



Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV- 1045

Tālrunis: 67321173 ♦ fakss: 67321049 ♦ e-pasts: vpvb@vpvb.gov.lv

Rīgā

Atzinums Nr.7

par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu Latvijas dzelzceļa esošo publisko dzelzceļa līniju elektrifikācijai

Derīgs līdz 2017.gada 31.decembrim

Paredzētās darbības ierosinātājs:

VAS "Latvijas Dzelzceļš", reģ. Nr.40003032065, adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1547, tālr. 67234940 (turpmāk arī Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA "Projekts 3i", reģistrācijas Nr.40103373734, adrese: Ausekļa iela 3-99, Rīga, LV-1010, tālrunis 29218944 (turpmāk arī Izstrādātāja).

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

- 2014.gada 4.novembrī iesniegts Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk arī Ziņojums);
- 2014.gada 20.novembrī iesniegti precizējumi Ziņojumam saistībā ar VAS „Latvijas dzelzceļš” paredzētās darbības: „Dzelzceļa tīkla elektrifikācija” īstenošanas apjoma samazināšanu;
- 2014.gada 19.decembrī ar iesniegumu Nr.71/2014 iesniegti papildinājumi Ziņojumam.
- 2014.gada 20.decembrī ar iesniegumu Nr.73/2014 iesniegti papildinājumi Ziņojumam.
- 2014.gada 29.decembrī ar iesniegumu Nr.DV-6.5.24/211-2014 iesniegti papildinājumi Ziņojumam.

Visi iesniegtie Ziņojuma papildinājumi uzskatāmi par Ziņojuma sastāvdaļu.

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

1. Paredzētās darbības nosaukums: Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija (turpmāk arī – Paredzētā Darbība).

2. Paredzētās Darbības iespējamā norises vieta:

- 2.1.** Latvijas teritorija, dzelzceļa līnijas Rīga-Tukums-Ventspils; Rīga-Skulte; Rīga-Jelgava; Rīga-Krustpils-Daugavpils; Krustpils-Rēzekne; Krustpils-Jelgava; Jelgava-Tukums. Plānotie dzelzceļa elektrifikācijas darbi, kas paredzēti dzelzceļa nodalījuma joslās, skars Rīgas pilsētas, Carnikavas novada, Saulkrastu novada,

Limbažu novada, Mārupes novada, Olaines novada, Babītes novada, Jūrmalas pilsētas, Stopiņu novada, Salaspils novada, Ikšķiles novada, Salas novada, Jēkabpils pilsētas, Krustpils novada, Līvānu novada, Daugavpils novada, Daugavpils pilsētas, Ogres novada, Ķeguma novada, Lielvārdes novada, Vecumnieku novada, Iecavas novada, Ozolnieku novada, Jelgavas pilsētas, Jelgavas novada, Dobeles novada, Skrīveru novada, Aizkraukles novada, Kokneses novada, Pļaviņu novada, Jaunjelgavas novada, Ventspils novada, Ventspils pilsētas, Talsu novada, Kandavas novada, Engures novada, Tukuma novada, Tukuma pilsētas, Viļānu novada, Rēzeknes novada, Rēzeknes pilsētas un Varakļānu novada administratīvās teritorijas.

- 2.2.** Lai nodrošinātu elektriskās strāvas pievadi gaisa kontakttīklu sistēmai, tiek plānota vilces jaudas apakšstaciju izbūve (turpmāk arī VJA) ar tām nepieciešamo 110kV elektropārvades līniju (turpmāk arī EPL) pieslēgumiem. Atbilstoši Ziņojumam VJA pārveido AS „Latvenergo” piegādāto elektroenerģiju ar 110kV spriegumu uz jauno dzelzceļa elektrifikācijas sistēmu ar 1x25 kV vai 2x25kV maiņspriegumu. Ziņojumā apskatītas kopumā 17 iespējamās VJA izbūves vietas:

- 2.2.1.** VJA 1 „Ventspils”, Dzelzceļnieku ielā 1, Ventspilī (zemes vienības kadastra Nr.27000230203, platība 14307m²/ 4403 m²);
- 2.2.2.** VJA 2 „Līči”, Ģibuļu pagastā Talsu novadā (zemes vienības kadastra Nr. 8540780101, platība 6000 m²);
- 2.2.3.** VJA 3 „Tukums” Stacijas ielā 27, Tukumā (zemes vienības kadastra Nr. 90010050220, platība 10870 m²/7978 m²);
- 2.2.4.** VJA 4 „Jelgava” Bauskas ielā E, Jelgavā (zemes vienības kadastra Nr.09000060348, platība 3416 m²);
- 2.2.5.** VJA 5 „Daudzeva” Daudzeses pagastā, Jaunjelgavas novadā, (zemes vienības kadastra Nr.32500020098, platība 10000 m²);
- 2.2.6.** VJA 6 „Krustpils”, Madonas ielā 22, Jēkabpilī (zemes vienības kadastra Nr.56010011615, platība 6000 m²);
- 2.2.7.** VJA 7 „Daugavpils”, Piekrastes ielā 16, Daugavpilī (zemes vienības kadastra Nr.05000083201, platība 10000 m²);
- 2.2.8.** VJA 8 „Rēzekne”, Rīgas iela 27C, Rēzeknē (zemes vienības kadastra Nr.21000210002, platība 6000 m²);
- 2.2.9.** VJA 9 „Ķegums”, Celtnieku ielā 2, Ķegumā, Ķeguma novadā (zemes vienības kadastra Nr.74090050058, platība 3682 m²);
- 2.2.10.** VJA 10 „Rīga”, Kandavas ielā 16, Rīgā (zemes vienības kadastra Nr.01000762123, platība 14541 m²);
- 2.2.11.** VJA 11 „Saulkrasti”, Saulkrastu stacijas teritorijā, Saulkrastos, Saulkrastu novadā (zemes vienības kadastra Nr.80130040227, platība 8704 m²);
- 2.2.12.** VJA 12 „Apšupe”, stacijas „Apšupe” teritorijā, Jaunbērzes pagastā, Dobeles novadā (zemes vienības kadastra Nr.46680010178, platība 6000 m²);
- 2.2.13.** VJA 13 „Iecava”, stacija „Iecava” teritorijā, Iecavas novadā (zemes vienības kadastra Nr.40640080139, platība 6000 m²);
- 2.2.14.** VJA 14 „Lāčplēsis”, stacijas „Lāčplēsis” teritorijā, Birzgales pagastā, Ķeguma novadā (zemes vienības kadastra Nr.74440080109, platība 6000 m²);
- 2.2.15.** VJA 15 „Skrīveri”, Dzelzceļnieku ielā 1, Skrīveros, Skrīveru novadā (zemes vienības kadastra Nr.32820080607, platība 3137 m²);
- 2.2.16.** VJA 16 „Nīcgale”, Stacijas ielā 3, Nīcgālē, Nīcgales pagastā, Daugavpils novadā (zemes vienības kadastra Nr.44760050415, platība 6000 m²);

2.2.17. VJA 17 „Viļāni”, Jersikas ielā 47, Viļānos, Viļānu novadā (zemes vienības kadastra Nr.78170020112, platība 6000 m²).

3. Īss Paredzētās Darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto Darbību, tās pamatojumu un ietekmes uz vidi novērtējumu:

- 3.1.1. Paredzēts veikt Latvijas dzelzceļa tīkla esošo publisko dzelzceļa līniju - Rīga-Tukums-Ventspils; Rīga-Skulte; Rīga-Jelgava; Rīga-Krustpils-Daugavpils, Krustpils-Rēzekne, Krustpils-Jelgava un Jelgava-Tukums elektrifikāciju. Atkarībā no Ziņojumā izskatītajām alternatīvām, paredzēts rekonstruēt esošo un izbūvēt jaunu dzelzceļa elektrifikācijas (maiņstrāvas) sistēmu ar spriegumu 1x25kV vai 2x25kV un izbūvēt 10, 11 vai 17 vilces jaudas apakšstacijas ar tām nepieciešamo 110kV pieslēgumu ierīkošanu no 110-330kV pārvades tīkla.
- 3.1.2. Saskaņā ar Ierosinātājas sniegto informāciju dzelzceļa elektrifikācijas projekta iespējamie realizācijas termiņi ir 2016. – 2022.gads.
- 3.1.3. Paredzētās Darbības realizācijas pamatojumu Ziņojuma autori saista ar Latvijas un Eiropas Savienības stratēģiskajiem un ilgtermiņa mērķiem transporta sistēmas attīstībai un transporta radīto oglekļa dioksīda izmešu samazināšanai, atsakoties no naftas produktu lietojuma transportlīdzekļu dzinējos. Aprēķināts, ka Latvijā šobrīd elektrificēti ir tikai 249,8 km (~ 13,4%) no dzelzceļa līniju ekspluatācijas kopgaruma. Ziņojuma autori secina, ka – lai arī uz izolētiem dzelzceļa tīkliem Eiropas Savienības transporta politikas dokumentos noteiktās prasības par pamattīkla elektrifikācijas pabeigšanu līdz 2030.gadam nav attiecināmas kā obligātas, - dzelzceļa tīkla elektrifikācijas pabeigšana nepieciešama transporta radīto oglekļa dioksīda izmešu apjoma samazināšanas mērķu izpildei (mērķis uz 2050.gadu - samazinājums par 60% attiecībā pret 1990.gadu). Ziņojuma autori tāpat norāda uz dzelzceļa infrastruktūras un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli, tai skaitā šobrīd jau elektrificēto dzelzceļa līniju posmu infrastruktūras faktisko nolietojumu. Gan ritošā sastāva - lokomotīvu, dīzeļa un elektrisko motorvagonu nolietojums, gan elektroapgādes iekārtu nolietojums rada riskus Latvijas dzelzceļa turpmākai konkurētspējai, bet dzelzceļa kravu pārvadājumi jo īpaši uz un no jūras ostām un dzelzceļa sistēmas kapacitāte ir stratēģiski nozīmīga Latvijas ekonomikai. Vienlaikus pāreja uz elektrisko vilci dotu izmaksu ietaupījumu pārvadātājiem (energoresursu cenu atšķirība).
- 3.1.4. Ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk arī IVN) Paredzētajai Darbībai tika uzsākts, pamatojoties uz Biroja 2013.gada 2.jūlija lēmumu Nr.123 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”.
- 3.1.5. Programmu Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izdeva 2013.gada 19.decembrī (turpmāk arī IVN Programma).
- 3.1.6. Sākotnēji Paredzētās Darbības ietvaros bija plānots nodrošināt elektrifikāciju arī dzelzceļa līnijām Rēzekne-Daugavpils, kā arī Rīga-Krustpils-Daugavpils un Krustpils-Rēzekne turpinājumiem posmos Daugavpils-Latvijas robeža un Rēzekne-Latvijas robeža. Minēto posmu (Rēzekne-Daugavpils un Daugavpils un Rēzeknes līdz Latvijas robežai) elektrifikācijas ietekmes uz vidi novērtējums nav veikts un šādu posmu elektrifikāciju Ziņojums neparedz. Izstrādātāja ar 2014.gada 20.novembra iesniegumu Nr.DPRO-6.5.3/543-2014 informēja Biroju par Paredzētās Darbības sākotnējā apjoma samazināšanu, atsakoties no posmiem Daugavpils - Latvijas robeža, Rēzekne - Latvijas robeža, Rēzekne - Daugavpils.

3.2. Paredzētās Darbības iespējamie alternatīvie risinājumi un būtiski apsvērumi saistībā ar šī Biroja atzinuma priekšmetu:

- 3.2.1.** Ietekmes uz vidi novērtēšanas pamatprincipi paredz prasību, lai, novērtējot paredzēto darbību, tiktu izsvērtas pieņemamās alternatīvas, kas varētu būt piemērotas ierosinātajam projektam un tā specifiskajām īpašībām. Alternatīvas var tikt novērtētas kā tehnoloģiskajam procesam, tā darbības vietai.
- 3.2.2.** Konkrētajā gadījumā, vērtējot Paredzētās Darbības alternatīvos paņēmienus, vērtēti atšķirīgi apgādes ar elektroenerģiju iespējamie (tehniskie) risinājumi. Proti: vadoties no plānotās vilces jaudas un pieslēgumu nodrošināšanas iespējām, izsvērts alternatīvo vilces jaudas apakšstaciju un izbūvējamo elektropārvades līniju izbūves skaits. Pašreiz esošās 3kV līdzstrāvas vietā plānots 1x25 kV vai 2x25 kV maiņstrāvas risinājums. Tādējādi, Paredzētās Darbības alternatīvas, kas attiecas uz tehnoloģisko risinājumu, vienlaikus paredz alternatīvas attiecībā uz tās realizācijas vietu. Atšķirīgo alternatīvu gadījumā ir mainīgs gan VJA skaits, EPL kopgarums un iespējas izbūvēt kabeļu vai gaisvadu līnijas, gan atšķirīgas ar izbūvi skartās teritorijas (un to platības).
- 3.2.3. Ziņojumā ir piedāvāti trīs alternatīvie risinājumi Paredzētās Darbības realizācijai:**
- 3.2.3.1.1.alternatīvais risinājums - vilces jaudu nodrošina ar spriegumu 1x25kV, izbūvējot 17 VJA (VJA 1, VJA 2, VJA 3, VJA 4, VJA5, VJA 6, VJA 7, VJA 8, VJA 9, VJA 10, VJA 11, VJA 12, VJA 13, VJA 14, VJA 15, VJA 16, VJA 17), no kurām uz VJA 2, VJA 14 un VJA 15 plānotas gaisvadu elektrolīnijas, bet pārējām – pazemes kabeļi (turpmāk 1.Alternatīva).**
- 3.2.3.2.2.alternatīvais risinājums – vilces jaudu nodrošina ar spriegumu 2x25kV, izbūvējot tikai 11 VJA (VJA 1, VJA 2, VJA 3, VJA 4, VJA5, VJA 6, VJA 7, VJA 8, VJA 9, VJA 10, VJA 11), no kurām uz VJA 2 plānotas gaisvadu elektrolīnijas, bet pārējām – pazemes kabeļi (turpmāk 2.Alternatīva).**
- 3.2.3.3.2A alternatīvais risinājums – vilces jaudu nodrošina ar spriegumu 2x25kV, izbūvējot tikai 10 VJA (VJA 1, VJA 3, VJA 4, VJA5, VJA 6, VJA 7, VJA 8, VJA 9, VJA 10, VJA 11), uz kurām plānoti līdz 5km gari pazemes kabeļi (turpmāk 2A.Alternatīva).**
- 3.2.4.** Ziņojumā norādīts, ka skiču projekta izstrādes gaitā ir veikta vilces jaudu matemātiskā modelēšana, kas apstiprina iespējamību īstenot jebkuru no trīs piedāvātajiem alternatīvajiem risinājumiem.
- 3.2.5.** Vispārēji novērtējot piedāvātos alternatīvos risinājumus un to apjomu, secināms, ka:
- 3.2.5.1.** 1.Alternatīvas īstenošanas gadījumā būtu nepieciešama jaunu gaisvadu elektroapgādes līniju izbūve sekojošu VJA elektropadeves nodrošināšanai - VJA–2 Līči (kopējais līniju garums pa trasi 43 km), VJA–14 Lāčplēsis (kopējais līniju garums pa trasi 30 km), VJA–15 Skrīveri (kopējais līniju garums pa trasi 33 km).
- 3.2.5.2.** 2.Alternatīvas gadījumā būtu nepieciešama jauna gaisvadu elektrolīnijas izbūve tikai VJA–2 Līči elektropadeves nodrošināšanai (kopējais līnijas garums pa trasi 43 km).
- 3.2.5.3.** 2A.Alternatīvas gadījumā jauna gaisvadu elektrolīnijas izbūve nebūtu nepieciešama nevienai VJA.
- 3.2.5.4.** Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju 2.Alternatīvas un 2A.Alternatīvas gadījumā tiktu samazināts arī VJA skaits (11 vai 10 VJA salīdzinājumā ar

1.Alternatīvu – 17 VJA), vienlaikus palielinot slodzi uz pārējām VJA. Līdz ar to, vilces jaudu būtu nodrošina ar spriegumu 2x25kV un papildus būtu nepieciešams izbūvēt autotransformatoru punktus.

3.2.6. Līdz ar to, secināms, ka 2.Alternatīvas un 2A.Alternatīvas gadījumā Paredzētās Darbības apjoms un ar tās realizāciju skarto teritoriju platības būtu ievērojami mazākas. Atbilstoši Novērtējuma likuma 1.pielikuma 26.punktam augstsprieguma elektrolīnijas, kuru garums ir lielāks par 15km un spriegums – 110 kV vai vairāk, ir objekti ar būtisku ietekmi, kam veicams ietekmes uz vidi novērtējums:

3.2.6.1. 1.Alternatīvas gadījumā Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas mērķu sasniegšanai tiktu izbūvēti 3 Novērtējuma likuma 1.pielikuma 26.punkta objekti ar būtisku ietekmi uz vidi, bet 2.Alternatīvas gadījumā – viens šāds objekts.

3.2.6.2. 2A.Alternatīvas gadījumā Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas mērķu sasniegšanai netiktu izbūvēts neviens Novērtējuma likuma 1.pielikuma 26.punkta objekts ar būtisku ietekmi uz vidi.

3.2.7. Izdodot šo Biroja atzinumu, ņemti vērā šādi būtiski apsvērumi saistībā ar Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi novērtējumu un šī Biroja atzinuma priekšmetu:

3.2.7.1. Saskaņā ar Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā Ierosinātājas nodrošināto papildus informāciju par Paredzēto Darbību, konstatēts sekojošais:

3.2.7.1.1. Ziņojumā norādīts, ka elektropiegādes risinājumi katrai VJA noteikti, izvērtējot pieejamo informāciju, nosakot iespējas izmantot kabeļu līnijas un gaisvadu līnijas, kā arī apzinot pamatprasības to ierīkošanai.

3.2.7.1.2. Elektroapgādes kabeļu līniju būvniecību nodrošinātu Ierosinātāja, savukārt gaisvadu līniju būvniecību nodrošinātu AS „Augstsprieguma tīkli”.

3.2.7.1.3. Vadoties no minētā, Ierosinātāja pamato, ka - tik tālu, cik tas skar izbūvējamās EPL – IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā informēti tikai tie zemes īpašnieki (valdītāji), kuru zemes īpašumus skar, vai kuri robežojas ar plānotajām kabeļu līnijām, jo šo līniju būvniecību nodrošinātu Ierosinātāja. Tai pat laikā, ietekmes uz vidi novērtējumu gaisvadu līnijām un zemes īpašnieku (valdītāju), kuru zemes īpašumus skar, vai kuri robežojas ar EPL gaisvadu līnijām, informēšanu Ierosinātāja nav nodrošinājusi, jo šo EPL nodrošināšana būtu AS „Augstsprieguma tīkli” kompetencē.

3.2.7.2. Tādējādi, izvērtējot Ziņojumu, Birojs konstatē, ka Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi novērtējums un sabiedrības informēšana nav nodrošināta par visiem ar Paredzētās Darbības iespējamo realizāciju saistītajiem objektiem. Paredzētās Darbības 1.Alternatīvas gadījumā atbilstošā detalizācijas pakāpē nav vērtēts elektroapgādes risinājums uz VJA–2 Līči (kopējais līniju garums pa trasi 43 km), VJA–14 Lāčplēsis (kopējais līniju garums pa trasi 30 km) un VJA–15 Skrīveri (kopējais līniju garums pa trasi 33 km.), bet Paredzētās Darbības 2.Alternatīvas gadījumā atbilstošā detalizācijas pakāpē nav vērtēts elektroapgādes risinājums uz VJA–2 Līči (kopējais līniju garums pa trasi 43 km).

3.2.7.3. Atbilstoši Biroja 2013.gada 2.jūlija lēmumam Nr.213 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Biroja izdotajai IVN Programmai, ietekmes uz vidi

novērtējuma procedūra Paredzētajai Darbībai piemērota cita starpā tādēļ, ka Latvijas dzelzceļa elektrifikācija bez elektrības pievadiem nav realizējama. Līdz ar to, tā nesaraunami saistīta ar papildus elektroapgādes līniju (pazemes un gaisvadu) būvniecību summāri lielos apjomos visas Latvijas teritorijā. Saskaņā ar Novērtējuma likuma nosacījumiem, vērtējot paredzēto darbību ietekmi uz vidi, ir jāņem vērā gan tiešās, gan netiešās ietekmes, to starpā ietekmes, ko rada papildus nepieciešamie infrastruktūras objekti, ja darbības realizācija ir to priekšnoteikums un tie nepieciešami darbības nodrošināšanai.

- 3.2.7.4. Līdz ar to, elektroapgādes objektu izbūve, tai skaitā pazemes un gaisvadu līniju izbūve, kā summārs ar Paredzēto Darbību saistīts būvdarbu kopums, ir Paredzētajai Darbībai piemērotā ietekmes uz vidi novērtējuma priekšmets. Visu Latvijas dzelzceļa elektrifikācijai nepieciešamo darbību, tai skaitā papildus nepieciešamo objektu izbūves ietekmes uz vidi novērtējuma uzdevums ir ietverts arī Ierosinātajai izsniegtajā IVN Programmā.
- 3.2.7.5. Novērtējuma likuma 3.panta 7)punkts noteic, ka paredzēto darbību, kurai var būt būtiska ietekme uz vidi, aizliegts sadalīt vairākās darbībās, jo tādējādi netiek pienācīgi novērtēta paredzētās darbības kopīgā ietekme. Tāpat, gadījumā, kad aktivitāte, kas no IVN izslēgta, ir priekšnoteikums Paredzētās Darbības realizācijai, nebūtu pamats darbības akcepta lēmuma izdošanai. Proti: nebūtu pienācīgi novērtēta paredzētās darbības kopīgā ietekme, lai nodrošinātu objektīvu informāciju, kas nepieciešama attiecīgās institūcijas (pašvaldības, citas likumā noteiktās institūcijas vai Ministru kabineta) lēmuma pieņemšanai par atļauju uzsākt paredzēto darbību (akcepta lēmums saskaņā ar Novērtējuma likuma 21.pantu). Tas saistīts ar to, ka šādā veidā no IVN noslēgumā pieņemamo lēmumu tvēruma tiktu izslēgtas darbības, bez kurām projekta mērķa sasniegšana nemaz nav iespējama.
- 3.2.7.6. Ņemot vērā minēto, kā arī Novērtējuma likuma 20.panta (4)daļā paredzēto nosacījumu, Izstrādātāja ir Ziņojuma izvērtēšanas gaitā vērsusies Birojā ar lūgumu rast iespēju sagatavot un izdot atzinumu par Paredzēto Darbību alternatīvā risinājumā, kas vairs neparedzētu elektroapgādes gaisvadu līniju būvniecību (2A.Alternatīva). Šādu lūgumu Ierosinātāja pamato ar visai sabiedrībai nozīmīgu ieguvumu, noteiktajos termiņos sasniedzot būtiskus Eiropas transporta tīkla nodrošinājuma mērķus. Vadoties no iesniegtās informācijas, Birojs secina, ka Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas ietekmes uz vidi novērtējums un Biroja atzinums ir būtisks priekšnoteikums projekta tālākai attīstībai un Eiropas Savienības atbalsta finansējuma apguvei Eiropas transporta tīkla jomā.
- 3.2.7.7. Tādējādi, Izstrādātāja ir informējusi Biroju par papildus 2A.Alternatīvu, kas paredzētu risinājumu atteikties no VJA–2 Līči un tai nepieciešamās EPL būvniecības. Skaidrots, ka alternatīvo variantu izvēle lielā mērā ir atkarīga no vilces jaudas modelēšanas rezultātiem, - pamatojoties uz tiem iespējama optimālā VJA skaita noteikšana. Tomēr sīciņu projekta izstrādes gaitā esot veikta vilces jaudu matemātiskā modelēšana, kas apstiprinot iespējamību īstenot 2.Alternatīvu bez VJA–2 Līči izbūves.
- 3.2.8. Tādējādi, novērtējot visu Birojā iesniegto informāciju, tai skaitā par Ziņojumā piedāvātajām alternatīvām, Birojs konstatē sekojošo:

- 3.3.8.1. Atsakoties no VJA–2 Līči izbūves, 2.Alternatīvas gadījumā Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas nodrošināšanai (Paredzētās Darbības realizēšanai) vairs nebūtu nepieciešams izbūvēt gaisvadu elektrolinijas. Elektroapgādi nodrošinātu līdz 5km garas kabeļu līnijas uz 10 vilces jaudas apakšstacijām: VJA1 Ventspils, VJA3 Tukums, VJA-4 Jelgava, VJA-5 Daudzeva, VJA6 Krustpils, VJA 7 Daugavpils, VJA8 Rēzekne, VJA9 Ķegums, VJA 10 Rīga un VJA11 Saulkrasti (2A.Alternatīva). Atbilstoši Birojā sniegtajai informācijai, Latvijas dzelzceļa elektrifikācija atbilstoši Paredzētās Darbības mērķiem bez minētās VJA un gaisvadu elektrolinijas izbūves būtu iespējama. Līdz ar to, attiecībā uz šādu Paredzētās Darbības risinājumu (2A.Alternatīva) būtu iespējams izdot Biroja atzinumu, nodrošinot informāciju lēmumu par darbības akceptu pieņēmējiem.
- 3.3.8.2. Saglabājot VJA–2 Līči izbūvi 2.Alternatīvas gadījumā Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikāciju nodrošinātu līdz 5km garas kabeļu līnijas uz 10 vilces jaudas apakšstacijām: VJA1 Ventspils, VJA3 Tukums, VJA-4 Jelgava, VJA-5 Daudzeva, VJA6 Krustpils, VJA 7 Daugavpils, VJA8 Rēzekne, VJA9 Ķegums, VJA11 Saulkrasti un viena gaisvadu līnija uz VJA–2 Līči (kopējais līniju garums pa trasi 43 km). Ietekmes uz vidi novērtējums gaisvadu elektrolinijas izbūvei uz VJA-2 Līči nav pabeigts, līdz ar to nebūtu iespējams izdot Biroja atzinumu par Paredzētās Darbības 2.Alternatīvu, nodrošinot informāciju lēmumu par darbības akceptu pieņēmējiem.
- 3.3.8.3. 1.Alternatīvas gadījumā Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikāciju nodrošinātu līdz 5km garas kabeļu līnijas uz 14 vilces jaudas apakšstacijām: VJA1 Ventspils, VJA3 Tukums, VJA-4 Jelgava, VJA-5 Daudzeva, VJA6 Krustpils, VJA 7 Daugavpils, VJA8 Rēzekne, VJA9 Ķegums, VJA 10 Rīga, VJA11 Saulkrasti, VJA 12 Apšupe, VJA 13 Iecava, VJA 16 Nīcgale un VJA 17 Viļāni, kā arī trīs gaisvadu līnijas uz VJA–2 Līči, (kopējais līniju garums pa trasi 43 km), VJA 14 Lāčplēsis (kopējais līniju garums pa trasi 30 km) un VJA–15 Skrīveri (kopējais līniju garums pa trasi 33 km). Ietekmes uz vidi novērtējums gaisvadu elektrolinijas izbūvei uz minētajām trīs VJA nav pabeigts, līdz ar to, nebūtu iespējams izdot Biroja atzinumu par Paredzētās Darbības 1.Alternatīvu, nodrošinot informāciju lēmumu par darbības akceptu pieņēmējiem.
- 3.3.9. Tādējādi, ņemot vērā visu šajā Biroja atzinuma apakšnodalā norādīto, Birojs atzinumu sniedz par Paredzētās Darbības 2A.Alternatīvu ar vismazāko būvdarbu apjomu bez Novērtējuma likuma 1.pielikuma 26.punkta objektu izbūves, jo citu alternatīvu (1.Alternatīva un 2.Alternatīva) realizācija šobrīd nav pilnībā novērtēta un līdz ar to nav pieļaujama. Saskaņā ar Birojā iesniegto informāciju, realizējot 2A.Alternatīvu, būtu iespējams sasniegt Paredzētās Darbības mērķi un atteikšanās no vērtējumā nepabeigto aktivitāšu īstenošanas Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas mērķa sasniegšanu neapdraud. Līdz ar to, lēmumu par darbības akceptu pieņēmējiem būtu iespējams savas kompetences ietvaros apsvērumus izdarīt par visām Paredzētās Darbības un tās mērķa nodrošināšanai nepieciešamajām aktivitātēm kā kopumu, t.i. - neizslēdzot no IVN noslēgumā pieņemamo lēmumu tvēruma darbības, bez kurām projekta mērķa sasniegšana nav iespējama.**
- 3.3.10. Gadījumā, ja Ierosinātāja atteiktos no Paredzētās Darbības 2A.Alternatīvas realizācijas, nolemjot izskatīt jaunas alternatīvas, kas ietvertu Ziņojumā norādītās citas aktivitātes (citu objektu būvniecība, tai skaitā EPL, kuras neietver 2A.Alternatīva) – ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra uzsākama no jauna.**

3.4. Esošās situācijas un Paredzētās Darbības raksturojums:

3.4.1. Atbilstoši Ziņojumam un tā izvērtējumam, esošo situāciju (cita starpā saistībā ar Paredzēto Darbību un tās mērķi) raksturo šādi apstākļi:

- 3.4.1.1.** Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā ir šādi jau elektrificēti iecirkņi - Rīga Pasažieru stacija – Jelgava, Torņakalns – Tukums 2, Rīgas Pasažieru stacija – Zemitāni- Skulte, Rīgas Pasažieru stacija – Aizkraukle.
- 3.4.1.2.** Elektrificēto līniju spriegums ir 3 kV līdzspriegums, izvērstaais garums 530 km.
- 3.4.1.3.** Elektriskā vilces jauda minētajos posmos tiek izmantota tikai pasažieru vilcienu kustības nodrošināšanai. Kravas vilcieni šajos posmos kursē, izmantojot dīzeļdzinēju vilces jaudu.
- 3.4.1.4.** Visi pašlaik elektrificētie posmi ir pilnā apmērā iekļauti 2A.alternatīvā. To realizējot, plānota esošo gaisa kontakttīklu rekonstrukcija.
- 3.4.1.5.** Šobrīd neelektrificētās dzelzceļa līnijas (to posmi), uz kurām attiecas Paredzētā Darbība, ir Ventspils – Tukums 2 – Jelgava, Jelgava – Krustpils, Aizkraukle – Krustpils, Krustpils – Rēzekne, Krustpils – Daugavpils.
- 3.4.1.6.** Pašlaik gan kravas, gan pasažieru vilcieni šajos posmos kursē, izmantojot dīzeļdzinēju vilces jaudu.
- 3.4.1.7.** Nodrošinot Paredzētās Darbības realizāciju, minētie neelektrificētie posmi tiktu elektrificēti (ierīkojot 25,0 kV maiņstrāvas elektrifikācijas sistēmu). Izvērstā elektrificējamo posmu uzskaitījums ir sekojošs: Ventspils - Tukums II, Ventspils stacija un Ventspils dzelzceļa mezgls, Tukums II - Jelgava, Jelgava – Krustpils, Rīga – Jelgava, Rīgas un Jelgavas stacijas un savienojošie ceļi, Rīga – Sloka, Sloka - Tukums II , Krustpils - Daugavpils pasažieru, Daugavpils dzelzceļa mezgls un savienojošie ceļi, Krustpils - Rēzekne II, Rēzeknes stacija un savienojošie ceļi, Rīga- Skulte, Rīga – Krustpils.
- 3.4.1.8.** Aptuvenais elektrificējamo dzelzceļa iecirkņu garums ir sekojošs: ekspluatācijas garums 1100 km, kopējais izvērstaais garums 1500 km.
- 3.4.1.9.** Esošajās elektrificētajās dzelzceļa līnijās vilces jaudu nodrošina 11 Vilces jaudas apakšstacijas: Saulkrasti, Vecāķi, Zaslauks, Priedaine, Sloka, Tukums, Salaspils, Ķegums, Skrīveri, Olaine, Jelgava. No minētajām VJA rekonstruēt un turpmāk izmantot plānots tikai divas - VJA Saulkrasti (11) un Ķegums (9). Pārējās VJA paredzēts likvidēt.
- 3.4.1.10.** Lai nodrošinātu esošo gaisa kontakttīklu sistēmas apkalpošanu, šobrīd darbojas 6 kontakttīklu ekspluatācijas bāzes - Rīgā, Vecāķos, Salaspilī, Jūrmalā, Lielvārdē, Olainē. To izmantošanu paredzēts turpināt arī pēc Paredzētās Darbības īstenošanas.
- 3.4.1.11.** Elektrificējamās dzelzceļa līnijas šķērso vairāku pašvaldību, tai skaitā novadu un pilsētu administratīvās teritorijas (administratīvo teritoriju uzskaitījums šī Biroja atzinuma 2.1.punktā un Ziņojumā).
- 3.4.1.12.** Elektrificējamā dzelzceļa līnijās atrodas 86 dzelzceļa stacijas.
- 3.4.1.13.** Skarto pašvaldību teritoriju plānojumos darbības vietai dzelzceļa līniju garumā ir noteikts dzelzceļa ekspluatācijas aizsargjoslas statuss. Atbilstoši Aizsargjoslu likuma prasībām dzelzceļa ekspluatācijas aizsargjosla ietver dzelzceļa zemes nodalījuma joslu un dzelzceļa drošības aizsargjoslu, kas ciemos un pilsētās

noteikta 50m platumā no malējās sliedes, bet lauku teritorijās - 100m platumā no malējās sliedes.

3.4.2. Atbilstoši Ziņojumam un tā izvērtējumam, Paredzēto Darbību (cita starpā saistībā ar tās mērķi) raksturo šādi apstākļi:

3.4.2.1. Jaunu dzelzceļa līniju izbūve ar Paredzēto Darbību nav plānota.

3.4.2.2. Pēc būtības Paredzētā Darbība ietver esošās gaisa kontakttīklu sistēmas rekonstrukciju dzelzceļa līniju posmos, kuri jau šobrīd ir elektrificēti, vai gaisa kontakttīklu sistēmas būvniecību dzelzceļa līniju posmos, kuri šobrīd vēl nav elektrificēti, sakaru, signalizācijas un komunikācijas sistēmas pilnveidošanu un uzlabošanu.

3.4.2.3. Paredzētās Darbības ietvaros būtiskākie būvniecības posmi esošajos elektrificētajos posmos būtu – esošo kontaktvadu noņemšana un stabu demontāža; kontaktvadu un demontēto stabu savākšana; jaunu stabu uzstādīšana un kontaktvadu izvilkšana.

3.4.2.4. Būtiskākie būvniecības darbi no jauna elektrificējamajos posmos būtu - jaunu stabu uzstādīšana un kontaktvadu izvilkšana. Dzelzceļa elektrifikācijas nodrošināšanai būtu nepieciešama arī VJA un EPL izbūve.

3.4.2.5. 2A.Alternatīvas gadījumā, lai nodrošinātu elektriskās strāvas pievadi gaisa kontakttīklu sistēmai, paredzēta 10 VJA izbūve un kabeļu līniju būvniecība uz VJA. Pieslēgums AS „Latvenergo” 110 kV tīklam tiktu izveidots ar divām 110kV līnijām no 330/110kV apakšstaciju 110kV kopnēm vai no 110kV EPL ar diviem ievadiem.

3.4.3. Par plānotajām VJA un EPL 2A.Alternatīvas gadījumā Ziņojumā konstatējams sekojošais:

3.4.3.1. Būvniecības vietas VJA izbūvei noteiktas, vadoties no šādiem apsvērumiem: izvietojuma iespēja dzelzceļa nodalījuma joslā, esošās infrastruktūras (arī pieklūšanas) izmantošanas iespējas, iespējami ērts pieslēgums pārvades elektrotīkliem, iespējami samazināts attālums līdz pieslēgumam pārvades elektrotīkliem (EPL garums). Jaunu piebraukšanas iespēju paredzēšana un servitūtu nodibināšana VJA izbūvei nav plānota.

3.4.3.2. Neviena no izbūvējamām kabeļu līnijām nesasniegtu 5km garumu.

3.4.3.3. Pilsētu un apdzīvotu vietu teritorijās plānota kabeļu vadu izbūve pa esošu satiksmes u.c. līnijveida infrastruktūras objektu teritorijām un aizsargjoslām, izvairoties no nepieciešamības veikt teritorijas funkcionālā zonējuma maiņas un radīt papildus apgrūtinājumu zemes īpašniekiem.

3.4.3.4. VJA nepieciešamās EPL, t.i. - kabeļu līnijas 2A.Alternatīvas gadījumā, - nešķērso īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, mikroliegumus, dabas un kultūras pieminekļus vai to aizsargjoslas, ūdens ņemšanas vietas vai to aizsargjoslas.

3.4.3.5. VJA-1 – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni brīvgausa izpildījumā, izveidojot divkopņu sistēmas shēmu, kā arī divu 110 kV kabeļu EPL izbūve no esošās 330/110kV apakšstacijas „Ventspils” līdz Ierosinātājas piedāvātajam laukumam un 2 papildus 110 kV ligzdu izbūvi apakšstacijā „Ventspils”.

3.4.3.6. VJA-3 Tukums – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni brīvgausa izpildījumā, izveidojot divkopņu shēmu, kā arī esošās gaisvadu līnijas 110 kV

EPL LNr.253 iegriešanu izbūvējot divus 110kV kabeļu ievadus VJA–3 un 110 kV EPL vadu maiņu esošajā gaisvadu līnijā.

- 3.4.3.7.**VJA-4 Jelgava – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni slēgtā (GIS) izpildījumā, izveidojot divkopņu shēmu, kā arī divu 110 kV kabeļu līniju izbūve no 330/110kV apakšstacijas „Viskaļi” līdz Ierosinātājas piedāvātajam laukumam un 2 papildus 110 kV ligzdu izbūvi apakšstacijā „Viskaļi”.
- 3.4.3.8.**VJA-5 Daudzeva – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni slēgtā (GIS) izpildījumā, izveidojot 110 kV sadalnei divkopņu shēmu (1x25 kV variantā) vai H–veida shēmu (2x25 kV variantā), kā arī divu 110 kV kabeļu līniju izbūve no 330/110kV apakšstacijas „Viskaļi” līdz Ierosinātājas piedāvātajam laukumam un 2 papildus 110 kV ligzdu izbūvi apakšstacijā „Viskaļi”. Sadalnes izveidojumam brīvgaisa izpildījumā papildus esot jāiegādājas 250x70 m zemes gabals.
- 3.4.3.9.**VJA-6 Krustpils – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni slēgtā (GIS) izpildījumā, izveidojot divkopņu shēmu, kā arī divu 110 kV kabeļu līniju izbūve no 330/110kV apakšstacijas „Krustpils” līdz Ierosinātājas piedāvātajam VJA-6 laukumam un 2 papildus 110 kV ligzdu izbūve apakšstacijā „Krustpils”.
- 3.4.3.10.**VJA-7 Daugavpils – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni slēgtā (GIS) izpildījumā, izveidojot divkopņu shēmu, kā arī divu 110 kV kabeļu līniju izbūve no 330/110kV apakšstacijas „Daugavpils” līdz Ierosinātājas piedāvātajam VJA laukumam un 2 papildus 110 kV ligzdu izbūvi apakšstacijā „Daugavpils”.
- 3.4.3.11.**VJA-8 Rēzekne – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni slēgtā (GIS) izpildījumā, izveidojot divkopņu shēmu, kā arī divu 110 kV kabeļu līniju izbūve no 330/110kV apakšstacijas „Rēzekne” līdz Ierosinātājas piedāvātajam VJA-8 laukumam un 2 papildus 110 kV ligzdu izbūvi apakšstacijā „Rēzekne”.
- 3.4.3.12.**VJA-9 Ķegums – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni slēgtā (GIS) izpildījumā, izveidojot divkopņu shēmu (1x25 kV variantā) vai H–veida shēmu (2x25 kV variantā), kā arī vienas gaisvadu – kabeļu 110 kV EPL izbūve no esošās apakšstacijas „Ķegums–2” līdz VJA–9 un esošās 110 kV EPL LNr.103 iegriešana ar diviem kabeļu ievadiem VJA–9 barošanai.
- 3.4.3.13.**VJA-10 Rīga – zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni gan brīvgaisa, gan slēgtā (GIS) izpildījumā, izveidojot divkopņu shēmu, kā arī divu 110 kV kabeļu līniju izbūve no 330/110kV apakšstacijas „Imanta” līdz Ierosinātājas piedāvātajam VJA-10 laukumam un 2 papildus 110 kV ligzdu izbūve apakšstacijā „Imanta”.
- 3.4.3.14.**VJA-11 Saulkrasti– zemes gabalā plānots izvietot 110 kV sadalni brīvgaisa izpildījumā, izveidojot divkopņu sistēmas shēmu, kā arī jaunās VJA izbūve esošās 110 kV apakšstacijas „Saulkrasti” vietā. Esošā teritorija pieļauj 110 kV sadalnes izveidošanu brīvgaisa izpildījumā.
- 3.4.4.** Ziņojumā norādīts, ka skiču projekta izstrādes stadijā veikta vilces jaudas matemātiskā modelēšana, saskaņā ar kuras rezultātiem, Paredzētās Darbības realizācijai nepieciešami autotransfomatoru punkti (turpmāk ATP) - posmā Ventspils – Rīga 9 ATP; posmā Tukums - Jelgava – Krustpils – 12 ATP, posmā Saulkrasti – Rīga – 3 ATP; posmā Rīga – Jelgava -2 ATP, posmā Rīga – Krustpils - Daugavpils 17 ATP, posmā Krustpils – Rēzekne – 7 ATP. ATP apgādi nodrošinātu 2x25kV spriegums no

ķēdēm, kas izvietotas uz kontakttīkla balstiem. Autotransformatoru atrašanās vietas paredzēts noteikt saskaņā ar nepieciešamās vilces jaudas aprēķiniem katrā no posmiem.

3.4.5. Saskaņā ar Ziņojumu, kontakttīklu izbūve atzīstama par Paredzētās Darbības nozīmīgāko un apjomīgāko sastāvdaļu:

3.4.5.1. Gaisa kontakttīklu būvniecības un renovācijas darbus paredzēts veikt uz esošās dzelzceļa zemes klātnes, izmantojot specializētu būvniecības vilciena sastāvu, savukārt staciju teritorijās - specializētu tehniku.

3.4.5.2. Gaisa kontakttīklu sistēmas būvniecība ietvertu atbilstošu balstu uzstādīšanu un aprīkošanu ar izolatoriem un citu saistīto aprīkojumu, kā arī kontaktvadu izvilkšanu. Plānots izmantot rūpnieciski ražotus, standarta balstus - metāla un/vai betona. Kā pamata balstu uzstādīšanas metode Ziņojumā ir norādīta to ievietošana izurbtās ligzdās un iecementēšana, veidojot cementa *spilvenu*. Urbšanas dziļums katrā konkrētā vietā precizējams, atkarībā no grunts sastāva, sasalšanas dziļuma un gruntsūdens līmeņa. Tehniskajā projektā paredzēts precizēt gan maksimālo un minimālo attālumu starp balstiem, gan noteikt to pamatnes izmēru un ieuršanas dziļumu atbilstoši konkrētiem ģeotehniskajiem apstākļiem.

3.4.5.3. Kontakttīkli tiktu būvēti ar sekojošiem parametriem - kontakttīkla kontaktvadu piekare ne augstāka par 6800 mm virs sliedes galviņas virsmas; lielākais pieļaujamais pārleiduma garums 80m; sistēmas konstruktīvais augstums - vertikālais attālums starp kontaktvada vidu un nesošās troses vidu atbalsta punktā - līdz 1,70 m; paredzēts pielietot no balstiem elektriski izolētas konsoles, kas izgatavotas no alumīnija sakausējumiem vai nerūsējušā tērauda, izveidotas no bezšuvju caurulēm; uz tiltiem paredzēts izmantot arī lokanās konsoles vai konstrukciju cietās kopnes konstrukcijas; visus strāvu vadošos savienojumus ar elementiem, kam tālāk ir savienojumi ar sazemējumu, paredzēts projektēt kā īsslēguma izturošus; paredzēts izmantot metāla cinkotus (ar cinka pārklājumu ne mazāk kā 120 mikroni) un dzelzsbetona balstus.

3.4.6. Saskaņā ar Ziņojumu un tā sabiedrisko apspriešanu protokolos ietvertu informāciju, darbus dzelzceļa līnijās plānots veikt izmantojot speciālo būvniecības vilcieni (tai skaitā balstu demontāžai un jaunu balstu uzstādīšanai), savukārt būvniecības vilcieni apkalpošanu (uzkraušana, būvniecības atkritumu pieņemšana) paredzēts īstenot esošajās preču stacijās, pārkraušanas laukumos.

3.4.7. Ziņojumā kā ar Paredzēto Darbību saistītās aktivitātes norādītas arī elektrodepo būvniecība un kontakttīklu ekspluatācijas bāzu ierīkošana, ko paredzēts veikt esošo staciju teritorijās, bet to atrašanās vietas vēl nav noteiktas un novērtētas.

4. Izvērtētā dokumentācija:

1. Biroja 2013.gada 2.jūlija lēmums Nr.213 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” (6 lpp) un lietas materiāli - 599 lapas.
2. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2013. 10.jūlija vēstule Nr.DMU-13-2146-nd – 1 lapa.
3. Stopiņu novada domes 2013.gada 15.jūlija pieprasījums (vēstule Nr.01-15/856, 2013. 10.jūlija Stopiņu novada domes sēdes protokola izraksts Nr.4) organizēt ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (sanāksmi) plānotajai darbībai - 3 lapas.

4. Salas novada domes 2013.gada 2013. 15.jūlija vēstule Nr.9-4/688 par Paredzētās Darbības atbilstību teritorijas plānojumam - 1 lapa.
5. Jelgavas pilsētas domes 2013.gada 8.novembra vēstule Nr.2-16/7639 saistībā ar Paredzēto Darbību -2 lapas.
6. Ierosinātājas 2013.gada 11.novembra iesniegums Nr.DF-7.3.2/69-2013 – pieprasījums programmas izstrādei un tai pievienotie materiāli – 5 lapas.
7. Riebiņu novada domes 2013.gada 14.novembra vēstule Nr.1.3-08/815 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
8. Skrīveru novada domes 2013.gada 25.novembra vēstule Nr.1.2-12/585 saistībā ar Paredzēto Darbību un Skrīveru novada domē saņemto iedzīvotāju iesniegumu kopijas - 25 lapas.
9. AS „Latvenegro” 2013.gada 29.novembra vēstule Nr.01VD00-17/6943 saistībā ar Paredzēto Darbību - 6 lapas.
10. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 8.novembra Olaines novada pašvaldībā protokols - 4 lapas.
11. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 8.novembra Mārupes novada pašvaldībā protokols - 5 lapas.
12. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 11.novembra Ozolnieku novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
13. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 12.novembra Vecumnieku novada pašvaldībā protokols - 4 lapas.
14. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 12.novembra Lielvārdes novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
15. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 12.novembra Skrīveru novada pašvaldībā protokols - 7 lapas.
16. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 12.novembra Iecavas novada pašvaldībā protokols - 4 lapas.
17. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 12.novembra Aizkraukles novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
18. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 12.novembra Ķeguma novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
19. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 13.novembra Engures novada pašvaldībā protokols - 4 lapas.
20. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 13.novembra Viļānu novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
21. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 13.novembra Tukuma novada pašvaldībā protokols - 4 lapas.
22. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 13.novembra Varakļānu novada pašvaldībā protokols - 1 lapa.
23. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 13.novembra Rēzeknes pilsētas domē protokols - 1 lapa.
24. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 14.novembra Dauagvpils novada pašvaldībā protokols - 6 lapas.
25. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 14.novembra Riebiņu novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
26. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 14.novembra Krāslavas novada pašvaldībā protokols - 1 lapa.
27. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 14.novembra Carnikavas novada pašvaldībā protokols - 4 lapas.
28. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 15.novembra Līvānu novada pašvaldībā protokols - 1 lapa.

29. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 15.novembra Jēkabpils pilsētas domē protokols - 3 lapas.
30. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 15.novembra Stendes novada pašvaldībā protokols - 4 lapas.
31. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 15.novembra Kokneses novada pašvaldībā protokols - 1 lapa.
32. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 15.novembra Pļaviņu novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
33. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 15.novembra Ventspils pilsētas Kultūras centrā protokols - 4 lapas.
34. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 19.novembra Dobeles novada pašvaldībā, Jaunbērzes kultūras centrā protokols - 3 lapas.
35. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 19.novembra Jūrmalas pilsētā protokols - 4 lapas.
36. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 20.novembra Salaspils novada pašvaldībā protokols - 15 lapa.
37. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 20.novembra Ogres novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
38. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 13.novembra Ludzas novada pašvaldībā protokols - 3 lapas.
39. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 20.novembra Jelgavas novada pašvaldībā, pieaugušo izglītības iestādē „Zemgales reģiona kompetenču attīstības centrs” protokols - 3 lapas.
40. IVN sākotnējās sabiedriskās apspriedes 2013.gada 21.novembra Rīgas pilsētā protokols - 4 lapas.
41. Biroja 2013.gada 19.decembra IVN Programma - 10 lapas.
42. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 6.oktobra Engures novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
43. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 6.oktobra Jelgavas novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
44. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 6.oktobra Tukuma novada domē protokols - 2 lapas.
45. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 7.oktobra Ventspilī, Ventspils pilsētas centrālajā Bibliotēkā, protokols - 2 lapas.
46. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 8.oktobra Salaspils novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
47. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 8.oktobra Iecavas novada pašvaldībā, Iecavas kultūras namā, protokols - 2 lapas.
48. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 9.oktobra Skrīveru novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
49. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 10.oktobra Jēkabpils pilsētas domē protokols - 2 lapas.
50. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 9.oktobra Ogres novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
51. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 9.oktobra Lielvārdes novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
52. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 10.oktobra Kokneses novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
53. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 11.oktobra Mārupes novada pašvaldībā, Mārupes kultūras namā protokols - 2 lapas.

54. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 13.oktobra Rēzeknes novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
55. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 13.oktobra Daugavpils novada pašvaldībā protokols - 2 lapas.
56. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 15.oktobra Jūrmala pilsētas domē protokols - 1 lapa.
57. Valsts vides dienesta (turpmāk VVD) Ventspils reģionālās vides pārvaldes (turpmāk VVD Ventspils Pārvalde) 2014.gada 17.oktobra atsauksme Nr.9.5-19/1884 - 1 lapa.
58. Ziņojuma sabiedriskās apspriedes 2014.gada 20.oktobra Rīgas pilsētā, Gogoļa ielā 3, protokols - 3 lapas.
59. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk DAP) 2014.gada 23.oktobra atsauksme Nr.4.9/45/2014-N-E – 1 lapa.
60. Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes 2014.gada 24.oktobra atsauksme Nr.2.5-19/2362 - 1 lapa.
61. VVD Madonas reģionālās vides pārvaldes (turpmāk VVD Madonas Pārvalde) 2014.gada 30.oktobra atsauksme Nr.6.5-19/1043 - 1 lapa.
62. Rēzeknes novada pašvaldības 2014.gada 12.novembra vēstule Nr.500310-30-550 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
63. Ierosinātājas 2014.gada 20.novembra iesniegums Nr.DPRO-6.5.3/543-2014 par Paredzētās Darbības īstenošanas apjoma samazināšanu – 1 lapa.
64. Rēzeknes pilsētas domes 2014.gada 20.novembra vēstule Nr.3.1.1.18/1979 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
65. Ventspils novada pašvaldības 2014.gada 21.novembra vēstule Nr.1.12./IZ2465 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
66. Jaunjelgavas novada domes 2014.gada 21.novembra vēstule Nr.1.1.-8/14 /1468 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
67. VVD Ventspils Pārvaldes 2014.gada 21.novembra atsauksme Nr.9.5-19/2070 - 1 lapa.
68. VVD Valmieras reģionālās vides pārvaldes (turpmāk VVD Valmieras Pārvalde) 2014.gada 21.novembra atsauksme Nr.8.5-19/2253 - 1 lapa.
69. Talsu novada pašvaldības 2014.gada 21.novembra vēstule Nr.12-25/4941 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
70. VVD Rēzeknes reģionālās vides pārvaldes (turpmāk VVD Rēzeknes Pārvalde) 2014.gada 22.novembra atsauksme Nr.7.5-19/1624/118679 - 1 lapa.
71. DAP 2014.gada 22.novembra atsauksme Nr.4.9/54/2014-N-E – 1 lapa.
72. Dobeles novada pašvaldības 2014.gada 22.novembra vēstule Nr.2.6./2678 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
73. Salas novada pašvaldības 2014.gada 22.novembra vēstule Nr.4.2/1078 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
74. Engures novada domes 2014.gada 24.novembra vēstule Nr.3-12/683 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
75. Limbažu novada domes 2014.gada 24.novembra vēstule Nr.4-13.2/14/371 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
76. VVD Jelgavas reģionālās vides pārvaldes (turpmāk VVD Jelgavas Pārvalde) 2014.gada 24.novembra atsauksme Nr.3.5-19/1689 - 1 lapa.
77. Jelgavas novada pašvaldības 2014.gada 24.novembra vēstule Nr.JNP/33-18//14/511 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
78. Daugavpils novada domes pilsētplānošanas un būvniecības departamenta 2014.gada 24.novembra elektroniskā vēstule saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
79. Ventspils pilsētas domes 2014.gada 24.novembra vēstule Nr.1-44/4521 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.

80. VVD 2014.gada 24.novembra vēstule Nr.1.8.2.-01/1551 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
81. Jelgavas pilsētas domes 2014.gada 24.novembra vēstule Nr.2-16/8499 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
82. VVD Madonas Pārvaldes 2014.gada 25.novembra atsauksme Nr.6.5-19/1105 - 1 lapa.
83. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2014.gada 27.novembra vēstule Nr.DMV-14-3687-nd – 2 lapas.
84. AS „Augstsprieguma tīkls” 2014.gada 28.novembra vēstule Nr.500310-30-550 saistībā ar Paredzēto Darbību - 2 lapaspuses.
85. Stopiņu novada domes 2014.gada 1.decembra vēstule Nr.01-16/E2578 saistībā ar Paredzēto Darbību - 1 lapa.
86. Izstrādātājas 2014.gada 19.decembra iesniegums Nr.71/2014 ar kuru iesniegta papildinformācija Ziņojumam - 2 lapas.
87. Izstrādātājas 2014.gada 22.decembra iesniegums Nr.73/2014 ar kuru iesniegta papildinformācija Ziņojumam - 8 lapas.
88. Ekspertu atzinumi – 8 lapaspuses.
89. Ierosinātājas 2014.gada 29.decembra iesniegums Nr.DPRO-6.5.3./659-2014 ar kuru iesniegta papildinformācija Ziņojumam – 11 lapas.
90. Ierosinātājas 2014.gada 29.decembra iesniegums Nr. DV-6.5.24/211-2014 ar kuru iesniegts precizēts Ziņojums – 1 sējums.
91. Ierosinātājas 2014.gada 30.decembra iesniegums Nr. DPRO-6.5.3./665-2014 – 1 lapa.

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

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

- 5.1.1. Ar informatīvo materiālu par Paredzēto Darbību varēja iepazīties laika posmā no 2013.gada 28.oktobra līdz 2013.gada 28.novembrim Ierosinātājas interneta vietnē www.ldz.lv, sadaļā *Jaunumi*.
- 5.1.2. Uzskatot IVN, informatīvie materiāli par Paredzēto Darbību bija pieejami: Aizkraukles novada domē, Lāčplēša ielā 1A, Aizkrauklē, Babītes novada domē, Centra ielā 4, Piņķos, Carnikavas novada domē, Stacijas ielā 5, Carnikavā, Daugavpils novada domē, Rīgas ielā 2, Daugavpilī, Daugavpils pilsētas domē, Krišjāņa Valdemāra ielā 1, Daugavpilī, Dobeles novada domē, Brīvības ielā 15, Dobelē, Dobeles novada Jaunbērzes pagasta pārvaldē, Ceriņu ielā 2, Jaunbērzes pagastā, Engures novada domē, „Pagastmāja”, Smārdē, Iecavas novada domē, Skolas ielā 4, Iecavā, Ikšķiles novada domē, Peldu ielā 2, Ikšķilē, Jaunjelgavas novada Daudzeses pagasta pārvaldē, "Pagastmāja", Daudzevā, Jēkabpils pilsētas domē, Brīvības ielā 120, Jēkabpilī, Jelgavas novada domē, Pasta ielā 37, Jelgavā, Jelgavas pilsētas domē, Lielā ielā 11, Jelgavā, Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā, Kandavas novada domē, Dārza ielā 6, Kandavā, Kokneses novada domē, Melioratoru ielā 1, Koknesē, Krāslavas novada domē, Rīgas ielā 51, Krāslavā, Krustpils novada domē, Rīgas ielā 150a, un tās pagastu pārvaldēs: Atašienes pagastā, Liepu ielā 14a, Atašienē, Kūku pagastā, Laukezera ielā 5, Zilānos, Krustpils pagastā, Daugavieši, Spuņģēni, Mežāres pagastā, Druvasnieki 16A, Mežārē, Variešu pagastā: Variešos, Vīpes pagastā Neretas ielā 6, Vīpē, Ķeguma novada Būvvaldē, Lāčplēša ielā 1, Ķegumā, Lielvārdes novada

Būvvaldē, Raiņa ielā 11A, Lielvārdē, Limbažu novada Skultes pagasta pārvaldē, „Mandegas”, Skultes pagastā, Līvānu novada domē, Rīgas ielā 77, Līvānos, Ludzas novada domē, Raiņa ielā 16, Ludzā, Mārupes novada domē, Daugavas ielā 29, Mārupē, Olaines novada domē, Zemgales ielā 33, Olainē, Ogres novada pašvaldībā, Brīvības ielā 33, Ogrē, Ozolnieku novada domē, Stadionā ielā 10, Ozolniekos, Pļaviņu novada domē, Dzelzceļa ielā 11, Pļaviņās, Rēzeknes novada domē, Atbrīvošanas alejā 95, Rēzeknē, Rēzeknes pilsētas domē, Atbrīvošanas alejā 93, Rēzeknē, Riebiņu novada domē, Saules ielā 8, Riebiņos, VAS „Latvijas dzelzceļš”, Gogoļa ielā 3, Rīgā, Salas novada domē, Susējas ielā 9, Salā, Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī, Saulkrastu novada domē, Raiņa ielā 8, Saulkrastos, Skrīveru novada domē, Daugavas ielā 59, Skrīveros, Stopiņu novada domē, Institūta ielā 1A, Ulbrokā, Talsu novada Stendes pilsētas pārvaldē, Dumpīšu ielā 3, Stendē, Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā, Varakļānu novada pašvaldībā, Rīgas ielā 13, Varakļānos, Vecumnieku novada domē, Rīgas ielā 29, Vecumniekos, Ventspils novada domē, Skolas ielā 4, Ventspilī, Ventspils pilsētas domē, Jūras ielā 36, Ventspilī, Viļānu novada domē, Kultūras laukumā 1a, Viļānos, Zilupes novada domē, Raiņa ielā 13, Zilupē un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

- 5.1.3. Paziņojumi par Paredzēto Darbību un tās sākotnējo apspriešanu tika ievietoti attiecīgo pašvaldību mājaslapās, www.ldz.lv sadaļā *Jaunumi* un Biroja mājas lapā www.vpvb.gov.lv.
- 5.1.4. Ierosinātāja ir individuāli informējusi 137 nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar teritorijām, kurās paredzēta VJA un kabeļa līniju izbūve, kā arī 13 īpašumu īpašniekus Jelgavā saskaņā ar Jelgavas pilsētas domes 2013.gada 8.novembra vēstulē Nr.2-16/7639 ietverto papildus prasību.
- 5.1.5. Paziņojumu par IVN uzsākšanu Ierosinātāja publicēja laikrakstos “Diena”, “Ventas Balss”, “Talsu Vēstis” un “Auseklis” 2013.gada 23.oktobra numuros, laikrakstu “Zemgales Ziņas”, “Rēzeknes Vēstis” un “Jūrmalas Vārds” 2013.gada 24.oktobra numuros, laikrakstu “Iecavas Ziņas”, “Brīvā Daugava”, “Bauskas Dzīve”, “Vietējā Latgales Avīze”, “Zemgale”, “Staburags”, “Neatkarīgās Tukuma Ziņas”, “Novadnieks”, “Ogres Vēstis Visiem”, “Rīgas Apriņķa Avīze”, “Latgales laiks”, “Ludzas Zeme” un “Ezerzeme” 2013.gada 25.oktobra numuros.
- 5.1.6. Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas klātienē notika: Olaines pašvaldībā, Zemgales ielā 33, Olainē, 8.novembrī; Mārupes kultūras namā, Daugavas ielā 29, Mārupē, 8.novembrī; Ozolnieku novada domes sēžu zālē, Stadionā ielā 10, Ozolniekos, 11.novembrī; Ķeguma novada domē, Lāčplēša ielā 1, Ķegumā, 12.novembrī; Lielvārdes novada pašvaldībā, Raiņa ielā 11A, Lielvārdē, 12.novembrī; Vecumnieku Tautas namā, Rīgas ielā 5, Vecumniekos, 12.novembrī; Skrīveru novada domē, Daugavas ielā 59, Skrīveros, 12.novembrī; Iecavas kultūras namā, Rīgas ielā 18, Iecavā, 12.novembrī; Aizkraukles novada domē, Lāčplēša ielā 1, Aizkrauklē, 12.novembrī; Ludzas novada domē, Raiņa ielā 16, Ludzā, 13.novembrī; Engures novada domē, „Pagastmāja”, Smārdē, 13.novembrī; Rēzeknes pilsētas domē, Atbrīvošanas alejā 93, Rēzeknē, 13.novembrī; Viļānu novada domē, Kultūras laukums 1a, Viļānos, 13.novembrī; Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā, 13.novembrī; Varakļānu novada pašvaldībā, Rīgas ielā 13, Varakļānos, 13.novembrī; Riebiņu kultūras centrā, Saules ielā 8, Riebiņi, 14.novembrī; Daugavpils novada domē, Rīgas ielā 2, Daugavpilī, 14.novembrī; Carnikavas novada domē, Stacijas ielā 5, Carnikavā, 14.novembrī; Krāslavas novada domē, Rīgas ielā 51,

Krāslavā, 14.novembrī; Līvānu Inženiertehnoloģiju un inovāciju centrā, Domes ielā 3, Līvānos, 15.novembrī; Jēkabpils pilsētas domē, Brīvības ielā 120, Jēkabpilī, 15.novembrī; Stendes tautas namā, Dumpīšu ielā 3, Stendē, Talsu novadā, 15.novembrī; Kokneses novada domē, Melioratoru ielā 1, Koknesē, 15.novembrī; Pļaviņu Kultūras centrā, Daugavas ielā 49, Pļaviņās, 15.novembrī; Ventspils pilsētas domes Kultūras centrā, Kuldīgas ielā 18, Ventspilī, 15.novembrī; Majoru stacijā, Lienes ielā 2a, Jūrmalā, 19.novembrī; Jaunbērzes kultūras namā, Ceriņu ielā 2, Jaunbērzē, Dobeles novadā, 19.novembrī; Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī, 20.novembrī; Ogres novada pašvaldībā, Brīvības ielā 33, Ogrē, 20.novembrī; Jelgavas pilsētas pašvaldības Pieaugušo izglītības iestādē “Zemgales reģiona kompetenču attīstības centrs”, Svētes ielā 33, Jelgavā, 20.novembrī; Ierosinātājas biroja telpās Gogoļa ielā 3, Rīgā, 21.novembrī.

- 5.1.7. IVN sākotnējo apspriežu protokoli iesniegti Birojā un pievienoti lietas materiāliem. Saskaņā ar IVN sākotnējās apspriedes protokoliem sabiedrības aktivitāte un interesentu skaits Paredzētās Darbības IVN sākotnējās apspriedes sanāksmēs klātienē nav bijis liels. Sanāksmēs piedalījās vidēji 3 – 10 interesenti, lielāks skaits lielāko novadu teritorijās rīkotajās apspriedēs (piemēram, Daugavpils novada domē 29 interesenti). Uz dažām sanāksmēm IVN sākotnējās apspriedes stadijā iedzīvotāji un interesenti (sabiedrības pārstāvji) nebija ieradušies.
- 5.1.8. IVN sākotnējo apspriežu laikā Ierosinātāja un Izstrādātāja sniedza informāciju par Paredzēto Darbību, IVN procedūru, tās mērķiem un sagaidāmo rezultātu.
- 5.1.9. Sanāksmju dalībnieki interesējās par Paredzētās Darbības risinājumiem, sagaidāmajām ietekmēm un līdzšinējā vides stāvokļa pārmaiņām, jo īpaši, kas attiecas uz troksni, elektromagnētisko starojumu, vibrācijām un papildus plānotajām EPL. Sanāksmes dalībnieki tāpat interesējās vai būvniecības laikā prognozējami būtiski pasažieru vilcienu kustības pārtraukumi, kādas izmaiņas pēc Paredzētās Darbības realizācijas būs līdzšinējā vilcienu kustībā (intensitāte, ātrums, elektrības tarifi, biļešu cena u.c.). Dažās no pašvaldībām interesenti īpaši uzsvēra jau līdzšinējās ietekmes no vilcienu kustības dzelzceļa līnijās, ko izjūt iedzīvotāji, kuru dzīvesvietas ir to tuvumā. Tika uzdoti jautājumi gan par plānotajiem pasākumiem ietekmju mazināšanai, gan par risinājumiem esošo problēmu novēršanai. Diskutēti arī tādi jautājumi kā elektrības pieaugušais patēriņš un pietiekamība Paredzētās Darbības realizācijas gadījumā. Sanāksmju dalībnieki arī jautāja, kā tiks saskaņoti apgrūtinājumi zemes īpašniekiem, ja viņu īpašumos tiks izbūvēti jauni objekti, noteiktas aizsargjoslas. Pašvaldībās, kuru teritorijās elektrificējamās dzelzceļa līnijas šķērso vai skar īpaši aizsargājamās dabas teorijas, tika diskutēti arī par sagaidāmajām ietekmēm un aizsardzības pasākumiem, bet citviet interesenti vēlējās noskaidrot Paredzētās Darbības apjoma pamatojumu, kādēļ neplāno elektrificēt citus papildus posmus, vai kādēļ nav vērtētas izbūvējamās EPL gaisvadu līnijas. Pašvaldībās, kuras izvietotas tuvāk galvaspilsētai papildus diskusijas izvērtās saistībā ar iespējamiem satiksmes apgrūtinājumiem, ņemot vērā intensīvo iedzīvotāju plūsmu uz darbavietām Rīgā. Diskusijās piedalījās un atbildes uz interesentu jautājumiem iespēju robežās sniedza Ierosinātāja, tai skaitā skaidroja par plānotajiem darbu grafikiem, ietekmi uz dzelzceļa satiksmi, sagaidāmajām ietekmēm un līdzšinējā vides stāvokļa un dzelzceļa ekspluatācijas nosacījumu izmaiņām pēc Paredzētās Darbības realizācijas. Tāpat skaidrots, ka Paredzētās Darbības IVN ietvaros netiek izskatīta gaisa elektroliņiju pieslēgumu projektēšana un būvniecība ārpus dzelzceļa zemes nodalījuma joslas, ko saskaņā ar Ierosinātājas pasūtījumu vēlāk plānotu, organizētu un nodrošinātu SIA „Augstsprieguma tīkli”.

5.1.10. Paredzētās Darbības IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:

- 5.1.10.1. Jelgavas pilsētas domes 2013.gada 8.novembra vēstuli Nr.2-16/7639, kurā norādīts, ka gaisa kontakttīklu sistēmas būvniecības dzelzceļa līnijās Krustpils - Jelgava un Jelgava - Tukums, kā arī esošās gaisa kontakttīklu sistēmas renovācijas pašlaik jau elektrificētajā posmā Rīga - Jelgava ietvaros tiks veikta jaunu stabu uzstādīšana un nostiprināšana, jaunu apakšzemes elektroapgādes kabeļu ierīkošana, kuras laikā notiks zemes darbi ar gruntis izņemšanu un, tā kā daļa no darbības teritorijas skar potenciāli piesārņotās vietas, veicot darbus nepieciešams, atbilstoši piesārņojuma līmenim, apsaimniekot izņemto grunti un novērst sekundāro vides piesārņošanas iespēju. Tāpat lūgts būvniecības materiālu piegādes maršrutus Jelgavas pilsētas administratīvajā teritorijā saskatot ar JPPI „Pilsētsaimniecība”, kā arī individuāli par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu informēt atsevišķus iedzīvotājus, kurus Paredzētā Darbība varētu ietekmēt.
- 5.1.10.2. Riebiņu novada domes 2013.gada 14.novembra vēstuli Nr.1.3-08/815, kurā sniegta informācija par sākotnējās apspriešanas norisi, lūgts ievērot spēkā esošo normatīvo aktu prasības, kā arī informēt Riebiņu novada domi par turpmākajām darbībām kopējo interešu teritorijā, tas ir, dzelzceļa līniju Rēzekne II- Daugavpils, kas šķērso Riebiņu novadu.
- 5.1.10.3. Skrīveru novada domes 2013.gada 25.novembra vēstuli Nr.1.2-12/585, kurai pievienots 473 Skrīveru novadu iedzīvotāju parakstīts iesniegums un 7 individuālie iesniegumi, kuros lūgts Ierosinātāju sniegt skaidrojumu un likumpamatotu atbildi uz Skrīveru iedzīvotāju iesniegumos minētajiem jautājumiem un prasībām.
- 5.1.10.4. Arī Birojā iesniegts I.Maļcevas un A.Bičkovska 2013.gada 12.novembra iesniegums, I.Salas 2013.gada 11.novembra iesniegums, Skrīveru novada 437 iedzīvotāju parakstīts iesniegums, kā arī biedrības „Kultūras attīstības aģentūra un A.Vajevska 2013.gada 11.novembra iesniegums, Skrīveru novada domes deputātu U.Pērša un J.Brokāna 2013.gada 12.novembra iesniegums, A.Krustas 2013.gada 11.novembra iesniegums, kuros pausts satraukums par kravas vilcienu plūsmas iespējamu pieaugumu, kas palielinātu troksni (it īpaši mājām dzelzceļa tuvumā), pasliktinātu gaisa kvalitāti, veidotu sastrēgumus uz pārbrauktuves. Skrīveru iedzīvotāji uzskata, ka Ierosinātajai un ostām, kas būtu galvenās ieguvējas no kravu pārvadājumiem, būtu jākompensē iedzīvotājiem radītās neērtības. Vēstulē norādītas vairākas prasības, to skaitā uzstādīt trokšņus slāpējošas sienas, nodrošināt pasākumus, lai pasargātu bērnus un gājējus no pakļūšanas zem vilciena, nodrošināt, ka dzelzceļa pārbrauktuve nebūs slēgta transporta kustībai ilgāk kā 10 min. vienā reizē, uzlikt par pienākumu labiekārtot teritoriju, kas pieder dzelzceļam, izveidot plašāku un ērtāku gājēju ceļu gar dzelzceļa sliedēm, veikt stacijas teritorijas apgaismošanu, atjaunot strūklaku, iekārtot atpūtas zonu, nodrošināt, lai stacijas ēkas pasažieru uzgaidāmā zāle būtu brīvi pieejama agrās rīta un vakara stundās, kā arī brīvdienās, un būtu patīkama tās apmeklētājiem, atļaut stacijas uzgaidāmajā telpā izvietot informatīvo stendu, vai ko līdzīgu par Skrīveriem un iespējam tajā, uzstādīt uz peroniem nojumes, kur pasažieriem patverties lietus gadījumā, nodrošināt stacijas ēkā pasažieriem pieejamu tualeti, nodrošināt vēlāku pēdējā vilciena pienākšanu, pagarinot tā maršrutu līdz Aizkrauklei.

5.1.10.5. Nevalstiskās organizācijas „VARAM UN DARĀM” iesniegumu, kurā secināts, ka nav bijušas izpildītas Ministru kabineta noteikumu Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” V nodaļas 20.apakšpunkta prasības.

5.1.10.6. AS „Latvenegro” 2013.gada 29.novembra vēstuli Nr.01VD00-17/6943, kurā norādīts, ka Latvenegro atbalsta Paredzēto Darbību un lūdz ņemt vērā AS „Sadales tīkls” un AS „Latvijas elektriskie tīkli” vēstulē izvirzītās prasības.

5.1.11. Pamatojoties uz Ierosinātājas pieteikumu, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem un ņemot vērā pašvaldību priekšlikumus, Birojs sagatavoja un 2013.gada 19.decembrī izsniedza IVN Programmu. Visas IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtās vēstules un iesniegumus Birojs ar 2013.gada 19.decembra vēstuli Nr.3-01/1663 nosūtīja Ierosinātājai, norādot, ka tās jāizvērtē un vērtējums jāiekļauj Ziņojuma pārskatā par sabiedrības priekšlikumiem.

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

5.2.1. Ziņojumu sagatavoja Izstrādātāja.

5.2.2. Paziņojumu par sagatavoto ziņojumu Ierosinātāja publicēja ar Paredzētās Darbības realizāciju (izņemot gaisvadu EPL) skarto novadu vietējos laikrakstos, ievietoja Ierosinātājas interneta mājaslapā www.ldz.lv sadaļā *Jaunumi*. Informācija bija pieejama arī attiecīgo pašvaldību mājaslapās. Informācija par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un elektroniskā saite uz sagatavoto ziņojumu tika ievietota Biroja mājaslapā www.vpvpb.gov.lv.

5.2.3. Ziņojums sabiedrībai bija pieejams interneta mājaslapā www.ldz.lv sadaļā *Jaunumi*, Aizkraukles novada domē, Lāčplēša ielā 1A, Aizkrauklē, Babītes novada domē, Centra ielā 4, Piņķos, Carnikavas novada domē, Stacijas ielā 5, Carnikavā, Daugavpils novada domē, Rīgas ielā 2, Daugavpilī, Daugavpils pilsētas domē, Krišjāņa Valdemāra ielā 1, Daugavpilī, Dobeles novada domē, Brīvības ielā 15, Dobelē, Dobeles novada Jaunbērzes pagasta pārvaldē, Ceriņu ielā 2, Jaunbērzes pagastā, Engures novada domē, „Pagastmāja”, Smārdē, Iecavas novada domē, Skolas ielā 4, Iecavā, Ikšķiles novada domē, Peldu ielā 2, Ikšķilē, Jaunjelgavas novada Daudzeses pagasta pārvaldē, "Pagastmāja", Daudzevā, Jēkabpils pilsētas domē, Brīvības ielā 120, Jēkabpilī, Jelgavas novada domē, Pasta ielā 37, Jelgavā, Jelgavas pilsētas domē, Lielā ielā 11, Jelgavā, Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā, Kandavas novada domē, Dārza ielā 6, Kandavā, Kokneses novada domē, Melioratoru ielā 1, Koknesē, Krustpils novada domē, Rīgas ielā 150a, un tā pagastu pārvaldēs: Atašienes pagastā, Liepu ielā 14a, Atašienē, Kūku pagastā, Laukezera ielā 5, Zīlānos, Krustpils pagastā, Daugavieši, Spuņģēni, Mežāres pagastā, Druvasnieki 16A, Mežārē, Variešu pagastā: Variešos, Vīpes pagastā Neretas ielā 6, Vīpē, Ķeguma novada Būvvaldē, Lāčplēša ielā 1, Ķegumā, Lielvārdes novada Būvvaldē, Raiņa ielā 11A, Lielvārdē, Limbažu novada Skultes pagasta pārvaldē, „Mandegas”, Skultes pagastā, Līvānu novada domē, Rīgas ielā 77, Līvānos, Mārupes novada domē, Daugavas ielā 29, Mārupē, Olaines novada domē, Zemgales ielā 33, Olainē, Ogres novada pašvaldībā, Brīvības ielā 33, Ogrē, Ozolnieku novada domē, Stadionā ielā 10, Ozolniekos, Pļaviņu novada domē, Dzelzceļa ielā 11, Pļaviņās, Preiļu novada domē, Raiņa bulvārī 19, Preiļos, Rēzeknes novada domē, Atbrīvošanas alejā 95, Rēzeknē, Rēzeknes pilsētas dome, Atbrīvošanas alejā 93, Rēzeknē, VAS „Latvijas dzelzceļš”, Gogoļa ielā 3, Rīgā, Salas novada

domē, Susējas ielā 9, Salā, Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī, Saulkrastu novada domē, Raiņa ielā 8, Saulkrastos, Skrīveru novada domē, Daugavas ielā 59, Skrīveros, Stopiņu novada dome, Institūta ielā 1A, Ulbrokā, Talsu novada Stendes pilsētas pārvaldē, Dumpīšu ielā 3, Stendē, Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā, Varakļānu novada pašvaldībā, Rīgas ielā 13, Varakļānos, Vecumnieku novada domē, Rīgas ielā 29, Vecumniekos, Ventspils novada domē, Skolas ielā 4, Ventspilī, Ventspils pilsētas domē, Jūras ielā 36, Ventspilī, Viļānu novada domē, Kultūras laukumā 1a, Viļānos un Vides pārraudzības valsts birojā, Rūpniecības ielā 23, Rīgā.

- 5.2.4. Ziņojuma sabiedriskā apspriede klātienē notika: 2014.gada 6. oktobrī Engures novada domē, „Pagastmāja”, Smārdē, Jelgavas novada domē, Pasta ielā 37, Jelgavā un Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā, 2014.gada 7. oktobrī Ventspils pilsētas centrālajā Bibliotēkā, Akmens ielā 2, Ventspilī, 2014.gada 8. oktobrī Iecavas kultūras namā, Rīgas ielā 18, Iecavā un Salaspils novada domē, Līvzemes ielā 8, Salaspilī, 2014.gada 9. oktobrī Skrīveru novada domē, Daugavas ielā 59, Skrīveros, Lielvārdes novada pašvaldībā, Raiņa ielā 11A, Lielvārdē un Ogres novada pašvaldībā, Brīvības ielā 33, Ogrē, 2014.gada 10. oktobrī Jēkabpils pilsētas domē, Brīvības ielā 120, Jēkabpilī un Kokneses novada domē, Melioratoru ielā 1, Koknesē, 2014.gada 11. oktobrī Mārupes kultūras namā, Daugavas ielā 29, Mārupē, 2014.gada 13. oktobrī Daugavpils novada domē, Rīgas ielā 2, Daugavpilī un Rēzeknes novada domē, Atbrīvošanas alejā 95a, Rēzeknē, 2014.gada 15. oktobrī Jūrmalas pilsētas domē, Jomas ielā 1/5, Jūrmalā un 2014.gada 20. oktobrī VAS „Latvijas dzelzceļš” ēkā, Gogoļa ielā 3, Rīgā.
- 5.2.5. IVN Ziņojuma apspriežu protokoli iesniegti Birojā un pievienoti lietas materiāliem. Saskaņā ar IVN Ziņojuma apspriedes protokoliem sabiedrības aktivitāte un interesentu skaits arī IVN Ziņojuma apspriedes sapulcēs nav bijis liels. Sanāksmēs piedalījās līdz 13 interesentiem, citviet tikai 2 vai 3.
- 5.2.6. IVN Ziņojuma apspriežu laikā Ierosinātāja un Izstrādātāja sniedza informāciju par Paredzēto Darbību, IVN procedūru, tās mērķiem un sagaidāmo rezultātu. Apspriestie jautājumi bija līdzīgi kā IVN sākotnējo sabiedrisko apspriežu laikā, galvenokārt par Paredzētās Darbības vietām, papildus plānotajiem objektiem, sagaidāmajām ietekmēm uz vidi, līdzšinējās situācijas pārmaiņām. Būtiskākās ietekmes, kas satrauc iedzīvotājus, - jau pastāvošās ietekmes un papildus sagaidāmie trokšņi, emisijas, vibrācijas, satiksmes kustības traucējumi, iespējamie apgrūtinājumi zemju īpašniekiem. Atsevišķu sanāksmju dalībniekus interesēja, vai plānoto „Rail Baltic” līniju ietekmēs konkrētā projekta realizācija, vai tiks elektrificēti visi dzelzceļa atzari, vai perspektīvā dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumi ļautu attīstīt pasažieru pārvadājumus. Sanāksmēs interesenti jautāja, vai dzelzceļa elektrifikācija ietekmēs vilcienu kustības ātrumu, bremsēšanas ceļu, biļešu cenas, vai virzienos Maskava un Sanktpēterburga kursēs arī elektriskie pasažieru vilcieni, kādas ir sagaidāmās ietekmes uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ūdensobjektiem, kādi būs ietekmi mazinošie pasākumi. Tika izteikti arī priekšlikumi dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanai, piegulošo teritoriju labiekārtošanai, ietekmju mazināšanai u.tml. Kopumā sanāksmju dalībnieki izteikuši atbalstu plānotajam projektam.
- 5.2.7. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:
- 5.2.7.1. VVD Ventspils Pārvaldes 2014.gada 17.oktobra vēstuli Nr.9.5.-19/1884, kurā izteikts viedoklis, ka būtu jāaktualizē normatīvie tiesību akti, kas regulē būvniecības procesu, kā arī jāprecizē un jāpapildina Ziņojumā ietvertā informācija par 110 kV pieslēguma līniju izbūves risinājumiem.

- 5.2.7.2. DAP 2014.gada 23.oktobra vēstuli Nr.4.9/45/2014-N-E, kurā secināts, ka Ziņojums izstrādāts atbilstoši IVN programmai. Pārvalde uzskata, ka Ziņojumā netiek izvērtēts tāds būtisks dabas aizsardzības aspekts kā putnu bojāeja elektrolīnijās. Pausts viedoklis, ka Ziņojums jāpapildina ar izvērtējumu par putnu bojāeju dzelzceļa elektrolīnijās, īpašu vērību pievēršot tam, vai plānotās gaisa kontakttīklu sistēmu konstrukcijas atbilst starptautiski akceptētiem ieteikumiem, kā arī Ziņojumā iekļaut nosacījumus šo ietekmju ilgtermiņa monitoringam. DAP ieskatā vēlams izstrādāt putnu monitoringa programmu rekonstruējamo un it īpaši jaubūvējamo dzelzceļa elektrifikācijas sistēmu ietekmju izvērtējumam, regulāri veikt novērojumus, kā arī rezultātus regulāri iesniegt DAP. Monitoringa īstenošana būtu jāplāno tā, lai monitoringa tiktu uzsākts jau pirms jauno elektrolīniju izbūves un esošo rekonstrukcijas.
- 5.2.7.3. VVD Daugavpils Pārvaldes 2014.gada 24.oktobra vēstuli Nr.2.5.-19/2362, kurā norādīts, ka būtu jāaktualizē normatīvie tiesību akti, kas regulē būvniecības procesu, tai skaitā prasības energoapgādes iekārtu un elektroapgādes līniju izbūvei. VVD Daugavpils Pārvaldes ieskatā jāpapildina Ziņojumā ietvertā informācija par 110 kV pieslēguma līniju izbūves risinājumiem. Vēstulē norādīts, ka saskaņā ar IVN Programmu Paredzētā Darbība nav realizējama bez jaunu 110 kV pieslēgumu līniju izbūves. Līdz ar to būtu nepieciešams sniegt 110 kV gaisvadu elektrolīniju izbūves/pārbūves vairāk par 15 km garumā attiecīgu vērtējumu, šādas darbības atbilst Novērtējuma likumā 1. pielikuma 26.punktam.
- 5.2.7.4. VVD Madonas Pārvaldes 2014.gada 30.oktobra vēstuli Nr.6.5.-19/1043, kurā norādīts, ka jāaktualizē normatīvie tiesību akti, kas regulē būvniecības procesu, kā arī Ziņojums jāpapildina ar nepieciešamo 110 kV gaisvadu elektrolīniju izbūves/pārbūves vairāk par 15 km garumā atbilstošu ietekmju novērtējumu.
- 5.2.8. Pēc Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas tajā veiktas korekcijas un 2014.gada 4.novembrī aktualizētais Ziņojums iesniegts Birojā.
- 5.2.9. Paziņojumu par Ziņojuma iesniegšanu Birojā Ierosinātāja ievietoja interneta mājaslapā www.ldz.lv sadaļā *Jaunumi*. Informācija par Birojā iesniegto Ziņojumu un elektroniskā saite uz papildināto Ziņojumu tika ievietota Biroja interneta mājaslapā www.vpvb.gov.lv, kā arī skarto pašvaldību mājaslapās.
- 5.2.10. Ierosinātāja ar 2014.gada 20.novembra iesniegumu Nr.DPRO-6.5.3./543-2014 (saņemta Birojā 2014.gada 24.novembrī) sniedza Birojam informāciju par Paredzētās Darbības sākotnējā apjoma samazināšanu, atsakoties no posmiem Daugavpils - Latvijas robeža, Rēzekne - Latvijas robeža un Rēzekne – Daugavpils. Šādas izmaiņas pamatotas ar pieejamo finansējumu un iespējamajiem projekta realizācijas termiņiem.
- 5.2.11. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:
- 5.2.11.1. Rēzeknes novada pašvaldības 2014.gada 12.novembra vēstuli Nr.500310-30-550, kurā norādīts, ka tā ir izvērtējusi Ziņojumu un atbalsta dzelzceļa līniju elektrifikāciju, jo ilgtermiņā šī darbība radīs pozitīvu ietekmi uz vidi samazinot oglekļa emisiju piesārņojumu, kā arī samazinās piesārņojuma emisiju ūdenī, augsnē, virszemes un pazemes ūdeņos.
- 5.2.11.2. Rēzeknes pilsētas domes 2014.gada 20.novembra vēstuli Nr.3.1.1.18/1979, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu par Ziņojumu.

- 5.2.11.3. Ventspils novada pašvaldības 2014.gada 21.novembra vēstuli Nr.1.12./IZ2465, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu, ka dzelzceļa līnijas Rīga-Tukums - Ventspils Paredzētās Darbības ietvaros ir plānots rekonstruēt esošo un izbūvēt jaunu dzelzceļa elektrifikācijas sistēmu.
- 5.2.11.4. Jaunjelgavas novada domes 2014.gada 21.novembra vēstuli Nr.1.1.-8/14 /1468 kurā norādīts, ka dzelzceļu elektrifikācijas pozitīvie ieguvumi ir lielāki par zaudējumiem un, ka Daudzevas ciema iedzīvotāju lielākais ieguvums ir gaisa piesārņojuma un trokšņu līmeņa samazināšanās. Vēstulē sniegta informācija, ka iedzīvotājus satrauc elektromagnētiskā starojuma ietekme uz veselību, sakaru un saziņas līdzekļu darbību (sevišķi dzīvojamās mājās līdz 300 metriem no dzelzceļa līnijas). Vienlaicīgi norādīts, ka kopumā iedzīvotāji ir izrādījuši atbalstu dzelzceļa līnijas posmu elektrifikācijai.
- 5.2.11.5. VVD Ventspils Pārvaldes 2014.gada 21.novembra atsaukumi, kurā norādīts, ka aktualizētajā Ziņojumā ir daļēji ņemtas vērā Pārvaldes 17.10.2014. atzinumā Nr.9.5.-19/1884 iekļautās rekomendācijas, tomēr izteikts iebildums par vērtējuma trūkumu attiecībā uz gaisvadu EPL. VVD Ventspils Pārvalde norāda, ka nepieciešams papildināt Ziņojumu, lai varētu novērtēt arī gaisvadu augstsprieguma EPL ietekmi uz vidi un izstrādāt priekšlikumus nelabvēlīgas ietekmes novēršanai. Tāpat norādīts uz Ziņojumā ietvertām kļūdainām atsaucēm uz spēkā neesošiem normatīvajiem aktiem.
- 5.2.11.6. VVD Valmieras Pārvaldes 2014.gada 21.novembra atsaukumi Nr.8.5-19/2253, saskaņā ar kuru iestādei nav būtisku papildinājumu vai iebildumu par izstrādāto Ziņojumu. Paredzētās Darbības kopsakarībā Pārvalde vērš uzmanību uz vides monitoringa nodrošināšanas nepieciešamību - sistemātiski, regulāri un mērķtiecīgi veicot vides stāvokļa, sugu un biotopu, kā arī piesārņojuma emisiju novērojumus, mērījumus un analīzi.
- 5.2.11.7. Talsu novada pašvaldības 2014.gada 21.novembra vēstuli Nr.12-25/4941, kurā norādīts, uz nepieciešamību veikt gaisvadu EPL līniju IVN. Pašvaldība vērš uzmanību, ka jānorāda konkrēti skartie zemes īpašumi, to, vai tie ir valsts, pašvaldības vai privāti īpašumi, vai būs nepieciešama zemes lietošanas kategorijas maiņa, vai būs kādi apgrūtinājumi, kurās vietās tiks šķērsoti aizsargājami biotopi utt. Ņemot vērā minēto, Ziņojumu lūgts papildināt, tajā skaitā precizējot gaisa kontaktīkla sistēmas ietekmi uz ainavu, sniegt informāciju par mikroliegumiem un citu saistīto informāciju ar jauno elektrolīniju izbūvi.
- 5.2.11.8. VVD Rēzeknes Pārvaldes 2014.gada 22.novembra atsaukumi Nr.7.5-19/1624/118679, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu pret izstrādāto Ziņojumu.
- 5.2.11.9. DAP 2014.gada 22.novembra atsaukumi Nr.4.9/54/2014-N-E, kurā norādīts, ka Ziņojums aktualizēts saskaņā ar sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtajiem aizrādījumiem un ieteikumiem. DAP secina, ka Ziņojumā iestrādāti arī DAP agrākie ieteikumi un, ka DAP nav iebildumu par Ziņojumu.
- 5.2.11.10. Dobeles novada pašvaldības 2014.gada 22.novembra vēstuli Nr.2.6./2678, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu un ierosinājumu par Ziņojumu.

- 5.2.11.11. Salas novada pašvaldības 2014.gada 22.novembra vēstuli Nr.4.2/1078 , kurā norādīts, ka Paredzētā Darbība nav pretrunā Salas novada teritorijas plānojuma un Aizsargjoslu likuma prasībām.
- 5.2.11.12. Engures novada domes 2014.gada 24.novembra vēstuli Nr.3-12/683, kurā norādīts, ka tai nav iebildumu par Ziņojumu.
- 5.2.11.13. Limbažu novada domes 2014.gada 24.novembra vēstuli Nr.4-13.2/14/371, kurā sniegta informācija, ka dzelzceļa līnija Rīga- Skulte Limbažu novadā aizņem nelielu daļu, ~ 7 km no Saulkrastiem līdz Skultei, ka Paredzētās Darbības īstenošana dzelzceļa trasēs nemainīs dzelzceļa zemes nodalījuma joslu, tās platumu vai konfigurāciju, ka dzelzceļa līniju garums un dzelzceļa zemes nodalījuma joslu platums darbības īstenošanas rezultātā nemainīsies. Līdz ar to secināts, ka Paredzētā Darbība atbilst novada teritorijas plānojumam, kur darbības vieta ir noteikta kā dzelzceļa ekspluatācijas aizsargjosla, kurā atļautas darbības dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai, rekonstrukcijai un attīstībai. Vēstulē secināts, ka gaisa kontakttīklu būvniecība, VJA būvniecība, autotransformatoru punktu būvniecība un elektrolokomotīvu depo būvniecība plānota dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, līdz ar to nav nepieciešams veikt izmaiņas teritorijas plānojumā. Pašvaldības skatījumā pozitīvi vērtējama oglekļa emisiju gaisā samazināšanās, pārejot no dīzeļdzinēju vilces jaudas uz elektrisko vilces jaudu, naftas produktus saturošu atkritumu daudzuma samazināšanās, piesārņojuma samazināšanās dzelzceļa zemes nodalījuma joslā un tai piegulošajās teritorijās.
- 5.2.11.14. VVD Jelgavas Pārvaldes 2014.gada 24.novembra atsaukumi Nr.3.5-19/1689, saskaņā ar kuru būtiskas nepilnības Ziņojumā netiek konstatētas.
- 5.2.11.15. Jelgavas novada pašvaldības 2014.gada 24.novembra vēstuli Nr.JNP/33-18//14/511, kurā sniegta informācija, ka VJA būvniecība novada teritorijā nav plānota, bet no Ziņojuma saprotams, ka dzelzceļa nodalījuma joslā tiks uzstādīti elektrības balsti un ievilkti kontaktvadi. Vēstulē norādīts, ka negatīvu ietekmi uz vidi var radīt vienīgi jaunās elektrifikācijas infrastruktūras būvniecības process un rekonstrukcija (troksnis, putekļu emisijas, piesārņojums celtniecības, rekonstrukcijas laikā no atkritumiem), tomēr pēc darbu pabeigšanas paredzams, ka dzelzceļa tīkla elektrifikācija dos pozitīvus ieguvumus sabiedrībai, tiks samazināts piesārņojums, ko šobrīd rada dīzeļdegvielas izmeši - izmešu gaisā būtisks samazinājums. Ņemot vērā iepriekš minēto pašvaldībai nav iebildumu vai ierosinājumu un norādīts, ka dzelzceļa līniju elektrifikācija ir pozitīvs un atbalstāms projekts, kas nesīs pozitīvas pārmaiņas videi.
- 5.2.11.16. Daugavpils novada domes pilsētplānošanas un būvniecības departamenta 2014.gada 24.novembra elektronisko vēstuli, kurā domē informē, ka tiek atbalstīta Paredzētā Darbība, ja projekta rezultātā samazināsies trokšņu un piesārņojuma ietekme uz Daugavpils pilsētu.
- 5.2.11.17. Ventspils pilsētas domes 2014.gada 24.novembra vēstuli Nr.1-44/4521, kurā teikts, ka tās iepriekš izvirzītie nosacījumi Ziņojuma izstrādei ir ņemti vērā un tai nav iebildumu pret papildināto Ziņojumu.
- 5.2.11.18. VVD 2014.gada 24.novembra vēstuli, kurā secināts, ka elektriskie un magnētiskie lauki nepasliktinās iedzīvotāju dzīves apstākļus un ir attiecināmi vienīgi uz elektrificēto dzelzceļa līniju ekspluatāciju, vai arī uz plānoto

jaunbūvējamo EPL skartajām apdzīvotajām vietām. Tai pat laikā norādīts, ka tā Ziņojumā būtu detalizētāk jāizvērtē nepieciešamais elektroenerģijas patēriņš dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektiem (arī paredzēta iespējamā Rail Baltic pievienošanās infrastruktūrai), jāprecizē būvniecību ierobežojošie laika posmi, jo Ziņojumā minētie nesakrīt ar eksperta atzinumos norādītiem.

5.2.11.19. Jelgavas pilsētas domes 2014.gada 24.novembra vēstuli Nr.2-16/8499, kurā lūgts Ziņojumā papildināt sekojošas sadaļas:

5.2.11.19.1.Sadaļā „*Plānotie pasākumi ietekmju uz vidi mazināšanai, ņemot vērā būvmateriālu/iekārtu transportēšanas un pagaidu uzglabāšanas risinājumus un konkrēto vietu un risinājumu specifiku*” precizēt pasākumus attiecībā uz trokšņa un vibrāciju ietekmi būvdarbu laikā un saistībā ar grunts kvalitātes kontroli VJA izbūves vietās.

5.2.11.19.2.Sadaļā „*Vides kvalitātes novērtēšanas monitoringa nepieciešamība, tā veikšanas vietas, piedāvātās metodes, parametri un regularitāte*” precizēt pasākumus sabiedrības informēšanai par veiktajiem elektromagnētiskā lauka mērījumiem.

5.2.11.20. VVD Madonas Pārvaldes 2014.gada 25.novembra atsaukumi Nr.6.5-19/1105, kurā norādīts, ka Ziņojums izstrādāts un strukturēts atbilstoši Biroja izsniegtajai Programmai, kopumā aptverot visus tajā iekļautos jautājumus, ievērojot Novērtējuma likuma prasības, un ņemot vērā VVD Madonas Pārvaldes priekšlikumus.

5.2.11.21. Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2014.gada 27.novembra vēstuli Nr.DMV-14-3687-nd, kurā norādīts, ka dzelzceļa līniju elektrifikācijas projekta īstenošanas rezultātā trokšņa līmeņu izmaiņas Rīgas administratīvajā teritorijā būs nelielas un atzīmēts, ka darbā sakopotās atziņas trokšņa jomā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ir izklaidētas tekstā un pielikumos, kas apgrūtina to uztveršanu. Attiecībā par pārējo informāciju, kas attiecināma uz vidi (meliorācija, dabas aizsardzība, virszemes ūdeņu apsaimniekošana, atkritumu apsaimniekošana u.c.) departamenta Vides pārvaldes speciālisti komentārus vai iebildumus nav izteikuši.

5.2.11.22. AS „Augstsprieguma tīkls” 2014.gada 28.novembra vēstuli Nr.500310-30-550, kurā norādīts sekojošais:

5.2.11.22.1.Ziņojumu jānosūta arī elektroenerģijas pārvades sistēmas īpašniekam AS “Latvijas elektriskie tīkli”;

5.2.11.22.2.Ziņojumā lietoti dažādi uzņēmuma AS „Augstsprieguma tīkls” nosaukumi;

5.2.11.22.3.Tikai piecos gadījumos (VJA-2, VJA-5, VJA-9, VJA-12 un VJA-16) elektroenerģijas pārvades sistēmas pieslēguma ierīkošanai ir nepieciešama jaunu 110/330kV elektropārvades līniju ierīkošana, bet visas pārējās līnijas būs Izstrādātājas īpašums - par to ierīkošanu tiešā veidā būs atbildīga Izstrādātāja. Norādīts, ka AS „Augstsprieguma tīkls” nav izvēlējis iepriekš minētās līniju trases un šo līniju konstruktīvo izveidojumu (šos

parametrus pēc Izstrādātājas pasūtījuma savā izpētes darbā noteikusi SIA „LP”).

5.2.11.22.4. Nekorekti izteikts apgalvojums, ka Paredzētās Darbības ietvaros netiek plānota atmežošana un, ka atsevišķu elektrolīniju būvniecības gadījumā, par tās apmēriem un konkrētām vietām lemj šīs darbības ierosinātājs SIA „Augstsprieguma tīkli”.

5.2.11.22.5. Tas nav AS „Augstsprieguma tīkls” pienākums un tā nav saskaņojusi Ziņojuma 94.lpp minēto elektroenerģijas patēriņu pēc dzelzceļa elektrifikācijas. Nav saprotama arī atsauce uz elektroenerģijas pārvades sistēmas attīstības plānu - plānā ir tikai norādīts, ka gadījumā, ja šis projekts tiks realizēts speciālā elektroenerģijas pārvades sistēmas pieslēguma ietvaros, tas var būtiski ietekmēt plāna izpildi.

5.2.11.22.6. Izteikts lūgums Ziņojuma izstrādātājiem pirms Ziņojuma publicēšanas, jautājumus, kas skar AS „Augstsprieguma tīkls” kompetenci, vispirms pārrunāt ar AS „Augstsprieguma tīkls”.

5.2.11.23. Stopiņu novada domes 2014.gada 1.decembra vēstuli Nr.01-16/E2578, kurā norādīts, ka tā pauž atbalstu Paredzētajai Darbībai, jo tiktu samazināts dažāda veida vides piesārņojums - gaisa piesārņojums, izmešu gaisā samazinājums, trokšņu līmeņa samazinājums, kas ir būtisks dzīves apstākļu uzlabošanai.

5.2.11.24. Saņemtās vēstules un atsauksmes Birojs 2014.gada 11.decembrī nosūtīja Izstrādātajai.

5.2.11.25. Izstrādātāja ar 2014.gada 19.decembra un 22.decembra iesniegumiem iesniedza papildus informāciju Ziņojumam.

5.2.11.26. Saskaņā ar 2014.gada 19.decembra iesniegumu Nr.71/2014, - skiču projekta izstrādes laikā veiktās vilces jaudas modelēšanas rezultāti šajā projekta attīstības stadijā pieļauj iespēju atteikties no VJA 2 „Līči” ierīkošanas, kuras rezultātā zūd nepieciešamība veikt 110kV gaisvada EPL būvniecību uz šo VJA. Gaisvadu EPL uz VJA 2 „Līči” nebūs Izstrādātājas īpašums un tādēļ nevar noteikt EPL konfigurāciju, tehniskos risinājumus, projektēšanu un būvniecību. Izstrādātāja norāda, ka gadījumā, ja tiks pieņemts lēmums par jaunas EPL būvniecību, IVN nodrošinās projektējamās EPL īpašnieks, pirms būvniecības uzsākšanas normatīvajos aktos noteiktā kārtībā. Vēstulei pievienots AS „Augstsprieguma tīkls”, AS „Latvijas elektriskie tīkli” (turpmāk LET), SIA „Projekts 3i” un AS „Latvijas dzelzceļš” pārstāvju 2014.gada 17.decembra apspriedes Protokols, kurā izvērtēti AST 2014.gada 28.novembra vēstulē Nr.500310-30-550 izteiktie iebildumi par Ziņojumu, kā arī norādīts, ka izpētes darbu „LDz elektrifikācijai nepieciešamo 330-110/25 kV vilces jaudas apakšstaciju pieslēgumu ierīkošanas izpēte”, kuru veikusi SIA „LP” un, kurā ir ietverti pieslēgumu ierīkošanai nepieciešamie vilces jaudas apakšstaciju, 110kV apakšstaciju pievienojumu ligzdu un 110kV EPL izbūves pamata risinājumi (ieskaitot to orientējošās trases), - AS „Augstsprieguma tīkls” ir saskaņojusi ar piezīmēm. Protokolā norādīts, ka iezīmes par izpētes darbā norādītajiem risinājumiem tiks ņemtas vērā izstrādājot dzelzceļa elektrifikācijas tehnisko projektu.

- 5.2.11.27. Ar 2014.gada 22.decembra vēstuli Nr.73/2014 iesniegta papildinformācija Ziņojumam un informācija par zemes īpašniekiem, kuru īpašumus skar, vai kuri robežojas ar Paredzētās Darbības veikšanas vietu, informēšanu sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā. Vēstulē norādīts, ka informācija tika nosūtīta visiem (153) nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar VJA ārējo robežu, robežojas vai tiek skarti, izbūvējot elektroapgādes kabeļlīnijas uz VJA-1, VJA 3, VJA 4, VJA 5, VJA 6, VJA -7, VJA 8, VJA 9, VJA 10, VJA 11, VJA 13, kas būs Ierosinātājas īpašums un kuru izbūvi tā organizēs; papildus nosūtīta individuāla informācija 16 zemes īpašniekiem, pamatojoties uz Jelgavas pilsētas domes izteikto lūgumu.
- 5.2.11.28. Ņemot vērā Ierosinātājas lūgumu, Birojā 2014.gada 29.decembrī notika trīspusēja – VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „Projekts3i” pārstāvju un Biroja darbinieku sanāksme, kurā tika pārrunāti neskaidrie jautājumi saistībā ar veikto ietekmes uz vidi novērtējumu un Ziņojuma saturu.
- 5.2.11.29. 2014.gada 29.decembrī Ierosinātāja ar iesniegumu Nr.DPRO-6.5.3./659-2014 iesniedza Birojā papildinformāciju:
- 5.2.11.29.1. AS „Augstsprieguma tīkls” un VAS „Latvijas dzelzceļš” 2013. gada 18.septembra protokolu par pieslēguma ierīkošanu no 330/110 kV pārvades tīkla Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijai, kurā pārrunāti sekojoši jautājumi: par VJA pieslēgumu pieteikumu formu un pielikumos pievienojamās informācijas apjomu Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas skiču projekta izstrādei; par pieteikumu speciālā pieslēguma ierīkošanai, kā tas būtu optimāli risināms un kā to formēt; par VJA pieslēgumu ierīkošanas procedūru (kas projektē, kas organizē izbūvi) pārvades operatora īpašumā paliekošajām elektroietaisēm u.c. jautājumi. Protokolā sniegta informācija, ka pieņemts, ka 330/110 kV elektroietaisēm, kas pēc to izbūves paliek pārvades operatora īpašuma piederībā, projekta izstrādi un to izbūvi organizē AS „Latvijas elektriskie tīkli”, pamatojoties uz attiecīgu pasūtījumu no AS „Augstsprieguma tīkls”. Pieslēguma līgumu ar pieslēguma pieprasītāju slēdz AS „Augstsprieguma tīkls”.
- 5.2.11.29.2. AS „Augstsprieguma tīkls” 11.09.2013. vēstuli Nr. 50SA10-03-398, kurā sniegta informācija par Paredzētajai Darbībai nepieciešamo 330-110/25kV VJA pieslēgšanas pārvades tīklam risinājumu (par SIA „LP” izpēti darbu) saskaņošanu.
- 5.2.11.29.3. Ierosinātājas 27.09.2013. vēstuli Nr. T-7.3.2./69-2013 par SIA „LP” izstrādātā izpēti darbu saskaņošanu.
- 5.2.11.30. 2014.gada 29.decembrī Ierosinātāja ar iesniegumu Nr. DV-6.5.24/211-2014 informē, ka, izvērtējot skiču projekta gaitā iegūtos datus un secinājumus, Ziņojumā ir veikti atsevišķi precizējoši labojumi un papildinājumi. Birojā iesniegta papildināta Ziņojuma versija. Iesniegumā apliecināts, ka pieņemts lēmums īstenot 2A. Alternatīvu, kurā paredzētas tikai 10 VJA, atsakoties no VJA-2 Līči būvniecības. Līdz ar to, Paredzētās Darbības apjomi un ar tiem saistītās ietekmes būtiski samazinās.

5.2.11.31.2014.gada 30.decembrī Ierosinātāja ar iesniegumu Nr. DPRO-6.5.3./665-2014 lūdz rast iespēju izsniegt atzinumu, ņemot vērā Eiropas Komisijas 29.11.2012 lēmumu C(2012) 8941 (grozīts ar 25.07.2014. lēmumu), ar kuru Ierosinātājam piešķirts finansējums ar Paredzēto Darbību saistītām darbībām.

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

6.1. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās Darbības realizāciju (būvniecību un ekspluatāciju) saistītos ietekmes uz vidi aspektus:

- 6.1.1. Ietekmes būvniecības laikā, tai skaitā papildus nepieciešamie infrastruktūras objekti un būvniecības atkritumu apsaimniekošana.
- 6.1.2. Ietekme uz gaisa kvalitāti.
- 6.1.3. Trokšņa ietekmes, vibrācijas un drošība.
- 6.1.4. Elektromagnētiskā lauka līmeņa izmaiņas.
- 6.1.5. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, apkārtnes ainavu un kultūrvēstures vērtībām.
- 6.1.6. Grunts un ūdeņu (virszemes, pazemes) piesārņojums, iespējamās hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas.
- 6.1.7. Ietekmes būtiskuma novērtējums un pasākumi iespējamās ietekmes novēršanai un samazināšanai.
- 6.1.8. Paredzētās Darbības alternatīvu salīdzinājums.

6.2. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās iespējamās plānotās darbības ietekmes uz vidi, Birojs secina sekojošo:

6.2.1. Ietekmes būvniecības laikā, tai skaitā papildus nepieciešamie infrastruktūras objekti un būvniecības atkritumu apsaimniekošana:

- 6.2.1.1. Atbilstoši Ziņojumam, būtiskas ietekmes Paredzētās Darbības realizācijas laikā (galvenokārt būvdarbi) netiek prognozētas. Saskaņā ar Ziņojumu:
 - 6.2.1.1.1. Paredzētā Darbība neietver jaunu dzelzceļa līniju būvniecību vai esošo paplašināšanu, kā arī darbības ietvaros netiek plānota jaunu pievedceļu būvniecība.
 - 6.2.1.1.2. Paredzētā Darbība, galvenokārt, negatīvu ietekmi uz vidi radīs jaunās elektrifikācijas infrastruktūras būvniecības laikā, kā arī esošo elektrificēto posmu elektrifikācijas sistēmas rekonstrukcijas gaitā. Kopumā būvniecības ietekmes saistītas ar īslaicīgu, lokālo ietekmi uz vidi – teritorijas izmantošanu, autotransporta emisijas un troksnis, atkritumu īslaicīga uzglabāšana un nodošana tālākai apsaimniekošanai u.c.
 - 6.2.1.1.3. Paredzētās Darbības ietvaros, lai nodrošinātu elektroapgādi plānotajām VJA 2A. Alternatīvas gadījumā plānota jaunu kabeļu līniju izbūve. Jaunu līniju nav paredzēts būvēt uz VJA- 11 Saulkrasti, kur tiktu izmantota jau esošā VJA teritorija un esošā elektroapgādes sistēma.
 - 6.2.1.1.4. Gaisa kontakttīklu sistēmas būvniecības vai rekonstrukcijas darbības nav plānots veikt ārpus dzelzceļa zemes klātnes, līdz ar to netiktu skartas vai apbūvētas līdz šim neapbūvētas teritorijas un netiek prognozēta ietekme uz piegulošo teritoriju bioloģisko daudzveidību. Veicot gaisa kontakttīklu

sistēmas būvniecības vai rekonstrukcijas darbus, netiek plānota jaunu tiltu, caurteku vai citu hidrobūvju būvniecība, negatīva ietekme uz šķērsojamajām virszemes ūdenstecēm netiek prognozēta.

- 6.2.1.1.5. Gaisa kontakttīklu sistēmas izbūvei plānots izmantot būvniecības vilcienu, tajā savācot gan demontētās iekārtas, gan citus būvniecības atkritumus (staciju teritorijās atkritumus paredzēts nodot atbilstošiem atkritumu apsaimniekotājiem).
- 6.2.1.1.6. Kā būtiskākie ar būvdarbu veikšanu saistītie negatīvie vides aspekti Ziņojumā minēti: būvniecības tehnikas un procesa radītais troksnis; iespējamās putekļu emisijas no pievedamajiem būvmateriāliem; emisijas gaisā no būvniecības tehnikas (būvniecības vilciena); iespējamās degvielas un eļļu emisijas no būvniecības tehnikas (būvniecības vilciena), ja netiek ievēroti labas būvniecības prakses nosacījumi; vides piesārņojums ar celtniecības un rekonstrukcijas atkritumiem. Papildus ar VJA un kabeļu līniju izbūvi pastāv šādu ietekmju varbūtība: līdz šim neapbūvēto teritoriju pārveidošana, lokālās ietekmes uz konkrētās vietas hidroloģiskajiem apstākļiem, lokālās meliorācijas sistēmas izveidošanas ietekme. Ietekmes VJA būvniecības laikā Ziņojumā netiek prognozētas kā būtiskas, jo VJA paredzētas dzelzceļa zemes nodalījuma joslā un tās funkcionālais zonējums ir noteikts kā apbūves teritorijas (tehniskās apbūves, satiksmes infrastruktūras, līnijbūvju u.c.). Daļa šo teritoriju jau ir meliorētas. Saskaņā ar Ziņojumā minēto neviena no plānoto VJA būvniecības vietām neskar meža teritorijas, tādēļ nav nepieciešams veikt atmežošanu. VJA būvniecībai nav nepieciešama arī jaunu pievedceļu būvniecība.
- 6.2.1.1.7. Gaisa kontakttīklu sistēmas būvniecības un ekspluatācijas laikā tiek prognozēta arī ietekme uz ainavu teritorijās, kur līdz šim dzelzceļš nav elektrificēts, jo kontakttīkli, to balsti un vadi ir redzami no samērā liela attāluma. Šādas izmaiņas var atstāt negatīvu ietekmi vērtīgu ainavu teritorijās. Atsevišķos gadījumos, sadarbībā ar pašvaldību plānots izstrādāt specifiskus apzaļumošanas pasākumus dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, kas daļēji maskētu radušās izmaiņas. Izbūvējot kabeļu līnijas nav prognozētas būtiskas fiziskas vides izmaiņas, jo trases pārsvarā plānotas paralēli esošām līnijbūvēm – ielām, ceļiem, elektrolīnijām, pēc būvdarbu pabeigšanas pazemes kabeļu līnijām nav vizuālas ietekmes.
- 6.2.1.1.8. Būvniecības procesā nepieciešamā tehniskā ūdens daudzuma nodrošināšanai plānots izmantot katrā dzelzceļa stacijā esošo individuālo ūdens ieguves urbumu. Tā kā apkopi jaunajās VJA nodrošinātu speciālas brigādes (apkope ~ vienu reizi mēnesī līdz reizei trīs mēnešos, vai remonta darbu veikšanai), - pastāvīga ūdensapgāde VJA nav nepieciešama. VJA, kuras atrodas staciju teritorijās, kur pieejama komunālā infrastruktūra, tiks nodrošināts pieslēgums ūdensapgādes un kanalizācijas tīklam, savukārt VJA, kuras izvietotas teritorijā, kur nav pieejama komunālā infrastruktūra, tiks izvietotas pārvietojamās konteinertipa tualetes, kuru apkalpošanu tai skaitā notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu nodrošina pakalpojuma sniedzējs.
- 6.2.1.1.9. Būvnieku vajadzībām specializētajā celtniecības vilcienā un, ja rastos nepieciešamība, arī dzelzceļa trasē tiktu izvietotas pārvietojamās

ekotualetes, kuru apkalpošanu tai skaitā notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu nodrošina pakalpojuma sniedzējs.

- 6.2.1.1.10. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam elektrificēto līniju renovācijas procesā, netiks radīti bīstamie atkritumi, bet veidosies sekojoši atkritumu veidi - metāls (kods 1704), betons (kods 170101) un citi būvniecības un būvju nojaukšanas atkritumi (kods 1709), savukārt esošās līdzstrāvas sistēmas infrastruktūras demontāžas (VJA un gaisa kontakttīkla sistēmas) procesā, veidosies sekojoši bīstamie atkritumi - skābes no vilces apakšstacijās lietotiem novecojušiem rezerves barošanas/elektroapgādes avotiem, piemēram, akumulatoriem, un no gaisa kontakttīkla un signalizācijas sistēmas tālvadības kontroles sekcijām (kods 160606), ~ 237 t transformatoru eļļas (kods 130310) no esošajām VJA. Visus būvniecības procesā radušos atkritumus paredzēts šķirot un nodot atbilstoši licencētam komersantam. Atkritumu savākšanai būvniecības teritorijā paredzēts izvietot marķētus konteinerus, lai nodrošinātu dalītu atkritumu vākšanu, atsevišķi savācot sadzīves atkritumus un atsevišķi būvniecības atkritumus un bīstamos atkritumus. Bīstamo atkritumu apsaimniekošanas videi draudzīgu risinājumu izstrādei tiks noslēgts līgums ar komersantu, kurš ir sertificēts bīstamo atkritumu apsaimniekotājs. Komersanta norādītā tarā tiks savākti bīstamie šķidrie atkritumi (skābes, eļļas), to savākšanas procesā tiks iesaistīts atbilstoši apmācīts personāls, kurš nodrošināts ar nepieciešamajiem individuālajiem aizsardzības līdzekļiem.
- 6.2.1.1.11. Galvenie faktori, kas var kavēt būvniecības darbu izpildes gaitu, Ziņojumā minēti meteoroloģiskie faktori (liels sals un liels sniega slāņa biežums, ilgstošas lietus gāzes, ilgstošs spēcīgs brāzmais vējš, kabeļu līniju būvniecībai arī pavasara atkušņa radītie plūdi un applūdušas trases zonas); organizatoriskie faktori (ierobežotas iespējas nodrošināt nepieciešamos tehnoloģiskos periodus būvdarbu veikšanas laikam dzelzceļa līnijās, nepietiekama līgumsaistību un izpildes grafiku kontrole); finansiālie faktori; vides aizsardzības prasības (iespējamie ierobežojumi darbu veikšanai putniem nozīmīgās vietās, mikroliegumu tuvumā vai īpaši aizsargājamās dabas teritorijās), kā arī sociālie faktori (ierobežots būvdarbu veikšanas laiks pilsētās un apdzīvotās vietās, piemēram, būvdarbu veikšanas sezonālie ierobežojumi tādās dzelzceļa līnijās kā Rīga – Sloka un Rīga – Skulte).
- 6.2.1.1.12. Lai mazinātu iespējamo ietekmi būvniecības, tai skaitā esošās līdzstrāvas infrastruktūras demontāžas, gaisa kontakttīklu sistēmas, EPL, VJA būvniecības, rekonstrukcijas vai demontāžas laikā paredzēts: darbus veikt darba laikā, izvairoties no darba nakts stundās, svētdienās un svētku dienās; blīvi apdzīvotās teritorijās darba laikus saskaņot ar pašvaldību; demontāžu posmos, kuri robežojas vai atrodas tiešā tādu īpaši aizsargājamo teritoriju tuvumā, kurās putni ir viena no aizsargājamām dabas vērtībām, neveikt darbus laika posmā no 1.aprīļa līdz 30.jūnijam; nodrošināt atbilstošu atkritumu savākšanu un apsaimniekošanu (iespēju robežās dalīt visu veidu atkritumus, atbilstošu atkritumu materiālu uzglabāšana tam paredzētās vietās - konteineros u.c. tarā, atkritumu apsaimniekošanai un deponēšanai plānots slēgt līgumus ar licencētam kompānijām); plānota tehniski labā stāvoklī esošas būvtehnikas izmantošana un tās nodrošināšana ar trokšņa slāpētājiem, atbilstoša

būvmateriālu transportēšana, paredzot, birstošu un putošu materiālus pārsegšanu vai speciāli tarētu; degvielas uzpildi paredzēts veikt nekustamās vai pārvietojamās degvielas uzpildes stacijās, speciāli tam paredzētās vietās, staciju teritorijās ar cieto segumu; būvtehnikas tehnisko apkopi un remontu paredzēts veikt tam speciāli paredzētās un aprīkotās vietās, netiek paredzēta smēreļļu maiņa u.c. piesārņojošu remontdarbu veikšana būvlaukumā.

- 6.2.1.1.13. Papildus, lai mazinātu iespējamo ietekmi VJA būvniecības vai rekonstrukcijas vai demontāžas laikā, vaļēju VJA gadījumā teritorijas tikai daļēji paredzēts veidot ar cieto segumu, paredzēts VJA teritorijas apzaļumot. VJA būvniecības laikā paredzēts nodrošināt izraktās grunts izvietošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām, kā arī nodrošināt izraktās grunts kvalitātes pārbaudi, pirms tās izvietošanas (ja nepieciešams nodrošinot sanācijas pasākumus).
- 6.2.1.2. Izdarot apsvērumus par ietekmēm būvniecības laikā, Birojs pievienojas Ziņojuma izstrādātājiem un pie nosacījuma, ja tiek realizēti Ziņojumā paredzētie, normatīvajos aktos noteikti, šajā Biroja atzinumā papildus nosakāmie u.c. ietekmes novēršanas un mazināšanas pasākumi, būtiskas nelabvēlīgi ietekmes riski ar Paredzētās Darbības 2A. Alternatīvas realizāciju nav sagaidāmi. Galvenos būvdarbus ir paredzēts veikt antropogēni jau ietekmētā teritorijā, dzelzceļa līniju trasē. Papildus objektu izbūve ir plānota galvenokārt dzelzceļa nodalījuma joslā, objektu izvietojums plānots tāds, lai nebūtu jāizbūvē papildus piebraukšanas ceļi, netiktu radīti papildus apgrūtinājumi zemju īpašniekiem. Lielākoties būvdarbi tiks veikti antropogēni jau ietekmētā teritorijā un ietekmes ir salīdzināmas ar esošo situāciju, - dzelzceļa ekspluatāciju un regulārajiem uzturēšanas darbiem. Lai gan apjoma un mēroga ziņā plānotie būvdarbi ir lieli un skar gandrīz visas Latvijas teritoriju, Paredzēto Darbību plānots realizēt pakāpeniski. Līdz ar to – ietekmes ar lokālu izpausmi konkrētā vietā (elektrificējamā posmā) būs īslaicīgas un ietvers laika periodu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu esošo kontaktvadu noņemšanu, stabu demontāžu, kontaktvadu un demontēto stabu savākšanu, jaunu stabu uzstādīšanu un kontaktvadu izvilkšanu. Būvdarbu veikšana tāpat nav saistīta ar ķīmisku vai bīstamu ķīmisku vielu lietojumu nozīmīgos apjomos, iespējami avāriju riski saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami un pārvaldāmi. Vietās, kur paredzēts izbūvēt jaunas VJA un kabeļu līnijas, tiks radītas papildus, tai skaitā paliekošas ietekmes. Tomēr no Ziņojuma secināms, ka VJA un kabeļu līniju būvniecība paredzēta ārpus īpaši aizsargājamām, tai skaitā Eiropas nozīmes aizsargājamās NATURA 2000 dabas teritorijām. Vadoties no IVN gaitā apkopotās un Ziņojumā iekļautās informācijas, nav indikāciju par iespējamu īpaši aizsargājamo sugu, to dzīvotņu vai biotopu klātbūtni ar būvdarbiem skartajās darbības vietās. Tai pat laikā būvniecības, rekonstrukcijas, demontāžas darbu nodrošināšanai var būt nepieciešams ierīkot pagaidu noliktavas, būvmateriālu (arī dzelzsbetona un metāla konstrukciju) glabāšanas laukumus, strādnieku vagoniņus, autotransporta un pārvietojamo celtniecības mehānismu stāvlaukumi (balstu un iekārtu montāžas transports, zemes rakšanas un urbšanas darbu mašīnas u.c.), bet Paredzētās Darbības teritorija vietām robežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām vai putniem nozīmīgām vietām. Izvēloties šādu objektu izvietojumu, jāņem vērā putniem nozīmīgu vietu, vērtīgu un aizsargājamu biotopu un dabas vērtību atrašanās vietas. Nav pieļaujams šādu teritoriju aizsardzības mērķu apdraudējums, to iznīcināšana. Līdz ar to, Birojs uzskata par nepieciešamu izvirzīt

obligāto prasību, ka noteiktās teritorijās būvniecības darbus un to izpildes grafiku nepieciešams saskaņot ar DAP.

- 6.2.1.3. Vienlaikus Birojs secina, ka nav izslēgta iespējama ietekme uz vidi esošo VJA demontāžas vai rekonstrukcijas laikā, kas katrā individuālā gadījumā var būt saistīts ar Paredzētās Darbības realizācijas laikā konkrētajā darbības vietā konstatējamo. Līdz ar to Birojs atzīst, ka, paredzot VJA demontāžu, jāveic atbilstoša grunts un gruntsūdeņu piesārņojuma novērtējums (naftas produkti, smagie metāli) un, ja nepieciešams, jāparedz arī atbilstoši sanācijas pasākumi. Tāpat, ņemot vērā dzīvojamo māju, sabiedrisko un publisko iestāžu tuvumu, tai skaitā dažām no VJA, būvdarbu veikšanas laikā būtu jānodrošina atbilstoši tehniskie risinājumi un darbu veikšanas laiki pieļaujamo vides trokšņa līmeņu ievērošanai, pat ja Trokšņu Noteikumu Nr.16 2.8.punkts noteic, ka tie neattiecas uz būvdarbiem, kas saskaņoti ar pašvaldību.
- 6.2.1.4. Tā kā pašlaik vēl nav zināmi precīzi visi izbūves tehniskie risinājumi, Birojs secina, ka konkrētajā gadījumā būvdarbu veikšanai pēc ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešams saņemt arī attiecīgo VVD reģionālo vides pārvalžu tehniskos noteikumus. Saistībā ar minēto, izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā, ka:
 - 6.2.1.4.1. Ietekmes uz vidi novērtējums veicams pēc iespējas agrākā paredzēto darbību plānošanas un projektēšanas stadijā. Līdz ar to - nereti par paredzēto darbību un jo īpaši liela mēroga projektiem, kas skar visas Latvijas teritoriju, nav pieejama pilnīga un precīza informācija par katru lokāla, neliela mēroga aktivitāti, tās risinājumiem, tehniskajiem paņēmieniem, kas pielietojami, vadoties no vietējiem apstākļiem, aktivitātes apjomiem, precīzām realizācijas vietām u.c. faktoriem. Tas saistāms gan ar minētā mēroga darbību kopējo apjomu, gan šāda apjoma darbību ietekmes uz vidi novērtēšanas mērķi. Proti: iepriekšēju un savlaicīgu projekta koncepcijas un no tās izrietošo ietekmju novērtējumu, lai cita starpā definētu gan šādas koncepcijas realizācijai piemērotākās (no vides aizsardzības viedokļa) alternatīvas, gan definētu nepieciešamās rīcības, virzienus un ierobežojumus, turpinot tās tālāku izstrādi un realizāciju (kad piemērotākā alternatīva identificēta).
 - 6.2.1.4.2. Arī konkrētās lietas ietvaros Birojs secina, ka Paredzētā Darbība skar visas Latvijas teritoriju, dzelzceļa līnija šķērso un tās elektrifikācija ir saistīta ar lielāka vai mazāka mēroga lokāliem būvdarbiem dzelzceļa nodalījuma joslās (un papildus teritorijās kabeļa līniju izbūvei) Rīgas pilsētas, Carnikavas novada, Saulkrastu novada, Limbažu novada, Mārupes novada, Olaines novada, Babītes novada, Jūrmalas pilsētas, Stopiņu novada, Salaspils novada, Ikšķiles novada, Salas novada, Jēkabpils pilsētas, Krustpils novada, Līvānu novada, Daugavpils novada, Daugavpils pilsētas, Ogres novada, Ķeguma novada, Lielvārdes novada, Vecumnieku novada, Iecavas novada, Ozolnieku novada, Jelgavas pilsētas, Jelgavas novada, Dobeles novada, Skrīveru novada, Aizkraukles novada, Kokneses novada, Pļaviņu novada, Jaunjelgavas novada, Ventspils novada, Ventspils pilsētas, Talsu novada, Kandavas novada, Engures novada, Tukuma novada, Tukuma pilsētas, Viļānu novada, Rēzeknes novada, Rēzeknes pilsētas un Varakļānu novada teritorijās.
 - 6.2.1.4.3. Ietekmes uz vidi novērtējuma mērķim Ziņojumā ir definētas iespējamās Paredzētās Darbības realizācijas alternatīvas un ar šo Biroja atzinumu, cita starpā ņemot vērā jau iepriekš atzinumā norādītos apstākļus, kā vienīgā

pieņemamā alternatīva, attiecība uz kuru varētu būt turpināma Paredzētās Darbības koncepcijas tālāka izstrāde, - ir atzīta 2A.Alternatīva. Vienlaikus, novērtējot Ziņojumā ietverto informāciju, secināms, ka šī brīža izstrādes stadijā vēl nav zināms nedz precīzs nepieciešamo elektrodepo un kontakttīklu ekspluatācijas bāzu, nedz precīzs autotransformatoru punktu skaits un izvietojums. Līdz ar to, šādu objektu izbūves ietekmes uz vidi novērtējums Ziņojumā ir vispārējs, vadoties no iespējamo ietekmju veidiem un principiem, pēc kādiem izbūves vietas nosakāmas turpmākajās projekta realizācijas stadijās.

6.2.1.4.4. Saistībā ar minēto, Birojs ņem vērā, ka, piemēram, tādu objektu kā elektrodepo ekspluatācija var ietvert mehānisku un tehnisku darbību kopumu, kas - atkarībā gan no izvēlētajās darbu veikšanas vietas, tuvumā esošiem citiem objektiem un summārajām ietekmēm, gan attālumiem līdz dzīvojamām mājām, vienlaicīgi veicamo darbu apjoma un citiem faktoriem – var radīt arī nelabvēlīgu ietekmi uz vidi. Lai arī šādu objektu izbūve, tāpat kā kontakttīklu ekspluatācijas bāzes un autotransformatoru punkti nav objekti ar tādu būtisku ietekmi, lai tie būtu patstāvīgi Novērtējuma likuma 1.pielikuma objekti, to izvietojums un nepieciešamie pasākumi ietekmes mazināšanai ir būtisks nosacījums, vadoties no piesardzības un iespējamā darbību apjoma.

6.2.1.4.5. Līdz ar to, Birojs uzskata par nepieciešamu atzinumā kā obligāto nosacījumu paredzēt prasību, ka visu ar Paredzēto Darbību saistīto būvdarbu veikšanai, tai skaitā elektrodepo ierīkošanai ir nepieciešams saņemt attiecīgās VVD reģionālās vides pārvaldes tehniskos noteikumus. Tomēr, ņemot vērā, ka precīzs elektrodepo un kontakttīklu ekspluatācijas bāzu, kā arī precīzs autotransformatoru punktu skaits un izvietojums šobrīd nav zināms, - pirms tehnisko noteikumu izdošanas (jo īpaši attiecībā uz elektrodepo ierīkošanu) VVD attiecīgajai reģionālajai vides pārvaldei ir jāpārbauda, vai nepastāv pamats ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma piemērošanai (piesardzības un izvērtēšanas princips).

6.2.1.5. Tādējādi, izvērtējot Ziņojumā sniegto informāciju, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir nepieciešams izvirzīt papildus obligātos nosacījumus ar būvniecību, inženierkomunikāciju izbūvi, kā arī būvniecības atkritumu apsaimniekošanu saistīto ietekmju pārvaldībai. Lemjot par obligāto prasību izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību būvniecībai, tai skaitā atkritumu apsaimniekošanai ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem, ir Ierosinātajai saistoša un citādā veidā Paredzētās Darbības realizēšana nav pieļaujama. Līdz ar to, turpmākā projekta izstrādes gaitā, būvniecības laikā un Paredzētās Darbības realizācijas rezultātā jānodrošina visu normatīvajos aktos un Ziņojumā paredzēto pasākumu ietekmes samazināšanai realizācija un jāizpilda tajā norādītās apņemšanās spēkā esošo normatīvu ievērošanai. Papildus un jo īpaši ņemot vērā to, ka pēc iespējas agrākā Paredzētās Darbības plānošanas un projektēšanas stadijā attiecībā uz liela mēroga projekta lokālajiem risinājumiem vēl nav zināmi precīzi visi izbūves tehniskie nosacījumi un paņēmieni, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu izvirza nosacījumus, ar kādiem Paredzētā Darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Jānodrošina visu Ziņojumā norādīto nosacījumu Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi, tai skaitā būvdarbu ietekmes uz vidi novēršanai un mazināšanai, tai skaitā darba laiku un ierobežojumiem iekļaušana Paredzētās Darbības tehniskajā projektā un izpilde. Tai skaitā, bet ne tikai, jānodrošina dzelzceļa stabu un kontakttīklu demontāžas, rekonstrukcijas un būvniecības darbu veikšanu tikai no būvniecības vilciena, ievērojot visus Ziņojumā paredzētos ierobežojumus attiecībā uz darbu veikšanas plānošanu un izpildes laiku blīvi apdzīvotās vietās, intensīvas satiksmes vietās, īpaši aizsargājamās dabas teritorijās un to tuvumā.
- b) Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tuvumā būvniecības, rekonstrukcijas un demontāžas darbi un to izpildes grafiks, tai skaitā autotransformatoru un pagaidu objektu izvietojums un ekspluatācija saskaņojama ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Tādējādi, plānojot un veicot darbus blakus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, jāreķinās ar varbūtēju nepieciešamību pēc papildus ietekmi mazinošiem risinājumiem, kas novērstu negatīvu ietekmi.
- c) Ņemot vērā gan Paredzētās Darbības mērogu un apjomus, gan konstatēto nepieciešamību turpmākajās projektēšanas un izpildes stadijās precizēt un attiecībā uz vairākiem aspektiem papildus noteikt katrai darbības lokālajai vietai piemērotākos risinājumus, Paredzētās Darbības būvdarbu, tai skaitā rekonstrukcijas un demontāžas darbu veikšanai ir nepieciešams saņemt attiecīgo VVD reģionālo vides pārvalžu tehniskos noteikumus. Ņemot vērā konkrētos risinājumus un citus saistītos apstākļus, VVD attiecīgajai reģionālajai vides pārvaldei pirms tehnisko noteikumu izdošanas ir jāņem vērā, vai nepastāv pamats ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma piemērošanai.
- d) Paredzot VJA demontāžu, jāveic atbilstoša grunts un gruntsūdeņu piesārņojuma novērtējums (naftas produkti, smagie metāli) un, ja nepieciešams, jāparedz arī atbilstoši sanācijas pasākumi.
- e) Atbilstoši izvēlētajam risinājumam normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāsaņem atļaujas/nosacījumi no šķērsojošo inženierkomunikāciju īpašniekiem.
- f) Tā kā ar Paredzēto Darbību tiek vai var tikt skartas teritorijas, kas ir meliorētas, darbus meliorētās platībās jāsaņū normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā un jānodrošina meliorācijas sistēmas sakārtošanu un atjaunošanu to bojājumu gadījumā.
- g) Lai mazinātu iespējamo ietekmi būvniecības, rekonstrukcijas un demontāžas laikā, teritorijās, kas pieguļ dzīvojamai apbūvei, darbus pieļaujams veikt tikai darbadienās no plkst. 7 līdz 19. Izņēmuma gadījumā, ja to nosaka darbu veikšanas specifika un nepieciešamas atkāpes no šī nosacījuma, darbu veikšana, iespējamība un laiki atbilstoši saskaņojami ar attiecīgo pašvaldību.
- h) Ar attiecīgajām pašvaldībām savlaicīgi jākomunicējami un nepieciešamības gadījumā jāsaņūjami to administratīvajās teritorijās veicamo darbu grafiki un nozīmīgi transporta izmaiņu risinājumi, kas varētu būt saistīti ar citu transporta veidu nodrošināšanu darbu veikšanas laikā konkrētos darbu skartos posmos, ja tādi nepieciešami. Jārēķinās, ka pašvaldībām ir

tiesības noteikt ierobežotu būvniecības veikšanas laiku un sezonālos ierobežojumus, vadoties no mobilitātes, sociālajiem u.c. faktoriem.

- i) Darbu veikšanai jāizmanto iekārtas, kas atbilst Ministru kabineta 2004.gada 23.aprīļa noteikumu Nr.163 „Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām” prasībām.
- j) Sastādot darbu izpildes grafiku, savlaicīgi jāņem vērā pavasara palu, darba ierobežojumu īpaši aizsargājamās dabas teritorijās un to tuvumā periodu.
- k) Birstošos būvmateriālus un būvgružus drīkst pārvadāt/transportēt tikai veidā, kas nerada traucējošas ietekmes piegulošajās teritorijās, tai skaitā atbilstoši aprīkotā būvniecības vilcienā vai segtās/slēgtās automašīnās.
- l) Pēc darbu pabeigšanas jānodrošina Paredzētās Darbības realizācijai izmantoto ceļu un pievedceļu tehnisko stāvokli, kas nav sliktāks par stāvokli, kāds bija pirms Paredzētās Darbības uzsākšanas.

6.2.2. Ietekme uz gaisa kvalitāti:

- 6.2.2.1. Viens no nozīmīgākajiem antropogēnā piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to, pasākumu nodrošināšana gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoma un siltumnīcefekta gāzu pienesuma, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan Eiropas Savienības, gan Latvijas līmenī. Viens no šādiem risinājumiem ir atteikšanās no naftas produktu lietojuma transportlīdzekļu dzinējos, kur tas iespējams. Tādēļ Eiropas Savienības transporta politikas dokumentos noteiktas arī obligātās prasības par dzelzceļu pamattīklu elektrifikāciju, ar mērķi nodrošināt transporta radīto oglekļa dioksīda izmešu apjoma samazināšanu.
- 6.2.2.2. Transporta nozarē būtisku gaisa piesārņojuma daļu veido arī dzelzceļa transports un nozīmīgāko dzelzceļa transporta radītā gaisa piesārņojuma daļu rada kravas lokomotīves. Dīzeļlokomotīves emitē piesārņojumu gaisā to lietošanas vietā un rada lokālu piesārņojumu tiešā sliežu ceļu tuvumā. Jāņem vērā, - kā jau visām antropogēnajām darbībām, kas ietver sadedzināšanas iekārtu lietojumu, arī dzelzceļa ekspluatācijai ir savs pienesums, jo emisijas rada dīzeļdegvielas sadedzināšana. Pamatā piesārņojošo vielu emisijas ir salīdzināmas ar emisijām no citām sadedzināšanas iekārtām. Tās ir oglekļa dioksīds, slāpekļa oksīdi, ogļūdeņraži, oglekļa monoksīds, sēra dioksīds, cietās daļiņas u.c.
- 6.2.2.3. Novērtējot esošo situāciju secināms, ka šobrīd Latvijā ir elektrificēti tikai 249,8 km (~ 13,4%) no dzelzceļa līniju ekspluatācijas kopgaruma un lielākajā Latvijas teritorijā vilcienu kustību nodrošina dīzeļvilcieni. Tikai daļa pasažieru vilcienu izmanto elektrību vilces jaudu nodrošināšanai. Šobrīd dzelzceļa transportā Latvijā tiek izmantotas gan kravas vilcienu dīzeļlokomotīves, gan pasažieru vilcienu dīzeļlokomotīves, kā arī pasažieru vilcienu elektrolokomotīves. Vienlaikus Valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" pārskati (*Gaisa kvalitātes novērtējums Latvijā 2008. 2010.gads, Atskaite par Valsts monitoringa tīkla izvietojumu par 2013.gadu*) par gaisa kvalitāti Latvijā, kas ietver, galvenokārt, monitoringa rezultātu salīdzinājumu ar noteiktajiem mērķlielumiem, liecina, ka Latvijā galvenās gaisa kvalitātes aizsardzības problēmas rada paaugstināts piesārņojums ar slāpekļa oksīdiem, daļiņām PM₁₀ un benzolu atsevišķās Latvijas lielākajās pilsētās (Rīgā un Liepājā), kas jau šobrīd prasa rīcību no valsts un

pašvaldībām gaisa kvalitātes uzlabošanai, jo tiek pārsniegti atsevišķi normatīvi lielākās Latvijas pilsētās (pārsniegumi saistāmi arī ar meteoroloģiskajiem apstākļiem).

- 6.2.2.4. Atbilstoši Latvijas dzelzceļa vides aizsardzības politikai 2012. – 2020. gadam (apstiprināta ar Satiksmes ministrijas 2012. gada 7. augusta rīkojumu Nr.01-03/156) dzelzceļa kravu putekļi un smakas ir aktuāla problēma dzelzceļa tiešā tuvumā dzīvojošiem iedzīvotājiem. Eiropas valstu apkopotie dati par emisijām gaisā parāda, ka gaisa piesārņojums, ko rada dzelzceļa pārvadājumi, ir daudzkārt mazāks nekā citiem transporta veidiem. Vidēji Eiropā no kopējiem transporta sektora izmešiem dzelzceļa transporta radītās emisijas gaisā veido aptuveni 0,8%, turpretim autotransports rada līdz pat 93%. Šie dati dažādās valstīs var nedaudz atšķirties atkarībā no elektrovilcienu (elektrolokomotīvu) izmantošanas intensitātes kravu un pasažieru pārvadājumos. Latvijā no visiem sliežu ceļiem elektrificēti ir tikai nedaudz vairāk kā 10%, bet Eiropas Savienībā vidējie rādītāji ir 50%. Liela nozīme ir arī kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, jo tad, salīdzinot ar auto kravu pārvadājumiem, rodas par ~80% mazāks CO₂ izmešu daudzums.
- 6.2.2.5. Ziņojumā norādīts, ka nelielais dzelzceļa tīkla elektrifikācijas īpatsvars un augsts esošās sistēmas nolietojums ne tikai sadārdzina pārvadājumus (augstākas degvielas un ritošā sastāva ekspluatācijas izmaksas), bet rada augstāku kaitīgo izmešu apjomu uz vienu pakalpojuma vienību. Līdz ar to, Latvijas Transporta attīstības pamatnostādņēs 2014.-2020.gadam viens no ilgtspējīgas transporta sistēmas vīzijas prioritārajiem pamatvirzieniem ir noteikts kvalitatīva transporta infrastruktūra, kura izpildei līdztekus tādām mērķim kā labi ceļi, politikas plānošanas dokuments paredz arī elektrificētu dzelzceļu. Dokumentā dzelzceļa elektrifikācija ir izvirzīta kā otrā prioritāte līdz 2020.gadam. Sasniedzamais rezultāts - par 20% palielināts elektrificēto dzelzceļa līniju garums; CO₂ izmeši dzelzceļa kravu pārvadājumos samazinājušies par 60%. Turpat norādīts, ka energoefektivitātes paaugstināšana ir netiešs mērķis, kura sasniegšana tiek veicināta, īstenojot vairākus šī dokumenta pasākumus. Dzelzceļa jomā no energoefektivitātes paaugstināšanas viedokļa nozīmīga esot vairāku dzelzceļa līniju elektrifikācija. Tās rezultātā tiktu ne tikai panākta lielāka energoefektivitāte, bet arī būtiski samazināts kaitīgo izmešu daudzums.
- 6.2.2.6. Tādējādi, vērtējot Paredzētās Darbības realizācijas iespējamās ietekmes uz vidi gaisa kvalitātes un klimata pārmaiņu jomā, secināms, ka ietekme būtu galvenokārt pozitīva. Nav šaubu, ka ietekmi uz gaisa kvalitāti rada arī elektrības saražošana (elektrovilcienu kustības nodrošināšanai), tomēr no Ziņojuma neizriet, ka Paredzētā Darbība varētu kļūt par priekšnoteikumu jaunu, tai skaitā Novērtējuma likuma prasībām atbilstošu elektroenerģijas ražošanas objektu būvniecībai. Raksturojot apstākļus, kas saistīti ar elektroenerģijas patēriņu un pietiekamību, tai skaitā kontekstā ar perspektīvā izbūvējamo Rail Baltica, Ziņojumā atzīmēts, ka perspektīvā jāērķinās ar papildus energoresursu nepieciešamību Rail Baltic projekta īstenošanas gadījumā. Kopējais dzelzceļa vilcei nepieciešamais elektriskās jaudas pieprasījums saistībā ar Rail Baltica projekta īstenošanu pieaugtu. Tomēr atzīts, ka izvērtējot pieejamo un plānoto elektroenerģijas jaudu, ir ņemti vērā Latvijas un Baltijas elektroapgādes sistēmu attīstības plāni, tajā skaitā 330kV EPL savienojuma „Kurzemes loks”, Igaunijas - Latvijas trešais 330 kV starpsavienojums, 330/110kV apakšstacijas „Viskaļi” rekonstrukcija, 330/110kV apakšstacijas „Krustpils” rekonstrukcija.
- 6.2.2.7. Novērtējot ieguvumus ar Paredzētās Darbības realizāciju, Ziņojumā ņemts vērā sekojošais:

- 6.2.2.7.1. Pārejot no dīzeļdzinēju vilces jaudas uz elektrisko vilces jaudu būtiski tiktu samazinātas emisijas gaisā, ko rada dīzeļvilcieni, kas arī ir lielākais emisiju gaisā avots dzelzceļa transportā. Elektrificētajās dzelzceļa līnijās dīzeļlokomotīves nomainīs elektrolokomotīves. Tā kā elektrificēt tiek plānots noslogotākās dzelzceļa līnijas, tad prognozējams, ka paredzētās darbības īstenošanas rezultātā, tiks nodrošināts būtisks oglekļa dioksīda emisiju samazinājumu, jo vismaz 2/3 no kopējā kravu apjoma pārvadās, izmantojot elektrisko vilci.
- 6.2.2.7.2. Norādīts, ka CO₂ izmeši gaisā Eiropas valstīs tiek pieņemti vidēji 35g CO₂/t-km, taču ņemot vērā, ka Latvijā tiek izmantotas daudz sliktākas tehniski novecojušas Krievijas standartiem atbilstošas dīzeļlokomotīves, kuru radītie izmeši gaisā ir lielāki, pieļaujamie izmeši dīzeļlokomotīvei noteikti 70g CO₂ uz t-km.
- 6.2.2.7.3. Atbilstoši Ziņojumam, veicot dzelzceļa elektrifikāciju, par 20-30% mazāk tiks emitēts CO₂ un efektīvāk tiek izmantota enerģija, jo elektrovilcieniem ir augstāka vilkmes energoefektivitāte, kā arī elektrovilcieniem ir augstāka energoefektivitāte (sakarā ar reģeneratīvo bremsēšanu apmēram 25% no patērētās elektroenerģijas iespējams novadīt atpakaļ sadales sistēmā).
- 6.2.2.7.4. Dzelzceļa elektrifikācija samazinās arī nepieciešamību pārvadāt degvielu un līdz ar to samazina tam nepieciešamo enerģiju.
- 6.2.2.8. Pieņemot, ka elektrolokomotīves izmanto enerģiju 2-3 reizes efektīvāk kā dīzeļlokomotīves, Ziņojumā aprēķināts, ka – ar Paredzētās Darbības realizāciju tiktu samazināti dzelzceļa transporta radītie CO₂ izmeši par ~ 13 000 t CO₂ gadā. Ziņojumā norādīts, ka aplēses ir ļoti aptuvenas un pieļauts, ka, kopējais izmešu samazinājums varētu būt arī lielāks.
- 6.2.2.9. Ziņojuma novērtējuma mērķiem arī Birojs ir veicis vispārēju CO₂ izmešu iespējamā samazinājuma aprēķinu, vadoties no Ziņojumā pieejamās informācijas par pārvadājumu apjomu un CO₂ izmešiem uz 1t/km. Tā, piemēram, vadoties no Ziņojumā norādītā, ka kopumā Latvijā 2009.gadā kravas vilcieni veikuši pārvadājumus 18725 milj t/km, bet CO₂ izmeši uz 1t/km ir 70g, secināts, ka kopējais CO₂ izmešu samazinājums var sasniegt un pārsniegt pat 1,3 milj t pie līdzīgas vilcienu kustības intensitātes gadā.
- 6.2.2.10. Tādējādi, Birojs secina, ka Paredzētās Darbības īstenošana būtiski samazinās izmešus gaisā, kas atstās labvēlīgu ietekmi uz gaisa kvalitāti Latvijā un samazinātu gaisa piesārņojuma ietekmi uz cilvēka veselību vai vidi. **Izvērtējot Ziņojumā sniegto informāciju, Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu papildus normatīvajos aktos jau noteiktajam nav nepieciešams izvirzīt obligātos nosacījumus, jo būtiskas nelabvēlīgas ietekmes uz gaisa kvalitāti dzelzceļa elektrifikācijas rezultātā netiek prognozētas.**

6.2.3. Trokšņa ietekmes, vibrācijas un drošība:

- 6.2.3.1. Līdztekus gaisu piesārņojošo vielu emisijai, trokšņa radītais aprūtinājums ir viena no būtiskākajām ar transporta nozari saistītajām ietekmēm uz vidi, kas prasa kompleksus risinājumus. No vienas puses transporta infrastruktūras attīstība palielina mobilitāti, sekmē valsts un reģionālo attīstību, - tomēr satiksmes infrastruktūras modernizācija, kā viens no priekšnoteikumiem caurlaidības un nodrošināmās jaudas palielinājumam, var kļūt par iemeslu trokšņa līmeņu pieaugumam. Protams, šādas izmaiņas un ar tām

saistītās ietekmes uz vidi ir uzlūkojamas kompleksā ar citiem pasākumiem infrastruktūras attīstībai saistītajās nozarēs, - tomēr savstarpējā un summārā (tautsaimnieciskai attīstībai pozitīvā) ietekme vienlaikus var būt vērsta arī uz vides ietekmju un slodzes palielinājumu.

- 6.2.3.2. Minētie apsvērumi ir attiecināmi arī uz dzelzceļa transporta sistēmu. Lai gan dzelzceļš tiek kvalificēts kā viens no transporta veidiem ar mazāko ietekmi uz vidi, - troksnis un vibrācijas, ko rada kustībā esoši vilcieni ir vidi ietekmējoši faktori. Vienlīdz vērā ņemami ir arī satiksmes drošības aspekti.
- 6.2.3.3. Birojs konstatē, ka ar dzelzceļu, tā ekspluatāciju un attīstību saistītie jautājumi, tai skaitā pozitīvās un negatīvās ietekmes uz vidi ir analizētas, izstrādājot Latvijas Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (turpmāk TA Pamatnostādnes) un veicot šī plānošanas dokumenta stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu. Saskaņā ar TA Pamatnostādņu *Ex ante* novērtējumu (TA Pamatnostādņu 2.pielikums) viens no dzelzceļa vides aizsardzības politikas mērķiem laika periodam līdz 2020.gadam ir *efektīva vides vadība dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un lietotāju, klientu un sabiedrības interesēs, ievērojot ilgtspējīgas attīstības principus*. Cita starpā saistībā ar ilgtspējīgas attīstības nodrošinājumu - turpat definēts, ka: ir jānodrošina, lai kravu pārvadājumi un dzelzceļa infrastruktūras izmantošana nerada draudus iedzīvotāju drošībai pilsētās un apdzīvotās vietās, kuras šķērso dzelzceļa līnijas, un kurās atrodas dzelzceļa mezgli. Trokšņa un vibrācijas līmenim, ko rada dzelzceļa infrastruktūras izmantošana, jābūt tādām, lai iedzīvotāji, kas dzīvo dzelzceļa tuvumā, justos komfortabli. Gaisa piesārņojums no dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva izmantošanas nedrīkst pārsniegt pamatotos robežlielumus; jāsamazina dzelzceļa līniju negatīvā ietekme uz bioloģisko daudzveidību.
- 6.2.3.4. Izstrādājot TA Pamatnostādnes, ņemta vērā gan esošā situācija, gan nākotnes vīzijas, cita starpā atzīstot, ka dzelzceļa ekspluatācijas radītais troksnis un vibrāciju ietekme ir nozīmīgs ar vides aizsardzību un dzelzceļa ilgtspējīgu attīstību saistīts faktors, kas vienlaikus var būt gan iemesls dažādiem ierobežojumiem, gan prasa pasākumus ietekmju mazināšanai. Birojs atzīst, ka minētie apsvērumi ir jāņem vērā, gan veicot regulāros infrastruktūras uzturēšanas darbus, gan pieņemot lēmumus par nozares attīstību.
- 6.2.3.5. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma, normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus ilgtermiņa trokšņa rādītājiem L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} . Trokšņa rādītājus — fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes no 2014.gada 24.janvāra noteic Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk Trokšņa Noteikumi Nr.16). Ar Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumu ir noteikti trokšņa robežlielumi, - individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums L_{diena} ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A). Daudzstāvu apbūves teritorijās trokšņa robežlielumi ir par 5dB(A) augstāki, proti: L_{diena} ir 60dB(A), L_{vakars} ir 55dB(A), bet L_{nakts} – 50dB(A), savukārt publiskās apbūves teritorijās L_{diena} ir 60dB(A), bet gan L_{vakars} , gan L_{nakts} 55dB(A).
- 6.2.3.6. Ņemot vērā minēto, pie nosacījuma, ja tiek veikta dzelzceļa infrastruktūras attīstība un jo īpaši pie apstākļiem, kad šādi uzlabojumi vai modernizācijas darbi var būt saistīti ar trokšņa līmeņu pieaugumu, - jāvadās no principa, ka paredzētās darbības realizācija pati par sevi nerada vai nekļūst par priekšnoteikumu citu sekojošu darbību realizācijai, kas izraisa Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto robežvērtību pārsniegumu.

Identificējot šādus apstākļus vai iespējamību (piesardzības princips), jāparedz ietekmes novēršanas vai paredzētās darbības realizāciju ierobežojoši pasākumi (obligāti nosacījumi un aprobežojumi).

- 6.2.3.7. Īstermiņa un pārejošas Paredzētās Darbības ietekmes saistāmas ar būvdarbu veikšanas laiku. Minētās ietekmes raksturotas šī Biroja atzinuma sadaļā 6.2.1. attiecībā uz būvniecību. Vienlaikus Paredzētā Darbība saistīta arī ar jaunu objektu izbūvi (piemēram, VJA), kas kļūst par patstāvīgiem trokšņu avotiem. Priekšnoteikums trokšņa līmeņu pieaugumam (ilgtermiņa ietekmes) tāpat var būt gan vilcienu kustības ātruma, gan kravu un pasažieru vilcienu kustības intensitātes pieaugums, ja to nodrošina Paredzētā Darbība.
- 6.2.3.8. Saistībā ar minēto jāņem vērā, ka Paredzētā Darbība ir izmaiņas objektā, kuru raksturo jau pastāvošais trokšņu ietekmju fons. Novērtējot Ziņojumu un cita starpā balstoties uz sabiedrisko apspriešanu un Ziņojuma izstrādes laikā paustajiem un apkopotajiem viedokļiem un bažām par līdzšinējo vides stāvokli un iespējamām tā izmaiņām ar Paredzēto Darbību, Birojs papildus Ziņojumam izsvēris arī stratēģiskos nozares plānošanas dokumentos analizēto informāciju, kas raksturo esošo situāciju izvērtējamo vides ietekmju un aspektu griezumā:
- 6.2.3.8.1. Tā, piemēram, TA Pamatnostādņu Vides pārskatā atzīts, ka dzelzceļa radītais troksnis ietekmē iedzīvotājus, kas mitinās dzelzceļa līniju tuvumā. Novērtēts, ka galvenais trokšņa avots ir ripošanas troksnis, kas rodas, saskaroties vilciena riteņiem un sliedēm. Lai samazinātu trokšņa izplatību, pārbrauktuvju kapitālo remontu ietvaros tiek klātas gumijas klātnes, veikta sliežu un pārmiju slīpēšana, kā arī veikti trokšņa mērījumi trokšņainākajās vietās.
- 6.2.3.8.2. Turpat norādīts, ka 2012. gadā izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes VAS "Latvijas dzelzceļš" dzelzceļa līnijas „Rīgas pasažieru – Krustpils” posmam „Salaspils – Aizkraukle”, kur tādas nepieciešamas saskaņā ar Eiropas Savienības un Latvijas normatīviem trokšņu pārvaldības jomā. Vides pārskatā identificēts, ka pie pašreizējās dzelzceļa noslodzes novērtētajos posmos konstatējami trokšņu pārvaldības problēmjaudājumi un paaugstinātam trokšņa līmenim ir pakļautas arī apdzīvotas teritorijas dzelzceļa līniju tuvumā.
- 6.2.3.8.3. Turpat secināts, ka galvenais vibrāciju avots ir dzelzceļa kustība un tās lielumu nosaka gan sliežu tehniskais stāvoklis, gan vilciena riteņu gludums. Lai gan Latvijā nav spēkā esošu normatīvo aktu, kas reglamentētu vibrācijas pieļaujamus lielumus vidē vai telpās, ir svarīgi ierobežot vibrāciju līmeni, lai samazinātu tā radīto diskomfortu. Norādīts, ka VAS „Latvijas dzelzceļš” veic sliežu un pārmiju slīpēšanu, kas samazina vibrāciju veidošanos.
- 6.2.3.9. Raksturojot plānoto situāciju ar Paredzēto Darbību, cita starpā vadoties no Ziņojumā norādītā un Biroja papildus novērtētā, konstatējams sekojošais:
- 6.2.3.9.1. Kvalitatīva transporta infrastruktūra, tai skaitā elektrificēts dzelzceļš ir viens no transporta sistēmas attīstības prioritārajiem virzieniem¹. Kā jau iepriekš konstatēts un Ziņojumā analizēts, Paredzētās Darbības realizācija ir ciešā sasaistē ar Latvijas un Eiropas Savienības vides aizsardzības mērķu sasniegšanu.

¹ http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4174_SAMPamn_030713_transp.1pdf.pdf

- 6.2.3.9.2. Tai pat laikā Ziņojumā norādīts, ka Dzelzceļa tīkla elektrifikācijas trūkums ir augstās infrastruktūrā ieguldāmā kapitāla izmaksas. Kompensēt šīs izmaksas varētu liela satiksmes intensitāte. Šajā kontekstā atzīmēts, ka svarīgi veikt koordinētu visu saistīto tīkla segmentu elektrifikāciju, lai nepieciešamo intensitāti nodrošinātu.
- 6.2.3.9.3. Raksturojot sasniedzamos rādītājus, - Ziņojumā definēts, ka maksimālā dzelzceļa transporta kustības intensitāte viensliežu ceļu iecirkņos varētu būt līdz 76 vilcieniem diennakts laikā, bet divsliežu ceļu iecirkņos līdz 152 vilcieniem diennakts laikā.
- 6.2.3.9.4. Ziņojumā tāpat norādīts, ka, projektējot kontakttīkla piekari, pieņemts maksimālais ātrums pasažieru vilcieniem 160 km/h, bet kravas vilcieniem 120km/h. Arī vilces jaudas aprēķiniem pieņemts maksimālais kustības ātrums - pasažieru vilcieniem - 160 km/h (tehniskais ātrums 110 km/h), bet kravas vilcieniem: 100 km/h, (tehniskais ātrums 80 km/h divsliežu iecirkņiem un 50 km/h viensliežu iecirkņiem). Vienlaikus apliecināts, ka ar Paredzētās Darbības realizāciju pašreizējais vilcienu kustības ātrums netiks palielināts, tiks saglabāti tam noteiktie ierobežojumi un varbūtējām izmaiņām ir galvenokārt citi priekšnoteikumi (t.i. – ātruma palielinājuma iespējamība atkarīga no citiem faktoriem, ne Paredzētās Darbības).
- 6.2.3.10. Raksturojot esošo situāciju, cita starpā vadoties no Ziņojumā norādītā un Biroja papildus novērtētā, konstatējams sekojošais:
- 6.2.3.10.1. Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumiem Nr.724 „*Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi*” prasībām - ceļa, sliežu un pārmiju tipam un stāvoklim ir jāatbilst dzelzceļa ekspluatācijas apstākļiem - kravu pārvadājumu intensitātei, ritošā sastāva asu slodzēm, kā arī vilcienu kustības ātrumam (8.punkts). Tāpat elektroapgādes iekārtām ir jānodrošina drošu elektroapgādi elektriskajam ritošajam sastāvam, kas atbilst dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajām vilcienu svāra normām, kustības ātrumam un intervāliem starp vilcieniem (288.punkts).
- 6.2.3.10.2. Attiecībā uz prasībām vilcienu kustības ātrumam Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumi Nr.724 „*Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi*” noteic, ka maksimālo vilcienu kustības ātrumu pa posmu un staciju ceļiem un staciju pārmijkopām atkarībā no ceļu un pārmiju konstrukcijas un ritošā sastāva tipa nosaka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs. Šo ātrumu ņem vērā, sastādot vilcienu kustības grafiku, un to nosaka tīkla pārskatā.
- 6.2.3.10.3. Latvijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir Ierosinātāja. Līdz ar to tās kompetencē ietilpst ierobežojumu noteikšana vilcienu kustības ātrumam.
- 6.2.3.10.4. Saskaņā ar Ierosinātājas nodrošināto Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskatu 2015/2016.gadam, pieļaujamais ātrums publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā pasažieru vilcieniem ir 120km/h, kravu vilcieniem – 80 km/h. Tai pat laikā atsevišķos posmos kustības ātrumam ir noteikti būtiski ierobežojumi. Nosacījumi un ierobežojumi pieļaujamam ātrumam publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā ir noteikti minētā pārskata 8.-14.pielikumos, balstoties uz Ierosinātājas kā

Latvijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izdotu 2013.gada 23.maija rīkojumu Nr.DT-3.2./35-2013 „Par vilcienu kustības ātrumu noteikšanu „Latvijas Dzelzceļā””.

6.2.3.11. Tādējādi, Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi novērtējums no vienas puses veikts, atzīstot, ka dzelzceļa infrastruktūras sekmīga attīstība un atsevišķu realizēto projektu efektivitāte ir atkarīga no koordinētas visu saistīto aktivitāšu īstenošanas, lai nodrošinātu arī kravu apgrozījuma, pasažieru plūsmas palielinājuma u.c. dzelzceļa konkurētspējas veicināšanai nepieciešamos apstākļus. Tādēļ elektrifikācijai nepieciešamās jaudas projektētas ar rezervi, vadoties no iespējamiem attīstības virzieniem. No otras puses konstatēts, ka Paredzētā Darbība pati par sevi nav tiešs priekšnoteikums kravu apgrozījuma un pasažieru plūsmas palielinājumam un pēc tās realizācijas ir plānots saglabāt līdzšinējos nosacījumus. Ziņojumā norādīts, ka vilces jaudu aprēķināšanai noteiktie (definētie) maksimāli iespējamie vilcienu kustības ātrumi nenozīmē, ka vilcienu kustības ātrums elektrificētajās dzelzceļa līnijās tiks palielināts. Tiks saglabāts pašlaik noteiktais maksimāli pieļaujamais ātrums.

6.2.3.12. Saistībā ar minēto, Birojs citu starpā ņem vērā sekojošo:

6.2.3.12.1. Mērķtiecīgi izplānoti, - dzelzceļa infrastruktūras attīstības projekti var radīt iespējas pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru un kravu īpatsvara pieaugumam. Tai pat laikā infrastruktūras uzlabošanas darbi tikai pastarpināti ietekmē šādu pieaugumu. Līdz ar to, katrs gadījums ir individuāli vērtējams, izsverot cēloņu un seko iespējamo saistību. Izsvēruma mērķis ir nodrošināt, ka paredzētās darbības, kuras ir cēlonis būtiskai ietekmei uz vidi, netiek izslēgtas no attiecīga novērtējuma.

6.2.3.12.2. Kā atzīts, izstrādājot transporta infrastruktūras nozares stratēģiskos plānošanas dokumentus, tranzīta sektora attīstība rada iespējas sniegt dažādus atbalsta un loģistikas pakalpojumus, tomēr pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru un kravu īpatsvara pieaugumam ir vairāki šķēršļi. Faktiskais priekšnoteikums, risinot gan mobilitātes, gan kravu apgrozījumu jautājumus, nereti ir dzelzceļam pakārtotā un saistītā infrastruktūra, kā arī faktiskais pieprasījums pēc kravu apgrozījuma konkrētajā virzienā. Tā, piemēram, dažādu sliežu platuma dēļ (Latvijā un citviet Eiropā), pašlaik gaisa transports ir faktiski vienīgā alternatīva liela skaita pasažieru pārvadājumiem starp Latviju un pārējo Eiropu. Arī pašā starptautiskajā lidostā „Rīga” nav pieaugošajam pieprasījumam pietiekama pasažieru un kravu caurlaides spēja, turklāt Latvijas dzelzceļa infrastruktūrai un starptautiskajai lidostai „Rīga” nav sliežu ceļa savienojuma. Kā nepietiekams ir novērtēts arī dzelzceļa šķērsojumu pāri Daugavai nodrošinājums Rīgas reģionā, kas ierobežo attīstīt un palielināt kravu plūsmas. Dzelzceļa līniju tuvumā, jo īpaši sauszemes kravu plūsmu krustpunktos ir nepietiekama infrastruktūra liela apjoma kravas pārvadājumu nodrošināšanai. Priekšnoteikums kravu īpatsvara pieaugumam būtu jaunu loģistikas centru un kravu pārkraušanas staciju būvniecība nozīmīgākajos tranzīta mezglos, kur krustojas galvenās dzelzceļu līnijas. Šādus objektus perspektīvā pastāv iespējas veidot gan Rīgas tuvumā, gan Rēzeknē, Daugavpilī, Krustpilī un Jelgavā, kā arī pierobežas reģionos ar Krieviju un Baltkrieviju. Līdz ar to, novērtēts, ka - iekļaujoties Trans-Eiropas dzelzceļa tīklā, nepieciešams uzlabot reģiona starptautisko sasniedzamību un attīstīt multimodālos pārvadājumus, transporta mezglus un jaunus kravu un pasažieru terminālus. Plānojot

jaunas dzelzceļa līnijas un to savienojumus, projektējama sasaiste gan ar starptautisko lidostu „Rīga”, gan ar projektējamo „RailBaltica”. Visi iepriekš minētie objekti, to mēroga un ietekmju dēļ ir kvalificējami kā ietekmes uz vidi novērtējuma darbības.

6.2.3.12.3. Vadoties no minētā, Birojs secina, ka: lai gan dzelzceļa elektrifikācija pēc tās realizācijas – projektēto vilces jaudas rezervju dēļ – zināmā mērā ietver iespēju nākotnē nodrošināt arī lielāku vilcienu kustības īpatsvaru un ātrumu, šādu izmaiņu priekšnoteikums būtu citu liela mēroga projektu attīstība, kuriem veicams ietekmes uz vidi novērtējums. Vienlaikus, gan vadoties no vērtējuma par līdzšinējo vides stāvokli un pastāvošo ietekmju slodzi, gan Trokšņa Noteikumu Nr.16 un Piesārņojuma likuma nosacījumiem, - Paredzētās Darbības realizācija ar sekām, kas papildus pozitīvajiem ietekmes aspektiem (ietekme uz gaisa kvalitāti) radītu būtisku ietekmes palielinājumu cita aspekta griezumā (troksnis) – nemaz nav pieļaujama. Lai veiktu izmaiņas (kas var palielināt troksni) objektā, ar kura ekspluatāciju jau līdzšinēji saistāmas vides kvalitātes problēmas (trokšņa līmeņa pārsniegumi apbūves teritorijās), - vispirms ir jāparedz pasākumi pastāvošo vides problēmu novēršanai. Ar šādu jaunu pārmaiņu realizāciju situāciju nebūtu pieļaujams pasliktināt. Iztrūkstot visaptverošam vērtējumam par vilcienu kustības ātruma pieauguma ietekmi uz trokšņa līmeni dzelzceļa ekspluatācijas rezultātā, turklāt attiecībā uz visu dzelzceļa tīklu, nepastāv pamats akceptēt izmaiņas spēkā esošajos nosacījumos vilcienu kustības ātrumam tā palielināšanas virzienā. Līdz ar to, Latvijas dzelzceļa tīklā saglabājams ar normatīvajiem aktiem caur Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskatu 2015/2016.gadam noteiktais maksimāli pieļaujama ātrums publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā, t.i. - pasažieru vilcieniem 120km/h, kravu vilcieniem – 80 km/h ar kustības ātruma ierobežojumiem. Lai gan atbilstoši Ziņojumam kustības ātruma palielinājums ar Paredzēto Darbību nav paredzēts, Birojs atzīst par nepieciešamu šādu aprobežojamo prasību ietvert Biroja atzinuma nosacījumos. Pretējā gadījumā Paredzētās Darbības realizācija nevar būt atļaujama.

6.2.3.13. Ziņojumā novērtēts, ka dzelzceļa trokšņa sastāvdaļas mainās atkarībā no vilciena kustības ātruma. Saskaņā ar Ziņojumu, neparedzot vilcienu kustības ātruma palielinājumu, būtiskas nelabvēlīgas ietekmes kā trokšņa līmeņa palielinājums ar Paredzēto Darbību (vilcienu kustības rezultātā) netiek prognozēts. Pie šāda nosacījuma (kustības ātruma saglabāšana) secināts, ka, pārejot no dīzeļvilcieniem uz elektrovilcieniem, trokšņa līmenis no vilcienu kustības staciju teritorijās un to tuvumā varētu pat samazināties, kas raksturojama kā pozitīva ietekme. Šāds secinājums tiek saistīts ar argumentu, ka lēnākā ātrumā, jo īpaši staciju tuvumā un kravas sastāvu veidošanas laukumos, kur ir nepārtraukta lokomotīvu kustības ātruma maiņa, apstāšanās, kustības uzsākšana, smagu sastāvu iekustināšana un pārvietošana nelielā ātrumā, nozīmīgāks ir lokomotīvu vilkmes troksnis, kas elektrolokomotīvēm norādīts mazāks par dīzeļlokomotīvu troksni. Lielā ātrumu diapazonā, - virs 200 km/h, lielāku nozīmi iegūst vilcienu aerodinamiskais troksnis, tomēr šāds ātrums vilcienu kustībai netiek paredzēts. Saskaņā ar pašreiz noteikto un obligāti saglabājamo ātruma ierobežojumu, pieļaujama ātrums publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā pasažieru vilcieniem ir 120km/h, kravu vilcieniem – 80 km/h. Vienlaikus atsevišķos posmos kustības ātrumam ir noteikti būtiski ierobežojumi. Turpat novērtēts, ka vidējā

ātrumu diapazonā lokomotīvu vilkmes troksnim ir mazāka nozīme, un vilcienu kustības radīto troksni būtiski ietekmē ritošā sastāva mijiedarbība ar sliežu ceļu. Trokšņa līmenis un tā spektrālais sastāvs atkarīgs no daudziem faktoriem, to skaitā vagonu ritošo iekārtu stāvoklis, sliežu gludums un konfigurācijas stabilitāte, sliežu gulšņu montāžas kvalitāte utt. (minētie faktori ietekmē arī vilcienu kustības radītās vibrācijas). Ziņojumā secināts, ka - lai samazinātu trokšņa līmeni arī posmos starp stacijām, vajadzētu reizē ar dzelzceļa posmu elektrifikāciju veikt sliežu un gulšņu modernizāciju, veicot pašu sliežu skaņas un vibrācijas slāpēšanu ar speciālajiem amortizatoriem. Šī metode atkarībā no izvēlētā pielietojuma veida var dot trokšņa līmeņa samazinājumu (3 – 5) dB. Papildus sliežu skaņas un vibrācijas slāpēšanai posmos starp atsevišķām dzelzceļa stacijām, kur ir vajadzība vēl vairāk mazināt vilcienu kustības trokšņa izplatību vidē, vajadzētu pielietot trokšņa ekrānus.

- 6.2.3.14. Vadoties no TA Pamatnostādnēs definētajiem mērķiem un uzdevumiem dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai, secināms, ka ir plānots novirzīt finansējumu sliežu ceļu, pārmiju un drošības sistēmu remontam. Ziņojumā norādīts, ka īstenojot Paredzēto Darbību tiks pilnveidota arī signalizācijas un komunikācijas sistēma, kas paaugstina drošības līmeni dzelzceļa transportā un būtiski mazina avāriju riskus. Birojs secina, ka šādu pasākumu nodrošināšana atbilst arī TA Pamatnostādnēs definētajiem uzdevumiem.
- 6.2.3.15. Tādējādi, neparedzot vilcienu kustības ātruma palielinājumu un pakāpeniski pārejot uz elektrovilcienu lietojumu, kā arī nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras tehniskā stāvokļa uzlabošanas un uzturēšanas pasākumus, būtiskas nelabvēlīgas ietekmes kā trokšņa līmeņa palielinājums ar Paredzēto Darbību (vilcienu kustības rezultātā pēc dzelzceļa elektrifikācijas) nebūtu prognozējams. Tai pat laikā Paredzētā Darbība ir saistīta arī ar jaunu objektu izbūvi (piemēram, VJA un autotransformatoru), kas kļūst par patstāvīgiem trokšņu avotiem. Kopumā ar Paredzētās Darbības 2A Alternatīvu tiktu izbūvētas 10 VJA, kas faktiski visas tiktu izvietotas dzelzceļa stacijas tuvumā, kur nereti ir arī dzīvojamā apbūve. Pašlaik nav precīza informācija par autotransformatoru skaitu un izvietojumu, izbūves ietekmēm un iespējamo troksni, kas bijis par pamatu papildus obligāto nosacījumu izvirzīšanai šī Biroja atzinuma 6.2.1.apaksnodaļā.
- 6.2.3.16. Vadoties no Ziņojuma, secināms, ka ir veikts esošas, atvērta tipa VJA stacijas transformatoru radītā trokšņa līmeņa novērtējums (esoša vaļēja 40 kV jaudas apakšstacija Rīgā, Buru ielā. Mērījumi esot veikti pie teritoriju norobežojošā žoga). Mērījumus apliecinoša dokumentācija un rezultātu pārskats Birojā nav iesniegts, tai pat laikā Ziņojumā atspoguļots, ka pie šādas jaudas VJA trokšņa līmenis sasniedzot 49,9 dBA, kas ir augstāks par Trokšņa Noteikumos Nr.16 paredzēto robežvērtību apdzīvotām teritorijām naktī laikā. Līdz ar to secināts, ka šāda tipa, tai skaitā lielākas jaudas vaļēja tipa VJA izvietojumam būtu limitējoši faktori, jo atsevišķu plānoto VJA tiešā tuvumā ir dzīvojamā apbūve. Tā, piemēram, novērtēts, ka tikai VJA Ventspilī tiktu izbūvēta ~500m attālumā no tuvākās dzīvojamās apbūves, savukārt Tukumā VJA izbūvei paredzētais īpašums robežotos ar dzīvojamās apbūves teritorijām. Dzīvojamā apbūve atrodas arī visu pārējo VJA tuvumā.
- 6.2.3.17. Ņemot vērā minēto, Ziņojuma autori secina, ka būtu jāmeklē vai nu alternatīvās vietas VJA izbūvei, vai jāparedz troksni slāpējošas sienas (trokšņojošās iekārtas jāaprīko ar troksni slāpējošiem ekrāniem). Alternatīvās vietas un trokšņa samazināšanas iespējas (t.i. – precīzas prognozes par to efektivitāti un sagaidāmo trokšņa līmeni tuvākajos uztvērēja punktos, uz kuriem attiecas Trokšņa noteikumu Nr.16 robežvērtības), IVN ietvaros nav novērtētas. Ziņojuma autori norāda, ka tas saistīts ar pieņemtu lēmumu

nodrošināt slēgtās vai daļēji slēgtās VJA, kas nodrošina trokšņa līmeņa samazinājumu līdz 70%.

6.2.3.18. Saistībā ar minēto, Birojs konstatē, ka vienīgi VJA Ventspilī ir paredzēts izbūvēt teritorijā, kuras tuvumā nav dzīvojamās apbūves, bet visu pārējo VJA izbūve ir plānota tuvu teritorijām, kur jānodrošina Trokšņa Noteikumos Nr.16 paredzētie normatīvi. Ievērojot to, ka dzelzceļa stacijas jau pie līdzšinējiem apstākļiem raksturo pastāvošais trokšņa fons un dzīvojamā apbūve to tuvumā nepārprotami ir pret nelabvēlīgām pārmaiņām jutīga, - Birojs atzīst par nepieciešamu noteikt, ka nav pieļaujama vaļēju vai daļēji slēgtu VJA izbūve. Izņēmums var būt vienīgi VJA Ventspilī. Teorētiski, gan atkarībā no konkrētās vietas specifikas, gan VJA jaudas un citiem apstākļiem, var pastāvēt iespēja kādā no izbūves teritorijām vides aizsardzības mērķi sasniegt arī citiem līdzekļiem (piemēram, ar troksni slāpējošām sienām vai iekārtu ar būtiskāko troksni noslēgšanu). Tai pat laikā šāds risinājums Trokšņa Noteikumu Nr.16 paredzētajā kārtībā nav bijis vērtēts, trokšņa aprēķini nav veikti un nepastāv objektīva pamata lemt par šādu pasākumu iespējamību. Ievērojot Paredzētās Darbības mērogu un specifiku (liela mēroga projekts, kas skar visas Latvijas teritoriju), iespējams, atkāpes no šādas obligātās prasības, paredzot citu mehānismu trokšņa līmeņa samazinājumam kādā no VJA izbūves vietām varētu būt izskatāms turpmākās projektēšanas un Paredzētās Darbības realizācijas stadijās. Tomēr šādā gadījumā tas varētu būt uzlūkojams vienīgi kā izņēmums un katrā individuālā gadījumā atbilstīgos aprēķinos pamatojams un saskaņojams ar Biroju un VVD attiecīgo reģionālo vides pārvaldi. Tā kā šādas izmaiņas būtu saistītas ar darbību, kam ietekmes uz vidi novērtējums jau veikts un attiecībā uz kuru izdots Biroja atzinums ar obligātajiem nosacījumiem, bet izmaiņas skar būtisku ietekmes aspektu, - mehānisms varbūtējo izmaiņu radītās ietekmes un pieļaujamības novērtēšanai – būtu katras konkrētās VJA izbūves ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšana.

6.2.3.19. **Lemjot par obligāto prasību izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tai skaitā pieļaujamā trokšņa līmeņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir Ierosinātājai saistoša. Citādā veidā Paredzētās Darbības realizēšana nav pieļaujama. Līdz ar to, turpmākā projekta izstrādes gaitā, būvniecības laikā un Paredzētās Darbības realizācijas rezultātā jānodrošina visu Ziņojumā paredzēto pasākumu ietekmes samazināšanai realizācija un jāizpilda tajā norādītās apņemšanās spēkā esošo trokšņa normatīvu ievērošanai. Kā jau secināts, - lai veiktu izmaiņas, kas varētu palielināt troksni, objektā, ar kura ekspluatāciju jau līdzšinēji saistāmi trokšņa līmeņa pārsniegumi, vispirms ir jāīsteno stratēģiskie un praktiskie pasākumi pastāvošo vides problēmu novēršanai. Līdz ar to, šādas izmaiņas, kas troksni varētu būtiski palielināt, šobrīd nav pieļaujamas. Vienlaikus Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu darbu veikšanai ir izvirzāmi obligātie nosacījumi ar kādiem Paredzētā Darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) Jānodrošina visu Ziņojumā norādīto nosacījumu attiecībā uz būvdarbu veikšanu, darba laiku un transporta kustību iekļaušana Paredzētās Darbības tehniskajā projektā un izpilde.
- b) Ierosinātājai ir jānodrošina, ka pēc Paredzētās Darbības realizācijas Latvijas dzelzceļa tīklā tiek saglabāts ar normatīvajiem aktiem caur Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārskatu noteiktais maksimāli pieļaujama ātrums publiskās lietošanas dzelzceļa

infrastruktūrā pasažieru vilcieniem 120km/h, kravu vilcieniem – 80 km/h ar papildus kustības ātruma ierobežojumiem, kur nepieciešams.

- c) Jāparedz slēgta tipa VJA un nav pieļaujama vaļēju vai daļēji slēgtu VJA izbūve, izņemot VJA Ventspilī.**
- d) Ja turpmākajās Paredzētās Darbības projektēšanas un realizācijas stadijās tiek izskatītas papildus alternatīvas VJA izbūvei, tai skaitā izbūves vietai, VJA tipam vai citiem risinājumiem, veicams konkrētās VJA izbūves ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Novērtējuma likumā paredzētajā kārtībā.**
- e) Autotransformatoru izvietojums un izbūves risinājumi nosakāmi, ievērojot šī Biroja atzinuma 6.2.1. apakšnodaļas obligāto nosacījumu par tehnisko noteikumu saņemšanu un ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma veikšanu, kur nepieciešams, vienlaikus nodrošinot, ka tie tiek izvietoti dzelzceļa nodalījuma joslā, konkrētās vietas izvēloties tādējādi, lai to ekspluatācija nav priekšnoteikums trokšņa normatīvu pārsniegumam tuvākajās dzīvojamās apbūves teritorijās.**
- f) Argumentētu sūdzību saņemšanas gadījumā veicami mērījumi un, atkarībā no to rezultātiem, lemjams par papildus pasākumu, tai skaitā Paredzētās Darbības realizācijas nosacījumu un ierobežojumu nepieciešamību.**

6.2.4. Elektromagnētiskā lauka līmeņa izmaiņas.

- 6.2.4.1. Mūsdienās gan mājās, gan darbā cilvēki ir pakļauti dažādu frekvenču nejonizējošā elektromagnētisko lauku (turpmāk arī EML) iedarbībai. Par EML uzskata statiskus un mainīgus elektriskos, magnētiskos un elektromagnētiskos laukus frekvenču diapazonā no 0Hz līdz 300GHz. Tā ir EML daļa, kas uzskatāma par nejonizējošo starojumu (nespēj sagraut molekulārās saites). Tomēr arī šī EML komponente var atstāt iespaidu uz cilvēku veselību - no svara ir gan EML jauda, gan frekvence un frekvenču salikums, ekspozīcijas ilgums, attālums līdz EML radošajam avotam u.c. faktori. EML ir gan dabiski avoti (kosmiskais starojums, zibens izlāde, zemes pastāvīgs magnētiskais lauks), gan antropogēnas izcelsmes, no kuriem galvenais ir elektrība (visas elektriskās un elektroniskās ierīces un aparāti). Ar elektrību saistītie elektromagnētiskie lauki ietver galvenokārt 50Hz frekvenci, lielākā EML intensitāte ir uzlādēta vadītāja tuvumā un tā strauji mazinās, attālinoties no avota.
- 6.2.4.2. Rekomendācijas EML ekspozīcijas robežvērtībām ir ietvertas *Eiropas Padomes rekomendācijās 1999/519/EK EML (0Hz līdz 300GHz) iedarbības uz vispārējo sabiedrību ierobežošanai* (turpmāk - Ieteikumi). EML rekomendējamo ekspozīciju robežvērtību noteikšanas būtība ir tādu vērtību raksturojums, kas ļauj izdarīt EML novērtējumu un secināt, vai cilvēki, kas varētu tikt pakļauti EML iedarbībai, būtu aizsargāti pret tā kaitīgo ietekmi uz veselību.
- 6.2.4.3. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju iespējamo EML izmaiņu novērtējumu veicis SIA „INSELVO” eksperts (eksperta sertifikāta Nr. ABC-DA-07). Atbilstoši Ziņojumā norādītajam:
 - 6.2.4.3.1. Latvijā, tāpat kā pārējās Eiropas valstīs, rūpniecībā un arī sadzīves elektrisko iekārtu darbībai pārsvarā tiek izmantota 50 Hz maiņsprieguma elektriskā strāva. Pārejot uz 50 Hz maiņstrāvas izmantošanu dzelzceļā nebūs nepieciešamība pārveidot 50 Hz

maiņstrāvu līdzstrāvā, līdz ar to samazināsies ar to saistītie enerģijas zudumi.

- 6.2.4.3.2. Ziņojumā sniegta plaša informācija par EML fizikālo būtību, izskaidrojot, kas ir elektriskā un magnētiskā lauka intensitāte (stiprums), kas ir magnētiskā indukcija, kādas ir šo EML raksturojošo lielumu skaitliskās vērtības, sniegta informācija par elektromagnētiskā lauka ietekmi uz cilvēku veselību. Ziņojumā sniegta informācija par starptautiskajiem ieteikumiem (gan Eiropas Padomes Ieteikumi, gan Starptautiskās komisijas aizsardzībai pret nejonizējošo starojumu (ICNIRP) rekomendācijas/vadlīnijas EML (0 Hz līdz 300 Hz) iedarbības ierobežošanai), kā arī norādīti pamatierobežojumi, references līmeņi un pamatierobežojumiem atbilstošās EML vērtības. Proti, 50 Hz frekvencei iedzīvotājiem Ieteikumos noteiktais pamatierobežojums ir 2 mA/m^2 (centrālai nervu sistēmai), tam atbilstošie references (indikatīvie) līmeņi ir elektriskā lauka intensitāte 5 kV/m un magnētiskā lauka indukcija jeb magnētiskā lauka plūsmas blīvums $100 \text{ }\mu\text{T}$. Ziņojumā ir iekļauta informācija arī par dažādu sadzīves elektroierīču radīto magnētisko lauku, kā arī tiek analizēti faktori, kas ietekmē Paredzētās Darbības elektrisko un magnētisko lauku.
- 6.2.4.3.3. Ziņojumā novērtēts, ka elektriskais lauks ir saistāms galvenokārt ar gaisvadu elektrolīnijām, bet zemes kabeļu gadījumā tas ir nenozīmīgs. Elektrisko lauku intensitāti un telpisko izvietojumu, pirmkārt, nosaka izmantotais spriegums un ģeometriskie faktori (līnijas vadu augstums un savstarpējais izvietojums, attālums līdz konkrētajai vietai, kā arī apkārtnes elektriskās īpašības, it sevišķi augsnes elektrovadītspēja, elektrovadošu objektu (koki, cilvēki, dažādas mašīnas) esamība zem sprieguma esošu vadu tuvumā (precīzāk starp zem sprieguma esošiem objektiem un elektriskā lauka noteikšanas vietu)). Savukārt magnētiskā lauka plūsmas blīvumu (indukciju) galvenokārt nosaka pa vadiem plūstošās strāvas stiprums un attālums līdz vadiem un lauka kompensācija. Norādīts, ka dzelzceļa līnijas gadījumā, ja netiek veikti magnētiskā lauka samazināšanas pasākumi, tad magnētiskais lauks samazināsies apgriezti proporcionāli attālumam no strāvas kontaktvada. Tā kā strāvas stiprums dzelzceļa līnijā ir atkarīgs no kopējā enerģijas patēriņa attiecīgajā brīdī konkrētajā barošanas posmā (to ierobežos tikai attiecīgo posmus barojošo VJA jauda), tad, atšķirībā no elektriskā lauka intensitātes, magnētiskā lauka plūsmas blīvums līdz ar laiku mainīsies daudz plašākās robežās un arī strauji.
- 6.2.4.3.4. Ziņojumā norādīts uz pieejamo modeļaprēķinu rezultātiem un veiktiem mērījumiem citās valstīs jau esošu ar maiņspriegumu elektrificētu dzelzceļa līniju tuvumā, saskaņā ar kuriem ne elektriskais lauks, ne magnētiskais lauks sabiedrībai pieejamās vietās nesasniedz Ieteikumos noteiktās references vērtības.
- 6.2.4.3.5. Ziņojumā secināts, ka no jauna elektrificējamo vai rekonstruējamo dzelzceļa līniju tiešā tuvumā (ne vairāk par 50 m attālumā) pieaugs EML (ja vien gar dzelzceļa līniju jau neiet augstsprieguma elektropārvades līnija (EPL)), jo Paredzētās Darbības rezultātā

plānota pāreja no aptuveni 3 kV līdzstrāvas uz nominālajiem 25 kV maiņspriegumu, līdz ar to jau esošo elektrificēto līniju tiešā tuvumā izmainīsies elektriskais un arī magnētiskais lauks. Tomēr secināts, ka Ieteikumos ietvertu vērtību sasniegšana vai pārsniegšana, kā arī būtiska ietekme EML aspektā ar Paredzēto Darbību nav sagaidāma.

- 6.2.4.3.6. Pirmkārt, konstatēts, ka saskaņā ar SIA „Inselvo” veiktajiem pētījumiem, kas ietver arī lauku mērījumus Latvijā zem 110kV un 330kV sprieguma EPL un to aizsargjoslās, - maksimālie elektromagnētiskā starojuma rādītāji 110kV elektrolīnijai - magnētiskā lauka plūsmas blīvums zem 110kV līnijas vadiem sasniedz 0,4 μ T, savukārt 5m attālumā samazinās 2 reizes – 0,2 μ T (pie pieļaujamās vērtības 100 μ T). Elektriskā lauka maksimālās vērtības tieši zem 110kV elektrolīnijas konstatētas līdz 300V/m, 5m attālumā tās samazinās līdz 50V/m (jeb 6 reizes). Tādējādi, Ziņojumā norādīts, ka veiktie pētījumi pierāda, ka pat zem 110kV augstsprieguma līnijām, to aizsargjoslās un ārpus tām nav identificēts EML, kas pārsniegtu starptautiskajās rekomendācijās noteiktās robežvērtības.
- 6.2.4.3.7. Otrkārt, novērtēts, ka elektriskais lauks ir viegli ekranējams, to samazina gan veģētācija (koki), gan jebkuras celtnes, gan kontaktvadu augstums. Ņemot vērā plānoto kontaktvadu augstumu (5.75 m – 6.00 m, tikai atsevišķos izņēmuma gadījumos 5.55 m) pat tieši zem tiem metru virs zemes līmeņa elektriskais lauks nepārsniegtu Ieteikumos norādīto references vērtību (5 kV/m). Ziņojumā sniegta informācija (Ziņojuma 66.attēls), ka elektriskais lauks praktiski uzreiz aiz malējās sliedes samazinātos un būtu mazāks kā 2 kV/m, savukārt magnētiskais lauks tūliņ aiz sliedes un pie peronu malas sasniegtu 20 μ T, bet 3 m attālumā no malējās sliedes būtu mazāks kā 10 μ T. Secināts, ka lielākā daļa atpakaļstrāvas ir novirzīta nevis pa sliedēm, bet pa atpakaļstrāvas kabeli. 10 m attālumā magnētiskais lauks samazinātos līdz 1 μ T.
- 6.2.4.3.8. Tāpat secināts, ka būvniecības laikā EML izmaiņas radītu būvniecības tehnikas un citu būvniecībā izmantotā aprīkojuma darbība (ja tieši vai netieši tiek izmantota elektriskā enerģija), savukārt laikā, kamēr uz kontaktvadiem nebūs padots spriegums, - rekonstruējamajos posmos būs sagaidāma elektriskā un magnētiskā lauka samazināšanās. Būvniecības ietekmes EML kontekstā netiek vērtētas kā būtiskas.
- 6.2.4.3.9. Ziņojumā secināts, ka lai samazinātu magnētisko lauku, samazinātu enerģijas zudumus un uzlabotu vilces parametrus, - ieteicamāka ir 2x25 kV 50 Hz shēma, izmantojot autotransformatorus un tā saucamo negatīvo fideri, kura spriegums ir vienāds ar vilces kontaktvada spriegumu, tikai ar pretēju zīmi.
- 6.2.4.4. Vienlaikus Ziņojumā secināts, ka attiecībā uz iespējamo lauku kancerogenitāti, nav pārliecinošu pierādījumu, ka tāda pastāv, bet nevēlamu iedarbību nevar arī viennozīmīgi izslēgt. Līdz ar to Pasauls Veselības organizācijas specializētā Starptautiskā vēža pētniecības aģentūra (IARC), balstoties uz ļoti plašu informācijas klāstu, ir ierindojusi zemas frekvences magnētiskos laukus kategorijā - varbūtēja kancerogenitāte. Tas ir saistīts ar to, ka virknē dažādās

valstīs veikto pētījumu ir konstatēts, ka pastāv statistiski ticama korelācija saslimstībai ar leukēmiju bērniem, kuru mājokļi ir spēcīgu magnētisko lauku ietekmes zonā, lai arī tieša cēloņsakarība šim saslimstības pieaugumam ar varbūtēju magnētiskā lauka iedarbību līdz šim nav pierādīta, un nav arī pārliecinoša iedarbības mehānisma izskaidrojuma magnētiskajiem laukiem, kas mazāki par noteikto references vērtību; eksperimenti ar dzīvniekiem nav snieguši apstiprinājumu, ka pastāvētu cēloņsakarība starp saslimšanu un magnētisko lauku, kas mazāks par references vērtībām. Ziņojumā tāpat norādīts, ka elektrificēto dzelzceļa līniju radītais magnētiskais lauks varētu radīt zināmas problēmas tādu iekārtu darbībā, kas izmanto magnētisko lauku, piemēram, elektronu mikroskopu darbībā, kā arī nevar pilnībā izslēgt nevēlamu iedarbību uz dažādām kineskopa tipa informācijas vizualizēšanas iekārtām vai dažāda veida medicīnisko diagnosticējošo aparatūru (piemēram, EKG vai EMR iekārtas). Šāda veida aprīkojumu nevajadzētu izmantot elektrificēto dzelzceļa līniju tiešā tuvumā (tuvāk par 50 m). Ņemot vērā visu iepriekš minēto, - lai gan no vienas puses aprēķini un reālo mērījumu rezultāti jau esošo 25 kV, 50 Hz elektrificēto līniju tuvumā uzrāda, ka magnētiskais lauks ne uz perona stacijās, ne zemes līmenī ārpus stacijām nesasniedz pat pusi no ieteikumos noteiktajiem references līmeņiem, - Ziņojumā ietverti ieteikumi (cita starpā ņemot vērā Vides aizsardzības likuma 3. pantā noteikto piesardzības principu un sabiedrības paustās bažas) jau plānošanas stadijā veikt iespējamus (arī izmaksu ziņā) tehniskus un organizatoriskus pasākumus, lai pēc iespējas minimizētu elektrificēto 25 kV 50 Hz līniju darbības rezultātā radītā magnētiskā lauka lielumu un tā iespējamo iedarbību uz vidi un cilvēkiem līnijas tuvumā. Pirmkārt, Ziņojumā ieteikts nodrošināt reālu mērījumu veikšanu, gan tipiskām konkrētajām elektromagnētiskā lauka avotam situācijām, gan arī tādās vietās, kur varētu būt iespējama būtiska EML lauku ietekme uz dažādām iedzīvotāju grupām (ieskaitot sensitīvās grupas). Iegūtie rezultāti un to zinātniski korekta interpretācija jāsniedz skaidri un saprotami gan pašvaldībai, gan iedzīvotājiem. Ziņojumā papildus ieteikti sekojoši elektrificētā dzelzceļa līniju magnētiskā lauka iespējamie samazināšanas veidi:

- 6.2.4.4.1. autotransformatoru sistēmas 2x25 kV izmantošana;
- 6.2.4.4.2. zemas pretestības atpakaļstrāvas kabeļa izmantošana;
- 6.2.4.4.3. atpakaļstrāvas plūšanas izvietojuma optimizācija (atpakaļstrāvas kabelis jānovieto pēc iespējas tuvāk strāvu vadošajiem kabeļiem);
- 6.2.4.4.4. kontaktvadu un palīgvadu un atpakaļstrāvas kabeļu savstarpējā izvietojuma optimizācija (visu līnijas uzbūvē izmantoto vadu optimāls izvietojums, lai samazinātu lauku tajos virzienos, kur sagaidāma salīdzinoši liela skaita personu uzturēšanās, piemēram, stacijas perons);
- 6.2.4.4.5. sliežu izolēšana garenvirzienā (izolējošu starpliku izmantošana sliežu elektriskā atdalīšanā; kā negatīvais moments varētu būt nepieciešamība regulāri veikt šo izolējošo starpliku nomaiņu, tāpēc to varētu ieteikt, galvenokārt, staciju zonās.);
- 6.2.4.4.6. papildus atpakaļstrāvas kabeļu montāža (staciju zonās un citās vietās, kur nepieciešams 300-500- 1000m zonās samazināt magnētisko lauku tas varētu būt viens no iespējamajiem risinājumiem)
- 6.2.4.4.7. strāvu vadošo daļu ieslēgšana zemes kabelī;

- 6.2.4.5. Birojs pievienojas Ziņojuma autoriem, ka pēc elektropārvades līnijas nodošanas ekspluatācijā būtu lietderīgi veikt periodiskus elektriskā un magnētiskā lauka mērījumus tipiskās trasi raksturojošās un no iedzīvotāju viedokļa sensitīvās vietās. Rezultātus nepieciešams iesniegt izvērtēšanai Veselības inspekcijā, kā arī par veikto mērījumu rezultātiem un to atbilstību Eiropas Savienības rekomendētajiem lielumiem informēt atbilstošās pašvaldības un iedzīvotājus. Kā tas izriet jau no Ziņojuma, - konkrēto risinājumu plānošanā un realizācijā kur iespējams jāizmanto esošie infrastruktūras koridori.
- 6.2.4.6. **Tādējādi, Birojs secina, ka ar Paredzētās Darbības realizāciju nav sagaidāmas tādas ietekmes EML kontekstā, kas varētu būt būtiskas un izraisīt Ieteikumos noteikto lielumu sasniegšanu vai pārsniegšanu teritorijās ar iespējamu ietekmi uz cilvēku veselību. Vienlaikus Birojs pozitīvi vērtē Ziņojumā ietvertos ieteikumus gan uzraudzībai un monitoringam, gan iespējamo ietekmju uz vidi maksimālai novēršanai un samazināšanai. Obligātais pienākums nodrošināt visu Ziņojumā ietvērto pasākumu ietekmes novēršanai un mazināšanai ievērošanu ir ietverts jau citā šī Biroja atzinuma sadaļā, tādēļ papildus nosacījumi saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu izvirzīti netiek.**

6.2.5. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, apkārtnes ainavu un kultūrvēstures vērtībām.

- 6.2.5.1. Paredzētā Darbība ir esošo Latvijas dzelzceļa līniju Rīga-Tukums-Ventspils; Rīga-Skulde; Rīga-Jelgava; Rīga-Krustpils-Daugavpils; Krustpils-Rēzekne; Krustpils-Jelgava; Jelgava-Tukums elektrifikācija un minētās līnijas šķērso plašu Latvijas teritoriju. Vairāku pašvaldību administratīvajās teritorijās dzelzceļa līnijas šķērso arī īpaši aizsargājamus dabas objektus (vai atrodas to tuvumā). Tādējādi, esošas dzelzceļa līnijas kā liela mēroga līnijveida objekti ir teritoriju fragmentējoši, tomēr nav secināms, ka ar Paredzēto Darbību tiktu plānoti jauni teritoriju integritāti ietekmējoši vai fragmentējoši objekti.
- 6.2.5.2. Saskaņā ar Ziņojumu, aizsargājamo teritoriju izvietojums attiecībā pret esošajām dzelzceļa līnijām ir ņemts vērā, gan nosakot šo teritoriju funkcionālos zonējumus (kur šāds zonējums tiek noteikts), gan aizsardzības prasības, rēķinoties ar dzelzceļa līnijām un to ekspluatācijas ietekmi (nodalījuma joslā nenosakot īpaši aizsargājamu sugu atradnes vai biotopus un lielākoties to nosakot par neitrālo zonu, ja īpaši aizsargājamā dabas teritorijā tiek noteikts zonējums).
- 6.2.5.3. Ziņojumā novērtēts, kādas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, mikroliegumi, putniem nozīmīgas vietas, kultūrvēstures objekti atrodas teritorijās, kuras šķērso elektrificējamās dzelzceļa līnijas (vai ir to tuvumā). Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju 2A.Alternatīvas gadījumā plānotās EPL (kabeļlīnijas) neskar un nešķērso īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, putniem nozīmīgas vietas vai mikroliegumus. Saskaņā ar Ziņojumu - galvenās Paredzētās Darbības aktivitātes tiks veiktas pa dzelzceļa līniju (no speciāla dzelzceļa vagona) vai tā nodalījuma joslā un būvdarbi teritorijās, kur ir īpaši aizsargājamas dabas vērtības, tai skaitā šādu vērtību bojāšana vai iznīcināšana nav paredzēta. VJA, kabeļa līniju un citu papildus objektu izvietojums plānots tā, lai tās būtu ārpus vai neskartu aizsargājamas dabas vērtības.
- 6.2.5.4. Ziņojumā ir apzināti Paredzētās Darbības teritorijai pieguļošajās teritorijās esošie kultūras pieminekļi un to aizsargjoslas. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto

informāciju dzelzceļa zemes nodalījuma josla Rīgas pilsētā, Jūrmalas pilsētā, Tukuma pilsētā, Daugavpils pilsētā, Engures, Tukuma, Kandavas, Talsu, Ventspils, Olaines, Jelgavas, Salaspils, Ikšķiles, Ogres, Ķeguma, Pļaviņu, Krustpils, Līvānu un Daugavpils novados pārklājas ar kultūras pieminekļu aizsargjoslām (Ziņojumā 5.1.nodaļa). Saskaņā ar likuma „Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 23.pantā noteikto „Kultūras pieminekļu aizsardzības zonā darbības, kas ietekmē kultūrvēsturisko vidi (piemēram, būvniecība, zemes reljefa mākslīga pārveidošana, mežsaimnieciska darbība, tādu iepriekš neidentificētu priekšmetu izcelšana no zemes vai ūdens, kuriem varētu būt vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība), drīkst veikt tikai ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas atļauju”. Saskaņā ar Ziņojumu VJA un EPL būvniecības vietas neskar kultūras pieminekļu aizsargjoslas un to izbūves teritorijās neatrodas kultūras pieminekļi.

- 6.2.5.5. Ziņojumā norādīts, ka ietekmi uz apkārtējo ainavu atstās gaisa kontakttīklu sistēma, kura tiks izveidota līdz šim neelektrificētajās dzelzceļa līnijās, kā arī jaunbūvējamās gaisvadu elektropārvades līnijas un VJA. Jauno gaisvadu elektropārvades līniju prognozējamās trases un VJA plānotās būvniecības teritorijas neatrodas teritorijās, kuras būtu noteiktas par ainaviski nozīmīgām, vai saistītām ar aizsargājamām ainavām, turklāt 2A.Alternatīvas gadījumā gaisvadu EPL netiek plānotas. Saskaņā ar Ziņojumā 5.1.nodaļā sniegto informāciju, atsevišķos posmos dzelzceļa līnijas šķērso vai atrodas tuvu pašvaldību teritoriju plānojumos noteiktiem ainaviski nozīmīgiem ceļu posmiem vai teritorijām. Norādīts, ka atsevišķos gadījumos, sadarbībā ar pašvaldību plānots izstrādāt specifiskus apzaļumošanas pasākumus dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, kas daļēji maskētu radušās izmaiņas. Minētā nosacījuma izpilde, ko Ierosinātāja ir apņēmusies ar Ziņojumu, ir tai saistoša.
- 6.2.5.6. Paredzētās Darbības iespējamās ietekmes uz aizsargājamām dabas teritorijām novērtējumam IVN ietvaros ir pieaicināti sugu un biotopu eksperti.
- 6.2.5.7. Attiecībā uz augu sugu un biotopu aizsardzību konstatējams sekojošais:
 - 6.2.5.7.1. Saskaņā ar Ziņojumu un tā pielikumā ietverto sugu un biotopu eksperta atzinumu elektrificējamās dzelzceļa līnijas šķērso vai atrodas tuvumā vairākām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, kas ir ietvertas Latvijas “NATURA 2000” Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritoriju tīklā.
 - 6.2.5.7.2. Dzelzceļa līnijas Ventspils – Tukums II tuvumā izvietoti četri dabas liegumi - dabas liegums „Platenes purvs” (B LV0531700), dabas liegums „Pelcīšu purvs” (B LV0531800), dabas liegums „Plunču ezera krasts” (B LV0535100), dabas liegums „Tumes meži” (B LV0535900). Saskaņā ar eksperta atzinumu nav prognozējams, ka Paredzētās Darbības īstenošana varētu negatīvi ietekmēt šīs teritorijas, to ekoloģiskās funkcijas un integritāti.
 - 6.2.5.7.3. Dzelzceļa līnija Rīga - Sloka - Tukums II šķērso Ķemeru nacionālo parku (C LV0200200), bet līnijas tuvumā atrodas dabas liegums „Lielupes grīvas pļavas” (B LV0530800), dabas parks „Beberbeķi” (B LV0301800). Šķērsojamās teritorijas ietver vairākus Eiropas Savienībā un Latvijā aizsargājamus biotopus, no kuriem galvenie ir 7110*Neskarti augstie purvi; 7210*Kaļķaini zāļu purvi ar dižo aslapi; 9010*Veci vai dabiski boreāli meži; 91E0*Aluviāli meži un

91D0*Purvaini meži. Šajā posmā dzelzceļa līnija jau ir elektrificēta un no eksperta atzinuma izriet, ka rekonstrukcijas darbi neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz aizsargājamām dabas teritorijām, to ekoloģiskajām funkcijām un integritāti.

- 6.2.5.7.4. Dzelzceļa līnijas Tukums II –Jelgava tuvumā atrodas dabas liegums „Lielupes palienes pļavas” (C LV0523100). Šajā posmā dzelzceļa līnija jau ir elektrificēta un no eksperta atzinuma izriet, ka rekonstrukcijas darbi neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz aizsargājamo dabas teritoriju, tās ekoloģiskajām funkcijām un integritāti. Posmā nav plānota jaunu VJA būvniecība un visi darbi tiks veikti esošā dzelzceļa uzbēruma zemes klātnē un nodalījuma joslā.
- 6.2.5.7.5. Dzelzceļa līnija Rīga – Skulte šķērso un robežojas ar dabas parku „Piejūra” (C LV0301700) - regulējamā režīma zonu, dabas lieguma zonu, dabas parka zonu un neitrālo zonu. Paredzētās Darbības iespējamās ietekmes teritorijā konstatēti šādi īpaši aizsargājamie biotopi: 9010* Veci vai dabiski boreāli meži; 2180 Mežainas piejūras kāpas, 7140 Pārejas purvi un slīkšņas un 3130 Ezeri ar oligotrofām līdz mezotrofām augu sabiedrībām. Šajā posmā dzelzceļa līnija jau ir elektrificēta un no eksperta atzinuma izriet, ka rekonstrukcijas darbi neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz aizsargājamo dabas teritoriju, tās ekoloģiskajām funkcijām un integritāti. Posmā nav plānota jaunu VJA būvniecība un visi darbi tiks veikti esošā dzelzceļa uzbēruma zemes klātnē un nodalījuma joslā.
- 6.2.5.7.6. Dzelzceļa līnija Jelgava – Krustpils tieši nerobežojās ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, taču tās tuvumā atrodas vairākas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas - dabas liegums „Vāveres ezers” (B LV0500700) atrodas ~1 km attālumā no dzelzceļa līnijas. Dabas liegums „Dūņezera purvs”(B LV0508500) atrodas ~ 1km attālumā no dzelzceļa līnijas, dabas lieguma „Gasparsona purvs” (B LV0500200) ~0,25 km attālumā no dzelzceļa līnijas un dabas liegums „Aklais purvs (C LV0519000) ~ 0,25 km attālumā no dzelzceļa līnijas. Saskaņā ar eksperta atzinumu darbi tiks veikti ārpus liegumu teritorijas, dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, Jaunu VJA ierīkošana nav plānota. Līdz ar to, būtiska negatīva ietekme uz teritoriju ekoloģiskajām funkcijām un integritāti netiek prognozēta.
- 6.2.5.7.7. Dzelzceļa līnija Krustpils – Rīga robežojas ar dabas parku „Ogres Zilie kalni” (B LV0305200). Atbilstoši eksperta atzinumam dabas parka teritorijas lielāko daļu aizņem Latvijā ļoti rets ES Biotopu Direktīvas I pielikuma biotops - 9060 skujkoku meži uz osiem. Dabas parka „Ogres Zilie kalni” dabas aizsardzības plānā (2011-2021) nav secināts un konstatēts, ka esošās dzelzceļa līnijas radītu negatīvu ietekmi uz dabas parka ekoloģiskajām funkcijām un integritāti. Šajā posmā dzelzceļa līnija jau ir elektrificēta un no eksperta atzinuma izriet, ka rekonstrukcijas darbi neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz aizsargājamo dabas teritoriju, tās ekoloģiskajām funkcijām un integritāti. Posmā nav plānota jaunu VJA būvniecība

un visi darbi tiks veikti esošā dzelzceļa uzbēruma zemes klātnē un nodalījuma joslā.

6.2.5.7.8. Dzelzceļa līnija Krustpils – Rēzekne robežojas ar Teiču dabas rezervātu (C LV0100500) un dabas liegumu „Lielais Pelečāres purvs” (C LV0512200). Saskaņā ar Teiču dabas rezervāta likuma 10.panta (1)daļu, „lai mazinātu saimniecisko un antropogēno ietekmi uz rezervāta ekosistēmām, ap rezervātu tiek noteikta ārējā aizsargjosla. Tās ārējā robeža iet gar autoceļu E22–A12 Jēkabpils–Krievijas robeža (Terehova), P62 Krāslava–Madona, P82 Jaunkalsnava–Lubāna un P84 Madona–Varakļāni ceļa zemes nodalījuma joslas malu, neiekļaujot ciemus, bet iekšējā robeža sakrīt ar rezervāta ārējo robežu”. Minētajā aizsargjoslā nav ietverta dzelzceļa zemes nodalījuma josla. Eksperta atzinumā norādīts, ka, rezervāts ir arī putniem nozīmīga vieta, līdz ar to, - dzelzceļa līnijai piegulošajā teritorijā būvniecības darbi un it sevišķi to radītais trokšņa piesārņojums var atstāt īslaicīgu (būvniecības laikā) negatīvu ietekmi uz atsevišķiem sugu indivīdiem. Lai maksimāli samazinātu negatīvo ietekmi, saskaņā ar ornitoloģijas speciālistu rekomendācijām, ieteicams plānot būvniecības darbus tā, lai tie netiktu veikti olu dēšanas un perēšanas laikā, kā arī īsi pirms mazuļu izlidošanas. Saskaņā ar eksperta atzinumā norādīto, tā kā darbi tiks veikti ārpus rezervāta un dabas lieguma teritorijām, dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, kur notiks gaisa kontakttīklu sistēmas būvniecība, bet nav plānota VJA ierīkošana, būtiska negatīva ietekme uz rezervāta ekoloģiskajām funkcijām un integritāti nav prognozējama, ja tiek ievērots iepriekš minētais darbu veikšanas laika aprobežojums.

6.2.5.7.9. Atbilstoši Ziņojumam un sugu un biotopu eksperta atzinumam iespējamās ietekmes teritorijā kopumā ir izvietoti 18 mikroliegumi. Lielākā daļa no tiem ir izveidoti putnu sugu un to dzīvotņu aizsardzībai, bet 1 mikroliegums biotopa Melnalkšņu staigņājs, 2 mikroliegumi vaskulāro augu sugas divsēkļu grāslis un 1 mikroliegums sūnu sugas tūbainā bārkstene aizsardzībai. Atbilstoši sugu un biotopu eksperta atzinumā norādītajam, augu sugu un biotopa mikroliegumi atrodas samērā tālu no dzelzceļa, līdz ar to Paredzētās Darbības ietekme uz šiem objektiem netiek prognozēta.

6.2.5.8. Attiecībā uz putnu sugu aizsardzību konstatējams sekojošais:

6.2.5.8.1. Ziņojumā novērtēts, ka elektrificējamo dzelzceļa līniju dzelzceļa zemes nodalījuma joslas skar vai robežojas ar 4 putniem nozīmīgām vietām - Ķemeru nacionālo parku (LV076), dabas parku „Piejūra” (LV079), Lielupes palienes pļavas (LV027) (tieši neskar, atrodas tuvumā), Teiču un Pelečāres purviem (LV050).

6.2.5.8.2. Paredzētās Darbības iespējamās ietekmes teritorijā kopumā ir izvietoti 18 mikroliegumi. Lielākā daļa no tiem ir izveidoti putnu sugu un to dzīvotņu aizsardzībai, to skaitā 6 medņa un tā riesta vietu saglabāšanai, 4 melnā stārķa, 3 mazā ērgļa un 1 trīspirkstu dzeņa ligzdošanas vietu aizsardzībai.

- 6.2.5.8.3. Attiecībā uz putniem nozīmīgām vietām un mikroliegumiem putnu aizsardzībai, lielākās ietekmes Ziņojumā tiek prognozētas būvdarbu veikšanas laikā. Lai būvniecības darbi un to radītais troksnis neatstātu īslaicīgu negatīvu ietekmi uz putnu sugām olu dēšanas un perēšanas laikā, noteikts, ka darbiem šādu teritoriju tuvumā nosakāmi aprobežojumi laikā, t.i. – atkarībā no putnu sugas: no 1.marta līdz 31.maijam (medņa aizsardzībai) vai 31.jūlijam (mazā ērgļa un melnā stārķa aizsardzībai).
- 6.2.5.8.4. Atbilstoši Ziņojumam pievienotā ornitologa atzinumam pastāv risks, ka kopumā var pieaugt putnu bojāejas apjoms uz esošajām dzelzceļa līnijām, taču nav prognozējama putnu bojāēja ļoti lielā skaitā. Eksperts rekomendē Paredzētās Darbības realizācijā plānot tādu konstrukciju un paņēmieni izmantošanu (eksperta atzinumā sniegti ieteikumi), kas maksimāli samazina putnu bojāejas iespēju, piemēram, elektrolīniju marķēšanu vietās, kur dzelzceļš šķērso vai pietuvinās mitrājiem, ūdeņiem, pļavu un zālāju masīviem, dzelzceļa elektrolīniju stabu galus nosegt ar izolējošu materiālu. Lai varētu objektīvāk novērtēt putnu bojāejas līmeni uz dzelzceļa līnijām, eksperts rekomendē veikt arī monitoringu maršruta uzskaitē speciāli izvēlētos posmos, aptverot gan iepriekš elektrificētās, gan ar Paredzēto Darbību elektrificējamās dzelzceļa līnijas. Eksperta atzinumā ietverti norādījumi, kas būtu rekomendējami, veicot monitoringu. Saskaņā ar atzinumu monitoringu ieteicams veikt Ķemeru nacionālā parka teritorijā, dabas lieguma „Lielupes Grīvas pļavas” pieguļošajās teritorijās. Ņemot vērā dabas lieguma Lielais Pelečāres purvs un Teiču dabas rezervāta izcilo vērtību un nozīmi ligzdojošiem un migrējošiem putniem, kā arī dabas lieguma „Aklais purvs” attālumu līdz dzelzceļa līnijai Krustpils – Jelgava un dabas liegums „Lielupes palienes pļavas” nozīmību putniem – monitoringu šajās teritorijās rekomendēts veikt ik gadu no aprīļa līdz oktobrim (ieskaitot).
- 6.2.5.8.5. Saskaņā ar Ziņojumu un IVN dokumentāciju, dzelzceļa līnijas Jelgava – Krustpils (visvairāk mikroliegumu, 6 no tiem ir putnu sugu aizsardzībai) un Ventpils – Tukums II (5 mikroliegumi putnu sugu aizsardzībai) no putnu aizsardzības viedokļa ir prioritāras un pirms darbu uzsākšanas ir vēlreiz jāaktualizē informācija par mikroliegumiem, īpašu uzmanību vēršot uz mežainajām teritorijām. Situācija dabā un datu uzskaitē mainās, var tikt grozīta mikroliegumu robeža, buferzonas robeža un platība, kā arī noteikti individuāli aizsardzības noteikumi.
- 6.2.5.9. Saskaņā ar abu ekspertu atzinumos secināto Paredzētās Darbības īstenošana attiecībā uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un putniem nozīmīgām vietām ilgtermiņā atstās pozitīvu ietekmi uz vides stāvokli, jo tiks samazināts gaisa, augsnes un grunts, kā arī virszemes un pazemes ūdeņu piesārņojums.
- 6.2.5.10. Novērtējot Ziņojumu, Birojs secina, ka Paredzētās Darbības ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, ainavu un kultūrvēstures vērtībām Ziņojumā ir novērtēta un lielākās ietekmes tiek prognozētas Paredzētās Darbības būvniecības fāzē. Pie nosacījuma, ka netiek izmainīts maksimāli pieļaujamais vilcienu kustības ātrums un saglabāti tā

aprobežojumi, Paredzētās Darbības ietekmes ekspluatācijas fāzē neradītu būtisku papildus apgrūtinājumu un ietekmes. Tomēr novērtēts, ka var pieaugt putnu bojāejas risks. Vadoties no eksperta vērtējuma, bojāejas apjoms nebūtu liels, tomēr nav izslēgts, ka atsevišķās vietās, balstoties uz novērojumiem un monitoringā konstatēto var būt nepieciešams paredzēt papildus aizsardzības prasības.

6.2.5.11. **Ņemot vērā visu iepriekš minēto, kā arī to, ka Paredzētā Darbība aptver plašu teritoriju Latvijā, šķērsojot vairākas aizsargājamās dabas teritorijas, tai skaitā putniem nozīmīgas vietas (vai atrodas to tuvumā) Birojs uzskata, ka konkrētajā gadījumā saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu ir norādāmi nosacījumi, ar kādiem tā īstenojama vai nav pieļaujama. Nosacījumi, ar kādiem veicama Paredzētā Darbība, lai savlaicīgi ņemtu vērā, novērstu un samazinātu būvniecības ietekmi uz vidi, tai skaitā aizsargājamo vērtību un teritoriju kontekstā, ir daļēji ietverti jau šī Biroja atzinuma 6.2.1. nodaļā. Papildus:**

- a) **Jānodrošina visu Ziņojumā norādīto nosacījumu Paredzētās Darbības ietekmes uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, apkārtnes ainavu un kultūrvēstures vērtībām novēršanai un mazināšanai, tai skaitā attiecībā uz pasākumiem, kas saskaņojami ar pašvaldībām par teritoriju labiekārtošanu un apzaļumošanu.**
- b) **Ņemot vērā iespējamību, ka laika posmā starp ietekmes uz vidi novērtējuma noslēgšanos un Paredzētās Darbības realizācijas uzsākšanu dabas dati attiecībā uz īpaši aizsargājamo sugu un biotopu aizsardzībai izveidotiem mikroliegumiem var tikt aktualizēta, pirms Paredzētās Darbības uzsākšanas informācija par mikroliegumiem precizējama Dabas aizsardzības pārvaldē. Dabas aizsardzības pārvaldē iesniedzams aktuālās informācijas par mikroliegumiem attiecīgajā dzelzceļa līniju posmā pieprasījuma iesniegums ar lūgumu precizēt, vai iespējamu izmaiņu rezultātā nav jāievēro papildus nosacījumi.**
- c) **Būvdarbus putnu aizsardzībai noteikto īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, putniem nozīmīgu vietu vai putnu aizsardzībai izveidoto mikroliegumu teritorijā un to tuvumā veikt ārpus putnu ligzdošanas (olu dēšanas un perēšanas) laika.**
- d) **Prasības putnu bojāejas monitoringam, tai skaitā monitoringa vietas un veicamie darbi nosakāmi sadarbībā ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Saskaņā ar monitoringa rezultātiem jārēķinās ar varbūtēju nepieciešamību atsevišķās teritorijās paredzēt ornitoloģijas ekspertu noteiktus pasākumus putnu bojāejas risku mazināšanai.**

6.2.6. Grunts un ūdeņu (virszemes, pazemes) piesārņojums, iespējamās hidroloģisko un hidroģeoloģisko apstākļu izmaiņas:

6.2.6.1. Saskaņā ar Ziņojumā novērtēto, būtiskas ietekmes ar Paredzētās Darbības realizāciju nav sagaidāmas. Ziņojumā ir ietverts novērtējums par iespējamiem ietekmes aspektiem un norādīti inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi negatīvo ietekmju uz vidi novēršanai un samazināšanai. Vienlaikus konstatēts, ka ar Paredzētās Darbības īstenošanu samazināsies piesārņojošo vielu nokļūšana

dzelzceļam pieguļošajās teritorijās, tajā skaitā virszemes un pazemes ūdeņos (ievērojamos apjomos tiktu pārtraukta dīzeļdzinēju vilces izmantošana).

- 6.2.6.2. Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam elektrificējamās dzelzceļa līnijas šķērso visu Latvijas teritoriju virzienā no Dienvidaustrumiem uz Ziemeļrietumiem. Tās atrodas visos četros Latvijā noteiktajos upju baseinu apgabalos un šķērso visas lielākās Latvijas upes – Daugavu, Gauju, Lielupi un Ventu, kā arī vairākus simtus dažāda lieluma ūdenstececes - upes, strautus, meliorācijas notekas un grāvjus. Arī projektējamās kabelļlīnijas citviet šķērso atsevišķas ūdenstececes un meliorētas teritorijas.
- 6.2.6.3. Elektrificējamās dzelzceļa līnijas atsevišķos posmos šķērso arī applūstošas teritorijas (Jūrmalas pilsētas teritorijā pie virszemes ūdensobjekta „Lielupe” un Vecslucenes applūstošās teritorijas, Jelgavas novadā Tērvetes upi ar applūstošajām teritorijām, Līvānu novadā Dubnas, Greivas, Iztekas upju applūstošās un plūdu riska teritorijas (Kaupreitei), Daugavpils novadā teritorijas ap Kozupi, Joņupi (Jāņupe), Auksteņu, Leiksnu, Šoltupi, Putānu upīti, Punišku, Baltu applūstošās teritorijas, Rēzeknes novadā Čēcoras un Rēzeknes upes applūstošās teritorijas.
- 6.2.6.4. Saskaņā ar Ziņojumu - VJA būvniecības nav plānotas teritorijās, kas varētu skart virszemes ūdensobjektus (ūdenstilpes vai ūdenstececes), purvus, pārmitras vai applūstošas teritorijas. Autotransformatoru punktu un elektrodepo teritorijas paredzēts izvēlēties pēc analogiskiem nosacījumiem.
- 6.2.6.5. Gaisa kontakttīklu un to balstu būvniecība paredzēta uz esošās dzelzceļa zemes klātnes. Dzelzceļa zemes klātnes projektēšanas un būvniecības procesā paredzēts nodrošināt virszemes un pazemes ūdens plūsmas novadīšanu, izveidojot caurtekas un, kur nepieciešams, - meliorācijas sistēmu. Gaisa kontakttīklu un to balstu būvniecību paredzēts plānot un veikt tā, lai neietekmētu izveidoto meliorācijas sistēmu, netraucētu virszemes un pazemes ūdeņu plūsmu un neietekmētu dzelzceļa zemes klātnes un tai pieguļošās teritorijas hidroloģiskos apstākļus. Gadījumā, ja kādā vietā būvniecības gaitā tiktu bojāta kāda no meliorācijas sistēmas komponentēm (pazemes drenas, kolektori, grāvji, utt.), - pēc darbu pabeigšanas paredzēts nodrošināt to atjaunošanu - ielikt jaunas pazemes drenas, uzstādīt vai attīrīt kolektorus, atjaunot caurtekas un grāvjus, par ko nepieciešams saņemt attiecīgu darbu pieņemšanas aktu no skarto zemes vienību īpašniekiem (atkarībā no darbu specifikas (plānojot darbību meliorētās platībās) darbus jāsaskaņo normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā un jāsakārto/jāatjauno meliorācijas sistēmas to bojājumu gadījumā).
- 6.2.6.6. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju dzelzceļa līniju būvniecības procesā ir novērtēti tādi ģeoloģiskie riski, kā erozijas un akumulācijas procesi upju ielejās, nogāžu procesu radīti noslīdeņi, nobrukumi, gravu veidošanās, eolo procesu aktivizācija. Ziņojumā novērtēts, ka Paredzētās Darbības ietvaros plānotie būvniecības darbi un turpmākā elektrificēto dzelzceļa līniju ekspluatācija nerada priekšnosacījumus karsta vai sufozijas procesu aktivizācijai, kā arī netiek plānotas darbības, kas varētu radīt ietekmi uz teritorijas hidrodinamiskajiem apstākļiem, vai veicinātu liela apjoma atmosfēras nokrišņu papildus infiltrāciju. Elektrificējamās dzelzceļa līnijas vairākās vietās šķērso seismiskā riska zonas: Daugavpils pilsētas tuvumā, Aizkraukles tuvumā, Pierīgā, bet pie Ventspils seismiskā riska zona atrodas uz Ziemeļrietumiem no dzelzceļa. Ziņojumā norādīts, ka Paredzētā Darbība neietekmē un nemaina teritorijas seismoloģisko aktivitāti, kā arī teritorijā netiek prognozēta tāda līmeņa seismoloģiskā aktivitāte,

kas varētu radīt avāriju riskus dzelzceļa elektrifikācijas sistēmas darbībai vai ekspluatācijas drošībai.

- 6.2.6.7. Ziņojumā netiek prognozēts, ka tiks ietekmēta ūdens ieguves urbumu drošība, pazemes ūdens resursi vai to kvalitāte. Saskaņā ar Ziņojumu elektrificējamo dzelzceļa līniju dzelzceļa zemes nodalījuma joslā vai tai pieguļošajās teritorijās neatrodas virszemes ūdens ņemšanas vietas un tās nepārklājas ar virszemes ūdens ņemšanas vietu aizsargjoslām, pazemes ūdens atradnes ar normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā akceptētiem pazemes ūdens krājumiem, atradnes robežām un aizsargjoslām. Elektrificējamo dzelzceļa līniju dzelzceļa zemes nodalījuma josla un/vai ekspluatācijas vai drošības aizsargjosla atsevišķos gadījumos, atradņu - Aizkraukle, Krustpils, Ābeļi, Carnikava, Daugavpils depo, Ogsils, Ogre Zilie kalni, Ogre Zilie kalni-1, Saulkrasti, Zvejnieciems, Skrīveri, Babīte,- pārklājas ar dažu pazemes ūdens atradņu ķīmisko aizsargjoslu. Vietās, kur dzelzceļa zemes nodalījuma josla pārklājas ar pazemes ūdens atradnes aizsargjoslu nav plānota VJA būvniecība. Plānotās EPL nešķērso ūdens ņemšanas vietu vai to aizsargjoslu teritorijas.
- 6.2.6.8. Atbilstoši Aizsargjoslu likuma 35.pantam, ja aizsargjoslas sakrīt vai krustojas, ar attiecīgo objektu ekspluatāciju un remontu saistītos darbus kopīgajos aizsargjoslu iecirkņos veic attiecīgo objektu īpašnieki vai valdītāji pēc savstarpējas vienošanās. Līdz ar to VAS „Latvijas dzelzceļš”, veicot dzelzceļa elektrifikāciju, ir jāinformē attiecīgās pašvaldības/attiecīgo objektu īpašnieki vai valdītāji par Paredzēto Ddarbību. Saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju, izņemot pazemes ūdens atradni Carnikava, visās citās atradnēs izmanto no virszemes ietekmes labi aizsargātus artēziskos ūdeņus. Aizsargjoslu likumā nav noteikti izslēdzoši nosacījumi attiecībā uz Ierosinātās plānotajām darbībām ūdensgūtņu aizsardzības kontekstā, tai pat laikā Aizsargjoslu likuma 39.pants nosaka, ka ķīmiskajā aizsargjoslā Paredzētās Darbības realizēšanai jāsaņem Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi.
- 6.2.6.9. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir veikta VJA izbūves vietu apsekošana un šādu vietu augsnes un gruntsūdeņu iespējamā piesārņojuma novērtējums. Ziņojumā 6.6.nodaļā iekļautie rezultāti liecina, ka grunts paraugu ņemšanas vietās naftas produktu un smago metālu (Pb, Cd, Cr, Hg, Zn) daudzumi, atbilstoši 2005.gada 25.oktobra Ministru kabineta noteikumos Nr. 804 „Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem”, lielākoties nepārsniedz noteikto mērķlielumu (A vērtība), bet nevienā gadījumā nepārsniedz piesardzības robežlielumu (B vērtība), kad jāveic sanācijas pasākumi. Tai pat laikā dzelzceļa infrastruktūras izveides ietvaros nevar izslēgt piesārņotas grunts konstatēšanu būvdarbu laikā. Tāpat pašlaik nav informācijas par grunts piesārņojumu, kas iespējami varētu atklāties, demontējot esošās VJA. Nepieciešamība pārliecināties par šāda piesārņojuma neesamību vai nepieciešamajiem pasākumiem tā konstatēšanas gadījumā ir jau identificēta šī Biroja atzinuma 6.2.1.nodaļā, izvirzot arī obligātos nosacījumus.
- 6.2.6.10. Ziņojumā norādīts, ka nav konstatēts būtisks gruntsūdens piesārņojums VJA būvniecībai paredzētajās teritorijās. Paraugu ņemšanas vietās (akās) Krustpilī, Skrīveros un Viļānos, atbilstoši 2002.gada 12.marta Ministru kabineta noteikumos Nr.118 „Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” noteiktajam ir konstatēts, ka pārsniegta mērķlieluma koncentrācija N_{kop} , P_{kop} un $ĶSP$, bet nav pārsniegti robežlielumi N_{kop} un $ĶSP$. Šie rezultāti liecina par iespējami vāju gruntsūdens piesārņojumu ar barības vielām, kas varētu rasties

augļu un sakņu dārzu mēslošanas rezultātā, kā arī par iespējamu sliktu akas tehnisko stāvokli un virszemes ūdeņu pieteci. Šie rezultāti neuzrāda dzelzceļa vai cita veida tehnogēno piesārņojumu.

- 6.2.6.11. **Tādējādi, Birojs saistībā ar Paredzētās Darbības realizāciju nekonstatē būtiskas ietekmes riskus minēto ietekmju kontekstā un secina, ka Ziņojumā ir paredzēti pasākumi, kas būtu nepieciešamai iespējamo ietekmju savlaicīgai konstatēšanai, novēršanai/mazināšanai un pārvaldībai. Obligātais pienākums nodrošināt visu Ziņojumā ietvertu pasākumu ietekmes novēršanai un mazināšanai ievērošanu ir ietverts jau citā šī Biroja atzinuma sadaļā, tādēļ papildus nosacījumi saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu izvirzīti netiek.**

6.2.7. Ietekmes būtiskuma novērtējums un pasākumi iespējamās ietekmes novēršanai un samazināšanai:

- 6.2.7.1. Atbilstoši Ziņojumā un šajā Biroja atzinumā novērtētajam, pie nosacījuma, ja pēc Paredzētās Darbības realizācijas tiek nodrošināta pāreja no dīzeļvilcienu izmantošanas uz elektrovilcienu kustību, vienlaikus saglabājot vilcienu kustības ātruma ierobežojumus un realizējot papildus pasākumus avāriju risku samazināšanai (signalizācijas un komunikāciju sistēmu pilnveidošana un uzlabošana, sliežu ceļu uzturēšanas un rekonstrukcijas darbi u.c.), - nav sagaidāms, ka Paredzētajai Darbībai būs būtiska ilglaicīga negatīva ietekme. Emisiju gaisā un nosēdumu augsnē un ūdeņos samazināšanās kontekstā ietekmes vērtējamās kā pozitīvas. Būtiskas nelabvēlīgas ietekmes EML kontekstā, kā arī uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, kultūrvēstures un ainavas vērtībām, grunti ūdeņiem u.c. nav konstatētas, bet iespējamo ietekmju novēršanai, samazināšanai un pārvaldībai paredzami atbilstoši pasākumi. Saistībā ar trokšņa līmeņa palielinājumu identificēti jutīgie aspekti un priekšnosacījumi nelabvēlīgas ietekmes varbūtībai atsevišķu aspektu mijiedarbībā, tomēr ar obligāto nosacījumu ievērošanu un izpildi šie aspekti var būt risināmi un papildus ietekmju rašanās var būt novēršama. Īslaicīgās ietekmes, kas saistītas ar būvniecības procesu, ir pārvaldāmas un ar speciāliem organizatoriskiem un inženiertehniskiem risinājumiem var būt novēršamas vai samazināmas. Tā kā vienīgā Paredzētās Darbības alternatīva, kuras realizācija šobrīd varētu būt iespējama, ir 2A.Alternatīva, secināms, ka būvdarbi un Paredzētās Darbības kopējās, summārās ietekmes no Ziņojumā piedāvātajiem alternatīvajiem risinājumiem būtu vismazākās. 2A.Alternatīva jaunu gaisvadu EPL būvniecību neparedz, līdz ar to tiek samazināti gan dažādo dabas vides aspektu riski (būvniecības ietekmes, ietekme uz sugām un biotopiem, putnu sadursmju risks, ainaviskās pārmaiņas, EML u.c.), gan ietekme uz materiālajām vērtībām un citi sociālekonomiskie aspekti (skarto īpašumu platības, apgrūtinājumi u.c.).
- 6.2.7.2. Ziņojumā norādīts, ka Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi novēršanai vai mazināšanai citu starpā tiks realizēti šādi galvenie inženiertehniskie pasākumi:
- 6.2.7.2.1. Gaisa kontakttīklu sistēmas būvniecības un rekonstrukcijas darbus dzelzceļa līnijās veiks izmantojot būvniecības vilcienu. Būvniecības vilciena izmantošana nodrošina, ka nav nepieciešama būvniecības tehnikas pārvietošanās pa dzelzceļa zemes nodalījuma joslu, nav jābūvē jauni pievedceļi, būvmateriālu un atkritumu īslaicīgas glabāšanas teritorijas.

- 6.2.7.2.2. Paredzēts būvēt slēgta vai daļēji slēgta tipa VJA, lai samazinātu EML trokšņa līmeni. Attiecībā uz VJA izbūvi šajā Biroja atzinumā ietverti papildus obligātie nosacījumi.
- 6.2.7.2.3. Paredzēts būvēt 2x25kV vilces jaudas sistēmu, nodrošinot atpakaļstrāvas vadu ierīkošanu ar izvietojumu pietiekami tuvu vilces strāvas kontaktvadam, tādējādi samazinot EML plūsmu dzelzceļa līnijās.
- 6.2.7.2.4. Starp VJA un piegulošajām teritorijām paredzēts veidot koku – krūmu stādījumus.
- 6.2.7.2.5. Pie katras VJA iekārtas, kas satur eļļu (transformatori u.c.) paredzēts izvietot eļļas uztvērējus avārijas noplūdes savākšanai, plānota sistēma tālākai šo eļļu savākšanai un apsaimniekošanai.
- 6.2.7.3. Paredzētās Darbības ietekmes uz vidi novēršanai vai mazināšanai citu starpā ir paredzēti šādi galvenie organizatoriskie pasākumi:
 - 6.2.7.3.1. Lai samazinātu potenciālo ietekmi uz sabiedrību un diskomfortu, ko iedzīvotājiem rada troksnis, veicot būvdarbus un pārvadājot rekonstrukcijas darbiem nepieciešamos materiālus, tehniku un veidojošos atkritumus, būvniecību plānots veikt darba dienās, dienas laikā no plkst. 7.00 - 19.00.
 - 6.2.7.3.2. Būvniecības laikā paredzēts izmantot iekārtas, kas atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām un garantētie iekārtu skaņas jaudas līmeņi nepārsniegs maksimālās trokšņa emisijas robežvērtības.
 - 6.2.7.3.3. Tehniskā projekta izstrādē tiks ņemti vērā visi normatīvie akti, un projekts maksimāli tiks veidots ar mērķi radīt optimālāko risinājumu, nepasliktinot iedzīvotāju dzīves kvalitāti.
 - 6.2.7.3.4. Tehniskā projekta izstrādes gaitā tiks piemeklēti individuāli risinājumi visās EPL izbūves problemātiskajās vietās (ja tādas tiktu konstatētas).
 - 6.2.7.3.5. Būvniecību posmos, kuri robežojas vai atrodas tiešā tādu īpaši aizsargājamo teritoriju vai mikroliegumu tuvumā, kurās putni ir viena no aizsargājamām dabas vērtībām, darbus nav paredzēts veikt olu perēšanas un ligzdošanas laikā.
 - 6.2.7.3.6. Paredzēts nodrošināt normatīvo aktu prasībām atbilstošu atkritumu apsaimniekošanu.
 - 6.2.7.3.7. Paredzēts nodrošināt grunts kvalitātes kontroli likvidējamo VJA teritorijā, ja nepieciešams nodrošinot sanācijas pasākumus.
 - 6.2.7.3.8. Paredzēts izmantot būvtehniku tehniski labā stāvoklī. Degvielas uzpilde tiks veikta nekustamās vai pārvietojamās degvielas uzpildes stacijās speciāli tam paredzētās vietās, staciju teritorijās ar cieto segumu.
 - 6.2.7.3.9. Būvtehnikas tehnisko apkopi un remontu veiks tam speciāli paredzētās un aprīkotās vietās.
- 6.2.7.4. Ziņojumā novērtēts, ka, īstenojot plānotos pasākumus, nav prognozējama būtiska nelabvēlīga ietekme uz vidi dzelzceļa elektrifikācijas sistēmas rekonstrukcijas, būvniecības un ekspluatācijas laikā. Kopumā Birojs secina, ka paredzētie pasākumi lielā mērā nodrošina Paredzētās Darbības ietekmju

mazināšanu, savukārt nepieciešamās papildus prasības ir izvirzītas atbilstošajās šī atzinuma sadaļās, detalizējot un precizējot nepieciešamos nosacījumus.

6.2.8. Paredzētās Darbības alternatīvu salīdzinājums:

- 6.2.8.1. Kā jau konstatēts šī Biroja atzinuma 3.2. apakšnodaļā Paredzētajai Darbībai kā alternatīvie risinājumi Ziņojumā bijuši norādīti atšķirīgi paņēmieni apgādei ar elektroenerģiju. Vadoties no plānotās vilces jaudas un pieslēgumu nodrošināšanas iespējām, piedāvāts atšķirīgs vilces jaudas apakšstaciju un izbūvējamo elektropārvades līniju izbūves skaits. 1.Alternatīvas, 2.Alternatīvas un 2A.Alternatīvas gadījumā varētu būt atšķirīgi paņēmieni kā esošās 3kV līdzstrāvas vietā dzelzceļš elektrificējams ar 1x25 kV vai 2x25 kV maiņstrāvas risinājumu.
- 6.2.8.2. IVN gaitā secināts, ka 1.Alternatīvas un 2.Alternatīvas gadījumā Paredzētajai Darbībai būtu daudz lielāks būvdarbu apjoms, daudz lielākas ietekmes skarto teritoriju platības un papildus būtiska ietekme uz vidi gaisvadu elektrolīniju būvniecības rezultātā, ja salīdzina ar 2A.Alternatīvu. Tādējādi, no vides aizsardzības viedokļa un ietekmes uz vidi novērtējuma principiem, - 2A.Alternatīvas noteikšana par piemērotāko būtu atbilstīgākais risinājums, jo tā projekta mērķu sasniegšanas nolūkos radītu vismazāko ietekmi uz dabas vidi un cilvēku dzīves vidi.
- 6.2.8.3. Vienlaikus, novērtējot Ziņojumu un izdodot šo Biroja atzinumu, secināts, ka 1.Alternatīvas un 2.Alternatīvas realizācijas iespējamībai pašlaik ir limitējoši faktori un līdz ar to – to realizācija šobrīd nav pieļaujama.
- 6.2.8.4. **Tādējādi, - vienīgais Paredzētās Darbības alternatīvais risinājums, uz kuru attiecas šī Biroja atzinuma 6.nodaļa un tajā ietvertie nosacījumi, un par kuru iespējams izdot Novērtējuma likuma V nodaļā paredzēto lēmumu, ir Paredzētās Darbības 2A.Alternatīva. Citu alternatīvu izvēles gadījumā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra uzsākama no jauna.**

Birojs, sniedzot šo atzinumu, nav konstatējis tādas apstākļus, kas būtu par pamatu aizliegt Ierosinātās plānoto darbību 2A.Alternatīvas gadījumā. Tai pat laikā tā ir iespējama tikai ievērojot gan Ziņojumā paredzētos, gan Biroja noteiktos obligātos nosacījumus, ar kādiem darbība ir īstenojama, ja tiek saņemts akcepts normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

Direktors

A. Lukševics

2014.gada 30.decembrī