



Līdzfinansējusi Eiropas Savienība

Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Pielikums LR Satiksmes ministrijas
13.02.2015. vēstulei Nr. 09-01/593
Vides pārraudzības valsts birojam

Iesniegums ietekmes uz vidi novērtējuma
programmas saņemšanai paredzētajai darbībai -

Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas
dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica
būvniecībai

Rīga, 2015. gada februāris

Saturs

1.	Iesnieguma rakstīšanas laiks un vieta.....	4
2.	Paredzētās darbības ierosinātājs	4
3.	Paredzētā darbība	4
4.	Informācija par paredzēto darbību	4
4.1.	Projekta nepieciešamības pamatojums	4
4.2.	Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvu izvēles priekšvēsture	5
4.3.	Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvu izvēlei izmantotās metodes (daudzkritēriju analīze).....	6
4.4.	Piedāvāto alternatīvu izvēles pamatojums.....	7
4.5.	Informācija par paredzēto darbību.....	9
4.6.	Informācija par iespējamām paredzētās darbības īstenošanas vietām	10
4.7.	Informācija par izmantojamo tehnoloģiju veidiem	18
4.8.	Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem	19
5.	Tehnoloģiskā informācija atbilstoši izvēlētajam paredzētās darbības risinājumam	20
4.9.	Galvenās izejvielas un to daudzums gadā vai būvmateriāli	20
4.10.	Produkcija un tās daudzums (gadā)	20
4.11.	Plānotais ūdens patēriņš (kubikmetri diennaktī, mēnesī vai gadā)	20
4.12.	Ūdensapgādes risinājums, izmantojamā ūdens ieguves avota nodrošinājums ar ūdens resursiem (virszemes vai pazemes ūdens).....	21
4.13.	Notekūdeņu apsaimniekošanas risinājums, plānotais notekūdeņu daudzums (kubikmetri diennaktī, mēnesī vai gadā), piesārņojošās vielas notekūdeņos, to koncentrācija pirms un pēc attīrīšanas, notekūdeņu izplūdes vieta	21
4.14.	Siltumapgādes risinājums, sadedzināšanas iekārtai – paredzamais kurināmais, tā daudzums un jauda	21
4.15.	Piesārņojošo vielu emisija gaisā, ūdenī un augsnē (piesārņojošās vielas un to koncentrācija), smakas.....	21
4.16.	Tehnoloģisko procesu atkritumi (arī bīstamie atkritumi), blakusprodukti un paredzamā atkritumu apsaimniekošana.....	22
4.17.	Fizikālās ietekmes	22
6.	Informācija par to, vai iespējamā paredzētās darbības vieta atrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā vai mikroliegumā	23
7.	Informācija par attālumu (kilometros) no paredzētās darbības iespējamās atrašanās vietas līdz Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (NATURA 2000) robežai	23
8.	Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums un plānotie pasākumi nelabvēlīgas ietekmes samazināšanai vai novēršanai.....	25

1. pielikums. Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica novietojums

1. Iesnieguma rakstīšanas laiks un vieta

Rīga, 2015. gada 11. februāris

2. Paredzētās darbības ierosinātājs

LR Satiksmes ministrija, Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743.
Paredzētās darbības ierosinātāja pārstāvis: Kaspars Vingris
tel. 67028275, e-pasta adrese: kaspars.vingris@sam.gov.lv.

3. Paredzētā darbība

Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība

Paredzētajai darbībai ar VPVB 2014. gada 29. oktobra lēmumu Nr. 487 ir piemērota ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk tekstā arī – IVN) procedūra. Šis iesniegums precizē un papildina LR Satiksmes ministrijas 2014. gada 22. oktobra iesniegumu Nr. 09-01/4363.

4. Informācija par paredzēto darbību

Informācija par iespējamām paredzētās darbības vietām (*norāda adreses un, ja iespējams, zemes vienību kadastra numurus*) un izmantojamo tehnoloģiju veidiem, kā arī par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

4.1. Projekta nepieciešamības pamatojums

Rail Baltica projekts veicinās Baltijas valstu transporta infrastruktūras sistēmas integrāciju Eiropas Savienības transporta tīklā, kā arī tautsaimniecības ilgtspējīgu un daudzpusēju attīstību un konkurētspēju, uzlabos kravu un pasažieru pārvadājumu iespējas ziemeļu-dienvidu virzienā.

Rail Baltica projekts, kā stratēģisks publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekts, ir iekļauts Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam, Nacionālais attīstības plānā 2014.–2020. gadam, Transporta attīstības pamatnostādņēs 2014.–2020. gadam un Eiropas līmeņa plānošanas un attīstības dokumentos.

Paredzētā darbība ir jaunbūvējama publiskās lietošanas dzelzceļa līnija (likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējuma” 1. pielikuma 9. punkts). Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums tiks veikts projekta “Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (turpmāk tekstā – Projekts) ietvaros, ko, pamatojoties uz noslēgto līgums ar LR Satiksmes ministriju, īsteno pilnsabiedrība „RB Latvija”.

Šis Projekts ir turpinājums iepriekšējai izpētei "Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (Rail Baltica koridors)", ko pēc Igaunijas, Latvijas un Lietuvas Satiksmes ministriju pasūtījuma veica AECOM Ltd. (turpmāk tekstā – Priekšizpēte).

4.2. Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvu izvēles priekšvēsture

Pilnsabiedrības "RB Latvija" eksperti Latvijas posma detalizēto izpēti sāka, pamatojoties uz Priekšizpētes rezultātiem, kurā bija iezīmēts viens dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica novietojuma variants un noteiktas vietas, kurās Rail Baltica šķērsos Latvijas robežu.

Rail Baltica ir vienots Baltijas valstu dzelzceļa kopprojekts. Izpētes procesā tika noteikti optimālie varianti Rail Baltica projekta galveno mērķu sasniegšanai – nodrošināt ātru, drošu un videi draudzīgu dzelzceļa savienojumu ar Eiropas Savienības centrālo daļu, integrēt Baltijas valstu dzelzceļa sistēmu vienotajā Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmā, izbūvējot Eiropas standarta platuma (1435 mm) dzelzceļa līniju. Turklāt, dzelzceļa līnijai Latvijā jānodrošina šādi apakšmērķi:

1. Ātrs un ērts savienojums ar Rīgas centru (pasažieru staciju), kas būtiski uzlabos Latvijas galvaspilsētas sasniedzamību un ekonomiskās izaugsmes potenciālu;
2. Efektīvs un ekonomiski pamatots savienojums ar Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridoru un Rīgas brīvostu, kas sekmēs transporta un loģistikas nozares attīstību, kā arī industriālo centru attīstību;
3. Ātrs un ērts savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga", braucot no ziemeļiem un dienvidiem, tādējādi palielinot lidostas konkurētspēju un ļaujot to attīstīt kā nozīmīgāko lidostu Baltijas valstīs.

Turklāt, Rīgas centra un starptautiskās lidostas "Rīga" dzelzceļa savienojums, kas ir daļa no dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica, ir būtisks ieguldījums Rīgas pilsētas mobilitātē, nodrošinot regulāru un ātru pilsētas centra savienojumu ar starptautisko lidostu "Rīga" un citām teritorijām Daugavas kreisajā krastā.

Sākotnējā darba procesā, pēc konsultācijām ar pašvaldībām un iesaistītajām institūcijām, tika precizēti esošie un noteikti jaunie trašu varianti, kuri tika attēloti mērogā M 1:10 000. Katrs trases variants tika sadalīts posmos un tam piešķirts apzīmējums, tādējādi izveidojot analīzes pamatvienības, kuru dažādās kombinācijas veidoja jaunus variantus.

Par katru posmu tika apkopota informācija vairākos griezumos, kas tālāk tika izmantota, analizējot trases dažādos variantus. Katram trases variantam, kas sastāv no vairākiem posmiem, visu posmu rādītāji tika summēti, un summa salīdzināta ar citiem variantiem.

Šī procesa ietvaros tika apkopota tāda informācija kā trases garums, dzelzceļa un saistītās infrastruktūras aizņemtā platība, skarto īpašumu skaits un to

raksturlielumi, zemes lietojums, iedzīvotāju skaits, ēkas un to tipi, saimnieciskās darbības aktivitātes, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un dabas vērtības (Natura 2000, mikroliegumi, ainaviski vērtīgās teritorijas, AS „Latvijas valsts meži” (turpmāk tekstā – LVM) ekomeži, LVM rekreācijas meži, ES nozīmes biotopi, ES nozīmes prioritārie biotopi, dižkoki), apdzīvotās vietas (administratīvās robežas), dažāda veida infrastruktūra (valsts ceļi, pašvaldības ceļi, LVM ceļi, dzelzceļš, upes, elektropārvades līnijas, gāzesvadi), kā arī informācija par plānošanas dokumentiem (funkcionālais zonējums, detālplānojumi, būvatļaujas), kultūras pieminekļi. Papildus kvantitatīvajiem ģeogrāfisko informācijas sistēmu (turpmāk – GIS) datiem, tika apkopota arī kvalitatīvā informācija (daudzdzīvokļu ēku, īpaši aizsargājamo teritoriju, mežu, ainaviski vērtīgo teritoriju, ūdeņu šķērsojumu apraksts, pieeja sabiedrības interešu punktiem (sabiedriskie pakalpojumi, atpūtas vietas)), ietekme uz komersantiem (lauksaimniecības zemes, mežu zemes, komercuzņēmumi, derīgo izrakteņu ieguves vietas u.c.), ietekme uz kultūrvēsturisko mantojumu (tieši un netieši ietekmēto (skarto) valsts kultūras pieminekļu skaits, valsts kultūras pieminekļu teritoriju platība, aizsargjoslu platība u.c.). Vienlaikus notika konsultācijas ar valsts institūcijām un pašvaldībām, lai ņemtu vērā to viedokli.

Līdztekus daudzkritēriju analīzes kvantitatīvo kritēriju vērtību aprēķiniem un trases variantu salīdzinājumam, tika veikts trases variantu ietekmes vērtējums kontekstā ar plānotajiem transporta un inženiertehniskās infrastruktūras projektiem (Rīgas Ziemeļu transporta koridors, autoceļš VIA Baltica, 330 kV elektropārvades līnijas), ietekme uz apdzīvojuma struktūru un riska objektiem (radioaktīvo atkritumu glabātava „Radons” un AS „Latvijas Gāze” Inčukalna pazemes gāzes krātuve).

4.3. Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvu izvēlei izmantotās metodes (daudzkritēriju analīze)

Optimālo variantu atlasē tika izmantota daudzkritēriju analīze, kuras ietvaros iespējamo variantu salīdzināšanai tika izmantotas dažādas kritēriju kopas, ko sadalīja četrās kategorijās:

- lietotāju intereses (pēc iespējas īsāks ceļojuma (pārvadājuma) laiks, zemākas pārvadājumu izmaksas un lielākas ērtības pasažieriem un kravu nosūtītājiem);
- infrastruktūras pārvaldītāja intereses (pēc iespējas zemākas būvniecības un uzturēšanas izmaksas);
- vides un sabiedrības intereses (pēc iespējas mazāka ietekme uz vidi, nepieciešamība atpirkt īpašumus un minimāls traucējums trases koridora tuvumā dzīvojošajiem);
- valsts un pašvaldību intereses (nodrošināt, ka projekts palīdz īstenot nacionāla un vietēja līmeņa mērķus, pēc iespējas lielāka netiešā ekonomiskā ietekme).

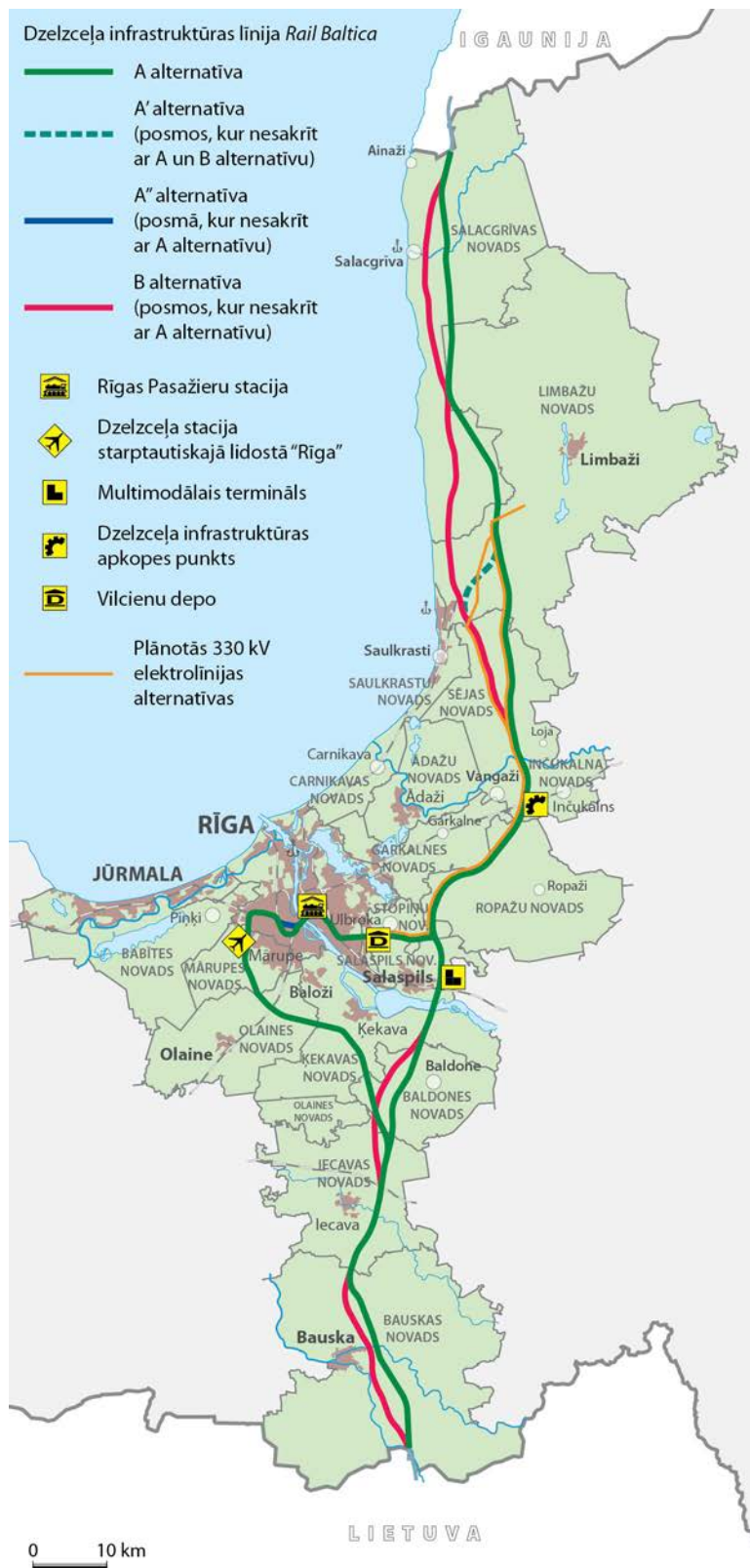
Daudzkritēriju analīzes ietvaros tika vērtēti vairāk nekā 50 dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica novietojuma varianti Latvijas teritorijā un 8 dažādi varianti Rīgā.

4.4. Piedāvāto alternatīvu izvēles pamatojums

Daudzkritēriju analīzes rezultātā tika izvēlēti un tālākai izpētei, t.sk. ietekmes uz vidi novērtējumam, rekomendētas 1. attēlā parādītās dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvas.

Šīm alternatīvām, salīdzinot ar citām, kas tika vērtētas daudzkritēriju analīzes ietvaros, ir (a) iespējami īsākais trases garums, kas nodrošina zemākas kapitālās un uzturēšanas izmaksas, kā arī dod iespēju samazināt braukšanas laiku; (b) attiecīgi labākie investīciju rādītāji; (c) iespējami mazākā ietekme uz vidi un sabiedrību un (d) vislielākā atbilstība valsts un pašvaldību plānošanas dokumentiem un ilgtermiņa interesēm.

Piedāvātās alternatīvas veido nākotnes iespējas attīstīt industriālās teritorijas un loģistikas centrus visās vietās, kurās tās krustojas ar esošām dzelzceļa līnijām (1520 mm platuma) un nozīmīgiem autoceļiem, kā arī vietās, kurās tās šķērso vai robežojas ar valsts vai pašvaldību rīcībā esošām teritorijām. Saimnieciskās darbības attīstības iespējas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica tuvumā sekmē tas, ka tā atrodas salīdzinoši netālu no tādiem ekonomiskajiem centriem kā Salacgrīva, Saulkrasti, Salaspils, Iecava, Bauska. Papildus tam nākotnē arī paveras iespējas attīstīt reģionālo satiksmi, izmantojot dzelzceļa infrastruktūras līniju Rail Baltica.



1. attēls. Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvas.

4.5. Informācija par paredzēto darbību

Paredzētā darbība iekļauj:

- dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecību Latvijas teritorijā no Igaunijas robežas līdz Lietuvas robežai, tai skaitā nodrošinot Eiropas standarta platuma dzelzceļa infrastruktūras pieslēgumu Rīgas Pasažieru stacijai un starptautiskajai lidostai "Rīga",
- citas saistītās infrastruktūras (kravu un pasažieru termināļi, apkopes punkts, depo u.c.) būvniecību,
- dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica energoapgādes būvniecību,
- citas infrastruktūras pārbūvi šķērsojumu vietās (ceļi, gāzes vadi, utt.).

Dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica būs elektrificēta divceļu dzelzceļa līnija gan pasažieru, gan kravas vilcienu kombinētajai satiksmei. Paredzētās darbības ietvaros ir plānotas šādas aktivitātes:

- divceļu elektrificētas dzelzceļa līnijas (1435 mm platums) izbūve posmā Igaunijas robeža – Saulkalne - Lietuvas robeža,
- divceļu elektrificētas dzelzceļa līnijas (1435 mm platums) izbūve līdz Rīgas Pasažieru stacijai un starptautiskajai lidostai „Rīga”,
- dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica uzturēšanas punkta izbūve Inčukalna novadā pie Vangažiem,
- ritošā sastāva uzturēšanas un apkopes punkta izbūve Stopiņu novadā pie Acones,
- Rīgas Pasažieru stacijas rekonstrukcija,
- Multimodālā kravu termināļa (1435 mm un 1520 mm dzelzceļš, autoceļš) izbūve pie Saulkalnes.

Satiksmes ministrija paralēli veic citas izpētes Rīgas Pasažieru stacijas rekonstrukcijai un Multimodālā kravu termināļa izbūvei pie Saulkalnes. Šī projekta un ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tiks vērtētas iespējas nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica pieslēgumu Rīgas Pasažieru stacijai un rezervēt Multimodālā kravu termināļa izbūvei pie Saulkalnes nepieciešamo teritoriju.

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica garums ir apmēram 265 km, tā sākas no Igaunijas - Latvijas robežas šķērsojuma Salacgrīvas novadā, šķērso Daugavu pie Saulkalnes un Rīgā un stiepjas līdz Latvijas - Lietuvas robežas šķērsojumam Bauskas novadā.

Projektētais dzelzceļa līnijas ātrums ir 240 km/h, līdz ar to paredzot minimālos līkņu rādiusus 4700 m, kas nodrošina maksimālu braukšanas komfortu pie maksimāli pieļaujamā ārējās sliedes pacēluma līknēs.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tiks vērtēts 300 m plats koridors, kura platums atsevišķās vietās (šķērsojumi ar autoceļiem, gāzes vadiem, elektropārvades līnijām, naftas vadu, nepieciešamajām teritorijām apkopes termināļa, vagonu depo un multimodālā termināļa izbūvei) ir paplašināts, lai paralēli varētu izstrādāt optimālākos tehniskos risinājumus gan infrastruktūras šķērsojumiem (ar ceļu tīklu, energopārvades un gāzes maģistrālajām līnijām), gan

atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu izvietojumam, gan piekļuves nodrošināšanai.

Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tiks precizēta un noteikta dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica nodalījuma joslas atrašanās vieta. Nodalījuma joslas platums plānots līdz 100 m, un tā abās pusēs būs norobežota ar žogu. Nodalījuma joslā atradīsies dzelzceļa uzbērums, divi sliežu ceļi, kontakttīkls katra sliežu ceļa ārējā malā un apkalpošanas ceļš autotransportam. Nepieciešamības gadījumā apkalpošanas ceļš var atrasties arī ārpus žoga, ja vienlaikus tas tiks paredzēts kā koplietošanas ceļš, lai nodrošinātu piekļuvi atsevišķiem īpašumiem.

4.6. Informācija par iespējamām paredzētās darbības īstenošanas vietām

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tiks analizētas šādas alternatīvas:

- A alternatīva – dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica, kas sākas pie Igaunijas/Latvijas robežas turpinās caur Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils novadiem, Rīgu, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadiem līdz Latvijas/Lietuvas robežai,
- A' alternatīva – dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posms Limbažu novadā, kas nesakrīt ar A un B alternatīvu,
- B alternatīva – dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posmi Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Baldones, Iecavas, Bauskas novados, kas nesakrīt ar A alternatīvu,
- A'' alternatīva – dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posms no Torņakalna līdz Zaslaukam, kas nesakrīt ar A alternatīvu,
- Tehnisko risinājumu alternatīvas, kur tās būs nepieciešamas un kuras tiks izstrādātas ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā.

Iesniegumā izmantotā dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvu posmu numerācija redzama 2. attēlā. Tālāk ir dots šo alternatīvu posmu apraksts, sākot no Igaunijas - Latvijas robežas līdz Latvijas - Lietuvas robežai. Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica izpētes teritorijas parādītas kartēs 1. pielikumā.

A1 posms
Posma garums: 3 km (no 0. līdz 3. km)
Posms sākas no Igaunijas – Latvijas robežas ar Blusupītes šķērsojumu, tālāk šķērso Salacgrīvas novada teritoriju un pārsvarā ir trasēts pa mežainu apvidu. Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonu. Dzelzceļa infrastruktūras līnijai Rail Baltica ir plānots šķērsojums ar valsts autoceļu P15 Ainaži–Matīši.
A2 posms
Posma garums: 30 km (no 3. līdz 33. km)
Tālāk dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica sadalās divās alternatīvās. A alternatīvas A2 posms šķērso Salacgrīvas un Limbažu novadu teritorijas, tas pārsvarā ir trasēts pa mežainu apvidu. A2 posms šķērso autoceļus V145 Vecsalaca - Mērnietki, P12 Limbaži – Salacgrīva, V143 Akmeņkalni – Lauvas - Ķekari, V138 Lāņi – Ķirbiži - Jelgavkrasti, upes: Salacu, Svētupi, Ungēnurgu, Vitrupi, Lielurgu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju. Tas šķērso dabas parka “Salacas ieleja” dabas parka zonu un dabas lieguma “Vitrupes ieleja” regulējamā režīma zonu. Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonu.
B2 posms
Posma garums: 31 km (no 3. līdz 34. 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 skar lauksaimniecības zemes un teritorijas ar izklaidus novietotām viensētām, pārējā teritorijā šķērsojot meža zemes. Posms šķērso autoceļus V144 Salacgrīva - Vecsalaca, P12 Limbaži – Salacgrīva, V138 Lāņi – Ķirbiži - Jelgavkrasti, upes: Salacu, Svētupi, Ungēnurgu, Vitrupi, Lielurgu, kā arī 110 kV elektropārvades līniju. Tas šķērso dabas parka “Salacas ieleja” neitrālo zonu, virzās gar dabas liegumu “Vitrupes ieleja”, kur dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica 300 m koridora mala skar dabas lieguma zonu. Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonu.
A3 posms
Posma garums: 48 km (no 33. līdz 81. km)
A alternatīvas A3 posms sākas Salacgrīvas novadā, šķērso Limbažu novadu un turpinās Sējas novadā. Šis posms iet tuvāk Limbažiem un ir trasēts pa nomaļāku apkaimi, salīdzinoši mazāk skarot apdzīvotas vietas un lauksaimniecības zemes, nekā B alternatīvas B3 posms, kā arī iet pa bijušo dzelzceļa līnijas Rīga – Rūjiena (caur Limbažiem) teritoriju. Tas šķērso Kurliņupi, Liepupi, Aģi, Augštilta grāvi, Ķīšupi, Ķidurgu, Pēterupi un Pusku. Posms šķērso arī autoceļus P11 Kocēni – Limbaži – Tūja, V138 Lāņi – Ķirbiži - Jelgavkrasti, V137 Stūrīši – 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.

<p>Skultes pagastā no Stienes pēc posma šķērsojuma ar esošo 110 kV elektropārvades līniju sākas Igaunijas - Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma no Sindi (Kilingi – Nõmme) Igaunijā līdz Salaspils (vai Rīgas TEC-2) apakšstacijām Latvijā (turpmāk tekstā kā Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums) 1B alternatīva, kas ir plānota vienotā koridorā ar dzelzceļa infrastruktūras līniju Rail Baltica.</p> <p>Sējas novadā A3 posms gar austrumiem apiet NATURA 2000 teritoriju aizsargājamo ainavu apvidu „Ādaži”, kas vienlaikus ir Nacionālo bruņoto spēku poligons „Ādaži”.</p> <p>Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta neitrālo zonu.</p>
<p>B3 posms</p> <p>Posma garums: 48 km (no 34. līdz 82. km)</p> <p>B alternatīvas B3 posms Salacgrīvas un Limbažu novadā no Kurliņupes līdz Skultei iet paralēli autoceļam E67/A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži), šķērsojot 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, kā arī Kurliņupi, Zaķupi, Liepupi, Mazupīti, Aģi, 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. Sējas novadā B3 posms pietuvojas ĪADT dabas liegumam „Dzelves – Kroņa purvs”.</p> <p>Limbažu novadā netālu no Skultes pēc B alternatīvas 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.</p> <p>Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta neitrālo zonu.</p>
<p>A' posms</p> <p>Posma garums: 15 km (no 0. līdz 15. km)</p> <p>A' alternatīva nodrošina iespēju A alternatīvu virzīt tuvāk Skultei, tālāk izmantojot B alternatīvu. Tas šķērso autoceļus V132 Priedulāji – Pakalni un V128 Straupe – Lēdurga – Vidriži – Skulte, kā arī upes Toru un Pusku. Posms šķērso arī 110 kV elektropārvades līniju.</p> <p>Šis posms pārsvarā šķērso lauksaimniecības zemes, skarot atsevišķus mežu nogabalus. Visā posma garumā tas virzās pa bijušo dzelzceļa līnijas Rīga - Rūjiena (caur Limbažiem) teritoriju.</p>
<p>A4 posms</p> <p>Posma garums: 45 km (no 81. līdz 126. km)</p> <p>A4 posms sākas Sējas novadā, B alternatīvai pievienojoties A alternatīvai un tālāk šķērsojot arī Inčukalna, Garkalnes, Ropažu, Stopiņu, Salaspils un Ķekavas</p>

novada teritorijas. Šis posms skar apdzīvotas vietas un lauksaimniecības zemes, kā arī šķērso meža zemes. A4 posms šķērso:

- maģistrālos gāzes vadus (2x700 mm) pirms Gaujas, pie Krievupes, netālu no Muceniekiem, un pie Saulkalnes,
- 110 kV un 330 kV elektropārvades līnijas,
- autoceļus A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene), V75 Ropaži – Griķukrogs, P3 Garkalne – Alauksts, P4 Rīga – Ērgļi, P5 Ulbroka – Ogre, A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Paternieki), P85 Rīgas HES – Jaunjelgava,
- dzelzceļa līnijas Rīga – Valka, Rīga – Ērgļi (nedarbojas) un Rīga – Krustpils,
- Gauju un Daugavu (Rīgas ūdenskrātuvi),
- Straujupīti, Krievupi, Tumšupi, Lielo Juglu, Ķivuļurgu, Mazo Juglu.

Pār Gauju un Daugavu (Rīgas ūdenskrātuve) plānoti dzelzceļa tilti, nodrošinot zem tiem nepieciešamo brīvtempu un respektējot maksimālās ūdens atzīmes.

Izstrādājot dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica A4 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā „Latvijas Valsts ceļi” projektos „Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) posma no krustojuma ar autoceļu A2 (0,0 km) līdz 19,0 km rekonstrukcija” un „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne)- Bauska (Ārce) būvniecība” iekļautie risinājumus, atsevišķās vietās paredzot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.

Posma A4 šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga – Valka (dienvidaustrumu pusē) ir plānots dzelzceļa infrastruktūras apkopes punkts, kura darbības nodrošināšanai plānots pieslēgums gan Rail Baltica dzelzceļa līnijai, gan esošajai dzelzceļa līnijai Rīga – Valka.

Posma A4 šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga – Krustpils (ziemeļaustrumu pusē) plānots Multimodālais kravu terminālis, kura darbības nodrošināšanai paredzēts pieslēgums gan Rail Baltica dzelzceļa līnijai, gan esošajai dzelzceļa līnijai Rīga – Krustpils.

A4 posms līdz Upeslejām Stopiņu novadā turpinās vienotā koridorā ar Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 1B alternatīvu.

A4 posms šķērso gudrona dīķu piesārņojuma izplatības areālu. Paredzams, ka līdz dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības uzsākšanai pilnībā tiks pabeigta gudrona dīķu sanācijas projekta īstenošana.

A4 posms Salaspils novada teritorijā šķērso neizstrādātu ģipšakmens atradni, kas atrodas starp autoceļu A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) un dzelzceļa līniju Rīga – Krustpils.

A5 posms

Posma garums: 72 km (no 0. līdz 72. km)

A alternatīvas A5 posms atzarojas pie Upeslejām Stopiņu novadā. Pēc autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) šķērsošanas A5 posms ir trasēts 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 “Enerģētiķis” teritorijai gar ziemeļu tās 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, Šķirotas parku un dzelzceļa līnijas Rīga – Krustpils sliežu ceļus. Pirms Dienvidu tilta Rail Baltica tiek izvietota vienā līmenī ar esošajiem sliežu ceļiem un pa dzelzceļa līnijas Rīga – Krustpils nodalījuma joslu turpinās līdz Rīgas Pasažieru stacijai. Plānots, ka Rīgas Pasažieru stacijā dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica atradīsies 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 ir trasēts pa dzelzceļa līnijas Torņakalns – Zaslauks – Tukums nodalījuma joslu (tunelī vai pa estakādi, šķērsojot esošos 1520 mm sliežu ceļus) līdz Imantas stacijai. Āgenskalnā tiks izvērtēts A” alternatīvas posms, kas kā tunelis šķērso Āgenskalnu no Torņakalna līdz Zaslaukam.

Aiz Imantas stacijas, šķērsojot autoceļa A10 Rīga – Ventspils (K. Ulmaņa gatve), A5 posms turpinās līdz starptautiskajai lidostai “Rīga”. Tālāk tas turpinās Mārupes novada teritorijā, šķērsojot autoceļu P132 Rīga – Jaunmārupe, Vētras, bijušo zvēraudzētavas teritoriju, un virzās līdz autoceļam A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) un, šķērsojot autoceļus V13 Tīraine – Jaunolaine, A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene), V7 Baloži – Plakanciems – Iecava un dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava, turpinās vienotā transporta koridorā ar autoceļu A5 līdz Ķekavas novadam. Pēc tam, A5 posmam virzoties gar Katrīnmuižas ziemeļaustrumiem Ķekavas pagastā un šķērsojot autoceļu V6 Ķekava – Plakanciems, tas pieslēdzas autoceļam A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) un ir trasēts ar to vienotā koridorā līdz A5 posma pieslēgumam A alternatīvas A6 posmam vai B alternatīvas B6 posmam.

Izstrādājot A5 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi” plānoto projektu „Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) posma km 11,6 (A7) – km 34,6 (A9) rekonstrukcija”, „Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5. km līdz 24,0. km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecība” un „Automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecība” risinājumi, atsevišķās vietās paredzot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.

<p>A5 posms šķērso šādas upes: Daugava, Bērzene, Dobupīte, Ķekava, Bērzene, Hapaka grāvis, Neriņa, Ķivuļurga, Misa. Ķekavas novadā tas šķērso plašas Ķekavas upes palienas teritorijas.</p> <p>Posms šķērso arī 110 kV un 330 kV elektropārvades līniju, kā arī maģistrālo gāzes vadu.</p> <p>A5 posmā pie TEC 2 uz ziemeļiem no dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ir paredzēta pasažieru dzelzceļa vagonu depo izbūve.</p>
<p>A6 posms</p> <p>Posma garums: 26 km (no 126. līdz 152. km)</p> <p>A alternatīvas A6 posms sākas Ķekavas novadā pēc dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES – Jaunjelgava un līdz Baldonei ir trasēts pārsvarā pa meža zemēm. Tas novietots tuvāk Baldonei un tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas “Radons” nekā B alternatīvas B6 posms. Pēc autoceļa P89 Ķekava – Skaistkalne šķērsojuma A6 posms ir trasēts pa lauksaimniecības zemēm un savrupmāju apbūves teritoriju. Tālāk tas iet pa meža zemēm Iecavas novadā, pietuvojoties apdzīvotai vietai Stūri Baldones pagastā. Tālāk līdz dzelzceļa līnijai Jelgava – Krustpils tas virzās pa meža zemēm. Posms A6 šķērso autoceļus P89 Ķekava – Skaistkalne, V1010 Stūri – Ziemeļi, V9 Iecava – Baldone – Daugmale, dzelzceļa līniju Jelgava – Krustpils, 110 kV elektropārvades līniju, kā arī maģistrālo gāzes vadu.</p> <p>A6 posms šķērso šādas upes: Ēturgu, Bērzeni, Meitupi, Ķekaviņu, Mīlupīti, Misu.</p>
<p>B6 posms</p> <p>Posma garums: 26 km (no 128. līdz 154. km)</p> <p>B alternatīvas B6 posms sākas Ķekavas novadā pēc dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES – Jaunjelgava un līdz Baldonei iet pa Baldones novada teritorijas plānojumā paredzēto nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju. Šis posms pārsvarā ir trasēts pa meža zemēm, šķērsojot atsevišķas lauksaimniecības zemju teritorijas. Tas izvietots apmēram 300 m attālumā no radioaktīvo atkritumu glabātavas “Radons”.</p> <p>B6 posms šķērso autoceļus P89 Ķekava – Skaistkalne, V1010 Stūri – Ziemeļi, V9 Iecava – Baldone – Daugmale, dzelzceļa līniju Jelgava – Krustpils, 110 kV elektropārvades līniju un maģistrālo gāzes vadu.</p> <p>B6 posms šķērso šādas upes: Ēturgu, Bērzeni, Sūnupi, Ķekaviņu, Misu.</p> <p>Izstrādājot B6 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi” projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība” paredzētie risinājumi, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.</p>
<p>Posms A7</p> <p>Posma garums: 10 km (no 152. līdz 162. km)</p> <p>A alternatīvas A7 posms šķērso Iecavas novadu. Iecavas novada teritorijā tas pārsvarā ir trasēts pa maz apdzīvotām lauksaimniecības zemēm, skarot arī meža zemes. Posms šķērso Zaskalna (Speķa) purvu un Suņu purvu.</p>

<p>A7 posms šķērso autoceļu P92 Iecava – Stelpe, V1047 Iecava – Lambārte. A7 posms šķērso šādas upes: Vērgūpi, Iecavu. Izstrādājot A7 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi” projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība” paredzētie risinājumus, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.</p>
<p>Posms A8</p>
<p>Posma garums: 27 km (no 162. līdz 189. km)</p>
<p>A alternatīvas A8 posms šķērso Baldones novadu un iet līdz Latvijas – Lietuvas robežai. A8 posms ir trasēts tā, lai to attālinātu no autoceļa A7/E67 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), kura apkaime ir salīdzinoši blīvi apdzīvota, un virzītu pa teritorijām ar mazāk auglīgām lauksaimniecības zemēm un mitriem mežiem Mūsas un Mēmeles upju ūdensšķirtnē. 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), 110 kV elektropārvades līniju. A8 posms šķērso šādas upes: Mēmeli, Stabulīti, Cerauksti, Mūsu. Izstrādājot A8 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi” projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība” paredzētie risinājumus, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.</p>
<p>Posms B8</p>
<p>Posma garums: 27 km (no 164. līdz 191. km)</p>
<p>B alternatīvas B8 posms šķērso Bauskas novadu un virzās līdz Latvijas – Lietuvas robežai. Šis posms ir trasēts pa Bauskas novada teritorijas plānojumā noteikto nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju. No Ārces Ceraukstes pagastā šis posms izvietots vienotā transporta koridorā ar autoceļu A7/E67 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), šķērsojot salīdzinoši blīvi apdzīvoto autoceļa apkaimi. B8 posms šķērso autoceļus V1018 Vecsaule – Rudzi – Code, P88 Bauska – Linde, P87 Bauska – Aizkraukle, V1022 Bauska – Brunava – Paņemūne, A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), 110 kV elektropārvades līniju, kā arī maģistrālo gāzes vadu (2x700 mm). B8 posms šķērso šādas upes: Doli, Mēmeli, Stabulīti, Cerauksti, Mūsu. Izstrādājot B8 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi” projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība” paredzētie risinājumus, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.</p>

Izstrādājot dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica novietojuma un tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā šādos projektos jau paredzētie risinājumi:

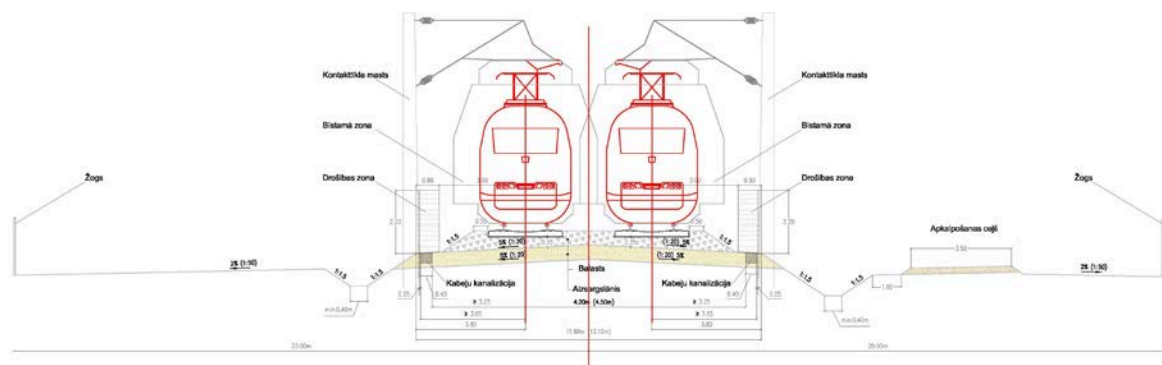
- Autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) posma no krustojuma ar autoceļu A2 (0,0 km) līdz 19,0. km rekonstrukcija,
- Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma km 11,6 (A7) – km 34,6 (A9) rekonstrukcija,
- Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5. km līdz 24,0. km apvedceļa (Ķekavas apvedceļa) būvniecība,
- Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība,
- Automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecība.

VAS „Latvijas Valsts ceļi” projektos, kuriem jau ir pabeigta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, būtiskas izmaiņas nav paredzētas. Izmaiņas ir iespējamās tikai atsevišķu mezglu risinājumos, lai abus transporta koridorus savienotu vienotā koridorā.

4.7. Informācija par izmantojamo tehnoloģiju veidiem

Dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica ir elektrificēta divceļu dzelzceļa līnija, kas paredzēta gan pasažieru, gan kravas vilcienu kombinētajai satiksmei. Projektētais dzelzceļa līnijas ātrums ir 240 km/h. Apdzīšanas stacijas ar vismaz četriem sliežu ceļiem ir paredzēts izvietot vidēji ik pēc 50 km, savukārt starpsliežu savienojumu pārmijkopas vidēji ik pēc 20 km. Infrastruktūras apkopes punktā un pie Multimodālā termināļa paredzēts izbūvēt dzelzceļa parkus ar vairākiem sliežu ceļiem gan 1435 mm, gan 1520 mm platuma dzelzceļiem. Pasažieru depo ir paredzēts izbūvēt dzelzceļa parku tikai 1435 mm platuma dzelzceļam.

Rail Baltica tipveida šķērsprofils redzams 3. attēlā.



3. attēls. Rail Baltica tipveida šķērsprofils.

Dzelzceļa infrastruktūras līniju Rail Baltica visā trases garumā, izņemot atsevišķus posmus Rīgā, pašreizējā projekta attīstības stadijā ir paredzēts izbūvēt virszemes līmenī. Rīgā, kur nepieciešams šķērsot dažādos līmeņos esošos sliežu ceļus (posmā Torņakalns – Zaslauks), tiks vērtēta iespēja atsevišķus dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica posmus izbūvēt kā tuneli.

Lai nodrošinātu drošu un pietiekošu dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica elektroapgādi, atsevišķos posmos blakus dzelzceļa infrastruktūras līnijai Rail Baltica plānota jaunas 110 kV elektropārvades līnijas izbūve.

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica šķērsojumi ar valsts, pašvaldību, komersantu un māju ceļu tīklu tiks veidoti tikai kā divlīmeņu šķērsojumi vietās, kur tas būs iespējams. Pārējos gadījumus tiks nodrošinātas alternatīvas piebraukšanas iespējas īpašumiem, izmantojot blakus esošo šķērsojuma vietu. Šķērsojumu risinājumi tiks izstrādāti vienlaicīgi ar ietekmes uz vidi novērtējuma procesu.

Upju šķērsošanai pašreizējā projekta attīstības stadijā plānots izbūvēt tiltus, konkrētus risinājumus precizējot turpmākajā izpētē. Atsevišķu mazo ūdensteču šķērsošanai tiks vērtēta arī iespēja tās integrēt dzelzceļa zemes klātnes ūdens novades sistēmā, neradot būtisku ietekmi uz hidroloģisko režīmu.

Lai izbūvētu dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica šķērsojumus ar maģistrālajiem gāzes vadiem, atsevišķos posmos būs nepieciešama maģistrālo gāzes vadu pārbūve. Tāpat atsevišķās vietās ir paredzēta gāzes vadu iznešana no dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica dzelzceļa zemes klātnes zonas, nodrošinot attālumu starp dzelzceļa infrastruktūru un gāzes vadu vismaz 50 m (drošības aizsargjoslas robežās).

Vairākās vietās dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica šķērso 110 kV un 330 kV gaisvada elektropārvades līnijas, kur būs nepieciešama elektropārvades līniju balstu paaugstināšana vai pārbūve, vai nomaiņa, lai nodrošinātu minimālo pieļaujamo attālumu starp gaisvada elektropārvades līniju un dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica kontakttīklu. Gaisvada elektropārvades līniju pārbūve tiks veikta esošās elektropārvades līnijas aizsargjoslas robežās, nemainot elektropārvades līnijas novietojumu.

4.8. Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

Pašreizējā projekta attīstības stadijā paredzams, ka būs nepieciešami šādi infrastruktūras objekti:

- tilti pār lielajām upēm (Daugava, Gauja),
- tilti pār vidējām upēm (Mūsa, Mēmele, Salaca, Iecava, Mazā Jugla, Lielā Jugla, Svētupe, Misa, Tumšupe, Vitrupe),
- tilti pār mazajām upēm,
- divlīmeņu šķērsojumi ar autoceļiem, ielām un 1520 mm sliežu ceļiem,
- viadukti pār ielejām, gravām, citām pazeminātām teritorijām,
- citi nepieciešamie šķērsojumi gājējiem, lauksaimniekiem, citai saimnieciskai darbībai,
- zvēru pārejas (zaļie tuneļi un tilti),
- elektroapgādes apakšstacijas,
- dzelzceļa pārvads vai tuneļi vietās, kur nav iespējama esošo 1520 mm sliežu ceļu šķērsošana vienā līmenī. Īsākie tuneļi tiks izbūvēti kā viens kopīgs tunelis abiem sliežu ceļiem. Garajiem tuneļiem paredzēts izbūvēt

katram sliežu ceļam savu tuneli, kur abi tuneļi noteiktos intervālos ir savā starpā savienoti ar drošības slūžām.

5. Tehnoloģiskā informācija atbilstoši izvēlētajam paredzētās darbības risinājumam

4.9. Galvenās izejvielas un to daudzums gadā vai būvmateriāli (ceļa, dzelzceļa līnijas un lidostas būvniecības gadījumā) un to daudzums objekta būvniecībai. Norāda visas bīstamās ķīmiskās vielas un maisījumus, kā arī pārējās izejvielas, kuru patēriņš pārsniedz 100 kg gadā

Rail Baltica dzelzceļa līnijas būvniecībai tiks izmantoti šādi galvenie būvmateriāli/būvizstrādājumi:

- nestspējīga grunts zemes klātnes izbūvei un vājo grunšu nomaiņai,
- drenējoša grunts/aizsargslānis zemes klātnes izbūvei,
- granīta šķembu balasts,
- dzelzsbetona gulšņi ar elastīgajiem sliežu stiprinājumiem,
- sliedes un sliežu izstrādājumi (pārmijas, kompensatori u.c.),
- dzelzsbetona izstrādājumi tiltiem, viaduktiem, pārvadiem, tuneļiem,
- dzelzsbetona un metāla izstrādājumi caurtekām,
- kabeļi, vadi, iekārtas energoapgādes, kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmām,
- skaņu absorbējošās un/vai atstarojošās sienas,
- atdalošais žogs.

Šajā projekta attīstības stadijā nav veikti aprēķini par objekta būvniecībai nepieciešamo būvmateriālu daudzumu. Informācija tiks precizēta ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā.

4.10. Produkcija un tās daudzums (gadā)

Saskaņā ar veikto Priekšizpēti, paredzētais pārvadājumu apjoms ir šāds:

- Starptautiskie pasažieru vilcieni 9 vilcienpāri diennaktī,
- Kravas vilcieni 17 vilcienpāri diennaktī,
- Cita dzelzceļa satiksme 72 vilcienpāri diennaktī.

IVN procesa laikā tiks aktualizēti izejas dati un pieņēmumi, tiks veikta pārvadājumu modelēšana un paredzamo pārvadājumu apjomu precizēšana.

4.11. Plānotais ūdens patēriņš (kubikmetri diennaktī, mēnesī vai gadā)

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ekspluatācija nav saistīta ar ūdens patēriņu.

Būvniecības laikā ūdens tiks izmantots būvdarbu veikšanai pēc nepieciešamības, kā arī strādnieku sadzīves un sanitāro vajadzību nodrošināšanai.

4.12. Ūdensapgādes risinājums, izmantojamā ūdens ieguves avota nodrošinājums ar ūdens resursiem (virszemes vai pazemes ūdens)

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ekspluatācijas nodrošināšanai nav nepieciešams risināt ūdensapgādes jautājumus. Būvniecības laikā ūdensapgāde tiks risināta lokāli pēc nepieciešamības.

4.13. Notekūdeņu apsaimniekošanas risinājums, plānotais notekūdeņu daudzums (kubikmetri diennaktī, mēnesī vai gadā), piesārņojošās vielas notekūdeņos, to koncentrācija pirms un pēc attīrīšanas, notekūdeņu izplūdes vieta

Lietus ūdeņu novadīšanai visā sliežu ceļu garumā ir paredzēts izbūvēt lietus ūdens novadīšanas ierīces, kas nodrošinās ūdens novadi no zemes klātnes, tādejādi nodrošinot zemes klātnes nestspējas īpašības. Normālas ekspluatācijas apstākļos lietus ūdeņi nebūs piesārņoti un tiks novadīti vidē bez papildus attīrīšanas. To piesārņošana ir iespējama avārijas vai negadījuma rezultātā. Piesārņotu lietus ūdeņu apsaimniekošana kārtība tiks noteikta rīcības plānos avāriju un negadījumu gadījumos.

Purvainās un slapjās vietās ir paredzēts izbūvēt ūdens novades sistēmas, kas nodrošinās pamatnes nestspēju dzelzceļa zemes klātnes izbūves zonā.

Būvniecības laikā radušies sadzīves notekūdeņi tiks apsaimniekoti, nodrošinot to savākšanu un nodošanu komersantiem, kas saņēmuši nepieciešamās atļaujas.

Būvniecības laikā radušos tehnoloģisko notekūdeņu apsaimniekošana tiks nodrošināta atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

4.14. Siltumapgādes risinājums, sadedzināšanas iekārtai – paredzamais kurināmais, tā daudzums un jauda

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ekspluatācija nav saistīta ar nepieciešamību nodrošināt siltumapgādi un izmantot sadedzināšanas iekārtas.

4.15. Piesārņojošo vielu emisija gaisā, ūdenī un augsnē (piesārņojošās vielas un to koncentrācija), smakas

Gaisa piesārņojums sagaidāms būvniecības laikā, ko radīs būvniecībā iesaistīto transportlīdzekļu dzinēju slāpekļa dioksīda (NO₂), oglekļa monoksīda (CO) un daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5} emisijas.

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ekspluatācijas laikā nav sagaidāmas būtiskas gaisu piesārņojošo vielu emisijas, jo tiks izmantoti elektrificēti vilces līdzekļi. Saistībā ar vilcienu kustību iespējamās daļiņu PM₁₀ un daļiņu PM_{2,5} emisijas vai vidē esošu daļiņu atkārtota pārvietošanās (suspendēšanās).

Ievērojot to, ka pa jaunbūvējamo dzelzceļa līniju plānots pārvadāt arī bīstamās kravas, tad kā, iespējams, gaisa kvalitāti ietekmējošs faktors ir jāmin gaistošu vielu noplūde atmosfēras gaisā avāriju gadījumā. Arī piesārņojošo vielu emisijas ūdenī

un augsnē iespējamās tikai avāriju vai negadījumu laikā. Šie aspekti tiks izvērtēti, novērtējot ar paredzēto darbību saistītos riskus.

4.16. Tehnoloģisko procesu atkritumi (arī bīstamie atkritumi), blakusprodukti un paredzamā atkritumu apsaimniekošana

Tehnoloģisko procesu atkritumi galvenokārt radīsies uzturēšanas un remontdarbu laikā. To apsaimniekošana tiks nodrošināta atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

4.17. Fizikālās ietekmes (piemēram, elektromagnētiskais starojums, vibrācija, troksnis)

Fizikālās ietekmes (troksnis, vibrācija) sagaidāmas gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā. Dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica ir garš līnijveida objekts, kas šķērso teritorijas ar dažādu izmantošanas veidu – dzīvojamu apbūvi, lauksaimniecības zemes, mežus u.c. Vides trokšņa novērtējums (modelēšana) tiks veikts visai trasei, novērtējot trokšņa līmeņa izmaiņas plānotajai (izbūvēta dzelzceļa līnija) situācijai salīdzinājumā ar esošo situāciju.

Vides trokšņa modelēšanas rezultātā iegūtās vērtības tiks salīdzinātas ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktajiem trokšņa robežlielumiem: L_{dnv} – diennakts trokšņa rādītājam, L_{diena} – dienas trokšņa rādītājam, L_{vakars} – vakara trokšņa rādītājam, L_{nakts} – nakts trokšņa rādītājam. Novērtējuma laikā tiks identificētas vietas, kur paredzētās darbības īstenošanas rezultātā (plānotā situācija) ir prognozējami trokšņa robežlielumu pārsniegumi un kur ir jāparedz trokšņa līmeņa samazināšanas pasākumi. Izpētē tiks novērtēta plānoto prettrokšņa pasākumu efektivitāte, veicot trokšņa izplatības modelēšanu katram prettrokšņa risinājuma veidam.

Trokšņa līmeņa novērtējumam izmantosim trokšņa prognozēšanas un modelēšanas datorprogrammu, kas atbilst 2014. gada 7. janvāra Ministru kabineta noteikumu Nr. 16 prasībām.

Atkarībā no dzelzceļa, t.sk. tā struktūras elementu pārvalu un tiltu, izbūvē izmantotās tehnoloģijas, kā arī dzelzceļa ekspluatācijas laikā, tā apkārtnē sagaidāms augstāks vibrāciju līmenis. Latvijas Republikas tiesību aktos nav noteiktas pieļaujamās vibrāciju robežvērtības. Par nozīmīgāko vibrācijas avotu vilciena kustības rezultātā uzskatāma vilcienu riteņu saskare ar sliežu ceļu. Radītās vibrācijas līmeni nosaka gan sliežu ceļu tehniskā kvalitāte, gan vilcienu riteņu gludums. Nozīmīgs faktors vibrācijas radīšanā ir arī vilcienu veidam, proti, parasti smagi kravas vilcieni rada lielāku vibrāciju nekā salīdzinoši vieglākie pasažieru vilcieni. Vibrāciju būvniecības laikā rada pāļu dzīšana, kura nepieciešama tiltu un pārvalu būvniecībai. Vibrācijas raksturs un izplatība ir atkarīga no grunts sastāva un pāļu dzīšanas tehnoloģijas. Vibrāciju slāpējošas īpašības, salīdzinot ar citiem grunts veidiem, piemīt smilts gruntīm. Izpētes laikā izvērtēsīm plānoto tehnisko risinājumu pietiekamību vibrācijas novēršanai vai

samazināšanai. Nepieciešamības gadījumā tiks plānoti kompensējošie pasākumi (piemēram, būvju aizsardzībai pret paredzētās darbības radītu paaugstinātu vibrāciju).

Rail Baltica ir būve, kurā plānots izmantot jaunākās tehnoloģijas, kas pašas par sevi ietvers risinājumus ar salīdzinoši mazāku radīto trokšņa un vibrāciju līmeni nekā līdzšinējie Latvijā izmantotie dzelzceļa tehniskie risinājumi.

6. Informācija par to, vai iespējamā paredzētās darbības vieta atrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā vai mikroliegumā

A alternatīva šķērso šādas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas:

- dabas parka "Salacas ieleja" dabas parka zonu, kur 300 m koridorā ir konstatēts ES aizsargājamais biotops (91E0* Aluviāli krastmalu un palieņu meži),
- dabas lieguma "Vitrupe ieleja" regulējamā režīma zonu, kur 300 m koridorā ir konstatēti šādi ES aizsargājami biotopi – 9010* veci vai dabiski boreālie meži, 8220 smilšakmens atsegumi, 6270* sugām bagātas ganības un ganības pļavas, 6450 palieņu zālāji, 91E0* aluviāli krastmalu un palieņu meži, 91F0 jaukti ozolu, gobu, ošu meži gar lielām upēm.

B alternatīva šķērso dabas parka "Salacas ieleja" neitrālo zonu, kur 300 m koridorā ir konstatēts ES aizsargājami biotopi (6210 sausi zālāji kalķainās augsnes, 6450 palieņu zālāji). Tā virzās gar dabas liegumu "Vitrupe ieleja", 300 m koridora malai skarot dabas lieguma zonu un teritoriju, kur konstatēts ES aizsargājamais biotops – 6450 palieņu zālāji.

Gan A alternatīva, gan B alternatīva šķērso īpaši aizsargājamo dabas teritoriju – Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātu, šķērsojot tā ainavu aizsardzības un neitrālo zonu.

7. Informācija par attālumu (kilometros) no paredzētās darbības iespējamās atrašanās vietas līdz Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (NATURA 2000) robežai

Informācija par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un attālumu līdz dzelzceļa infrastruktūras līnijai Rail Baltica alternatīvām ir apkopota nākamajā tabulā.

1. tabula. ĪADT dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvu tiešā tuvumā

ĪADT nosaukums	Attālums no paredzētās darbības atrašanās vietas	Nozīmīgākās dabas vērtības, apsaimniekošanas dokumentu izstrādes statuss
Dabas liegums „Vidzemes”	A alternatīva – 2400 m	Šī teritorija ir īpaši nozīmīga Eiropā un Latvijā ļoti reti sastopamu biotopu -

akmeņainā jūrmala”	B alternatīva – 1650 m	daudzgadīgi augāji akmeņainās pludmalēs un smilšakmens atsegumi jūras krastā - aizsardzībai. Dabas liegumam „Vidzemes akmeņainā jūrmala” ir izstrādāti individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, kā arī dabas aizsardzības plānu.
Dabas liegums „Dziļezers un Riebezers”	A alternatīva – 1970 m B alternatīva – 7000 m	Teritorija ietver subglaciālo iegultņu ezeru sistēmu ar Dziļezeru, kas ir viens no dziļākajiem ezeriem Latvijā. Teritorijā ir sastopami izcili ES Biotopu direktīvas mežu biotopi - gravu un nogāžu meži, nogāzēs - ošu mežs ar <i>Allium ursinum</i> un <i>Neckera pennata</i> . Dabas liegumam „Dziļezers un Riebezers” ir izstrādāti individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, kā arī dabas aizsardzības plānu.
Aizsargājamais ainavu apvidus „Ādaži”	A alternatīva – 985 m B alternatīva – 715 m	Nozīmīgākā vieta valstī biotopa – Piejūras zemienes smiltāju līdzenumu sausi virsāji – saglabāšanā. Teritorijā sastopams liels skaits aizsargājamo augu un dzīvnieku sugu. Aizsargājamo ainavu apvidum „Ādaži” ir izstrādāts dabas aizsardzības plāns. Individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi šai teritorijai nav izstrādāti.
Dabas liegums „Dzelves – Kroņa purvs”	A alternatīva – 1325 m B alternatīva – 45 m	Raksturīga liela ornitofaunas un biotopu daudzveidība. Daudzu īpaši aizsargājamo putnu sugu ligzdošanas vieta. Šai teritorijai nav izstrādāti ne individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, ne dabas aizsardzības plāns.
Dabas parks „Beberbeķi”	A alternatīva – 1270 m	Teritorija izveidota bioloģiski vērtīgu priežu audžu aizsardzībai. Dabas parkam „Beberbeķi” ir izstrādāti individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, kā arī dabas aizsardzības plānu.
Dabas liegums "Karateri"	A alternatīva - 870 m B alternatīva - 2370 m	Teritorija izveidota smilšu krupja aizsardzībai. Dabas liegumam ir dabas aizsardzības plāns, individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi nav izstrādāti.
Dabas liegums "Melnā ezera purvs"	A alternatīva - 300 m	Dabas liegumā novērojama ļoti liela putnu daudzveidība nelielā platībā. Rudens migrāciju laikā purvā atpūšas sējas un baltpieres zosis. Teritorijai nav individuālo aizsardzības un izmantošanas noteikumu, ir izstrādāts dabas aizsardzības plāns.

8. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums un plānotie pasākumi nelabvēlīgas ietekmes samazināšanai vai novēršanai

Paredzētā darbība var ietekmēt ūdensteces gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā. Ietekmes uz vidi izpētē tiks vērtēti vismaz šādi aspekti – hidroloģiskie apstākļi, ūdeņu kvalitāte, hidrobioloģiskie apstākļi un zivju resursi, plūdu riska un applūstošās teritorijas. Tā kā ietekmes būtiskumu nosaka gan šķērsojamās ūdensteces lielums, tās hidroloģiskie apstākļi un vides stāvoklis, gan arī plānotais šķērsojuma tehniskā risinājuma veids, tad sagaidāms, ka būtiskākā ietekme būs uz lielajām un vidējām upēm.

Visās vietās, kur tas būs nepieciešams (ūdensteces, grāvji, meliorācijas sistēmas, ieplakas u.c.), zemes klātnē tiks izbūvētas caurtekas/tilti, lai nodrošinātu teritoriju hidroloģiskā režīma nepasliktināšanos.

Būtiskākā ietekme uz gruntsūdeņiem un pazemes ūdeņiem iespējama būvniecības laikā. Izpētes laikā analizēsīm gruntsūdens līmeņus un plūsmas virzienus, iespējamās atslodzes vietas, lai izvēlētos piemērotāko būvniecības veidu, kas rada iespējami mazāku ietekmi uz gruntsūdeņiem un artēziskajiem ūdeņiem.

Stopiņu, Salaspils un Baldones novados, kuru teritoriju šķērsos dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica, sastopami sarežģīti ģeoloģiskie apstākļi – ģeoloģiskā riska zonas, kur atrodas ģipša un dolomīta nogulumi. Šajās teritorijās iespējami mūsdienu ģeoloģiskie procesi, piemēram, karsta process, kurā veidojas gan atklātas, gan slēgtas karsta formas, kā arī noslīdeņi. Izpētes laikā tiks identificēti iespējamie riska apgabali, lai izstrādātu drošus tehniskos risinājumus.

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica alternatīvas šķērso purvus un pārmitras vietas. Izpētes laikā tiks identificētas pārpurvotas, apgrūtinātas virszemes noteces un pārplūstošās teritorijas, kuras šķērsos paredzētās darbības trase, un novērtēta paredzētās darbības ietekme uz šīm teritorijām gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā. Nepieciešamības gadījumā tiks paredzēti nelabvēlīgo seku novēršanas vai samazināšanas pasākumi.

Kā jau minēts iepriekš, paredzētajai darbībai raksturīgas fizikālās ietekmes – troksnis un vibrācija. Vērtējot trokšņa līmeņa izmaiņas, tiks identificētas teritorijas, kur nepieciešams plānot troksni samazinošos pasākumus. Ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā tiks novērtēta arī vibrāciju samazinošo pasākumu pietiekamība.

Paredzētās darbība potenciāli var radīt ietekmi uz NATURA 2000 teritorijām būvniecības laikā un tajos gadījumos, kad dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica šķērsos šīs dabas teritorijas – arī ekspluatācijas laikā. Ietekmes uz vidi novērtējuma laikā tiks izvērtēta ietekme uz šo teritoriju ekoloģiskajām funkcijām, integritāti, to izveidošanas un aizsardzības mērķiem, pamatojoties uz Ministru kabineta 2011. gada 19. aprīļa noteikumiem Nr. 300 „Kārtība, kādā novērtējama

ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)". Ņemot vērā ietekmes būtiskumu, nepieciešamības gadījumā tiks plānoti pasākumi ietekmes samazināšanai vai kompensēšanai.

Tāpat tiks izvērtēta paredzētās darbības ietekme uz bioloģisko daudzveidību ārpus NATURA 2000 teritorijām. Novērtējuma gaitā tiks precizēts gan trases novietojums, gan plānoti pasākumi bioloģiskās daudzveidības aizsardzībai, t.sk. zvēru pārejas (zaļie tuneļi un tilti).

Ņemot vērā sikspārņu eksperta paredzētās darbības sākotnējo novērtējumu, var secināt, ka iespējamā negatīvā ietekme no dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica ir iespējams barošāns biotopu (galvenokārt mežu) un mītņu (koki, varbūt arī atsevišķas ēkas) zudums. Tieša sikspārņu bojāeja no vilcieniem ir salīdzinoši reta un arī maz pētīta parādība, kurai vairāk raksturīgs lokāls raksturs.

Plānotajā dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica izpētes teritorijā tikpat kā nav zināmu mežu, kuros būtu paaugstināts sikspārņu blīvums. Savukārt atklātas lauksaimniecības zemes ir viens no sikspārņiem nepiemērotākajiem biotopiem, līdz ar to tajās nav paredzama praktiski nekāda būtiska trases ietekme uz šiem dzīvniekiem. Tādējādi visaptveroša sikspārņu ekspertīze dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica izpētes teritorijā nebūtu lietderīga, jo, lai gan ir skaidrs, ka 3-5 sugu sikspārņi tiktu konstatēti mežos visā trases garumā, to koncentrācija nebūtu tik būtiska, lai būtu nepieciešams mainīt trases novietojumu. Eksperta slēdziens vai konsultācija varētu būt nepieciešama atsevišķos gadījumos, ja rastos pamatotas aizdomas, par kādas ar dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecību vai ekspluatāciju saistītas darbības lokālu ietekmi uz sikspārņiem.

Jebkura darbība rada zināmu risku gan sabiedrībai, gan videi, gan infrastruktūrai un objektiem, kas atrodas tās tiešā tuvumā. Arī dzelzceļa satiksme var radīt risku, it īpaši vietās, kur saskaras dažādas plūsmas, piemēram, dzelzceļa satiksme un pasažieri vai gājēji, vai velobraucēji, vai autosatiksme. Izpētes ietvaros tiks veikts riska novērtējums un nepieciešamības gadījumā plānoti pasākumi riska līmeņa samazināšanai.

Paredzētās darbības teritorijā un tiešā tās tuvumā tiks apzināti paaugstināta riska objekti un teritorijas. Tiks apzinātas to ietekmes zonas un novērtēta jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas izvietojuma iespēja šo riska objektu tuvumā. Paredzētās darbības tuvumā atrodas radioaktīvo atkritumu glabātava „Radons” un AS „Latvijas Gāze” Inčukalna pazemes gāzes krātuve. Šie faktori tiks ņemti vērā, izvēloties trases novietojumu.

Plānotā dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica potenciāli var radīt ietekmi uz kultūras pieminekļiem. Paredzētās darbības teritorijā un tiešā tās tuvumā tiks apzināti kultūras pieminekļi un to aizsargjoslas.

Paredzētajai darbībai ir sagaidāma būtiska ietekme uz ainavu, jo plānotā dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica un tās koridors būs jauns līnijveida objekts esošajā ainavā un šķērsos vērtīgus ainavu apgabalus. Ietekmes uz vidi

novērtējuma laikā tiks izvērtēta paredzētās darbības sagaidāmā ietekme uz identificētajām ainavu telpām, skatu perspektīvām un ainavu struktūras elementiem. Izpētes laikā sagatavosim kartogrāfisko materiālu par ainavu tipiem un skatu perspektīvām, lai uzskatāmi parādītu ainavu struktūras paredzētās darbības teritorijā, kā arī izmaiņas skatu perspektīvās pēc paredzētās darbības īstenošanas. Novērtējuma rezultātā tiks sagatavoti priekšlikumi pasākumiem, kas samazina paredzēto ietekmi uz ainavām.