



Satiksmes ministrija

Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743, tālr. 67028210, fakss 67217180, e-pasts satiksmes.ministrija@sam.gov.lv, www.sam.gov.lv

Rīgā 30.08.2016 Nr. 09-01/2997

uz _____ Nr. _____

Bauskas novada pašvaldībai
Baldones novada pašvaldībai
Garkalnes novada pašvaldībai
Iecavas novada pašvaldībai
Inčukalna novada pašvaldībai
Ķekavas novada pašvaldībai
Limbažu novada pašvaldībai
Mārupes novada pašvaldībai
Olaines novada pašvaldībai
Rīgas pašvaldībai
Ropažu novada pašvaldībai
Salacgrīvas novada pašvaldībai
Sējas novada pašvaldībai
Salaspils novada pašvaldībai
Stopiņu novada pašvaldībai

Par Ministru kabineta rīkojumiem

Rail Baltica projekts paredz jaunas Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Latvijas posma būvniecību, lai integrētu Baltijas valstis Eiropas dzelzceļa tīklā un nodrošinātu Baltijas valstu dzelzceļa tīkla tehnisko savietojamību ar Polijas un pārējās Eiropas Savienības dzelzceļa tīklu. Rail Baltica dzelzceļa līnija ir iekļauta Eiropas transporta tīkla (TEN-T) pamattīklā. *Rail Baltica* dzelzceļa līnija paredzēta pasažieru un kravu pārvadājumiem.

2016.gada 9.augustā Ministru kabineta sēdē (protokols Nr. 39, 35§) tika skatīti Satiksmes ministrijas iesniegtie Ministru kabineta rīkojuma projekti "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības akceptu" (TA-1647) un "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica" (TA-1646). Šajā sēdē Ministru kabinets pieņēma augšminētos lēmumus un Ministru kabineta rīkojumi 2016.gada 24. augustā publicēti oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis":

- 1) Ministru kabineta rīkojums Nr. 467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu";
- 2) Ministru kabineta rīkojums Nr. 468 "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica".

SANĒMTS
ĶEKAVAS NOVADA PAŠVALDĪBĀ

2016.g. 2. septembris

Reģ.Nr. 1-6/16/6367

Ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu" Ministru kabinets pieņēma lēmumu akceptēt Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzēto darbību, nosakot paredzētās darbības vietu (dzelzceļa līnijas trases novietojumu) Latvijas teritorijā šādos posmos: Igaunijas robeža, A1, B2-1, B2-2, B2-3, B2-4, C4, A3-2, C1, B3-2, A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6-1, A6-2, A7, A8 un Lietuvas robeža (saskaņā ar šā rīkojuma pielikumu).

Ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu" trase ir apstiprināta visā Latvijas teritorijā.

Lai risinātu jautājumu par Salacgrīvas pašvaldības nostāju, 2016.gada 9.augusta Ministru kabineta sēdē (protokols Nr. 39, 35.§) tika nolemts, ka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai kopīgi ar Satiksmes ministriju, iesaistot arī Salacgrīvas novada pašvaldību, līdz 2016.gada 1.novembrim konsultēties ar Eiropas Komisijas Vides ģenerāldirektorātu par C5 posma īstenošanu, realizējot Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica būvniecību.

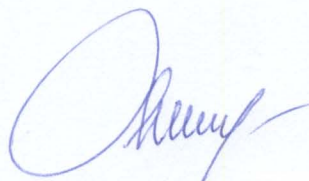
Ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 468 "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica", ir noteikts nacionālo interešu objekta statuss Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica ar citām saistītajām būvēm, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma paredzētās darbības akcepta nosacījumiem un rīkojuma pielikumam.

Ņemot vērā iepriekš minēto, nosūtām informācijai 2016.gada 24.augusta Ministru kabineta rīkojumus Nr.467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu" un Nr. 468 "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica".

Pielikumā:

1. Ministru kabineta rīkojums Nr. 467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu" uz 10 lapām;
2. Ministru kabineta rīkojums Nr. 468 "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica" uz 2 lapām.

Valsts sekretāra vietā-
Valsts sekretāra vietniece



Dž. Innusa

LATVIJAS VĒSTNESIS

LATVIJAS REPUBLIKAS OFICIĀLAIS IZDEVUMS

OP 2016/164.13

Ministru kabineta rīkojums Nr. 468

Rīgā 2016. gada 24. augustā (prot. Nr. 39 36. §)

Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai *Rail Baltica*

1. Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 7. panta pirmās daļas 11. punktu un 17. panta pirmo un otro daļu, kā arī īstenojot Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2014.–2020. gadam un Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam, noteikt nacionālo interešu objekta statusu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai *Rail Baltica* ar citām saistītajām būvēm atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrā saņemtā paredzētās darbības akcepta nosacījumiem un šā rīkojuma pielikumam.

2. Nacionālo interešu objekta statuss tiek noteikts, pamatojoties uz Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekta *Rail Baltica* ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrā saņemtā paredzētās darbības akcepta nosacījumiem, tajā skaitā ņemot vērā vietas izvēles pamatojumu, pasākumus, kas samazina ietekmi uz vidi, un citas prasības.

3. Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai *Rail Baltica* aizsargjoslu nosaka atbilstoši Aizsargjoslu likumam.

Ministru prezidents *Māris Kučinskis*

Satiksmes ministrs *Uldis Augulis*

Pielikums
Ministru kabineta
2016. gada 24. augusta
rīkojumam Nr. 468



Satiksmes ministrs *Uldis Augulis*

LATVIJAS VĒSTNESIS

LATVIJAS REPUBLIKAS OFICIĀLAIS IZDEVUMS

OP 2016/164.12

Ministru kabineta rīkojums Nr. 467

Rīgā 2016. gada 24. augustā (prot. Nr. 39 35. §)

Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzētās darbības akceptu

1. Ministru kabinets (adrese – Brīvības bulvāris 36, Rīga, LV-1520) ir izskatījis Satiksmes ministrijas (adrese – Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743) iesniegumu par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzētās darbības akceptu un tam pievienotos dokumentus.

2. Iesniegumā izteikts lūgums Ministru kabinetam saskaņā ar Dzelzceļa likuma 22.¹ pantu pieņemt lēmumu par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzēto darbību, nosakot paredzētās darbības vietu (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas teritorijā šādos posmos – Igaunijas robeža, A1, B2-1, B2-2, B2-3, B2-4, C4, A3-2, C1, B3-2, A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6-1, A6-2, A7, A8 un Lietuvas robeža (saskaņā ar šā rīkojuma pielikumu).

3. Pēc iesnieguma un tam pievienoto dokumentu izskatīšanas Ministru kabinets konstatē:

3.1. pamatojoties uz Vides pārraudzības valsts biroja (turpmāk – birojs) 2014. gada 29. oktobra lēmumu Nr. 487, 2015. gada 11. maija Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai (turpmāk – programma) un 2015. gada 30. oktobra lēmumu Nr. 3-01/1839 par grozījumiem programmā, ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums paredzētajai darbībai – Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai (turpmāk – paredzētā darbība);

3.2. likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 1. panta 4. punktā noteikts, ka ierosinātājs ir privātpersona, atvasināta publiska persona, tiešās vai pastarpinātās pārvaldes iestāde, kura gatavojas veikt paredzēto darbību un ir iesniegusi kompetentajai institūcijai iesniegumu par attiecīgās darbības veikšanu;

3.3. paredzētās darbības ierosinātājs ir Satiksmes ministrija, adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743;

3.4. paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums veikts saskaņā ar Satiksmes ministrijas un pilnsabiedrības "RB Latvija" noslēgto līgumu "Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums";

3.5. paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma (turpmāk – ziņojums) izstrādātājs ir pilnsabiedrība "RB Latvija" (turpmāk – izstrādātājs);

3.6. saskaņā ar Dzelzceļa likuma 22.¹ pantu, ja atbilstoši likumam "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" ir sagatavots ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums un saņemts kompetentās institūcijas atzinums sakarā ar valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidošanu vai būtisku pārmaiņu veikšanu tajā un šis objekts ir iekļauts Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā, lēmumu par paredzētās darbības akceptēšanu, izvērtējot attiecīgo pašvaldību viedokli, pieņem Ministru kabinets;

3.7. *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas ietekmes uz vidi novērtējums veikts atbilstoši kārtībai un procedūrai, kas noteikta likumā "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", Ministru kabineta 2011. gada 25. janvāra noteikumos Nr. 83 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi" (zaudējis spēku 2015. gada 22. janvārī) un Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumos Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību";

3.8. *Rail Baltica* projekts paredz jaunas Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Latvijas posma būvniecību, lai integrētu Baltijas valstis Eiropas dzelzceļa tīklā un nodrošinātu Baltijas valstu dzelzceļa tīkla tehnisko savietojamību ar Polijas un pārējās Eiropas Savienības dzelzceļa tīklu. *Rail Baltica* dzelzceļa līnija ir iekļauta Eiropas transporta tīkla (TEN-T) pamattīklā un pamattīkla Baltijas–Adrijas koridorā. *Rail Baltica* dzelzceļa līnija paredzēta pasažieru un kravu pārvadājumiem;

3.9. *Rail Baltica* projekta īstenošana ir nozīmīga Latvijas un Eiropas stratēģisko mērķu sasniegšanai, jo veicinās Baltijas valstu transporta infrastruktūras sistēmas integrāciju Eiropas Savienības transporta tīklā. Tā nozīme transporta infrastruktūras attīstībā ir norādīta Eiropas Savienības normatīvajos aktos, nacionālajos politikas plānošanas dokumentos un attīstības plānos:

3.9.1. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES¹, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010², ir noteikti kopīgu interešu prioritārie projekti. Eiropas transporta tīkla (TEN-T) prioritāro projektu sarakstā iekļauts savienojums Tallina–Rīga–Kauņa–Varšava (*Rail Baltica*), tādējādi nodrošinot visu Savienības reģionu sasniedzamību un uzsverot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvas izmantošanas nozīmīgumu transporta ilgtspējas nodrošināšanā;

3.9.2. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (apstiprināta Saeimā 2010. gada 10. jūnijā) tiek definēta nepieciešamība, uzlabojot mobilitāti starp Baltijas jūras reģiona valstīm, attīstīt videi draudzīgākus transporta veidus – dzelzceļa un jūras transportu (285. rindkopa). Attīstot starptautiskā dzelzceļa maršruta *Rail Baltica* projektu, tiks veicināta Latvijas integrācija vienotā Eiropas dzelzceļa sistēmā un nodrošināta iespēja izmantot dzelzceļa transportu kā līdzvērtīgu alternatīvu gaisa satiksmei;

3.9.3. Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2014.–2020. gadam (apstiprināts Saeimā 2012. gada 20. decembrī) 2. mērķa "Nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību" rīcības virzienu 10. uzdevums nosaka *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas Latvijas posma tehniskās dokumentācijas izstrādes un izbūves uzsākšanu, iekļaujoties kopējā *Rail Baltica* projektā (TEN-T tīkla prasību nodrošināšana);

3.9.4. Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020. gadam (apstiprinātas Ministru kabinetā 2013. gada 23. decembrī ar rīkojumu Nr. 683 "Par Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.–2020. gadam") rīcības plāna 1.2.2. pasākuma "TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība" 1.2.2.1. aktivitāte paredz *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas projektēšanu, zemju atsavināšanu un būvniecības uzsākšanu līdz 2024. gadam;

3.10. ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros paredzētā darbība ietver dzelzceļa līnijas infrastruktūras būvniecību Latvijas teritorijā no Igaunijas robežas līdz Lietuvas robežai, tai skaitā iekļaujot Rīgas Pasažieru staciju un starptautisko lidostu "Rīga", saistīto infrastruktūru (dzelzceļa stacijas, kravu terminālis, apkopes infrastruktūra) būvniecību, dzelzceļa infrastruktūras energoapgādes būvniecību (jauna 110 kV elektropārvades līnija posmā Salacgrīva–Skulte) un citu infrastruktūru pārbūvi šķērsojumu vietās (piemēram, ceļi, gāzes vadi);

3.11. paredzētajai darbībai ir izvirzītas divas pamatalternatīvas A un B (no Igaunijas–Latvijas robežas caur Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils novadu, Rīgas pilsētu, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadu līdz Latvijas–Lietuvas robežai), kā arī alternatīvi posmi (C1 alternatīva Limbažu novadā un C2 alternatīva Rīgas pilsētā);

3.12. atsevišķos pamatalternatīvu posmos izpētes procesā tika konstatētas konfliktsituācijas, kuras radīja gan atsevišķu objektu novietojums vai to aizskārums, kā arī iepriekš neparedzēti vai nezināmi apstākļi. Ņemot vērā minēto, tika sagatavoti risinājumi posmos, kas skar Sējas, Inčukalna, Baldones un Bauskas novada pašvaldības, un jaunas alternatīvas *Rail Baltica* trases izvietojumam Salacgrīvas, Limbažu un Mārupes novadā (C3, C4 un C5).

Sadarbojoties ar pašvaldībām un iedzīvotājiem, tika izstrādāti trases novietojuma risinājumi, kurus iesaistītās pašvaldības atbalstīja;

3.13. ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros analizētas šādas alternatīvas:

3.13.1. A alternatīva – no Igaunijas–Latvijas robežas caur Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils novadu, Rīgas pilsētu, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadu līdz Latvijas–Lietuvas robežai;

3.13.2. B alternatīva – posmi Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadā, kas nesakrīt ar A alternatīvu;

3.13.3. C alternatīva, ko veido atsevišķi posmi Salacgrīvas, Limbažu un Mārupes novadā:

3.13.3.1. C1 alternatīva – posms Limbažu novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu;

3.13.3.2. C3 alternatīva – posms Mārupes novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu;

3.13.3.3. C4 alternatīva – posms Salacgrīvas novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu;

3.13.3.4. C5 alternatīva – posms Salacgrīvas un Limbažu novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu;

3.14. saskaņā ar ziņojumā sniegto aprakstošo un grafisko informāciju analizētās alternatīvas sadalītas pa posmiem:

3.14.1. A alternatīvas A1 posma garums ir 3 km. A alternatīvas A1 posms sākas no Igaunijas–Latvijas robežas, šķērso Blusupīti, tālāk šķērso Salacgrīvas novada ziemeļu daļu un pārsvarā trasēts pa mežainu apvidu. Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonu. Dzelzceļa infrastruktūras līnijai *Rail Baltica* ir plānots šķērsot valsts autoceļu P15 Ainaži–Matīši;

3.14.2. A alternatīvas A2 posma garums ir 34 km. A alternatīvas A2 posms šķērso Salacgrīvas un Limbažu novada teritoriju un pārsvarā trasēts pa mežainu apvidu. A2 posms šķērso valsts autoceļus V145 Vecsalaca–Mērnietki, P12 Limbaži–Salacgrīva, V143 Akmeņkalni–Lauvas–Ķekari, V138 Lāņi–Ķirbiži–Jelgavkrasti, upes Salacu, Svētupi, Unģenurgu, Vitrupi, Lielurgu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju. Tas šķērso dabas parka "Salacas ieleja" dabas parka zonu, dabas lieguma "Vitrupe ieleja" regulējamā režīma zonu, kā arī Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonu;

3.14.3. B alternatīvas B2 posma garums ir 35 km. B alternatīvas B2 posms šķērso Salacgrīvas novadu un virzās tuvāk Salacgrīvai un Salacgrīvas ostai, padarot iespējamu Salacas šķērsojuma izveidi vienā transporta koridorā ar plānoto Salacgrīvas apvedceļu. Tas vairāk nekā A alternatīva skar lauksaimniecības zemes teritorijas ar izklaidus novietotām viensētām, pārējā teritorijā šķērsojot meža zemes. B2 posms šķērso valsts autoceļus V144 Salacgrīva–Vecsalaca, P12 Limbaži–Salacgrīva, V138 Lāņi–Ķirbiži–Jelgavkrasti, upes Salacu, Svētupi, Unģenurgu, Vitrupi, Lielurgu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju. Tas šķērso dabas parka "Salacas ieleja" neitrālo zonu, virzās gar dabas liegumu "Vitrupe ieleja", ar 300 m koridora malu skarot dabas lieguma zonu, kā arī šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonu;

3.14.4. C5 alternatīvas posma garums ir 27 km. C5 alternatīvas posms šķērso Salacgrīvas novada Salacgrīvas pagasta un Limbažu novada Viļķenes pagasta teritoriju. Neskar esošo apbūvi ap autoceļu A1 Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži), apiet Svētciemū, turpinās pa meža zemēm un šķērso mazāk ceļu. C5 alternatīva šķērso dabas lieguma "Vitrupe ieleja" dabas lieguma zonu;

3.14.5. A alternatīvas A3 posma garums ir 51 km. A alternatīvas A3 posms sākas Salacgrīvas novadā, šķērso Limbažu novadu un turpinās Sējas novadā. Šis posms atkāpjas no piekrastes un trasēts pa nomaļāku apkaimi, salīdzinoši mazāk nekā B3 posms skarot apdzīvotas vietas un lauksaimniecības zemes. Tas šķērso valsts autoceļus P11 Kocēni–Limbaži–Tūja, V137 Stūriši–Jelgavkrasti–Limbaži, P53 Duči–Limbaži, V131 Bedriši–Stienes stacija–Vidriži, V128 Straupe–Lēdurga–Vidriži–Skulte, V39 Saulkrasti–Bīriņi, V88 Jaunzemnieki–Rītiņas, P6 Saulkrasti–Sēja–Ragana, upes Kurlīņupi, Liepupi, Aģi, Augštīla grāvi, Ķiņupi, Ķidurgu, Pēterupi un Pusku. Skultes pagastā no Stienes pēc posma šķērsojuma ar esošo 110 kV elektropārvades līniju sākas Igaunijas–Latvijas trešā elektropārvades tīkla

starp savienojuma (no Sindi (Kilingi–Nomme) Igaunijā līdz Salaspils (vai Rīgas TEC-2) apakšstacijām Latvijā) 1B alternatīva, kas ir plānota vienotā koridorā ar dzelzceļa infrastruktūras līniju *Rail Baltica*. Sējas novadā A3 posms gar austrumiem apiet *Natura 2000* teritoriju aizsargājamo ainavu apvidu "Ādaži", kas vienlaikus ir Nacionālo bruņoto spēku poligons "Ādaži". Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta neitrālo zonu;

3.14.6. B alternatīvas B3 posma garums ir 51 km. B alternatīvas B3 posms Salacgrīvas un Limbažu novadā no Kurliņupes līdz Skultei trasēts paralēli autoceļam E67/A1 Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži), šķērsojot valsts autoceļus P11 Kocēni–Limbaži–Tūja, P53 Duči–Limbaži, V138 Lāņi–Ķirbiži–Jelgavkrasti, V137 Stūrīši–Jelgavkrasti–Limbaži, V132 Priedulāji–Pakalni, P53 Duči–Limbaži, V133 Pievedceļš Skultes stacijai, V128 Straupe–Lēdurga–Vidriži–Skulte, V78 Saulkrasti–Vidriži, V39 Saulkrasti–Bīriņi, V88 Jaunzemnieki–Rītiņas, P6 Saulkrasti–Sēja–Ragana, dzelzceļa līniju Zemitāni–Skulte, upes Kurliņupi, Zaķupi, Liepupi, Mazupīti, Āgi, Ķīšupi, Pēterupi, Žagaturgu un Pusku. Salacgrīvas novadā posms šķērso relatīvi blīvi apdzīvoto autoceļa E67/A1 apkārtni Liepupes pagastā, t. sk. šķērso ciemus Jelgavkrasti, Liepupe un Mustkalni. Tālāk tas turpinās galvenokārt pa mežu teritorijām Sējas novadā un pietuvojas īpaši aizsargājamai dabas teritorijai – dabas liegumam "Dzelves–Kroņa purvs". Limbažu novadā netālu no Skultes pēc B3 posma šķērsojuma ar esošo 110 kV elektropārvades līniju sākas Igaunijas–Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 1B alternatīva, kas ir plānota vienotā koridorā ar dzelzceļa infrastruktūras līniju *Rail Baltica*. Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta neitrālo zonu. Inčukalna novadā B3 posms šķērso pārvades gāzes vadu "Rīgas–Inčukalna pazemes gāzes krātuves 2. līnija";

3.14.7. C4 alternatīvas posma garums ir 12 km. C4 alternatīvas posms šķērso Salacgrīvas novada Liepupes pagasta teritoriju un trasēts pa meža zemēm, skarot mazāk dzīvojamo teritoriju (pie Dravniekiem) nekā A3 posma ziemeļu daļa Melbāržos, kā arī mazāk ietekmē esošo transporta infrastruktūru, šķērsojot tikai vienu pašvaldības autoceļu. C4 posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta neitrālo zonu;

3.14.8. C1 alternatīvas posma garums ir 15 km. Tas A alternatīvu virza tuvāk Skultei, tālāk izmantojot B alternatīvu. C1 alternatīvas posms šķērso autoceļus V132 Priedulāji–Pakalni un V128 Straupe–Lēdurga–Vidriži–Skulte, upes Toru un Pusku, kā arī 110 kV elektropārvades līniju. Šis posms pārsvarā šķērso lauksaimniecības zemes, skarot atsevišķus mežu nogabalus. Četrus kilometrus garumā C1 posma novietojums sakrīt ar bijušo dzelzceļa līnijas Rīga–Rūjiena (caur Limbažiem) zemes nodalījuma joslu;

3.14.9. A alternatīvas A4 posma garums ir 41 km. A alternatīvas A4 posms sākas Sējas novadā, B alternatīvai pievienojoties A alternatīvai, tālāk tas šķērso Inčukalna, Garkalnes, Ropažu, Stopiņu, Salaspils un Ķekavas novada teritorijas. Šis posms skar apdzīvotas vietas un lauksaimniecības zemes, kā arī šķērso meža zemes. A4 posms šķērso maģistrālos gāzes vadus pie Krievupes, netālu no Muceniekiem un pie Saulkalnes, 110 kV un 330 kV elektropārvades līnijas, valsts autoceļus A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene), V75 Ropaži–Griķukrogs, P3 Garkalne–Alauksts, P4 Rīga–Ērgļi, V52 Pievedceļš Cekules stacijai, P5 Ulbroka–Ogre, A6 Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Paternieki), P85 Rīgas HES–Jaunjelgava, dzelzceļa līnijas Rīga–Valka, Rīga–Ērgļi (netiek izmantota) un Rīga–Krustpils, upes Gauju, Daugavu (Rīgas HES ūdenskrātuvi), Straujupīti, Krievupi, Tumšupi, Lielo Juglu, Ķivuļurgu un Mazo Juglu. Pār Gauju un Daugavu (Rīgas HES ūdenskrātuve) plānoti dzelzceļa tilti, ievērojot zem tiem nepieciešamo brīvtempu un maksimālās ūdens atzīmes. Šajā posmā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija veido vienotu transporta koridoru ar plānoto valsts galvenā autoceļa E67 posmu A4 Saulkalne–Bauska (Ārce) (projekts "Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 Saulkalne–Bauska (Ārce) būvniecība"), šķērsojot Rīgas HES ūdenskrātuvi. A4 posma šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga–Valka (dienvidastrumu pusē) ir plānots dzelzceļa infrastruktūras apkopes punkts, kura darbības nodrošināšanai plānots pieslēgums gan *Rail Baltica* dzelzceļa līnijai, gan esošajai dzelzceļa līnijai Rīga–Valka. A4 posma šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga–Krustpils (ziemeļaustrumu pusē) Salaspils novadā plānots intermodālais kravu terminālis, kura darbības nodrošināšanai paredzēts pieslēgums gan *Rail Baltica* dzelzceļa līnijai, gan esošajai dzelzceļa līnijai Rīga–Krustpils. A4 posms līdz bijušai dzelzceļa līnijai Rīga–Ērgļi atrodas vienotā koridorā ar Igaunijas–Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 1B alternatīvu;

3.14.10. A alternatīvas A5 posma garums ir 71 km. A alternatīvas A5 posms (Rīgas posms) sākas pie Upeslejām Stopiņu novadā. Pēc autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne) un Mazās Juglas upes šķērsošanas A5 posms turpinās pa bijušās dzelzceļa līnijas Rīga–Ērgļi nodalījuma joslu blakus (ziemeļu pusē) esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem, šķērsojot autoceļu P5 Ulbroka–Ogre, virzoties garām dārzkopības kooperatīvās sabiedrības "Enerģētīķis"

teritorijai gar ziemeļu malu, Rīgas 2. termoelektrocentrālei (TEC-2) gar ziemeļu malu. Līdz TEC-2 dzelzceļa infrastruktūras līnija *Rail Baltica* plānota vienā koridorā ar Igaunijas–Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 1B alternatīvu. Posmā starp TEC-2 un Rīga Preču-2 staciju posms šķērso esošo dzelzceļa līniju Rīga–Saurieši un plānots blakus esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem (dienvidu pusē). Pirms Krustpils ielas dzelzceļa infrastruktūras līnija *Rail Baltica* tiek izbūvēta estakādē, kas šķērso Krustpils ielu, Šķirotavas parku un dzelzceļa līnijas Rīga–Krustpils sliežu ceļus. Pirms Dienvidu tilta *Rail Baltica* dzelzceļa līnija tiek izvietota vienā līmenī ar esošajiem sliežu ceļiem un pa dzelzceļa līnijas Rīga–Krustpils nodalījuma joslu turpinās līdz Rīgas Pasažieru stacijai. Plānots, ka dzelzceļa infrastruktūras līnija *Rail Baltica* atradīsies Rīgas Pasažieru stacijas dienvidu pusē. Posmā no Vagonu parka līdz Rīgas Pasažieru stacijai ir paredzēta arī esošo 1520 mm sliežu ceļu pārbūve, lai atbrīvotu vietu dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* ievadam Rīgas Pasažieru stacijā. Daugavas šķērsošanai paredzēts jauns tilts, kas atradīsies blakus esošajam dzelzceļa tiltam Daugavas augšpusē. Tālāk A5 posms trasēts pa dzelzceļa līnijas Rīgas Pasažieru stacija–Tukums II nodalījuma joslu, paredzot tuneļa būvniecību zem esošās dzelzceļa nodalījuma joslas. Zem esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem tunelī trase ieies Torņakalnā un virszemē iznāks posmā starp Liepājas un Ventspils ielu. Iznākot virszemē un šķērsojot autoceļu A10 Rīga–Ventspils (K. Ulmaņa gatve), A5 posms turpinās līdz starptautiskajai lidostai "Rīga". Tālāk tas turpinās Mārupes novada teritorijā, šķērsojot autoceļu P132 Rīga–Jaunmārupe, ciemu "Vētras", bijušo zvēraudzētavas teritoriju, virzās līdz autoceļam A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) un, šķērsojot autoceļus V13 Tīraīne–Jaunolaine, A8 Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene), V7 Baloži–Plakanciems–Iecava un dzelzceļa līniju Rīga–Jelgava, turpinās vienotā transporta koridorā ar autoceļu A5 starp Mārupes un Olaines novadiem līdz Ķekavas novada robežai. Tālāk A5 posms virzās gar Katrīnmuižas ziemeļaustrumu daļu Ķekavas pagastā un pēc autoceļa V6 Ķekava–Plakanciems šķērsošanas pieslēdzas autoceļam A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) vienotā koridorā līdz A5 posma pieslēgumam A6 posmam vai B6 posmam. A5 posma novietojums vairākos posmos saskaņots ar plānoto valsts autoceļu projektu risinājumiem. A5 posms šķērso upes Daugavu, Bērzeni, Dobupīti, Ķekavu, Hapaka grāvi, Neriņu, Ķivuljurgu un Misu. Ķekavas novadā tas šķērso Ķekavas upes palienas teritorijas, kā arī 110 kV un 330 kV elektropārvades līniju un maģistrālo gāzes vadu. A5 posmā pie TEC-2 uz ziemeļiem no dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* ir paredzēta pasažieru dzelzceļa ritošā sastāva depo izbūve. A5 posmā plānoto *Rail Baltica* dzelzceļa līniju ir paredzēts izvietot Rīgas Pasažieru stacijas dienvidu pusē un, esošo dzelzceļa uzbērums norokot, sliežu ceļus novietot estakādē, kā arī pārbūvēt un paplašināt staciju;

3.14.11. C3 alternatīvas posma garums ir 11 km. C3 alternatīvas posms šķērso Mārupes novada teritoriju, neskarot ciemu "Vētras". Dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota vienotā transporta koridorā ar autoceļu A5 (Rīgas apvedceļš) no autoceļu A5 un P132 mezgla;

3.14.12. A alternatīvas A6 posma garums ir 25 km. A alternatīvas A6 posms sākas Ķekavas novadā aiz dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES–Jaunjelgava un līdz Baldones pilsētai trasēts pārsvarā pa meža zemēm. Tas novietots tuvāk Baldonei un tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas "Radons" nekā B6 posms. A6 posms šķērso autoceļu P89 Ķekava–Skaistkalne, turpinās pa lauksaimniecības zemēm un savrupmāju apbūves teritoriju, tālāk pa meža zemēm Baldones novadā, šķērso Misas upi un apiet vasarnīcu ciematu "Sarma" pa austrumu malu, turpinās Iecavas novadā pa meža zemēm līdz dzelzceļa līnijai Jelgava–Krustpils. Posms A6 šķērso autoceļus P89 Ķekava–Skaistkalne, V1010 Stūri–Ziemeļi, V9 Iecava–Baldone–Daugmale, dzelzceļa līniju Jelgava–Krustpils, upes Ēturgu, Bērzeni, Meitupi, Ķekaviņu, Mīlupīti, Misu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju un maģistrālo gāzes vadu;

3.14.13. B alternatīvas B6 posma garums ir 26 km. B alternatīvas B6 posms sākas Ķekavas novadā aiz dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES–Jaunjelgava un līdz Baldones pilsētai trasēts pa Baldones novada teritorijas plānojumā paredzēto nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju. Šajā posmā ir vairāk lauksaimniecības zemju nekā A6 posmā, un tas izvietots tuvāk radioaktīvo atkritumu glabātavai "Radons" nekā A6 posms. B6 posms šķērso autoceļus P89 Ķekava–Skaistkalne, V1010 Stūri–Ziemeļi, V9 Iecava–Baldone–Daugmale, P92 Iecava–Stelpe, dzelzceļa līniju Jelgava–Krustpils, upes Ēturgu, Bērzeni, Sūnupi, Ķekaviņu, Misu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju un maģistrālo gāzes vadu. Šajā posmā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija veido vienotu transporta koridoru ar valsts galvenā autoceļa E67 posmu, ņemot vērā projektu "Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne)–Bauska (Ārce) būvniecība";

3.14.14. A alternatīvas A7 posma garums ir 10 km. A alternatīvas A7 posms šķērso Iecavas novadu. Iecavas novada teritorijā tas pārsvarā trasēts pa mazapdzīvotām lauksaimniecības zemēm, skarot arī meža zemes. A7 posms šķērso Zoskalna (Speķa) purvu un Suņu purvu, autoceļus P92 Iecava–Stelpe, V1047 Iecava–Lambārte, V1040 Pievedceļš Iecavas pansionātam un upes Vērgūpi un Iecavu. Šajā posmā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija veido vienotu transporta koridoru ar valsts galvenā autoceļa E67 posmu, ņemot vērā projektu "Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne)–Bauska (Ārce) būvniecība";

3.14.15. A alternatīvas A8 posma garums ir 27 km. A alternatīvas A8 posms šķērso Bauskas novadu un virzās līdz Latvijas–Lietuvas robežai pa teritorijām ar mazāk auglīgām lauksaimniecības zemēm un mitriem mežiem Mūsas un Mēmeles upju ūdensšķirtnē pēc iespējas attālināti no autoceļa A7/E67 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle), kura apkaime ir salīdzinoši blīvi apdzīvota. A8 posms šķērso autoceļus V1018 Vecsaule–Rudzi–Code, P88 Bauska–Linde, P87 Bauska–Aizkraukle, V1022 Bauska–Brunava–Paņemūne, V1042 Ceraukste–Skultēni, V1021 Grenctāle–Tilti–Tunkūni, A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle), upes Mēmeli, Stabulīti, Cerauksti, Mūsu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju. Šajā posmā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija veido vienotu transporta koridoru ar valsts galvenā autoceļa E67 posmu, ņemot vērā projektu "Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne)–Bauska (Ārce) būvniecība";

3.14.16. B alternatīvas B8 posma garums ir 27 km. B alternatīvas B8 posms šķērso Bauskas novadu pa Bauskas novada teritorijas plānojumā noteikto nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju un virzās līdz Latvijas–Lietuvas robežai. No Ārces Ceraukstes pagastā B8 posms izvietots vienotā transporta koridorā ar autoceļu A7/E67 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle), šķērsojot salīdzinoši blīvi apdzīvoto autoceļa apkaime. B8 posms šķērso valsts autoceļus V1018 Vecsaule–Rudzi–Code, P88 Bauska–Linde, P87 Bauska–Aizkraukle, V1022 Bauska–Brunava–Paņemūne, A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle), upes Doli, Mēmeli, Stabulīti, Cerauksti, Mūsu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju un maģistrālo gāzes vadu Rīga–Paņeveža;

3.15. ietekmes uz vidi novērtējuma procesā, izstrādājot *Rail Baltica* projekta alternatīvas, notikušas gan konsultācijas ar katru pašvaldību atsevišķi, vērtējot katras konkrētās pašvaldības situāciju, gan kopējas visu skarto pašvaldību darba grupu sanāksmes Satiksmes ministrijā;

3.16. paredzētās darbības sākotnējā sabiedriskā apspriešana notika no 2015. gada 13. februāra līdz 15. martam. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes organizētas visu novadu pašvaldībās, kuras šķērso *Rail Baltica* trase. Papildu alternatīvu sākotnējā sabiedriskā apspriešana notika no 2015. gada 4. septembra līdz 24. septembrim;

3.17. izvērtējot šā rīkojuma 3.11. apakšpunktā minētās paredzētajai darbībai izvirzītās pamatalternatīvas A un B un šā rīkojuma 3.12. apakšpunktā minētos risinājumus (kas sagatavoti sadarbībā ar pašvaldībām un iedzīvotāju interešu grupām) un papildu alternatīvas C3, C4 un C5, ziņojuma izstrādātājs rekomendēja paredzētās darbības vietu pa šādiem posmiem – Igaunijas robeža, A1, B2-1, C5-1, C5-3, C4, A3-2, C1, B3-2, A4, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6, A7, A8 un Lietuvas robeža;

3.18. alternatīvo posmu izvērtēšanai un salīdzināšanai izveidots kritēriju kopums, kas raksturo paredzētās darbības ietekmi uz vidi. Kritēriju kopums vērtēts tehniskās projektēšanas posmam, būvniecības posmam un ekspluatācijas posmam. Papildus kritērijiem, kas raksturo paredzētās darbības ietekmi uz vidi, vērtēti arī tehniskie, ekonomiskie un sociāli ekonomiskie kritēriji, ietverot valsts un reģiona attīstības prioritāšu un mērķu atbilstības izvērtējumu, iedzīvotāju attieksmi, būvniecības izmaksas un atsavināmo īpašumu struktūru;

3.19. ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2015. gada 11. novembra līdz 11. decembrim. Tās laikā interesenti varēja iepazīties ar ziņojumu un iesniegt rakstiskus priekšlikumus. Sabiedriskās apspriešanas laikā katrā no pašvaldībām, kuras teritoriju šķērso *Rail Baltica* trase, notika sabiedriskās apspriešanas sanāksme;

3.20. pēc sabiedriskās apspriešanas tika izvērtēti saņemtie priekšlikumi un papildināts ziņojums. Papildinātais ziņojums 2015. gada 23. decembrī iesniegts birojam atzinuma sniegšanai;

3.21. saskaņā ar likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 4. panta pirmās daļas 1. punktu ietekmes novērtējums nepieciešams darbībām, kuras saistītas ar šā likuma 1. pielikumā minētajiem objektiem. ņemot vērā noteikto, birojs izsniedza Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai, kuras ietvaros ir izstrādāts ziņojums. Saskaņā ar likumu "Par

ietekmes uz vidi novērtējumu" un Ministru kabineta 2004. gada 6. janvāra noteikumiem Nr. 4 "Vides pārraudzības valsts biroja nolikums" birojs ir kompetentā institūcija, kas izvērtē un sniedz atzinumu par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 22.¹ pantu šis kompetentās institūcijas atzinums ir viens no priekšnoteikumiem, lai Ministru kabinets varētu pieņemt lēmumu par paredzētās darbības akceptēšanu;

3.22. pēc papildinātā ziņojuma iesniegšanas, pamatojoties uz biroja un citu institūciju viedokļiem, izstrādātājs sagatavoja aktuālo ziņojuma redakciju³ un 2016. gada 31. martā iesniedza to birojā;

3.23. 2016. gada 3. maijā birojs ir sniedzis atzinumu Nr. 5 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu"⁴ (turpmāk – atzinums). Birojs atzinumā norāda, ka paredzēto darbību iespējams īstenot, tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos, ziņojumā un biroja atzinumā izvirzītos nosacījumus;

3.24. pēc ziņojuma un ar paredzēto darbību saistītās ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas izvērtēšanas, tai skaitā izvērtējot sabiedriskās apspriešanas ietvaros paustos iedzīvotāju, valsts un pašvaldību institūciju, juridisko personu un nevalstisko organizāciju viedokļus, birojs rekomendē šādus dzelzceļa trases posmus (sākot ar Igaunijas robežu):

3.24.1. 1. posmā – A;

3.24.2. 2. posmā – B;

3.24.3. 3. posmā – A3-1 vai C4, A3-2, C1 un B3-2;

3.24.4. 4. posmā – A;

3.24.5. 5. posmā (Rīgas savienojums) – A ar C3;

3.24.6. 6. posmā – A un B;

3.24.7. 7. posmā – A;

3.24.8. 8. posmā – A un B;

3.25. ziņojumā un atzinumā rekomendētā trase atšķiras otrajā posmā, kur sabiedrība un pašvaldība atbalsta C5 alternatīvu, bet birojs – B2-2 alternatīvu;

3.26. birojs atzinumā attiecībā uz C5 alternatīvu norāda: "Nav pieļaujama paredzētās darbības alternatīvu realizācija, kas ir aizliegta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir vispārēji aprobežota, ņemot vērā konkrētās īpaši aizsargājamās teritorijas un funkcionālās zonas īpatnības, kā arī tās izveidošanas un aizsardzības mērķus un uzdevumus, līdz ar to *Rail Baltica* būvniecību 2. sektorā kopumā ir pamats virzīt pa B alternatīvas trasi.";

3.27. Dabas aizsardzības pārvalde 2016. gada 2. februāra vēstulē Nr. 4.9/6/2016-N-E attiecībā uz C5 alternatīvu norāda: "C5 alternatīva ir sliktāka nekā alternatīva B2, jo šķērso *Natura 2000* teritoriju – dabas liegumu "Vitupes ieleja", sašķeļ ZBR [Ziemeļ]biosfēras rezervāts] starptautiskas nozīmes mežu un mitrāju koridoru uz pusi garākā posmā nekā B2 alternatīva, radot ievērojamas problēmas dzīvnieku migrācijā, virzās tieši gar mazā ērgļa aizsardzībai veidotu mikroliegumu un ir kopumā pretrunā Ministru kabineta 2009. gada 24. marta noteikumu Nr. 254 "Dabas lieguma "Vitupes ieleja" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 11., 12. un 14. punktam." 2016. gada 14. aprīļa vēstulē Nr. 4.9./26/2016-N-E Dabas aizsardzības pārvalde norāda, ka "lai gan DAP [Dabas aizsardzības pārvalde] atzīst, ka C5 alternatīva ir uzskatāma par kompromisa variantu starp atšķirīgām interesēm, tā vienlaikus vērš uzmanību uz šīs alternatīvas realizācijas atbilstību spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem";

3.28. pēc atzinuma saņemšanas Satiksmes ministrija organizēja sanākumi ar skartajām pašvaldībām, lai informētu par minēto atzinumu un saskaņā ar Dzelzceļa likuma 22.¹ pantu konsultētos par paredzētās darbības vietu (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu). Sanāksmē pašvaldības neizteica iebildumus, ņemot vērā, ka pārsvarā dzelzceļa līnijas trases izvietojums sakrīt ar ziņojumā ieteikto, izņemot Salacgrīvas novada domi attiecībā uz B2-2 alternatīvu, kur ziņojumā rekomendēta C5 alternatīva;

3.29. lai informētu Salacgrīvas novada iedzīvotājus par atzinumā norādīto attiecībā uz C5 alternatīvu, tika organizēta atkārtota tikšanās ar iedzīvotājiem. Sanāksmē piedalījās ierosinātāja pārstāvji, izstrādātāja pārstāvji, Salacgrīvas novada domes pārstāvji un Salacgrīvas novada iedzīvotāju grupa. Ziņojuma izstrādātājs un paredzētās darbības ierosinātājs piedāvāja turpināt detalizēta tehniskā risinājuma izstrādi B2-2 alternatīvas plānošanai, lai pēc iespējas mazāk radītu ietekmi uz apdzīvoto vietu "Svētciems" un skartajiem īpašumiem, bet Salacgrīvas novada iedzīvotāji neatbalstīja B2-2 alternatīvas izvēli;

3.30. Salacgrīvas novada dome ir paudusi viedokli, ka B2-2 posms neatbilst iedzīvotāju interesēm un birojs, sniedzot atzinumu, vērtējis tikai riskus no *Natura 2000* viedokļa, neņemot vērā ziņojumā ieteiktos tehniskos pasākumus, kas paredzēti ietekmes uz vidi mazināšanai;

3.31. ievērojot atzinumā un Dabas aizsardzības pārvaldes vēstulēs norādīto par C5 alternatīvu, tā netiek virzīta paredzētās darbības akcepta saņemšanai.

4. Plānotā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnija *Rail Baltica* aptuveni 260 km garumā šķērso Latvijas teritoriju ziemeļu–dienvidu virzienā, šķērsojot vai atrodoties tuvumā valsts, pašvaldību un privātpersonu īpašumiem, apdzīvotām vietām, mežiem un lauksaimniecības zemēm, dabas un infrastruktūras objektiem, kultūrvēsturiski nozīmīgām vietām, rūpnieciskajiem un riska objektiem, piesārņotām un potenciāli piesārņotām vietām un citām teritorijām, kas apzinātas un vērtētas paredzētās darbības ietekmes kontekstā. Ņemot vērā paredzētās darbības apjomu, vairākās teritorijās iezīmējas potenciālas konfliktsituācijas starp dažādām interesēm – dabas aizsardzības interesēm, ietekmi uz īpašumiem, uzņēmējdarbības interesēm, valsts un reģionu attīstības prioritātēm un mērķiem, kā arī sabiedrības interesēm. Atšķirīgi viedokļi ir par 3., 6. un 8. sektora alternatīvām:

4.1. 3. sektorā, ievērojot normatīvos aktus par putnu sugu aizsardzībai veidotiem mikroliegumiem, birojs nerekomendē B3 alternatīvu, bet pieļauj A3-1 vai C4 alternatīvu. Ņemot vērā šā rīkojuma 3.18. apakšpunktā minēto pieeju alternatīvu posmu izvērtēšanai un salīdzināšanai, kā sociāli ekonomiski izdevīgākā tiek rekomendēta C4 alternatīva, ko ierosināja sabiedrība ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā un atbalsta Salacgrīvas novada dome;

4.2. 6. sektorā A6 un B6 posmu pretrunīgi vērtē Dabas aizsardzības pārvalde un Valsts vides dienests. Ņemot vērā šā rīkojuma 3.18. apakšpunktā minēto pieeju alternatīvu posmu izvērtēšanai un salīdzināšanai, rekomendēts akceptēt A6 alternatīvu, kas atrodas tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas "Radons" nekā B6 alternatīva. A6 alternatīvu atbalsta pašvaldība un tai ir labāks potenciāls nākotnē nodrošināt vietējos un reģionālos pasažieru pārvadājumus, jo trase atrodas tuvāk Baldones pilsētai un uzņēmējdarbības attīstības teritorijām;

4.3. 8. sektora A8 un B8 posma izvēlē radusies konfliktsituācija starp vides aizsardzības un pašvaldības, iedzīvotāju un lauksaimnieku interesēm, taču nav konstatēti izslēdzošie faktori ne vienas, ne otras alternatīvas īstenošanas iespējamībai. Ņemot vērā šā rīkojuma 3.18. apakšpunktā minēto pieeju alternatīvu posmu izvērtēšanai un salīdzināšanai, rekomendēts akceptēt A8 posmu, kas izstrādāts sadarbībā ar pašvaldību un iedzīvotājiem. Tas savienojas ar 2011. gadā izstrādātajā projektā "Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (*Rail Baltica* koridors)" noteikto robežšķērsošanas punktu uz Lietuvas robežas, veido vienotu transporta koridoru ar plānoto valsts galveno autoceļu E67 (projekts "Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 Saulkalne–Bauska (Ārce) būvniecība") Bauskas apvedceļa posmā, mazāk skar nacionālas nozīmes lauksaimniecības zemes, kā arī blīvāk apbūvētās teritorijas.

5. Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecībai paredzēto darbību atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 22. panta pirmajai, otrajai, ceturtajai un sestajai daļai, Dzelzceļa likuma 22.¹ pantam, Administratīvā procesa likuma 65. panta trešajai daļai, 66. panta pirmajai daļai, 68. panta pirmajai daļai, paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam, valsts un sabiedrības interesēm, sabiedrības ieguvumiem un zaudējumiem ilgtermiņā, ņemot vērā Latvijas Republikas Satversmes 115. pantā noteiktās tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, ziņojumu un atzinumu, kā arī ievērojot citus šajā rīkojumā minētos apsvērumus, Ministru kabinets pieņem šādu lēmumu:

5.1. akceptēt Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzēto darbību, nosakot paredzētās darbības vietu (dzelzceļa līnijas trases izvietojumu) Latvijas teritorijā šādos posmos: Igaunijas robeža, A1, B2-1, B2-2, B2-3, B2-4, C4, A3-2, C1, B3-2, A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6-1, A6-2, A7, A8 un Lietuvas robeža (saskaņā ar šā rīkojuma pielikumu);

5.2. Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekts *Rail Baltica* īstenojams atbilstoši paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras "Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecība" ietvaros izstrādātajam ziņojumam un biroja 2016. gada 3. maija atzinumam Nr. 5 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu";

5.3. rīkojuma izpildi noteikt kā steidzamu, pamatojoties uz:

5.3.1. 2013. gada 11. decembra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010, kuras 1. pielikumā posms Tallina-Rīga-Kauņa-Varšava ir iekļauts kā iepriekš definētais dzelzceļa infrastruktūras posms;

5.3.2. 2015. gada 24. novembrī ar Eiropas Inovācijas un tīklu izpildaģentūru (INEA) parakstīto līgumu Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/ 1045990 par *Rail Baltica* pirmās kārtas aktivitāšu īstenošanu, kas paredz, ka projektēšanas darbiem jābūt realizētiem līdz 2019. gadam, bet būvniecībai – līdz 2022. gadam. Lai saņemtu pirmās kārtas īstenošanai nepieciešamās būvatļaujas un uzsāktu tehniskā projekta izstrādi, ir nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu un paredzētās darbības akceptu;

5.4. paredzētās darbības akcepts ir priekšnosacījums, lai Latvija varētu uzsākt dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* pirmās kārtas īstenošanu atbilstoši saskaņotajam laika grafikam ar Igauniju, Lietuvu un INEA, tādējādi izpildot savas starptautiskās saistības un veicinot *Rail Baltica* globālā projekta realizēšanu līdz 2025. gadam.

6. Šo rīkojumu saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 76. panta otro daļu un 79. panta pirmo daļu var pārsūdzēt Administratīvajā rajona tiesā (Baldones iela 1A, Rīga, LV-1007) mēneša laikā pēc rīkojuma publiskas paziņošanas oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis".

7. Šā rīkojuma pārsūdzēšana tiesā saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 185. panta ceturtās daļas 3. punktu neaptur tā darbību.

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:32013R1315> (skatīts 16.08.2016.).

² http://publications.europa.eu/resource/cellar/dba332db-69a6-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0016.01/DOC_1 (skatīts 16.08.2016.).

³ <http://www.environment.lv/lv/jaunumi/aktualie-ietekmes-uz-vidi-novertejumi-ivn-un-sabiedriskas-apspriesanas/rail-baltica-zinojuma-iesniegsana-vpvb> (skatīts 16.08.2016.).

⁴ <http://www.vpvb.gov.lv/lv/ivn/projekti/?download=119> (skatīts 16.08.2016.).

Ministru prezidents *Māris Kučinskis*

Satiksmes ministrs *Uldis Augulis*

Pielikums
Ministru kabineta
2016. gada 24. augusta
rīkojumam Nr. 467



Satiksmes ministrs *Uldis Augulis*