Dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* paredzamā ietekme uz savvaļas putnu populācijām, rekomendācijas ietekmes mazināšanai, rekomendējošie kompensējošie pasākumi un monitorings.

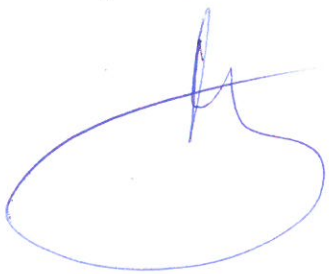
Pasūtītājs:

SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"

Eksperts:

Rolands Lebuss

B. Biol., ornitologs,
eksperta sertifikāts Nr. 005



Atzinums Nr. RL/065/24.07.2015
(ar rediģējumiem līdz 22.09.2015)

SATURS

1. Ievads 3

2. Plānotās darbības apraksts 3

3. Novērtējums. 8

3.1. Teritorijas izpēte un eksperta atzinuma sagatavošana. 8

3.2. Paredzamā ietekme uz savvaļas putnu populācijām 9

3.2.1.1. Natura 2000 teritorijas plānotās dzelzceļa līnijas tiešā tuvumā, kur sagaidāma būtiskākā ietekme. 14

3.2.1.2. Putnu mikroliegumi vai putniem nozīmīgākie mikroliegumi plānotās dzelzceļa līnijas tiešā tuvumā, kur sagaidāma būtiskākā ietekme 16

3.3. Putniem draudzīgākās alternatīvas. 19

3.4. Ietekmi mazinošie pasākumi. 20

3.5. Dzelzceļa infrastruktūras līnijas RailBaltica ietekmes putnu montorings 23

1. IEVADS

Šāda apjoma projekts Latvijā tiek realizēts pirmo reizi, līdz ar to, projektā iesaistītajiem dabas ekspertiem tā izvērtēšana pašreizējā projekta realizācijas stadijā ir ne vien liels izaicinājums, bet arī dota (precīzāk, cerams, tiks dota tālākajās projekta realizācijas fāzēs) unikāla iespēja pētīt dažādu antropogēnu faktoru ietekmi kā uz atsevišķām sugām, tā dažādu sugu lokālām populācijām īslaicīgā un ilglaicīgā griezumā (gan tiešu, gan kumulatīvo ietekmju aspektos) vietās, kur šāda infrastruktūra agrāk nav bijusi.

Turpmākajā dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica attīstības posmā, kad tiks apstiprināts dzelzceļa trases gala variants, ārkārtēji liela nozīme ir zinātniskiem pētījumiem, kuru mērķis ir noskaidrot topošās un ekspluatējamās līnijas ietekmi uz savvaļas putnu populācijām un to dzīvotnēm. Šādi pētījumi ļaus labāk izprast dažādu antropogēnu faktoru ietekmi uz putniem un putniem draudzīgākā veidā nākotnē realizēt citus saimnieciskus projektus.

Pašreizējā plānotās dzelzceļa līnijas būvniecības un ekspluatācijas izvērtējuma stadijā, šī atzinuma ietvaros ir veikts šīs līnijas vispārējs izvērtējums, kā arī rekomendētas putniem draudzīgākās līnijas alternatīvas.

2. PLĀNOTĀS DARBĪBAS APRAKSTS[1]

Dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica (turpmāk tekstā, *RailBaltica*) dzelzceļa līnija ir divceļu dzelzceļa līnija, kas paredzēta gan pasažieru, gan kravas vilcienu kombinētajai satiksmei. Rīgas pilsētā ir paredzēts izbūvēt *RailBaltica* starptautisko vilcienu pasažieru termināla, bet Saulkalnē – multimodālo kravu termināli.

RailBaltica būvniecības darbus paredzēts uzsākt 2020.gadā, Baltijas valstu teritorijā pabeigt 2024.gadā.

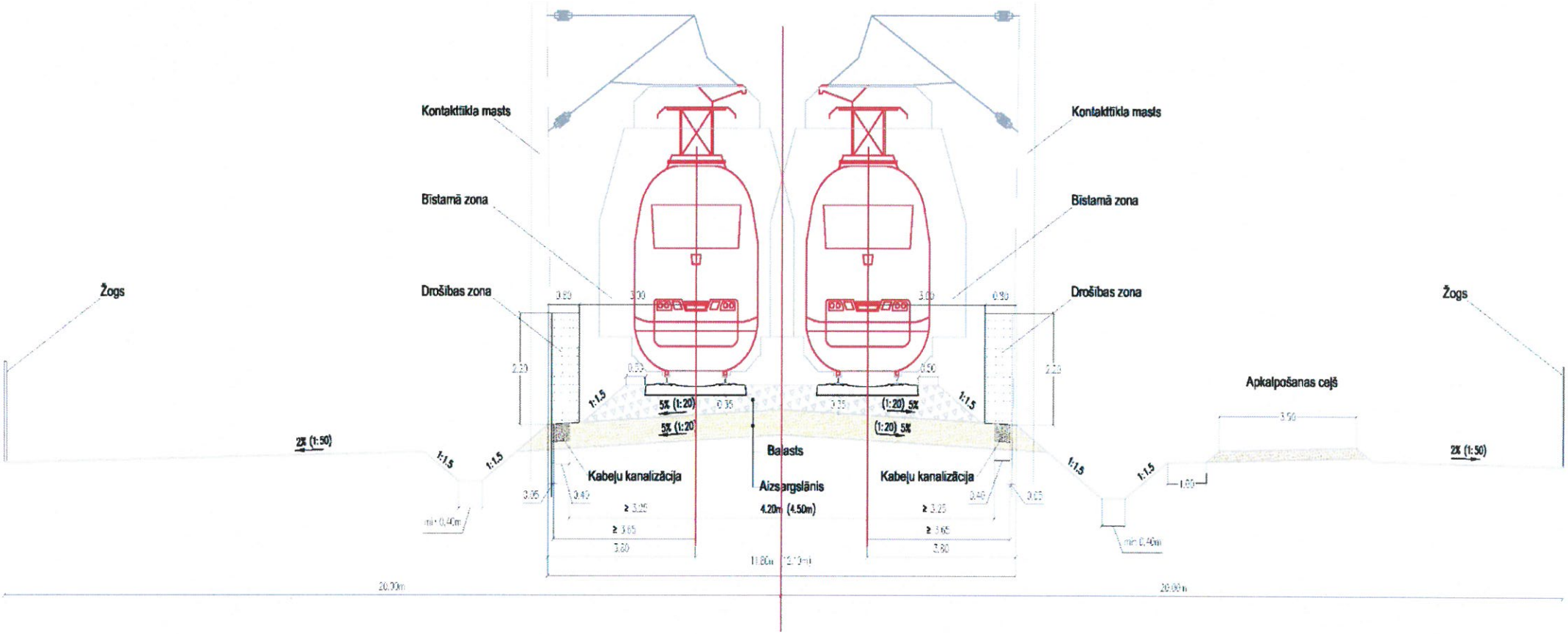
Dzelzceļa pamattrases garums ir orientējoši 200 km, tā sākas no Igaunijas – Latvijas robežas šķērsojuma Salacgrīvas novadā, šķērso Daugavu pie Saulkalnes vai Rīgas pilsētā Ziemeļu transporta koridorā un stiepjas līdz Latvijas – Lietuvas robežas šķērsojumam Bauskas novadā. Apdzīšanas stacijas ir paredzēts izvietot vidēji ik pēc 50 km, savukārt starpsliežu savienojumu pārmijas vidēji ik pēc 20 km.

Projektētais dzelzceļa līnijas maksimālais ātrums ir 240 km/h. Vidējais pasažieru vilcienu ātrums ir 170 km/h, kravas vilcienu – 68 km/h. Paredzamais intervāls starp pasažieru vilcieniem aptuveni 2 stundas, to kustība paredzēta no plkst.6.00 (atiet no galapunkta) līdz plkst.24.00. Diennakts laikā plānoti 17 kravas vilcieni, kas kursētu ar nedaudz vairāk kā stundas intervālu. Līdz ar to, vilcienu kustība ir salīdzinoši intensīva.

Visā pamattrases garumā ir paredzēts ierīkot caurredzamu stiepļu režģa žogu, kas nodala ātrgaitas dzelzceļa līniju, tādejādi nodrošinot kustības drošību.

Saskaņā ar projekta materialiem, apdzīvotajās vietās, kurās saskaņā ar veiktajiem aprēķiniem būs nepieciešams izveidot prettrokšņu barjeras, nožogojuma funkciju veiks skaņas sienas.

[1] Saskaņā ar projekta attīstītāju un ietekmes uz vidi izstrādātāju sniegto informāciju, kā arī projekta "*Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi ovērtējums" (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)" materiāliem.*



1.attēls. RailBaltica dzelzceļa tipveida šķērsprofils.

Lai nodrošinātu operatīvu un ērtu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, vienā vai otrā zemes klātnes pusē tiks izbūvēts 3,5 m plats apkopes ceļš. Apkopes ceļš nav saistīts ar zemes klātnes konstrukciju un tam ir atsevišķi konstruktīvie slāņi. Apkopes ceļam paredzēts grants (ar saistvielām nesaistītais) segums.

Visā Rail Baltica sliežu ceļu izbūves garumā ir paredzēts izbūvēt lietus ūdens novadīšanas ierīces, kas nodrošinās ūdens novadi no zemes klātnes, tādejādi nodrošinot zemes klātnes nestspējas īpašības.

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

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

Purvainās vai slapjās vietas zemes klātnes nestspējas nodrošināšanai tiks veikta pamatnes seklā vai dziļā stabilizēšana.

Projekta ietvaros nav paredzēts izbūvēt dzelzceļa trases apgaismojumu visā tās garumā.

Apgaismojums ir paredzēts tikai tajās vietās, kur tas nepieciešams ekspluatācijas, uzturēšanas un apkopes drošības nodrošināšanai, piemēram, stacijās, apdzīšanas punktos, apkopes un uzturēšanas centrā, kā arī pie multimodālā kravu termināla pieslēguma

Visa Latvijas teritorijā ietilpstošā *RailBaltica* daļa ir sadalīta 8 posmos.

A1 posms (posma garums 3 km).
Posms sākas no Igaunijas – Latvijas robežas ar Blusupītes šķērsojumu, tālāk šķērso Salacgrīvas novada teritoriju un pārsvarā ir trasēts pa mežainu apvidu. Šis posms šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta (turpmāk tekstā, ZBR) ainavu aizsardzības zonu.

A2 posms (posma garums 30 km)
Tālāk *RailBaltica* sadalās divās alternatīvās. A alternatīvas A2 posms šķērso Salacgrīvas un Limbažu novadu teritorijas, tas pārsvarā ir trasēts pa mežainu apvidu. A2 posms šķērso Salacu, Svētupi, Unģenurgu, Vitrupi, Lielurgu. Tas šķērso *Natura 2000* teritorijas dabas parka (turpmāk tekstā, DP) „Salacas ieleja" DP zonu un *Natura 2000* teritorijas dabas lieguma (turpmāk tekstā, DL) „Vitrupes ieleja" regulējamā režīma zonu. Šis posms šķērso ZBR ainavu aizsardzības zonu.

B2 posms (posma garums 31 km)
B alternatīvas B2 posms šķērso Salacgrīvas novadu un virzās tuvāk Salacgrīvai un Salacgrīvas ostai, padarot iespējamu Salacas šķērsojuma izveidi vienā transporta koridorā ar plānoto Salacgrīvas apvedceļu. Tas vairāk skar lauksaimniecības zemes un teritorijas ar izklaidus novietotām viensētām, pārējā teritorijā šķērsojot meža zemes. Posms šķērso Salacu, Svētupi, Unģenurgu, Vitrupi, Lielurgu. Tas šķērso DP „Salacas ieleja" neitrālo zonu, virzās gar DL „Vitrupes ieleja", kur *RailBaltica* 300 m koridora mala skar dabas lieguma zonu. Šis posms šķērso ZBR ainavu aizsardzības zonu.

A3 posms (posma garums 48 km)
A alternatīvas A3 posms sākas Salacgrīvas novadā, šķērso Limbažu novadu un turpinās Sējas novadā. Šis posms iet tuvāk Limbažiem un ir trasēts pa nomaļāku apkaimi, salīdzinoši mazāk skarot apdzīvotas vietas un lauksaimniecības zemes, nekā B alternatīvas B3 posms, kā arī iet pa bijušo dzelzceļa līnijas Rīga – Rūjiena (caur Limbažiem) teritoriju. Tas šķērso Kurliņupi, Liepupi, Aģi, Augštilta grāvi, Ķīšupi, Ķidurgu, Pēterupi un Pusku. Sējas novadā A3 posms gar austrumiem apiet *Natura 2000* teritoriju, aizsargājamo ainavu apvidu (turpmāk tekstā, AAA) „Ādaži", kas vienlaikus ir Nacionālo bruņoto spēku poligons „Ādaži". Šis posms šķērso ZBR neitrālo zonu.

Skultes pagastā no Stienes pēc posma šķērsojuma ar esošo 110 kV elektropārvades līniju sākas Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma no Sindi (Kilingi – Nõmme) Igaunijā līdz Salaspils (vai Rīgas TEC-2) apakšstacijām Latvijā (turpmāk tekstā kā Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums) 1B alternatīva, kas ir plānota vienotā koridorā ar *RailBaltica*.

B3 posms (posma garums 48 km)

B alternatīvas B3 posms Salacgrīvas un Limbažu novadā no Kurliņupes līdz Skultei iet paralēli autoceļam E67/A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži). Posms šķērso Kurliņupi, Zaķupi, Liepupi, Mazupīti, Aģi, Ķīšupi, Pēterupi, Žagaturgu un Pusku. Salacgrīvas novadā posms šķērso relatīvi blīvi apdzīvoto autoceļa E67/A1 apkārtni Liepupes pagastā, t.sk. šķērso ciemus Jelgavkrasti, Liepupe un Mustkalni. Tālāk tas turpinās galvenokārt pa mežu teritorijām Sējas novadā. Sējas novadā B3 posms pietuvojas *Natura 2000* teritorijai DL „Dzelves – Kroņa purvs". Šis posms šķērso ZBR neitrālo zonu.

Limbažu novadā netālu no Skultes pēc B alternatīvas B3 posma šķērsojuma ar esošo 110 kV elektropārvades līniju sākas Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 1B alternatīva, kas ir plānota vienotā koridorā ar dzelzceļa infrastruktūras līniju Rail Baltica.

A' posms (posma garums 15 km)

A' alternatīva nodrošina iespēju A alternatīvu virzīt tuvāk Skultei, tālāk izmantojot B alternatīvu. Tas šķērso Toru un Pusku. Šis posms pārsvarā šķērso lauksaimniecības zemes, skarot atsevišķus mežu nogabalus. Visā posma garumā tas virzās pa bijušo dzelzceļa līnijas Rīga – Rūjiena (caur Limbažiem) teritoriju.

A4 posms (posma garums 45 km)

A4 posms sākas Sējas novadā, B alternatīvai pievienojoties A alternatīvai un tālāk šķērsojot arī Inčukalna, Garkalnes, Ropažu, Stopiņu, Salaspils un Ķekavas novada teritorijas. Šis posms skar apdzīvotas vietas un lauksaimniecības zemes, kā arī šķērso meža zemes. A4 posms šķērso Gauju, Daugavu (Rīgas ūdenskrātuvi), Straujupīti, Krievupi, Tumšupi, Lielo Juglu, Ķivuļurgu, Mazo Juglu. Pār Gauju un Daugavu (Rīgas ūdenskrātuve) plānoti dzelzceļa tilti, nodrošinot zem tiem nepieciešamo brīvtelpu un respektējot maksimālās ūdens atzīmes.

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

Posma A4 šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga – Valka (dienvidaustrumu pusē) ir plānots dzelzceļa infrastruktūras apkopes punkts, kura darbības nodrošināšanai plānots pieslēgums gan Rail Baltica dzelzceļa līnijai, gan esošajai dzelzceļa līnijai Rīga – Valka.
Posma A4 šķērsojuma vietā ar esošo dzelzceļa līniju Rīga – Krustpils (ziemeļaustrumu pusē) plānots Multimodālais kravu terminālis, kura darbības nodrošināšanai paredzēts pieslēgums gan *RailBaltica* dzelzceļa līnijai, gan esošajai dzelzceļa līnijai Rīga – Krustpils.

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

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

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

A5 posms (posma garums 72 km)

A alternatīvas A5 posms atzarojas pie Upeslejām Stopiņu novadā. Pēc autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne) šķērsošanas A5 posms ir trasēts pa bijušās dzelzceļa līnijas Rīga – Ērgļi

nodalījuma joslu blakus (ziemeļu pusē) esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem, šķērsojot autoceļu P5 Ulbroka – Ogre, virzoties garām dārzkopības kooperatīvās sabiedrības "Enerģētiķis" teritorijai gar ziemeļu tās malu, Rīgas 2. termoelektrocentrālei (TEC 2) gar ziemeļu malu. Līdz TEC 2 dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica plānota vienā koridorā ar Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 1B alternatīvu. A5 posms šķērso Daugavu, Bērzeni, Dobupīti, Ķekavu, Bērzeni, Hapaka grāvi, Neriņu, Ķivuļurgu, Misu. Ķekavas novadā tas šķērso plašas Ķekavas upes palienas teritorijas.

Posmā starp TEC 2 un Rīga Preču-2 staciju posms šķērso esošo dzelzceļa līniju Rīga – Saurieši un plānots blakus esošajiem 1520 mm sliežu ceļiem (dienvidu pusē).

Pirms Krustpils ielas *RailBaltica* tiek izbūvēta estakādē, kas šķērso Krustpils ielu, Šķirotas parku un dzelzceļa līnijas Rīga – Krustpils sliežu ceļus. Pirms Dienvidu tilta *RailBaltica* tiek izvietota vienā līmenī ar esošajiem sliežu ceļiem un pa dzelzceļa līnijas Rīga – Krustpils nodalījuma joslu turpinās līdz Rīgas Pasažieru stacijai. Plānots, ka Rīgas Pasažieru stacijā *RailBaltica* atradīsies stacijas dienvidu pusē. Posmā no Vagonu parka līdz Rīgas Pasažieru stacijai ir paredzēta arī esošo 1520 mm sliežu ceļu pārbūve, lai atbrīvotu vietu *RailBaltica* ievadam Rīgas Pasažieru stacijā.

Daugavas šķērsošanai paredzēts jauns tilts, kas atradīsies blakus esošajam dzelzceļa tiltam Daugavas augšpusē.

Tālāk A5 posms ir trasēts pa dzelzceļa līnijas Torņakalns – Zasulauks – Tukums nodalījuma joslu (tunelī vai pa estakādi, šķērsojot esošos 1520 mm sliežu ceļus) līdz Imantas stacijai. Āgenskalnā tiks izvērtēts A'' alternatīvas posms, kas kā tunelis šķērso Āgenskalnu no Torņkalna līdz Zasulaukam.

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

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

A5 posmā pie TEC 2 uz ziemeļiem no *RailBaltica* ir paredzēta pasažieru dzelzceļa vagonu depo izbūve.

A6 posms (posma garums 26 km)

A alternatīvas A6 posms sākas Ķekavas novadā pēc *RailBaltica* šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES – Jaunjelgava un līdz Baldonei ir trasēts pārsvarā pa meža zemēm. Tas novietots tuvāk Baldonei un tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas "Radons" nekā B alternatīvas B6 posms. Pēc autoceļa P89 Ķekava – Skaistkalne šķērsojuma A6 posms ir trasēts pa lauksaimniecības zemēm un savrupmāju apbūves teritoriju. Tālāk tas iet pa meža zemēm Iecavas novadā, pietuvojoties apdzīvotai vietai Stūri Baldones pagastā. Tālāk līdz dzelzceļa līnijai Jelgava – Krustpils tas virzās pa meža zemēm. A6 posms šķērso Ēturgu, Bērzeni, Meitupi, Ķekaviņu, Mīlupīti, Misu.

B6 posms (posma garums 26 km)

B alternatīvas B6 posms sākas Ķekavas novadā pēc *RailBaltica* šķērsojuma ar autoceļu P85 Rīgas HES – Jaunjelgava un līdz Baldonei iet pa Baldones novada teritorijas plānojumā paredzēto nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju. Šis posms pārsvarā

ir trasēts pa meža zemēm, šķērsojot atsevišķas lauksaimniecības zemju teritorijas. Tas izvietots apmēram 300 m attālumā no radioaktīvo atkritumu glabātavas "Radons". B6 posms šķērso Ēturgu, Bērzeni, Sūnupi, Ķekaviņu, Misu.

Izstrādājot B6 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi" projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība" paredzētie risinājumi, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.

Posms A7 (posma garums 10 km)

A alternatīvas A7 posms šķērso Iecavas novadu. Iecavas novada teritorijā tas pārsvarā ir trasēts pa maz apdzīvotām lauksaimniecības zemēm, skarot arī meža zemes. Posms šķērso Zaskalna (Speķa) purvu un Suņu purvu. A7 posms šķērso Vērģupi un Iecavu.

Izstrādājot A7 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi" projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība" paredzētie risinājumus, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.

Posms A8 (posma garums 27 km)

A alternatīvas A8 posms šķērso Baldones novadu un iet līdz Latvijas – Lietuvas robežai. A8 posms ir trasēts tā, lai to attālinātu no autoceļa A7/E67 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), kura apkaime ir salīdzinoši blīvi apdzīvota, un virzītu pa teritorijām ar mazāk auglīgām lauksaimniecības zemēm un mitriem mežiem Mūsas un Mēmeles upju ūdenssšķirtnē. A8 posms šķērso Mēmeli, Stabulīti, Cerauksti, Mūsu.

Izstrādājot A8 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi" projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība" paredzētie risinājumus, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.

Posms B8 (posma garums 27 km)

B alternatīvas B8 posms šķērso Bauskas novadu un virzās līdz Latvijas – Lietuvas robežai. Šis posms ir trasēts pa Bauskas novada teritorijas plānojumā noteikto nacionālas nozīmes infrastruktūras attīstībai nepieciešamo teritoriju. No Ārces Ceraukstes pagastā šīs posms izvietots vienotā transporta koridorā ar autoceļu A7/E67 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), šķērsojot salīdzinoši blīvi apdzīvoto autoceļa apkaimi. B8 posms šķērso Doli, Mēmeli, Stabulīti, Cerauksti, Mūsu.

Izstrādājot B8 posma tehniskos risinājumus, tiks ņemti vērā VAS „Latvijas Valsts ceļi" projektā „Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība" paredzētie risinājumus, atsevišķās vietās pieļaujot akceptēto tehnisko risinājumu korekcijas, kas nepieciešamas abu projektu savstarpējai novietošanai vienotā transporta koridorā.

3. NOVĒRTĒJUMS.

3.1. TERITORIJAS IZPĒTE UN EKSPERTA ATZINUMA SAGATAVOŠANA.

Dzelzceļa līnijas apsekošanas nolūkā ir notikušas 12 ekspedīcijas sekojošos datumos: 1.martā, 8.martā, 28.-29.martā, 3.-6.aprīlī, 11.-12.aprīlī, 18.-19.aprīlī, 24.-26.aprīlī, 8.maijā, 23.–24.maijā, 20.–21.jūnijā, 28.jūnijā un 2.augustā.

Plānotās dzelzceļa līnijas apsekošanai izvēlētas dienas ar normālu un augstu putnu aktivitāti, attiecīgi ar optimāliem laika apstākļiem apsekšanas laikā. Apsekošana notikusi pamatā diennakts gaišajā laikā, nakts ekspedīcijas tikpat kā nav bijušas.

Planotās dzelzceļa līnijas alternatīvas un tām piegulošās teritorijas apskatītas vispārēja novērtējuma ietvaros, bez sistemātiksu uzskaišu veikšanas, izvērtējumu pamatā veicot pēc dzīvotnēm un to kvalitātes.

Papildus, ir ievākta un analizēta arī cita pieejamā ornitoloģiskā informācija. Izmantoti autora personīgie un citu ornitologu un putnu vērotāju veiktie novērojumi, kā arī interneta dabas datu portāla www.dabasdati.lv informācija.

Analizēta arī kartogrāfiskā informācija (topogrāfisko un ortofoto karšu, īpaši aizsargājamo teritoriju (*Natura 2000* teritorijas un mikroliegumi) un putniem nozīmīgo vietu slāņi, kā arī ornitoloģiskās informācijas datu slāņi), izmantojot *ArcGis*10 programmatūru.

3.2. PAREDZAMĀ IETEKME UZ SAVVAĻAS PUTNU POPULĀCIJĀM.

Kopumā visā plānotās dzelzceļa trases visās alternatīvās dominē Latvijā plaši izplatītas un vairāk vai mazāk biežas putnu sugas, tajā skaitā parastākās īpaši aizsargājamās sugas to ekoloģiskajām un bioloģiskajā prasībām atbilstošās dzīvotnēs (tādas kā, baltais stārķis *Ciconia ciconia*, grieze *Crex crex*, dzērve *Grus grus*, brūnā čakste *Lanius collurio*, mazais mušķērājs *Ficedula parva*).

Plānotajai dzelzceļa infrastruktūras izbūvei un ekspluatācijai ietekme uz savvaļas putnu populācijām ir sagaidāma jau ar to brīdi, kad tiks veidota trases stiga un pievadceļi. Ievērojamākā apmērā nelabvēlīgā ietekme izpaudīsies būvniecības un dzelzceļa ekspluatācijas brīdī.

Taču lielā mērā lielākajā daļā mežu, kuros pašlaik tiek vērtētas iespējas attīstīt dzelzceļu un ar to saistīto infrastruktūru, ievērojamas intensitātes un apjoma antropogēnā ietekme ir aktualitāte jau šobrīd, un, šīs nelabvēlīgās intensīvas mežizstrādes, meža meliorācijas un meža ceļu būvēšanas radītas putnu dzīvotņu nelabvēlīgas izmaiņas ir notikušas salīdzinoši ilgstošā laika posmā ar acīmredzamu darbības intensifikāciju pēdējos gados. Tā rezultātā jau šobrīd dzelzceļa trases visās piedāvātajās alternatīvās ir vērojama meža masīvu fragmentācija un veco meža audžu izzušana, kas ievērojami samazina šo mežu nozīmību putniem (vismaz nosacīti īslaicīgā laika perspektīvā), jo īpaši, specializētām putnu sugām.

Tā, trases apsekošanas ekspedīciju laikā tika apbraukāti tie meža nogabali, kuru vecums ir 130 gadu un vairāk. Šo nogabalu skaits saskaņā ar meža taksācijas datiem jau tāpat bija salīdzinoši niecīgs. Patiesais skaits izrādījās vēl mazāks, jo vismaz puse līdz divas trešdaļas (sakarībā no atrašanās vietas) šo nogabalu bija nocirsta kailcirtēs un atlikušajos lielākoties bija veikta lielāka vai mazāka mežsaimnieciskā darbība, piemēram, izlases cirtes.

Nozīmīgi putnu bioloģiski vērtīgie zālāji plānotās dzelzceļa līnijas trasē vai tuvu tai nav zināmi un ir mazticami, ņemot vērā to, ka lielākā daļa plānotās līnijas visās tās alternatīvās izvietota meža zemēs, intensīvas lauksaimniecības zemēs vai citādi antropogēni pārveidotās un ietekmētās teritorijās.

Plānotās dzelzceļa līnijas dominē plaši izplatītas un bieži sastopamas putnu sugas, līdzīgi kā citviet Latvijā ārpus putniem nozīmīgām dzīvotnēm. Īpaši aizsargājamās putnu sugas sastopamas dispersi kā citviet Latvijā, ievērojamā skaitā un blīvumā nav konstatētas.

Attiecībā uz īpaši aizsargājamām putnu sugām, situācija ir gana sarežģīta un neviennozīmīga. Praktiski Latvijā nav vietas, kur lielākā vai mazākā mērā nebūtu konstatējamas arī īpaši aizsargājamām putnu sugas un vairumam šādu sugu, to populācijas nebūt nav koncentrētas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās (ar atsevišķiem izņēmumiem, piemēram zaļās vārnas *Coracias garrulus* gadījumā tie ir AAA „Ādaži" un DL „Garkalnes meži"), bet izvietotas visā valsts teritorijā vienmērīgi vai koncentrētāk kādā valsts daļā. Plānotā dzelzceļa līnija un tai piegulošās teritorijas nav izņēmums.

Par zināmu izņēmumu uzskatāma Silakroga apkaime Pierīgā, kura ir viena no trim pēdējām zaļo vārnu ligzdošanas vietām Latvijā, pie kam bez juridiska aizsardzības statusa. Lielākā daļa šo zaļo vārnu ligzdo būros. Apdzīvotība pa gadiem mainās, taču kopsaucējs ir viens – parasti apdzīvotas ir ligzdas pie paša Silakroga un pa kādai būros uz ziemeļaustrumiem. Tātad plānotā dzcelzceļa līnija tiešā veidā neskar šo pāru ligzdas. Barošanās vietas nav īpaši pētītas vai kartētas. Tās mainās gan vienas sezonas laikā, gan pa gadiem. Normālos apstākļos pieaugušie putni barojas maksimāli 2 km attālumā no ligzdām. Taču ir viens (taču nebūtisks) izņēmums – 11.būris (SB011), kas bija pirmo reizi apdzīvots 2015.gadā. Tam dzelzceļa trase iet gandrīz pāri, katrā ziņā ļoti tuvu. Pēc zaļo vārnu pētnieka Edmunda Račinska domām, ka tikai šī viena (vienu reizi apdzīvotā) būra dēļ grozīt dzelzceļa trases novietojumu nav jēgas. Tuvējie meža izcirtumi gar gāzes vadu, kuros šī pāra vārnas barojās, jau drīz būs aizauguši. Turpmāka 11.būra pastāvīga apdzīvotība pati par sevi šobrīd jāvērtē kā 50:50, var būt/var nebūt. Bez tam – vismaz šajā gadījumā, kad tas nav īpaši saistīts ar kādu unikālu novietojuma situāciju, pašu būri var viegli pārlikt jaunā vietā uz vienu vai otru pusi gar gāzes vadu.

Īpaša uzmanība šajā izvērtējumā bija pievērstaa arī medņu riestiem – kā aizsargātiem, tā neaizsargātiem. Apkopojot pieejamos datus, atklāju, ka paredzama būtiska ietekme uz trim neaizsargātiem medņu riestiem, kuri redzami VAS „Latvijas valsts meži" sagatavotajā un šī projekta ekspertiem pieejamajā veltordatu slānī.

Viens riests atrodas pusceļā starp Gauju un Vidzemes šoseju. Šo riestu šķērso abas dzelzceļa alternatīvas, riesta centrs atrodas starp tām, 150–160 m no tām. Visticamāk šis riests pēc Rail Baltica būvniecības izzudīs, jo apkaimē nav aizsargātu mednim piemērotu mežu, kas varētu kompensēt esošā riesta zaudējumu.

Divi medņu riesti atrodas uz dienvidiem no Brīdagas un Ķirbižiem un uz austrumiem no dzelzceļa līnijas līnijas. Virzoties jūras virzienā attālums līdz dzelzceļa līnijai ir 890 m, 1,9 un 3,4 km ziemeļu riesta gadījumā, un 630 m, 1,1 un 2,3 km dienvisu riesta gadījumā gadījumā. Vislielākā ietekme paredzam divām tuvākajām trasēm, tālākai trasei ietekme varētu būt salīdzinoši nebūtiska, bet to var apstiprināt tikai būvniecības un ekspluatācijas periodā veicama monitoringa ietvaros.

Līdzīgi kā „parastu" putnu dzīvotņu gadījumā, arī vietas, kurās mīt šādas, īpaši aizsargājamas putnu sugas, un, kurām nav nekāda juridiska aizsardzības statusa (pie kam, pienācīgu aizsardzību putnu dzīvotnēm īpaši aizsargājamās dabas teritorijās nodrošina tikai regulējamā režīma vai rezervāta zonas statuss, mazākā mērā, bet gandrīz apmierinoši arī dabas lieguma vai dabas lieguma zonas statuss), ir „nolemtas", ja vien tajās netiek izveidots mikroliegums (citas ĪADT kategorijas noteikšana putniem nozīmīgās teritorijās pašlaik nav iespējama un netiek atbalstīta).

Tāpēc manis veiktajos izvērtējumā lielākā uzmanība tika pievērsta īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un nozīmīgākajām īpaši aizsargājamo putnu atradnēm (zaļā vārna un

mednis), kurās kā prioritāte, vismaz formāli, ir noteikta dabas aizsardzība, kā arī iespējamiem risinājumiem, kādā veidā plānotā dzelzceļa radītās nelabvēlīgās ietekmes mazināt (ieskaitot putniem draudzīgāko alternatīvu izvēli).

Par nozīmīgākajām ietekmēm ir nosaucams putnu dzīvotņu neatgriezenisks zaudējums (mežizstrādes radīts zaudējums tomēr ir uzskatāms par atgriezenisku, ja skatās no ilgāka laika mēroga) un dzīvotņu (*RailBaltica* gadījumā, pamatā meža) fragmentācija, putnu sadursmes ar vilcieniem un dzelzceļa infrastruktūru, tās izraisītas elektrotraumas (pamatā ar letālu iznākumu) un troksnis. Par nozīmīgu mirstības avotu var kļūt arī caurspīdīgās prettrokšņu barjeras un metāla sietu žogi, ja tie netiek marķēti, tādējādi padarot putniem tos redzamus.

Fragmentācijas radīto ietekmi var samazināt putniem draudzīgāko alternatīvu izvēle, elektrotraumu ietekmi – nodrošinot putniem drošus elektrotīklu un elektroietaišu risinājumus (pietiekami lieli attālumi starp vadiem, vadi vienā plaknē, droši izolatori un cits elektroietaišu aprīkojums, iespējams, vadu marķēšana ar speciāliem marķieriem), trokšņa ietekmi – uzstādot no sadursmēm ar putniem pasargātas efektīvas un pietiekami augstas prettrokšņa sienas un barjeras, bet sadursmju iespējamību ar žogiem un prettrokšņu sienām un barjerām samazinot ar to efektīvu un pareizu (putniem labi saredzamu) marķēšanu.

Putnu un vilcienu sadursmes novērst nav iespējams, bet tās var būtiski samazināt, regulāri novācot no dzelzceļa trases notriekto dzīvnieku līķus vai vismaz to darot vietās, kur šādi riski ir vislielākie (jūras ērgļu ligzdošanas vietās, lielākās putnu koncentrācijas vietās).

3.2.1. VISU ALTERNATĪVU ATSEVIŠĶU POSMU APSKATS. PAREDZAMĀ IETEKME UZ ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀM DABAS TERITORIJĀM (ĪADT).

Šīs sadaļas ietvaros esmu izvērtējis visu alternatīvu paredzamo ietekmi uz savvaļas putnu populācijām un to dzīvotnēm atsevišķos plānotās dzelzceļa trases posmos, īpaši tajās vietās, kur līnijas tuvumā atrodas ĪADT. Alternatīvas, kuru (vai to atsevišķu posmu) negatīvā ietekme ir visbūtiskākā, ir īpaši izceltas, iezīmējot posma nosaukumu ar sarkanu krāsu. Iespējamās ietekmes nosauktas 3.2.sadaļā.

A1 posms

Salīdzinoši neliela ietekme uz *Natura 2000* teritoriju dabas parku (DP) „Salacas ieleja" – 4,7 km garumā 1,4 – 3,6 km attālumā stiepjas paralēli šai ĪADT.

Nosacīti nebūtiska ietekme uz *Natura 2000* teritoriju dabas liegumu (DL) „Mērnieku dumbrāji". Ietekme potenciāli būtiska realizējot projektu Igaunijas teritorijā.

A2 posms

Būtiska ietekme uz divām *Natura 2000* teritorijām – DL „Vitrupes ieleja" un DP „Salacas ieleja". Pirmo plānotā dzelzceļa trase šķērso teritorijas vidusdaļā, vietā ar vērtīgām dzeņveidīgo putnu dzīvotnēm, otru rietumos, tās lejasdaļā. Bez tam, trase arī 7 km garumā un 0,9–1,5 km attālumā stiepjas gar DP „Salacas ieleja" rietumu robežu.

Būtiska ietekme uz melnā stārķa *Ciconia nigra* mikroliegumu (ML) (ID 2801), kas atrodas uz ziemeļiem no DP „Salacas ielejas", 2,6 km no Salacas upes un tikai 340 m no plānotās dzelzceļa trases. Šis ligzdošanas iecirknis, ļoti ticami, varētu tikt pamests, pat tajā

gadījumā, ja trases ierīkošanas un būvniecības darbi tiks veikti ārpus ligzdošanas laika, jo ekspluatējamās dzelzceļa līnijas traucējums varētu būt pārlieku liels.

Šīs alternatīvas realizācijas gadījumā paredzamā neatgriezeniski nelabvēlīgā ietekme uz putnu dzīvotnēm vērtējama kā ievērojama, jo tiek plānota salīdzinoši antropogēno faktoru mazietekmētā reģionā un tās būvniecība nozīmīgi fragmentēs lielu meža masīvu, atdalot tā rietumu malu.

B2 posms

Salīdzinoši nebūtiska vai nebūtiska ietekme uz divām *Natura 2000* teritorijām – DL „Vitrupes ieleja" un DP „Salacas ieleja". Pirmo nešķērso, bet robežojas ar tās rietumu galu. Otru trase šķērso teritorijas rietumos, tās lejasdaļā.

Salīdzinoši būtiska ietekme uz mazā ērgļa *Aquila pomarina* ML (ID 1877), kas atrodas uz dienvidiem DP „Salacas ielejas", 2,2 km no Salacas upes un 670 m no plānotās dzelzceļa trases. Veicot trases ierīkošanas un līnijas būvniecības darbus ārpus šīs sugas ligzdošanas laika, ietekmi var būtiski samazināt, taču ir grūti prognozēt ši ligzdošanas iecirkņa likteni laikā, kad dzelzceļa līniju uzsāks ekspluatēt.

Alternatīva starp A2 un B2 – Vitrupes šķērsojums

Būtiska ietekme uz vienu *Natura 2000* teritoriju – DL „Vitrupes ieleja", kuru plānotā dzelzceļa trase šķērso teritorijas rietumu daļā, vietā ar vērtīgām dzeņveidīgo putnu dzīvotnēm.

A3 posms

Salīdzinoši neliela ietekme uz divām *Natura 2000* teritorijām – aizsargājamo ainavu apvidu (AAA) „Ādaži" un DL „Dzelves – Kroņu purvs", kuras atrodas uz rietumiem no plānotās dzelzceļa līnijas. Pirmā atrodas 1,3 km, otrā 1,3 – 3 km attālumā no trases.

Būtiska ietekme uz melnā stārķa ML (ID 298), kas atrodas pie dārzkopības kooperatīva „Ābelīte", 660 m uz ziemeļiem no Saulkrastu – Bīriņu šosejas. Šis ML faktiski robežojas ar plānotā dzelzceļa trasi un, visticamāk, ligzdošanas iecirknis tiks pamests, pat tajā gadījumā, ja trases ierīkošanas un būvniecības darbi tiks veikti ārpus ligzdošanas laika, jo ekspluatējamās dzelzceļa līnijas traucējums varētu būt pārlieku liels, lielāks kā pašreizējais.

Līdzīgā situācijā atrodas platlapju meža biotopa ML (kas ir vienlīdz svarīgs arī meža putnu sugām, tajā skaitā, iepriekš minētajam stārķim, ja tas nolemtu pārcelties), kas atrodas 2,5 km uz ziemeļiem no melnā stārķa ML un 560 m no plānotā dzelzceļa trases.

Nosacīti neliela ietekme uz vidējā dzeņa *Dendrocepus medius* ML (ID 1744), kas atrodas uz DA no Melnbāržiem, 2,6 km no Tūjas – Limbažu šosejas un 460 m no plānotās trases.

Nozīmīgākā šī posma būvniecības un ekspluatācijas ietekme (bez ietekmes uz ĪADT) ir saistāma ar atklāto platību un mežu fragmentāciju, kas ievērojami pastiprinās esošās infrastruktūras radīto putnu dzīvotņu fragmentāciju.

B3 posms

Būtiska ietekme uz divām *Natura 2000* teritorijām – AAA „Ādaži" un DL „Dzelves – Kroņu purvs", kuras atrodas uz rietumiem no plānotās dzelzceļa līnijas. Pirmā atrodas 670 m attālumā, otrā gandrīz visā garumā faktiski robežojas ar trasi. Putniem nozīmīgā Dzelves purva daļa atrodas 1 – 2 km attālumā no plānotās trases, bet medņu *Tetrao urogallus* ligzdošanas un riesta vietas tikai 1,5 – 2 km no tās (nav izslēgts, ka arī tuvāk).

Būtiska ietekme uz melnā stārķa ML (ID 1400), kas atrodas uz rietumiem no Melbāržiem, 3,6 km uz ziemeļiem no Tūjas – Limbažu šosejas. Šis ML faktiski robežojas ar plānotā dzelzceļa trasi un, visticamāk, ligzdošanas iecirknis tiks pamests, pat tajā gadījumā, ja trases ierīkošanas un būvniecības darbi tiks veikti ārpus ligzdošanas laika, jo ekspluatējamās dzelzceļa līnijas traucējums varētu būt pārlieku liels.

A' posms

Lielākā daļa trases iet pa bijušo dzelzceļa līniju, tāpēc ietekme šeit prognozējama ka salīdzinoši neliela.

A4 posms

Būtiska ietekme uz *Natura 2000* teritoriju AAA „Ādaži", kura atrodas uz rietumiem no plānotās dzelzceļa līnijas 680 – 860 m attālumā. D3 posms dzelzceļa līniju pievirza vēl tuvāk un šajā gadījumā tā atrodas 500 – 800 m no AAA „Ādaži" robežas.

Melnā stārķa ML (ID 11) atrodas starp plānoto dzelzceļa trasi un AAA „Ādaži". Šis ML atrodas 490 m no plānotās dzelzceļa trases, mērot no ML robežas un 316 m – mērot no ML buferzonas robežas. D3 posms dzelzceļa līniju pievirza to maksimāli tuvu ML – šajā gadījumā ML robeža atrodas tikai 150 m attālumā, bet buferzona faktiski robežojas ar dzelzceļa trasi. Visticamāk, šis ligzdošanas iecirknis tiks pamests, pat tajā gadījumā, ja trases ierīkošanas un būvniecības darbi tiks veikti ārpus ligzdošanas laika, jo ekspluatējamās dzelzceļa līnijas traucējums varētu būt pārlieku liels.

Plānotā dzelzceļa trase šķērso vairākus medņu riestus un šīs sugas ligzdošanas vietas, un ir novietota starp diviem jau nodibinātiem ML (ID 1825 un ID 1826), kā arī robežojas ar vienu jaundibinātu ML starp dzelzceļa trasi un Maltuves purvu. Minētā trase tieši skar arī divus mikroliegumus (esošu un jaundibināmo), šķērsojot to buferzonu. Ietekme uz visiem ML un pagaidām vēl neizsargāto medņa riestu vērtējama kā būtiska un potenciāli medņa riestus apdraudoša, pastāv iespēja, ka šie medņu riesti varētu izzust vai pārcelties uz blakus teritorijām austumu virzienā, kur vēl ir saglabājušies neizstrādāta mednim piemērota meža fragmenti.

Trīspirkstu dzeņa ML (ID 938) robežojas ar vienu no medņu ML (ID 1825) un faktiski robežojas ar dzelzceļa trasi. Iespējams, ietekme uz šo mikrolieguma ornitofaunu varētu būt salīdzinoši neliela.

A5 posms

Šim posmam salīdzinoša neliela ietekme paredzama uz divām *Natura 2000* teritoijām dabas liegumiem „Melnā ezera purvs" un „Cenas tīrelis". Pirmais atrodas 300 m attālumā no plānotās dzelzceļa trases, otrais – 6 km attālumā.

Šis posms mazāk varētu ietekmēt pašas iepriekš minētās *Natura 2000* teritoijas kā caurceļojošās zosis, kas barojas tām piegulošajos laukos un vismaz daļa no tām (ticami, ka lielākā) nakšņo abos purvos. Vienā nobarošanās vietām Medema purva rietumu stūrī ir plānota arī dzelzceļa līnija. Tomēr plānotā dzelzceļa ietekme šajā trases posmā vērtējama kā salīdzinoši neliela, jo zosis izmanto arī citus šiem purviem piegulošos laukus, kurus plānotā trase skar minimāli.

A6 posms

Šīs alternatīvas ceļā un piegulošajās teritorijās, kur dominē meža zemes, esošie nelabvēlīgiem antropogēnie faktori ir mazāk izteikti kā B6 posmā, kurš atrodas meža masīva malā un tiešā šosejas tuvumā. Līdz ar to šīs alternatīvas ceļā un piegulošajās

platībās pārstāvētās putnu dzīvotnes ir ornitoloģiski vērtīgākas. Tāpēc šīs alternatīvas nelabvēlīgā ietekme, salīdzinoši ar B6 posmu, uzskatāma par ievērojami būtiskāku.

B6 posms

Ietekme vērtējama kā salīdzinoši neliela – posms stiepjas pa meža masīva perifēriju vai tā malu. Lielā daļā posma tuvu šosejai atrodas intensīvi izmantotā Ķekavas – Bauskas šoseja.

A7 posms

Ietekme vērtējama kā salīdzinoši neliela – posms stiepjas pārsvarā pa lauksaimniecībā izmantojamām zemēm (tajā skaitā, intensīvi izmantojamām). Lielā daļā posma tuvu šosejai atrodas intensīvi izmantotā Ķekavas – Bauskas šoseja.

A8 posms

Ietekme vērtējama kā salīdzinoši neliela – posms stiepjas pārsvarā pa lauksaimniecībā izmantojamām zemēm (tajā skaitā, intensīvi izmantojamām) un intensīvas mežizstrādes degradētām meža zemēm (nelieliem meža masīviem vai meža puduriem).

B8 posms

Ietekme vērtējama kā salīdzinoši neliela – posms stiepjas pārsvarā pa lauksaimniecībā izmantojamām zemēm (tajā skaitā, intensīvi izmantojamām). Liela daļa posma pieguļ esošai transporta infrastruktūrai un teritorijām ar ievērojamu antropogēno ietekmju kopumu.

3.2.1.1. Natura 2000 teritorijas plānotās dzelzceļa līnijas tiešā tuvumā, kur sagaidāma būtiskākā ietekme.

Nozīmīgākā ietekme sagaidāma uz DL „Dzelves–Kroņu purvs" un AAA „Ādaži" ornitofaunu. Pašlaik tās apjomi precīzi nav novērtējami, jo ir maz pētījumu par trokšņa ietekmi uz pret antropogēnajām ietekmēm jūtīgākākajām īpaši aizsargājamām sugām (melnais stārķis, mednis, purva tilbīte u.c.), kā arī trūkst datu par šo sugu dzīvotņu telpisko sadalījumu abās ĪADT. Tajā pašā laikā var apgalvot, ka lielāka vai mazāka ietekme būs, jo daudzos pētījumos ir pierādīta antropogēnas izcelsmes trokšņa šoseju tuvumā un urbānās teritorijās nelabvēlīgā ietekme uz zvirbuļveidīgajiem putniem, tajā skaitā putnu urbānām populācijām[2]. Šajās teritorijās nelabvēlīga ietekme sagaidāma uz dzelzceļa līnijai piegulošā meža un purvu joslā vismaz 1 km platumā ligzdojošiem putniem. Ievērojot piesardzības principu, rekomendējams atvirzīt līniju iespējami tālu. Ja tas nav iespējams, rekomendējams nodrošināt ietekmes mazinošus pasākumus kā dzelzceļa līnijas būvniecības, tā tās ekspluatācijas laikā.

[2] Piemēram:

Barber J.R., Burdett C.L., Reed S.E., Warner K.A., Formichella C., Crooks K.R., Theobald D.M., Fristrup K.M. 2011. Anthropogenic noise exposure in protected natural areas: estimating the scale of ecological consequences. Landscape Ecol (2011) 26:1281–1295

Slabbekoorn H., Ripmeester E.A.P. 2007. Birdsong and anthropogenic noise: implications and applications for conservation. Molecular Ecology (2007) doi: 10.1111/j.1365-294X.2007.03487.x

Bruum J. 2004. The impact of environmental noise on song amplitude in a territorial bird. Journal of Animal Ecology, 2004, 73, 434–440

AAA „Ādaži" teritorijā ir ticama 3 melno stārķu pāru ligzdošana (vienam pārim nodibināts ML), tajā skaitā tuvu planotai dzelzceļa līnijai. Šajā ĪADT ir nodibināti arī 3 medņu ML un ir ticama vēl neaizsargātu, mazāku riestu, kā arī mazuļu vadāšanas un barošanās vietu esamība kā AAA „Ādaži", tā DL „Dzelves–Kroņu purvs", tajā skaitā līdz 1 km platā mežu joslā, kas pieguļ plānotajai dzelzceļa līnijai.

Lielāka vai mazāka ietekme ir sagaidāma arī uz upju ielejās nodibinātajām ĪADT, kuras šķērso plānotā dzelzceļa līnija. Šeit ietekme varētu būt pat lielāka kā meža zemēs, jo troksnis var izplatīties pa ieleju.

DL „Vitrupes ieleja" ornitofauna būtiski varētu tikt ietekmēta gadījumā, ja tiek šķērsota abās piedāvātajās alternatīvās, vismazākā ietekme jūrai tuvākajai alternatīvai. Šajā ĪADT ir pārstāvēti dzeņveidīgajiem izcili biotopi, vairākās vietās konstatēts baltmugurdzenis *Dendrocepus leucotos*. Prognozējamais apdraudējums ir dzīvotņu iznīcināšana un degradācija, fragmentācija, sadursmes draudi, troksnis.

DL „Salacas ieleja" situācija ir līdzīga kā Vitrupes ielejā.

1.tabula. *Natura 2000* teritorijās konstatēto īpaši aizsargājamo putnu sugu labvēlīgas aizsardzības statusa novērtējums (sugas, kuras varētu ietekmēt plānotā dzelzceļa būvniecība un ekspluatācija)[3].

Suga	1. kritērijs *Populācijas dinamikas dati rāda, ka suga ilgstoši nodrošina savu eksistenci kā raksturīgā biotopa dzīvotspējīga sastāvdaļa*	2. kritērijs *Dabiskais izplatības areāls nesamazinās un nav paredzams, ka tas samazināsies tuvākajā nākotnē*	3. kritērijs *Dzīvotņu izmēri ir pietiekami lieli un, iespējams, tādi saglabāsies, lai ilgstoši nodrošinātu optimālu īpatņu skaitu populācijās*
Mednis	-	-	-
Mednis	Medņu skaits Latvijā sācis samazināties, sākot no 1935.gada. 1980.gadā šī suga vairs nav atrasta Liepājas, Jelgavas, daļā Cēsu, Ogres un Limbažu rajonos. 2004.gadā saņemta informācija par izzudušiem riestiem Daugavpils, Preiļu, Tukuma rajonos.	Latvijas medņu populācijas areāls valstī samazinās kopš 1935.gada.	Dzīvotņu izmēri, pateicoties intensīvai mežizstrādei sarūk. Samazinās atlikušo dzīvotņu kvalitāte.
Rubenis	-	-	-
Rubenis	Ilgtermiņa trends rāda, ka populācijas lielums palielinās, taču īstermiņā tas sarūk.	Latvijas populācijas areāls ir nosacīti stabils, bet, ņemot vērā skaita lejupslīdi un antropogēno ietekmju attīstības prognozes, tas, domājams, ilgtermiņā samazināsies.	Dzīvotņu kvalitāte, līdz ar to izmēri, sarūk.
Melnais stārķis	-	-	-
Melnais stārķis	Melno stārķu skaits samazinās, īpaši strauji kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem.	Latvijas populācijas areāls ir nosacīti stabils, bet, ņemot vērā skaita lejupslīdi, tas ilgtermiņā samazināsies.	Dzīvotņu izmēri, pateicoties intensīvai mežizstrādei sarūk. Samazinās atlikušo dzīvotņu kvalitāte.
Purva piekūns	?	?	?
Purva piekūns	Trūkst datu.	Trūkst datu.	Purva piekūns ir tikpat kā izzudis no savām dabiskajām ligzdošanas vietām augstajos purvos un

[3] *Anon. 2013. Article 12. Species report. Species trends at the Member State level. http://bd.eionet.europa.eu/article12/report?period=1&country=LV. Ņemot vērā faktu, ka vairumam sugu ilgtermiņa trends ir balstīts uz nosacīti nepilnīgiem datiem, bet daudz precīzāks ir īstermiņa trends, populāciju lieluma vērtējumos izmantojams pamatā īstermiņa trends.*

			pārcēlies uz mežiem, kur ir pieejamas kraukļu ligzdas. Citādi trūkst datu.
Dzērve	0	0	+/0
Dzērve	Dzērvju populācija valstī pašlaik spēj veiksmīgi nodrošināt savu eksistenci kā raksturīgā biotopa dzīvotspējīga sastāvdaļa.	Latvijas populācijas areāls ir stabils.	Pašlaik dzērves dzīvotņu izmēri ir pietiekami lieli, lai nodrošinātu optimālu īpatņu skaitu populācijās.
Purva tilbīte	-	-	-
Purva tilbīte	Sugas populācija sarūk.	Latvijas populācijas areāls ir nosacīti stabils, bet, ņemot vērā skaita lejupslīdi, tas ilgtermiņā samazināsies.	Dzīvotņu izmēri, pateicoties purvu degradācijai un izžūšanai samazinās.
Dzeltenais tārtiņš	?	?	?
Dzeltenais tārtiņš	Trūkst datu.	Trūkst datu.	Trūkst datu.
Baltmugurdzenis	-	-	-
Baltmugurdzenis	Ilgtermiņa trends rāda, ka populācijas lielums palielinās, taču īstermiņā tas sarūk.	Latvijas populācijas areāls ir nosacīti stabils, bet, ņemot vērā skaita lejupslīdi un antropogēno ietekmju attīstības prognozes, tas, domājams, ilgtermiņā samazināsies.	Dzīvotņu kvalitāte, līdz ar to izmēri, sarūk.

Tekstā izmantotie apzīmējumi: + atbilst kritērijam; 0 daļēji atbilst kritērijam; - neatbilst kritērijam; ? neskaidrs

2.tabula. *Natura 2000* teritorijās konstatēto īpaši aizsargājamo putnu sugu populāciju novērtējums (sugas, kuras varētu ietekmēt plānotā dzelzceļa būvniecība un ekspluatācija)[4].

Suga	Nosaukums latīniski	Populāciju lielums	Aizsardzības statusa novērtējums valstī
Mednis	*Tetrao tetrix*	1256 cmales	Skaits sarūk.
Rubenis	*Tetrao urogallus*	5885-15196 cmales	Skaits sarūk.
Melnais stārķis	*Ciconia nigra*	180-240 pāri	Skaits kopš pagājušā gadsimta 90.gadiem strauji un ievērojami sarucis, un turpina sarukt.
Purva piekūns	*Falco columbarius*	29-76 pāri	Statuss nav definēts datu trūkuma dēļ.
Dzērve	*Grus grus*	1513-2268 pāri	Skaits stabils.
Purva tilbīte	*Tringa glareola*	390-872 pāri	Statuss nav definēts datu trūkuma dēļ.
Dzeltenais tārtiņš	*Pluvialis apricaria*	259-467 pāri	Statuss nav definēts datu trūkuma dēļ.
Baltmugurdzenis	*Dendrocopus leucotos*	1498-13989 pāri	Skaits sarūk.

3.2.1.2. Putnu mikroliegumi vai putniem nozīmīgākie mikroliegumi plānotās dzelzceļa līnijas tiešā tuvumā, kur sagaidāma būtiskākā ietekme.

Šī atzinuma ietvaros ir vērtēti tikai putnu vai putniem nozīmīgi ML un tie, kur paredzama būtiska ietekme. Šie ML turpmākā tekstā izkārtoti secīgi, no Lietuvas līdz Igaunijas robežai.

Būtiska ietekme vienīgās vai vienas no alternatīvas realizācijas gadījumā uz diviem medņu ML un 4 neaizsargātiem medņu riestiem, četriem melnā stārķa ML un vienu mazā ērgļa

[4] *Anon. 2013. Article 12. Species report. Species trends at the Member State level. http://bd.eionet.europa.eu/article12/report?period=1&country=LV. Ņemot vērā faktu, ka vairumam sugu ilgtermiņa trends ir balstīts uz nosacīti nepilnīgiem datiem, bet daudz precīzāks ir īstermiņa trends, populāciju lieluma vērtējumos izmantojams pamatā īstermiņa trends.*

ML. Jānorāda, ka visām trim nosauktajām sugām Latvijas populācijas sarūk, īpaši liela skaita lejupslīde vērojama melnajam stārķim.

3.tabula. Putnu sugu labvēlīgas aizsardzības statusa novērtējums mikroliegumos (sugas, kuras varētu ietekmēt plānotā dzelzceļa būvniecība un ekspluatācija)[5].

Suga	1. kritērijs *Populācijas dinamikas dati rāda, ka suga ilgstoši nodrošina savu eksistenci kā raksturīgā biotopa dzīvotspējīga sastāvdaļa*	2. kritērijs *Dabiskais izplatības areāls nesamazinās un nav paredzams, ka tas samazināsies tuvākajā nākotnē*	3. kritērijs *Dzīvotņu izmēri ir pietiekami lieli un, iespējams, tādi saglabāsies, lai ilgstoši nodrošinātu optimālu īpatņu skaitu populācijās*
Mednis	-	-	-
Mednis	Medņu skaits Latvijā sācis samazināties, sākot no 1935.gada. 1980.gadā šī suga vairs nav atrasta Liepājas, Jelgavas, daļā Cēsu, Ogres un Limbažu rajonos. 2004.gadā saņemta informācija par izzudušiem riestiem Daugavpils, Preiļu, Tukuma rajonos.	Latvijas medņu populācijas areāls valstī samazinās kopš 1935.gada.	Dzīvotņu izmēri, pateicoties intensīvai mežizstrādei sarūk. Samazinās atlikušo dzīvotņu kvalitāte.
Melnais stārķis	-	-	-
Melnais stārķis	Melno stārķu skaits samazinās, īpaši strauji kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem.	Latvijas populācijas areāls ir nosacīti stabils, bet, ņemot vērā melno stārķu skaita lejupslīdi, tas ilgterminā samazināsies.	Dzīvotņu izmēri, pateicoties intensīvai mežizstrādei sarūk. Samazinās atlikušo dzīvotņu kvalitāte.

Tekstā izmantotie apzīmējumi: + atbilst kritērijam; 0 daļēji atbilst kritērijam; - neatbilst kritērijam

Medņa ML Maltuves purva apkaimē (ID 1825 un ID 1826)

Šajā teritorijā ir medņu riesti, kuriem ir svarīga loma medņu populācijas teritoriālajā struktūrā, jo tie atrodas Viduslatvijas medņu populācijas daļā no kuras tālāk uz rietumiem medņi nav sastopami.

Plānotā dzelzceļa līnija iet starp visiem medņu riestiem, robežojoties ar vienu medņa ML (kods 20011018, ID 80007) un no otra medņa ML atrodoties tikai 440 m attālumā. Blakus pirmajam medņa ML uz DA no Maltuves purva atrodas vēl viens riests, kuram ML pašlaik tiek veidots un ar kuru plānotā dzelzceļa līnija robežojas tā DA stūrī. Ietekme uz visiem ML un pagaidām vēl neizsargāto medņa riestu vērtējama kā būtiska un potenciāli medņa riestus apdraudoša, pastāv iespēja, ka šie medņu riesti varētu izzust vai pārcelties uz blakus teritorijām austumu virzienā, kur vēl ir saglabājušies neizstrādāta mednim piemērota meža fragmenti. Tāpēc nepieciešami visu šo un tuvāko riestu monitorings, kā arī iespējami pārcēlušos riestu meklēšana un ietekmi mazinoši pasākumi – būvniecība ārpus riesta laika un mazuļu vadāšanas laika, prettrokšņa barjeras, marķētas līnijas, vēlams zaļā pāreja starp riestiem.

Melnā stārķa ML uz ziemeļiem no Gaujas, starp plānoto *Rail Baltica* trasi un AAA „Ādaži" (ID 11).

Teritorijā atrodas 2008.g. beigās atrasta melnā stārķa ligzda, kas bija apdzīvota arī 2009.gadā. Ligzda un ligzdas koks ir labā stāvoklī, apkārtējās audzes ir piemērotas sugas ligzdošanai.

---

[5] *Anon. 2013. Article 12. Species report. Species trends at the Member State level. http://bd.eionet.europa.eu/article12/report?period=1&country=LV. Ņemot vērā faktu, ka vairumam sugu ilgterminā trends ir balstīts uz nosacīti nepilnīgiem datiem, bet daudz precīzāks ir īstermiņa trends, populāciju lieluma vērtējumos izmantojams pamatā īstermiņa trends.*

Dzelzceļa līnija ar ML robežojas vai citās alternatīvās atrodas līdz līdz 450 m attālumā.
Melnā stārķa ML pie vasarnīcu ciemata „Ābelīte" (ID 298).

Šajā teritorijā ir viena pāra ilggadīgs ligzdošanas iecirknis, kurā ir sugas ligzdošanai ļoti piemērota dzīvotne.

Dzelzceļa līnija ar ML robežojas.

Netālu, 2 km uz ziemeļrietumiem 560 m no dzelzceļa līnijas atrodas ML „Platlapju meža biotops" (ID 295). Tas ir vecs platlapju mežs, potenciāla stārķa pārcelšanās vieta, lai arī atrodas tuvu līnijai.

Melnā stārķa ML pie Melnbāržiem (ID 1400).

ML nav izdalīta buferzona, jo ligzda atrodas tā vidienē un ir pasargāta pret cilvēka radītiem traucējumiem. Līdz ar to, ligzda atrodas apmēram 200 m no dzelzceļa līnijas un gandrīz plānotās dzelzceļas stigas malā

Mazā ērgļa ML starp Svētciemu un Salacgrīvu (ID 1877).

Teritorijā atrodas apdzīvota mazā ērgļa ligzda. Ligzda un ligzdas koks ir labā stāvoklī.

Dzelzceļa līnija atrodas 110 m no ML vidējās alternatīvas gadījumā un 610 m jūrai tuvākās alternatīvas gadījumā. Tuvākai ļoti būtisks risks, tālākai risks mazāks.

Melnā stārķa ML pret Kuivižiem (ID 2802)

2011.gada maijā ligzda bija apdzīvota – tajā sēdēja pieaugušais putns. Zem ligzdas koka atrastas vismaz divas nokritušas iepriekšējo gadu ligzdas, kas liecina, ka teritorija ir ilglaicīga.

Dzelzceļa līnija planota 330 m attālumā no ML no jūras tālākās alternatīvas gadījumā un 1,3 km tuvākās. Abos gadījumos lieli riski, bet mazāks jūrai tālākās alternatīvas gadījumā.

3.2.2. Plānoto dzelzceļa un elektropārvades līnijas kumulatīvās ietekmes.

Plānotās dzelzceļa līnijas trasi vismaz tās daļā ir plānots apvienot ar plānotot elektropārvades līniju (EPL) „Latvijas – Igaunijas trešais starpsavienojums". Gan dzelzceļa līniju, gan EPL plānots izvietot vienā koridorā, kas ievērojami samazinātu abu objektu ietekmes uz savvaļas putnu populācijām un to dzīvotnēm pretēji gadījumam, ja abi objekti tiktu realizēti dažādās vietās.

Tajā pašā laikā pastāv zināmi kumulatīvo ietekmju riski, no kuriem nozīmīgākie ir dzīvotņu fragmentācija (apvienots abu objektu koridors būs platāks kā divu atsevišķu, līdz ar to fragmentācijas efekts nozīmīgāks, tajā pašā laikā viena meža masīva fragmentēšanai vairākos fragmentos būs tikapat negatīva vai negatīvāka ietekme) un pēc sadursmēm ar EPL bojāgājušo putnu nokļūšana uz dzelzceļa trases. Otrajā gadījumā, bojāgājušo putnu līķi var pievilināt putnus, kuru uzturā ietilpst arī krituši dzīvnieki, piemēram, jūras ērgļus,

kuri, savukārt, var iet bojā pēc sadursmēm ar vilcieniem. Eiropā šādās sadursmēs ik gadu iet bojā ievērojams skaits jūras ērgļu, īpaši sadursmēs ar vilcieniem[6].

Citas kumulatīvās ietekmes (pastāvošās infrastruktūras objekti, urbānās teritorijas, intensīva mežizstrāde un lauksaimniecība) lielākajā daļā plānotās dzelzceļa trases uzskatāmas par salīdzinoši nelielām, jo šajās vietās jau pašlaik ietekme ir vērtējama kā ievērojama. Līdz ar to dzelzceļa un ar to saistītās EPL radītās papildus ietekmes nevarētu būtiski pasliktināt to vai citu putnu sugu eksistences apstākļus, īpaši gadījumā, ja tiek izvēlētas putniem draudzīgākās alternatīvas un nodrošināti šajā atzinumā rekomendētie ietekme mazinošie pasākumi.

Par būtisku uzskatāma dzelzceļa līnijas izbūves radītā dzīvotņu fragmentācija vietās, kur tā šķērso lielākos meža masīvus, kas jau īstermiņā kopā ar intensīvo mežizstrādi var būtiski ietekmēt meža putnu populācijas vietās, kur vēl ir saglabājušās nenocirstas mežizstrādes, un ilgtermiņā visās meža teritorijās kuras šķērsos plānotā dzelzceļa līnija. Šīs ietekmes var samazināt, izvēloties putniem draudzīgākās alternatīvas.

Vēl neskaidra ir Ādažu militārā poligona radītā trokšņa ietekme uz lokālajām putnu populācijām un migrējošajiem putniem, līdz ar to tikpat nekaidra kontekstā ar plānotā dzelzceļa un EPL radītajām ietekmēm. Divus pēdējos gadus tiek veikts pētījums, kurā tiek izvērtēta militāro darbību ietekme, bet tā rezultāti vēl nav apstrādāti un nav pieejami. Tāpēc šo ietekmju kopumu kumulatīvo ietekmju aspektā būs iespējams vērtēt pēc iepriekš minētā pētījuma rezultātu publiskošanas. Šajā sakarā var tikai norādīt uz apstākli, ka militārie poligoni ir nozīmīgas savvaļas putnu barošanās, ligzdošanas un caurceļošanas vietas daudzviet pasaulē, jo tajos esošais traucējums (troksnis, cilvēku un tehnikas klātbūtne) ir **salīdzinoši īslaicīgs ar lieliem laika intervāliem** (atšķirībā no dzelzceļa, kura radītais traucējums ir salīdzinoši patstāvīgs, ar salīdzinoši īsiem laika intervāliem), bet pārējā laikā putniem tiek radīti optimāli apstākļi. Tā, piemēram, Ādažu poligons ir nozīmīga barošanās vieta Latvijas zaļajām vārnām, kas ligzdo Pierīgā pirms migrācijas uzsākšanas.

Potenciāli iespējami kumulatīvo ietekmju riski, realizējot dzelzceļa līnijas „RailBaltica" ir iespējami uz DL „Dzelves–Kroņu purvs". Pašlaik šo purvu pamatā negatīvi ietekmē kūdras ieguve Dzelves purva ziemeļu daļā, kamdēļ ir būtiski pasliktinājušies ligzdošanas apstākļi purva putniem, īpaši purva tilbītei *Tringa glareola*. Vēl nav skaidrs, cik lielā mērā šī dabas lieguma putnu populācijas ietekmē Ādažu militārā poligona raditais trokšņa piesārņojums. Iespējams, atbildi uz šo jautājumu varētu sniegt iepriekš minēto Ādažu poligona militāro darbību pētījumu rezultāti.

Ņemot vērā iepriekš teikto, ir pamatojama nepieciešamība veikt plānotā dzelzceļa un elektropārvades līnijas monitoringu, tajā skaitā šī monitoringa gaitā izvērtējot arī iespējamās kumulatīvās ietekmes. Par monitoringu rekomendācijas sniegtas 3.5.nodaļā.

3.3. PUTNIEM DRAUDZĪGĀKĀS ALTERNATĪVAS.

Plānotās dzelzceļa būvniecības ietekmes samazināšanas labākais risinājums ir putniem draudzīgākās alternatīvas izvēle. Šī projekta ietvaros tas ir visgrūtākais uzdevums, jo katrā

[6] Krone O., Langgemach T., Sommer P., Kenntner N. 2003. Causes of mortality in white-tailed sea eagles from Germany. In: Sea Eagle 2000. Proc. Swedish Soc. For Nat. Conserv./SNF, Helander B, Marquiss M, Bowerman W (eds), Stockholm, Sweden, 211-218.

no alternatīvām ir vismaz viens arguments pret konkrētās alternatīvas realizāciju. Tomēr, kombinējot alternatīvu izvēli ar citiem ietekmes mazināšanas un kompensējošiem pasākumiem, ticams, ka ir iespējams realizēt šo projektu ar salīdzinoši nelielu ietekmi uz savvaļas putnu populācijām un to dzīvotnēm, jo īpaši putniem nozīmīgākās vietās (*Natura 2000* teritroijas un putniem nozīmīgās vietas, kā arī mikroliegumi).

Teritorijas izpētes un pieejamo datu analīzes rezultātā esmu konstatējis, ka savvaļas putnu populācijām, īpaši meža sugām un ĪADT ornitofaunai draudzīgāka ir A1, B2, daļa A3, daļa B3, A4, A5, B6 un B8 posmu būvniecība un ekspluatācija, atbīdot plānoto dzelzceļa līnju vismaz 1 km attālumā no ĪADT un nodrošinot ietekmi mazinošu pasākumu kompleksu visos tajos posmos, kur dzelzeļa līnijas tiešā tuvumā (līdz 2 km) atrodas *Natura 2000* teritorijas un mikroliegumi, īpaši melno stārķu un medņu mikroliegumi, kā arī putnu monitoringu saskaņā ar šī atzinuma rekomendācijām..

Tā, kā šāds risinājums nav iespējams (jo jebkāda būtiska dzelzceļa līnijas pārbīde netiek apspriesta), tad par putniem draudzīgo izvēli uzskatāma A1, B2, B3, A4, A5, B6 un B8 posmu būvniecība un ekspluatācija, līdzīgi kā iepriekš minēto posmu gadījumā, nodrošinot ietekmi mazinošu pasākumu kompleksu visos tajos posmos, kur dzelzeļa līnijas tiešā tuvumā (līdz 2 km) atrodas ĪADT (*Natura 2000* teritorijas un mikroliegumi, īpaši dabas liegums „Dzelves – Kroņu purvs" un aizsargājamo ainavu apvidus „Ādaži", kā arī melno stārķu un medņu mikroliegumi), kā arī putnu monitoringu saskaņā ar šī atzinuma rekomendācijām.

3.4. IETEKMI MAZINOŠIE PASĀKUMI.

Plānotās dzelzceļa līnijas radītās nelabvēlīgās ietekmes būtiski var samazināt, izvēloties putniem draudzīgākās alternatīvas. Bet pat šajā gadījumā, atsevišķos posmos dzelzceļa līnijas radītās ietekmes joprojām būs ievērojamas. Tāpēc arī šadā gadījumā nepieciešams nodrošināt ietekmi mazinošus pasākumus.

Pašlaik, kad nav skaidra galējā trases konfigurācija, ir pārāk sarežģīti precīzi aprakstīt kādi pasākumi būs nepieciešami tajā vai citā konkrētā vietā. Tāpēc šāds pasākumu komplekss izstrādājams projektēšanas stadijā un iestrādājams tehniskajā projektā. Ietekmi mazinošu pasākumu kompleksu vajadzētu izstrādāt ornitologam, kuram ir pieredze šajā jomā.

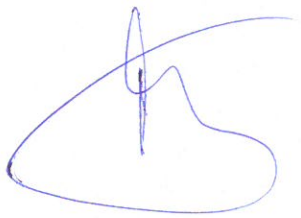
Tomēr jau šobrīd ir iespējams rekomendēt atsevišķas praksē pārbaudītas metodes, kas varētu ievērojami samazināt plānotās dzelzceļa līnijas būvniecības un ekspluatācijas ietekmi uz savvaļas putnu populācijām un to dzīvotnēm.

Sezonālie darbu ierobežojumi

Šādi ierobežojumi dzelzceļa līnijas trases sagatavošanas un līnijas būvniecības laikā ir nepieciešami šī atzinuma 3.1.1.1. un 3.1.1.2.apakšpunktā uzskaitīto īpaši aizsargājamo teritoriju (*Natura 2000* teritorijas un mikroliegumi) tuvumā. Plānotās dzelzceļa līnijas gadījumā tie būs nepieciešami ligzdošanas periodā, jo nozīmīgas migrējošo putnu koncentrācijas, kuras varētu nelabvēlīgi ietekmēt dzelzceļa būvniecība, tā trasē nav. Laika periods, kādā ierobežojami nosakāmi ir no 1.februāra līdz 1.augustam medņu mikroliegumu tuvumā un no 1.aprīļa līdz 20.jūlijam pārējo ĪADT tuvumā

Sadursmju risku ar samazināšana ar stiepļu režģu žogiem

C2	A''
C3	
C4	
C5	D1, D2, Alternatīva starp A2 un B2 – Vitrupes šķērsojums



/Rolands Lebuss