250020181
175	80560010199	212	80250070503

176	80560010216	213	80250080075
177	80560010179	214	80250070185
178	80560010213	215	80250070173
179	80560010019	216	80250070036
180	80560010366	217	80250070032
181	80560010244	218	40640030077
182	80560010362	219	80250080137
183	80560010100	220	80250070096
184	80700120098	221	80250110483
185	80700120033	222	80250110397
186	80250030006	223	80250110395
187	80700120259	224	80250110599
188	80700120327	225	80250110343
189	80700120326	226	80250110397
190	80250030108	227	80250110559
191	80250030022	228	80250110475
192	80250020069	229	80250110010
193	80250020147	230	80250110351
194	80250020070	231	80250110560
195	80250020007	232	80250110339
196	80250020332	233	80250110354
197	80250020014	234	40640030093
198	80250020083	235	80250070021
199	80250020191	236	80250070142
200	80250020010	237	80250070001
201	80250020074	238	80250070106
202	80250020207	239	80250070108
203	80250020016	240	80250070026
204	80250020129	241	80250070027
205	80250020186	242	80250070119
206	80250020227	243	80250070054
207	80250020215	244	80250070047
208	80250020229	245	80250070111
209	80250020182	246	80250070109