Saņemtie komentāri un jautājumi	Atbilde vai skaidrojums
VPVB 2016. gada 11. februāra vēstule Nr. 3-01/224 ar pielikumiem	
1. Papildus paredzētie objekti un ar tiem saistītās ietekmes novērtējums.	Dzelzceļa apdzīšanas staciju, starpceļu savienojumu, infrastruktūras apkopes punkta pie Vangažiem, pasažieru vagonu apkopes punkta pie Acones, dzelzceļa pievadceļu Saulkalnes termināla teritorijai sliežu ceļu shematiskie plāni ar sliežu ceļu minimālajiem lietderīgajiem garumiem ir aprakstīti IVN Ziņojuma 1.6.1. sadaļā, sniedzot arī informāciju par paredzētajiem risinājumiem ietekmes uz vidi samazināšanai vai novēršanai. Gatavojot trokšņa izplatības novērtējumu, aprēķinos izmantoti maksimālie pieļaujamie vilcienu kustības ātrumi katrā no posmiem. Ņemot vērā to, ka dzelzceļa apdzīšanas staciju vietās apdzenamo vilcienu kustības ātrums tiks samazināts (proti, tas būs mazāks par maksimālo kustības ātrumu), nav paredzams, ka apdzīšanas staciju tuvumā trokšņa ietekmes līmenis būs augstāks par novērtēto situāciju. Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 30. novembra noteikumiem Nr. 1082 "Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošās darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai" dzelzceļa depo un stacijas, kurās veic kravas stacijas vai šķirošanas darbības, ir darbība, kurai nepieciešama B kategorijas piesārņojošās darbības atļauja. Līdz ar to infrastruktūras apkopes punktam pie Vangažiem un pasažieru vagonu apkopes punktam pie Acones pirms darbības uzsākšanas jāsaņem attiecīgās kategorijas piesārņojošās darbības atļaujas, kur, vienlaikus ar citiem darbības nosacījumiem, arī nosakāmi trokšņu izplatības ierobežojumi. Tāpat arī, izstrādājot šo infrastruktūras objektu tehniskos projektus, jāparedz nepieciešamie pasākumi, lai to ekspluatācijas laikā nodrošinātu Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 "Trokšņa pārvaldības un novērtēšanas kārtība" noteiktie trokšņa līmeņa robežlielumu ievērošanu teritorijās, uz kurām tie attiecas. Infrastruktūras apkopes punkta pie Vangažiem teritorija robežojas ar mikroliegumu Nr. 1360 meža baloža aizsardzībai un IVN Ziņojuma 3.18.4. sadaļa ir veikti papildinājumi, izvērtējot ietekmi uz šo mikroliegumu.

	Salaspils multimodālā kravu termināla tālākie risinājumi tiks izstrādāti, ņemot vērā projekta "*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde" rezultātus, kā atsevišķa paredzētā darbība.
2. Rail Baltica un plānoto ceļu projektu summārā ietekme uz trokšņu izplatību.	Trokšņa izplatības aprēķinu modelis papildināts ar informāciju par plānotajiem autoceļu projektiem (projektu apraksts pieejams IVN ziņojuma 1.5.5.5. un 1.5.5.6. sadaļā) Aprēķinos tika ņemta vērā informācija par autoceļu *E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma "Kranciema karjers – Slāvu aplis"* un *E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce)* projektiem, kas ietverta minēto paredzēto darbību ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumos: plānotās satiksmes intensitātes, autoceļu posmu novietojums, kā arī trokšņa samazināšanas pasākumi, ja tādi definēti. Aprēķinos ņemts vērā plānoto autoceļu novietojums kopējā transporta koridorā ar *Rail Baltica. T*rokšņa līmenis vērtēts rādītājiem L_{diena}, L_{vakars} un L_{nakts} Ziņojuma pielikumu 2. sējums ir papildināts ar 26. pielikumu – "Prognozētais fona trokšņa līmenis pēc plānoto autoceļu projektu realizācijas" un 27. pielikumu – "Prognozētais kopējais trokšņa līmenis pēc *Rail Baltica* un plānoto autoceļu projektu realizācijas". IVN ziņojumā netika vērtēta summārā ietekme uz trokšņa izplatību, kas saistīta ar autoceļa *A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no 10,5. km līdz 24,0. km apvedceļa (Ķekavas apvedceļš)* būvniecību, jo šim projektam atkārtoti tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums (VPVB 2015. gada 22. maija lēmums Nr. 129 "Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu").
3. Rīgas loka pieslēgums pamattrasei uz dienvidiem (A5 posma sākums pie Upeslejām un Avotiem)	Šis pieslēgums ir paredzēts, lai izveidotu noslēgtu un loģisku dzelzceļa sistēmu, kur paredzēta iespēja arī nodrošināt dzelzceļa pārvadājumus dienvidu virzienā arī no A5 posma pieslēguma pamattrasei pie Upeslejām. Pašreizējā projekta attīstības stadijā netiek plānoti regulāri pārvadājumi šinī pieslēguma posmā.
4. Kravas vilcienu kustība pie Lidostas un sliežu ceļu izvietojums	Lidostas *Rail Baltica* dzelzceļa stacijā ir paredzēts arī viens sliežu ceļš kravas pārvadājumiem, lai, nākotnē rodoties attiecīgam pieprasījumam, nodrošinātu dzelzceļa pieslēgumu teritorijām, kas atrodas uz ziemeļiem no starptautiskās lidostas "Rīga". Ja nākotnē šādi

	pieslēgumi tiks plānoti, attiecīgais komersants (-i) veiks darbības, ko paredz normatīvie akti vides aizsardzības jomā.
5. Plānotās elektrolīnijas	Gan IVN Ziņojumā, gan tā 4. pielikuma kartogrāfiskajā materiālā ir parādītas 2 plānotās elektrolīnijas – 110 kV elektropārvades līnija posmā no Limbažu vai Sējas novada līdz Salacgrīvai un 330 kV elektropārvades līnija, ko paredz AS "Latvijas Elektriskie tīkli" projekts. Vienotā koridorā ar *Rail Baltica* netiek plānotas citas jaunas elektropārvades līnijas. 4. pielikumā iekļautajā kartogrāfiskajā materiālā ir attēlotas vietas, kur *Rail Baltica* šķērso esošas elektropārvades līnijas un nepieciešama to pārbūve šķērsojuma vietā. Informācija par šīm elektropārvades līnijām sniegta IVN Ziņojuma 1.5.6.2. sadaļā.
6. Vienceļa posms Rīgā no Vagonu parka līdz Lāčplēša/ Dzirnavu ielai	Šobrīd vienceļa posms Rīgā paredzēts līdz Lāčplēša ielai. IVN Ziņojuma 1.5.6.1. sadaļā veikti nepieciešamie labojumi.
7. Ziemeļu gudrona dīķa šķērsojums	IVN Ziņojuma Pielikumu 1. sējuma 16. pielikumā pievienota Valsts vides dienesta 2016. gada 24. februāra vēstule Nr. 1.11.-03/276 par plānotajiem projekta "Vēsturiski piesārņotās vietas „Inčukalna sērskābā gudrona dīķi" projektēšana un sanācijas darbi" īstenošanas mērķiem un termiņiem.
8. Informācija par saistītajiem projektiem	IVN Ziņojumā norādīts, ka posmā no Rīgas pasažieru stacijas līdz 13. janvāra ielai plānots esošo uzbērumu pārbūvēt kā estakādi. Informācija par citiem šinī posmā plānotajiem pārbūves vai rekonstrukcijas principiālajiem risinājumiem, tai skaitā AS "Rīgas starptautiskā autoosta" teritorijā, ir iekļauta IVN Ziņojumā. Tie tiek plānoti kā atsevišķi projekti, un attiecīgi tiks detalizēti un izstrādāti tālākajās projekta stadijās. Vienlaikus Satiksmes ministrijā plāno arī citas aktivitātes, kas nav tieši saistītas ar Rail Baltica projekta realizāciju, piemēram, Rīgas dzelzceļa stacijas pārbūve un modernizācija. Dažādu projektu un sanāksmju ietvaros notiek sarunas ar AS "Rīgas starptautiskā autoosta" pārstāvjiem par iespējamiem risinājumiem, tomēr tie nav tieši saistīti ar uzbēruma norakšanu un estakādes būvniecību, kas tiek vērtēts šī IVN ietvaros. Satiksmes ministrijas uzdevumā kompānija AECOM ir veikusi Rail

	Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrādi. Ir veikta detalizēta darbības projekta izstrāde saistībā ar kopējo loģistikas sistēmu Latvijā, trīs Baltijas valstīs un Baltijas jūras reģionā, un ņemot vērā sasaisti ar globālo loģistikas ķēžu kravu plūsmām. Ir padziļināti izvērtēts makroekonomiskais konteksts, kā arī veikta detalizēta esošo un potenciālo starptautisko un vietējo kravu plūsmu izpēte, identificējot to apjomus, kravu veidus, maršrutus un iesaistītos dalībniekus, kā arī transportēšanas tehniski ekonomiskos rādītājus. Atbilstoši iegūtajiem datiem izstrādātas loģistikas centra funkcijas (piemēram, darbības profils pamatā orientēts uz konteineru kravām no Austrumu virziena), plānojums, aprīkojums (tehnoloģiskie risinājumi, kas nodrošinātu konkurenci ar citiem loģistikas centriem Baltijā) un darbības iespējamie alternatīvie varianti. Izpētes ietvaros ir secināts, ka veidojot divu dzelzceļa sistēmu sasaisti Salaspilī (1520 mm sliežu platums un Eiropas standarta platums 1435mm) ieguvums ir kopējais kravu apjoma pieaugums un izaugsme. Turklāt tiek nodrošināta ērta sasaiste ar autoceļu tīklu, tuvējām ostām un lidostu. Rail Baltica kravu termināls un loģistikas centrs nodrošinātu piekļuvi Eiropas dzelzceļa tīklam no Latvijas ar 1435 mm sliežu platuma tīklu. Turklāt Salaspils loģistikas centra aprīkojums ar diviem sliežu platumiem nodrošina stratēģiskas priekšrocības gan Latvijas, gan plašākam Eiropas tirgum, lai iesaistītos austrumu - rietumu zīda ceļa koncepcijā un, pateicoties Rail Baltica loģistikas centram un Latvijas ostām, ļautu izveidot savienojumu ar Zviedrijas — Krievijas — Ķīnas kravu pārvadājumu koridoriem.
9. Satiksmes intensitāte, trokšņa novērtējumā izmantotā satiksmes intensitāte	Paredzētās darbības ietvaros ir plānota šāda vilcienu satiksmes intensitāte: - 9 vilcienpāri starptautiskais pasažieru ātrvilciens, - 18 vilcienpāri reģionālais pasažieru vilciens, - Lidostas ekspresis (centrālā dzelzceļa stacija “Rīga” – starptautiskā lidosta “Rīga”) 3-4 reizes stundā, - 18 vilcienpāri kravas vilciens. Tika veikti labojumi IVN Ziņojuma 1.6.1.1., 1.7., 3.12. nodaļā. Veicot

	trokšņa ietekmes novērtēšanu, tika ņemta vērā ar paredzēto darbību saistītā vilcienu kustības intensitāte. Posma centrālā stacija "Rīga" – starptautiskā lidosta "Rīga" trokšņa aprēķinu modelis tika papildināts ar lidostas ekspreša darbību. Attiecīgi veikti labojumi IVN ziņojuma pielikumu 2. sējuma 11., 12., 17 – 19. pielikumā. Lidostas ekspreša darbība nepasliktina novērtēto situāciju, kā arī nepalielina skarto iedzīvotāju skaitu un teritoriju platības. Esošā jeb fona trokšņa līmeņa aprēķiniem izmantota AS "Latvijas Valsts ceļi" apkopotā informācija par satiksmes intensitāti uz galvenajiem, reģionālajiem un vietējiem valsts autoceļiem. Aprēķinos izmantoti pēdējie pieejamie dati par attiecīgo autoceļu noslodzi modeļa izstrādes brīdī – 2015. gadā. Visiem galvenās nozīmes autoceļiem izmantota 2014. gada satiksmes intensitātes informācija, reģionālas un vietējas nozīmes autoceļiem izmantoti dati par 2011., 2012., 2013. vai 2014. gadu. Plānoto autoceļu projektu ietekmes novērtējumā (prognozētais fona trokšņa līmenis un prognozētais kopējais trokšņa līmenis ar paredzēto darbību) izmantota šo projektu apstiprinātajos ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumos iekļautā informācija.
10. Plānotais autotransporta plūsmas samazinājums	Veikti labojumi IVN Ziņojuma 1.8. nodaļā.
11. un 12. Attālumi līdz tuvākajām īpaši aizsargājamām teritorijām (2.11.1. tabula)	Precizēta 2.11.1. tabula un sagatavota jauna 2.11. nodaļas redakcija.
13. Precizēt informāciju par attālumiem līdz mikroliegumiem un vērtējumu. Paredzētās darbības atbilstība jomu reglamentējošiem normatīvajiem aktiem	Precizēta 2.11.9. tabula un sagatavota jauna 2.11. nodaļas redakcija. Vēstulē nav ņemts vērā Vides aizsardzības likuma I nodaļas 1. panta 7. punktā paredzētais regulējums, ka ir pieļaujams kaitējums īpaši aizsargājamām sugām vai biotopiem — jebkādi postījumi, kuriem ir būtiska nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām vai mikroliegumiem, īpaši aizsargājamo sugu vai biotopu labvēlīga aizsardzības statusa sasniegšanu vai uzturēšanu. Kaitējums īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem neietver iepriekš identificētu nelabvēlīgu ietekmi, kas radusies operatora profesionālās darbības dēļ, ja šo darbību nepārprotami atļāvusi attiecīgā iestāde saskaņā ar Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.pantu un likuma "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām" 43.pantu vai saskaņā ar citiem vides

	aizsardzības jomu reglamentējošiem normatīvajiem aktiem, ja nav konstatēta būtiska negatīva ietekme uz īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem.
14. Ietekme uz mikroliegumiem	Papildināta un precizēta IVN Ziņojuma 2.11. un 3.18. nodaļa.
15. Ietekme uz dabas liegumu "Vitrupes ieleja"	Papildināta un precizēta IVN Ziņojuma 2.11. un 3.18. nodaļa, izstrādāti un iekļauti IVN Ziņojumā papildus tehniskie risinājumi šīs teritorijas šķērsošanai.
16. Informācija par īpaši aizsargājamām sugām Rail Baltica iespējamās ietekmes zonā.	Veikti labojumi 2.11.3. tabulā un papildināta 2.11. nodaļa.
17. Biotopi, kuru aizsardzībai paredzami/plānojami ietekmes mazināšanas pasākumi	IVN Ziņojuma 3.18.1. sadaļā (559. lpp) ir uzskaitīti pasākumi, kas plānojami un realizējami, lai samazinātu paredzētās darbības radīto nevēlamo ietekmi uz biotopiem. 2. pielikumu sējuma 7. pielikumā ir attēloti meža biotopi (9080*, 91E0*, 91D0* u.c. no hidroloģiskā režīma atkarīgie biotopi), kuru atlikušajai daļai aizsardzībai būvniecības laikā jāveido norobežojošie vaļņi vai citi piemēroti pasākumi, kas nodrošina hidroloģiskā režīma saglabāšanu.
18. Sugu un biotopu ekspertu atzinumu kopijas	Atzinumu, kas sagatavoti paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai, pievienoti IVN Ziņojuma Pielikumu 1. sējuma 17. pielikumā.
19. Ziņojuma 2.14.2. un 2.13.2. nodaļas struktūra	IVN Ziņojuma 2.13.2. sadaļā "Kultūrvēsturiskais nozīmīgums" sniegta informācija un apraksts par kultūrvēstures objektiem, kas atrodas un konstatēti paredzētās darbības teritorijā vai tās tiešā tuvumā, kuri ir arī attēloti Pielikumu 2. sējuma 7. pielikumā un interaktīvajā kartē, kas pieejama https://elle.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=8d64ebafb94f4d51a97b942e2af9e255. Savukārt IVN Ziņojuma 3.19.2. sadaļā "Ietekme un tās būtiskums uz kultūrvēsturisko vidi" sniegts ietekmes vērtējums.
20. Ziņojuma papildināšana ar novērtējumu par iespējamām avārijas situācijām	Papildināta IVN Ziņojuma 3.21.4. sadaļa.
21. Apakšnodaļu numerācija	Sagatavoti IVN Ziņojuma satura rādītāja, 1.5.7.4., 1.5.7.5., 1.9., 2.5.3., 2.5.4., 2.5.5., 2.14.3., 3.6. nodaļas kļūdu labojumi.
AS "Latvijas Gāze" 2016. gada 5. februāra vēstule Nr. 27.4.-1/395	
IVN kopsavilkumā konstatēta virkne būtisku nepilnību. Kopsavilkuma 2.	IVN Ziņojuma kopsavilkums atbilstoši IVN programmai ir sagatavots

punktā nav minēts, ka A4 posms šķērso Inčukalna pazemes gāzes krātuves teritoriju. Trase ieplānota tieši pāri Inčukalna PGK urbumam Nr. 23. Kopsavilkuma 4.1. punktā arī nekas nav minēts, ka Rail Baltica trase šķērso Inčukalna PGK teritoriju un minēto urbumu. Ņemot vērā 08.01.2016. saņemto papildinformāciju Latvijas Gāzei nav iebildumu Rail Baltica Dzelzceļa līnijas novietnei Inčukalna PGK teritorijā, kas precizējam būvprojekta izstrādes laikā.	iedzīvotājiem, nelietojot tajā specifiskus tehniskos aprakstus un terminus. Atbilstoši IVN programmai IVN ziņojumā ir sniegta informācija gan par Inčukalna gāzes krātuvi, gan monitoringa urbumiem, gan šķērsojamiem un pārbūvējamiem gāzes vadiem un citu ar gāzi saistīto infrastruktūru. AS "Latvijas Gāze" Inčukalna pazemes gāzes krātuve atrodas apmēram 7 km attālumā no A alternatīvas A4 posma. Inčukalna novadā *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras A4 posms atradīsies netālu no AS "Latvijas Gāze" ekspluatācijas iecirkņa "Inčukalna pazemes gāzes krātuve" monitoringa urbuma Nr. 23. Urbums atrodas ārpus gāzes pazemes uzglabāšanas zonas, un tas nav savienots ar dabasgāzes uzglabāšanas kolektorslāni. Urbumam, saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 32'. panta 2. daļu, jānodrošina drošības aizsargjosla 100 metri. *Rail Baltica* trase plānota 100 m attālumā no urbuma.
Vēstulē uzskaitīti projektējamo gāzes vadu pārbūves nosacījumi un sniegts pārbūves darbu saraksts.	Nav nepieciešami labojumi vai papildinājumi IVN Ziņojumā. Šī informācija jāņem vērā attiecīgajā tehniskās projektēšanas stadijā.
Bauskas novada domes 2016. gada 2. februāra vēstule Nr. 3.14.8/302	
Ziņojumā nepieciešams ietvert papildus ietekmes uz vidi samazināšanas pasākumu aprakstus, ainavu ekoloģisko procesu nepārtrauktības nodrošināšanai un ainavu vizuālo pārmaiņu negatīvo ietekmju mazināšanai un/vai novēršanai.	Lai mazinātu paredzētās darbības ietekmi uz ainavu struktūru, nozīmīgs risinājums ir "zaļie koridori vai ekoloģiskie koridori". Saistībā ar šādiem šķērsojumiem IVN Ziņojuma 3.18.2. sadaļā ir sniegti priekšlikumi, kas paredz vienas dzīvnieku pārejas izbūvi Bauskas novadā A8 posmā. Papildus tam IVN Ziņojuma 3.18.3. tabulā norādīts, ka A8 posmā pār 3 un B8 posmā pār 4 upju ielejām paredzēti šķērsojumi ar pietiekamu brīvtelpu zem tiem, kas nodrošina netraucētu zīdītājdzīvnieku migrāciju gar upēm un to ielejās. Taču, lai arī tiks saglabātas dzīvnieku migrācijas iespējas, ainavu struktūra upju ieleju šķērsojuma vietās mainīsies, parādoties lineāram ainavu elementam. Par plānotās trases klātbūtni tuvākās apkārtnes ainavā liecinās arī troksnis. Pašā trases izbūves vietā ietekmes uz ainavu struktūru samazināšana/specifisku risinājumu ieviešana praktiski nav realizējama, tāpēc jārēķinās ar neatgriezeniskām ainavu struktūras izmaiņām.

	Plānotās darbības ietekmi uz ainavu vizuālajām izmaiņām un nepieciešamiem risinājumiem ietekmē vairāki faktori, no kuriem nozīmīgākie ir saskatāmība, ietekmētās ainavas vizuālā pievilcība, skatu vērsumu attālums uz paredzētās darbības vietu. Vienlaikus jāņem vērā, ka - nevienā Bauskas novada plānošanas dokumentā nav noteiktas un iezīmētas šinī novadā ainaviski nozīmīgas teritorijas, kurām būtu paredzēts kāds aizsardzības statuss, - no vizuālā aspekta ainava laika griezumā regulāri mainās, jo notiek pastāvīga attīstība. A8 un B8 posmi galvenokārt šķērso atklātu ainavu tipus, tomēr kopumā A8 posmā potenciālā dzelzceļa līnijas saskatāmība ir zemāka, jo šis posms šķērso gan slēgtus ainavu tipus, gan atrodas pietiekami tālu no esošajiem ceļiem, viensētām un apdzīvotām vietām. Vizuāli tā būs saskatāma, taču lielākoties no apkārtnes ceļiem un neieņems dominējošu lomu ainavā, bet būs kā jauns, pamanāms ainavu elements, vai papildus ainavu elements skatu vērsumu tālplānā, būtiski neizmainot līdzšinējās ainavas. Nozīmīgākas ainavu vizuālās izmaiņas ir saistāmas ar B8 posmu, jo tas vidus un beigu posmā iet salīdzinoši tuvu gar viensētām un apdzīvotām vietām. Pie atsevišķām viensētām un skatu vērsumos no ceļiem trase kļūs par nozīmīgu ainavu elementu. Šinī posmā dzelzceļa līnija būs skatu vērsumos labi pamanāms ainavu elements, tāpēc tai raksturīgas lielākas ainavu vizuālās ietekmes kā A8. Taču kā jau minēts ainavām raksturīgas pastāvīgas pārmaiņas, tāpēc nav viennozīmīgi apgalvojams, ka trases skartajās Bauskas novada ainavās sagaidāmas izteikti negatīvas ainavu vizuālās pārmaiņas. Līdz ar to arī esošajā stadijā netiek paredzēti specifiski risinājumi ietekmes uz ainavu vizuālo izmaiņu mazināšanai, bet tie netieši paredzēti citos IVN Ziņojumā iekļautajos pasākumos, piemēram a) trases novietošana slēgtos ainavu tipos, kur trases vieta nav vizuāli uztverama (lielākā daļa Rail Baltica posmu ir izvietoti slēgtā ainavu tipā - mežainē); b) gar trasi veidot uzbērumus un/vai trasi novietot reljefa

	pazeminā[…]mā/vai tunelī, tādējādi izslēdzot ietekmi uz ainavu vizuālām izmaiņām; c) prettrokšņu sienām ap trasi izvēloties ainavā iederīgus risinājumus, piemēram, trokšņu sienas dabiskos (zaļganos, pelēkos, sarkanbrūnos) toņos.
Rail Baltica projekta savstarpēji saskaņota īstenošana par plānoto valsts galvenā autoceļa A7/E67 rekonstrukcijas projektu.	Komentārs neattiecas uz IVN Ziņojumu. Šis priekšlikums jāņem vērā Satiksmes ministrijai, plānojot dzelzceļa un autoceļu jomas projektu īstenošanu.
Dabas aizsardzības pārvaldes 2016. gada 2. februāra vēstule Nr. 4.9/6/2016-N-E	
1. 2.12.1. sadaļā nav ievērtēts ZBR Ainavu ekoloģiskais plānojums ar daļēji atšķirīgu un daudz detālāku ekoloģisko koridoru kartējumu. Arī 3.19.1. sadaļā nav informācijas par starptautiskas nozīmes mežu un mitrāju koridoru un ZBR aizsardzības zonu.	IVN Ziņojuma 2.12.1. sadaļas apraksts par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām ir papildināts ar informāciju par Ainavu ekoloģisko plānu. IVN Ziņojuma 3.19.1. sadaļa papildināta ar novērtējumu par ietekmi uz ainavām Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta teritorijā, tai skaitā ņemot vērā tā Ainavu ekoloģisko plānu. DAP vēstulē norādītajā tīmekļa vietnē ZBR Ainavu ekoloģiskais plāns nav pieejams.
2. Novērtējums vispār neparedz nevienu dzīvnieku pāreju trases ziemeļu daļā – posmā uz ziemeļiem no autoceļa P11 Limbaži – Tūja. Nepieciešams iestrādāt dzīvnieku pārejas trases B2, C4 un C5 alternatīvās.	IVN Ziņojuma 3.18.2. sadaļā norādīts, ka savvaļas zīdītājdzīvnieku migrāciju nodrošina ne tikai speciāli izveidotas dzīvnieku pārejas, bet arī tilti pār upju ielejām un ar citi infrastruktūras elementiem, piemēram, autoceļu šķērsojumi ar nelielu satiksmes intensitāti (mazāka par 100 automašīnām diennaktī) vai meža ceļu šķērsojumi. IVN Ziņojuma 3.18.2. sadaļā bija iekļauts saraksts ar tiltiem, kuru brīvtelpa ir pietiekama, lai nodrošinātu savvaļas zīdītājdzīvnieku migrāciju. Aktualizētā šīs sadaļas redakcija ir papildināta arī ar ceļu šķērsojumiem, kas nodrošina savvaļas zīdītājdzīvniekiem migrācijas iespēju. Jau iepriekš šie ceļu šķērsojumi bija norādīti Pielikumu 1. sējuma 4. pielikumā. Visi 3.18.2. sadaļā minētie šķērsojumi ir parādīti arī kartogrāfiskajā materiālā Pielikumu 4. sējumā.
3. Pozitīvi jāvērtē, ka Novērtējums neiesaka A2 alternatīvu.	Komentārā pausts DAP viedoklis par IVN Ziņojumā iekļauto informāciju, nav nepieciešami papildus labojumi vai precizējumi IVN Ziņojumā.
4. No dabas vērtību saglabāšanas viedokļa ieteiktā alternatīva C5 ir sliktāka kā alternatīva B2.	DAP pamatojums C5 alternatīvas un B2 posma salīdzinājumam ņem vērā tikai sagaidāmo ietekmi uz dabas vērtībām, neskatot citus vienlīdz būtiskus aspektus – skarto iedzīvotāju un īpašumu skaits un struktūra,

	iedzīvotāju un pašvaldību viedoklis, jo realizējot tik apjomīgu un būtisku projektu, kāds ir Rail Baltica, svarīgi ir sabalansēt dažādas intereses (piemēram, dabas aizsardzības, sociāli ekonomiskās) un viedokļus, rodot iesaistītajām pusēm pieņemamus kompromisus. Kā raksturots IVN Ziņojumā, respektējot Vitrupes ielejas un tajā esošo dabas vērtību īpašo statusu gan Latvijas, gan Eiropas Savienības mērogā, C5 alternatīvas šķērsojumam pār Vitrupes ieleju ir izstrādāts šai vietai specifisks tehniskais risinājums, kas ļauj būtiski samazināt ietekmi uz šo teritoriju kopumā un tajā esošajām dabas vērtībām. Tāpat, kā jau raksturots 3.18.2. sadaļā, šinī posmā tiek nodrošinātas pietiekamas savvaļas zīdītājdzīvnieku migrācijas iespējas, kā arī plānots vairāku stadiju monitorings, lai novērtētu paredzētās darbības ietekmi uz īpaši aizsargājamo putnu populācijām.
5. Alternatīva C5 būtu pretrunā Ministru kabineta 2009. gada 24. marta noteikumu Nr. 254 "Dabas lieguma "Vitrupes ieleja" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 11., 12. un 14. punktam.	Dabas lieguma "Vitrupes ieleja" dabas aizsardzības plāns bija izstrādāts laika periodam no 2005. gada līdz 2013. gadam. Saskaņā ar Dabas aizsardzības pārvaldes tīmekļa vietnē pieejamo informāciju (2016. gada 21. martā) šobrīd nav ne pagarināts plāna darbības termiņš, ne uzsākta jauna plāna izstrāde. Paredzētās darbības ierosinātājs, vienojoties ar Dabas aizsardzības pārvaldi, ir gatavs nodrošināt jauna dabas aizsardzības plāna izstrādi, kā arī individuālo aizsardzības un izmantošanas noteikumu precizēšanu, ja nepieciešams, paredzot izņēmumus, kur un kādos gadījumos ir īstenojami projekti, kam ir vai ir plānots noteikt nacionālo interešu objekta statusu, vai arī objekts ir iekļauts Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā.
6. Alternatīva A2 būtu pretrunā Ministru kabineta 2009. gada 10. marta noteikumu Nr. 254 "Dabas parka "Salacas ieleja" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 19.2. punktam.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar komentāru un uzskata, ka nav nepieciešami labojumi vai papildinājumi IVN Ziņojumā.
7. Ieteiktā alternatīva C4 iet garām melnā stārķa mikroliegumam. Optimālāk būtu, ja trase virzītos pa alternatīvu A3.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar komentāru un uzskata, ka nav nepieciešami labojumi vai papildinājumi IVN Ziņojumā.
8. Mikroliegumu gadījumā jāvērtē katrs gadījums atsevišķi, izsverot, vai trašu ierīkošana nebūs pretrunā ar Ministru kabineta 2012. gada 18. decembra noteikumu Nr. 940 prasībām.	Precizēta un papildināta IVN Ziņojuma 3.18. nodaļa. Skat. arī atbildes uz VPVB 2016. gada 11. februāra vēstulē iekļautajiem jautājumiem.
9. Pārvalde iesaka veikt papildus konsultācijas ar ornitologiem, lai	Precizēta un papildināta IVN Ziņojuma 3.18. nodaļa.

izvērtētu plānotās darbības ietekmi uz mikroliegumiem un putnu dzīvotnēm ilgtermiņā, attiecīgi izsniedzot nepieciešamos nosacījumus darbības veikšanai.	
10. Gadījumos, kad trases varianti šķērso vai skar vaskulāriem augiem vai biotopiem izveidotos mikroliegumus, iespējams nepieciešams koriģēt trases līnijas, lai darbība būtu iespējama un atbilstu MK noteikumu Nr. 940 prasībām.	Precizēta un papildināta IVN Ziņojuma 3.18. nodaļa. Skat. arī atbildes uz VPVB 2016. gada 11. februāra vēstulē iekļautajiem jautājumiem.
11. Sadaļai 2.10 ir nepareizs nosaukums un saturs – pareizi jābūt "Ģeoloģiskie un ģeomorfoloģiskie dabas pieminekļi"	Veikti redakcionāli labojumi IVN Ziņojuma 2.10. nodaļā, lai gan tajā tika izmantota terminoloģija, kas lietota arī IVN programmā.
12. 1. sējuma 15. pielikumā nav atbildēts uz DAP viedokli pēc būtības – vai ir paredzētas kādas darbības/pētījumi pirms projekta realizācijas, kas ļautu spriest par trokšņu ietekmi uz ornitofaunu pēc projekta realizācijas.	Galvenie monitoringa principi raksturoti IVN Ziņojuma 7. nodaļā un tie precizējami pēc paredzētās darbības akcepta saņemšanas akceptētajam trases novietojuma variantam pirms monitoringa uzsākšanas.
13. 1. sējuma 15. pielikumā nav atbildēts uz DAP pausto viedokli par Skultēnu meža nozīmību bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā Zemgales reģiona kontekstā. DAP aicina veikt papildus konsultācijas ar ornitologiem.	Precizēta un papildināta IVN Ziņojuma 3.18. nodaļa.
AS "Latvenergo" 2016. gada 1. februāra vēstule Nr. 01VD00-17/395	
1. Par atsavināmām teritorijām pie TEC-2 un apakšstacijas "Skulte"	Apakšstacijas "Skulte" teritorijas malu skar autoceļa šķērsojuma pārbūves zonas mala (pašreiz 0,42 ha lielu teritoriju), kas tiks ņemts vērā tehniskā projekta izstrādes laikā, saņemot komunikāciju īpašnieku un pārvaldītāju tehniskos nosacījumus. IVN ziņojuma Pielikumu 1. sējuma 37. tabulai ir sagatavots kļūdas labojums, jo nav paredzēta TEC-2 teritorijas atsavināšana.
2. Par AS "Latvenergo" sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā iesniegtajiem nosacījumiem.	IVN Ziņojuma A.4.1. nodaļā ir dots pārskats par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, nesniedzot pārskatu par katru vēstuli, kas tika saņemtas sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā, bet gan IVN Ziņojumā integrējot atbildes uz tajās iekļautajiem jautājumiem, piemēram 16.03.2015. vēstulē minētais vibrāciju izplatības jautājums. Papildus jānorāda, ka lielākā daļa 16.03.2015. norādīto punktu tieši neattiecas uz IVN ziņojuma izstrādi, bet gan dažādām projektēšanas stadijām, kā arī tehniskiem nosacījumiem un risinājumiem, kas jāņem vērā, izstrādājot risinājumus elektrolīniju šķērsojumiem. Lai risinātu šos jautājumus, AS "Latvijas Elektriskie tīkli", AS "Sadales tīkls", AS

	"Augstsprieguma tīkls" pārstāvji tika iekļauti projekta tehniskajā darba grupā un piedalījās tās sanāksmēs (kopumā 5 sanāksmes). Papildus ir notikušas arī sanāksmes un konsultācijas ar AS "Latvijas Elektriskie tīkli" un AS "Augstsprieguma tīkls" (6 sanāksmes).
3. Lūdzam neparedzēt žogu Rīgas TEC-2 ražošanas teritorijā, kā arī, projektējot žogu, ņemt vērā Rīgas TEC-2 dzelzceļa pievadceļus esošajai dzelzceļa līnijai Rīga –Ērgļi	Rail Baltica dzelzceļa nodalījuma josla TEC-2 pusē sakritīs ar esošā 1520 mm dzelzceļa aizsargjoslu, neskarot TEC-2 teritoriju, līdz ar to netiek plānota žoga izbūve TEC-2 teritorijā. Ņemot vērā plānotās esošā 1520 mm sliežu ceļa novietojuma izmaiņas, ir nepieciešams veikt arī nelielas izmaiņas TEC-2 dzelzceļa pievedceļu pieslēgumam esošajai dzelzceļa līnijai (TEC-2 pievadceļa pieslēgums pie esošā dzelzceļa tiks pārnests par 7 metriem). Ir plānots, ka šīs pieslēguma izmaiņas neietekmēs sliežu ceļu saimniecības novietojumu un ekspluatāciju TEC-2 ražošanas teritorijā.
4. Lūdzam nepalielināt pašreiz esošo dzelzceļa aizsargjoslu dzelzceļa līnijas Rīga – Ērgļi dienvidu pusē.	Rail Baltica dzelzceļa nodalījuma josla TEC-2 pusē sakritīs ar esošā 1520 mm dzelzceļa aizsargjoslu, neskarot TEC-2 teritoriju.
5. Tehniskā projekta izstrādes un būvdarbu organizēšanai laikā ievērot dzelzceļa līnijas ietekmi uz AS "Latvenergo" objektiem	Tehniskā projekta izstrādes gaitā Darbu organizēšanas projekts tiks izstrādāts, ievērojot prasības, kas tiks noteiktas būvprojektēšanai izsniegtajos AS "Latvenergo" tehniskajos noteikumos. Būvniecības laikā uzņēmējam būs pienākums būvdarbus veikts saskaņā ar izstrādāto būvprojektu, kā arī atsevišķas darbības, kas būs saistītas ar ietekmi uz AS "Latvenergo" ražošanas darbību vai elektrisko sakaru tīklu līnijām, saskaņot ar AS "Latvenergo".
Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2016. gada 1. februāra vēstule Nr. 18-1e/727	
2. CO_2 piesaistes zuduma aprēķini. Papildināt ziņojumu ar informāciju par izcērtamo mežu platību un izcērtamo koku apjomu.	IVN Ziņojuma 3.21. nodaļa papildināta ar CO_2 emisiju un CO_2 piesaistes zudumu aprēķinu, kā arī informāciju par transformējamo teritoriju platībām un izcērtamās koksnes apjomu.
3. IVN Ziņojumā nav sniegti emisiju aprēķini. Ziņojumā ir jāveic aprēķini, kā šis projekts ietekmēs Latvijas siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas un mežu apsaimniekošanas references līmeņa mērķu, kā arī gaisu piesārņojošo vielu mērķu izpildi.	IVN Ziņojuma 3.13. nodaļā ir sniegts emisiju aprēķins gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā, kā arī paredzētās darbības ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējums. IVN Ziņojuma 3.21. nodaļa papildināta ar CO_2 emisiju un CO_2 piesaistes zudumu aprēķinu, kā arī novērtējumu par ietekmi uz references līmeņa mērķiem.

4. 3.25. nodaļā lietot tekstā pareizo terminu "siltumnīcefekta gāzu emisijas" nevis "izmeši". SEG emisiju izmaksu aprēķins ir nekorekts. Lūdzam norādīt, cik SEG emisiju ietaupījums būs tonnās.	IVN Ziņojuma 3.25. nodaļā veikti redakcionālie labojumi. Kā norādīts IVN Ziņojuma 3.25. nodaļā SEG emisiju izmaksu aprēķins veikts pamatojoties uz EK ziņojumā "Update of the Handbook on External Costs of Transport" (2014. gads) iekļautajiem siltumnīcefekta gāzu izmešu ietekmes rādītājiem uz klimata pārmaiņām dažādu transportlīdzekļu griezumā (t.i. autobuss, automašīna, lidmašīna). Informācija par SEG emisiju ietaupījumu tonnās iekļauta IVN Ziņojuma 3.21. nodaļā.
5. Papildināt ziņojumu ar iespējamiem kompensējošiem pasākumiem, ja tiks izvēlēta alternatīva, kas būtiski negatīvi ietekmē Natura 2000 teritorijas.	IVN Ziņojuma 3.18. nodaļā norādīts, ka A2 posma šķērsojums rada būtisku negatīvu ietekmi uz dabas liegumu "Vitrupes ieleju" un tā kā šī nav vienīgā alternatīva, pārējās alternatīvas B2 posms un C5 alternatīva nerada būtisku negatīvu ietekmi uz dabas liegumu "Vitrupes ieleju", tad A2 posma šķērsojums pār Vitrupes ieleju nav īstenojams, jo tas nav uzskatāms par vienīgo risinājumu sabiedrībai nozīmīgu interešu apmierināšanai.
Ekonomikas ministrijas 2016. gada 1. februāra vēstule Nr. 411-1-842	
Lūgums rast optimālāko risinājumu Rail Baltica būvniecībai, ievērojot SIA "Knauf" attīstības intereses un īpašumtiesību izmantošanu, īpaši ņemot vērā maģistrālā gāzes vada Rīga – Paņeveža pārvietošanu.	IVN Ziņojuma 1.3.2., 1.5.6.2., 1.5.7.3., 1.6.7.4. nodaļā sniegta informācija par maģistrālā gāzes vada Rīga – Paņeveža pārvietojamiem posmiem un pārvietošanas risinājumiem. Vienlaikus jāuzsver, ka maģistrālā gāzes vada Rīga – Paņeveža pārvietošana plānota tikai apjomā, kas nepieciešams *Rail Baltica* projekta īstenošanai, jo šī projekta ietvaros nav plānots ne ES, ne valsts budžeta līdzekļus ieguldīt atbalsta sniegšanai komersantiem. Satiksmes ministrija regulāri informē SIA "Knauf" par šī un citu saistīto projektu aktivitātēm un sniedz informāciju uz SIA "Knauf" pieprasījumiem un atbildes uz saņemtajiem jautājumiem gan sarakstē, gan regulāri sanāksmēs ar uzņēmuma pārstāvjiem.
Ķekavas novada pašvaldības 2016. gada 29. janvāra vēstule Nr. 1-7/16/216	
Aicina izvērtēt iepriekš sniegtos pašvaldības un iedzīvotāju ierosinājumus.	IVN Ziņojuma A.4.1. nodaļā ir dots pārskats par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu, nesniedzot pārskatu par katru vēstuli, kas tika saņemta sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā, bet gan IVN Ziņojumā integrējot atbildes uz tajās iekļautajiem jautājumiem. Papildus projekta "Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi

	novērtējums" ir notikušas 8 sanāksmes ar Ķekavas novada domes pārstāvjiem, kur apspriesti arī pašvaldības vēstulēs iekļautie jautājumi. Papildus domes pārstāvji ir iekļauti projekta pašvaldību darba grupā, kurai notikušas 5 darba sanāksmes, kā arī individuāli konsultēti ap 50 Ķekavas novada iedzīvotāji, risinot jautājumus gan par *Rail Baltica* trases novietojumu, ietekmi uz konkrēto īpašumu, piekļuves iespējas konkrētajam īpašumam.
Ziņojums izstrādāts atbilstoši Latvijas mērogam, aplūkojot valsts mēroga un nozīmes objektus. Nodaļā par Ķekavu minētie objekti atrodas tālu no trases teritorijas, tomēr viesu nami, kuri atrodas blakus teritorijās pat netiek pieminēti, līdz ar to ziņojums ir ļoti vispārīgs.	IVN Ziņojums ir izstrādāts atbilstoši VPVB izsniegtajai programmai un aptver tās teritorijas, ko šķērso paredzētā darbība. IVN Ziņojuma 2.13.2. un 2.13.3. sadaļās sniegta informācija gan par kultūrvēstures objektiem, gan rekreācijas un tūrisma objektiem katrā no *Rail Baltica* trases posmiem. Apkopojot informāciju par rekreācijas un tūrisma objektiem, galvenokārt akcentēti tūrisma galamērķi, reģionālas un vietējas nozīmes tūrisma objekti un piesaistes, vienlaikus sniedzot arī informāciju par tūrisma atbalsta infrastruktūras objektiem galvenokārt ārpus lielām pilsētām un apdzīvotām vietām, kur ir mazāks ceļu tīkla blīvums un atsevišķu ceļu šķērsojumu neparedzēšana var ietekmēt to darbību.
Nav vērtēts naftas produktu piesārņojums ūdenskrātuvē.	IVN Ziņojuma 2.15., 3.5., 3.21. un 5. nodaļā ir iekļauts gan attiecīgs novērtējums, gan priekšlikumi pasākumiem, lai novērstu iespējamo apdraudējumu Rīgas pilsētas ūdensapgādei.
Ziņojumā ir aprakstīti minētie jautājumi, tomēr ne pietiekami detalizēti tieši Ķekavas novada kontekstā.	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.
Ir noteiktas atsavināmo zemju platības, bet detalizēti risinājumi nav, tāpēc šobrīd nav skaidrs, vai netieši skarto zemes īpašumu platības jau apzinātas, vai lokālplānojumā tiks paredzēta atbilstoša detalizācija. Šķeltie īpašumi. Risinājums plānotai pieturas vietai, teritorija starp autoceļu un dzelzceļu.	IVN Ziņojuma 2.1. nodaļā sniegta informācija par īpašumiem, ko tieši skar Rail Baltica. Atsavināmās platības ir aprēķinātas un indikatīvas atbilstoši projekta attīstībai stadijai. Kā norādīts IVN Ziņojuma 2.2. nodaļā IVN mērķiem netieši skartie īpašumi ir tie, kuriem tiek radīti aprobežojumi, nosakot attiecīgās aizsargjoslas (izņemot dzelzceļa aizsargjoslu, jo to ietver dzelzceļa zemes nodalījuma josla). Projekts

	"Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums" paredz arī lokālplānojumu izstrādi, kas tiks uzsākts pēc paredzētās darbības akcepta pieņemšanas, kur arī tiks detalizēti risināti piekļuves jautājumi katram īpašumam. IVN stadijā netiek risināts jautājums par sadalīto īpašumu konsolidāciju, jo tas ir viens no aspektiem, kas skatāms un vērtējams atsavināšanas procesā atbilstoši normatīvo aktu prasībām. IVN ietvaros tiek vērtēta paredzētā darbība, kas paredz 2 starptautiskā pasažieru ātrvilciena pieturas. Citu pieturu, piemēram, vietējo vai reģionālo vilcienu, atrašanās vietas tiks vērtētas lokālplānojumu izstrādes un tālākajā Rail Baltica projekta īstenošanas gaitā. Teritorijas starp autoceļu un dzelzceļu zonējuma vai izmantošanas izmaiņas tiks precizēts lokālplānojuma izstrādes laikā.
Salacgrīvas novada domes 2016. gada 29. janvāra vēstule Nr. 3-11/36	
Izsaka atbalstu IVN Ziņojumā rekomendētajam Rail Baltica trases novietojumam. Priekšlikumi nosacījumiem paredzētās darbības īstenošanai.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar vēstuli un nav papildus komentāru par atzinumā iekļaujamiem nosacījumiem.
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2016. gada 29. janvāra vēstule Nr. DA-16-651-nd	
Nav priekšlikumu ziņojuma koriģēšanai un pilnveidošanai	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar vēstuli, nav nepieciešami labojumi vai precizējumi IVN Ziņojumā.
AS "Latvijas Valsts ceļi" 2016. gada 28. janvāra vēstule Nr. 2.1/406	
Teritorijas fragmentācija un barjeras efekta jautājuma aktualitāte, informācija par slēdzamajiem un no jauna izbūvējamiem ceļiem. Iedzīvotāju iespējas saņemt skaidru un viennozīmīgu informāciju.	Informācija par esošo autoceļu infrastruktūru un plānotajiem pārbūves tehniskajiem risinājumiem, saglabājamiem un likvidējamiem autoceļu šķērsojumiem ir sniegta un pieejama IVN Ziņojuma 1.6.7.2. sadaļa (nevis 1.6.1.2. sadaļā kā minēts LVC vēstulē) un Pielikumu 1. sējuma 4. pielikumā, kur raksturots katrs šķērsojums, un Pielikumu 4. sējuma kartogrāfiskajā materiālā. Vēstulē nav norādīts neviens konkrēts piemērs, kur netiek nodrošināta piekļuve kādam īpašumam vai objektam, bet tikai vispārīgi apgalvojumi, līdz ar to nav iespējams sniegt precīzāku skaidrojumu par kādu no vietām. Pēc IVN procedūras pabeigšanas tiks uzsākts darbs pie lokālplānojumu izstrādes, kur visi šķērsojumi tiks tālāk detalizēti un precizēti, kā arī norādīti piebraucamie ceļi, kas tiks paredzēti blakus dzelzceļa nodalījuma joslai.

	Lai sabiedrībai, pašvaldībām, organizācijām, komersantiem nodrošinātu pietiekamu un saprotamu informāciju, kā arī ņemtu vērtā to viedokli un prasības, paralēli IVN procesam projekts: - līdzdarbojās iedzīvotāju un pašvaldību konsultatīvajās darba grupās Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Bauskas novados, kas norisinājās vairākos izpētes etapos un kurā bija iesaistīti 220 cilvēki, - tikās ar iedzīvotājiem un māju īpašnieku grupām, lai skaidrotu un precizētu trases novietojumu un iespējamās ietekmes (Bauskas, Iecavas, Baldones, Ķekavas, Mārupes, Stopiņu, Inčukalna, Garkalnes, Sējas, Limbažu, Salacgrīvas novadi, Rīgas pilsēta), kopā notika 130 individuālās konsultācijas, - sagatavoja analītisku un sabiedrībai skaidrojošu kartogrāfisko materiālu un informēja iedzīvotājus par Rail Baltica mājas lapā ievietotajiem materiāliem ar e-pasta starpniecību, - nodrošināja informatīvā tālruņa 27577344 un informatīvā e-pasta info@railbaltica.info pieejamību, ko iedzīvotāji izmantoja, lai skaidrotu un precizētu trases novietojumu un iespējamās ietekmes. Šīs iespējas ir izmantojuši vairāk kā 1200 privātpersonu, veiktas vairāk kā 500 telefona konsultācijas un sniegtas detalizētas atbildes e-pasta formātā vairāk kā 700 cilvēkiem.
VVD Valmieras reģionālās vides pārvaldes 2016. gada 28. janvāra vēstule Nr. 8.5-20/231	
Nav būtisku principiālu iebildumu vai atsauksmju attiecībā uz pārvaldes pārvaldībā esošo teritoriju Limbažu un Salacgrīvas novados.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar vēstuli.
Iekšlietu ministrijas 2016. gada 28. janvāra vēstule Nr. 1-38/280	
Nav papildus priekšlikumu un precizējumu par Ziņojumu.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar vēstuli. Pārskats par Iekšlietu ministrijas 2015. gada 14. decembra vēstulē Nr. 1-38/2930 minēto komentāru un priekšlikumu iekļaušanu IVN ziņojumā pieejams IVN Ziņojuma 1. pielikumu sējuma 15. pielikumā.
Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 2016. gada 28. janvāra vēstule Nr. 02-01/301	
Nav atspoguļota paredzētās darbības atbilstība starptautiskajiem tiesību aktiem.	IVN Ziņojuma 3.19.2. sadaļā atbilstoši IVN programmai un IVN jomu regulējošiem normatīviem aktiem ir sniegts ietekmes un tās būtiskuma novērtējums uz kultūrvēsturisko vidi, tajā skaitā arheoloģisko

	mantojumu, ņemot vērā arī starptautisko tiesību aktu prasības kultūras mantojuma aizsardzības jomā, lai gan IVN programmas tvērums aptver Latvijā ratificētās starptautiskās konvencijas vides aizsardzības jomā (IVN Programmas II. nodaļas 1. punkts).
Ziņojumā nav norādīts kultūras mantojuma novērtējuma veicējs un izmantotās metodes	IVN Ziņojuma Ievadā ir norādīts IVN Ziņojuma izstrādātājs. Tā kā ne IVN programma, ne ietekmes uz vidi novērtējumu regulējošie normatīvie akti neparedz prasību norādīt atsevišķu ekspertu vārdus, tad šī informācija nav iekļauta IVN Ziņojumā. IVN Ziņojuma 2.13.2. un 3.19.2. sadaļu sagatavoja eksperts kultūrvēstures jomā Ritvars Ritums. Eksperts arī piedalījās 5. un 6. nodaļas attiecīgo sadaļu sagatavošanā. Novērtējuma sagatavošanai izmantotās metodes un darba pieeja raksturota IVN Ziņojuma 2.13.2. sadaļā.
Ziņojumā nav vai neprecīzi atspoguļota informācija par kultūras pieminekļiem un to aizsardzības zonām, vietējās nozīmes arhitektūras pieminekļi “Dzelzceļa viadukti (2)” (aizs. Nr. 8069) O. Vācieša ielā, Rīgā.	Papildināta IVN Ziņojuma 13.2. sadaļā A5 posma apraksts, iekļaujot informāciju par vēstulē minēto objektu, un Pielikumu 2. sējuma 7. pielikums.
Savlaicīga kultūrvēsturisko vērtību apzināšana, īpaši arheoloģisko liecību apzināšana, situācijas izvērtēšana dabā. Likuma “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 17. panta, 22. panta un 24. panta 2. daļas prasības.	IVN ziņojumā ir iekļauta informācija par paredzētās darbības teritorijas kultūrvēsturisko nozīmīgumu un vērtējums par paredzētās darbības ietekmes un tās būtiskuma novērtējums uz kultūrvēsturisko vidi atbilstoši IVN jomu regulējošo normatīvo aktu un IVN programmas tvērumam. Jautājumu par papildus izpētēm, to apjomu, termiņiem un finansēšanu, risinās paredzētās darbības īstenotājs, sadarbojoties gan ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, gan nozares ekspertiem.
Ziņojumā ietvertie konkrētu būvju risinājumi, piemēram, Rail Baltica tilts pār Daugavu, iegūstami arhitektūras ideju sacensībā, rīkojot atklātus arhitektūras konkursus.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar izvirzīto nosacījumu un nav papildus komentāru par atzinumā iekļaujamo nosacījumu.
Ainavu novērtējumā mazāk uzmanības veltīts ainavu kultūrvēsturiskajai nozīmei, valsts aizsardzībā esošo pieminekļu integrēšanai jaunajā ainavā funkcionāli un vizuāli.	Ainavu novērtējums veikts, ņemot vērā dažādus kritērijus, tai skaitā kultūrvēsturisko nozīmību, kur tas attiecināms. Plānotās darbības ietekmi uz ainavu vizuālajām izmaiņām un nepieciešamiem risinājumiem ietekmē vairāki faktori, no kuriem nozīmīgākie ir saskatāmība, ietekmētās ainavas vizuālā pievilcība, skatu vērsumu attālums uz paredzētās darbības vietu un citiem objektiem, kas atrodas tuvumā.

	Esošo pieminekļu integrēšana esošajā ainavā ir risināma VKPAI vēstulē iekļautajā nosacījumā "*konkrētu būvju risinājumi, piemēram, Rail Baltica tilts pār Daugavu, iegūstami arhitektūras ideju sacensībā, rīkojot atklātus arhitektūras konkursus*".
2.7. pielikuma papildināšana ar objektu nosaukumu leģendu	2.7. pielikumā ir norādīti objektu numuri un tie atrodami IVN Ziņojuma tekstā. Līdz ar to, ņemot vērā IVN Ziņojuma kopējo apjomu, mūsuprāt nav lietderīgi šo informāciju vēlreiz dublēt pielikumā.
VVD Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2016. gada 28. janvāra vēstule Nr. 4.5.-20/707	
Priekšlikumi pasākumiem ietekmes samazināšanai, kas jāiekļauj atzinumā.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar vēstuli un nav papildus komentāru par atzinumā iekļaujamiem nosacījumiem.
SIA "Knauf" 2016. gada 28. janvāra vēstule Nr. V06/16	
SIA "Knauf" un Satiksmes ministrijas paredzēto darbību savstarpējā saistība un realizācijas iespējamība.	Atbilstoši vēstulei precizēta informācija IVN Ziņojuma A.1.1., A.1.2.2. un 1.3.2. sadaļā.
Piekļuves nodrošināšana SIA "Knauf" īpašumiem	SIA "Knauf" piedāvātais iespējamais risinājums tiks ņemts vērā un vērtēts gan lokālplānojuma, gan tehniskā projekta izstrādes laikā.
Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2016. gada 25. janvāra vēstule Nr. DMV-16-29-nd	
Nav iebildumu un priekšlikumu sagatavotajam Ziņojumam.	IVN Ziņojuma izstrādātāji ir iepazinušies ar vēstuli.
Valsts vides dienesta 2016. gada 12. janvāra vēstule Nr. 3-01/72	
VVD viedoklis sniegts 10.12.2015. vēstulē Nr. 1.8.2. – 01/1733.	Pārskats par Valsts vides dienesta 2015. gada 10. decembra vēstulē Nr. 1.8.2. – 01/1733 minēto komentāru un priekšlikumu iekļaušanu IVN ziņojumā pieejams IVN Ziņojuma 1. pielikumu sējuma 15. pielikumā.
Lietuvas Republikas Vides ministrijas 2016. gada 10. februāra vēstule Nr. (10-3)-D8-1006	
1. IVN Ziņojumā norādīts maksimālais braukšanas ātrums 240 km/h, bet saskaņā ar EK 2014. gada 18. novembra Regulu Nr. 1299/2014 pieļaujamais ātrums pasažieru vilcieniem ir 200 – 250 km/h.	IVN ziņojumā atspoguļota aktuālākā informācija par paredzēto darbību, tās tehniskajiem parametriem un plānoto īstenošanas procesu. Informācija par *Rail Baltica* plānotajiem tehniskajiem raksturlielumiem jāsaskaņo starp trīs Baltijas valstīm šo valstu Satiksmes ministriju vai citu pilnvaroto institūciju līmenī. Pārrobežu IVN procesa ietvaros nav paredzēta paredzētās darbības tehnisko raksturlielumu saskaņošana starp procesā iesaistītajām valstīm vai valsts institūcijām, kas atbild par pārrobežu IVN procesu.
2. Ziņojumā par pārrobežu ietekmi norādīts, ka tiek vērtēts 300 m koridors. Nepieciešams skaidrojums, kā tika novērtēta trokšņu izplatība no Rail Baltica līnijas. Kādu attālumu no Rail Baltica līnijas iekļauj	Vides trokšņa aprēķināšanai izmantota Wölfel Meβsystem Software GMbH+Co K.G izstrādātā programmatūra IMMI 2015-1 (licences numurs S72/317). Trokšņa rādītāju novērtēšana veikta, izmantojot

aprēķina modelis.	Ministra kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 1. pielikumā norādītās metodes: • rūpnieciskās darbības radītā trokšņa novērtēšanai – LVS ISO 9613-2:2004 "Akustika-Skaņas vājinājums, tai izplatoties ārējā vidē – 2. daļa: Vispārīgā aprēķina metode", • ceļu satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai – Francijā izstrādātā aprēķina metode "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)", kas minēta izdevumā "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6" un Francijas standartā XPS 31-133, • dzelzceļa satiksme radītā trokšņa novērtēšanai – Nīderlandē izstrādātā aprēķina metode "RMR" (publicēta izdevumā "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996"), • gaisa kuģu radītā trokšņa novērtēšanai – metode ECAC.CEAC Doc. 29 "Standarta metode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap civilajām lidostām" ("Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports"), 1997. Vides trokšņa aprēķināšanas programmatūrā ievadīts konkrēts trokšņa avota (sliežu ceļa) novietojums, nevis IVN izpētes koridors (300 m plata teritorija) un aprēķinātajos rezultātos parādīts prognozētais trokšņa līmenis paredzētās dzelzceļa līnijas apkārtnē.
3. Latvijas – Lietuvas pierobežas teritorijas ģeotehniskās un ģeofizikālās izpētes rezultāti. Tāpat jāparedz, ka jāveic papildus pierobežas teritorijas izpēte tehniskās projektēšanas laikā.	Ziņojumā par pārrobežu ietekmi īsumā atspoguļoti šie rezultāti un galvenie secinājumi. Nav papildus komentāru par atzinumā iekļaujamiem nosacījumiem.
4. Būtiskai informācijai par plānoto satiksmes intensitāti, ceļu šķērsojumiem, virszemes ūdeņu apsaimniekošanu plūdu risku vadību, dzīvnieku pārejām un citu būtisku informāciju jābūt pieejamai AB "Lietuvos geležinkeliai" un "Aecom Infrastructure & Environment UK Limited".	Abu valstu Satiksmes ministrijas nodrošina informācijas apmaiņu starp abām valstīm.
5. 4. tabulā jāiekļauj plānotie pasākumi pārrobežu ietekmes samazināšanai.	4. tabulā iekļautie pasākumi attiecas arī uz potenciālās pārrobežu ietekmes samazināšanu.
6. Ziņojumā par pārrobežu ietekmi nav iekļauts novērtējums avāriju	*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas

riskam. Jāiekļauj rekomendācija izstrādāt kopēju Latvijas – Lietuvas rīcības plānu avārijas situācijām.	• tehniskais aprīkojums (signalizācijas, telekomunikācijas, kustības drošības nodrošināšanas sistēmas), • sliežu ceļu uzbūve un izvietojums, • mūsdienīgs, drošības prasībām atbilstošs ritošais sastāvs, • nacionālo un starptautisko standartu 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. Tomēr vienlaikus tas pilnībā neizslēdz risku, ka iespējami negadījumi un avārijas ar dažādām sekām. Lielākā bīstamība un hipotētiska iespēja notikt negadījumam vai avārijai rodas vietās, kur saskaras dažādas plūsmas, piemēram, dzelzceļa satiksme un autosatiksme, uzturas pasažieri vai dzelzceļu šķērso gājēji. Tā kā Rail Baltica dzelzceļa līnijas tehniskie risinājumi paredz gan divsliežu ceļu ar regulāri izvietotiem apmaiņas un apdzīšanas punktiem, dzelzceļa norobežošanu ar žogu, divlīmeņa šķērsojumus gan autotransportam, gan gājējiem, gan velobraucējiem, tad šis riska avots jau tiek samazināts līdz minimumam. Pasažieru plūsmas un dzelzceļa satiksmes saskarsme būs stacijās, kur ir paredzēti un nodrošināti nepieciešamie tehniskie, drošības un organizatoriskie pasākumi, kas samazina iespējamo negadījumu risku, kuru tomēr nevar novērst gadījumos, ja pasažieri vai dzelzceļa personāls neievēro noteikumus, prasības u.c. ierobežojumus vai brīdinājumus. Rezultātā ir iespējami negadījumi vai avārijas, kuru rezultātā pasažieri var gūt traumas vai iet bojā, tiek aizkavēta dzelzceļa satiksme vai nodarīti materiālie zaudējumi operatoram, kas nodrošina pārvadājumus. Dzelzceļa līnijas posmos iespējamie negadījumi un avārijas ir šādas: • pasažieru vilciena avārija, kas var rasties tehnisku bojājumu vai dzelzceļa sistēmas darbību reglamentējošo dokumentu prasību pārkāpumu vai neievērošanas rezultātā. Jau sākotnēji paredzētie tehniskie risinājumi un piemērotie standarti dod iespēju praktiski novērst/samazināt līdz minimumam

	varbūtību notikt avārijai ar katastrofālām vai kritiskām sekām, kurā iet bojā vairāk nekā 10 personas vai vairāk nekā viena persona. Tāpat, neskatoties uz sākotnēji paredzētajiem un īstenotajiem tehniskie risinājumi, nav izslēdzami negadījumi, kuros pasažieri var gūt traumas, tikt bojāts ritošais sastāvs vai dzelzceļa infrastruktūra, radot zaudējumus skartajām pusēm. • Kravas vilciena avārija, kas var rasties tehnisku bojājumu vai dzelzceļa sistēmas darbību reglamentējošo dokumentu prasību pārkāpumu vai neievērošanas rezultātā. Jau sākotnēji paredzētie tehniskie risinājumi un piemērotie standarti dod iespēju praktiski novērst/samazināt līdz minimumam varbūtību notikt avārijai ar katastrofālām vai kritiskām sekām, kad iet bojā vai gūst nopietnas traumas dzelzceļa personāls un/vai trešās personas, tiek nodarīti būtiski bojājumi dzelzceļa infrastruktūrai un trešo pušu īpašumam vai saimnieciskai darbībai. Pašreizējās prognozes un pieņēmumi par kravu veidiem parāda, ka galvenokārt *Rail Baltica* tiks izmantota konteinerizētu kravu un nebīstamu kravu pārvadājumiem, vienlaikus neparedzot ierobežojumu bīstamo kravu pārvadājumiem. Tā kā hipotētiski iespējamo bīstamo ķīmisko vielu un bīstamo ķīmisko produktu, kurus var pārvadāt pa dzelzceļu, nomenklatūra ir ļoti plaša, un avārijas sekas nosaka gan ķīmiskās vielas vai ķīmiskā produkta fizikāli ķīmiskās īpašības, gan apjoms, gan apkārtējas vides apstākļi, tad ir iespējama avārija ar katastrofālām vai kritiskām sekām, kad iet bojā vai gūst nopietnas traumas dzelzceļa personāls un/vai trešās personas, tiek nodarīti būtiski bojājumi dzelzceļa infrastruktūrai un trešo pušu īpašumam vai saimnieciskai darbībai, tiek radīts būtisks vides piesārņojums, tomēr šādas avārijas atgadīšanās ir praktiski neiespējama, jo jau šobrīd dzelzceļa infrastruktūras līnijai *Rail Baltica* tiek paredzēti tehniskie risinājumi un piemēroti standarti, kuru galvenais mērķis ir nodrošināt drošu sistēmas ekspluatāciju, tiks izstrādāti un ieviesti procedūras darbības nodrošināšanai

	(ekspluatācijai), bīstamo kravu pārvadājumi tiks nodrošināti ievērojot gan nacionālo, gan starptautisko normatīvo aktu prasības bīstamo kravu pārvadājumu jomā. Tāpat būtiski ir ņemt vērā, ka neatņemams sistēmas komponents ir kontroles sistēmas, kas *Rail Baltica* gadījumā jau šobrīd paredz atbilstību Eiropas vilcienu kontroles sistēmai, kura ir izstrādāta speciāli ātrvilcienu dzelzceļa līnijām. Šī sistēma nosaka prasības gan sliežu ceļa aprīkojumam, gan kustības vadības un kontroles sistēmām, paredzot, ka lokomotīves vadītājs signālus un informāciju saņem elektroniski uz displeja, nevis tos nolasa no ārējām signālierīcēm. Īpaši būtiski tas ir ātrvilcienu gadījumā, kad ir apgrūtināta iespēja saskatīt vai uztvert signālus no ārējām signālierīcēm. Šādas kustības vadības sistēmas izveide un izmantošana nodrošina, ka tiks sasniegts sistēmas drošības 4. līmenis (SIL4 – safety integrity level 4), kam negadījuma atgadīšanās varbūtības līmenis tiek samazināts līdz $10^{-8} – 10^{-9}$. Uzsākot *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas ekspluatāciju vai plānojot bīstamo ķīmisko vielu vai bīstamo ķīmisko produktu pārvadājumus, jāveic dzelzceļa transporta sistēmas radītā riska novērtējums Dzelzceļa likumā noteiktajā kārtībā.
7. Gāzes pārvades cauruļvada Rīga – Paņeveža pārbūves risinājumi	Bauskas novadā pie Mūsas *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas šķērso pārvades gāzes vadu "Rīga – Paņeveža" (DN 700 mm). Gāzes vada pārbūve šķērsojuma vietā radīs netiešu pārrobežu ietekmi, jo būvdarbu veikšanas laikā tiks slēgta gāzes padeve pārvades gāzes vadā "Rīga – Paņeveža". Gāzes padeves pārtraukums ilgs no 3 līdz 30 dienām, būvniecība tiek plānota laikā, kas atstāj mazāko ietekmi uz gāzes patērētājiem, respektīvi, sezonās, kad nav nepieciešami apkures pakalpojumi.
8. Jānodrošina detalizētāka informācija par plānoto tiltu pār Mūsas upi.	Mūsas ielejas šķērsojumu paredz izveidot ne tikai pāri upei, bet visai ielejai. Krasta balstiem ir paredzēti nogāžu nostiprinājumi pret noskalojumiem, lai krastu noskalošanās procesi neietekmētu *Rail Baltica* dzelzceļa šķērsojumu. A8 posma šķērsojuma vietā Mūsas platums ir 57 m, tilta garums ir paredzēts 160 m, tiltam plānoti 6 laidumi un 2 tilta balsti paredzēti upes gultnē. B8 posma šķērsojuma

	vietā Mūsas platums ir 57 m, tilta garums ir paredzēts 198 m, tiltam plānoti 7 laidumi un 2 tilta balsti paredzēti upes gultnē.
Igaunijas Republikas Vides ministrijas 2016. gada 26. janvāra vēstule Nr. 7.12/16/803 (pielikumā Vides pārvaldes, Igaunijas parlamenta Vides komitejas un Igaunijas Ornitoloģijas biedrības vēstules igauniski)	
Jāpapildina sadaļa par pārrobežu ietekmi, detalizētāk norādot ietekmes, kas radīsies ekspluatācijas laikā. Piemēram, iežogojuma un alternatīvu risinājumu (bez nožogojuma) ietekmes novērtējums.	IVN procesa ietvaros netiek skatīts un vērtēts tehniskais risinājums dzelzceļa līnijai bez nožogojuma. Informācija par *Rail Baltica* plānotajiem tehniskajiem raksturlielumiem jāsaskaņo starp trīs Baltijas valstīm šo valstu Satiksmes ministriju vai citu pilnvaroto institūciju līmenī. IVN Ziņojuma kopsavilkumā par pārrobežu ietekmi ir atspoguļota sagaidāmā ietekme abu valstu pierobežas zonā, t.sk. ietekme ekspluatācijas laikā. Ietekme gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā ir vērtēta *Rail Baltica* posmam Latvijas teritorijā, kā arī ir vērtētas pārrobežu ietekmes, ko rada šī posma būvniecība un ekspluatācija. Latvijas posma IVN Ziņojumā nav vērtēta *Rail Baltica* Igaunijas posma būvniecības un ekspluatācijas ietekme.
4. tabulai jābūt detalizētākai.	4. tabulā atspoguļotā informācija jālasa kopā ar pārējā ziņojumā sniegto informāciju.
Jāizvērtē alternatīva robežas šķērsošanas vieta.	IVN ziņojumā atspoguļota aktuālākā informācija par paredzēto darbību, tās tehniskajiem parametriem un plānoto īstenošanas procesu. Informācija par *Rail Baltica* plānotajiem tehniskajiem raksturlielumiem jāsaskaņo starp trīs Baltijas valstīm šo valstu Satiksmes ministriju vai citu pilnvaroto institūciju līmenī.
Nepieciešams IVN Ziņojuma terminoloģiski un juridiski precīzs tulkojums angliski. Nepieciešams IVN Ziņojuma kopsavilkuma terminoloģiski un juridiski precīzs tulkojums igauniski.	Tā kā katrā no Baltijas valstīm tiek plānota daļa no *Rail Baltica* kopējās līnijas, tad paredzētās darbības ir identiskas un IVN Ziņojuma sagatavotāji vienojās ar VPVB, ka tiek sagatavots atsevišķs ziņojums par pārrobežu ietekmi, kas tiek tulkots angliski, lietuviski un igauniski.
Rail Baltica un 330 kV elektropārvades līnijas kumulatīvās ietekmes uz ornitofaunu novērtējums	Vienots *Rail Baltica* un 330 kV elektropārvades līnijas koridors ir plānots līdz Skultei Limbažu novadā, kas ir vairāk nekā 50 km no Latvijas – Igaunijas robežas un neradīs pārrobežu ietekmi.
Citāts no Ziņojuma par pārrobežu ietekmi	Ziņojumā atspoguļotā informācija jālasa kopā ar pārējā ziņojumā sniegto informāciju, nevis interpretējot atsevišķas teksta vai teikuma daļas.

Par Rail Baltic mājas lapu un tās saturu	Neattiecas uz Ziņojumu par pārrobežu ietekmi.
Atsaucoties uz Latvijas un Igaunijas savstarpējām konsultācijām ir noteikts princips, ka IVN tiek vērtēts 2 km plata robežšķērsošanas zona.	Latvijas un Igaunijas eksperti vienojās par robežšķērsošanas punktu un to ir apstiprinājusi Igaunijas Republikas Ekonomikas un transporta lietu ministrija 2014. gada 27. novembra vēstulē (Nr. 24.5-6/12-00374/173) Latvijas Republikas Satiksmes ministrijai. Latvijas Republikas Satiksmes ministrija ir apstiprinājusi Igaunijas piedāvāto robežšķērsošanas punktu 21.07.2015. vēstulē Nr.02-03/176 IP. Līdz ar to abu valstu Satiksmes ministrijas apliecinājušas, ka projekta tālākajā attīstībā abas valstis respektēs šo vienošanos un to vienpusēji nemainīs, nodrošinot Rail Baltica trases Latvijas un Igaunijas posmu savietojamību. Līdz ar to Latvijas teritorijā turpmākā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums 2 km pierobežas posmā tiek veikts vienai trašu novietojuma alternatīvai, izvērtējot tehnisko risinājumu alternatīvas.
VPVB 2016. gada 23. februāra vēstule Nr. 3-01/267 ar ekspertu atzinumiem pielikumā	
Lūdz sniegt papildus informāciju saistībā ar paredzētās darbības ietekmi uz dabas liegumu “Dzelves – Kroņa purvs” un aizsargājamo ainavu apvidu “Ādaži”.	Papildināta IVN Ziņojuma 3.18.5.3. sadaļa.
Hidroloģijas un hidroģeoloģijas eksperta atzinums (darba uzdevums: teritorijas hidroloģiskie apstākļi un to izvērtējums; teritorijas ģeoloģiskā uzbūve un hidroģeoloģiskie apstākļi un mūsdienu ģeoloģisko procesu attīstība, derīgie izrakteņi, t.sk. pazemes ūdeņu atradnes)	
1. Vispārējā metodika darbu izpildei pieņemama un atbilst “Programmā" noteikto prasību izpildei, bet ir iebildumi par izmantotajiem datiem un to aktualitāti. Konkrēti - nodaļā A.5.1. “Hidroloģiskais novērtējums" norādīts (darba 81.lpp.), ka darbā izmantoti A. Zīverta (miris 2007. g.) sagatavotie dati par 44 gadu periodu (1951.-1994. gg.), paskaidrojot, ka tie ir pietiekami reprezentatīvi un nevienā gadījumā noteces nepārsniedz 5% robežu, ko, nav iespējams pārbaudīt, ja eksperta rīcībā šie dati nav. Protams, sadaļas izpildītajam SIA “Nāra" ir ērti izmantot profesora apstrādāto un sagatavoto datu kopu, bet vai tiešām pēdējo 20 gadu laikā iegūtie dati vairs nav aktuāli, it īpaši pie tām klimata izmaiņām, ko novērojam šobrīd?!	Vēsturiski uzkrāti ilgtermiņa dati raksturo ilgtermiņa tendences un ļauj daudz precīzāk novērtēt un prognozēt sagaidāmās ietekmes, nekā izmantojot datus par īsu periodu, kaut arī tas raksturo pēdējo gadu vai vairākus pēdējos gadus. Papildus tam eksperts, izsakot viedokli par datu aktualitāti, nav ņēmis vērā paredzētās darbības objekta specifiku, respektīvi, dzelzceļa līnija tiek būvēta kā ilgtermiņa infrastruktūras objekts, kas tiks ekspluatēta 100 un vairāk gadu garumā. Papildus sagatavoti precizējumi IVN Ziņojuma A5.1 sadaļā.
2. Hidroloģisko apstākļu raksturojums sniegts, galvenokārt, 2.5 nodaļā	Veicot IVN un sagatavojot IVN ziņojumu, tiek izvēlēta datu kopa, kas

(306.-316.1pp.). Eksperts uzskata, ka, kopumā ņemot, šī darba sadaļa - tās aprakstošajā daļā - izpildīta kvalitatīvi un ir pietiekama. Gribētos redzēt konkrētāku secinājumu daļu, bet saistītās vai potenciāli iespējamās problēmas izskatītas 3.nodaļā. Tādejādi, pēc būtības - ir tikai viens, bet principāls iebildums - kāpēc nav izmantoti pēdējos 20 gados iegūtie dati, bet gan veco datu bloks, kura autors miris vēl 2007.gadā. Laika trūkums vai kompetences problēmas?	vislabāk vai visprecīzāk raksturo un ļauj novērtēt paredzētās darbības ietekmi, neskatoties uz to, vai autors, uz kura datiem vai publikācijā atsaucas, šobrīd ir dzīvs vai nē, jo tas nekādā mērā neietekmē datu ticamību. Papildus tam normatīvajos aktos netiek noteikti ierobežojumi vai nosacījumi izmantojamo datu kopām. Tāpat Latvijā nav izstrādātas vadlīnijas, kas sniegtu ieteikumus šinī ziņā. Līdz ar to tas ir IVN Ziņojuma izstrādātāju un ekspertu kompetencē, izvēlēties datu kopas, kas vislabāk un precīzāk ļauj novērtēt sagaidāmo ietekmi. Neprecīza formulējuma dēļ nav saprotams, uz ko ir attiecināma eksperta frāze "Laika trūkums vai kompetences problēmas?", resp. uz eksperta atzinumu vai IVN ziņojumu.
3. Darbu metodika nav sniegta un izmantoto materiālu (datu) avoti nav norādīti. Formāli sanāk, ka dati ir oriģināli un iegūti tikai darba izstrādes laikā, jo iztrūkst jebkādas norādes uz informācijas avotiem, kas, protams, neatbilst taisnībai. Darbs nav jāpapildina ar Metodikas sadaļu (to neprasa "Programma..''), bet atsauces uz izmantotajiem informācijas avotiem jānorāda obligāti. Protams, ja šobrīd sagatavojot IVN, šādas atsauces nav nepieciešamas un attiecīgie darbi nav jāiekļauj izmantotās informācijas sarakstā, eksperts savu prasību atsauc. Pašlaik nav iespējams pat izlases veidā pārbaudīt izmantotās informācijas korektumu, bet atsevišķa pētījuma veikšana par šo tematu neietilpst eksperta pienākumos. Tādejādi - jātic "uz vārda", pieņemot. ka SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" (konkrētās sadaļas autors (-i) nav norādīti, bet to arī neprasa "Programma..,") tiešām ir izmantojusi esošo objektīvo informāciju, neatkarīgi kādu un kurienes iegūto. Vēl viena metodoloģiska rakstura piezīme: 2.6. sadaļā Ģeoloģisko apstākļu raksturojums'' - sadaļa IV.2.6., pēc būtības, sniedz ģeomorfoloģisko apstākļu raksturojumu. Nav iebildumu pret šādu sadaļu, vēlams tikai precizēt terminoloģiju, lai nejaucam dažādas lietas.	Atbilstoši IVN programmai A.5 nodaļā sniegta informācija par izmantotajām prognozēšanas metodēm. Izmantotās informācijas avoti ir norādīti gan IVN Ziņojuma tekstā, gan zemsvītras piezīmes, gan 9. nodaļā, gan IVN ziņojuma elektroniskā pielikuma 1. pielikumā, kur pieejami hidrodinamiskā modeļa ievades dati. Līdz ar to no eksperta atzinuma nav saprotams, kuru datu vai informācijas avotu korektums tiek apšaubīts. IVN Ziņojuma 2.6. sadaļa ir sagatavota atbilstoši attiecīgajam IVN programmas punktam un tajā izmantotajai terminoloģijai.
4. Atšķirīga ir inženierģeoloģiskā sadaļa - dažādi parametri tiek sniegti daudz un dažādi, bet neizdevās atrast grunšu nestspējas novērtējumu, nemaz jau nerunājot par kaut kādu datu apkopošanu, kur varētu tikt norādīti problemātiskie iecirkņi. Protams, runa par nespēju iet (posmi	IVN Ziņojuma 2.7.1. sadaļā darbības vietas inženierģeoloģisko apstākļu raksturojums sniegts pa *Rail Baltica* trases posmiem, kur nepieciešams vairāki posmi ir apvienoti. Katrā posmā ir norādīti intervāli (konkrēti trases kilometri), kur sastopami nelabvēlīgi grunts tipi. Attiecīgās

A7, A8, B1, B2 u.c.), bet - ņemot vērā objekta raksturu - tomēr būtu nepieciešama daudz konkrētāka jautājuma izskatīšana. Sniegts ļoti vispārīgs mūsdienu ģeoloģisko procesu novērtējums, konstatējot faktu kā tādu, bet reāli neizvērtējot to bīstamību konkrētās teritorijās. Neapšaubāmi, ka detalizēti šis jautājums tiks risināts tehniskā projekta izstrādes gaitā, bet tie būs tikai šauri specializēti pētījumi konkrēti tikai par trases posmu. Ja, pirmajā tuvinājumā, var uzskatīt, ka riski ir identificēti, tad risku novērtējums, izņemot vispārīgas frāzes, iztrūkst. Skaisti, ka tiek citēta Vilmas Venskas 1983. gada atskaite. bet diez vai mūsdienās nopietnā darbā būtu jāsniedz šāda satura citāti - sk. 342.lpp.: "Karsta procesu intensitāte Baldonē un Baldones tuvākajā apkaimē... ir neliela viena kritene uz 1 km2 20-100 gados" (tas atkāroti tiek citēts arī 3.6. nodaļā 485.lpp.). Acīmredzot autorei nebija svarīgi vai process notiek 5 reizes lēnāk vai ātrāk, bet negribētos domāt, ka IVN autori pieturējās pie analoģiska viedokļa. Visādā ziņā eksperts šādas sentences neuzskata par riska novērtējumu. Iztrūkst jelkāda veida izvērtējums par iespējamo gruntsūdeņu līmeņu celšanos būvniecības zonās - šī sadaļa noteiktu būtu jāpapildina, it īpaši gadījumos, kur trase šķērso apdzīvotas vietas.	trases vietas ir atrodamas un redzamas Pielikumu 4. sējumā iekļautajā kartogrāfiskajā materiālā. IVN Ziņojuma 2.7.1. sadaļa ir papildināta ar informāciju, kas raksturo galvenos grunšu tipus un to fizikāli – mehāniskās īpašības. IVN Ziņojumā inženierģeoloģiskie apstākļi ir raksturoti detalizācijas pakāpē, kas ir atbilstoša projekta izstrādes stadijai un nepieciešama novērtējuma mērķiem. Paredzētā darbība un tās teritorija ir raksturota IVN Ziņojuma attiecīgajās nodaļās, kā arī norādīts, IVN izpētes teritorija ir konkrētie *Rail Baltica* trases posmi, nevis kāda cita plašāka teritorija. IVN Ziņojuma 2.7.2. sadaļā ir norādītas un raksturotas potenciālās riska vietas, kā arī sniegta informācija par tehniskajiem risinājumiem, kuri jau šinī projekta stadijā ir paredzēti, lai novērstu identificēto risku veidošanos. IVN Ziņojuma 2.7.2. sadaļā ir norādīta izvērtētā informācija un dati, kas izmantoti vērtējuma un secinājumu sagatavošanai. Pretēji eksperta norādītājam, IVN Ziņojuma izstrādātāji uzskata, ka pieejamā vēsturiskā informācija par karsta kriteņu veidošanās intensitāti ir būtiska, lai parādītu un raksturotu ilgtermiņa tendences, nevis tikai faktisko stāvokli, kas fiksēts trase teritorijas apsekošanas laikā. Kā norādīts IVN Ziņojumā, tad vienīgā vieta, kur iespējama gruntsūdens līmeņa celšanās, ir Torņakalna tuneļa izbūves zona. Šī darbība ir raksturota un izvērtēta attiecīgajās IVN Ziņojuma nodaļās. Papildus jāatzīmē, ka IVN Ziņojumā nav norādīts eksperta minētais B1 posms.
5. Hidroloģiskais raksturojums ļoti paviršs - tas satipinājies 1,5 lappusē. Sadaļa noteikti pārstrādājama, būtiskāko uzmanību veltot tieši gruntsūdeņu horizontiem, to izplatībai. Piemēram - nav informācijas par urbumu debitiem, ūdens plūsmas virzieniem u.t.t. Artēzisko ūdeņu horizontiem netiek sniegts nekāds filtrācijas īpašību raksturojums u.t.t. un tml. Līdzīgi ir ar dzeramā ūdens ieguves vietām - izlasot konkrēto sadaļu, izņemot dažus piemērus, nav skaidrības kādas oficiāli reģistrētās ūdensgūtves trase šķērso, kāda varētu būt tās ietekme uz ūdens kvalitāti (vai ietekmes iztrūkums) u.t.t. Par tādiem “sīkumiem" kā	Pretēji eksperta norādītajam, IVN ziņojumā hidroloģisko apstākļu raksturojums sniegts uz 10 lappusēm un tas atspoguļo attiecīgā IVN programmas punkta saturu, kas neietver ne prasības par gruntsūdeņu horizontiem, ne artēzisko ūdeņu horizontiem. IVN Ziņojuma 2.5. sadaļā “Hidroloģisko apstākļu raksturojums” un Pielikumu 2. sējuma 4. pielikumā ir sniegta informācija par ūdens plūsmas virzieniem. IVN Ziņojuma 2.8.1. un 2.8.3. sadaļā ir sniegta informācija par filtrācijas koeficientiem, kas vienlaikus raksturo arī filtrācijas īpašības. IVN Ziņojuma 2.8.2. sadaļā sniegta informācija par dzeramā ūdens

aizsargjoslas runa pat neiet. Turklāt ir jau arī virkne iedzīvotāju aku, kas izmanto gruntsūdeņus. Atrast kaut jel kādu informāciju par šo tematu ekspertam neizdevās. Pat ja tāda kaut kur ir sniegta - protams, ka tās pareizā vieta sadaļā “Dzeramā ūdens avoti".	ieguves avotiem, kas saskaņā ar Derīgo izrakteņu atradņu reģistrā pieejamo informāciju atrodas paredzētās darbības vietas tuvumā. Savukārt ietekmes vērtējums atrodams IVN Ziņojuma 3.7. nodaļā, kur arī sniegts skaidrojums par seklajām akām un urbumiem, kas atrodas tiešā paredzētās darbības tuvumā. Iepazīstoties ar šo eksperta atzinuma punktu, rodas bažas, vai un kādā apjomā eksperts ir iepazinies ar IVN Ziņojumu un tajā sniegto informāciju.
6. 2.8.5 un 2.9. nodaļa ir klasisks “atrakstīšanās" piemērs - piemēram, gruntsūdeņu kvalitāte tiek raksturota neizmantojot nevienu raksturlielumu - vai tad tiešam pat attiecīgos MK noteikumus nespējam izlasīt, lai paskaidrotu kāda tad ir tā kvalitāte un kas to raksturo.	No atzinuma nav saprotams, ko eksperts saprot ar “klasisks “atrakstīšanās” piemērs”, un kas konkrēti minētajās nodaļās neatbilst IVN programmas prasībām. IVN Ziņojuma 2.9. nodaļā ir minēti Ministru kabineta 2005. gada 25. oktobra noteikumi Nr. 804 “Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem”, Ministru kabineta 2002. gada 12. marta noteikumi Nr. 118 “Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti”, kuros ir noteikti attiecīgie robežlielumi. Tā kā Ministru kabineta noteikumi ir viegli un publiski pieejami dokumenti, tad to saturs netiek pārrakstīts vai citēts IVN Ziņojumā, ja tā izstrādātāji neuzskata to par lietderīgu. No atzinumā izmantotajiem formulējumiem nav viennozīmīgi saprotams, vai eksperta frāze “vai tad tiešām pat attiecīgos MK noteikumus nespējam izlasīt” tiek attiecināta uz pašu ekspertu vai IVN Ziņojumu un tā izstrādātājiem.
7. Atbilstoši secinājumiem eksperts rekomendē: Pārstrādāt hidroloģisko sadaļu, izmantojot datus, kas iegūti pēc 1994. gada.	Precizēta IVN Ziņojuma A.5.1 sadaļa.
Pārstrādāt sadaļu par inženierģeoloģiskajiem apstākļiem atbilstoši programmas 2.7. punkta prasībām.	Precizēta un papildināta IVN Ziņojuma 2.7.1. sadaļa.
Sagatavot darba hidroģeoloģisko un saistītās sadaļas atbilstoši programmas 2.8 sadaļas prasībām.	Nav veikti labojumi, jo eksperta atzinumā norādītā trūkstošā informācija ir sniegta IVN Ziņojumā (skat. skaidrojumu pie atbilstošā punkta).
Sniegt atsauksmes uz izmantotajiem informācijas avotiem vai norādīt pielikumus, ja informācija iegūta darba izpildes laikā.	Precizēta IVN Ziņojuma A.5.1 sadaļa un papildināta 9. nodaļa.
Trokšņa pārvaldības eksperta atzinums	

1. Ievaddatu lapās dzelzceļa līniju izbūves un to radīto trokšņu platībā ietekmēto personu skaits norādīts ar daļskaitļi praktiski visos posmos. Kāds ir pamatojums šādiem datiem?	Ievaddatu lapās redzamais iedzīvotāju skaits neraksturo faktisko iedzīvotāju skaitu. IVN ziņojuma 3.14.3. sadaļā ir uzskaitīti informācijas avoti, kuri izmantoti, nosakot trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaitu. Trokšņa novērtēšanai izmantotā datorprogramma nodrošina iespēju lietotājam definēt noteiktu iedzīvotāju skaitu ēkā. Ja lietotājs IMMI programmatūrā neievada iedzīvotāju skaitu konkrētā ēkā, tad programma to automātiski aprēķina, balstoties uz šīs ēkas platību. Izstrādājot šo ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, faktiskā iedzīvotāju skaita dati IMMI modelī netika ievadīti, bet ietekmes novērtējumam izmantota cita telpisko datu apstrādes un analīzes programmatūra - ESRI ArcGIS10.3.
2. 3.14.3 punktā minēts, ka trokšņu modelēšanai izmantoti meteoroloģiskie dati. Ievaddatu lapās norādītas temperatūras un relatīvais gaisa mitrums. Šie rādītāji atšķiras atkarībā no posmiem. Kādi dati ir izmantoti katram no posmiem un vai visiem posmiem ir izmantoti statistiski noteikti dati? Vai izmantotā temperatūra ir kā pamatota?	Atbilstoši izmantotās aprēķinu metodes nosacījumiem, dzelzceļa radītā trokšņa modelēšanā izmantoti divi meteoroloģiskie rādītāji: gaisa temperatūra un relatīvais mitrums. Balsoties uz Ministru kabineta 2015. gada 30. jūnija noteikumiem Nr. 338 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 003-15 "Būvklimatoloģija"" *Rail Baltica* trokšņa izplatības novērtēšanā tie ir 5°C un 80% relatīvais gaisa mitrums. Ziņojuma izstrādātājs ir konstatējis, ka vairāku trases posmu aprēķinu modeļos, izmantotā meteoroloģiskā informācija neatbilst iepriekš norādītājai. Lai gan meteoroloģiskajiem apstākļiem ir salīdzinoši neliela ietekme uz trokšņa aprēķinu rezultātiem, kas izteikti kā ilgtermiņa vidējie rādītāji, nepareizie modeļi tika laboti un atkārtoti aprēķināti, kā arī veikti nepieciešamie labojumi attiecīgajos IVN ziņojuma pielikuma 2. sējuma pielikumos un elektroniskajā pielikumā.
3. 1.7.p 268 lpp. Nav norādīts kā veikti aprēķini par prognozētajiem kravas un pasažieru pārvadājumiem. Tas veikts balstoties uz kādiem pētījumiem, pieņēmumiem veicot aptaujas	Veicot trokšņa izkliedes novērtējumu, izmantota projekta "Eiropas standarta platuma dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz

ar iesaistītajām institūcijām, statistiski vai kā citādāk	vidi novērtējums" ietvaros veiktie aprēķini par prognozētajiem kravas un pasažieru pārvadājumu datiem.
4. 3.14.2. 520 1pp. Attiecībā uz būvniecības trokšņu nepieciešamas norādes par būvniecības kalendārā grafika un tehnikas izmantošanas intensitātes plānošanu būvniecības laikā, lai nepārsniegtu trokšņu izplatības robežlielumus. Izteikti tas nepieciešams posmam Upeslejas - lidosta	Paredzam, ka detalizēts būvdarbu organizācijas plāns tiks izstrādāts *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas tehniskā projekta izstrādes stadijā. Izstrādājot būvdarbu organizācijas plānu, tiks vērtēta arī būvniecības laikā radītā trokšņa ietekme, plānojot būvdarbus tā, lai to radītais troksnis pēc iespējas mazāk ietekmētu trases tuvumā dzīvojošos iedzīvotājus. Vēlamies vērst eksperta uzmanību uz to, ka, saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 2. punktu, noteikumi un tajos noteiktie trokšņa robežlielumi neattiecas uz būvdarbiem, kas ir saskaņoti ar vietējo pašvaldību.
5. 3.14.3. nodaļā minēts, ka vilces jaudu apakšstacijas radītā trokšņa novērtēšanai izmantots standarts, bet punktā 3.14.1 norādīts, ka emisiju līmeni nav iespējams noteikt un precīzi prognozēt. Kāda ir pieņemtā emisijas vērtība un izvietoto apakšstaciju atrašanās vietas?;	Vilces jaudas apakšstaciju iespējamais izvietojums redzams IVN ziņojuma 1.6.1.4. sadaļas 1.6.20. attēlā. Neskatoties uz to, ka šobrīd nav zināms detalizēts vilces jaudas apakšstaciju tehniskais risinājums, IVN ietvaros tika veikta modelēšana, lai noteiktu minimālo attālumu līdz dzīvojamās apbūves teritorijām, kāds jānodrošina, veicot apakšstaciju izbūvi. Minimālais attālums trokšņa robežlielumu ievērošanai galvenokārt ir atkarīgs no vilces jaudas apakšstacijas radītā skaņas jaudas līmeņa. Veicot aprēķinus, netika izmantota viena noteikta apakšstacijas radītā skaņas jauda, bet gan dažādi skaņas jaudas līmeņi, lai iegūtie rezultāti varētu tikt izmantoti vairākās situācijās. Ziņojuma 3.14.1. attēlā redzams iespējamais vilces jaudas apakšstacijas radītais trokšņa līmenis atklātā teritorijā, kas turpmākās projekta attīstības stadijās izmantojams vilces jaudas apakšstaciju izvietojuma precizēšanai un, ja nepieciešams, trokšņa mazināšanas pasākumu plānošanas procesa iniciēšanai.
6. 3.14.4 nodaļā aprakstīti skaņas avoti un aprēķinos izmantoto	Šī IVN mērķis nav noteikt pieļaujamos skaņas emisijas līmeņus

vilcienu sastāvu ātrumi, bet nav pateikts kādu trokšņu līmeni nedrīkst pārsniegt pats vilciens, ņemot vērā, ka tam iespējami dažādi uzlabojumi (piem. rites ratiņu aizsegs, pantogrāfa aerodinamika, lokomotīves aerodinamika). Tādejādi būtu iespējams regulēt prasības vilcienu sastāviem, kas izmantos šo sliežu ceļu	noteiktiem vilcieniem, bet gan rast tādus risinājumus, kas nodrošinātu to, ka plānoto dzelzceļa infrastruktūru varētu izmantot dažāda veida vilcieni. IVN ziņojuma 3.14.4. sadaļā uzskaitīti un aprakstīti iespējamie trokšņa izplatības samazināšanas pasākumi, kas var tikt izmantoti kā papildus pasākumi trokšņa ietekmes mazināšanai, IVN noteiktie posmi trokšņa samazināšanas pasākumu plānošanai ir noteikti neatkarīgi no pasākumiem, kurus iespējams veikt trokšņa avotā, proti, vilcienā.
7. 1. Sējuma 11. Pielikuma 4.1. punkts. Vibrāciju izplatībai autori atzīst, ka būtiska ietekme ir vilcienu sastāva ātrumam. Ātruma noteikšanai izmantotā metode, kur vilcienu sastāva garums iegūts no nenoradītas interneta vietnes ir apšaubāma būtisku izejas datu ticamība. Pārejā aprēķinu gaita un vibrāciju noteikšanas metodika ir zinātniski pamatota un ticama.	Pieņemtais vilciena sastāvu garums un ātrums norādīts tabulā Nr. 5, kas atbilst faktiskajam vidējam attiecīgā veida vilciena sastāva garumam un kustības ātrumam norādītajos iecirkņos vai vietās.
8. 2. Sējuma 8. Pielikumā 11. Kartē attēlotais fona trokšņu līmenis norādīts L_{vakars} dB (A), nevis Ldiena dB (A), kā pielikuma virsrakstā un atsaucēs ziņojumā. Līdz ar to fona trokšņu līmenis 2. Sējuma 8. Pielikumā 11. Kartē attēlotajam posmam ziņojumā nav atrodams	Veikti labojumi Pielikumu 2. sējuma 8. pielikumā.
9. 2. Sējuma 11. Pielikuma 7. Kartē L_{diena} un L_{vakars}, kurā norādīti trokšņu emisijas līmeņi A alternatīvai pēc trokšņu izplatības ierobežojošo pasākumu veikšanas nesakrīt ar 2. Sējuma 17. Pielikuma 7. Karti, kurā norādīti A alternatīvas kopējā trokšņa līmeņi L_{diena}. 17. Pielikuma 7. kartē uz A alternatīvas nav norādīti trokšņu emisija, kas loģiski tā nav iespējams. Analoģiska situācija ir šī pielikuma 8; 9 un 10 kartei. Kā tas ietekmē 1. Sējuma 13. Pielikumu "Trokšņu novērtējuma kvantitatīvie rādītāji''?	Veikti labojumi Pielikumu 2. sējuma 17. pielikumā. Veiktie labojumi neietekmē 1. sējuma 13. pielikuma “Trokšņa novērtējuma kvantitatīvie rādītāji” datus, jo šo rādītāju aprēķins veikts balsoties uz trokšņa izplatības novērtējuma rezultātiem, nevis attiecīgā kartogrāfiskā materiāla.
Teritorijas plānošanas eksperta atzinums **(darba uzdevums: atzinums šādos paredzētās darbības risinājumu ietekmes uz vidi aspektos: teritoriju plānošana; iekļaušanās esošajā satiksmes tīklā)**	
1. Paredzētā darbība ir vērienīgākais projekts neatkarīgās Latvijas vēsturē. Tās iecerei ir samērā sena vēsture, kuras laikā tā apaugusi ar	Ietekmes uz vidi novērtējumam piedāvātie risinājumi ir balstīti uz Satiksmes ministrijas Nacionālās vadības grupas pieņemtajiem

nacionālo interešu veidotiem papildus mērķiem attiecīgajos posmos, kas prasa nopietnu ekonomisko aspektu un ietekmes uz sociālo vidi izvērtēšanu, lai novērstu šo mērķu konfliktus ar pamatmērķi un svarīgākajiem kritērijiem. Pamatojums minētajam Latvijā ir "Rail Baltica" trases dublēšana ar loku ievadam Rīgā uz Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko lidostu "Rīga", kuru vēl nevar uzskatīt par pamatojumu (vismaz līnijas Tallina – Rīga – Kauņa īstenošanai). Ziņojuma ievadā nav korekti atspoguļota minētā risinājuma būtība un tā vieta "Rail Baltica" projektā. Tā 17. lpp nosaukti "Rail Baltica" projekta īstenošanas divi posmi, kur pirmajam ("Rail Baltica I") jau jābūt īstenotam (komentāru nav), bet nākamajā lappusē teikts, ka "Rail Baltica" projekta pirmajā kārtā, kas norisināsies no 2018. – 2020. gadam, ir plānots izbūvēt "Rail Baltica" dzelzceļa infrastruktūras posmu Rīgā no Rīgas pasažieru stacijas līdz starptautiskajai lidostai "Rīga" (ar kādu sliežu ceļa platumu? pa kādu trasi?). Tālāk 19.lpp norādīti projekti ar kādiem "Rail Baltica" īstenošana ir tieši saistīta, un, kur atkal parādās minētais posms kā atsevišķs projekts. Līdz ar to nav saprotams kas ir kas, kā arī kas veido minētos ~ 1,27 miljardus eiro Latvijas izmaksu un kādas tās var prognozēt atbilstoši izmaiņām pēc 2011.gada. Jāatzīmē arī, ka 2011.gadā veiktajā priekšizpētē "dubliera cilpa" netika noteikta, bet informācijas par LR Satiksmes ministrijas 2014.gadā pasūtītās detalizētās izpētes rezultātiem nav. Savukārt, prognozētais pasažieru skaits 5 milj./gadā, pat pieņemot, ka tie visi būtu aviopasažieri, nevar attaisnot prognozējamos (ziņojumā gan tie nav uzrādīti) ievada Rīgā izbūves izdevumus. Līdzīgi ir arī ar prognozētajām kravām. Līdz ar to nav iespējams uzskatīt, ka novērtējumam definētā alternatīva (ievads) būtu pamatota pie šī brīža nosacījumiem.	lēmumiem, t.sk. attiecībā uz Rail Baltica posmu līdz starptautiskajai lidostai "Rīga" kā Rail Baltica trases sastāvdaļu.
2. Paredzētā darbība pēc tās īstenošanas Latvijā nav uzskatāma par pabeigtu, jo pabeigtībai, t.i. definētā mērķa sasniegšanai nepieciešams "iedarbināt" līnijas posmus citās valstīs, kas nozīmē, ka pārrobežu ietekmes uz vidi ziņojums var ienest korekcijas projektā. Arī mums attiecībā uz ietekme uz sociālo vidi, vajadzētu sekot, it īpaši tam, lai projekta risinājumi nodrošinātu minimālo laika patēriņu dzelzceļa līnijas	Baltijas valstis ir vienojušās par Rail Baltica trases tehniskajiem pamatraksturlielumiem, kas nodrošinās vienotus standartus visās trīs Baltijas valstīs.

trasē ar citu valstu teritorijā, kas, īstenojot projektu konkurences apstākļos ar citiem transporta veidiem pasažieru pārvadājumu jomā, ir būtiskākais kritērijs projekta efektivitātei.	
3. Vērtējot paredzētās darbības atbilstību spēkā esošajiem plānošanas dokumentiem, jāatzīmē, ka kopumā ziņojumā komentētas konstatētās neatbilstības un prognozēti to novēršanas pasākumi. Tomēr atbilstība atsevišķiem plānošanas dokumentiem komentēta tendenciozi. Piemēram, "Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam" neparedz "Rail Baltica" projektam tieši atbilstošus risinājumus (īpaši ievadam Rīgā). Rīgas plānošanas reģiona satiksmes infrastruktūras telpiskās attīstības shēma (A.2.2.attels) rāda konceptuāli atšķirīgu un esošajā reģiona sabiedriskā transporta sistēmā labāk integrētu shēmu. Tāpat "Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam", konceptuāli norādot vīziju, nebalsta to uz konkrētiem iespējamiem risinājumiem. Tas, ka "Rail Baltica" tik aktīvi atbalsta konkurējošo neekoloģisko gaisa transportu, ir sava veida paradokss. Būtiski ir vērst uzmanību arī uz to, ka plānošanas dokumentu "pielāgošanas" nepieciešamība nopietni norāda uz mūsu attīstības plānošanas sistēmas trūkumiem, tās neelastību, nepiemērotību attīstības prasībām. Minētie atbilstības nodrošināšanas pasākumi noteikti prasīs ievērojami vairāk laika, it īpaši Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes gadījumā, mazāk attiecībā uz Rīgas plānošanas reģiona stratēģijas izmaiņām. Tikpat kā nemaz ziņojumā ir apskatīta neatbilstība vairāk kā 10 detālplānojumiem dažādos novados (skat.2.daļu, tab.2.1.1.). Trūkst informācijas pat par to juridisko statusu, t.i., kuri no tiem ir saistošie noteikumi ar ārējā normatīvā akta statusu un kuri ir administratīvā akta statusā (var būt tie, kas apstiprināti tikai sākot ar 2012.gadu). Minētais nopietni apdraud projekta īstenošanas termiņus, jo tiesiskās paļāvības principa ievērošana var prasīt papildus kompensācijas vai ilgstošus tiesas procesus. Jāatzīmē, ka bez atbilstības vietējās pašvaldības plānošanas dokumentiem, saskaņā ar spēkā esošajiem būvniecības normatīvajiem aktiem, nav iespējama projektēšana. Tāpat, jāatzīmē, ka bez zemes ierīcības projektu izstrādes nebūs iespējams veikt īpašumu	Rīgas plānošanas reģionu un Zemgales plānošanas reģioni ir pārstāvēti Rail Baltica darba grupā, nodrošinot Rail Baltica integrēšanu reģionu plānošanas attīstības dokumentos. Detalizētajā tehniskajā izpētē savienojums ar Rīgu maksimāli tiek plānots, izmantojot esošos transporta koridorus. Rail Baltica savienojumu ar Rīgu, atbilstoši Rīgas plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam, nodrošina komodālais metropoles loka savienojums (2.att.), kā arī: 9.3. nodaļas "Perspektīvā satiksmes infrastruktūra" otrā rindkopa: "Starptautiskā kontekstā būtiski ir Rīgas ātri savienojumi ar lielākajām metropolēm Eiropā. Integrēti attīstot Rail Baltica dzelzceļa, starptautiskās lidostas „Rīga", kā arī R-A dzelzceļa savienojumus, var veidot pamatu Rīgas kā Eiropas un Eirāzijas mēroga mobilitātes vietas attīstībai…." 9.2. nodaļas "Perspektīvā apdzīvojuma telpiskā struktūra" otrā rindkopa, ko paskaidro trešā rindkopa: " Starptautiskais Ziemeļeiropas areāls ietver Eiropas kopējo interešu infrastruktūras koridorus un objektus – Via Baltica, Rail Baltica, starptautisko lidostu „Rīga", ostu u.c. un to integrētu un komodālu attīstību, izmantojot metropoles loka savienojumus Rīgā un Pierīgā (2. attēls). Rail Baltica atbilstības vietējiem plānošanas dokumentiem nodrošināšanas pasākumi: 1) stratēģijās, izņemot Garkalnes novadu, Rail Baltica ir integrēts. Inčukalna novada stratēģijas aktualizēšanas projekts atrodas publiskajā apspriešanā (08.02. - 07.03.2006.); 2) Garkalnes novada teritorijas plānojumā 2013. - 2024. gadam ar 2015. gada grozījumiem, kas ir apstiprināts ar Garkalnes novada domes 2015. gada 22. decembra saistošajiem noteikumiem Nr. 10 (protokols Nr.13, 2§) ir noteikta TIN 71 teritorija, atbilstoši Izpētes materiāliem; 3) Pārējām pašvaldībām lokālplānojumu projekti paredz teritorijas

atsavināšanu. Rezumējot augstāk minēto, jāprognozē, ka plānotos projektēšanas darbus 2018.gadā nevarēs uzsākt un tas prasīs arī turpmāko darbus uzsākšanas termiņu korekcijas.	plānojuma grozījumu izstrādi, Rail Baltica izpētes projektā noteiktajā 60-100 m zonā un infrastruktūras teritorijās nosakot teritoriju ar īpašiem noteikumiem (TIN 71) "Nacionālas nozīmes infrastruktūras teritorija". Vienlaikus ir izstrādāti risinājumi esošo rezervēto koridoru atcelšanai; 4) Pēc nacionālās nozīmes statusa piešķiršanas atbilstība teritorijas plānojumiem, lai uzsāktu būvniecību, nebūs nepieciešama, kā to paredz Būvniecības likuma 15. panta pirmās daļas 1. punkta un septītā daļa. Izpētes projekta ietvaros nav konstatēts, ka kādā no detālplānojumiem būtu nepieciešamas izmaiņas, jo Rail Baltica lokālplānojumi nemaina funkcionālo zonējumu. Nav saprātīgi privātajiem īpašniekiem likt veikt grozījumus detālplānojumos, lai noteiktu TIN71, jo šo teritoriju paredzēts atsavināt Rail Baltica būvniecībai. Pēc Rail Baltica būvniecībai nepieciešamās zemes atsavināšanas mainās DP plānotais ielu tīkls un sarkanās līnijas, samazinās plānoto apbūves gabalu skaits, platības un konfigurācija. Pēc būtības tās ir tādas pašas izmaiņas kā jebkurā teritorijā, kuru skar atsavināšana Rail Baltica vajadzībām. Gan detālplānojumu izmaiņas, gan zemes ierīcības projekti jārisina turpmākajā atsavināšanas procesā.
4. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā liela grupa sabiedrības, pašvaldības un institūciju pārstāvju izvirzīja jautājumus (skat 78.lpp) "par projekta ekonomisko pamatotību un dzīvotspēju" (domājams "ilgtspējību"), kas tik resursietilpīgam projektam ir ļoti būtiski, taču ziņojums konsekventi izvairās no pietiekoši izsmeļošām atbildēm. Līdz ar to sabiedrība šos jautājumus multiplicēs priekšā stāvošo teritorijas plānošanas dokumentu publiskajās apspriešanās. "Rail Baltica" projekta interesēs vajadzētu sniegt izsmeļošus skaidrojumus, tādejādi mazinot šaubas. Nepieciešams pilnīgāk ilustrēt esošo situāciju visa veida pārvadājumos, detalizētāk un saprotamāk atspoguļot plūsmu prognozes, nodalot atsevišķi tranzīta plūsmas, kā arī saprotamāk skaidrot pieņemtos projekta risinājumus, lai kliedētu šaubas par prognožu ticamību. Tas ir ļoti svarīgi arī projekts īstenošanas finansējuma akceptam. Jāatzīmē, ka pavisam nesen Eiropas Savienības	Rail Baltica trasei plānots noteikt nacionālo interešu objekta statusu. Saskaņā ar saistošajiem normatīvajiem aktiem lēmumu pieņems Ministru kabinets, ņemot vērā gan pašvaldību, gan sabiedrības viedokli. IVN Ziņojumā iekļautā informācija par projekta ekonomisko pamatotību un dzīvotspēju un tās detalizācijas pakāpe ir izvēlēta atbilstoši IVN programmas tvērumam. IVN process un ziņojums par paredzētās darbības ietekmi uz vidi nav vienīgais instruments, ko izmantot sabiedrības informēšanai par plānoto projektu. Projekta "Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums" ietvaros tiek īstenotas aktivitātes sabiedrības informēšanai.

kontrolējošās institūcijas asi kritizēja lidostu attīstībā investēto līdzekļu zemo efektivitāti, neadekvāto, "uzpūsto" prognožu dēļ, lielāka finansējuma iegūšanai.	
5. Pasažieru plūsmu (arī kravu) prognozes (skat. 1.7.un 1.8.sadaļas) jāizskata arī tranzīta aspektā, vienlaicīgi ņemot vērā lidostas un autoostas pasažieru "zaudējumus" ne tikai Baltijas reģionā. Tajā pašā laikā nav skaidru priekšlikumu par "Rail Baltica" vietēja rakstura pieturām un tā lomu ES "Baltās grāmatas" direktīvas izpildē, proti, līdz 2050.gadam lielāko daļu vidēja attāluma pasažieru pārvadāt pa dzelzceļu. Ziņojumā nav analizēti kravu pārvadājumi pa kravu grupām un virzieniem šobrīd, kā arī to prognozes uz aprēķina periodu. Bez minētā nerodas pārliecība, ka apjomi un prognozētās plūsmas netiek pārspīlētas. Uz zināmu pārspīlējumu norāda apgalvojums (269.lpp), ka "Tomēr kravu apjoms, kas tiks novirzīts uz "Rail Baltica" kopumā nesamazinās kravu pārvadājumu apjomu pa autoceļiem, jo ir novērojama tendence šiem apjomiem katru gadu pieaugt. "Rail Baltica" īstenošanas rezultātā kravu pārvadājumu apjomi pa autoceļiem nesamazināsies, bet tas dos iespēju nepalielināt autopārvadājumu intensitāti un attiecīgi noslodzi un kravu autotransporta intensitāti uz tiem." Tādejādi var secināt, ka teorētiski "Rail Baltica" uzņems kravu apjomu līdzvērtīgu visu kravu pieaugumam, kas posmā Tallina (Mugas kravu terminālis) veidos 27 kravas vilcienpārus dienā (268.lpp.). Savukārt sadaļā (3.12.) par "Rail Baltica" ietekmi uz vidi saistībā ar dzelzceļa līnijas ekspluatāciju (501.lpp) paredzēts noslogojums tikai 17 kravu vilcienpāri. Manuprāt nepieciešami komentāri.	Gan pasažieru, gan kravu plūsmu prognozēs tika ņemtas vērā tranzīta plūsmas, kā arī visas plūsmas tika rēķinātas, ņemot vērā no citiem transporta veidiem pārņemtos apjomus. Tā kā Rail Baltica projekts tiek definēts kā starptautisks dzelzceļa savienojums ar pārējo Eiropu, šobrīd netiek veikts reģionālo pieturu un plūsmu aprēķins, kas būtu tālākas atsevišķas izpētes jautājumi, jo nav aplūkojami atrauti no Latvijas sabiedriskā transporta sistēmas kopumā. Par pamatu kopējo prognožu veikšanai tika izmantotas prognozes par kravu izaugsmi, gan dalījumā pa kravu grupām, gan virzieniem. Pamatojoties uz novēroto vēsturisko pa autoceļiem pārvadāto kravu apjomu izaugsmi (pēdējo 10 gadu laikā novērojams pieaugums neskatoties uz finanšu lejupslīdi), līdz brīdim, kad Rail Baltica projekts tiks realizēts un sasniegs savu pilno potenciālu, jau būs novērojams pieprasījuma pieaugums pēc autoceļa pārvadājumiem pret šodienas situāciju. Tas nozīmē, ka tas apjoms, kurš tiek šobrīd pārvadāts pa autoceļiem, visticamāk, netiks samazināts Rail Baltica ietekmē. Paredzētās darbības ietvaros ir plānota šāda satiksmes intensitāte: - 9 vilcienpāri starptautiskais pasažieru ātrvilciens, - 18 vilcienpāri reģionālais pasažieru vilciens, - Lidostas ekspresis (centrālā dzelzceļa stacija "Rīga" – starptautiskā lidosta "Rīga") 3-4 reizes stundā, - 18 vilcienpāri kravas vilciens. Attiecīgi veikti labojumi IVN Ziņojuma 1.6.1.1., 1.7., 3.12. nodaļā.
6. Ziņojumā nav ievērots, ka kravu pārvadāšana cauri Rīgas centram neatbilst Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai (p. 8.2. Transporta infrastruktūra), kas paredz atslogot pilsētas centru no kravu tranzīta un tranzīta satiksmes.	IVN Ziņojumā vairākkārt norādīts, ka posmā no A5 atzara no *Rail Baltica* pamatlīnijas ziemeļos (pie Avotiem Stopiņu novadā) līdz starptautiskajai lidostai "Rīga" ir plānota un paredzēta tikai *Rail Baltica* pasažieru vilcienu satiksme. Caur Rīgas vēsturisko centru nav plānota *Rail Baltica* kravas vilcienu satiksme.
7. Tendenciozs apgalvojums (269.lpp.), ka starptautiskā lidosta "Rīga" dzelzceļa savienojuma dēļ mainīs šī brīža lidojumu tendenci. Tas	Tā kā savienojums ar Tallinu un Kauņu nodrošinās ātru un lētāku transporta iespēju, salīdzinājumā ar avio pārvadājumiem, ir pamats

nepārprotami notiks arī bez "Rail Baltica" dzelzceļa savienojuma, jo pārmaiņas noteikts konkrētajā virzienā ceļā pavadītā laika bilance un izmaksas.	apgalvot, ka lidojumu tendences starp Baltijas valstīm var mainīties.
8. Lielākā projekta un arī ziņojuma problēma ir faktiski nenovērtētā ietekme uz kultūrvēsturiskā mantojuma vidi – Rīgas vēsturisko centru kā aizsargājamu Pasaules mantojuma vietu ar neskaitāmiem arhitektūras pieminekļiem Acīmredzami nav faktoru, kas varētu līdzsvarot šīs ietekmes negatīvās izpausmes, kā tikai risinājums pazemē, kam savukārt trūkst ekonomiskā pamatojuma, ja tāds vispār ir arī piedāvātajam variantam. Nav loģiski tuneļa risinājumu pieļaut Pārdaugavā, bet tādu neizskatīt RVC teritorijā. Minētais vedina uz risinājumu, ka, ja vispār var ekonomiski pamatot dzelzceļa savienojuma ar lidostu nepieciešamību, tad vienīgais reālais risinājuma variants ir esošā dzelzceļa izmantošana minētajam savienojumam. Liekas, ka, lai kā gribētos piesaistīt Eiropas finansējumu Centrālās dzelzcelzceļa stacijas un lidostas terminālja pārbūvei, valsts ekonomika ar rūkošo galvaspilsētu tomēr nevar atļauties tik "smagu nastu" apskatāmā mērķa konflikta dēļ.	Respektējot, ka *Rail Baltica* šķērso Rīgas vēsturiskā centra teritoriju, dzelzceļa līnija ir izvietota vienā transporta koridorā ar esošo dzelzceļa līniju. IVN Ziņojuma 3.19.2. sadaļā ir raksturota paredzētās darbības ietekme uz kultūrvēsturisko mantojumu, tai skaitā Rīgas vēsturisko centru.
9. Paredzētais "Rail Baltica" Rīgas HES ūdenskrātuves šķērsojums blakus autoceļa šķērsojumam, vedina uz jautājumu, vai ir izskatīta iespēja tos apvienot vienā divlīmeņu šķērsojumā? Ir pamats domāt, ka tāds risinājums samazinātu ietekmi uz vidi, it īpaši uz ainavu.	Tā kā šāds tehniskais risinājums projekta ietvaros tika izskatīts un vērtēts, kā arī prezentēts Satiksmes ministrijas Nacionālās vadības grupai, kura to neatbalstīja, tad tas netiek atkārtoti iekļauts un vērtēts IVN Ziņojumā.
10. Ziņojumā vairākkārt uzsvērts, ka visu valsts ceļu šķērsojumi ar "Rail Baltica" paredzēti divos līmeņos, bet trūkst informācijas par pašvaldību un māju ceļiem. Kā pieaugs to garums risinājumos bez šķērsojumiem?	Kā norādīts IVN Ziņojumā, pēc paredzētās darbības īstenošanas tiks nodrošināta pieeja visiem pašvaldību un māju ceļiem. Vidējais attālums, par kuru var palielināties ceļa garums, ir 2 km. Projekta mērķis ir ne tikai nodrošināt pieejamību īpašumiem, bet arī salāgot ieguvumus ar izmaksām šķērsojumu tālākajai uzturēšanai, resp., neradīt būtisku papildus slogu pašvaldībām un privātajiem īpašniekiem sarežģītu inženierbūvju ekspluatācijai un uzturēšanai.
11. Ziņojuma sadaļā "3.25. Paredzētās darbības sociāli – ekonomisko aspektu novērtējums", ievērojot "Rail Baltica" projekta mērogu, sarežģīto prognozējamību un iespējamu ļoti būtisku ietekmi, par maz ziņojumā ir aprakstīti novērtējumu un tajā pielietotās metodes ar aptuveniem gala rādītājiem. Nepieciešams dot sabiedrībai detalizētāku	IVN Ziņojumā iekļautā informācija par projekta ekonomisko pamatotību un dzīvotspēju un tās detalizācijas pakāpe ir izvēlēta atbilstoši IVN programmas tvērumam. Ietekmes uz vidi novērtējumam piedāvātie risinājumi ir balstīti uz Satiksmes ministrijas Nacionālās vadības grupas pieņemtajiem

izklāstu ar un saprotamākiem paskaidrojumiem. Piemēram, pašreizējā tekstā (640.lpp.) par atdevi tautsaimniecībai no būvniecības procesa ieguvumiem minēta frāze, ka importa ietekme pilnībā izslēgta, nenorādot cik tad liels ir tās īpatsvars. Nav dots ietekmes rādītāju salīdzinājums alternatīvu griezumā – ar un bez ievada, vai tai skaitā ievads.	lēmumiem, t.sk. attiecībā uz Rail Baltica posmu līdz starptautiskajai lidostai "Rīga" kā Rail Baltica trases sastāvdaļu, neparedzot alternatīvu, ka netiek īstenots A5 posms.
12. Ziņojumā ļoti optimistiski un noapaļoti minētas (640. lpp) tikai jaunu darba vietu radīšanas prognozes, bet neizbēgami būs arī darba vietu samazināšanās.	IVN Ziņojuma izstrādātāji iepazinušies ar komentāru un nav nepieciešami labojumi vai precizējumi IVN Ziņojumā.
13. Jāprecizē ceļu satiksmes negadījumu prognozētā samazināšanās (640.lpp.), ievērojot deklarētu plūsmu nesamazināšanos uz autoceļiem. Līdzīgi arī ar piesārņojuma prognozi. Tā samazināšanās prognozējama sakarā ar elektromobīļu skaita palielināšanās tendenci satiksmē.	Dzelzceļš ir būtiski drošāks transporta veids nekā autotransports. Tā kā novērtējuma mērķis jeb paredzētā darbība ir dzelzceļa līnijas būvniecība, tad netiek detalizēti vērtēta ceļa satiksmes negadījumu prognozētā samazināšanas. Elektrificētam dzelzceļam ir būtiski lielāka kravu un pasažieru pārvadājumu apkalpes zona nekā elektromobiļu transportam.
14. Iedzīvotāju attieksmes izvērtējumu ziņojumā nevar uzskatīt par pietiekamu. Neskatoties uz to, ka vairākumam attieksme ir pozitīva, jāizvērtē galvenie trūkumi, jo tomēr arī 16% (667.lpp.) ir vērā ņemami un prasa neformālu atbildi, lai mazinātu iebildumus turpmākajos projekta sagatavošanas un īstenošanas pasākumos un veicinātu projektam draudzīgu attieksmi.	Šis punkts ir ārpus eksperta darba uzdevuma un līdz ar to netiek vērtēta tajā iekļauto komentāru pamatotība.
15. Ziņojumā ietekme uz kultūrvēsturisko vidi RVC situācijā reducēta "Rail Baltica" projektēšanas posmam (bez konkrēta vērtējuma) uz A5 posma dzelzceļa tilta pār Daugavu vizuālā risinājuma saskaņošanu ar RVC saglabāšanas un attīstības padomi (5.1.3.tabula), bet būvniecības posmam tikai uz arheoloģisko uzraudzību (5.1.3.tabula), kas nav nopietni. Vai ir pamats domāt, ka RVC padome akceptēs vērā ņemamu nelabvēlīgu ietekmi. Ziņojumā ievietotā vērtējuma skala (5.1.1.tabula) "vērā ņemamu nelabvēlīgu ietekmi" definē kā nozīmīgu, bet tās apjomu kā salīdzinoši (ar ko?) nelielu un/vai īslaicīgu. Kā redzams RVC situācijā šis vērtējums nav piemērojams. Nākošā pakāpe ir "būtiska nelabvēlīga ietekme", kas definēta kā izslēdzošs faktors.	Šis punkts ir ārpus eksperta darba uzdevuma un līdz ar to netiek vērtēta tajā iekļauto komentāru pamatotība.
16. Grafiskais materiāls: - nesniedz pietiekošu informāciju (piem., 33.lpp., 36.lpp.), jo kā	Šie attēli ir shematisks paredzētās darbības attēlojums, kura mērķis ir parādīt alternatīvu principiālo novietojumu. Detalizēts kartogrāfiskais

orientieru trūkst vietu nosaukumu. Nav nolasāmas novadu un pagastu robežas; 1.3.1.attēlā nav nolasāmas plānoto elektrolīniju alternatīvas.	materiāls ir pieejams Pielikumu 4. sējumā. Šie attēli ir shematisks paredzētās darbības attēlojums, kura mērķis ir parādīt alternatīvu principiālo novietojumu. Detalizēts kartogrāfiskais materiāls ir pieejams Pielikumu 4. sējumā. Plānotās elektrolīnijas ir attēlotas ar atšķirīgas krāsas līnijām, kas attiecīgi redzamas minētajā kartoshēmā.
17. Citas piezīmes un pamanītās kļūdas teksta daļā:	
47.lpp. vēlams paskaidrot, ko nozīmē "komodāla transporta sistēma";	IVN Ziņojuma A.2.1 sadaļā iekļauti citāti no dažādiem plānošanas dokumentiem un IVN Ziņojuma izstrādātāji nelabo vai nekomentē tajos iekļautos terminus vai formulējumus.
59.lpp. minēts, ka Rīgai plānots uzsākt teritorijas plānojuma izstrādi, bet faktiski tā jau labu laiku ir uzsākta;	Veikti labojumi A.2.1. tabulas 15. punktā.
Lidostas pasažieru skaita pieauguma prognozei (108.lpp.) nepieciešams izteikt nevis procentos, bet vienībās, vienlaicīgi norādot kopējo prognozēto skaitu 2020.gadā un tranzīta pasažieru īpatsvaru. Tas ļaus novērtēt iespējamo vilcienu kustības intensitāti un piepildījumu;	Atbilstoši IVN programmai 1.3.3. sadaļā ir sniegta informācija par starptautiskās lidostas "Rīga" plānotajiem infrastruktūras attīstības projektiem līdz 2020. gadam, izmantojot informāciju, kas pieejama attiecīgā projekta IVN Ziņojumā. *Rail Baltica* projekta ietvaros netiek veikti labojumi vai precizējumi citu projektu dokumentos.
Ziņojuma tekstā vajadzētu ievērot, ka kopš jaunā būvniecības likuma stāšanās spēkā projektēšana ietilpst būvniecībā un tai ir nepieciešama būvatļauja. Savukārt terminam "rekonstrukcija" būvniecībā ir piešķirta cita nozīme;	Rekonstrukcijas termins jāskatās un jāvērtē kontekstā ar tekstā minēto vai aprakstīto darbību un informācijas avotu.
Ziņojumā lietots Rīgas pilsētas vecais administratīvais iedalījums;	Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 30. marta noteikumiem Nr. 315 "Noteikumi par Administratīvo teritoriju un teritoriālo vienību klasifikatoru" Rīga ir administratīvā vienība.
Ko nozīmē "nelielāki attālumi" (500.lpp.)?	Vērtējot lokālā, atsevišķu apdzīvotu vietu un saimniecību griezumā, teritorijas fragmentācija un barjeras efekts ir daudz izteiktāki, jo attālumi starp sasniedzamiem objektiem ir nelielāki un jebkuras izmaiņas esošajos, ierastajos maršrutos rada lielāku ietekmi.
VPVB 2016. gada 22. marta vēstule Nr. 3-01/ 376, ar kuru nosūta Igaunijas Republikas Vides ministrijas vēstuli ar Igaunijas ornitoloģijas biedrības vēstuli pielikumā	
1. Par pārrobežu IVN sabiedriskās apspriešanas organizēšanu un informācijas pieejamību	Ziņojuma par pārrobežu ietekmi sabiedrisko apspriešanu Igaunijā organizēja attiecīgā kompetentā institūcija un IVN Ziņojuma izstrādātāji attiecīgo ziņojumu elektroniskās versijas nosūtīja Vides pārraudzības valsts birojam 2015. gada 25. novembrī, kā arī pēc VPVB

	lūguma nodrošināta to pieejamību tīmekļa vietnē www.environment.lv, kur tie ir pieejami joprojām.
Ziņojumu tulkojumi angliski un igauniski	Skat. atbildi uz Igaunijas Republikas Vides ministrijas 2016. gada 26. janvāra vēstuli Nr. 7.12/16/803.
2. Robežšķērsošanas vietas alternatīvas un ietekme uz Natura 2000 teritoriju dabas liegumu "Mērnieku dumbrāji"	Skat. atbildi uz Igaunijas Republikas Vides ministrijas 2016. gada 26. janvāra vēstuli Nr. 7.12/16/803. Rail Baltica Igaunijas posms iet gar dabas liegumu "Mērnieku dumbrāji" un attiecīgi sagaidāmās ietekmes novērtējums uz šo Natura 2000 teritoriju jāveic attiecīgā Igaunijas posma IVN ietvaros.
3. Rail Baltica alternatīvas Latvijā tāpat kā Igaunijā garos posmos šķērso dabas teritorijas, nevis apdzīvotas un apbūvētas teritorijas, radot barjeras efektu lielos pierobežas meža masīvos. Mēs uzskatām, ka jāveic detalizētāks novērtējums pārrobežu ietekmei nacionālajos IVN.	Ietekmes uz vidi novērtējumam piedāvātie risinājumi ir balstīti uz Satiksmes ministrijas Nacionālās vadības grupas pieņemtajiem lēmumiem, kas pieņemti pamatojoties uz iepriekšējo projektu un daudzkritēriju analīzes rezultātiem, kur ietekme uz dabas vērtībām bija viens no kritērijiem daudzkritēriju kopā.
3.1. Posmā no Rīgas līdz Salacgrīvai Rail Baltica ir paredzēta vienotā koridorā ar 330 kV un 110 kV elektropārvades līnijām. Pamatojoties uz Igaunijas ornitoloģijas biedrības pieredzi, tiek izteiktas bažas, ka augstsprieguma elektropārvades līnija tiek plānota piekrastes zonā, kas ir būtiska putnu koncentrēšanās vieta migrācijas periodā. Tāpat elektropārvades līnija ir plānota blakus/tuvumā vairākiem mikroliegumiem putnu aizsardzībai. Tāpēc Igaunijas ornitoloģijas biedrība ierosina izstrādāt un novērtēt citas alternatīvas, kam ir mazāka ietekme uz jutīgām putnu sugām.	Ietekmes uz vidi novērtējumam piedāvātie risinājumi ir balstīti uz Satiksmes ministrijas Nacionālās vadības grupas pieņemtajiem lēmumiem, kas pieņemti pamatojoties uz iepriekšējo projektu un daudzkritēriju analīzes rezultātiem, kur ietekme uz dabas vērtībām bija viens no kritērijiem daudzkritēriju kopā. IVN ietvaros ir veikts attiecīgais novērtējums par ietekmi uz ornitofaunu, kā arī sagatavoti priekšlikumi pasākumiem ietekmes samazināšanai un monitoringa veikšanai. IVN ietvaros tiek vērtēta ne tikai ietekme uz dabas vērtībām, bet arī citi vienlīdz svarīgi un būtiski aspekti. Līdz ar to ietekme uz dabas vērtībām nav izvirzāma kā vienīgais kritērijs, kas nosaka trases novietojumu.
3.2. Citāts no Ziņojuma par pārrobežu ietekmi	Ziņojumā atspoguļotā informācija jālasa kopā ar pārējā ziņojumā sniegto informāciju, nevis interpretējot atsevišķas teksta vai teikuma daļas.
3.3. Rail Baltica koridors, cik vien iespējams, jāplāno ārpus dabas teritorijām ar jutīgām vai īpašām dabas vērtībām.	Skat. atbildi uz šīs vēstules 3.1. punktu.
3.4. Par Ziņojuma kopsavilkuma pārrobežu kontekstā un IVN Ziņojuma saturu.	Tā kā katrā no Baltijas valstīm tiek plānota daļa no *Rail Baltica* kopējās līnijas, tad paredzētās darbības ir identiskas un IVN Ziņojuma sagatavotāji vienojās ar VPVB, ka tiek sagatavots atsevišķs ziņojums

	par pārrobežu ietekmi, kas tiek tulkots angliski, lietuviski un igauniski.
4. Latvijai un Igaunijai jāpārskata lēmums novietot Rail Baltica koridoru dabas teritorijās. Tā kā Rail Baltica projekts tiek īstenots sabiedrības un ekonomiskās attīstības interesēs, tad galvenais ietekmes slogs jāuzņem apdzīvotām un attīstītām teritorijām, nevis ekosistēmām.	Skat. atbildi uz šīs vēstules 3.1. punktu.