Lielrīgas reģionālā vides pārvalde		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Projekta izstrādes laikā jāparedz derīgo izrakteņu, kuri tiks izmantoti būvniecībā, uzskaite, lai pie nodošanas ekspluatācija varētu pārbaudīt to likumisko izcelsmi.	Šis priekšlikums iekļauts IVN Ziņojuma 5.1.3. tabulā.
2.	Lai gan darbība nav paredzēta tiešā dabas lieguma „Melnā ezera purvs" un dabas lieguma „Dzelves - Kroņa purvs" tuvumā, projektēšanas laikā izvērtēt un, ja nepieciešams, nodrošināt risinājumus, kas būtiski neietekmēs šo dabas liegumu hidroloģiskos režīmus.	Šis priekšlikums iekļauts IVN Ziņojuma 5.1.2. tabulā.
3.	Realizējot būvniecības darbus (pēc darbības akcepta), projektā jāparedz pasākumi konstatēto dabas vērtību saglabāšanai un aizsardzībai.	Pasākumi un nosacījumi konstatēto dabas vērtību saglabāšanai un aizsardzībai ieļauti 5.1.2., 5.1.3. un 5.1.4. tabulā.
Valmieras reģionālā vides pārvalde		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ziņojumā lielāka vērība būtu jāpievērš iespējamo savstarpējo un kopējo pārrobežu ietekmju vērtējumam.	*Rail Baltica* projekta kopējā ietekme Latvijā, Lietuvā un Igaunijā ir izvērtēta Baltijas valstu kopīgi pasūtītajā priekšizpētē "Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (*Rail Baltica* koridors)", ko 2010. - 2011. gadā veica Lielbritānijas konsultāciju kompānija "AECOM Ltd." un ko ir apstiprinājušas visu trīs Baltijas valstu Satiksmes ministrijas. Šī projekta ziņojumi ir pieejami Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē.
2.	Ziņojumā lielāka vērība būtu jāpievērš paredzētās darbības realizācijas būtiskuma novērtējumam apkārtējās teritorijas hidroloģiskā režīma iespējamām izmaiņām saistībā ar meliorācijas sistēmām, kā arī nepieciešamiem risinājumiem būtiskas negatīvās ietekmes un problēmsituāciju novēršanai.	Ietekmes uz hidroloģiskajiem apstākļiem, tai skaitā meliorācijas sistēmām, ietekmes vērtējums, kā arī nepieciešamie pasākumi ietekmes samazināšanai un novēršanai detalizēti raksturoti 1.5.6.3., 2.5., 3.2. un 5.3. sadaļā. Elektroniskajā pielikumā www.environment.lv pieejama detalizēta informācija par šķērsojamām meliorācijas sistēmām un iespējamām problēmvietām, kam pievēršama īpaša uzmanība tehniskās projektēšanas laikā. Meliorācijas sistēmu pārbūves vai rekonstrukcijas jautājumi jārisina tehniskās projektēšanas laikā, jo IVN ietvaros tiek izstrādāti principiālie risinājumi.

3.	Apliecinājumā uzskaitīto ekspertu, kas piedalījušies minētajā ietekmes uz vidi novērtējuma sagatavošanā, atzinumi būtu jāpievieno Ziņojumam.	IVN Ziņojuma 13. lpp. pievienoti ekspertu paraksti, kas atbilstoši IVN programmai piedalījušies attiecīgu ziņojuma sadaļu sagatavošanā, tajās integrējot attiecīgos atzinumus. Līdz ar to atsevišķu atzinumu, kas dublē IVN Ziņojuma tekstu, pievienošana mūsuprāt nav lietderīga.
4.	Veikt attiecīgus labojumus 3.27.1.tabulā „Pārskats par *Rail Baltica* integrēšanu teritorijas plānojumā" sakarā ar to, ka minētās tabulas 2.punktā iestrādāta informācija nevis par Limbažu novada, bet gan par Ādažu novada teritorijas plānojumu.	3.27.1. tabulā precizēta informācija par Limbažu novada teritorijas plānojumu, kur jau sākotnēji minēts Ādažu poligons un aizsargājamais ainavu apvidus "Ādaži", nevis Ādažu novada teritorijas plānojums.
Valsts vides dienesta Radiācijas drošības centrs		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	IVN ziņojuma 537. lpp norādīts, ka ziņojumam jāpievieno seismologa vērtējums par esošo situāciju un Paredzētās darbības iespējamo ietekmi. Tādejādi atzīmējam, ka nav skaidrs, kad plānots pievieno seismologa vērtējumu par esošo situāciju un *Rail Baltica* būvniecības iespējamo ietekmi, tai skaitā glabātavas „Radons" drošības prognozēšanai. Īpaši tas ir svarīgi, ievērojot 1.11. pielikuma 33. lpp minēto, ka paredzētajai darbībai nevajadzētu radīt nekādus draudus glabātavai „Radons". Šāds izteiksmes veids tekstā nedod pārliecību, vai IVN gaitā ir pilnībā izvērtēta vibrāciju ietekme uz glabātavu „Radons".	Veikti precizējumi IVN Ziņojuma Pielikumu 1. sējuma 11. pielikumā.
2.	Ziņojuma 540. lpp minēts, ka glabātavai „Radons" ir aizsargjosla. Vēršam uzmanību, ka glabātavai „Radons" nav noteikta aizsargjosla, ievērojot, ka Aizsargjoslu likums šādu aizsargjoslu neparedz.	IVN Ziņojumā izmantota Baldones novada teritorijas plānojuma 2013. – 2024. gadam grafiskajā daļā "BALDONES NOVADA TERITORIJAS FUNCIONĀLAIS ZONĒJUMS UN AIZSARGJOSLAS" iekļautā informācija un tajā ir noteikta aizsargjosla ap radioaktīvo atkritumu glabātavu "Radons".
3.	Nepieciešams papildināt IVN ziņojumu ar informāciju, kādā veidā plānotā darbība (*Rail Baltica* būvniecība) varētu ietekmēt arī plānoto attīstību glabātavā „Radons" (divu radioaktīvu tvertņu un ilgtermiņa glabātavas būvniecība), kuru paredz radioaktīvo atkritumu glabāšanas koncepcija (apstiprināta ar Ministru kabineta 2003. gada 26. jūnija rīkojumu Nr. 414) un veiktais ietekmes uz vidi novērtējums, kas akceptēt Ministru kabinetā ar 2008. gada 3. decembra rīkojumu Nr. 769 „Par divu jaunu radioaktīvo atkritumu tvertņu un lietoto slēgto starojuma avotu ilgtermiņa glabātavas	Veikti papildinājumi IVN Ziņojuma 1.5.7.3. sadaļā.

	izbūves radioaktīvo atkritumu glabātavā „Radons” akceptēšanu”.	
4.	Konstatētas neatbilstības attiecībā uz glabātavas „Radons” attālumu līdz plānotajai darbībai. Būtu vēlams uzrādīt iespējami precīzus attālumus no posma B6 līdz radioaktīvo atkritumu apglabāšanas tvertnēm glabātavā „Radons”.	IVN Ziņojumā veikti nepieciešamie labojumi.
5.	Aizstāt tekstā terminu „glabātuve „Radons”” ar terminu „glabātava „Radons””.	IVN Ziņojumā veikti nepieciešamie labojumi.
6.	Ziņojuma 149. lpp lietot korektu nosaukumu „Radons” VSIA „Latvijas Vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”.	IVN Ziņojumā veikti nepieciešamie labojumi.
Jelgavas RVP		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Jelgavas RVP komentāru nav	Nav nepieciešami labojumi IVN Ziņojumā.
Vides valsts dienests (iekļauti komentāri, kas neatkārtojas Lielrīgas, Valmieras un Jelgavas RVP un Radiācijas drošības centra vēstulēs)		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Analizējot divus alternatīvos *Rail Baltica* posmus A6 un B6, kas abi šķērso Baldones novada teritoriju, iespējamo ietekmi uz glabātavas “Radons” drošību, jāsecina, ka priekšroka dodama posmam A6.	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
Dabas aizsardzības pārvalde		
	Komentārs	**Atbilde**
	A1 posms – atbalstām piedāvāto alternatīvā posma Trases variantu;	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
	B2-1 posms – atbalstām piedāvāto alternatīvā posma Trases variantu;	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu. IVN ietvaros katrai no piedāvātajām alternatīvām ir novērtēta virkne aspektu, kas ietver, piemēram, gan ietekmi uz dabas vērtībām, gan kultūrvēsturisko vidi, gan trokšņu izplatību, gan skarto mājsaimniecību un īpašumu skaitu, gan sabiedrības un pašvaldību viedokli un attieksmi.
	C5-1 un C5-3 alternatīvo posmu kombinācija - no dabas aizsardzības viedokļa alternatīva C5 nav pati labākā.	
	C4 alternatīva un A3-2 posms – C4 alternatīvais posms iet tieši garām (100-150 m attālumā) mikroliegumam, kas izveidots tādas kritiski	

apdraudētas sugas kā melnā stārķa aizsardzībai. Mazāka ietekme uz dabas vērtībām būtu, ja Trase šajā posmā virzītos pa alternatīvu A3, kas to attālinātu no melnā stārķa mikrolieguma līdz 1500 - 1600 m attālumam.	Visupirms IVN ietvaros ir identificēti izslēdzoši faktori, kas nepieļauj paredzētās darbības īstenošanu noteiktos apstākļos. Šādi apstākļi ir konstatēti A alternatīvas šķērsojumā pār Vitrupes ieleju. Salīdzinot alternatīvas, ir ņemti vērā visi konkrētajai vietai būtiskie aspekti un to kopums, lai rekomendētu optimālu un iespējami mazāk dažādus aspektus ietekmējošu alternatīvu. Dabas vērtību aizsardzība ir tikai viens no daudzajiem aspektiem un ir vienlīdz būtisks, piemēram ar mājsaimniecību šķērsošanu. Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu
A4 posms – atbalstām piedāvāto alternatīvā posma Trases variantu	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
A5 posms – atbalstām piedāvāto alternatīvā posma Trases variantu	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
C3 posms – atbalstām piedāvāto alternatīvā posma Trases variantu	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
A6 posms – no dabas aizsardzības viedokļa piedāvātā alternatīva nav atbalstāma un Pārvalde rekomendē izvēlēties B6 alternatīvu, kas radīs mazāk negatīvu ietekmi.	Salīdzinot A6 un B6 posmus būtisks aspekts ir ne tikai skarto aizsargājamo biotopu platības un savvaļas zīdītājdzīvnieku migrācijas koridori, bet arī iespējamā ietekme uz radioaktīvo atkritumu glabātavu “Radons”. Salīdzinot un vērtējot dažādus aspektus, ir vērā arī piesardzības princips, jo tas attiecināms ne tikai uz dabas vērtību saglabāšanu, bet arī citiem aspektiem, piemēram, iespējamo ietekmi uz radioaktīvo atkritumu glabātavu “Radons”. Ietekmes vērtējums uz A6 posmā konstatētajiem biotopiem ir papildināts. Savukārt, lai samazinātu ietekmi uz savvaļas zīdītājdzīvnieku migrāciju, ir paredzēti gan upju ieleju šķērsojumi ar pietiekamu brīvtelpu zem tiem, gan zvēru pārejas. Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu
A7 posms – atbalstām piedāvāto alternatīvā posma Trases variantu	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
A8 posms - no dabas aizsardzības viedokļa piedāvātā alternatīva nav atbalstāma un Pārvalde rekomendē izvēlēties B8 alternatīvu, kas radīs mazāk negatīvu ietekmi.	A8 un B8 posmus nevar dalīt 2 daļās, jo tie nav savstarpēji savietojami un nav iespējams realizēt šo abu posmu kombināciju. Lai mazinātu ietekmi uz Skultēnu meža, kas ir mežsaimnieciski

		apsaimniekots un meliorēts meža masīvs, šinī meža masīvā ir paredzēti 2 meža ceļu pārvadi pār *Rail Baltica* un zvēru pāreja. Šķērsojot Skultēnu meža malu, meža teritoriju platība Bauskas novadā samazināsies par 0,04%, kas ir vērtējama kā nebūtiska ietekme. Salīdzinot alternatīvas, ir ņemti vērā visi konkrētajai vietai būtiskie aspekti un to kopums, lai rekomendētu optimālu un iespējami mazāk dažādus aspektus ietekmējošu alternatīvu. Dabas vērtību aizsardzība ir tikai viens no daudzajiem aspektiem un ir vienlīdz būtisks, piemēram ar mājsaimniecību šķērsošanu. Izvērtējuma sagatavošanas ietvaros tika atlasītas tāda vecuma audzes ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un mikroliegumiem, kurās varētu būt atrodamas nozīmīgas putnu dzīvotnes un konstatējamas īpaši aizsargājamās sugas vērā ņemamā pārstāvniecībā. Jaunāki meži (jaunāki par 120-130 gadiem) atsevišķi netika atlasīti, pieņemot, ka to ornitofauna gan kvalitatīvi, gan kvantitatīvi atbilst līdzīgām audzēm citviet Latvijā un tajos netika konstatētas un nav sagaidāmas tik nozīmīgas ornitoloģiskas vērtības, kuru klātbūtne būtu par iemeslu plānotā dzelzceļa trases novietojuma izmaiņām. Izlases veida apmeklējumi šādās audzēs apstiprināja sākotnējo pieņēmumu – lielākā daļa ornitoloģiski nozīmīgāko mežu plānotājā trasē un tās perifērijā ir mežsaimnieciski ietekmēta (kailcirtes, dažādas citas cirtes, meliorācija un ceļu tīkls, jaunaudzes) vai arī tās ir citādi antropogēni ietekmētas. Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
14.	Redakcionālie labojumi un precizējumi.	
14.1.	Dažādi situāciju apraksti un ietekmju novērtējums vairumā gadījumu (tai skaitā 6.3.1 tabulā) sniegts atbilstoši posmiem: A1, A2 utt., bet Trases novietojums tiek rekomendēts pa apakšposmiem: A2-1, B2-1 utt., līdz ar to ir nepārskatāmi un grūti salīdzināt piedāvātās alternatīvas dažādu vērtību aspektā. Iesakām informāciju sagatavot pārskata tabulā, kurā par katru apakšposmu uzskaitītas visas vērtības, ietekmes un to būtiskums (līdzīgi, bet vēlams izvērstāk, kā tas jau norādīts 3.18.2 tabulā);	Veikti labojumi IVN Ziņojuma 3.18.2. tabulā, iekļaujot apakšposmus un C alternatīvas posmus. Ietekmes un to būtiskums katram posmam, kā arī apakšposmiem ir raksturots tekstā un līdz ar to nav lietderīgi to atkārtot tabulā.
14.2.	6.4 nodaļā (739.lpp.) dots alternatīvu tekstuāls salīdzinājums, bet ne vienmēr ir skaidrs (piem. A6 un B6 gadījumā), kādēļ viena alternatīva ir	IVN ziņojumā veikti ieteiktie labojumi.

	labāka par otru. Būtiskākos kritērijus būtu vēlams izcelt;	
14.3.	Vietumis Novērtējumā tiek pieminēti kompensējošie pasākumi Natura2000 teritorijām. Aicinām konkrētāk aprakstīt iespējamos kompensējošos pasākumus sugām un biotopiem, kā arī Natura 2000 teritorijām;	IVN Ziņojuma 3.18.5. sadaļā precizēta informācija par kompensējošiem pasākumiem.
14.4.	Nodaļā 3.18.5.3. ir teikts, ka ekspluatācijas laikā ir jāveic trokšņa radītās ietekmes novērtējums uz ornitofaunu un, ja tiek konstatēta negatīva ietekme, jāveic pasākumi ietekmes mazināšanai. Nav saprotams, kādā veidā ir plānots veikt šādu specifisku pētījumu – nav sniegta informācija par plānotajiem pētījuma posmiem pirms projekta realizācijas. Šajā gadījumā, vadoties pēc piesardzības principa, jāpieņem, ka negatīva ietekme būs, un jau šajā projekta attīstības stadijā jāplāno ietekmi mazinošie pasākumi.	Tā kā trokšņa barjeras arī var radīt nevēlamu ietekmi uz ornitofaunu (sadursmes risks), tad *Rail Baltica* trases garenprofilā ir paredzēta vieta un iespēja trokšņa barjeras uzstādīt šajos posmos. Ievērojot piesardzības principu, IVN Ziņojumā papildus iekļauts pasākums, aprīkot sliežu ceļus ar tehnisko aprīkojumu trokšņa samazināšanai tā rašanās avotā. Informācija par šiem pasākumiem pieejama IVN Ziņojuma 3.14.4.1. sadaļā.
14.5.	Nodaļā 2.12.1 “Dzīvnieku migrācijas koridori” (402. lpp.) un nodaļā 3.18.2.”Iespējamā ietekme uz dzīvnieku migrācijas koridoriem” (570.lpp.) atbilstoši virsrakstiem novērtējums sniegts par visiem dzīvniekiem, taču tekstā pieminēti tikai zīdītāji. Attiecīgi lūdzam papildināt šīs nodaļas arī par ietekmi uz citu dzīvnieku (piem., abinieku, rāpuļu) migrācijas koridoriem vai precizēt virsrakstus;	IVN Ziņojumā veikti precizējumi.
14.6.	Lūdzam sniegt Ziņojumā norādi uz 403.lpp. pieminēto Latvijas ekoloģisko tīklu, lai jebkuram Novērtējuma lasītājam būtu skaidrs, kur iespējams iepazīties ar tā aprakstu;	Kā jau minēts IVN Ziņojuma 2.12.1. sadaļā Latvijas ekoloģisko tīklu izstrādāja Latvijas Dabas fonds, kurā arī jebkurš novērtējuma lasītājs var vērsties un lūgt sniegt papildus informāciju. Šinī IVN Ziņojumā ir norādīti izmantotās informācijas avoti, bet ar šo ziņojumu paredzētās darbības ierosinātājam vai ziņojuma izstrādātājam nav jānodrošina iespēja lasītājam iepazīties ar tiem.
14.7.	Lūdzam precizēt 2.12.1.tabulā (405-406.lpp.) sniegto informāciju – piemēram, tabulā iepretim bebram būtu jābūt ierakstam “HD V”, nevis “HD II, IV”, kā arī vairākas sugas tabulā iekļautas atkārtoti, savukārt citas sugas vispār nav iekļautas;	IVN Ziņojuma 2.12.1. tabulā veikti labojumi.
14.8.	2.12.1. nodaļā dots ne tikai situācijas, bet arī ietekmju apraksts, savukārt 3.18.2 nodaļā, kur būtu jābūt analizētām ietekmēm, tiek sniegti	IVN Ziņojuma 2.12.1. un 3.18.2. sadaļā veikti labojumi.

	galvenokārt ieteikumi, nevis raksturotas ietekmes;	
14.9.	Lūdzam pārskatīt un attiecīgi precizēt informāciju tekstā un tabulā, jo šī brīža redakcijā pastāv **pretrunas starp** 559.lpp. norādīto informāciju un 2.11.14 un 2.11.15 tabulās (385.lpp.) norādīto;	IVN Ziņojumā veikti labojumi.
14.10.	Lūdzam pārskatīt un precizēt informāciju, kas sniegta 568-569.lpp., interaktīvajā kartē un 3.18.2 tabulā. Tabulā par A6 posmu norādīta skarto biotopu platība, bet tekstā par A6 posmu nav piesaukts neviens biotops, savukārt pie B6 posma- vairāki;	IVN Ziņojuma 3.18.2. sadaļā veikti papildinājumi.
14.11.	Novērtējuma 573.lpp. un citur tiek lietots termins "zīdītājdzīvnieku nacionālas nozīmes biocentrs" – lūdzam norādīt avotu (publikāciju, pētījumu), kura ietvaros šādi zīdītājdzīvnieku nacionālas nozīmes biocentri Latvijā ir izdalīti;	Kā jau minēts IVN Ziņojuma 2.12.1. sadaļā Latvijas ekoloģisko tīklu izstrādāja Latvijas Dabas fonds.
14.12.	Novērtējuma 573.lpp. un 679.lpp. (5.1.2 tab.) atrodama norāde uz pāreju nepieciešamību lielajiem plēsējiem A5 posmā. Savukārt iepriekš (teksts 404.lpp. un attēli 407.-409.lpp.) norādīts uz A6 posmu kā migrāciju vietu lielajiem plēsējiem. Lūdzam precizēt kurā posmā pāreju nepieciešamība ir lielāka.	IVN Ziņojuma 2.12.1. un 3.18.2. sadaļā veikti labojumi.
14.13.	Novērtējuma 736.lpp. (6.3.1 tab.) "vērā ņemama nelabvēlīga ietekme" būs pirmkārt A6 un B6 posmos (nevis A4 un A5).	Nav veikti labojumi, jo kopumā A4 un A5 posmam (Mārupes, Olaines, Ķekavas un Baldones novadā) ir būtiskākā ietekme uz savvaļas zīdītājdzīvnieku migrācijas koridoriem nekā A6 un B6 posmam.
14.14.	Novērtējuma 2.11.2.1. nodaļā "Augu sugas un biotopi" ir kļūdaini norādīts īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzības statuss. Tekstā norādīts, ka tie ir Eiropas Savienības aizsargājamie biotopi, kuriem nav atbilstošu Latvijas īpaši aizsargājamo biotopu vai tie atbilst tikai daļēji. Tas ir pretrunā ar Ministru Kabineta 2000.gada 9.decembra noteikumiem Nr. 421 "Noteikumi par īpaši aizsargājamo biotopu vaidu sarakstu" (turpmāk - MK noteikumi).	IVN Ziņojuma 2.12.1. sadaļā veikti labojumi.
Iekšlietu ministrija		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Attiecībā uz dzelzceļa līnijas iespējamajām alternatīvām Iekšlietu	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai

	ministrija atzīmē, ka, ņemot vērā iespējamo avāriju risku, kas saistīts ar SIA ”AGA” Propāna dzelzceļa termināli Lapotnēs, Skultes pagastā, Limbažu novadā, atbalstāms būtu A variants, kas atrodas vistālāk no termināla (apm. 7 km), jo attālums no termināla līdz C 1 alternatīvai ir tikai 200 m, bet attālums līdz B alternatīvas B3 posmam ir 400 m. Savukārt attiecībā uz radioaktīvo atkritumu glabātuvi "Radons” atbalstāms ir A alternatīvas A6 posms, kas atrodas apm. 1,1 km attālumā no radioaktīvo atkritumu glabātuves, pretēji B alternatīvas B6 posmam, kas atrodas apm. 600 m attālumā no radioaktīvo atkritumu glabātuves.	par paredzētās darbības akceptu.
2.	Uz Latvijas - Igaunijas robežas un Latvijas - Lietuvas robežas ir izvietotas abu valstu robežzīmes. Gadījumā, ja dzelzceļa infrastruktūras būvniecības rezultātā būs nepieciešams noņemt un pārvietot robežzīmes, tas var tikt veikts, tikai saņemot atļauju attiecīgi no Latvijas - Igaunijas valsts robežas demarkācijas komisijas vai Latvijas – Lietuvas valsts robežas demarkācijas komisijas. Robežzīmju pārvietošanai būtu jāparedz finansējums dzelzceļa infrastruktūras līnijas izveides projekta ietvaros. Papildus valsts robežas šķērsošanas vietas tuvumā būtu jāparedz atsevišķas vietas izveide kompetento iestāžu vajadzībām, kur varētu tikt veikti dienesta pienākumi gadījumos, ja tiek atjaunota robežkontrole pie valsts robežas.	Sākotnējie robežu šķērsošanas vietu apsekojumi parāda, ka *Rail Baltica* nodalījuma josla neskar nevienu no robežzīmēm. Šis jautājums atkārtoti precizējams tehniskās projektēšanas laikā. Atsevišķas vietas izveide kompetento iestāžu vajadzībām valsts robežas šķērsošanas vietas tuvumā tiks risināta tālākajā *Rail Baltica* projekta izstrādes laikā starp Satiksmes un Iekšlietu ministriju. Šis jautājums neattiecas uz IVN Ziņojumu.
3.	Saistībā ar katastrofu pārvaldīšanas pasākumiem būtu jāatrunā jautājums par iespējamo risinājumu VAS ’’Latvijas dzelzceļš” kapacitātes stiprināšanā dzelzceļa avāriju seku likvidēšanā, ņemot vērā, ka VAS ’’Latvijas dzelzceļš” rīcībā ir palīdzības un ugunsdzēsības vilcieni, taču tie nespēs pārvietoties pa Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju.	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots Satiksmes ministrijai jautājuma koordinēšanai starp VAS “Latvijas dzelzceļš” un VSIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.
4.	Ņemot vērā ģeopolitiskās norises, būtu nepieciešams uzsvērt drošības risinājumus pasažieru un infrastruktūras aizsardzībai, ņemot vērā dzelzceļa infrastruktūras elementus - tiltus pār upēm, ceļu pārvadus, tuneli Torņakalnā, izvērtējot gan inženiertehniskos risinājumus, gan fiziskās apsardzes aspektus.	Komentārs pieņemts zināšanai, un tiks risināta tālākajā *Rail Baltica* projekta izstrādes laikā starp Satiksmes un Iekšlietu ministriju.
5.	Vēršam uzmanību uz to, ka dzelzceļa līnija atradīsies apm. 1 km attālumā no patvēruma meklētāju izmitināšanas centra ’’Mucenieki”, tomēr, ņemot vērā paredzētos drošības risinājumus dzelzceļa līnijas būvniecībā, tam	Viedoklis pieņemts zināšanai un tiks ņemts vērā projekta tālākajā izstrādes gaitā.

	nevajadzētu radīt nevēlamu ietekmi.	
6.	Atzinīgi novērtējama paredzēto apkalpošanas ceļu izbūve gar dzelzceļa līniju, kas ļaus nepieciešamības gadījumā operatīvajiem dienestiem ātri piekļūt notikuma vietai.	Viedoklis pieņemts zināšanai.
Zemkopības ministrija		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ziņojuma nodaļā A 2.4.3 "Nozaru likumdošana vides aizsardzības jomā" rindkopā "Mežu aizsardzība" (ziņojuma 69.lapa) ir teikts, ka saskaņā ar Meža likumu meža zemju transformācijai ir nepieciešama Valsts meža dienesta izsniegta transformācijas atļauja. Šis apgalvojums neatbilst Meža likumā noteiktajam, jo kopš 2012.gada 1. janvāra Valsts meža dienests neizsniedz transformācijas atļaujas. Tāpēc lūdzam attiecīgi precizēt ziņojuma A 2.4.3 nodaļu.	Veikti labojumi IVN Ziņojuma A.2.4.3. sadaļā.
2.	Ziņojuma B daļas nodaļā 3.18. "Ietekme un tās būtiskums uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" vairākkārt ir izteikti apgalvojumi (nenorādot pamatojumu) par mežizstrādes un meža infrastruktūras būvniecības ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, nevis par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība ietekmi. Lūdzam attiecīgi precizēt ziņojuma B daļas 3.18. nodaļu, saglabājot informāciju par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība ietekmi, bet, svītrojot vispārējus bez pamatojuma izteiktus apgalvojumus par mežizstrādes un meža infrastruktūras būvniecības ietekmi uz bioloģisko daudzveidību mežā kopumā, jo tas nav šī ziņojuma objekts.	IVN Ziņojuma 13. lappusē norādīti dabas aizsardzības jomu eksperti, kas piedalījās attiecīgu IVN ziņojuma sadaļu sagatavošanā. Precizētas IVN Ziņojuma 3.18.1. un 3.18.3. sadaļas. IVN ietvaros ir ņemta vērā ne tikai paredzētās darbības radītā ietekme, bet summārā un kopējā ietekme ar citām darbībām, tai skaitā mežistrāde, paredzētās darbības vietai blakus vai tuvumā esošajās teritorijās. Vērtējot paredzētās darbības ietekmi uz vidi, tai skaitā ornitofaunu, ņemti vērā arī paredzētie pasākumi ietekmes samazināšanai.
Iecavas novada dome		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Iecavas novada dome pauž atbalstu rekomendētajam *Rail Baltica* trases novietojumam Iecavas novadā.	Pieņemts zināšanai.
Bauskas novada dome		
	Komentārs	**Atbilde**

1.	Izvērtēt un novērst *Rail Baltica* būvniecības negatīvo ietekmi uz Bauskas pilsētas transporta infrastruktūru, satiksmes drošību, vides kvalitāti, novēršot satiksmes sastrēgumus, kā arī nodrošināt transporta infrastruktūras atjaunošanu pēc projekta pabeigšanas.	Būvniecības laikā radīto ietekmju raksturojums un vērtējums sniegts IVN Ziņojuma 3. nodaļā, savukārt pasākumi ietekmes samazināšanai un/vai novēršanai apkopoti 5. nodaļā. Pašreizējā projekta attīstības stadijā tiek norādīti galvenie principi, kas jāievēro un jāņem vērā tālākajās projekta stadijās, lai nodrošinātu iespējami maksimālu dažādu traucējumu un neērtību samazināšanu, kas radīsies būvniecības laikā.
Ķekavas novada dome		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ziņojums izstrādāts atbilstoši Latvijas mērogam, aplūkojot valsts mēroga un nozīmes objektus, līdz ar to ziņojums ir ļoti vispārīgs. Ķekavas novada pašvaldība lūdz ziņojumu papildināt atbilstoši pašvaldības mērogam, tas ir, palielināt ziņojuma detalizācijas pakāpi, iekļaujot tajā konkrētus risinājumus, kas attiecas uz Ķekavas novada pašvaldības teritoriju, piemēram: savietot dzelzceļa un autoceļu plānotos risinājumu, lai saprastu piekļuves iespējas īpašumiem pēc abu objektu realizācijas, norādīt paralēlos ceļus, sniegt skaidrojumu par šķeltiem īpašumiem, kā tiks atrisināta piekļuve, prettrokšņa sienas ciemu teritorijā un pie esošām mājām paredzēt vienlaidus, par ūdens spicēm norādīt vai Ķekavas teritorijā esošām mājām būs problēmas, ietekme uz apkārtējo vidi atbilstoši pašvaldības mērogam, izpētīt ietekmi uz mazo uzņēmumu darbību u.t.t.	IVN Ziņojums sagatavots atbilstoši VPVB 2015. gada 11. maijā izsniegtajai IVN programmai, sniedzot vērtējumu atsevišķu objektu vai pašvaldību griezumā, kur tas nepieciešams. IVN Ziņojumā un tā pielikumos iekļautie risinājumi ir attiecināmi arī uz Ķekavas novadu, jo IVN gaitā netika identificēti nosacījumi vai apstākļi, kas Ķekavas novadam ir īpaši vai atšķirīgi, salīdzinot ar pārējo *Rail Baltica* trases šķērsoti teritoriju. Neuzskatām par lietderīgu un samērīgu IVN Ziņojumā sniegto informāciju vēlreiz atkārtot tikai Ķekavas novada griezumā. 1) Informācija par šķērsojumiem ir iekļauta gan IVN Ziņojumā, gan tā pielikumos, gan pieejama tīmekļa vietnē www.railbaltica.info atbilstoši pašreizējai projekta detalizācijas pakāpei. Darbs pie tehnisko risinājumu izstrādes turpinās un precīzi risinājumi tiks iekļauti lokālplānojumā. 2) Informācija par vietām, kur jāplāno prettrokšņa pasākumi, ir pieejama gan IVN Ziņojuma Pielikumu 2. sējumā, gan elektroniskajā pielikumā tīmekļa vietnē www.environment.lv. Konkrēti tehniskie risinājumi prettrokšņa pasākumiem tiks izstrādāti tehniskā projekta izstrādes laikā. 3) Ķekavas novadā *Rail Baltica* trases būvniecība nav saistīta ar gruntsūdens līmeņa pazemināšanu, līdz ar to neradot ietekmi uz dzeramā ūdens apgādes avotiem. 4) Paredzētās darbības īstenošana var radīt gan pozitīvu, gan negatīvu ietekmi uz uzņēmējdarbību, gan to neietekmēt. To nosaka daudzi faktori, piemēram, atrašanās vieta, darbības joma un sfēra, attīstības plāni utt.
2.	Šobrīd nav skaidrs, vai netieši skarto īpašumu zemes jau ir apzinātas, vai	Netieši skartie īpašumi (īpašumi, kurus skar paredzamā 110 kV

	lokālplānojumā paredzēta atbilstoša detalizācija	elektropārvades līnijas aizsargjosla Limbažu un Salacgrīvas novadā) norādīti IVN Ziņojuma Pielikumu 1. sējuma 8. pielikumā. Tā kā dzelzceļa aizsargjosla, iekļauj arī dzelzceļa nodalījuma joslu, kurā paredzēts atsavināt nekustamos īpašumus, tad šinī projekta attīstības stadijā nav paredzēts, ka Ķekavas novada teritorijā būs netieši skarti īpašumi. Šo informāciju var precizēt projekta tālākajās attīstības stadijās.
3.	Ķekavas novada pašvaldība lūdz atkārtoti izskatīt pašvaldības un tās iedzīvotāju sniegtos priekšlikumus un papildināt ziņojumu ar detalizētiem risinājumiem Ķekavas novada teritorijai, lai iespējami korekti būtu iespējams pieņemt turpmākos lēmumus.	IVN Ziņojumā un tā pielikumos tehniskie risinājumi, tai skaitā Ķekavas novadā, ir atspoguļoti detalizācijas pakāpē, kas ir atbilstoša ietekmes uz vidi novērtējuma mērķiem un VPVB izsniegtajai IVN programmai.
Stopiņu novada dome, Stopiņu novada iedzīvotāju vēstule, z/s "Brieži" vēstule		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Stopiņu novada pašvaldība lūdz nodrošināt dzelzceļa šķērsojumu Upeslejās (šķērsojumi A5-0-U1, A5-1-U2) gājējiem un velosipēdistiem, veicot šādus pasākumus (skat. Pielikumu nr.1): 1) valsts aizsargājamā kultūras pieminekļa- dzelzceļa tilta pār Mazo Juglu saglabāšanu, nodrošinot Upesleju savienojumu ar Salaspils novadā esošo dārzkopības sabiedrības "Avoti" ceļu infrastruktūru. 2) gājēju- velosipēdistu ceļa izvietošanu zem dzelzceļa tilta šķērsojumā A5-0-U1 gar Mazo Juglu un savienošanu ar projektēto ceļu šķērsojumā A5-1-C2	• IVN ziņojuma projekts satur gājēju un velosipēdistu ceļus zemes līmenī zem plānotā dzelzceļa, kas šķērso M.Juglu un ceļus + 1 līmenī. • Izbūvējot dzelzceļa šķērsojumu A5-0-U1 pār Mazo Juglu, tiks saglabāts Valsts aizsargājamā kultūras piemineklis, industriālais mantojums (iekļauts sarakstā 2013. gadā) dzelzceļa tilts pār Mazo Juglu. • Saglabājot dzelzceļa tilts pār Mazo Juglu, tiks nodrošināta gājēju un velosipēdistu kustība pār Mazo Juglu un savienošana ar apvedceļa A4 rekonstrukcijas projektā projektēto paralēlo ceļu. Tādējādi tiks nodrošināta nokļūšana no Upeslejām uz Cekules ciemu, bij. armijas teritoriju. • Tehniskā projekta izstrādes gaitā tiks nodrošināta gājēju – velosipēdistu ceļa izvietošana gar Mazo Juglu. Gājēju un velosipēdistu ceļu tīkla attīstība tiks risināta plānošanas ietvaros.
2.	Plānojot dzelzceļa līniju, paredzēt un izbūvēt peronu vietas reģionālo pasažieru pārvadājumu stacijām Dreiliņos (pie projektētā depo), Aconē, Sauriešos.	Infrastruktūra *Rail Baltica* reģionālās satiksmes attīstīšanai nākamajās kārtās ir paredzēta: • Sauriešos • Dreiliņos vai Aconē Sauriešos *Rail Baltica* reģionālās satiksmes stacija ir paredzēta bijušajā Sauriešu dzelzceļa stacijā, Dreiliņos vai Aconē – pie jaunveidojamās *Rail*

		Baltica pasažieru vilcienu depo teritorijas, ņemot vērā turpmākajā plānošanā un projektēšanā pieņemamāko risinājumu.
3.	Paredzēt pasākumus trokšņu līmeņa samazināšanai, izvietojot trokšņu aizturošās sienas gar īpašumu "Brieži" (zemes vienības kadastra apz. 80960030084), jo īpašumā atrodas zemnieku saimniecības "Brieži" mini zoodārzs un atpūtas zonas, zoodārzs attīstās un nākotnē plānota visas šī īpašuma teritorijas strauja attīstība.	Informācija par apbūves zemes novietojumu ir precizēta. IVN Ziņojumā atjaunota informācija par trases posmiem, kur nepieciešama trokšņa samazināšanas pasākumu plānošana, iekļaujot trases posma daļu, kas robežojas ar zemes vienību "Brieži" (zemes vienības kadastra Nr. 80960030084).
4.	Šķērsojums nr. A5-2-C2. Pašvaldības ceļa "Pļaviņas-Raugas" un dzelzceļa šķērsojumu paredzēt tunelī, mainot šķērsojuma novietojumu - projektējot to 20-30m no esošās ceļa trases Rietumu (Rīgas virzienā), attālinot no esošajām dzīvojamām mājām.	Šķērsojums nr. A5-2-C2. Pašvaldības ceļa "Pļaviņas-Raugas" un dzelzceļa šķērsojums tehniski ir iespējams gan tunelī, gan pāri dzelzceļam. Konkrēts risinājums un šķērsojuma novietojums tiks izstrādāti tehniskā projekta izstrādes gaitā atbilstoši pašvaldības izsniegtajiem tehniskajiem noteikumiem.
5.	Par dzelzceļa pamattrases novietojumu. Ņemot vērā, ka trases posmā no Briežu ielas Stopiņu novadā līdz TEC 2 teritorijai (trase 2.5km-6.5km) uz ziemeļiem no dzelzceļa trases atrodas vēsturiskā dzīvojamā apbūve, bet uz dienvidiem no trases nav dzīvojamās apbūves ir mežu teritorija un ražošanas teritorija, daļēji degradēta teritorija, paredzēt dzelzceļa pamattrases novietojuma maiņu - iztaisnošanu un pārvietošanu vismaz 5-10m dienvidu virzienā, bet posmā no Acones stacijas Rīgas virzienā trase būtu pārvietojama 20m dienvidu virzienā attiecībā pret šobrīd esošo dzelzceļa trasi, jo uz ziemeļiem no pamattrases ir plānoti divi papildus servisa sliežu ceļi un kopējais dzelzceļa sliežu izvietošanai nepieciešamai platums šajā posmā plānots 40 m. Trases maiņas rezultātā tiktu mazināta *Rail Baltica* ietekme uz dzīvojamo apbūvi Alsena ielā, Ķīšu ielā, Vecaustrumu ielā, Caunās, Mežnorās, Majorīšos un varētu tikt saglabāta Acones stacijas vēsturiskā ēka.	Priekšlikums sniegts par Salaspils novada teritoriju, un ir ņemts vērā, atbilstoši tehniskajai iespējamībai.
6.	Stopiņu novada pašvaldība nepiekrīt piedāvātajam vilcienu depo izvietojumam un ierosina depo izvietot trases 7 līdz 8 km, jo plānojot depo šajā vietā tiktu nodrošināta labāka piekļuve no esošās ceļu infrastruktūras- Rencēnu ielas , pašvaldības ceļa Rīgas robeža-Irbes, kā arī esošais meža masīvs veidotu dabisku skaņas un skata aizsargbarjeru dzīvojamai zonai "Saulīšos". Izvietojot depo šajā vietā būtu iespējams	Acones depo ir novietots, tehniski iespējami tuvāk Rīgai, lai pēc iespējas samazinātu attālumu no Rīgas centrālās stacijas līdz pasažieru vilcienu depo. Trases 7 un 8 km atrodas nepietiekamā attālumā no Rīgas Preču stacijas, kur Rail Baltica sliežu ceļi +1 līmenī šķērso esošos 1520 mm sliežu ceļus. Līdz ar to Acones depo tehniski nav iespējams novietot tuvāk Rīgas Preču

	saglabāt jaukta tipa apbūves iespēju īpašumos Gaidas, Lapsiņas, Zerviņi, Latinieki, kā arī dzīvojamās apbūves iespējas īpašumos Liepkalni, Lielkalni, Ineses.	stacijai.
7.	Stopiņu novada pašvaldība ierosina piekļuves nodrošināšanai vilcienu depo izbūvēt jaunu ceļu, kas savienotu. (Pielikums nr.3)	Piekļuves risinājums depo teritorijai paredz jauna ceļa izbūvi no pašvaldību ceļu un ielu tīkla (Rencēnu iela) caur SIA "Rīgas meži" īpašumam (kadastra Nr. 80960020336).
8.	Stopiņu novada pašvaldība ierosina paredzēt plānotās Sēlijas ielas (gar Stopiņu novada un Rīgas pilsētas robežu) šķērsojumu.	Plānotais Sēlijas ielas šķērsojums paredzēts tunelī.
9.	Ja dzelzceļa izbūves laikā tiks paredzēts izmantot pašvaldības un privātā īpašumā esošas ielas un ceļus, īpaši dzīvojamās apbūves teritorijās, būvniecības veicējiem nodrošināma šo ceļu uzlabošana un labiekārtošana, lai nepasliktinātu blakus esošo iedzīvotāju dzīves apstākļus.	Šādi nosacījumi tehniskā projekta izstrādes gaitā tiks noteikti būvdarbu organizācijas projektā.
Inčukalna novada dome		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Pašvaldība principā atbalsta *Rail Baltica* projektu, taču ar sekojošiem priekšlikumiem: - Esošās Vangažu dzelzceļa stacijas rajonā, būvprojektā perspektīvā nepieciešams paredzēt reģionālās vilcienu satiksmes staciju, kas nodrošinātu Vangažu pilsētas un visu Inčukalna novada iedzīvotāju ātru nokļūšanu galvaspilsētā un citviet; - Izvērtējot ceļu tīklu, kas šķērsos dzelzceļa trasi Inčukalna novadā, nepieciešams papildus izveidot tuneli pie *Katrīnas ceļa*, caur kuru projektējamā trase tiktu šķērsota. Tas nepieciešams, lai iedzīvotāji varētu optimāli ātri un ērti šķērsot minēto dzelzceļa posmu.	Priekšlikums tiks ņemts vērā tālākā projektēšanas gaitā, izstrādājot būvprojektu tehniskajiem risinājumiem.
Baldones novada dome		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Baldones novada domei atkārtoti izvērtējot abus trases variantus, vispiemērotākais un videi labvēlīgākais šķiet trases A alternatīvas	Komentārs pieņemts zināšanai.

	novietojums Baldones novadā.	
Mārupes novada dome, biedrība "Mārupes uzņēmēji"		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Paredzēt projekta realizācijas gaitā pārbūvēt visus infrastruktūras objektus, kas tiks šķērsoti vai tiks ietekmēti dzelzceļa trases *Rail Baltica* izbūves laikā, t.sk. paralēlos ceļus, tiltus, tuneļus, pārvadus, viaduktus, meliorācijas sistēmas, centralizētas ūdenssaimniecības sistēmas, elektrības kabeļus, gāzi u.c. infrastruktūras sistēmas, lai tādejādi nepasliktinātu infrastruktūras pieejamību īpašumiem pēc projekta realizācijas.	Projektā ir paredzēts un tālākā projektēšanas gaitā tiks precizēts tā realizācijai nepieciešamās infrastruktūras objektu pārbūves, kas tiks šķērsotas vai tiks ietekmētas dzelzceļa trases *Rail Baltica* izbūves laikā.
2.	Uzveram, ka tehniski nepieciešams paredzēt visus šķērsojumus, kas saistīti ar A5 autoceļu, t.sk. paredzot esošo pieslēgumu saglabāšanu (C11 – pašvaldības ceļš Lagatas – Muižnieki – Mežmaļi, C12 – pašvaldības ceļš uz "Ulmaņiem", V 14 – valsts autoceļš Jaunmārupe – Skulte, savienojumu (gājēju ceļu) no P132 gar autoceļu A5 līdz kapiem, kā arī pašvaldības plānotos gājēju un riteņbraucēju ceļus, lai savienotu Jaunmārupi ar Mārupi (A5 un P132 autoceļu krustojumā, gar P132 autoceļa kreiso pusi, lai savienojums veidotos ar Rožu ielu).	Projekta ietvaros ir paredzēti šķērsojumi, kas saistīti ar A5 autoceļu, t.sk. paredzot esošo pieslēgumu saglabāšanu: C11 – pašvaldības ceļš Lagatas – Muižnieki – Mežmaļi, C12 – pašvaldības ceļš uz "Ulmaņiem". *Rail Baltica* dzelzceļa līnija nešķērso valsts autoceļu V 14 Jaunmārupe – Skulte. Projekta ietvaros paredzēti risinājumi gājējiem un velobraucējiem, *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas šķērsojumam, līdztekus ar autoceļa P132 šķērsojumu.
3.	Nepieciešams detalizēti iekļaut risinājumu, lai savienotu vienā koridorā A5, *Rail Baltica* un ilgtermiņā plānoto 1520 mm Daugavas kreisā krasta savienojumu ar ostu, nešķērsotu Mārupes novada Mazcenu kapus Jaunmārupē, kā arī potenciālu A5 savienojuma izveidošanu ar lidostu.	Rail Baltica trasējums Mārupes novadā ir novietots, respektējot Daugavas kreisā krasta izpētes rezultātā definēto plānoto 1520 mm Daugavas kreisā krasta savienojumu ar ostu, atbilstoši minētās izpētes detalizācijas līmenim. Attiecībā uz Mazcenu kapu teritoriju, uzsveram, ka plānotā *Rail Baltica* trase nešķērso Mārupes novada Mazcenu kapus Jaunmārupē, savukārt citu ilgtermiņa projektu detalizēti tehniskie risinājumi ir tālākas plānošanas un projektēšanas jautājums un nav attiecināmi uz IVN procesu *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izbūvei. Potenciālā A5 savienojuma izveidošana ar lidostu ir teritorijas attīstības plānošanas jautājums un nav tieši attiecināms uz IVN procesu *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas izbūvei.
4.	Veidojot apakšzemes tuneļus zemes gabalu piekļuvei un transporta koridora šķērsošanai, nepieciešams paredzēt tādus tehniskos risinājumus, lai šķērsojumi būtu iespējami arī ar lauksaimniecības tehniku, būvniecības	Projekta ietvaros ir paredzēti, un tālākā projektēšanas gaitā tiks precizēti nepieciešamie tehnisko risinājumu parametri, lai šķērsojumi būtu iespējami arī ar lauksaimniecības tehniku, būvniecības tehniku un speciālu kravu

	tehniku un speciālu kravu pārvietošanai.	pārvietošanai.
5.	Aprēķinot kompensācijas nepieciešams paredzēt zemes izmantošanas mērķa sākotnējo statusu jeb šobrīd spēkā esošo vēl pirms lokālplānojumā noteiktās transporta teritorijas, nosakot to ar īpašu valdības normatīvo aktu par katru konkrēto zemesgabala īpašumu, t.sk. paredzot nodokļu atvieglojumu kārtību tiem zemes īpašniekiem, kuriem ar lokālplānojumu tiks noteikti ierobežojumi zemes izmantošanai.	Priekšlikums pieņemts zināšanai un vērtējams kontekstā ar atsavināšanas procesa norisi un normatīvo regulējumu.
6.	Jāsniedz skaidri nosacījumi par īpašumu atsavināšanas teritoriju un zemju konsolidāciju, jo īpaši apskatot situācijas, kur īpašums tiks skarts daļēji, bet dzelzceļa izbūves gadījumā tiktu traucēta piekļūšana tam vai tā izmantošana, attiecīgi norādot gadījumus, kad tiks atsavināta tikai daļa īpašuma un, kad īpašums pilnā apjomā.	Priekšlikums pieņemts zināšanai un vērtējams kontekstā ar atsavināšanas procesa norisi un normatīvo regulējumu.
Salacgrīvas novada dome		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ziņojumā norādīt detalizētus datus par katru no plānotā dzelzceļa posmiem, piemēram, A2 posmu, izdalīt detalizētāk (A2-1; A2-2 utt.).	IVN Ziņojuma attiecīgajās sadaļās paredzētās darbības alternatīvas raksturotas katram aspektam atbilstošā detalizācijas pakāpē, kur nepieciešams izdalot specifiskus posmus vai apakšposmus, savukārt citu aspektus raksturojot trasei vai kādai tās daļai kopumā. Tā kā IVN Ziņojumā atspoguļotie aspekti ir ļoti dažādi, tad katram gadījumam izvēlēts piemērotākais deratizācijas līmenis.
2.	Ziņojumā novērst nesakritības par sniegtajiem plānotā dzelzceļa posmiem, piemēram, skarto īpašumu platības 2.1.1. Salacgrīvas novads un 3.24. Ietekme uz nekustamajiem īpašumiem.	Veikti labojumi IVN Ziņojumā. IVN Ziņojumā norādītās skartās īpašumu platības ir indikatīvas un tiks precizētas pēc paredzētās darbības akcepta pieņemšanas.
3.	Novērst kļūdu A.2.1. tabulā, kur norādīts, ka Salacgrīvas novadam nav apstiprināta ilgtspējīgas attīstības stratēģija. Vēršam uzmanību, ka Salacgrīvas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija ir apstiprināta 2015. gada 29. jūlijā.	Veikti labojumi IVN Ziņojuma A.2.1. tabulā.
4.	Ziņojuma 1.6.20. attēlā parādīt alternatīvos trašu variantus.	IVN Ziņojuma attiecīgajā attēlā parādīts shematisks augstsprieguma līniju un *Rail Baltica* trases novietojuma savstarpējais principiālais risinājums. Detalizēti novietojuma risinājumi redzami IVN Ziņojuma Pielikumu 4.

		sējumā vai tīmekļa vietnē www.railbaltica.info.
5.	Salacgrīvas novada dome aicina: 1) Pārskatīti piekļuves risinājumus īpašumam "Airītes" (kad. Nr. 66720040021); 2) Pārskatīt piekļuves vietas tiem īpašumiem, kuri tiek skarti plānotā dzelzceļa *Rail Baltica* projekta ietvaros (vēršam uzmanību, ka Zemes pārvaldības likumā ir teikts, ka piekļuve ir jānodrošina visiem jaunizveidojamiem zemes gabaliem). 3) Izstrādāt detalizētāku trokšņa līmeņa modulāciju iepretī Salacgrīvas pilsētas apdzīvotajai daļai. Izstrādāt konkrētus trokšņu ierobežojošus tehniskos risinājumus. 4) Vērst papildus uzmanību uz tieši skarto un netieši skarto īpašumu zaudējumu/traucējumu kompensēšanu.	1) Tālākā būvprojektēšana gaitā, sadarbībā ar zemes īpašniekiem, piekļuves risinājumi īpašumiem tiks precizēti, to starp, izskatot iespēju novirzīt autoceļa V144 šķērsojumu uz ziemeļiem un organizēt piekļuvi īpašumiem Enkuri, Upesgrīvas, Aizkalni gar īpašuma Airītes austrumu robežu. 2) Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā 1.6.1.2 sadaļā norādīts, ka *Rail Baltica* dzelzceļa koridors nodrošina piebraucamo ceļu izbūves iespējas, to starp, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem, tai skaitā tiem, kurus sadalīs *Rail Baltica* trase (skat. IVN ziņojumā 1.6.5. attēlā attēloto *Rail Baltica* dzelzceļa sliežu tipveida šķērsprofilu). Attiecīgi, piekļuve īpašumiem tiks nodrošināta, tos izbūvējot pēc nepieciešamības noteiktajā *Rail Baltica* trasējuma 60 m koridorā. 3) Trokšņa modelēšana veikta atbilstoši projekta izstrādes stadijai un IVN detalizācijas pakāpei, kā arī atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasībām. Detalizēti trokšņa samazināšanas pasākumi tiks izstrādāti tehniskās projektēšanas laikā. 4) komentārs pieņemts zināšanai un tiks ņemts vērā atsavināšanas laikā.
6.	Salacgrīvas dome informē, ka: 1) Domes izveidotā speciālistu darba grupa izsaka atbalstu RB Latvija piedāvātajam rekomendētajam *Rail Baltica* trases novietojumam Salacgrīvas novada teritorijā. 2) Domes izveidotās *Rail Baltica* Salacgrīvas novada konsultatīvās darba grupas pārstāvji lielākoties pauduši atbalstu RB Latvija piedāvātajam rekomendētajam *Rail Baltica* trases novietojumam Salacgrīvas novada teritorijā.	Viedoklis pieņemts zināšanai.
Limbažu novada dome		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Limbažu novada pašvaldība neiebilst Rail Baltica trases rekomendējamā varianta novietojumam Limbažu novada Viļķenes un Skultes pagastu teritorijās.	Viedoklis pieņemts zināšanai.

AS “Augstsprieguma tīkls”		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Atbildot uz Jūsu vēstuli ar aicinājumu izteikt viedokli par Rail Baltica trases ietekmes novērtējuma uz vidi (IVN) ziņojumu AS "Augstsprieguma tīkls" informē, ka vēstulē norādītajā vietnē internetā pieejamā informācija izskatīta ar mērķi iepazīties ar projektā paredzētajiem dzelzceļa un esošo 110 kV un 330 kV gaisvadu elektrolīniju šķērsojumiem un plānoto elektrolīniju un apakšstaciju novietojumu.	Viedoklis pieņemts zināšanai.
2.	1.5. tabulas "Šķērsojamās elektropārvades līnijas" sarakstu salīdzināt ar grafiskajās daļās attēloto dzelzceļa un tā nodalījuma joslu šķērsojuma vietām ar gaisvadu elektrolīnijām un to apzīmējumiem. Atsevišķām šķērsojuma vietām grafiskajās daļās nav norādīti apzīmējumi, piemēram, 8. lapā 110 kV elektrolīnijas šķērsojums posmā A5 starp ceļu šķērsojumiem C3-C8 un C3-Dz1; 4.lapā 330 kV elektrolīniju šķērsojumiem pie Multimodālā kravu termināļa; 1.5.tabulas sarakstā nav 110 kV un 330kV elektrolīniju šķērsojumu A5-4-E1 un A5-4-E2, kas attēloti grafiskās daļas 7.lapā.	8. lapā veikti labojumi un aktuālais kartogrāfiskais materiāls ir pieejams tīmekļa vietnēs www.railbaltica.info un www.environment.lv. 4. lapā 330 kV elektrolīniju šķērsojumi pie multimodālā kravu termināļa nav norādīti, jo tie nešķērso no jauna būvējamo *Rail Baltica* dzelzceļa līniju, bet šķērso esošā 1520 mm dzelzceļa līniju Rīga- Krustpils, no kuras ir plānots pievadīt multimodālajam kravu terminālim vienu 1520 mm sliežu ceļu blakus jau esošajiem sliežu ceļiem. IVN ziņojumā papildināta 1.5.5. tabula ar 110 kV un 330kV elektrolīniju šķērsojumiem A5-4-E1 un A5-4-E2.
3.	Grafiskās daļas 4.lapā attēlot esošo 110 kV divķēžu elektrolīniju Nr.102/209 gar autoceļu A4 no esošās un 4.lapā attēlotās 110 kV elektrolīnijas plānotā dzelzceļa šķērsojuma Nr.A4-3-E1 rajonā (zemes vienības kadastra apzīmējums 8031 007 0394) līdz esošajai transformatoru apakšstacijai Nr.10 “Salaspils” Salaspilī, Gaismas ielā 20A.	Grafiskajā materiālā attēlotā informācija attiecībā uz 110 kV elektrolīniju izvietojumu ir attēlota atbilstoši Valsts zemes dienas (informācija par kadastra objektiem) un Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras (Topogrāfiskās kartes informācijas) sniegtajai aktuālajai informācijai. Izpētes veicēja rīcībā ir informācija par norādīto 110 kV elektrolīnijas posmu un tas ir ņemts vērā ietekmes uz vidi novērtējuma sagatavošanā.
4.	Grafiskajās daļās attēlot piebraucamos ceļus plānotajām vilces jaudas apakšstacijām.	Piebraucamo ceļu risinājumi vilces jaudas apakšstacijām no tuvumā esošā ceļu tīkla tiks izstrādāti lokālplānojumu un tehniskā projekta izstrādes gaitā.
5.	1.6.1.nodaļas "Paredzētās darbības apraksts" 166.lappuses 5.rindkopā precizēt norādīto 110 kV elektrolīnijas aizsargjoslas platuma daļu: "17 m platā elektrolīnijas aizsargjosla". Elektrolīnijas ierīkošana pārsvarā plānota ārpus pilsētu un ciemu teritorijām, kur elektrolīnijas aizsargjoslas robeža nosakāma 30 metru attālumā no tās malējiem vadiem.	IVN ziņojuma 1.6.1. nodaļā veikti labojumi un papildinājumi.

SIA „Rāmkalnu serviss”		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Par nepieciešamību saglabāt vēsturisku gājēju, velobraucēju un dzīvnieku pārvietošanās ceļu (*Katrīnas lielceļš*), izveidojot tuneli atpūtas parka „Rāmkalni” teritorijā.	Tiks ņemts vērā tālākā projektēšanas gaitā, izstrādājot būvprojektu tehniskajiem risinājumiem.
SIA „Rīgas meži”		
	Komentāri	**Atbilde**
1.	Nav ņemti vērā iesniegtie ierosinājumi par ceļu šķērsojumiem un dzīvnieku pārejām.	Šķērsojumi ir noteikti atbilstoši SIA “Rīgas meži” norādītajiem ceļiem, to novietojums tiks precizēts tālākajā projektēšana gaitā. Piekļūšanu nekustamiem īpašumiem paredzēts atrisināt ar dzelzceļam paralēlu ceļu izbūvi līdz SIA “Rīgas meži” esošajiem ceļiem. Būvprojektēšanas laikā precizēs piekļūšanu nekustamajiem īpašumiem, iespējama arī šķērsojumu pārskatīšana. Piemēram, pie Skuķīšiem var (1) vai nu izbūvēt paralēlo ceļu uz Dienvidiem līdz nākamam *Rail Baltica* izpētē paredzētajam, vai (2) iekļaut SIA “Rīgas meži” piedāvāto šķērsojumu Tumšupes kreisajā krastā. IVN Ziņojuma 3.18.2. sadaļā ir iekļauta informācija par dzīvnieku pārejām un vietām, kur dzīvnieki var šķērsot *Rail Baltica* trasi. IVN ietvaros ir paredzēti šķērsojumi visos mežu masīvos, kur SIA “Rīgas meži” bija ierosinājuši tās paredzēt. Pie tam IVN ietvaros šajos meža masīvos ir paredzētas vairāk šķērsojuma vietu nekā ierosināja SIA “Rīgas meži” (skat. tabulai pievienoto attēlu) un uzskatām, ka tiks nodrošināta dzīvnieku migrācija.
AS „Rīgas starptautiskā autoosta”		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ziņojumā nav izvērtēti sabiedriski, kā arī tehniski svarīgi aspekti attiecībā uz AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbību, t.sk. autobusu transporta un pasažieru plūsmas novirzīšana u.c.	IVN Ziņojuma 1.6.8. un 3.1. sadaļā sniegtā informācija par ietekmi saistībā ar būvdarbu veikšanu, būvniecības nodrošināšanu, prognozējamiem traucējumiem būvdarbu veikšanas vietās un to apkārtnēs, kā arī norādīti galvenie principi, kas jāievēro un jāņem vērā tālākajās projekta stadijās, lai nodrošinātu iespējami maksimālu dažādu traucējumu un neērtību

		samazināšanu, kas radīsies būvniecības laikā. Veikti papildinājumi 1.6.8. sadaļā.
2.	Vēršam uzmanību, ka AS „Rīgas starptautiskā autoosta” ir šādas iebildes IVN ziņojumā:	
2.1.	1.6. nodaļā ‘'*Rail Baltica* trases un ar to saistīto objektu un risinājumu raksturojums”, nav izvērtēta autoostas darbība vai tās pārcelšana, jo *Rail Baltica* trases novietojums tieši ietekmē autoostas teritoriju;	*Rail Baltica* projekta īstenošana neparedz autoostas darbības pārcelšanu, līdz ar to tieši neietekmē un tieši nav saistīta ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbību un attīstību. Autoostas darbības ierobežošana un atsevišķu funkciju īslaicīga pārcelšana ir paredzama tikai *Rail Baltica* projekta būvniecības laikā blakus autoostas teritorijai, un visi nepieciešamie īslaicīgie autoostas darbības ierobežojumi vai atsevišķu funkciju pārcelšanas būvniecības laikā tiks saskaņoti ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta”. Kompensāciju noteikšanas procesā notiks konsultācijas arī ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta”, lai vienotos par godīgu atlīdzību un citiem nosacījumiem, kas saistīti ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbību.
2.2.	1.6.7. punktā “Plānotie paliekošie risinājumi infrastruktūras un inženierkomunikāciju pārbūvei vai pārcelšanai”, nav izvērtēta pārbūve, kas skar autoostas platformu un nojumes, kas arī ir klasificējamas kā inženierbūves;	Autoostas platformas un nojumes kā pārējā infrastruktūra, kas tiks skarta *Rail Baltica* būvniecības laikā, pēc būvdarbu pabeigšanas tiks sakārtota un atjaunota atbilstoši AS „Rīgas starptautiskā autoosta” izsniegtajiem tehniskajiem noteikumiem.
2.3.	1.8. nodaļā “Transporta plūsmas izmaiņas Latvijā un Rīga”, nav izvērtētas transporta plūsmu izmaiņas, pārvietojot autobusu satiksmi uz citu vietu no pašreizējās autoostas atrašanās vietas;	*Rail Baltica* projekta īstenošanas ietvaros nav plānota AS “Rīgas starptautiskā autoosta” pārcelšana uz citu vietu.
2.4.	2.1. nodaļā “Informācija par tieši skartajiem īpašumiem” nav izvērtējuma par ietekmi uz AS “Rīgas starptautiskā autoosta” nekustamajiem īpašumiem Prāgas ielā 1, Rīgā, par ietekmi uz autoostas darbību un uz AS “Rīgas starptautiskā autoosta” komercdarbību kopumā;	IVN Ziņojuma 2.1. sadaļā un Pielikumu 1. sējuma 7. pielikumā ir iekļauta informācija par nekustamajiem īpašumiem, kuri atrodas *Rail Baltica* nodalījumā joslā un kurus nepieciešams atsavināt. Tā kā, īstenojot *Rail Baltica* projektu, tiks norakts esošais dzelzceļa uzbērums, nodrošinot brīvtelpu zem tā un sakārtojot tuvāko apkārtni, tad vērtējams, ka tas varētu pozitīvi ietekmēt autoostas darbību.
2.5.	2.2. nodaļā “Ar nosakāmiem aprobežojumiem skartajiem īpašumiem” nav izvērtējuma par ietekmi uz AS “Rīgas starptautiskā autoosta” nekustamajiem īpašumiem Prāgas ielā 1, Rīgā, par ietekmi uz autoostas darbību un uz AS “Rīgas starptautiskā autoosta” komercdarbību kopumā;	Netieši skartie īpašumi (īpašumi, kurus skar paredzamā 110 kV elektropārvades līnijas aizsargjosla Limbažu un Salacgrīvas novadā) ir norādīti IVN Ziņojuma Pielikumu 1. sējuma 8. pielikumā. *Pēc Rail Baltica* projekta īstenošanas nav paredzama negatīva ietekme uz

		autoostas darbību un uz AS “Rīgas starptautiskā autoosta” komercdarbību kopumā.
2.6.	3. nodaļa "Paredzētās darbības un ar to saistīto darbību iespējamā ietekme uz vidi un tās novērtējums būvniecības un ekspluatācijas laikā” nav izvērtēta ietekme uz autoostas darbību un autobusu kustību;	IVN Ziņojuma 1.6.8. un 3.1. sadaļā sniegtā informācija par ietekmi saistībā ar būvdarbu veikšanu, būvniecības nodrošināšanu, prognozējamiem traucējumiem būvdarbu veikšanas vietās un to apkārtnēs, kā arī norādīti galvenie principi, kas jāievēro un jāņem vērā tālākajās projekta stadijās, lai nodrošinātu iespējami maksimālu dažādu traucējumu un neērtību samazināšanu, kas radīsies būvniecības laikā. Veikti papildinājumi 1.6.8. sadaļā. *Pēc Rail Baltica* projekta īstenošanas nav paredzama negatīva ietekme uz autoostas darbību un uz AS “Rīgas starptautiskā autoosta” komercdarbību kopumā.
2.7.	3.24. nodaļā “Ietekme uz nekustamajiem īpašumiem” nav veikts pētījums par *Rail Baltica* ietekmi uz AS “Rīgas starptautiskā autoosta” nekustamajiem īpašumiem un potenciālajiem zaudējumiem, kas var tikt nodarīti AS “Rīgas starptautiskā autoosta” akcionāriem.	IVN Ziņojuma 2.1. sadaļā un Pielikumu 1. sējuma 7. pielikumā ir iekļauta informācija par nekustamajiem īpašumiem, kuri atrodas *Rail Baltica* nodalījumā joslā un kurus nepieciešams atsavināt, to starp, par īpašumu Prāgas ielā 1. IVN Ziņojumā ir papildināta 3.24.1. tabula. Kompensāciju noteikšanas procesā notiks konsultācijas arī ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta”, lai vienotos par godīgu atlīdzību un citiem nosacījumiem, kas saistīti ar AS „Rīgas starptautiskā autoosta” darbību.
AS “Nordeka”		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Esam rūpīgi iepazinušies ar šobrīd piedāvātajiem risinājumiem. Mums atbalstāmi šķiet divi no tiem – *Minimal Intervention – Full Function Replacement un medium Intervention – Function Enhancement.* Uzskatām, ka lēmumam par RSAO pārvietošanu jābūt labi pārdomātam un izsvērtam. Tā sagatavošanai nepieciešams apzināt viedokļus no visām ieinteresētajām pusēm. Minētā projekta sabiedriskajā apspriešanā neguvām pārliecību, ka tas ņemts vērā.	AS “Nordeka” komentāri attiecināmi uz projektu “*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde”, ko pēc Satiksmes ministrijas pasūtījuma veic Personu apvienība “AECOM Rail Baltica Latvia Central Station Joint Venture” un kas noslēgsies 2015. gada nogalē. Šī projekta rezultāti tiks ņemti vērā *Rail Baltica* projekta tālākajā izstrādē.
Mūkusalas Mākslas salons (Sniedze Kāle)		
	Komentāri	**Atbilde**

1.	Lai nesadalītu nākotnē intensīvi apmeklētu teritoriju (no Latvijas Nacionālās bibliotēkas līdz LU Torņakalnā), ierosinām posmā no Mūkusalas ielas līdz sliežu ceļa paplašinājumam dzelzceļa sliežu ceļus projektēt uz estakādes.	Ierosinājums Satiksmes ministrijai, VAS "Latvijas Dzelzceļš" un Rīgas Domei jāvērtē kā komplekss risinājums ar 1520 mm sliežu ceļu.
2.	Dzelzceļa staciju ierosinām izbūvēt, apvienojot "Latvijas Dzelzceļa" plānoto stacijas "Torņakalns" rekonstrukciju, izmantojot esošo dzelzceļa sliežu ceļu aizņemto zemes platību.	Priekšlikums tiks ņemts vērā tālākajā plānošanas procesā.
3.	Projektējot jauno dzelzceļa līniju, lūdzam ņemt vērā Rīgas teritorijas plānojumā 2006.–2018. gadam un Torņakalna administratīvā centra teritorijas detālplānojumā noteiktās ielu sarkanās līnijas Jaunajai ielai, kas ir stratēģiski svarīga LU kampusa izveidei.	Iespēju robežās tiks ņemts vērā un saskaņots ar Rīgas Domi.
4.	Lūdzam izskatīt iespēju iekļaut jaunā dzelzceļa tilta projekta risinājumā ar jauno tiltu savienotu velosipēdu un gājēju celiņu pāri Daugavai.	Priekšlikuma īstenošanas iespējas Satiksmes ministrija vērtēs, konsultējoties ar Iekšlietu ministriju un Rīgas Domi.
SIA "Knauf"		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ziņojums nesniedz atbildes par *Rail Baltica* dzelzceļa un plānotās dzelzceļa tehniskās un citas saistītās infrastruktūras būvniecības projekta realizācijas ietekmi uz SIA "Knauf" paredzēto darbību ģipšakmens ieguvi un nederīgo iežu atbērtņu izvietošanu ģipšakmens atradnē "Saulkalne", Salaspils novadā. Nozīmīgākie abu projektu kopīgo interešu jautājumi ir projektu realizācijas teritorija, teritorijas apgūšanas termiņi, un teritorijas apgūšanas priekšnosacījumi, jeb projektu realizācijas teritorija esošās infrastruktūras elementu - autoceļu, elektrolīniju un visbūtiskāk, maģistrālā gāzesvada Rīga - Paņeveža, pārbūve un pārvietošana, kas ir viens no svarīgākajiem abu projektu realizēšanas iespēju Saulkalnes teritorijā limitējošiem faktoriem.	IVN Ziņojuma 1.3.2. un 3.9. sadaļā sniegta informācija par abu projektu saistību. Tā kā ģipšakmens ieguve atradnes "Saulkalne" daļā, kura atrodas *Rail Baltica* nodalījuma joslā, ir iespējama tikai, ja SIA "Knauf" respektē *Rail Baltica* projekta laika grafiku un nodrošina šīs karjera daļas izstrādi līdz būvniecības uzsākšanai, tad *Rail Baltica* nodalījuma joslā konkrētajā vietā, uzsākot dzelzceļa infrastruktūras būvniecību, nevar atrasties nederīgo iežu atbērtnes vai notikt ģipšakmens ieguve. Informācija par *Rail Baltica* projekta laika grafiku, gan plānotajām aktivitātēm, gan iespējamiem ierobežojumiem SIA "Knauf" vairākkārt ir sniegta gan rakstiski, gan sanāksmju laikā. *Rail Baltica* projekta ietvaros tiks nodrošināta gāzes vadu pārbūve *Rail Baltica* būvniecībai nepieciešamajā apjomā, un līdz ar to tas nav vērtējams kā limitējošs faktors.
2.	IVN ziņojuma 1.3.2. apakšnodaļā, 105. lpp "Ģipšakmens ieguve atradnē "Saulkalne" Salaspils novadā" minēts, ka balstoties uz Vides pārraudzības valsts biroja 2015. gada 5. februāra lēmumu, SIA "Knauf" ir piemērota	Veikti labojumi IVN Ziņojuma 1.3.2. sadaļā.

	ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra ģipšakmens ieguvei atradnē "Saulkalne" aptuveno 58 ha platībā. Nepieciešams precizējums, jo 2015. gada 14. oktobrī Vides pārraudzības valsts birojs pieņēma lēmumu Nr. 3-01/1763 par grozījumiem 2015. gada 17. aprīļa izsniegtajā ietekmes uz vidi novērtējuma programmā ģipšakmens ieguvei atradnē "Saulkalne", akceptējot ģipšakmens ieguves ietekmes uz vidi novērtējuma teritorijas palielināšanu par 16,79 ha. Līdz ar ko ģipšakmens ieguves ietekmes uz vidi novērtējuma teritorija atradnē "Saulkalne" Salaspils novadā ir 74,79 ha un paredzētā atbērtņu teritorija ir 8,4 ha.	
3.	Ziņojuma 1.3.2. apakšnodaļā norādīts, ka SIA "Knauf" paredzētās darbības plānotais ģipšakmens ieguves apjoms atradnē „Saulkalne" ir 300 000 t gadā. Ziņojumā jāņem vērā, ka SIA "Knauf" paredzētās ģipšakmens ieguves atradne „Saulkalne" ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā izvērtē iespēju veikt ģipšakmens ieguvi arī ar apjomu 600 000 t gadā, ņemot vērā apstākļus, ka ģipšakmens ieguvi pirms *Rail Baltica* dzelzceļa būvniecības trases teritorijā, iespējams būs jāveic paātrināti, lai iekļautos būvniecības termiņos. Attiecīgi paredzamais ģipšakmens ieguves gada apjoms atradnē „Saulkalne" mainās no 300 000 līdz 600 000 tonnām gadā.	Veikti labojumi IVN Ziņojuma 1.3.2. sadaļā.
4.	Ziņojumā nav saprotams vai līdz *Rail Baltica* dzelzceļa būvniecības uzsākšanai ir paredzēts veikt atradnes "Saulkalne" pilnīgu izstrādi vai ir paredzēts izstrādāt un rekultivēt to atradnes daļu, ko šķērso dzelzceļa trase, kuras būvniecības termiņi ir 2020.-2025. gads.	Ģipšakmens atradnes "Saulkalne" izstrāde netiek plānota *Rail Baltica* projekta ietvaros. SIA "Knauf" tiks dota iespēja izstrādāt to atradnes daļu, kas atrodas *Rail* Baltica nodalījuma joslas robežās, respektējot *Rail Baltica* projekta laika grafiku.
5.	*Rail Baltica* IVN ziņojumā ir būtiski norādīt konkrētāk gāzesvada posmus, kas tiks pārbūvēti vai pārvietoti, un ieskicēt uz kurieni gāzesvadi tiks pārvietoti, kā arī kādi būs gāzesvadu infrastruktūras apgrūtinājumi pēc to pārbūves vai pārvietošanas.	Pārbūvējamie gāzes vadu posmi un pārbūves risinājumi tiks precizēti pēc projekta "*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde", ko pēc Satiksmes ministrijas pasūtījuma veic Personu apvienība "AECOM Rail Baltica Latvia Terminal Joint Venture", pabeigšanas un attiecīgā lēmuma pieņemšanas par optimālā multimodālā termināļa attīstības scenārija izvēli.
6.	Ziņojuma pielikumos – 1. sējuma 2. pielikumā, nav norādīts, ka Stopiņu novadā no trases A5 posma nedaudz vairāk kā 300 m attālumā atrodas SIA "Knauf" ģipšakmens pārstrādes un ģipša būvmateriālu ražošanas	Veikti labojumi IVN Ziņojuma Pielikumu 1. sējuma 2. pielikumā.

	rūpnīca.	
Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Saistībā ar *Rail Baltica* iespējamo trases izvietojuma izpēti, vēlos vērst uzmanību uz piedāvātajiem risinājumiem Pārdaugavā no Daugavas šķērsojuma caur Torņakalnu līdz Zasulauka stacijai. Šajā trases posmā pašlaik tiek piedāvāts interesants inženiertehnisks risinājums, izvietot jauno *Rail Baltica* trasi tunelī zem ekspluatācijā esošā 1520 milimetru platuma sliežu ceļa. Priekšlikums būtu uzmanības vērts, ja vien piedāvātā tuneļa izbūves tehnoloģija tik būtiski neietekmētu esošā dzelzceļa satiksmi. 2015. gada 20. novembrī Satiksmes ministrijā notikušās sanāksmes laikā priekšlikuma autorus pārstāvošie inženieri atzina, ka būtiskais traucējums kustībai varētu ilgt gadu vai ilgāk. Tas nozīmē, ka tuneļa izbūves tehnoloģiskā risinājuma dēļ starp Rīgu un Jelgavu un starp Rīgu un Jūrmalu pasažieru vilcienu satiksme, jaudas nepietiekamības dēļ, būs vispār jāpārtrauc uz gadu vai ilgāk, kā arī kravas vilcienu nogādei līdz Rīgas brīvostas jaunizbūvētajiem termināļiem Krievu salā būs jāpiemēro sarežģīts loģistikas risinājums caur Jelgavu, Tukumu, Jūrmalu un Zasulauku. Šajā sakarā, apstiprinot izvēlētos *Rail Baltica* trases variantus un tehnoloģiskos risinājumus, lūdzu ņemt vērā izbūves laikā būtisko ietekmi uz pasažieru un kravas vilcienu satiksmi dzelzceļa posmā Torņakalna – Zasulauka un pieprasīt no izpētes veicējiem alternatīvus risinājumus trases izvietojumam vai arī alternatīvas tehnoloģijas tuneļa būvniecībai, kas tik būtiski neietekmētu esošās kustības grafiku.	Alternatīvie novietojuma un būvniecības tehnoloģiju risinājumi ir izvērtēti daudzkritēriju analīzes ietvaros, kā rezultātā IVN tika veikts konkrētajiem vietas apstākļiem un projektam atbilstošākajam risinājumam.
Rīgas plānošanas reģions		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ņemot vērā šos RPR teritorijas attīstības plānošanas dokumentos noteiktos stratēģiskos uzstādījumus, īpaši Rīgas metropoles iekšējās sasniedzamības kontekstā, RPR aicina turpmākajā projekta izstrādes procesā paredzēt risinājumus reģionālās satiksmes vajadzībām. Projekta	Rīgas plānošanas reģiona viedoklis tiks ņemts vērā projekta tālākajās attīstības stadijās, plānojot reģionālās pieturas un pārvadājumus.

	„*Rail Baltica*" piedāvātie dzelzceļa trašu novietojuma varianti RPR teritorijā šķērso 13 pašvaldības (Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils, Mārupes, Olaines, Ķekavas un Baldones novadus un Rīgas pilsētu), kuru sasniedzamības uzlabošana būtiski ietekmētu kopējo mobilitāti reģionā, sniedzot iespējas izmantot efektīvāku un videi draudzīgāku transporta veidu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem. Līdz ar ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas procesa aktivitātēm un tam sekojošiem pašvaldību lēmumiem par paredzēto darbību, RPR aicina „*Rail Baltica*" projekta turpmākajā plānošanā un dzelzceļa infrastruktūras tehnisko risinājumu noteikšanā ņemt vērā RPR teritorijas attīstības plānošanas dokumentos noteikto redzējumu, kā arī izstrādāt priekšlikumus dzelzceļa trases izmantošanai reģionālo pārvadājumu vajadzībām, kas ietver pamatotu piedāvājumu reģionālo staciju izvietojumam RPR teritorijā.	
AS "Latvijas Valsts meži"		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ziņojuma 3.18. sadaļā "Ietekme un tās būtiskums uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" vairākkārt ir minēti uz meža apsaimniekošanu (mežizstrādi, meža ceļu un meža meliorācijas sistēmu būvniecību) attiecināti ar faktiem nepamatoti (bez atsaucēm uz informācijas avotu) apgalvojumi: - meža biotopus neatkarīgi no plāniem īstenot paredzēto darbību, ietekmē un apdraud mežizstrāde, meža ceļu un meliorācijas sistēmu būvniecība (556.lpp.); - mežu teritorijās gan bieži sastopamu putnu dzīvotnēs, gan arī vietās, kur mīt īpaši aizsargājamu putnu sugas un kurām nav juridiska aizsardzības statusa, tiek veikti un nākotnē tiks veikti mežizstrādes, meža meliorācijas un meža ceļu būvēšanas darbi, kuru rezultātā notiek meža masīvu fragmentācija un veco audžu izzušana, kas ievērojami samazina šo mežu nozīmību putniem (577.lpp.);	IVN Ziņojuma 13. lappusē norādīti dabas aizsardzības jomu eksperti, kas piedalījās attiecīgu IVN ziņojuma sadaļu sagatavošanā. Precizētas IVN Ziņojuma 3.18.1. un 3.18.3. sadaļas. IVN ietvaros ir ņemta vērā ne tikai paredzētās darbības radītā ietekme, bet summārā un kopējā ietekme ar citām darbībām, tai skaitā mežistrāde, paredzētās darbības vietai blakus vai tuvumā esošajās teritorijās. Vērtējot paredzētās darbības ietekmi uz vidi, tai skaitā ornitofaunu, ņemti vērā arī paredzētie pasākumi ietekmes samazināšanai.

	Ņemot vērā, ka Latvijas mežu vecums arvien samazinās un apsaimniekošanas intensitāte palielinās (arī sanitāro un izlases ciršu rezultātā), šī tendence (*dzeņveidīgo sugu skaita samazināšanās to dzīvotņu degradācijas un izzušanas rezultātā*) vismaz saglabāsies arī nākotnē. Līdz ar to, negatīva ietekme uz Latvijas populāciju ir sagaidāma jebkurā gadījumā. Tajā pašā laikā paredzamās darbības ietekmes apjoms pret Latvijas populāciju kopumā ir uzskatāms par salīdzinoši nelielu (580.lpp.); Neraugoties uz to, ka ziņojumā minēts, ka paredzētās darbības neatgriezeniski iznīcinās vai ietekmēs virkni īpaši aizsargājamo biotopu un putnu dzīvotnes (melnais stārķis (4 mikroliegumi), mazais ērglis, dzeņveidīgo sugas, mednis), paredzētās darbības ietekme uz aizsargājamām sugām un biotopiem novērtēta kā nebūtiska salīdzinājumā ar augstāk minētajiem apgalvojumiem par meža apsaimniekošanas ietekmi uz šiem pašiem objektiem. Uzskatām, ka ziņojuma 3.18.sadaļā paredzēto darbību ietekmes izvērtējums salīdzinājumā ar meža apsaimniekošanas ietekmi ir nekorekts un nepamatots.	
Latvijas Universitāte		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Par akadēmiskā centra būvniecību Rīgā, Torņakalnā, Jelgavas ielā 1, t.sk. par plānoto apmeklētāju plūsmu nākotnē. Tiek ierosināt iekļaut jaunās dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* tehniskajā projektā šādus priekšlikumus: 1. Lai izvairītos no nākotnē intensīvi apmeklētas teritorijas (Latvijas Nacionālā bibliotēka un plānotais LU kampuss) sadalīšanas un veicinātu ērtu kājāmgājēju un velobraucēju piekļuvi teritorijām abās dzelzceļa pusēs, kā arī lai veicinātu vizuāli pievilcīgas, integrētas pilsētvides veidošanos, ierosinām posmā no Mūkusalas ielas līdz sliežu ceļa paplašinājumam dzelzceļa sliežu ceļus projektēt uz estakādes. Šāds risinājums dotu iespēju arī paplašināt Jelgavas ielu posmā zem dzelzceļa; 2. Dzelzceļa staciju ierosinām izbūvēt, apvienojot to ar “Latvijas Dzelzceļa” plānoto stacijas “Torņakalns” rekonstrukciju,	Ierosinājumi tiks kompleksi izvērtēti tālākā plānošanas un projektēšanas gaitā, kontekstā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš” attīstības plāniem un projektiem, kā arī ņemot vērā LU Akadēmiskā centra teritorijas un Rīgas pilsētas attīstības plānos definētā Torņakalna administratīvā centra teritorijas un projekta attīstības gaitu.

	izmantojot esošo dzelzceļa sliežu ceļu aizņemto zemes platību; 3. Projektējot jauno dzelzceļa līniju, lūdzam ņemt vērā Rīgas teritorijas plānojuma 2006. - 2018. gadam un Torņakalna administratīvā centra teritorijas detālplānojuma noteiktās ielu sarkanās līnijas Jaunajai ielai, kas ir stratēģiski svarīga LU kampusa izbūvei, jo no tās paredzētas galvenās iebrauktuves kampusa teritorijā. 4. Ņemot vērā to, ka tiks izbūvēts jauns dzelzceļa tilts pāri Daugavai, lūdzam izskatīt iespēju iekļaut projekta risinājumā ar jauno tiltu savienotu velosipēdu un gājēju celiņu pāri Daugavai, kas uzlabotu liela skaita velobraucēju un gājēju ērtu un drošu pārvietošanos no viena Daugavas krasta uz otru.	
Vides aizsardzības klubs (VAK) (E. Kance)		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Par vēsturisko un esošo sliežu ceļi atjaunošanu un attīstīšanu, t.sk. papildināšanu veidojot t.s. trešo sliedi jeb 2 platumus uz viena ceļa, vai arī vienā trasē veidot Eiropas platuma sliežu ceļu blakus jau esošajiem.	Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā tika sniegta informācija, tai skaitā VAK pārstāvjiem, un IVN Ziņojuma A.1.2. sadaļā ir atspoguļota informācija par alternatīvu izvēli. IVN alternatīvas tika izvēlētas, pamatojoties uz daudzkritēriju analīzes rezultātiem.
2.	VAK skatījumā, formāla dabas vērtības neatrašanās ĪADT nevar būt par pamatu tās zemākam novērtējumam, bet par izšķirošo kritēriju aizsargājamas sugas atradnes vai aizsargājama biotopa saglabāšanai, izvēloties trases novietojuma alternatīvu un pozīciju alternatīvas ietvaros, jāuzskata sertificēta biotopu eksperta atzinums par biotopa esamību, aizņemot platību, biotopa kvalitāti un konkrētās atradnes nozīmi attiecīgās sugas vai biotopa nodrošināšanai reģionālā un valsts mērogā.	IVN ietvaros katrai no piedāvātajām alternatīvām ir novērtēta virkne aspektu, kas ietver, piemēram, gan ietekmi uz dabas vērtībām, gan kultūrvēsturisko vidi, gan trokšņu izplatību, gan skarto mājsaimniecību un īpašumu skaitu, gan sabiedrības un pašvaldību viedokli un attieksmi. Visupirms IVN ietvaros ir identificēti izslēdzoši faktori, kas nepieļauj paredzētās darbības īstenošanu noteiktos apstākļos. Šādi apstākļi ir konstatēti A alternatīvas šķērsojumā pār Vitrupes ieleju. Salīdzinot alternatīvas, ir ņemti vērā visi konkrētajai vietai būtiskie aspekti un to kopums, lai rekomendētu optimālu un iespējami mazāk dažādus aspektus ietekmējošu alternatīvu. Dabas vērtību aizsardzība ir tikai viens no daudzajiem aspektiem un ir vienlīdz būtisks, piemēram ar mājsaimniecību šķērsošanu.
3.	VAK uzskata, ka *Rail Baltica* un Latvijas – Igaunijas 3. starpsavienojuma projektiem katram atsevišķi, bet jo īpaši abiem kopā būs būtiska negatīva	Viedoklis pieņemts zināšanai.

	ietekme uz mežu stāvokli Latvijā kopumā, sevišķi izteikta negatīva – Rīgas tuvumā. Jāņem vērā Rīgas apkārtnē pēdējos 20 gados jau notikušo būtiska apjoma meža zemju atmežošanu apbūves vajadzībām. Šis projekts turpinās šo negatīvo tendenci.	
4.	VAK piedāvā sekojošus abu projektu ietekmi uz dabas vērtībām mazinošus pasākumus: 1) Izvairīties no mikroliegumu, mikroliegumu buferzonu, īpaši aizsargājamu sugu un biotopu atradņu, bioloģiski vecu mežaudžu šķērsošanas, cik vien iespējams. 2) 3 km attālumā uz abām pusēm no trases malas visos valsts un pašvaldību mežos aizliegt kailcirtes un jauna meža autoceļa būves, ja ceļa trases platums lielāks par 10 metriem, pēc iespējas vērtējot esošo mežsaimniecības autoceļu likvidāciju, sašaurināšanu vai slēgšanu privātajam transportam, lai mazinātu antropogēno slodzi un meža vides fragmentāciju, ciktāl tas neapdraud meža ugunsdrošību un vietējo iedzīvotāju piekļuvi saviem īpašumiem; 3) Paplašināt dabas liegumus "Garkalnes meži" un "Buļļezers", iekļaujot tajos to esošo robežu tuvumā esošās vecās mežaudzes, dabiskos meža biotopus vai aizsargājamo sugu atradnes pat, ja šie liegumi savulaik dibināti citiem mērķiem, jo dabu jāsaudzē kā vienotu veselumu. 4) Garkalnes – Tumšupes – Endzeliņu – Vangažu meža masīvā kailcirtes un jaunu derīgo izrakteņu atradņu veidošana būtu aizliedzamas visā tā platībā.	1) Skat. atbildi uz 2. komentāru. 2) Iekļauts IVN Ziņojuma 5.1.4. tabulā. 3) Dabas liegumu paplašināšana attiecīgās jomas valsts institūciju kompetence. 4) Iekļauts IVN Ziņojuma 5.1.4. tabulā.
VAS "Latvijas Valsts ceļi"		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Par transporta plūsmas izmaiņas prognožu pamatotību.	Relatīvi pret šī brīža kravu pārvadājumu apjomu, *Rail Baltica* realizācijas rezultātā nākotnes kravu pārvadājumu pa autoceļiem apjoms ievērojami nesamazināsies, jo lielākā daļa no *Rail Baltica* pārņemtajām kravām nāks no izaugsmes līdz 2025. gadam. Pēc SIA "BRD projekts" pētījumā izmantotajiem datiem, Grenctāles kravu

		robežšķērsojumu skaits no 2008. līdz 2013. gadam pieauga par vidēji virs 3,9% gadā, neskatoties uz to, ka šis ir ekonomiskās krīzes un pēckrīzes periods. Pat ar šādu izaugsmi, tranzīta kravu pārvadājumu (Grenctāle – Ainaži) apjoms līdz 2025. gadam pieaugtu līdz pat virs 2000 kravu pārvadājumiem diennaktī, kas ir ievērojami augstāks nekā *Rail Baltica* realizācijas rezultātā samazinātais kravu pārvadājumu apjoms. Bez tam, tā kā tiek pieņemts, ka *Rail Baltica* pilnais potenciāls tiks sasniegts tikai pēc vairākiem gadiem pēc darbības uzsākšanas, uz brīdi, kad tiks sasniegts pilns *Rail Baltica* kravu pārvadājumu potenciāls, kravu pārvadājumu diennaktī apjoms būs vēl lielāks. Galvenais *Rail Baltica* kravu pārvadājumu segments būs garo distanču tranzīts, nevis vietējā līmeņa pārvadājumi, līdz ar to prognozējamā šo pārvadājumu distance būs lielāka par 1000 km.
2.	Par piekļuves nodrošināšanu īpašumiem. Šobrīd nav atrisināti jautājumi, kas saistīti ar nepieciešamību nodrošināt piekļuvi īpašumiem, tai skaitā tiem, kurus sadalīs *Rail Baltica* trase, kur būs ievērojami jāpārbūvē vietējo un pašvaldību ceļu tīkls. Piedāvātajās kartēs nav apzīmējumu, kasi saistīti ar šo jautājumu risināšanu – netiek norādīti slēdzamie un plānotie jaunie (pārvietojamie) ceļi.	*Rail Baltica* projekta ietvaros ir noteikti šķērsojumi, kas pilnībā nodrošina esošo valsts un pašvaldības ceļu tīkla šķērsojumu un turpmāko līdzšinējo izmantošanu. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā 1.6.1.2 sadaļā norādīts, ka *Rail Baltica* dzelzceļa koridors nodrošina piebraucamo ceļu izbūves iespējas, to starp, lai nodrošinātu piekļuvi īpašumiem, tai skaitā tiem, kurus sadalīs *Rail Baltica* trase. (skat. IVN ziņojumā 1.6.5. attēlā attēloto *Rail Baltica* dzelzceļa sliežu tipveida šķērsprofilu).
3.	Tekstā sniegtas norādes, kā izmainīsies Latvijas ceļu un dzelzceļu kopgarums, bet ir acīm redzams, ka pārbūvējamo valsts un pašvaldības ceļu kopgarums vispār vēl nav pat apjausts, jo daudzos gadījumos IVN materiālos konkrēts pārbūvējamo ceļu plānojums nav uzrādīts.	Latvijas ceļu un dzelzceļu kopgaruma konkrētas izmaiņas ir tieši atkarīgas no paredzētās darbības akceptam izvēlētā *Rail Baltica* trases varianta. Ziņojumā norādītie lielumi ir indikatīvi un tiks precizēti pēc paredzētās darbības akcepta.
4.	IVN nesniedz informāciju par projekta ekonomiskajiem aspektiem un kāda būs projekta ietekme uz valsts budžetu ilgtermiņā.	Izvērsta informācija par sociālekonomisko rādītāju pieņēmumiem, avotiem un metodēm tiks publicēta *Rail Baltica* nacionālās izpētes gala ziņojumā. IVN un tā ietvaros sagatavotais Ziņojums ir tikai daļa no projekta "Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums".
5.	Ziņojums nesatur VPVB programmā prasīto pārskatu par institūciju, pašvaldību un sabiedrības sniegtajiem priekšlikumiem ar to vērtējumu un	IVN Ziņojuma A.4.1. sadaļā sniegts pārskats par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem. Savukārt pārskats par IVN Ziņojuma sabiedrisko

	informāciju vai tie ir/nav ņemti vērā ar attiecīgi motivētiem iebildumiem.	apspriešanu tiek sagatavots un pievienots IVN Ziņojumam atbilstoši IVN programmai pirms iesniegšanas VPVB.
Jānis Sala		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Par būvmateriālu novietni vietā, kur *Rail Baltica* krustojas ar esošo dzelzceļa līniju Krustpils – Jelgava.	IVN Ziņojuma 5.1.3. tabulā veikti nepieciešamie papildinājumi.
Gunārs Ābols		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Lūdzu rast risinājumu augstsprieguma līnijas izbūvei tuvāk dzelzceļa trasei manā īpašumā ("Pietes", Salacgrīvas pagasts, Salacgrīvas novads, kadastra Nr. 6672-004-0002), jo kartē iezīmētā (C alternatīva) augstsprieguma līnija ir ļoti attālināti no vilciena trases, kas šķērso mežu un rada papildus zaudējumus.	Konkrētajā vietā augstsprieguma līnija tiek attālināta no *Rail Baltica* dzelzceļa trases, lai nodrošinātu jaunbūvējamās 110 kV līnijas ievadu transformatoru apakšstacijā tajā pašā vietā, kur plānots esošās 110 kV līnijas ievads. Tehniskā projekta izstrādes gaitā tiks vērtētas iespējas precizēt jaunbūvējamās 110 kV līnijas ievada transformatoru apakšstacijā novietojumu.
Gunita un Edgars Uzkalni		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Iekļaut atdalīto īpašumu pievedceļu novietojumus karšu materiālos.	Informācija tiks precizēta un iekļauta attiecīgajā lokālplānojumā.
2.	Pēc trases novietojuma apstiprināšanas, jau 2016. gada pavasarī, uzsākt atsavināmo lauksaimniecības zemju aizvietošanu, lai netiktu kavētu saimniecību darbība.	Saskaņā ar projekta laika grafiku atsavināšanu ir plānots uzsākt 2018. gadā. Līdz konkrētā īpašuma atsavināšanas procesa pabeigšanai nav ierobežojumu turpināt tā uzsākto izmantošanu.
3.	Elektrības pieslēgumu izveide piegulošajiem īpašumiem – varētu būt viena no kompensāciju sastāvdaļām.	Neattiecas uz IVN Ziņojumu, priekšlikumi nodoti Satiksmes ministrijai.
4.	Pašvaldībās vismaz reizi mēnesī nodrošināt jurista, kas specializējas īpašumu tiesībās, konsultāciju pakalpojumus.	
5.	Kompensāciju noteikšanā vispārējo darījumu izvērtēšanā ņemt vērā tikai tos darījumus, ko ir vērtējis sertificēts īpašumu vērtētājs, kā arī jāņem vērā, ka cilvēki nevēlas savus īpašumus pārdot, jo zeme ir ražošanas līdzeklis.	

Līga Avotiņa		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Kategoriski iebilstu pret *Rail Baltica* būvniecību, tieši vai netieši aizskarot "Menniku" īpašumu.	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu
Toms Strazdiņš		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Šķērsojot Daugmales pagasta Jaunvairogu un Vairogu īpašumus, paredzēt izveidot betona atbalsta sienu dzelzceļa uzbēruma pēdas malās.	Tiks ņemts vērā kā tehniskais risinājums tehniskā projekta izstrādes laikā.
Gunārs Karpenskis – Allažs		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Par *Rail Baltica* atzara būvniecību caur Rīgas centru uz Starptautisko lidostu "Rīga".	Savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga" paaugstina tās vietu Eiropas lidostu reitingā, vismaz ar 13 miljoniem pārvadāto pasažieru jau 2032. gadā, lai Rīgas pilsēta būtu sasniedzam 3 miljoniem cilvēku 2 stundu laikā, lai ik dienas pilsētas centrā ierastos 2.5 tūkstoši pasažieru. Trase tiek plānota nākamajiem 100 un vairāk gadiem. Pēc 1435 mm sliežu ceļa izbūves, līdztekus ātrgaitas vilcieniem pa jaunizbūvētajiem sliežu ceļiem tiks nodrošināta: (a) regulāra vilciena satiksme centrālā pasažieru stacija - lidosta "Rīga"; (b) aviokravu pārvadājumiem, izmantojot dienvidu pieslēgumu; (c) iespējas vietējiem pasažieru vilcieniem maršrutos Bauska – Iecava – Ķekava – Jaunmārupe – lidosta "Rīga" – Rīga (centrs) – Stopiņi – Ropaži – Vangaži – Tūja – Salacgrīva. Braukšanas laiks pasažieriem no Tallinas līdz Rīgai nemainās, savukārt caurbraucošajiem pasažieriem (Kauņa – Tallina) tas palielināsies aptuveni par 13 minūtēm (jeb 5% no braukšanas laika), vienlaikus iegūstot nozīmīgu papildus ērtību - savienojums ar Rīgas centru vai lidostu "Rīga" bez pārsēšanās.
2.	Par autoceļu infrastruktūras pārveides izmaksām novados. Kurā *Rail Baltica* projekta izdevumu sadaļā iekļautas šo autoceļu pārbūves izmaksas vai arī tās paredzēts uzkraut pašvaldībām?	Autoceļu šķērsojumu un pārbūves izmaksas ir plānots iekļaut *Rail Baltica* citas šķērsojamās/izbūvējamās infrastruktūras izbūves izmaksās.

Ceraukstes pagasta "Turķu" un "Pūcīšu" māju iedzīvotāji		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Plānotā dzelzceļa *Rail Baltica* A alternatīva neatbilst Bauskas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā plānotajam dzelzceļa *Rail Baltica* trases novietojumam. (dokuments „Bauskas novada ilgstpējīgas attīstības stratēģija 2012.-2030. gadam", pieejams http://www.bauska.lv/allfiles/files/Dokumenti/Bauskas_novada_strategija_2030___26_04.pdf);	*Rail Baltica* projekta attīstība Bauskas novadā, to starp A alternatīvas novietojums, ir atbilstošs Bauskas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2012.-2030. gadam Telpiskās attīstības perspektīvas aprakstā noteiktajam, t.i., "Novadu šķērsos *Rail Baltica* trase" (skat. stratēģijas 4. daļu). Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumu Nr. 628 "Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem" 19.2. punkts nosaka, ka telpiskās attīstības perspektīvas ietvaros izstrādā vadlīnijas – pamatprincipus teritoriju plānošanai un attīstībai. To pašu noteikumu 20. punkts nosaka, ka telpiskās attīstības perspektīvā apraksta un brīvi izvēlētā veidā grafiski shematiski attēlo teritorijas perspektīvo telpisko struktūru. Izstrādāto *Rail Baltica* trasējumu alternatīvu novietojums atbilst Bauskas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2012.-2030. gadam Telpiskās attīstības perspektīvas shematiskajā attēlojumā noteiktajam, to starp, iekļaujoties definētajā "Starptautiskas un nacionālas nozīmes transporta attīstības ass teritorijā".
2.	Netiek paredzēta pasažieru dzelzceļa transporta pieejamība iedzīvotājiem Bauskas novada un vietējas nozīmes attīstības centros. Iedzīvotāji vēlas nākotnē attīstītu vietējo pasažieru dzelzceļa līniju ar pieturvietām Codē, Ceraukstē un Grenctālē paredzētās dzelzceļa līnijas trases B alternatīvas novietojumā;	Priekšlikums tiks ņemts vērā tālākajā plānošanas procesā.
3.	Tiks radīti transporta kustības traucējumi, jo vietējie iedzīvotāji intensīvi izmanto vietējās nozīmes ceļus virzienos Mūsa – Brunava, Ceraukste – Brunava, Ērgļi – Grenctāle;	Šie ceļi tiks saglabāti, izbūvējot divlīmeņu šķērsojumus ar *Rail Baltica*.
4.	automaģistrālei A7 un plānotajai *Rail Baltica* trasei atrodoties 2-3 km attālumā tiks radīti vides riski un trokšņa avoti, jo trases A varianta tuvumā dzīvojošie iedzīvotāji jau cieš no trokšņa, ko rada automaģistrāle A7;	Informācija par fona troksni, trokšņu izplatību, plānotajiem prettrokšņa pasākumiem ir pieejama IVN Ziņojuma 2.4.2. un 3.14. sadaļā, kā arī attiecīgajos pielikumos. Posmā gar "Turķu" un "Pūcīšu" mājām ir paredzēti prettrokšņa pasākumi, kas nodrošina Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteikto robežlielumu

		ievērošanu. Informācija par vides riskiem ir pieejama 3.21. sadaļā.
5.	Tiks radīti riski vides bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai - izpostīti vērtīgi Skultēnu un Beku meža biotopi, radīti draudi aizsargājamo un apdraudēto putnu un dzīvnieku sugu pastāvēšanai. Vairākas Skultēnu mežā dzīvojošās putnu un dzīvnieku sugas ir iekļautas apdraudēto un aizsargājamo sugu kategorijā (MK noteikumi nr. 211 - „Noteikumi par putnu sugu sarakstu, kurām piemēro īpašus dzīvotņu aizsardzības pasākumus, lai nodrošinātu sugu izdzīvošanu un vairošanos izplatības areālā", MK 2006.gada noteikumi Nr. 153 par ES sugu un biotopu sarakstu). Paredzētais dzelzceļa trasējums iznīcinās medību iecirkni Pumpēnu tuvumā un citās mežam piegulošajās teritorijās;	Saskaņā ar biotopu kartēšanas datiem Skultēnu mežā ne *Rail Baltica* izpētes koridorā (300 m koridors un infrastruktūras izpētes teritorijas), ne nodalījuma joslā (60 m koridors) neatrodas aizsargājamie biotopi. Beku mežā netālu no *Rail Baltica* nodalījuma joslas atrodas aizsargājamie meža biotopi 91E0 *Aluviāli krastmalu un palieņu* meži un 9080 *Staignāju meži*, kas netiek skarti. Informācija par ornitofaunu un savvaļas zīdītājdzīvniekiem un ietekmes vērtējums ir pieejams IVN Ziņojuma 2.12. un 3.18. sadaļā. Tā kā *Rail Baltica* iet gar Skultēnu meža malu, tad netiek iznīcināts meža masīvas, bet gan skarta tā neliela daļa, kas nerada būtiskus ierobežojumus medībām.
6.	Tiks radīti riski lauksaimniecības, mežsaimniecības un biškopības saglabāšanai un attīstīšanai tīrā vidē. Trases tuvumā atrodas bišu spietošanas ceļi un bišu spietu nolaišanās vietas;	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
7.	Tiks izpostīta Zemgalei raksturīgā lauku ainava un pazemināsies iedzīvotāju dzīves kvalitāte.	A8 un B8 posmu ietekme uz apkārtnes ainavu ir līdzvērtīga, kur nozīmīgākā ietekme ir uz Mēmeles un Mūsas upju ieleju ainavu. Pārējās šo posmu daļās ietekme ir vidēja un lokāla. Ne vienā, ne otrā gadījumā tā neierobežo paredzētās darbības īstenošanu Bauskas novadā. Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
Uldis Bludins		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Rakstu jums par skarto īpašumu Krustpils ielā 85A, Rīga (Kadastra numurs: 0100 121 1048). Sabiedriskās apspriešanas laikā neguvu skaidrojumu, kādi ir paredzētie pasākumi, lai nodrošinātu nekustamajā īpašumā atrodošos dzīvojamo ēku no *Rail Baltic* radītā trokšņu piesārņojuma. Kā es nopratu, pēc sabiedriskajā apspriešanā prezentētājiem materiāliem, projektētājiem vispār nebija zināms, ka šī dzīvojamā ēka atrodas 150 m attālumā no patlaban esošajiem sliežu ceļiem stacijas Preču 2 rajonā. Un sakarā ar	Nepieciešamās vietas prettrokšņa pasākumu plānošanai ir noteiktas pamatojoties uz Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasībām un atbilstoši Rīgas teritorijas plānojumam 2006.-2018. gadam ar grozījumiem norādītais īpašums atrodas jauktas apbūves teritorijā, kur trokšņa robežlielumi, ja atļauts izvietot dzīvojamās mājas, ir: Diena 65 dB(A),

	jauno sliežu ceļu izbūvi, atstatums līdz sliežu ceļiem samazināsies līdz 90 - 100 m. Lūdzu paskaidrojiet, vai projektā ir paredzēta trokšņu slāpējoša sienas izbūve un kādi ir tās parametri. Ja nē, tad kādi apsvērumu un normatīvie akti pieļauj atteikties no šīs trokšņu ierobežojošās sienas izbūves.	Vakars 60 dB(A), Nakts 55 dB(A). Trokšņa modelēšanas rezultāti parāda, ka *Rail Baltica* radītais troksnis uz Jūsu norādītā īpašuma robežas nakts periodā būs aptuveni 40 dB(A), dienas un vakara periodā aptuveni 50 dB(A).
V. Bezbaile		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Mēs, apakšā parakstījušies Bezbaiļu ģimenes pārstāvji no „Silnieku" mājām izsakām savu vērtējumu IVN Ziņojumam par *Rail Baltica* Salacgrīvas novadā. Mēs atbalstām ieteikto vilciena trases maršrutu mūsu Salacgrīvas novadā, jo tas apiet ļoti daudzus iedzīvotāju īpašumus un pasargā viņu mājas, jo nav par daudzapdzīvoto trases B2-2 posmu. Mēs varētu atbalstīt arī izvēli - A1>A2-1>C5-2>C5-3>C4>A3-2, jo tas arī saudzētu daudzas biezi apdzīvotās vietas Salacgrīvas tiešā tuvumā un Svētciema apkārtnē. Mēs arī vēlamies izteikt savu viedokli par TAISNĪGO ATLĪDZĪBU vilciena trases tuvumā esošajiem, jo uzskatām, ka lauku apvidū pēc individuālas vienošanās jāatlīdzina visi vilciena trases dēļ radušies zaudējumi (īpašuma lietojuma maiņa, apgrūtinājumu, ierobežojumu un piekļuves radītie zaudējumi, u.c.) visu nekustamo īpašumu īpašniekiem, kuru īpašumi atrodas līdz 200 m attālumā no malējās sliedes, un lūdzam veikt izmaiņas normatīvajos aktos.	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu. Priekšlikumus par taisnīgas atlīdzības noteikšanu izvērtēs Satiksmes ministrija.
V. Bražis		
	Komentārs	**Atbilde**
I.	Kopumā *Rail Baltica* būtu ļoti nepieciešams valsts attīstībai. Lai Rīga būtu konkurētspējīgs satiksmes mezgls, obligāti jābūt caurbraucamam dzelzceļa pievadam pie lidostas (nevis atzarojumam). Lai šis nozīmīgais projekts neapgrūtinātu rīdzenieku pārvietošanos, būtu	Esošā 1520 mm dzelzceļa vienlīmeņa šķērsojumu aizvietošana ar divlīmeņu šķērsojumiem nav tiešā veidā attiecināma un realizējam tikai *Rail Baltica* projekta realizācijas ietvaros, bet piekrītam, ka tālākā procesa gaitā būtu lietderīgi rast risinājumus minētajai problēmai, skatot šo jautājumu kompleksi, sadarbojoties Rīgas pilsētai, VAS "Latvijas Dzelzceļš" un

	nepieciešams visas esošās pārbrauktuves aizvietot ar divlīmeņu šķērsojumiem, kā arī paredzēt jaunas divlīmeņu šķērsojumu vietas: Anniņmuižas bulv. un Anniņmuižas ielas savienošanai, Jūrkalnes ielas un Kurzemes prospekta savienošanai, Raņķa dambja un Vienības gatves savienošanai, Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai, jo esošo ceļu pārvadu, tuneļu un pārbrauktuvju caurlaides spējas praktiski visur ir izsmeltas. Tāpat būtu lietderīgi izveidot divlīmeņu šķērsojumus šobrīd slēgto pārbrauktuvju vietās - Nometņu, Ventspils, O.Vācieša, Lubānas ielās. Būtu apsverama universālveikala Stockmann pārvietošana, kas ļautu gan plašāk un ērtāk apvienot staciju ar autoostu, gan novērstu veikala apmeklētāju autostāvvietu brīvo vietu meklēšanas laikā izraisītos satiksmes traucējumus. Pēc patreizējā *Rail Baltica* plāna paredzēts nojaukt stāvvietu Prāgas iela 2, taču tā kā tā nodrošina arī universālveikala Stockmann apmeklētāju auto novietošanu, tad pēc dzelzceļa izbūves ievērojami pasliktinātos satiksmes situācija tiešā stacijas tuvumā.	Satiksmes ministrijai. *Rail Baltica* projekta ietvaros Rīgas pilsētā netiek paredzēti esošo ielu vienlīmeņa šķērsojumi. Attiecībā uz Rīgas pilsētā plānotajiem satiksmes infrastruktūras objektiem, *Rail Baltica* trasējuma risinājumi izstrādāti ņemot vērā plānotos risinājumus, paredzot iespēju veidot divlīmeņa šķērsojumus Anniņmuižas bulvāra un Anniņmuižas ielas savienošanai, Jūrkalnes ielas un Kurzemes prospekta savienošanai, Raņķa dambja un Vienības gatves savienošanai, kā arī Ģertrūdes ielas un Daugavpils ielas savienošanai. Attiecībā uz risinājumiem Rīgas centrālās stacijas attīstībai kontekstā ar dzelzceļa līniju *Rail Baltica*, uzņēmums AECOM veic pētījumu par Rīgas Centrālā Multimodālā Transporta Mezgla izveides iespējām, izvērtējot dažādus risinājumus un alternatīvu variantus, to starp, par automašīnu novietošanu.
I. Karule		
	Komentārs	**Atbilde**
	„Ja pilsēta vēlas būt piemērota dzīvošanai, tai jābūt staigājamai" (Pharoah, 1992 after Goodman & Tolley, 2003), vēsta telpiskās plānošanas teorija, kas praksē ir pārbaudīta neskaitāmās pilsētās. *Rail Baltica* projekta A alternatīvu Rīgā posmā no Liepājas ielas līdz Zasulaukam paredzēts izveidot virszemes līmenī paralēli esošajām sliedēm. Šajā posmā šobrīd gājējiem ir iespēja šķērsot sliedes virszemes līmenī principā jebkurā vietā, bet organizētas gājēju (un velobraucēju) pārejas ir izvietotas 5 vietās – Ventspils ielā, Mazā nometņu ielā, Kalnciema ielā, starp Kuldīgas un Smārdes ielu kā arī starp Šampetera un Geogora ielu. Tādā veidā tiek nodrošināta Āgenskalna un Zasulauka apkaimju sasaite ar Šampētera un Pleskodāles apkaimēm. Likums "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" nosaka, ka "ietekme uz vidi — paredzētās darbības vai plānošanas dokumenta īstenošanas izraisītas	Piekrītam tēzei, ka pilsētai jābūt staigājamai, tomēr, ņemot vērā dzelzceļa transporta specifiku un no tā izrietošos drošības aspektus, sliežu ceļu šķērsošana ir pieļaujama tikai un vienīgi speciāli tam paredzētajās vietās, kā tas diemžēl šobrīd nereti notiek. Projekta ietvaros ir paredzēti sliežu ceļu šķērsojumi gājējiem un velobraucējiem Ventspils ielā, Mazā Nometņu ielā, kā arī starp Kuldīgas un Smārdes ielu iepretim Candera ielai. Gājēju pāreja paredzēta arī pie Zasulauka stacijas, kur nākotnē, veicot kompleksu stacijas rekonstrukciju, iespējams izveidot vēl papildus šķērsojumu ar piekļuvi peroniem. Dzelzceļa līnijas šķērsojumu pie Kalnciema ielas nodrošina Kalnciema ielas (Lielribes ielas) tilts. Starp Šampētera un Gregora ielas esošais šķērsojums ir iespējams, tā

	tiešas vai netiešas pārmaiņas vidē, kuras ietekmē vai var ietekmēt cilvēku, viņa veselību un drošību, kā arī bioloģisko daudzveidību, augsni, gaisu, ūdeni, klimatu, ainavu, materiālās vērtības, kultūras un dabas mantojumu un visu minēto jomu mijiedarbību". Bet neskatoties uz to *Rail Baltica* Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā nav detalizēti analizēts kā *Rail Baltica* ietekmēs cilvēkus - Rīgas iedzīvotājus un pilsētas visus. Pasaules praksē labi zināms, ka attālums ir viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc cilvēki izvēlas kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu. Eiropas valstīs vidējā kājāmgājējiem pieņemamā distance ir 1 līdz 2 kilometri, atkarībā no gājēju sistēmas fiziskajiem parametriem (dizaina un seguma), paša gājēja personiskajām īpašībām un pārvietošanās iemesla un konteksta (Fruin, 1987; Goodman, 2001a after Goodman & Tolley, 2003; Grava, 2003). Šobrīd esošās dzelzceļa sliežu šķērsošanas vietas virszemes līmenī ļauj iedzīvotājiem kā efektīvāko (kas ir arī visdraudzīgākais dabai, pilsētvidei, tas skaitā gaisa kvalitātei) pārvietošanās veidu izvēlēties kājāmiešanu un doties, piemēram, no savas mājas Āgenskalnā uz Spices tirdzniecības centru ar kājām, vai no mājām Šampēterī uz skolu/bērnudārzu/darbu Zasulaukā ar kājām. Virszemes šķērsošanas vietas plaši izmanto arī velobraucēji, kuru maršruti pārsvarā mēdz būt arī daudz garāki. Bet esošai Kalnciema ielas tilts nenodrošina drošas un ērtas pārejas iespējas ne gājējiem, ne velobraucējiem, kā arī tas ievērojami palielina distanci, tādejādi veicinot neizvēlēties šos ilgtspējīgos pārvietošanās veidus – kājāmiešanu vai velobraukšanu. Ņemot vērā iepriekš minētos faktus vēlos norādīt, ka tik blīvi apdzīvotā teritorijā kāda ir posmā no Liepājas ielas līdz Zasulaukam, jaunveidojamajam *Rail Baltic* dzelzceļam jābūt pazemes līmenī, nodrošinot cilvēkiem brīvu pārvietošanās iespēju virszemes līmenī.	tehniskos risinājumu izstrādājot tālākā būvprojektēšanas gaitā, sadarbībā ar VAS "Latvijas Dzelzceļš", ņemot vērā sliežu ceļus uz Bolderājas staciju un šķērsojamās zonas platumu (150 m). Piekrītam par papildus savienojumu izskatīšanas nepieciešamību, un uzsveram to iekļaušanas un paredzēšanas iespējamību jau tālākā tehnisko risinājumu izstrādes gaitā būvprojektēšanas ietvaros, ja konkrētu papildus šķērsojumu nepieciešamība tiks definēta un pamatota tālākā plānošanas procesa ietvaros no Rīgas pilsētas puses.
K. Jansone		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	IVN Ziņojumā nav novērtēta *Rail Baltica* būvniecības un darbības ietekme	IVN Ziņojuma 1.6., 3.1., 3.11., 3.12. sadaļā ir raksturota gan *Ŗail Baltica*

	uz tādu blīvi apdzīvotu Rīgas pilsētas daļu kā Āgenskalns, Zasulauks, Šampēteris, Imanta un Zolitūde iedzīvotāju ikdienas pārvietošanās iespējām. Aiz Liepājas ielas līdz Imantai vairāku kilometru garumā tiek izveidots norobežojums, kuru gājēji un velosipēdisti var pārvarēt vai nu pa pazemes tuneli, vai tiltu.	būvniecības, gan ekspluatācijas radītā ietekme un neērtības iedzīvotājiem, kā arī paredzētie risinājumi gan barjeras efekta samazināšanai, gan mobilitātes nodrošināšanai. Dažādu plūsmu (gājēju, velosipēdistu un dzelzceļa satiksmes) nodalīšana ir viens no galvenajiem drošības nodrošināšanas pamatprincipiem, lai nepieļautu nepiederošu personu brīvu pārvietošanos pa dzelzceļa infrastruktūru tam neparedzētās vietās.
2.	Šobrīd esošās dzelzceļa sliežu šķērsošanas vietas virszemes līmenī ļauj iedzīvotājiem kā efektīvāko pārvietošanās veidu izvēlēties kājāmiešanu. Šobrīd posmā no Liepājas ielas pārbrauktuves līdz Depo organizētas gājēju pārejas ir izvietotas 5 vietās – Ventspils ielā, Mazā Nometņu ielā, Kalnciema ielā, starp Kuldīgas un Smārdes ielu, kā arī starp Šampētera un Gregora ielu. Jaunais risinājums šajā posmā paredz vienu gājēju tiltu Zasulauka stacijā.	Ņemot vērā dzelzceļa transporta specifiku un no tā izrietošos drošības aspektus, nav pieļaujama un vēlama intensīvi izmantotu sliežu ceļu šķērsošana jebkurā vietā, kā tas diemžēl šobrīd nereti notiek. Projekta ietvaros ir paredzēti sliežu ceļu šķērsojumi gājējiem un velobraucējiem Ventspils ielā, Mazā Nometņu ielā, kā arī starp Kuldīgas un Smārdes ielu iepretim Candera ielai. Gājēju pāreja paredzēta arī pie Zasulauka stacijas, kur nākotnē, veicot kompleksu stacijas rekonstrukciju, iespējams izveidot vēl papildus šķērsojumu ar piekļuvi peroniem. Dzelzceļa līnijas šķērsojumu pie Kalnciema ielas nodrošina Kalnciema ielas (Lielribes) tilts. Starp Šampētera un Gregora ielas esošais šķērsojums ir iespējams, tā tehniskos risinājumu izstrādājot tālākā būvprojektēšanas gaitā, sadarbībā ar Latvijas Dzelzceļu, ņemot vērā atzaru uz Bolderāja preču staciju un šķērsojamās zonas platumu (150 m). Piekrītam par papildus savienojumu izskatīšanas nepieciešamību, un uzsveram to iekļaušanas un paredzēšanas iespējamību jau tālākā tehnisko risinājumu izstrādes gaitā būvprojektēšanas ietvaros, ja konkrētu papildus šķērsojumu nepieciešamība tiks definēta un pamatota tālākā plānošanas procesa ietvaros no Rīgas pilsētas puses.
3.	Dzelzceļa tunelim jāturpinās vismaz līdz Šampētera ielai, bet visoptimālākajā gadījumā – līdz Zolitūdes ielai.	Trases novietojuma virszemes un tuneļa risinājumi ir izvēlēti, ņemot vērā daudzus aspektus, primāri dodot priekšroku, kur tas iespējams, virszemes risinājumiem, jo tie, neskatoties uz ietekmi uz mobilitāti, fragmentāciju, ainavām, trokšņu izplatību u.c. aspektiem, ir ekonomiskāki gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā. Papildus ņemta vērā arī Rīgas Domes kategoriskā nostāja pret tuneļu risinājumiem Rīgas pilsētas teritorijā.

U. Kalniņa, J. Kalniņš, A. Kalniņa		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Es atbalstu ekspertu ziņojumā ieteikto RB trases novietojumu Salacgrīva novada teritorijā A1>B2-1>C5-1>C5-3>C4>A3-2. Jo šis trases novietojums apiet daudzas ļoti apdzīvotas teritorijas, tādējādi pasargājot vairāku Salacgrīvas novada iedzīvotāju mājas.	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
O. Zirnis		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Vēstulē izteikts atbalsts C5 alternatīvai un viedoklis, kāpēc šis novietojums ir pieņemamāks par B2-2 posmu.	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu
Bisenieku ģimene		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Mums būtu arī pieņemams, ja tiktu izvēlēts maršruts A1>A2-1>C5-2>C5-3>C4>A3-2, jo tas vēl vairāk saaudzētu daudzo novada iedzīvotāju īpašumus.	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
2.	Mēs arī vēlamies izteikt savu viedokli par TAISNĪGO ATLĪDZĪBU vilciena trases tuvumā esošajiem, jo uzskatām, ka lauku apvidū pēc individuālas vienošanās jāatlīdzina visi vilciena trases dēļ radušies zaudējumi visu nekustamo īpašumu īpašniekiem, kuru īpašumi atrodas līdz 100 m attālumā no malējās sliedes, un pieprasām, ka tam jābūt ierakstītam normatīvajos aktos.	Viedoklis ir pieņemts zināšanai.
S. Sala		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Lūdzu veikt labojumus detalizētajos risinājumos saistībā ar īpašumu "Lūri", Ķekavas pagasts, Ķekavas novads: 1. Nodrošināt piekļuvi īpašumam (ceļu) līdz pašām mājām, gar esošā īpašuma robežu (nevis tikai nobrauktuvi uz pļavas), lai saglabātu	Tiks izskatīts tālākā projektēšanas gaitā, ņemot vērā izstrādāto autoceļa A5 rekonstrukcijas projektu.

	zemes viengabalainību, 2. Nodrošināt piekļuvi esošajam pļavas un zemes īpašumam (otrā pusē dzelzceļa līnijai)	
J. Domburs		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Sniegt informāciju, uz kādiem apsvērumiem balstoties "*Rail Baltica*" trases gar autoceļu A4 un atzariem Rīgas virzienā ir noteiktas teritorijā, kur tuvumā atrodas ciemati "Avoti", "Varavīksne" un "Upeslejas", tai skaitā konkrēti kāda izpēte, konsultācijas un analīze par vides un sabiedrības interesēm, un augšminētajiem potenciālajiem riskiem šajos jautājumos ir veikta.	Trases "*Rail Baltica*" trases novietojums Stopiņu novadā gar autoceļu A4 un trases novietojums Rīgas virzienā atbilst, AECOM Ltd. veiktajā priekšizpētē "Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (*Rail Baltica* koridors)" pēc trīs valstu – Igaunijas, Latvijas un Lietuvas pasūtījuma, izvēlētajam novietojumam. Trases novietojums šajā izpētē tiek detalizēts un veikts IVN, saskaņā ar izpētes darba uzdevumu. Tehniskās, vides, juridisko u.c. aspektu analīze ir veikta, novērtējot iespējamo ietekmi uz minētājiem ciematiem "Avoti", "Varavīksne" un "Upeslejas", kā arī uz katru apdzīvoto vietu un katru nekustamo īpašumu. Paralēli apvedceļam *Rail Baltica* trase iekļaujas multimodālajā transporta koridorā, kas paredz jaunu tiltu pār Daugavu un kas jau kopš Rīgas rajona teritorijas plānojuma 2005. gada tiek ņemts vērā plānošanā. Trases novietojums Rīgas virzienā iekļaujas esošajā dzelzceļa līnijas "Rīga-Ērgļi" zemes nodalījuma joslā (atbilst arī Rīgas pilsētas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai 2030. gadam). "Perspektīvā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija" iekļauta Stopiņu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013.-2030. gadam, norādot novietojumu gar autoceļu A4, gan trases novietojumu Rīgas virzienā. Izpētes projektā ir pētīti Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa tehniskie risinājumi, atbilstoši starptautiskajām vilcienu savstarpējās izmantojamības prasībām, un kustības organizācijas, teritorijas plānošanas, vides, kultūras mantojuma aizsardzības, juridiskie u.c. aspekti, lai varētu uzsākt būvprojektēšanu, finanšu piesaistes, nekustamo īpašumu atsavināšanu un būvniecību. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums veikts atbilstoši Likumam par ietekmes uz vidi novērtējumu un tam pakārtotajiem normatīvajiem

		aktiem. IVN Ziņojums sagatavots atbilstoši VPVB 2015. gada 11. maijā izsniegtajai IVN programmai un tas ietver trokšņu un vibrācijas izplatības novērtējumu, kā arī citu vides un dabas aspektu detalizētu novērtējumu. Papildus IVN Ziņojumā sniegtajai informācijai pieejama papildus informācija elektronisko pielikumu veidā www.environment.lv un railbaltica.info, kur ir atrodama arī detalizēta informācija par konkrētiem nekustamajiem īpašumiem.
2.	Izskatīt iepriekš aprakstīto (vēstulē) priekšlikumu par "*Rail Baltica*" trases izmaiņām, lai mazāk ietekmētu apdzīvoto vietu iedzīvotājus, un sniegtu pamatotu atbildi uz šo priekšlikumu.	2015. gada 12. marta vēstulē norādīts, ka *Rail Baltica* trases atzari ir paredzēti vietās, kur pašlaik ir meža teritorija, kas ciematiem "Avoti", "Varavīksne" un "Upeslejas" kalpo par dabisku vizuālo, trokšņa un tamlīdzīgu norobežojumu no A4 autoceļa, kā arī tā ir tuvākā rekreācijas teritorija, un ka tiks ierobežota piekļuve arī citām meža teritorijām. Trases koridors ir precizēts no 300 m uz 60 m, un IVN ziņojuma sabiedriskajā apspriešanā Stopiņu novada iedzīvotāji varēja iepazīties ar precizēto koridoru un dzelzceļa atzaru tehnisko risinājumu – novietojumu +1 līmenī, kura rezultātā ietekme uz meža teritorijām ir vairākkārtīgi samazināta. Piekļuve apdzīvotajām vietām un dažādām teritorijām, tajā skaitā meža teritorijām ir risināta jau izpētes laikā. Tiek paredzēts, ka pašvaldības ceļš "Apvedceļš - d/s Avoti" (c19) paliek zemes līmenī un dzelzceļš to šķērso +1 līmenī. Tādējādi arī piekļūšana īpašumam "Avoti 22" netiek mainīta, jo minētais autoceļš tālāk savienojas ar pašvaldības ceļu "Avoti A" (kad. Nr. 80310150510). 2015. gada 12. marta vēstulē minētas bažas par vides apstākļu pasliktināšanu, t.sk. trokšņa, vibrācijas dēļ. IVN ziņojums ietver trokšņu un vibrācijas izplatības novērtējumu, kā arī citu vides un dabas aspektu detalizētu novērtējumu un pasākumus aizsardzībai pret troksni. Papildus IVN Ziņojumā sniegtajai informācijai pieejama papildus informācija elektronisko pielikumu veidā www.environment.lv.
GIB "Riču"		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Priekšlikums mainīt trases novietojumu Krustpils ielā, kur *Rail Baltica*	Tehniskā projekta izstrādes gaitā tiks vērtētas iespējas mainīt trases

	trase šķērso garāžu kooperatīvu.	novietojumu Krustpils ielā garāžas kooperatīva šķērsošanas vietā, tajā skaitā tiks precizētas dzelzceļa estakādes balstu izvietošanas vietas, kas mazāk ietekmēs garāžu kooperatīva darbību.
I. Dušele		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Par autoceļa V144 dzelzceļa šķērsojumu B2-1-C5 projekta B alternatīvas B2 posmā. Aktuālajā projekta *Rail Baltica* aprakstā B alternatīva posmā B2 tiek minēta kā ieteicamākā, neskatoties uz to, ka IVN ziņojuma kopsavilkumā minēts, ka A2 posms ir īsāks nekā B2; A2 posms skar mazāk lauksaimniecības zemes ar viensētām; B2 posmā tiek šķērsota vismaz 2x platāka dabas parka "Salacas ieleja" teritorija utt. Lūdzu izskaidrot, kuri tieši argumenti un kāpēc B alternatīvu padara par ieteicamāko, jo mums šobrīd nav izprotams B alternatīvas piemērotības pamatojums. Ceru, ka, izdarot gala lēmumu par atbilstošāko alternatīvu, kas jāveic Salacgrīvas pašvaldībai, tiks pilnībā novērsts iespējamais interešu konflikts, proti, A alternatīva skar pašvaldības amatpersonas īpašumu.	Alternatīvu raksturojums un salīdzinājums dots IVN Ziņojumā, tai skaitā 3.18.5.1. sadaļā pieejams detalizēts abu alternatīvu vērtējums un salīdzinājums Natura 2000 teritorijas dabas parka "Salacas ieleja" šķērsojuma vietā (skat. informāciju šeit http://railbaltica.info/informacija/ietekmes-uz-vidi-novertejums/)
2.	Tāpat vēlos noskaidrot, vai B varianta projektētāji ir iepazinušies ar reālo situāciju vidē? Pēc pašreizējā autoceļa V 144 dzelzceļa šķērsojumu B2-1-C5 plānojuma cauri mūsu īpašumam paredzēts izbūvēt 2 ceļus nokļūšanai kaimiņu īpašumos (skat. attēlu Nr. 1).	Esam iepazinušies ar situāciju, veidojām optimālākos risinājumus. Piebraucamo ceļu konfigurācija un izvietojums tiks precizēti lokālplānojumu un tehniskā projekta izstrādes laikā.
3.	Šāds plānojums ne tikai pilnībā izposta visu, ko līdz šim esam izveidojuši un degradē mūsu dzīves vidi, bet arī liedz mums pamatpakalpojumu dzīvošanai, proti, ūdens ieguvi, jo viens no ceļiem paredz šķērsot aku, no kuras apgādājam māju ar ūdeni. Vai plānojot augstākminēto šķērsojumu un piekļuves ceļus, tiešām ir ievērots princips "nodarīt pēc iespējas mazāku kaitējumu"? Kad 1998. gadā iegādājāmies šo īpašumu, lai dzīvotu skaistā un tīrā vidē - dabas parkā "Salacas ieleja", Ziemeļvidzemes	Piebraucamo ceļu risinājumi tiks precizēti un noteikti tehniskā projekta izstrādes laikā. Ņemot vērā faktu, ka projekta realizācijai būs nepieciešama daļas jums piederošo īpašumu atsavināšana, tad vēlos atgādināt, ka nekustamo īpašumu atsavināšana sabiedrības vajadzībām notiek saskaņā ar Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumu un Ministru kabineta 2011. gada 15. marta noteikumiem Nr. 204 "Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām

	biosfēras rezervāta ainavu aizsardzības zonā, mūsu plāns nebija dzīvot starp diviem autoceļiem un "zem viadukta" un tas nebija redzams novada attīstības plānā.	atsavināmo nekustamo īpašumu". Atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu veido nekustamā īpašuma tirgus vērtība vai atlikusī aizvietošanas vērtība, izvēloties no tām augstāko vērtību, un atlīdzība par zaudējumiem, kas nekustamā īpašuma īpašniekam nodarīti saistībā ar nekustamā īpašuma atsavināšanu un, ja tiek atsavināta nekustamā īpašuma daļa, — ar atsavinātā nekustamā īpašuma izmantošanu. Līdz ar to valsts kompensēs Jums visus radušos zaudējumus (sīkāka informācija http://railbaltica.info/jautajumi-un-atbildes/aktuali/ un videoprezentācija (Edgars Pastars, Borenius) par atsavināšanas u.c. juridiskajiem jautājumiem https://www.youtube.com/watch?v=hWTN2yR6KvI&feature=youtu.be
4.	Kā, jūsuprāt, mums, apzinoties pilnīgu mūsu dzīves vides degradāciju, būtu jārīkojas un vai paredzamā auto kustība pār pārvadu un nobraucamajiem ceļiem patiešām attaisno pašreizējo plānojumu? Vai ir apsvērti citi plānojumi, ņemot vērā, ka līdzās atrodas neapbūvētas pļavas, kuras nav tiešā apdzīvotu ēku tuvumā? Ja, jā – tad kādi argumenti apstiprina esošā plānojuma piemērotību? Ja nē, tad kāpēc projektētāji nevar šādas versijas izvērtēt un atrast optimālāku variantu, kas pilnībā nesagrautu dzīves vidi un nepadarītu mūsu veiktos ieguldījumus dzīves vides uzlabošanā par bezvērtīgiem?	Izvēlētais trases novietojums ir optimāls, gan attiecībā pret apdzīvojuma struktūru (neapbūvētas teritorijas starp Salacgrīvu un Vecsalacu labajā Salacas krastā, neapbūvētas teritorijas kreisajā Salacas krastā, kā arī Salacas upes šķērsojuma vietas ziņā. Savukārt godīgu atlīdzību par zaudējumiem, kas nekustamā īpašuma īpašniekam nodarīti saistībā ar nekustamā īpašuma atsavināšanu un, ja tiek atsavināta nekustamā īpašuma daļa, — ar atsavinātā nekustamā īpašuma izmantošanu, nodrošina spēkā esošie normatīvie akti.
5.	Projektētājiem piedāvāju iespējamo pārvada izvietojumu ar nelielu līkumu - tas tad šķērsotu tikai pļavas, nebūtu tiešā māju tuvumā un vispār nevajadzētu būvēt jaunus ceļus, lai nokļūtu uz "Enkuriem", "Aizkalniem" un "Upesgrīvām" (skat. attēlu Nr. 2). Vai arī nokļūšanai uz "Enkuriem", "Aizkalniem" un "Upesgrīvām" izmantot Meldru ielu, kam izveido turpinājumu uz "Airīšu" un "Upesgrīvu" robežas (skat. attēlu Nr. 3). Vēlamies, lai šie varianti tiktu izvērtēti un jūs sniegtu argumentētu to vērtējumu un pamatojumu to piemērotībai vai nepiemērotībai. Ja projektētāji nespēj piedāvāt variantu, kas mūsu dzīves vidi pilnībā nedegradētu, graujot īpašuma vērtību (estētisko, dzīves kvalitātes, tirgus vērtības u.c.) un padarot to dzīvošanai nepiemērotu, tad kāds šādā	Jūsu piedāvāto priekšlikumu izvērtēsim turpmākajā detalizētas tehniskās izpētes un tehniskā projekta sagatavošanas laikā. Mūsu mērķis ir nodrošināt risinājumu, kurš maksimāli saglabātu dzīves vidi un kvalitāti teritorijās, kuru tuvumā atradīsies RailBaltica trase. Kompensācijas mehānismu aprakstu atradīsiet šajā saitē http://railbaltica.info/jautajumi-un-atbildes/aktuali/ un videoprezentācija (Edgars Pastars, Borenius) par atsavināšanas u.c. juridiskajiem jautājumiem https://www.youtube.com/watch?v=hWTN2yR6KvI&feature=youtu.be

	gadījumā ir paredzēts kompensācijas mehānisms? Lūdzu, uzskaitīt visu piedāvātos variantus, izskaidrojot arī procedūras, kas jāveic, lai kompensācijas mehānismu iedarbinātu.	
Inčukalna novada ciema Meža miers iedzīvotāji		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Priekšlikums mainīt trases novietojumu, lai apietu Meža miera teritoriju.	Izvērtējot 21.09.2015. sanāksmē iesniegto iedzīvotāju priekšlikuma tehnisko iespējamību, tas tika vērtēts no sabiedrības, skarto īpašumu un vides viedokļa un atzīts par sliktāku, kā esošais variants.
2.	Piebraucamo ceļu likvidācija un piekļuves iespējas	*Rail Baltica* dzelzceļa līnija paredz likvidēt piebraucamos ceļus uz Vecumiem-2, Viģubiem un apgrūtina pašlaik vēl neatrisinātu piekļūšanu uz vēl sešiem neapbūvētiem apbūves zemesgabaliem, kas atrodas aiz Viģubiem. Ērtākais piekļūšanas risinājums nekustamajiem īpašumiem tiks piedāvāts projektēšanas laikā, paredzot dzelzceļa uzbērumam paralēlu ceļu no autoceļa V75 līdz īpašumiem vai vienojoties par servitūta ceļu kaimiņu īpašumos.
3.	Vai pašreiz topošajā projektā paredzēts veidot aizsargsienas, lai norobežotu dzīvojamās mājas no *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas, lai dzīvojamās mājas tiktu aizsargātas no vilciena radītā trokšņa un vibrācijas? Priekšlikums veidot koku stādījumus gar dzelzceļu.	IVN Ziņojumā ir pieejama vēstulē norādītā informācija: • 2.4.2. un 3.14. sadaļā trokšņa novērtējuma rezultāti, • 3.15. sadaļā vibrāciju novērtējuma rezultāti, • 2.11., 2.12. un 3.18. sadaļā ietekmes uz dabas vērtībām novērtējuma rezultāti, • 3.7. sadaļā raksturota ietekme uz dzeramā ūdens resursiem, • 3.2. sadaļā ietekme uz apkārtnes hidroloģiskajiem apstākļiem, • 1.5.7.5. sadaļā raksturoti iespējamie ierobežojošie faktori saistībā ar ziemeļu gudrona dīķi.
4.	Vai kāds ir domājis par meža dzīvniekiem, putniem un aizsargājamiem augiem, kas atrodas šinī teritorijā?	
5.	Meža miers teritorijā ir augsts gruntsūdeņu līmenis, var pasliktināties dzeramā ūdens kvalitāte. Kas to kompensēs un vai ir veikti kādi pētījumi?	
6.	Vai ir veikti pētījumi, kādu ietekmi uz gruntsūdeņiem atstās gudrona slānis dzelzceļa līnijas būvniecības laikā? Vai būvniecības gaitā gudrona slānis neturpinās izplatīties tālāk apkārt esošajos gruntsūdeņos un pasliktināt dzeramā ūdens kvalitāti apkārtējā teritorijā?	
7.	Ietekme uz meliorācijas sistēmām. Kas kompensēs šos zaudējumus un būvniecības gaitā radītās neērtības?	

A. Kekļa		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Dzelzceļa trases novietojums vienotā transporta koridorā ar Rīgas apvedceļu nav optimāls. Saskaņā ar šķērsprofilu attālums no NP 29,5 autoceļa profila ass līdz tālākajam dzelzceļa trases nožogojumam ir 65-75 m, savukārt atbilstoši šībrīža plānojumam, pieņemot, ka NP 29,5 autoceļa profila ass aptuveni sakrīt ar esošā Rīgas apvedceļa malu, šis attālums mazākajā izteiksmē ir 94 m, turklāt, šķērsojot nekustamo īpašumu "Dzelzkalni", šis attālums palielinās līdz aptuveni 116 m. Uzskatu, ka ir iespējams optimizēt dzelzceļa trases novietojumu, pārvietojot tuvāk Rīgas apvedceļam par vismaz 20 m; pārmodelējot dzelzceļa trases pagriešanos gar Rīgas apvedceļu.	Dzelzceļa trases novietojuma attālumu vienotā transporta koridorā no autoceļa nosaka dzelzceļa trases ģeometriskie parametri, kā arī autoceļa mezglu un plānoto dzelzceļa šķērsojumu konfigurācija. Konkrētajā vietā *Rail Baltica* dzelzceļa trases novietojumu pret autoceļu A5 nosaka tuvumā esošais autoceļa A5/A8/V13 divlīmeņu mezgls, plānotais autoceļa A5/V7 divlīmeņa mezgls, kā arī plānotie *Rail Baltica* dzelzceļa divlīmeņa šķērsojumi ar autoceļiem V13, A8, V7 un esošo 1520 mm dzelzceļu Rīga – Jelgava.
2.	Trasei šķērsojot nekustamo īpašumu "Dzelzkalni", trokšņu samazināšanas pasākumi nav paredzēti, lai gan jaunizbūvējamā dzīvojamā māja fiziski atrodas IVN pielikumā Nr. 2.11 uzrādītajā trokšņu zonā. Uzskatu, ka nepieciešams paredzēt trokšņu mazināšanas pasākumus[..1].	Atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 2. pielikuma 3.2. punkta nosacījumiem vides trokšņa līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem novērtē teritorijā, kura ietver dzīvojamo apbūvi, kas reģistrēta Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā kā apbūves zeme vai zeme zem dzīvojamo ēku pagalmiem, kā arī 2 m attālumā no fasādes, kura ir visvairāk pakļauta trokšņa iedarbībai. Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā uz 22.12.2015. nav reģistrēta informācija par būvēm, kas atrastos zemes vienībā ar apzīmējuma Nr. 80800090011. Izvērtējot vēstules 4. pielikumā pievienotajā ģenerālplānā attēlotās būves novietojumu, tika konstatēts, ka 2 m attālumā no trokšņa iedarbībai visvairāk pakļautās fasādes paredzētās darbības radītais troksnis būs zemāks, nekā Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 2. pielikumā noteiktie vides trokšņa robežlielumi. Līdz ar to šajā *Rail Baltica* posmā nav pamatojuma plānot trokšņa samazināšanas pasākumus.
Stopiņu novada ciemata "Saurieši" iedzīvotāji (A. Sausiņa)		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Lūdzam ņemt vērā esošos trokšņa avotus. Lūgums kopēji summēto	IVN ietvaros veicot trokšņa novērtējumu, ir ņemti vērā esošie trokšņa avoti

	trokšņu, vibrācijas un to negatīvā iespaida samazināšanai daudzdzīvokļu mājās Burtnieku ielā 7 un Burtnieku ielā 9, pirms dzelzceļa infrastruktūras līnijas būvniecības veikt trīskārša stiklojuma logu un fasāžu, kas vērstas pret projektēto *Rail Baltica* dzelzceļu, renovāciju.	un to ietekme. Trokšņa novērtējuma rezultāti apkopoti IVN Ziņojuma 3.14. sadaļā un informācija par kopējo prognozēto trokšņa līmeni plānotās dzelzceļa līnijas apkārtnē pēc trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanas pieejama Pielikumu 2. sējuma 17. – 25. pielikumā. Katrai vietai nepieciešamie konkrētie prettrokšņa pasākumi tiks precizēti tehniskā projekta izstrādes laikā. IVN Ziņojuma 3.15. sadaļā pieejams vibrāciju izplatības un ietekmes novērtējums.
V. Ieviņa		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Atbalstu IVN Ziņojumā ieteikto trases variantu Salacgrīvas teritorijā, jo tas pasargā daudzus novada iedzīvotāju īpašumus no jaunbūvējamā dzelzceļa ietekmes. Atbalstu izsaku arī variantam A1 > A2-1 > C5-2 > C5-3 >A2-3 > A2-4 > C4 > A3-2, jo tas pasargā vēl vairāk iedzīvotāju īpašumus no jaunbūvējamā dzelzceļa ietekmes.	Komentārs pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
2.	Lūdzu izdarīt labojumu 19. novembra Salacgrīvas sabiedriskās apspriešanas protokolā, kur manis teiktie vārdi ir atspoguļoti saīsināti, ne pēc būtības un neprecīzi.	V. Ieviņas vēstule saņemta 11. decembrī. Sanāksme Salacgrīvā notika 19. novembrī. Informācija pieņemta zināšanai, jo saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumu Nr. 18 " Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību" 46. punktu "*Ierosinātājs piecu darbdienu laikā pēc sabiedriskās apspriešanas sanāksmes dienas nosūta sanāksmes protokolu birojam un pašvaldībai, kā arī ievieto ierosinātāja vai tā pilnvarotas personas tīmekļa vietnē. Protokols sabiedrībai ir pieejams pašvaldībā un birojā. Ikvienam sanāksmes dalībniekam ir tiesības septiņu dienu laikā pēc sabiedriskās apspriešanas sanāksmes dienas iesniegt ierosinātājam un birojam pievienošanai protokolam atsevišķu viedokli par protokolā atspoguļoto informāciju par sabiedriskās apspriešanas sanāksmi.*".
3.	Priekšlikums trases posmu apzīmēšanai un numerācijai, kā arī to savstarpējai salīdzināšanai.	IVN ietvaros lietotie posmu apzīmējumi ir norādīti IVN Ziņojumā, savukārt alternatīvu vērtējums un salīdzinājums dots 6. nodaļā.
4.	Ierosinu paredzēt izmaiņas normatīvajos aktos un noteikt, ka Latvijā lauku apvidū ir jākompensē ikvienam nekustamajam īpašumam vai tā daļai, kas	Komentārs tiks ņemts vērā un vērtēts, plānojot īpašumu atsavināšanas procesu.

	atrodas līdz 100 (vai 200, vai cits lielāks skaitlis) metru attālumā no jaunbūvējamā dzelzceļa radušies zaudējumi (ierobežojumi, apgrūtinājumi, piekļuves grūtības, īpašuma izmantojuma maiņa u.c.), balstoties individuāli noslēgtā līgumā ar institūciju un, paredzot iespējamo atlīdzību gan naudā, gan līdzvērtīgā īpašumā vai līdzvērtīgā īpašuma daļā, vai citādi pēc vienošanās. Būtu jāparedz arī to iespējamo zaudējumu atlīdzība, kuras nepieciešamība varētu rasties, laika gaitā parādoties izmaiņām likumos un citos normatīvajos aktos, piemēram, „Aizsargjoslu likumā" vai tā normu piemērošanas kārtībā, atkal radot dzelzceļa tuvumā esošajiem īpašumiem jaunus apgrūtinājumus.	
J. Majors		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Zemes īpašums "Rozas", kas atrodas Salaspils lauku teritorijā, Salaspils novadā (kadastra Nr. 80310030012) *Rail Baltica* kartēs kļūdaini minēts ar nosaukumu "Iksi 8".	Grafiskajā materiālā attēlotā informācija attiecībā uz māju nosaukumiem ir attēlota atbilstoši Valsts zemes dienas (informācija par kadastra objektiem) un Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras (Topogrāfiskās kartes informācijas) sniegtajai aktuālajai informācijai.
2.	Netālu no mana īpašuma ir paredzēts *Rail Baltica* trases un autoceļa P5 divlīmeņu šķērsojums. *Rail Baltica* risinājums paredz uzbēruma izveidošanu autoceļa P5. Uzbērums tiktu veidots daļēji arī gar mana īpašuma robežu. Šobrīd piekļūšana manam īpašumam un arī manu kaimiņu īpašumiem ir nodrošināta pa esošo ceļa pieslēgumu autoceļam P5. Attiecīgi man zemesgrāmatā nostiprināts ceļa servitūts šim pieslēgumam. No autoceļa P5 ir atļauts labais un kreisais pagrieziens uz manu ceļu. Esošajos teritorijas plānošanas dokumentos ir paredzēts pagarināt manu ceļu, izbūvējot tiltu pār Mazo Juglu, un tālāk šis ceļš savienotu autoceļu P5 ar perspektīvo autoceļu "Kaivas ielas aplis – Kranciema karjers" (austrumu ievads Rīgā). Es prasu, lai projektējot R*ail Baltica* trases un autoceļa P5 šķērsojumu, man netiktu pasliktināta esošā situācija attiecībā uz piekļūšanu manam īpašumam no autoceļa P5, t.i., satiksmes risinājums saglabātu atļautu labo un kreiso pagriezienu, nobraucot no un uzbraucot uz autoceļa P5.	Priekšlikums tiks ņemts vērā tālākā projektēšanas gaitā, izstrādājot būvprojektu tehniskajiem risinājumiem.

L.E. Elnione, D. Elnionis		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Kategoriski iebilstam pret *Rail Baltica* līnijas būvniecību saskaņā ar A alternatīvu (apzīmēta ar zaļu), bet atbalstām būvniecību saskaņā ar A" alternatīvu (apzīmēta ar zilu) caur Āgenskalna pazemi.	Viedoklis pieņemts zināšanai.
2.	Ja tiks izbūvēta A alternatīva, kuras aizsargjoslas skars L.E. Elniones īpašumu: 1) Lūdzam nodrošināt adekvātu finansiālo kompensāciju par sagādātajām neērtībām un īpašuma vērtības samazināšanos; 2) Lūdzam nodrošināt maksimālu aizsardzību pret trokšņiem, vibrāciju, putekļiem celtniecības un ekspluatācijas laikā, izbūvējot gar īpašumu aizsargsētu.	Komentārs pieņemts zināšanai.
A. Greidāna		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Uzskatu, ka vibrāciju un trokšņu novērtējums veikts formāli, līdz ar to lūdzu veikt papildus izpēti attiecībā uz šādiem jautājumiem: 1) Olaines pagastā, kur atrodas mans īpašums ("Irbes", Medemciems), grunti veido smalkā frakcija un ir augsts grunts ūdenslīmenis, līdz ar to jau esošās vibrācijas no dzelzceļa līnijas un autoceļiem A5 un A8 jūtamas ļoti stipri; 2) Saskaņā ar IVN sniegto shēmu, trokšņu līmenis piegulošajās teritorijās nemainās atkarībā no tā, vai līnija atrodas uz zemes, vai uzbēruma. Līdz ar to liekas, ka netiek ņemti vērā valdošie vēji un esošie trokšņu avoti – autoceļi A5, A8 un esošā dzelzceļa līnija Rīga-Jelgava.	Trokšņa modelēšana veikta atbilstoši projekta izstrādes stadijai un IVN detalizācijas pakāpei, kā arī atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasībām. IVN ietvaros veicot trokšņa novērtējumu, ir ņemti vērā esošie trokšņa avoti un to ietekme. Trokšņa novērtējuma rezultāti apkopoti IVN Ziņojuma 3.14. sadaļā un informācija par kopējo prognozēto trokšņa līmeni plānotās dzelzceļa līnijas apkārtnē pēc trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanas pieejama Pielikumu 2. sējuma 17. – 25. pielikumā. Katrai vietai nepieciešamie konkrētie prettrokšņa pasākumi tiks precizēti tehniskā projekta izstrādes laikā. Kā atspoguļots IVN Ziņojuma 3.15. sadaļā, vibrāciju novērtējums veikts, ņemot vērā starptautisko praksi un standartus. Papildus tam modelis ir kalibrēts, izmantojot mērījumus pie līdzīgiem objektiem.
SIA "Sabiedrība Mārupe"		
	Komentārs	**Atbilde**

1.	*Rail Baltica* projekta realizācijas gaitā vispirms jāparedz pārbūvēt no jauna visus infrastruktūras objektus, t.sk. ceļus, paralēlos ceļus, tiltus, tuneļus, viaduktus, meliorācijas sistēmas u.t.t., kas šķērsos vai nepieciešami saistībā ar dzelzceļa izbūvi, un tikai pēc tam sākt būvēt dzelzceļa maģistrāli.	Minētie jautājumi/nosacījumi definējami, iekļaujami un risināmi dzelzceļa līnijas būvprojekta izstrādes laikā, izsniedzot pašvaldības tehniskos noteikumus būvprojekta izstrādei.
H. Lapkovskis, K. Strazds		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Izsaku savu atbalstu *Rail Baltica* trases pilnsabiedrības RB Latvija rekomendētajam variantam Salacgrīvas novadā, it sevišķi C5 trases posmam, jo tas risina veselu virkni problēmu. Atbalstu *Rail Baltica* trases pilnsabiedrības RB Latvija rekomendēto variantu Salacgrīvas novadā – A1; B2-1; C5-1; C5-3; A2-3; C4; A3-2.	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
Limbažu, Sējas un Saulkrastu novaru iedzīvotāji (242 paraksti; pārstāv K. Purmalis)		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Atbalstām *Rail Baltica* trases variantu, kura maršrutā ir Skulte, un atbalstām šaursliežu dzelzceļa pasažieru stacijas izveidi Skultē maksimāli tuvu esošajai platsliežu dzelzceļa pasažieru stacijai, veidojot integrētu transporta sistēmu.	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu, un tiks ņemts vērā tehniskās projektēšanas laikā.
V. Kalniņš		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	IVN ziņojumā sniegtā informācija par projekta sociālekonomisko ietekmi ir nepilnīga – bez atsaucēm, izmantotajiem informācijas avotiem, pieņēmumiem un prognozēšanas metodēm.	Izvērsta informācija par sociālekonomisko rādītāju pieņēmumiem, avotiem un metodēm tiks publicēta *Rail Baltica* nacionālās izpētes gala ziņojumā. IVN un tā ietvaros sagatavotais Ziņojums ir tikai daļa no projekta "Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums".
2.	IVN ziņojuma apjoms, sabiedrisko apspriešanu noteiktie datumi un kopējais termiņš nav samērīgs apspriešanu sākotnējam un izstrādātā ziņojuma apspriešanas posmiem.	Ietekmes uz vidi novērtējums kopumā, tai skaitā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums, tā sabiedriskā apspriešana, tiek veikts atbilstoši likumam "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" un Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumiem Nr. 18 " Kārtība, kādā novērtē paredzētās

		darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību".
3.	Joprojām netiek ievērots princips, ka paredzēto darbību, kurai ir vai var būt būtiska ietekme uz vidi, aizliegts sadalīt vairākās darbībās. Sabiedrībai ir pieejama tikai sākotnējā informācija un vispārīgi tehniskie risinājumi, bez sasaistes ar konkrētu lokālo situāciju. Mārupes novadā nākotnē pieļauta esošā dzelzceļa līnijas platuma (1520mm) paralēla izbūve, ar to pārkāpjot iepriekšminētos principus un likumdošanā noteiktās procedūras un kārtību.	Saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2014. gada 29. oktobra lēmumu Nr. 487 piemērota Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai. Paredzētās darbības ietvaros Mārupes novadā nav plānota 1520 mm dzelzceļa būvniecība. Ja nākotnē tiks plānota jaunas dzelzceļa līnijas būvniecība Mārupes novadā vai citur, tad ierosinātājs, ja nepieciešams, paredzētajai darbībai likumdošanā noteiktajā kārtībā veiks ietekmes uz vidi novērtējumu.
4.	Ziņojumā nav analizēta avārijas situāciju iespējamība, apskatot ar dzelzceļa transportu saistīto avāriju vēsturi, gan vietējā, gan globālajā kontekstā apskatot to rašanās cēloņus, nepieciešamos pasākumus, kas varēja to novērst, avāriju notikšanas iespējamības un tās seku iespējamās ietekmes vērtējumu un pasākumu kopumu, kas būtu nepieciešami to iespējamās ietekmes efektīvai samazināšanai.	*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas • tehniskais aprīkojums (signalizācijas, telekomunikācijas, kustības vadības nodrošināšanas sistēmas), • sliežu ceļu uzbūve un izvietojums, • mūsdienīgs, drošības prasībām atbilstošs ritošais sastāvs, • nacionālie un starptautiskie standarti dzelzceļa sistēmas elementu projektēšanai ir būtiskākie un svarīgākie priekšnoteikumi, kas nodrošina drošu dzelzceļa līnijas ekspluatāciju, neradot apstākļus un nepieļaujot tipisku avārijas situāciju veidošanos. *Rail Baltica* dzelzceļa līnija jau tiek veidota kā sistēma, kas darbojas bez tipiskām un iespējamām avārijām. Papildus informācija pieejama IVN Ziņojuma 3.21. sadaļā.
5.	Izvelētie salīdzināšanas kritēriji ir relatīvi (būtiska, nebūtiska u.t.l.) bez sasaistes ar konkrētiem izmērāmiem, pārbaudāmiem un salīdzināmiem raksturlielumiem.	Kritēriji alternatīvu novērtēšanai un salīdzināšanai ir izvēlēti, ņemot vērā starptautiskās vadlīnijas un praksi, kā arī IVN Ziņojuma izstrādātāju ilggadīgo pieredzi.
6.	Rīgas posma un iespējamā savienojuma ar lidostu "Rīga" nav vērtēta iespējamība savienojumu veidot esošā dzelzceļa sliežu platuma (1520 mm) standarta ietvaros, tādējādi projekts bez atbilstoša pamatojuma paredz izveidot paralēlu infrastruktūru, tādējādi būtiski palielinot projekta ietekmi šajā posmā.	*Rail Baltica* projekts paredz izbūvēt jaunu 1435 mm jeb Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Baltijas valstīs un savienot metropoles Tallinu – Rīgu – Kauņu – Varšavu – Berlīni, kuras pasažieri un kravas sasniegs ar ātru, modernu un videi draudzīgu dzelzceļa transportu.
7.	Nav vērtēti nepieciešamie papildus resursi ietekmes kontroles nodrošināšanai projekta būvniecības un ekspluatācijas laikā.	IVN Ziņojuma 5.3. sadaļā ir norādīti pasākumi, kas veicami projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas laikā, lai samazinātu paredzētās darbības ietekmi uz vidi. Savukārt IVN Ziņojuma 7. nodaļā izvērtēta vides kvalitātes

		novērtēšanas monitoringa nepieciešamība būvniecības un ekspluatācijas fāzēs.
8.	Jāpapildina IVN ziņojums, novēršot augstākminētos (1-7) trūkumus.	Atbildes uz 1. – 7. punktā minētajiem trūkumiem ir sniegtas iepriekšējo komentāru atbildēs.
9.	Atbalstu IVN ziņojumā ieteikto trases variantu Salacgrīvas novadā A1>B2-1>C5-1>C5-3>C4>A3-2 vai arī tā alternatīvu A1>A2-1>C5-2>C5-3>C4>A3-2.	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
I. Avota, J. Avots, S. Avota, E. Avots, R. Patkeviča		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Bauskas novada Codes pagastā pāri mūsu īpašumiem (“Lapas” kad. nr. 40520050025 un “Kukaiņi” kad. nr. 40520050031) tiek plānota dzelzceļa līnija un vilces jaudas apakšstacija, kas apgrūtinās mūsu zemnieku saimniecības darbību. Mēs neatbalstām plānotās līnijas izbūvi, līdz ar to pieprasām, lai vilces jaudas apakšstacija tiktu izbūvēta to īpašumu teritorijās, kuru īpašnieki to atbalsta, piem., ZS “Eriņi”.	Lai samazinātu paredzētās darbības ietekmi uz saimniecisko darbību, vilces jaudas apakšstacijas ir izvietotas tieši pie plānotā *Rail Baltica* dzelzceļa, līdz ar to piedāvātais risinājums ir optimālais konkrētajā vietā. Tehniskā projekta izstrādes gaitā tiks vērtētas iespējas mainīt vilces jaudas apakšstacijas novietojumu.
2.	IVN ziņojumā nav atrodama informācija par meliorētajām zemes platībām, kas tiks zaudētas ha.	IVN Ziņojumā un tā pielikumos ir pieejama informācija par meliorācijas sistēmām, kā arī ietekmes vērtējums un sniegti nepieciešamie risinājumi, lai nodrošinātu meliorācijas sistēmu funkcionēšanu gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā.
3.	Netiek apskatīts un izvērtēts lauksaimniecībā izmantojamo zemju zaudējuma sadalījums ha pēc to novērtējuma ballēs pa novadiem.	Informācija par ietekmi uz lauksaimniecības zemēm apkopota IVN Ziņojuma 1.5.4. un 2.1. sadaļā.
4.	IVN ziņojumā nav pieminēts, cik ha nacionālās nozīmes lauksaimniecības zemes tiks iznīcinātas Bauskas novadā.	
K. Kazaks		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Nav pieņemama *Rail Baltica* B2 trases pietuvošanās Salacgrīvas pilsētai, atdalot blīvi apdzīvotās vietas; īpašumi, kas atradīsies aiz trases, kļūs mazāk vērtīgi, cilvēki neizvēlēsies savu mājsaimniecību dzelzceļa tuvumā. A2 trases variants ir labvēlīgāks videi un iedzīvotājiem.	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.

2.	Neredzu Salacgrīvas stacijas nākotni, jo to nāksies attīstīt no Salacgrīvas pilsētas līdzekļiem un budžeta.	*Rail Baltica* projekts sniedz iespēju tālākā nākotnē izveidot reģionālās pasažieru/kravu stacijas, to starp Salacgrīvā, pilsētā, kurā līdz šim nav bijusi pieejama dzelzceļa sliežu ceļi infrastruktūra. Attiecībā par stacijas izbūves finansiālajiem aspektiem, šobrīd nav iespējams precīzi pateikt, kāda veida finansējuma avots tiks izmantots stacijas izbūvei, bet tie var būt gan valsts, gan ES, gan pašvaldības, gan privāto investoru līdzekļi vai to kombinācija privātās/publiskās partnerības ietvaros.
3.	Sabiedrības viedoklī IVN izstrādes laikā ieklausījās tikai daļēji, rekomendējot B2 trases variantu, kas galīgi neatbilst IVN programmai.	Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros sabiedriskās apspriešanas tika organizētas saskaņā ar likumu "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" un Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumiem Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību". Savukārt IVN programma ietver vides aizsardzības prasības un noteikumus, kā arī ietekmes novērtējuma veikšanai nepieciešamo pētījumu un organizatorisko pasākumu kopumu, kas attiecināms uz visām paredzētās darbības alternatīvām.
4.	Vai IVN sabiedrisko apspriešanu Salacgrīvā nevarēja iekļaut kā pēdējo novada apspriedi cilvēkiem vēlamā un brīvākā dienā (sestdiena, svētdiena)?	IVN Ziņojuma sabiedriskā apspriešana tika organizēta saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumiem Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību". Sanāksmes norises laiks un vieta tika saskaņota ar pašvaldību.
5.	Vai rekomendējamais trases variants nebūs par pamatu domes balsojumam?	Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumi Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību" nosaka paredzētās darbības akceptēšanas kārtību.
6.	Kā tika vērtētas iedzīvotāju nosūtītās vēstules, un kāds bija atbalsts vienam vai otram trases variantam?	IVN Ziņojuma A.4.1. sadaļā atspoguļota informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.
7.	Vēstulei pievienota karte ar priekšlikumu trases novietojumam Salacgrīvas novadā.	Viedoklis pieņemts zināšanai.
J. Kūkums		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Atsaucu 2015. gada 13. martā manis dotos tehniskos noteikumus VPVB.	Komentārs pieņemts zināšanai.

2.	Kategoriski nepiekrītu dzelzceļa izbūvei manā nekustamajā īpašumā ("Saulgoži", Sējas novads).	Viedoklis pieņemts zināšanai un nodots pašvaldībai lēmuma pieņemšanai par paredzētās darbības akceptu.
3.	Trases izbūve man piederošajā īpašumā pārkāpj Latvijas Republikas Civillikuma pantos (1036, 1043, 1128, 1042, 1040, 1039, 1038) noteikto.	Viedoklis pieņemts zināšanai.
V. Mihailovs		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Ir šādas problēmas saistībā ar trases izvietojumu Ropažu novadā: 1) izstrādātā dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* varianta veidošanā nav izskatītas nekādas citas alternatīvas; 2) *Rail Baltica* būtu izvietojams gar jau esošajiem elektrotīkliem, neveidojot jaunu bioloģiskās daudzveidības fragmentāciju.	Šajā *Rail Baltica* trases A4 posmā sākotnēji tika vērtēti astoņi varianti, un ietekmes uz vidi novērtējumam tika izvēlēts viens variants, tā kā pārējie varianti būtiski ietekmēja NATURA 2000, Ādažu poligona teritoriju un Rīgas līča Vidzemes piekrastes teritorijas. Trases novietojums ir veidots atbilstoši Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa līnijas un vilcienu kustības tehniskajām prasībām, un to tehniski nevar savietot ar esošo elektrolīniju trasējumu.
2.	Nav ņemti vērā un aplūkoti sākotnējās sabiedriskās apspriešanas dalībnieku iebildumi (skat. iesniegto vēstuli pēc pirmās sabiedriskās apspriešanas Ropažu novadā, ko parakstīja 23 personas).	Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas dalībnieku iesniegumi ir ņemti vērā, gatavojot IVN ziņojumu. IVN Ziņojuma A.4.1. sadaļā atspoguļota informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.
3.	Nav apzināta skartās teritorijas Ropažu novadā dabas un kultūrvēsturiskā vērtība: 1) neviens no *Rail Baltica* IVN ziņojumā minētajiem ekspertiem nav apmeklējis unikālās holocēna kāpas, lai dabā novērtētu iespējamās iejaukšanās sekas uz bioloģisko daudzveidību; 2) Nav izvērtēta infrastruktūras ietekme uz 1918. gada kauju teritorijām, kur vēl atrodas pienācīgā veidā noglabātas karavīru mirstīgās atliekas.	Ietekmes uz vidi novērtējumā ir apzinātas dabas un kultūrvēsturiskā vērtības, pieaicinot attiecīgās specializācijas atbilstoši LR normatīvajiem aktiem sertificētus ekspertus. Dabas vērtību, t.sk. ģeomorfoloģisko objektu (2.6.nodaļa), un kultūras pieminekļu, t.sk. Brāļu kapu piemiņas vietu, apzināšana ir veikta IVN laikā (2.13.2.nodaļa). Eksperti turpinās strādāt akceptētās trases teritorijā, sagatavojot tehniskās specifikācijas turpmākajām dabas un kultūrvēsturisko vērtību izpētēm. Tiek paredzēts, ka, vietās, kur tas nepieciešams, līdz būvdarbu uzsākšanai tiks veikti arheoloģiskie pētījumi, kā arī dzelzceļa būvniecības laikā trases posmos, kur pastāv iespēja atrast citas kultūrvēsturiskās vērtības, zemes darbi notiks arheologu uzraudzībā. IVN ietvaros ir apzināta arī ietekme uz ainavu (2.13.1. un 3.19. sadaļa).
4.	Lūdzu iekļaut augstākminētos jautājumus ietekmes uz vidi novērtējumā.	Minētie jautājumi ir iekļauti IVN. Ietekmes uz vidi novērtējums parāda, ka *Rail Baltica* būvniecības un ekspluatācija neradīs būtisku paliekošu ietekmi uz dabas un kultūras

		vērtībām, izņemot uz dabas liegumu "Vitrupes ieleja".
G. Ramba		
	Komentārs	**Atbilde**
1.	Lai arī plānojamā trase atrodas gandrīz kilometra attālumā no nekustamā īpašuma un tieši it kā neietekmē nekustamo īpašumu, Rail Baltica trase šķērsos pašvaldības ceļu Zvejniekciema stacija – Belavas- Otes- Vēberes. Minētais pašvaldības ceļš ir taisnākais ceļš, kurš savieno nekustamo īpašumu "Vēberes" ar Saulkrastiem un šoseju Via Baltica. Uz doto brīdi nekustamais īpašums "Vēberes" ir sadalīts 47 zemes vienībās, kurās tiek plānots veikt apbūvi. Uz doto brīdi ir saskaņoti divi ēku projekti, dīķa projekts, vēl divi ēku projekti tiks saskaņoti tuvākajā laikā, ir izbūvēta pēcuzskaites elektroapgāde. Pašvaldības ceļa Zvejniekciema stacija - Belavas – Otes – Vēberes esamība vai neesamība tieši ietekmē nekustamā īpašuma izmantošanas funkcionalitāti un līdz ar to arī nekustamā īpašuma vērtību. Gan projekta Rail Baltica apspriešanas laikā, gan pēc pašas apspriešanas projekta pārstāvji atbildot uz jautājumiem apstiprināja, ka pašvaldības ceļš Zvejniekciema stacija – Belavas – Otes – Vēberes tiks saglabāts un pāri tresei Rail Baltica tiks izbūvēts gaisa pārvads. Nav pamata neticēt projekta Rail Baltica pārstāvju teiktajam, tomēr nekustamā īpašuma "Vēberes" kopīpašnieki vēlētos saņemt rakstisku apstiprinājumu tam, ka pašvaldības ceļš Zvejniekciema stacija – Belavas – Otes – Vēberes tiks saglabāts un pāri tresei Rail Baltica tiks izbūvēts gaisa pārvads un tādējādi nekustamā īpašuma vērtība nesamazināsies.	IVN un tā ietvaros sagatavotais Ziņojums ir tikai daļa no projekta "Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums". Projekta tālākajā gaitā pēc paredzētās darbības akcepta pieņemšanas tiks precizēti IVN Ziņojumā iekļautie *Rail Baltica* šķērsojuma risinājumi. IVN Ziņojuma izstrādātāji nesniedz rakstiskus apstiprinājumus.