



**Līdzfinansējusi Eiropas Savienība**  
**Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)**

## **Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums**

**ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T**

### **NOSLĒGUMA ZIŅOJUMS**

### **Kopsavilkums**



**Redakcija 01**  
**2016.**

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

**Pasūtītājs:**

**LR Satiksmes ministrija**

Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743

**Izpildītājs:**

juridiskā adrese

Tālrunis

Fakss

Kontaktpersona:

e-pasts

**Pilnsabiedrība „RB Latvija”**

Maskavas iela 240- 3, Rīga, LV- 1063

67524170

67524172

Arnis Skrastiņš

[arnis.skrastins@kb-l.lv](mailto:arnis.skrastins@kb-l.lv)

**Iesniegts (Izpildītājs):**

**Pilnsabiedrības „RB Latvija”**

Pilnvarotā persona A.Skrastiņš.

---

(paraksts)

**Saņemts (Pasūtītājs):**

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta

Projekta vadītājs K.Vingris

---

(paraksts)

31.08.2016.

Šo dokumentu ir sagatavojusi pilnsabiedrība “RB Latvija”. Tajā ietvertā informācija ir sagatavota 2014.gada 30.aprīlī noslēgtā līguma „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T) starp Pasūtītāju un PS „RB Latvija” izpildes vajadzībām. Ziņojumā ietverti visi nodevumi saskaņā ar Tehnisko specifikāciju. Jebkurš apgalvojums, pieņēmums un viedoklis, kas pausts kopsavilkumā, būtu jāskata visa ziņojuma kontekstā. Daļas, kas nav iekļautas kopsavilkumā, jāskata projekta Noslēguma ziņojumā.

# Saturs

<b>SAĪSINĀJUMI UN TERMINI .....</b>	<b>4</b>
<b>IEVADS .....</b>	<b>8</b>
<b>1. IESPĒJAMO TRASES NOVIETOJUMU VARIANTU IZPĒTE DZELZCEĻA LĪNIJAS IEVADIEM RĪGĀ.....</b>	<b>13</b>
<b>2. DETALIZĒTI IZPĒTĪT TEHNISKOS UN TĒLPISKOS PRIEKŠNOSACĪJUMUS UN SAGATAVOT PRIEKŠLIKUMUS PAR DZELZCEĻA LĪNIJAS NOVIETOJUMU .....</b>	<b>19</b>
<b>3. NOTEIKT DZELZCEĻA LĪNIJAS TEHNISKOS PARAMETRUS.....</b>	<b>25</b>
<b>4. IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS.....</b>	<b>30</b>
<b>5. SAGATAVOT DZELZCEĻA LĪNIJAS TRASES NOVIETOJUMA PRIEKŠLIKUMUS .....</b>	<b>35</b>
<b>6. SAGATAVOT TEHNISKOS RISINĀJUMUS.....</b>	<b>42</b>
<b>7. IZMAKSU - IEGUVUMU ANALĪZE UN SOCIĀLEKONOMISKĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS</b>	<b>57</b>
<b>8. SAGATAVOT TURPMĀKO DARBA PLĀNU .....</b>	<b>67</b>
<b>9. TURPMĀKO BŪVPROJEKTA SAGATAVOŠANAS SOĻU DETALIZĒTO TEHNISKO SPECIFIKĀCIJU SAGATAVOŠANA .....</b>	<b>79</b>
<b>10. KONSULTĀCIJAS AR IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM (PAŠVALDĪBĀM, VALSTS INSTITŪCIJĀM U.C. ORGANIZĀCIJĀM) UN KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU .....</b>	<b>81</b>

## SAĪSINĀJUMI UN TERMINI

- AAA – aizsargājamais ainavu apvidus
- A autoceļš – valsts galvenais autoceļš savieno Latvijas valsts autoceļu tīklu ar citas valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu — ar pārējām republikas pilsētām vai kas ir republikas pilsētu apvedceļi (Saskaņā ar likumu “Par autoceļiem” 3.panta trešo daļu)
- Akceptētā dzelzceļa līnija – Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras līnijas novietojums, kurā, saskaņā ar likumu “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”, ir īstenojama paredzētā darbība - Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras būvniecība (akceptēta ar Ministru kabineta 2016.gada 24.augusta rīkojumu Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu”)
- AECOM - personu apvienība „AECOM Rail Baltica Latvia Central Station Joint Venture”
- BVKB – Būvniecības valsts kontroles birojs
- CEF - angļu val. *Connecting Europe Facility*
- CP - angļu val. *Common principles. Common Technical standards and specifications of Rail Baltica railway line*. Skat. arī Kopējie principi.
- DAP – Dabas aizsardzības pārvalde
- dB (A) – decibels
- DB RIL – Vācijas dzelzceļa vadlīnijas
- DIN 4150 – Vācijas standarts DIN 4150 „Vibration in Buildings”
- DKA – daudzkritēriju analīze
- DL – dabas liegums
- Dn – diametrs
- Dzelzceļa infrastruktūra – saskaņā ar Dzelzceļa likumu, dzelzceļa infrastruktūra ir kompleksa inženierbūve, kurā ietilpst:
  - dzelzceļa virsbūve [sliedes (sliežu ceļi), pārmiju pārvedas, gulšņi, balasts un citi virsbūves elementu piederumi], pārbrauktuves un pārejas;
  - zeme zem sliežu ceļiem (zemes klātne un dzelzceļa zemes nodalījuma josla), inženiertehniskās būves (tilti, ceļa pārvadi, caurtekas, ūdens novadišanas ietaises, komunikāciju kanāli, atbalsta sienas vai aizsargsienas u.tml.);
  - robežzīmes un aizsargstādījumi;
  - dzelzceļa signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas līnijas, iekārtas vilcienu kustības drošības garantēšanai, pārmiju stāvokļa un signālu regulēšanai, luksofori, signālrādītāji un signālzīmes;
  - dzelzceļa telekomunikāciju tīkli;
  - dzelzceļa elektroapgādes gaisvadu un kabeļu līnijas, kontakttīkli, transformatoru un vilces apakšstacijas;
  - stacijas, izmaiņas punkti un pieturas punkti;
  - ēkas un būves, kas nepieciešamas dzelzceļa infrastruktūras objektu uzturēšanai, remontam un lietošanai.
- EISI – Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (skat. arī CEF)
- EK – Eiropas Komisija
- EN – Eiropas normatīvi
- ENPV – ekonomiskā neto pašreizējā vērtība
- EPL – elektropārvades līnija
- ERR – ekonomiskā ienesīguma vērtība
- ERTMS – Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma
- ES – Eiropas Savienība
- ESIF – Eiropas Stratēģiskais Investīciju Fonds
- EU – angļu val. The European Union
- EUR – eiro

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- FIDIC līgumi – Starptautiskās Inženierkonsultantu Federācijas (angļu val. - International Federation of Consulting Engineers) izstrādātie līgumi projektu vadītājiem, inženieriem, iepirkumu veicējiem un citām personām, kas ir saistītas ar projektēšanas un būvniecības projektu realizāciju
- FNPVc – finansiālais Investīciju neto tagadnes ienesīgums
- FNPVk – finansiālā kapitāla neto tagadnes ienesīgums
- FRRc – finanšu iekšējā investīciju peļņas norma
- FRRk – finanšu iekšējā kapitāla peļņas norma
- Galvenais dzelzceļa līnijas trases novietojuma variants – no visiem (tehniskajiem, tehnoloģiskajiem, vides, juridiskajiem, izmaksu un ieguvumu, u.c.) aspektiem izvēlētais jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas novietojuma variants, kas saņēmis pozitīvu ietekmes uz vidi novērtējumu un Pasūtītāja apstiprinājumu. Tekstā lietots arī saīsinājums – galvenais variants.
- GSM-R – Globālā mobilo sakaru – dzelzceļa sistēma
- HD – augstas izšķirtspējas
- IIA – izmaksu ieguvumu analīze
- IKP – iekšzemes kopprodukts
- IVN – ietekmes uz vidi novērtējums
- Izpildītājs – pilnsabiedrība „RB Latvija” (saskaņā ar 30.04.2014. līgumu Nr. SM 2014/-25)
- ĪADT – īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
- K – (Daugavas) kreisais krasts
- Kad. – kadastrs
- Km – kilometrs
- km/h – kilometri stundā
- km<sup>2</sup> – kvadrātkilometrs
- Kopējie principi – dokuments, ko apstiprināja trīs Baltijas valstis (The Common Principles for the Rail Baltica 1435 mm railway Spatial and Territorial Planning and Preliminary Design Study)
- kV – kilovolts
- L – (Daugavas) labais krasts
- L<sub>diena</sub> – trokšņa rādītājs dienā
- LBN – Latvijas būvnormatīvs
- LET – AS „Latvijas Elektriskie tīkli”
- LIAS 2030 – Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
- LĢIA – Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra
- LVC – VAS “Latvijas Valsts ceļi”
- LVM – AS “Latvijas Valsts meži”
- LVS – Latvijas Valsts standarts
- M 1: 200 / 250 / 500 /1000 /10000 /50000 /250000 /400000 – mērogs 1: 200 / 250 / 500 / 1000 / 10 000 / 50 000 / 250 000 / 400 000
- M – metrs
- m<sup>2</sup> – kvadrātmeters
- m<sup>3</sup> - kubikmetrs
- milj. – miljons
- milj. t/g – miljons tonnas gadā
- min. – minūte
- MK – Ministru kabinets
- MKN – Ministru kabineta noteikumi
- mm – milimetrs
- MVA – Mega volta ampērs
- MW – megavats
- NATURA 2000 – Eiropas aizsargājamo dabas teritoriju tīkls
- NBS – Nacionālie bruņotie spēki
- NĪ – nekustamais īpašums
- NĪLM – nekustamā īpašuma lietošanas mērķis
- NĪVKIS – Valsts zemes dienesta uzturētā Nekustamo īpašumu valsts kadastra informācijas sistēma

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- P autoceļš – valsts reģionālais autoceļš savieno novadu administratīvos centrus savā starpā vai ar republikas pilsētām vai galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem vai savā starpā republikas pilsētas (saskaņā ar likumu “Par autoceļiem” 3.panta trešo daļu).
- Pasūtītājs – Satiksmes ministrija (saskaņā ar 30.04.2014. līgumu Nr. SM 2014/-25)
- PDG – Pašvaldību darba grupa
- PKDG – Projekta koordinācijas darba grupa
- PGV – pārvades gāzesvads
- PGK – pazemes gāzes krātuve (Inčukalna PGK)
- PM – gaisā suspendētās cietās daļiņas
- PM<sub>2,5</sub> – putekļu cietās daļiņas ar izmēriem mazākiem par 2,5 μm
- PM<sub>10</sub> – putekļu cietās daļiņas ar izmēriem mazākiem par 10 μm
- Priekšizpēte – priekšizpēte „Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (Rail Baltica koridors)”. Priekšizpētes nosaukums angļu valodā: "Feasibility study and technical studies of new European gauge line of Rail Baltica section Kaunas-Riga-Tallinn". Priekšizpēti pēc trīs valstu – Igaunijas, Latvijas un Lietuvas pasūtījuma veica AECOM Ltd.
- PPI – projekta parādzīmju iniciatīva
- PPP – publiskā un privātā partnerība
- Projekts – Jaunas Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecība (Latvijas posms).
- PS – pilnsabiedrība
- PVN – pievienotās vērtības nodoklis
- RIL – Vācijas dzelzceļa (vācu val. Deutsche Bahn) spēkā esošās vadlīnijas attiecībā uz dzelzceļu infrastruktūru (vācu val. Richtlinien)
- SITS – savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (*angļu val. – TSI or Technical Specifications for Interoperability*).
- SM – Satiksmes ministrija
- ST – Akciju sabiedrība “Sadales tīkls”
- t – tonna
- TDG – Tehniskā darba grupa
- TEC – termoelektrocentrāle
- TEN-T – Eiropas transporta tīkls
- TEP – tehniski ekonomiskais pamatojums
- TIAN – teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi
- TIN – Teritorija ar īpašiem noteikumiem
- TP – teritorijas plānojums
- TS – iepirkuma Nr. SAM 2012/12 TEN-T tehniskā specifikācija
- TV – tehnisko risinājumu vizualizācijas
- UIC – Starptautiskā dzelzceļu savienība (angļu val. International Union of Railways) (franču val. Union Internationale des Chemins de fer)
- UNECSO – Apvienoto Nāciju Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija (angļu val. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
- V autoceļš – Saskaņā ar likumu “Par autoceļiem” 3.panta trešo daļu, valsts vietējais autoceļš savieno novada administratīvos centrus ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus
- VARAM – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
- VDTI – Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija
- VIA Baltica – Eiropas autoceļš E67, kas savieno Tallinu un Varšavu
- VJA - Vilces jaudas apakšstacija
- VKPAI – Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija
- VMD – Valsts meža dienests
- VPVB vai Birojs – Vides pārraudzības valsts birojs, tekstā arī – Birojs
- vz – virszeme
- VZD – Valsts zemes dienests
- ZM – Zemkopības ministrija

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- ZMNĪ – VSIA “Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi”
- zz – zem zemes
- $\mu\text{T}$  – mikrotesla

## IEVADS

Rail Baltica ir publiskās lietošanas dzelzceļa transporta infrastruktūras projekts, kura ietvaros tiks izbūvēta jauna 1435 mm jeb Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnija Baltijas valstīs un savienos metropoles Tallinu – Rīgu – Kauņu – Varšavu – Berlīni. Netieši maršrutā ir iekļauta arī Somija, tādējādi pagarinot projekta ietekmi arī līdz Skandināvijas valstīm. Rail Baltica ir iekļauta TEN-T pamattīklā un pamattīkla Baltijas – Adrijas koridorā un ir identificēts kā Eiropas kopējo interešu TEN-T prioritārais projekts.

Latvijā un pārējās Baltijas valstīs līdz šim saglabāties pēc Krievijas standartiem būvētais 1520 mm platais dzelzceļa sliežu ceļš, bet vairumā pārējo Eiropas valstu sliežu platums ir 1435 mm. Tādēļ esošais Baltijas dzelzceļa tīkls un ritošais sastāvs nav tehniski savietojams ar Polijas un Vācijas dzelzceļu.

2011.gadā pēc trīs valstu – Igaunijas, Latvijas un Lietuvas pasūtījuma AECOM Ltd veica priekšizpēti „Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (Rail Baltica koridors)” (*angļu valodā "Feasibility study and technical studies of new European gauge line of Rail Baltica section Kaunas-Riga-Tallinn"*), kurā tika sniegta dzelzceļa līnijas trases novietojuma rekomendācija.

2014.-2015.gadā Baltijas valstis veica nacionālās izpētes, plānošanu un ietekmes uz vidi novērtēšanu, kā arī izstrādāja plānotās dzelzceļa līnijas tehniskos risinājumus. Projektam paredzēts piesaistīt Eiropas Savienības finansējumu. 2015.gadā ir saņemts finansējums projekta pirmajai kārtai, kas Latvijā paredz Centrālā posma projektēšanu un posma starp Rīgas centru un starptautisko lidostu “Rīga” būvniecību. Visai Rail Baltica līnijai jābūt izbūvētai 2025.gadā.

### 1.att. Rail Baltica projekta ieviešanas laika plāns



Latvijas, Lietuvas un Igaunijas nacionālo izpētes projektu eksperti savā starpā sadarbojās un ievēroja Rail Baltica starptautiskās koordinācijas darba grupas (*Rail Baltica ITask Force*) izstrādātos un apstiprinātos detalizētās tehniskās izpētes kopējos principus (*„The Common Principles for the Rail Baltica 1435 mm Railway Spatial and Territorial Planning and Preliminary Design Study”*).

Latvijas nacionālā izpēte tika veikta starp Satiksmes ministriju un pilnsabiedrību “RB Latvija” noslēgtā līguma „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T) (*turpmāk - Detalizēta tehniskā izpēte jeb Izpēte*) ietvaros.



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Detalizētā tehniskā izpēte tiek veikta Eiropas transporta tīkla (TEN-T) līdzfinansēto projektu:

- „Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” Nr.2007-LV-27050-S ietvaros. Projektam piešķirts finansējums ar EK 2008.gada 11.decembra lēmumu C(2008) 7978 „Lēmums par finansiālā atbalsta piešķiršanu pasākumam 11.12.2008, kas attiecas uz Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanu vispārējas intereses projektiem „Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” - 2007-LV-27050-S – Eiropas transporta tīklu (TEN-T) jomā”;
- “Dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma skiču projekta izstrāde un darbību izpēte” 2012-LV-27120-S ietvaros. Projektam piešķirts finansējums ar EK 2013.gada 14.oktobra lēmumu C(2013) 6876 „Lēmums par Savienības finansiālā atbalsta piešķiršanu vispārējas intereses projektiem Eiropas transporta tīklu (TEN-T) jomā - „Dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma skiču projekta izstrāde un darbību izpēte” - 2012-LV-27120-S.

Noslēguma ziņojuma kopsavilkumā ir iekļauta informācija par Izpētē sasniegtajiem rezultātiem un veicamajiem darbiem. Kopsavilkums ir strukturēts atbilstoši iepirkuma Nr. SAM 2012/12 TEN-T tehniskās specifikācijas 10 (desmit) uzdevumiem un aptver laika periodu no 2014.gada 30.aprīļa līdz 2016.gada 31.augustam. (2.att.)

Detalizētās tehniskās izpētes **mērķis** ir noteikt precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu LR teritorijā, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu, un veikt nepieciešamās izpētes un priekšdarbus dzelzceļa līnijas būvprojektēšanas, zemju atsavināšanas un būvniecības procesu uzsākšanai līdz 2020. gadam.

Detalizētās tehniskās izpētes ietvaros ir apskatīti visi plānotās jaunās dzelzceļa līnijas tehniskie, tehnoloģiskie, finansiālie, sociālekonomiskie, juridiskie un vides aspekti atbilstoši izpētes mērķim.

Īpaši jāuzsver, ka Detalizētā tehniskā izpētē:

- **noteikts precīzs Rail Baltica dzelzceļa trases novietojums Latvijā;**
- **ir veikts IVN un saņemts paredzētās darbības akcepts;**
- **Rail Baltica projektam noteikts nacionālo interešu objekta statuss;**
- **Sagatavoti dati būvprojektēšanas uzsākšanai;**
- **Sagatavoti dati projekta finansējuma piesaistei.**

Detalizētās tehniskās izpētes **rezultāti** ir:

- Sagatavoti tehniskie risinājumi plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica tehniski, ekonomiski un juridiski iespējamajiem novietojuma variantiem;
- Veiktas tehnisko risinājumu un detalizēto tehnisko risinājumu pamatošanai nepieciešamās inženierizpētes;
- Veikts ietekmes uz vidi novērtējums atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam;
- Administratīvajās teritorijās (pašvaldībās), tur, kur ir identificēta nepieciešamība, ir uzsākta grozījumu veikšana pašvaldību teritoriju plānojumos, jaunās dzelzceļa līnijas lokālpilnojamu izstrāde;
- Izraudzīts precīzs un no visiem aspektiem pamatots jaunās dzelzceļa līnijas novietojums (galvenais dzelzceļa līnijas trases novietojuma variants);
- Galvenajam dzelzceļa līnijas trases novietojuma variantam izstrādāti detalizēti tehniskie risinājumi un sagatavota nepieciešamā tehniskā dokumentācija, lai uzsāktu nākamo projekta etapu – būvprojektēšanu un būvniecību atbilstoši Būvniecības likumam un saistošajiem normatīvajiem aktiem;
- Galvenajam dzelzceļa līnijas trases novietojuma variantam sagatavotas rekomendācijas zemju atsavināšanai un Pasūtītāja rīcībai attiecībā uz vietējo pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem;
- Sagatavotas tehniskās specifikācijas un Pasūtītāja prasības iepirkumiem būvprojektēšanai, būvniecībai un saistītajiem procesiem, tajā skaitā projektēšanas uzdevums;

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- Veikta projekta pilna izmaksu – ieguvumu analīze, tajā skaitā visiem dzelzceļa līnijas novietojuma variantiem, nosakot papildus izmaksas, ieņēmumus, sociālekonomiskos ieguvumus un zaudējumus salīdzinājumā ar Priekšizpētē izvēlēto variantu (Pamatvariantu),
- Galvenajam dzelzceļa līnijas novietojuma variantam sagatavots detalizēts projekta izmaksu – ieguvumu analīzes aprēķinu modelis un veikta pilna izmaksu – ieguvumu analīze, tajā skaitā aprēķināts nepieciešamais ES finanšu instrumentu līdzfinansējums, sadalot projektu tehniski un ekonomiski nodalāmos realizācijas posmos pa atsevišķiem periodiem: no 2014.-2020. gadam, ievērojot n+2 principu, un no 2021.gada; Sagatavots detalizēts projekta vadības un projekta īstenošanas plāns, tajā skaitā darbu, laika un naudas plūsmas grafiks;
- Projekts strukturēts atsevišķos tehniski un ekonomiski nodalāmos būvprojektos, kurus var īstenot iespēju robežās autonomi, tādējādi nodrošinot loģisku būvniecības posmu secību projekta ietvaros, t.sk. noteikti būvobjekti, ar kuriem sākt būvdarbus, sadalot laika periodos no 2014.-2020. gadam, ievērojot n+2 principu, un no 2021.gada.

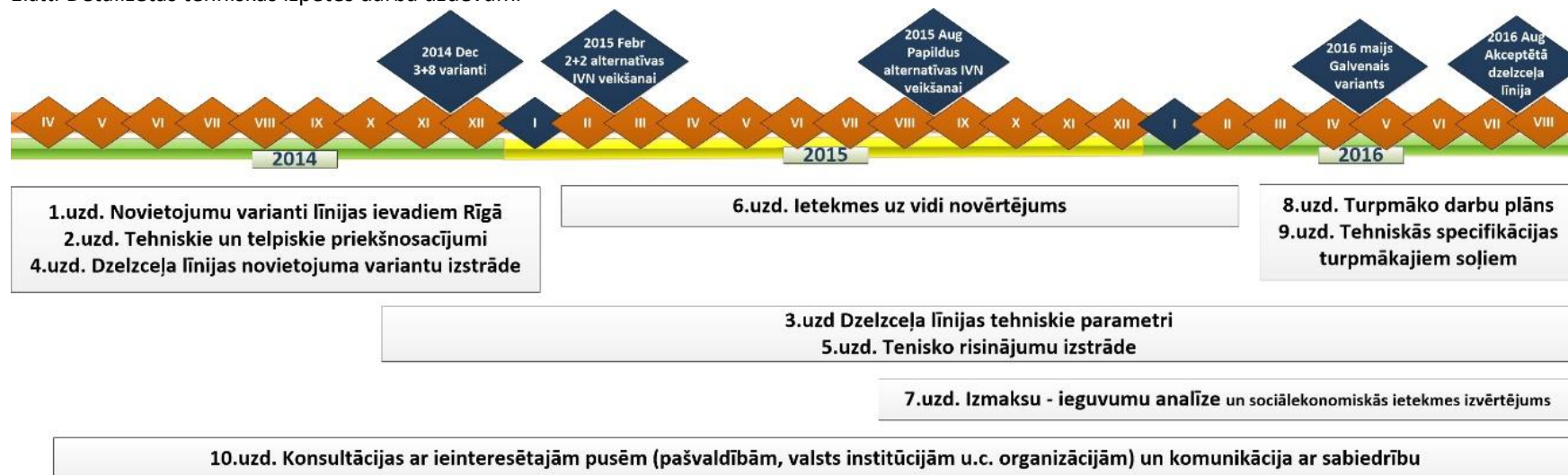
Izpētes rezultāti ir sagatavoti atbilstoši Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, t.sk. tehniskajām un būvprojektēšanas normām un standartiem.

Detalizētā tehniskā izpēte ir būtisks solis Projekta attīstībā, jo tā nosaka precīzu dzelzceļa līnijas novietojumu. Līdz šim sabiedrībai bija zināma Rail Baltica projekta ideja – Rail Baltica dzelzceļš, kurš nodrošinās Baltijas valstu transporta sistēmas integrāciju Eiropas transporta tīklā, izmantojot drošu, modernu, ātru un videi draudzīgu transportu, kā arī radīs potenciālu Baltijas reģiona jaunai izaugsmei, darbavietām un paaugstinātai konkurētspējai. Detalizētā tehniskā izpēte “novieto” plānoto dzelzceļa infrastruktūru precīzi, skarot konkrētus nekustamos īpašumus un sabiedrības grupu intereses un iesaistot valsts dienestus, pašvaldības, nevalstiskās organizācijas. Salīdzinājumā ar Priekšizpēti 2011.gadā, kas attēloja trases variantus shematiski Baltijas valstu kopskatā, Detalizētajā tehniskajā izpētē jau IVN sākotnējās apspriešanas stadijā trases varianti tika attēloti M 1: 10 000 kartēs.

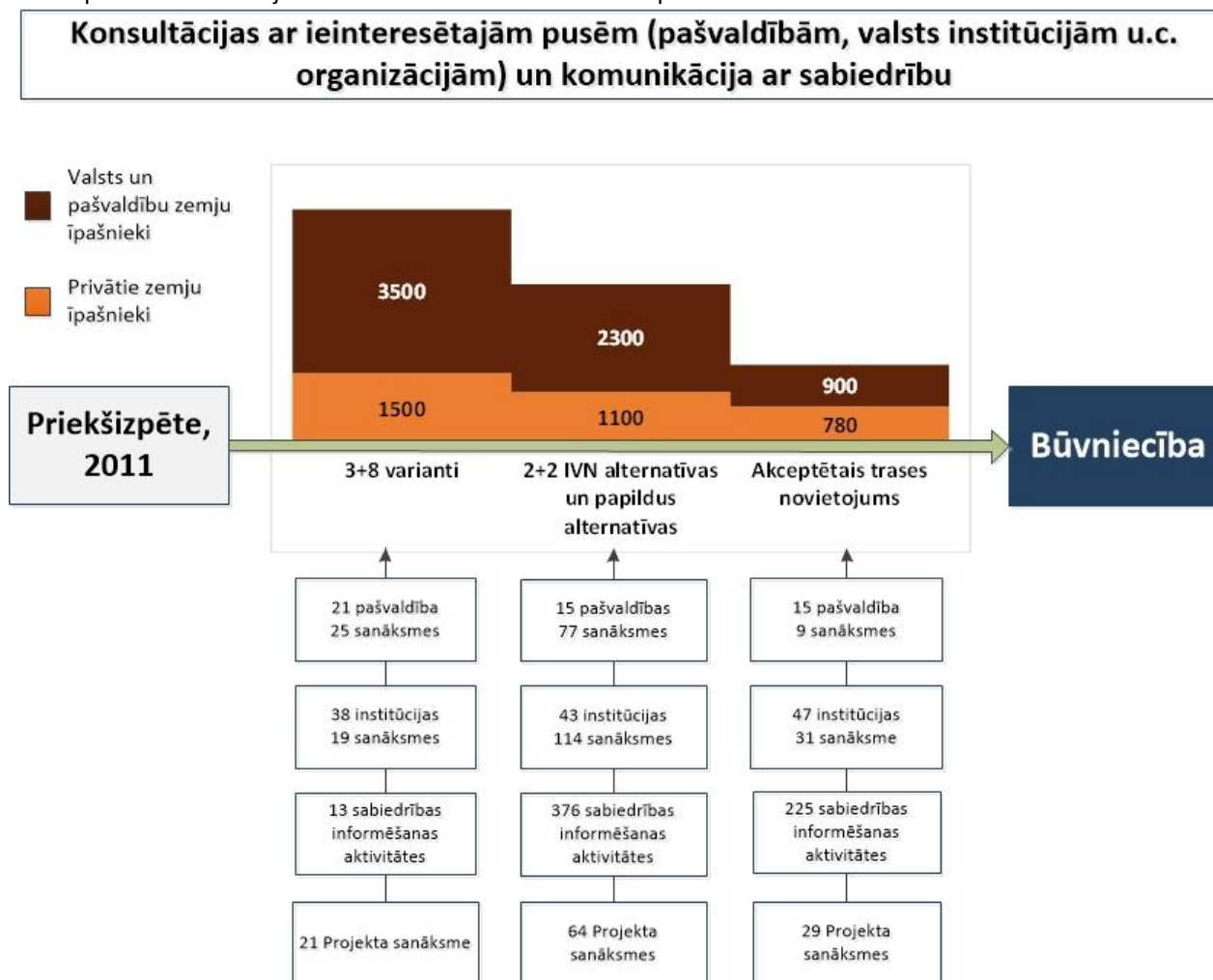
Lai nonāktu pie precīzā trases novietojuma, Detalizētajā tehniskajā izpētē ir veikts apjomīgs un intensīvs komunikācijas darbs ar iesaistītajām pusēm un sabiedrību. Katrā izpētes stadijā tika organizētas daudzskaitlīgas komunikāciju aktivitātes – sabiedriskās apspriešanas sanāksmes, darba grupu tikšanās, darba sanāksmes, ekspertu apspriedes – lai iesaistītu nepieciešamās institūcijas un nodrošinātu sabiedrības informētību. (3.att.)

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

2.att. Detalizētās tehniskās izpētes darba uzdevumi



3.att. Detalizētās tehniskās izpētes komunikācijas aktivitātēs individuāli iesaistītās personas



# 1. IESPĒJAMO TRASES NOVIETOJUMU VARIANTU IZPĒTE DZELZCEĻA LĪNIJAS IEVADIEM RĪGĀ

Detalizētajā tehniskajā izpētē tika turpināta Priekšizpētē izvēlētā varianta (10.att.) izpēte, detalizējot, pamatojot un precizējot trases novietojumu.

Priekšizpēti pēc trīs Baltijas valstu – Igaunijas, Latvijas un Lietuvas – pasūtījuma 2010. un 2011.gadā veica AECOM Ltd. Priekšizpētē tika definēts, ka Rail Baltica ievada Rīgā izbūvei vispiemērotākā ir bijušā dzelzceļa līnija “Rīga-Ērgļi” (skat. 4.att.).

4.att. Priekšizpētē definētā varianta savienojumam ar Rīgu novietojums



5.att. Pasūtītāja definēto variantu savienojumam ar Rīgu novietojums



Bez priekšizpētē izvēlētā varianta savienojumam ar Rīgu Detalizētās tehniskās izpētes darba uzdevumā Satiksmes ministrija uzdeva izskatīt arī citus savienojuma variantus ar Rīgas pilsētas centru, Starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas brīvdostas teritorijām Daugavas kreisajā un labajā krastā un sagatavot priekšlikumus no tehniskajiem, vides, ekonomiskajiem un juridiskajiem aspektiem iespējamajiem variantiem (skat. 5.att.).

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

6.att. Izpētē izstrādātie visu iespējamo variantu savienojumam ar Rīgu novietojums



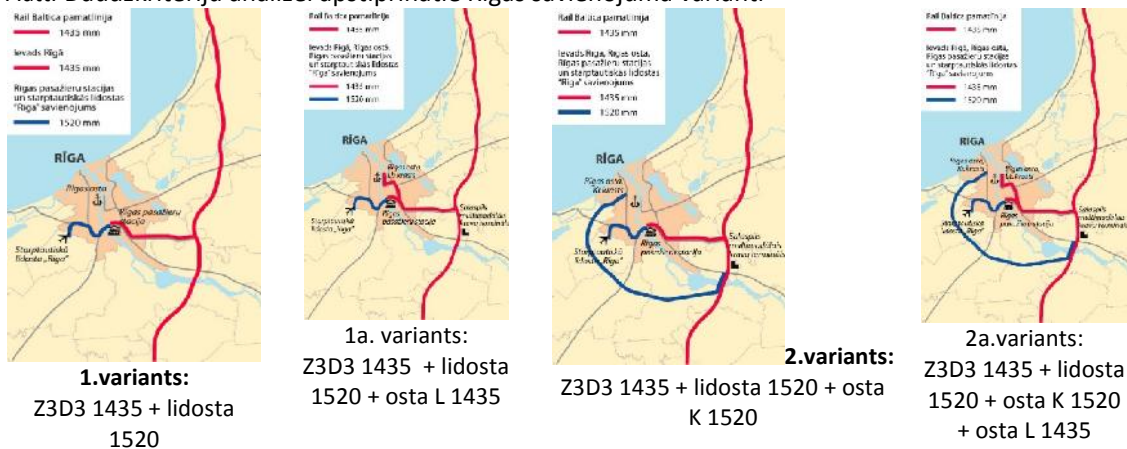
Varianti tika identificēti, savienojot dzelzceļa pamatlīniju ar Rīgas centrālo pasažieru staciju, starptautisko lidostu “Rīga”, Rīgas brīvdabas teritorijām Daugavas labajā un kreisajā krastā, izvērtējot to tehniskās alternatīvas, savietojuma iespējas ar esošo dzelzceļa sistēmu, ar pašvaldības projektiem (piemēram, Rīgas pašvaldības projektu Ziemeļu transporta koridoru (9.att.).

Sākotnēji varianti tika izstrādāti M 1: 50 000 kartēs. Varianti tika izstrādāti, ņemot vērā, ka dzelzceļa līnijas tehniskajiem parametriem jāatbilst SITS prasībām dzelzceļa kategorijai P2/F1, un turpmākai dzelzceļa attīstībai – atsevišķos posmos, kur tas ir tehniski iespējams un ekonomiski pamatots, atbilstoši kategorijai P1.

Visi dzelzceļa līnijas Rīgas savienojuma novietojuma varianti veidoja **38 variantu un apakšvariantu kombinācijas**. Sākotnējā atlasē varianti tika vērtēti no tehniskajiem, vides, ekonomiskajiem un juridiskajiem aspektiem.

Atlasītajiem astoņiem iespējamiem Rīgas savienojuma variantiem un sešiem apakšvariantiem tika veikta daudzkritēriju analīze, pielietojot izslēgšanas pieeju<sup>1</sup> (Daudzkritēriju analīzes rezultāti pieejami pirmā precizētā starpziņojuma 9.pielikumā). Variantiem bija jānodrošina no izmaksu, funkcionalitātes, ietekmes uz vidi un sabiedrību, ietekmes uz transporta infrastruktūras un atbilstības ilgtermiņa attīstības interesēm viedokļa visefektīvākais Rail Baltica pamatlīnijas novietojums un Rīgas centra, starptautiskās lidostas “Rīga” un Rīgas brīvdabas savienojums.

7.att. Daudzkritēriju analīzei apstiprinātie Rīgas savienojuma varianti<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Neumann, R. et al, (2006). Technische Universität Dresden. Transrapid und Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsbahn: Ein gesamtheitlicher Systemvergleich. <http://booksee.org/dl/1200679/520fd2>  
<sup>2</sup> Satiksmes ministrijas Nacionālās vadības grupas 04.07.2014. lēmums Nr.1-1.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)



**3.variants:**  
Z2D2 1520 + lidosta  
1520



**4.variants:**  
Z2D2 1520 + lidosta  
1520 + osta K 1520



**5.variants:**  
Z3D3 1435 + lidosta 1435



**5a.variants:**  
Z3D3 1435 + lidosta  
1435 + osta L 1435  
+ osta K 1435



**6.variants:**  
Z3D3 1435 + lidosta  
1435, ietverot tuneli



**6a.variants:**  
Z3D3 1435 + lidosta  
1435, ietverot tuneli +  
osta L 1435 + osta K  
1435



**7.variants:**  
Z3D3 1435 + lidosta  
(caurbraucošs) 1435



**7a.variants:**  
Z3D3 1435 + lidosta  
(caurbraucošs)  
1435 + osta L 1435  
+ osta K 1435



**8.variants.** Ziemeļu  
transporta koridors  
1435 ar savienojumu ar  
Rīgas centrālo staciju  
1520



**8a.variants.**  
Ziemeļu transporta  
koridors 1435 ar  
savienojumu ar Rīgas  
centrālo pasažieru  
staciju 1520 + osta L  
1435 + osta K 1435

DKA veikšanas ietvaros no iesaistītām pusēm (t.sk. ministrijām, pašvaldībām, transporta un inženierkomunikāciju uzņēmumiem utt.) tika uzkrāta nepieciešamā informācija, kura objektīvi pamatoja visus izvirzītos pieņēmumus.

Uzkrātā informācija DKA vajadzībām tika iegūta no oficiāliem reģistru datiem un noskaidrota sanāksmēs, kuras notika laika periodā no 2014.gada maija līdz oktobrim.

DKA variantu vērtēšanas procesā notika tikšanās ar pašvaldību priekšsēdētājiem, deputātiem, plānošanas speciālistiem, projektu vadītājiem, būvvaldēm un iedzīvotāju darba grupām, kā arī ar Rīgas un Zemgales plānošanas reģioniem, kopumā 35 sanāksmes.

Saskaņā ar daudzkritēriju analīzes pieeju, varianti tika izvērtēti ar kvantitatīvo un kvalitatīvo faktoru palīdzību, analizējot četru iesaistīto pušu grupu intereses:

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

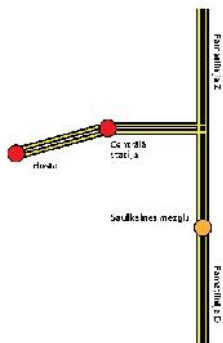
- lietotāji (pasažieri un kravu operatori);
- infrastruktūras pārvaldītājs;
- vide un sabiedrība;
- valsts un pašvaldības.

Daudzkritēriju analīzes laikā Izpētes uzdevumi tika precizēti sekojoši:

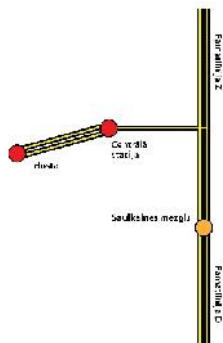
- Tika nolemts vērtēt tikai tos variantus, kas nodrošina pasažieriem ērtu savienojumu ar Rīgas centrālo pasažieru staciju un Starptautisko lidostu “Rīga” pa jaunizbūvētu 1435 mm sliežu platuma dzelzceļa līniju. Posms starp Rīgas centrālo pasažieru staciju un Starptautisko lidostu “Rīga” jau Priekšizpētē tika uzsvērts kā Latvijai stratēģiski svarīgu infrastruktūras objektu savienojums, kas ir svarīga un neatņemama starptautiska transporta koridora sastāvdaļa. Nepieciešamību iekļaut minētos objektus Rail Baltica trasē noteica tādi ES normatīvie akti kā Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010; Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES. Starptautiskās lidostas „Rīga” savienojums ar ātrgaitas sliežu ceļu atbilst VAS “Starptautiskā lidosta „Rīga”” un Rīgas pilsētas attīstības stratēģijai, kā arī Eiropas Komisijas „Baltā grāmata” par transporta politiku prasībām. Turklāt, Rīgas centra un lidostas dzelzceļa savienojums, kas ir daļa no dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica, ir būtisks ieguldījums Rīgas pilsētas un Pierīgas mobilitātē, nodrošinot regulāru un ātru pilsētas centra savienojumu ar starptautisko lidostu “Rīga” un citām teritorijām Daugavas kreisajā krastā.
- Tika nolemts 1435 mm sliežu platuma dzelzceļa savienojumu ar ostas teritorijām definēt kā ilgtermiņa attīstības projektu, un Rail Baltica projekta ietvaros attīstīt Rail Baltica dzelzceļa intermodālo kravu loģistikas centru Latvijā, Salaspils novadā.

Precizētajiem Izpētes uzdevumiem atbilda varianti R5, R5' un R7. Daļēji atbilda arī variants R8, kas pēc padziļinātās izpētes tika izslēgts, balstoties uz sarežģītu integrāciju ar Rīgas pašvaldības Ziemeļu koridora autotransporta projektu un variantam neesošo tiešo savienojumu ar Rīgas centrālo staciju.

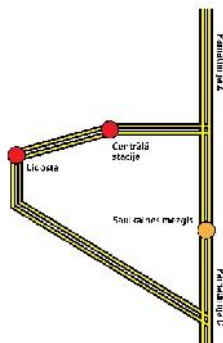
8.att. Variants R5



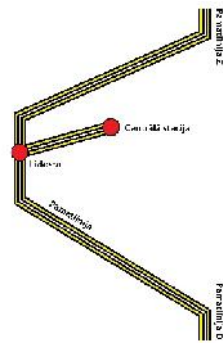
9.att. Variants R5'



10.att. Variants R7



11.att. Variants R8



Atbilstoši DKA pieejai, būtiskākās R5, R5' un R7 priekšrocības pa iesaistīto pušu kategorijām ir apkopotas tabulā (1.tab.).

**1.tab. DKA izvēlēto Rīgas savienojuma variantu būtiskākās priekšrocības**

iesaistīto pušu grupa	iesaistīto pušu grupu intereses
Lietotāji (pasažieri, kravu operatori)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tiek nodrošināts līdzsvars starp visu lietotāju grupu interesēm – tranzīta pasažieri, pasažieri, kuru galamērķis ir Rīgas centrs vai lidosta, pasažieri, kuri izmanto tikai maršrutu centrs-lidosta.</li> <li>– iespēja attīstīt Rīgas centrālo dzelzceļa staciju par sabiedriskā transporta mezglu;</li> <li>– Tiek nodrošināts optimāls tranzīta kravu plūsmas ātrums un tālākā sasaiste ar Rīgas brīvostu.</li> </ul>



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Iesaistīto pušu grupa	Iesaistīto pušu grupu intereses
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiek nodrošināta iespēja attīstīt starptautisko lidostu “Rīga” kā aviokravu sadales centru.</li> <li>- Tiek panākts maksimāls līdzsvars starp pasažieru un kravu pārvadātāju interesēm, t.sk. radot iespēju attīstīt industriālās teritorijas un loģistikas centrus vietās, kur ir nozīmīgi infrastruktūras mezgli.</li> </ul>
Infrastruktūras pārvaldītājs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiek nodrošināts optimāls investīciju apjoms ar iespēju variēt Projekta realizāciju attīstības stadijās, piemēram, pirmajā kārtā izbūvējot posmu Rīgas centrālā stacija – starptautiskā lidosta “Rīga” (DKA variants R5’), ko perspektīvā iespējams papildināt ar posmu starptautiskā lidosta “Rīga” – pamatlīnija (DKA variants R7).</li> <li>- Varianti paredz optimālas ekspluatācijas izmaksas. Ekspluatācija un uzturēšana ir samērīga, jo nav nepieciešama sarežģīta integrācija ar 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa sistēmu.</li> </ul>
Vide un sabiedrība	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dzelzceļa būvniecības laikā tiek minimāli ietekmētas aizsargājamās dabas teritorijas.</li> <li>- Kravu plūsma ir novirzīta ārpus apdzīvotajām vietām, t.sk. Rīgas.</li> <li>- Mazāka tiešā un netiešā ietekme uz iedzīvotājiem, uzņēmumiem un Rīgas pilsētvidi kopumā, jo lielākajā daļā maršrutu tiek izmantota esošās 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa zemes nodalījuma josla, savukārt Mārupes, Olaines un Ķekavas novados plānotā Rail Baltica dzelzceļa trases koridorā ir savietots ar Rīgas apvedceļa rekonstrukcijas A5 plānoto trases koridoru.</li> </ul>
Valsts un pašvaldības	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Varianti nodrošina Latvijas valsts ilgtermiņa stratēģisko interešu un ES transporta politikas pamatnostādņu principu realizāciju, Rail Baltica Latvijas posms efektīvi iekļaujas Ziemeļjūras – Baltijas transporta koridorā.</li> <li>- Nekustamie īpašumi tiek atsavināti optimālās platībās, t.sk. maksimāli tiek izmantotas valsts zemes, jo varianti ir paredzēti esošajos transporta un inženiertehniskās infrastruktūras koridoros.</li> </ul>

2014.gada decembrī Satiksmes ministrija apstiprināja variantu R7 turpmākajai izpētei un ietekmes uz vidi novērtējumam (9.att.).

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

9.att. DKA rezultātā izvēlētais savienojuma ar Rīgu variants (R7)



## 2. DETALIZĒTI IZPĒTĪT TEHNISKOS UN TĒLPISKOS PRIEKŠNOSACĪJUMUS UN SAGATAVOT PRIEKŠLIKUMUS PAR DZELZCEĻA LĪNIJAS NOVIETOJUMU

10.att. Priekšizpētē izvēlētais variants



Priekšizpētē izvēlēta varianta kopgarums Baltijas valstīs bija 728 km, t.sk. Latvijā – 235 km (10.att.).

Priekšizpētē izvēlētais trases novietojums Latvijas teritorijā šķērsoja Nacionālo bruņoto spēku mācību poligona “Ādaži” un vēlāk paplašinātās NATURA 2000 aizsargājamo ainavu apvidus “Ādaži” teritoriju, tajā esošo dabas liegumu „Dzelves-Kroņa purvs”, šķērsoja dabas liegumu „Garkalnes meži”, un vēl vienu īpaši aizsargājamo dabas teritoriju dabas liegumu „Bulļezers”, kas nav NATURA 2000.

11.att. Sākotnēji izstrādātie pamatlīnijas varianti



Tādēļ Detalizētās tehniskās izpētes sākumā, izstrādājot no tehniskajiem, vides, ekonomiskajiem un juridiskajiem aspektiem iespējamus variantus, šajā trases posmā tika apskatīti visvairāk (astoņi) varianti, lai apietu NATURA 2000 Ādaži no Austrumiem un Rietumiem (skat. 11.att.).

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Varianti rietumu pusē tika raksturoti kā pārāk sarežģīti, jo skāra blīvi apbūvētas teritorijas gar Via Baltica autoceļu (E67/A1) un Baltijas jūras Rīgas līča piekrasti Saulkrastu, Carnikavas un Ādažu novados, NATURA 2000 teritoriju dabas parku “Piejūra” u.c. īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un Rīgas pilsētas dzeramā ūdens ņemšanas vietas – Baltezers ūdensgūtnes – stingrā režīma aizsargjoslu. Šajā posmā tālākai izpētei tika izvēlēti varianti, kas šķērso Sējas, Inčukalna un Ropažu novadus.

Sākotnējā atlasē tika vērtēti būtiskākie ierobežojošie aspekti – apdzīvotās vietas, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, īpaši NATURA 2000 teritorijas, riska objekti (radioaktīvo atkritumu glabātava, piesārņotās vietas u.c.), kultūras pieminekļi, sarežģītās vietas, kas var veidoties ar Rail Baltica dzelzceļu šķērsojot upes un ūdenskrātuves, galvenos un reģionālos autoceļus, esošo dzelzceļa infrastruktūru, maģistrālo inženierkomunikāciju tīklus un objektus (gāze, elektropārvade, ūdensapgāde utt.), derīgo izrakteņu atradnes, ostas un ražošanas teritorijas. Sākotnējā atlasē tika ņemts vērā, vai varianti šķērso valsts un pašvaldību lielus investīciju projektus un kā trašu varianti atbilst līdz šim pašvaldību teritoriju plānojumos rezervētajiem Rail Baltica koridoriem.

Sākotnējā atlasē trašu varianti tika attēloti kartēs ar mēroga precizitāti 1: 50 000. Tika sagatavotas pārskata kartes, kas raksturo apdzīvojumu, kā mazāko apdzīvoto vietu pieņemot ciemu ar 50 iedzīvotājiem, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kultūras pieminekļi, riska objekti u.c. (izmantota SIA “Karšu izdevniecība Jāņa Sēta”) (piemērs 12.att.).

12.att. Apdzīvojums un Rail Baltica koridors



DKA varianti tika attēloti lielākā precizitātē – 1: 10 000 mēroga kartēs un savietoti ar kadastra informāciju. Tas ļāva analizēt variantus pēc nekustamo īpašumu piederības, zemes lietojuma veidiem, pēc ietekmes uz apbūvi, nekustamo īpašumu lauksaimniecisko un mežsaimniecisko

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

izmantošanu, uzņēmumu darbību, pēc ietekmes uz vietējo satiksmes infrastruktūru, pakalpojumu objektu sasniedzamību un pieklūšanu nekustamiem īpašumiem.

Arī Priekšizpētē izvēlētais variants bija iekļauts sākotnējā atlasē un vērtēts DKA. Attēlojot Priekšizpētē izvēlēta varianta trasi M 1 : 10 000 detalizācijā, tā vispirms tika korigēta, atbilstoši dzelzceļa kustības tehniskajiem parametriem.

Igaunijas un Lietuvas robežšķērsošanas punktu saskaņošana, atbilstoši priekšizpētē izvēlētas trases robežu šķērsošanas vietām, tika uzsākta jau daudzkritēriju analīzes laikā. Igaunijas nacionālajā izpētē sākotnēji pierobežā bija izstrādāti četri trašu varianti un attiecīgi četri robežšķērsošanas punkti. Igaunijas ekspertu rekomendētais punkts vislabāk atbilda īpaši aizsargājamo dabas teritoriju aizsardzībai Igaunijas pusē. Latvijas eksperti to atzina par piemērotu, jo Latvijas pusē trase neskāra nevienu apdzīvotu vietu vai mājvietu. Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas par Rail Baltica atbildīgās ministrijas ir savstarpēji vienojušās un apmainījušās ar robežas šķērsojuma koordinātām, apliecinot, ka projekta tālākajā attīstībā abas valstis respektēs šo vienošanos un to vienpusēji nemainīs, nodrošinot *Rail Baltica* trases Latvijas un Igaunijas posmu savietojamību.

Ar Lietuvu Priekšizpētē definētā robežšķērsojuma vieta atrodas uz Mūsas upes, netālu no Grenctāles Bauskas novadā Latvijas pusē un Dagiai Pasvales rajonā Lietuvas pusē. Latvijas posmā robeža tiek šķērsota uz IVN ietvaros rekomendējamās A alternatīvas un Lietuvas posmā – uz alternatīvas Nr. 1. Tā kā Lietuvas posmā alternatīva Nr. 1 šķērso Ziemeļlietuvas karsta reģionu un Lietuvas posma Izpētes projektā apskata vēl otru alternatīvu ar atšķirīgu robežšķērsošanas vietu (pie Kamārdes) un lai pieturētos pie Priekšizpētē apstiprinātā trases varianta un tā robežšķērsošanas vietas, 2015.gada augustā pierobežā tika veikta ģeotehniskā izpēte. Tā parādīja, ka ģipsi saturoši slāņi priekšizpētē izvēlētas trases novietojuma rajonā nav konstatēti un karsta veidošanās riski nepastāv. Lietuvas posma Rail Baltica IVN ziņojumā tiek rekomendēts alternatīva Nr. 1, kas savienojas ar Latvijas posmā akceptēto trases novietojumu. Jāatzīmē, ka visās trijās valstīs projekta īstenošanā iesaistītās institūcijas turpina darbu pie robežšķērsošanas jautājumu saskaņošanas.

Daudzkritēriju analīzē tika apskatītas 33 variantu kombinācijas Latvijas Ziemeļu posmā, 15 variantu kombinācijas Latvijas Dienvidu posmā un 11 variantu kombinācijas savienojumam ar Rīgu jeb Latvijas centrālajā posmā.

Turpmākai izpētei un ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējai sabiedriskajai apspriešanai, kas notika 2015.gada februārī, tika virzītas:

- **tehniski precizētā priekšizpētē izvēlēta trase jeb Pamatvariants**, no kuras tika izslēgts AAA “Ādaži” Natura2000 teritoriju šķērsojošais posms, - **IVN alternatīva B**;
- Izpētē izstrādātā un DKA rezultātā izvēlēta **alternatīva A** ar tās papildus alternatīvām pie Skultes (C1) un Rīgā Āgenskalnā (C2).

Pēc IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas un vides ekspertu ieteikumiem atsevišķos Latvijas posmos tika izstrādātas un 2015.gada septembrī ietekmes uz vidi novērtējumā tika iekļautas **alternatīvas C3, C4, C5** (13.att.) un atsevišķos trašu posmos tika precizēts iepriekš iekļauto alternatīvu A un B novietojums (13.att. – D posmi).

Piecpadsmit pašvaldību griezumā tehnisko risinājumu izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums tika veikts šādām Rail Baltica dzelzceļa līnijas novietojuma alternatīvām:

- Salacgrīvas novadā alternatīva B bija novietota tuvāk Salacgrīvas pilsētai, kas tika saistīts ar nākotnes perspektīvu attīstīt reģionālo staciju un savienojumu ar Salacgrīvas ostu un izmantot vienotu koridoru ar Salacgrīvas apvedceļu, ja tāds nākotnē tiktu attīstīts. Alternatīva A bija novietota tālāk no Salacgrīvas pilsētas un šķērsoja mežu teritorijas un tādējādi mazāk ietekmēja nekustamos īpašumus. Abas alternatīvas šķērsoja NATURA 2000 dabas liegumu „Salacas ieleja”, un alternatīva A šķērsoja arī NATURA 2000 dabas liegumu “Vitrupe ieleja”. Alternatīva B virzījās gar VIA Baltica autoceļu, t.sk. cauri Svētciema apdzīvotajai vietai, kur lauksaimniecības zemes ir vairāk sadrumstalotas un apbūvētas. Sadarbībā ar Salacgrīvas

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

pašvaldību un iedzīvotājiem tika izstrādātas divas papildus alternatīvas C4, kas mazināja ietekmi uz vietējo lauku māju grupu, un C5, kas šķērsoja NATURA 2000 dabas liegumu “Vitrupe ieleju” tās šaurākajā vietā un kur ar tehniskiem risinājumiem bija iespējams mazināt ietekmi uz ES prioritāriem aizsargājamiem biotopiem.

- Limbažu novadā alternatīva A šķērsoja mežainas un mazāk apdzīvotas teritorijas salīdzinājumā ar alternatīvu B, kas virzījās paralēli Via Baltica autoceļam. Alternatīva C1 savukārt izmantoja dzelzceļa līnijas slēgtā iecirkņa Skulte-Ipiķi-valsts robeža dzelzceļa uzbēruma joslu, kas saskaņā ar Ministru kabineta 1999.gada 3.novembra rīkojumu Nr.510 “Par valsts dzelzceļa līnijas iecirkņa Skulte-Ipiķi-valsts robeža nodošanu pašvaldībām” pieder pašvaldībai, veidoja savienojumu ar 1520 mm dzelzceļa līniju un pietūvinājās VIA Baltica, radot potenciālu Skultes stacijas un loģistikas teritoriju attīstībai nākotnē.
- Sējas novadā alternatīva A no mežu masīviem iznāca lauksaimniecības zemēs. Lauksaimniecības zemes šajā apvidū ir apsaimniekotas un apdzīvotas. Alternatīva B virzījās gar Via Baltica un tālāk uz dienvidiem – gar NATURA 2000 teritorijas AAA „Ādaži” un Nacionālo bruņoto spēku poligonu „Ādaži” austrumu malu, skarot mazāk lauku saimniecību. Sējas novada Dienvidu daļā turpinājās viena alternatīva A, kas šķērsoja Gaujas upi un ieleju tās šaurākajā vietā. Dienvidu daļā IVN laikā tika izstrādāts labāks alternatīvas A novietojums (posms D1), lai saudzētu kultūras pieminekļus un lauku saimniecību ēkas un novietotu trasi tālāk no mikrolieguma.
- Inčukalna novadā alternatīva A virzījās pa mežu teritorijām. Pie šķērsojuma ar 1520 mm dzelzceļu Vangažos tika paredzēts kravas vilcienu infrastruktūras apkalpes punkts. Inčukalna novadā bija jāmeklē novietojums tā, lai izvairītos no Inčukalna gāzes pazemes krātuves monitoringa urbumiem, gudrona dīķiem un NATURA 2000 teritorijām Gaujas nacionālo parku un dabas liegumu “Garkalnes meži”.
- Ropažu novadā alternatīva A virzījās pa mežiem, šķērsoja Lielās Juglas palieni, virzījās starp Mucenieku un Silakroga ciemiem un tiecās atpakaļ uz rietumiem, lai pieslēgtos pie Pamatvarianta.
- Stopiņu novadā alternatīva A savienojās ar pamatvariantu un pie Cekules ciema sadalījās pasažieru līnijā uz Rīgas centrālo dzelzceļa staciju pa bijušo dzelzceļa līniju Rīga – Ērgļi un kravas līnijā, kas turpinājās uz Dienvidiem gar Rīgas apvedceļu A4. Stopiņu novadā, Aconē, iepretī TEC 2 ražošanas teritorijām tika paredzētas depo teritorijas pasažieru vilcienu apkopei.
- Rīgā alternatīva A virzījās pa Rīga-Ērgļi dzelzceļa zemes nodalījuma joslu līdz Preču 2 stacijai, kur dzelzceļa zemes nodalījuma joslas ietvaros divos līmeņos šķērsoja 1520 mm sliežu ceļus un turpinājās caur Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un līdz Daugavai. Atsevišķā dzelzceļa tilta būvē alternatīva A šķērsoja Daugavu un pie Torņakalna veidoja divas alternatīvas – A alternatīvu, kas izmantoja Rīga-Tukums 2 līnijas dzelzceļa zemes nodalījuma joslu, izbūvējot seklo tuneli, un alternatīvu C2, kas taisnā līnijā tunelī šķērsoja Āgenskalnu līdz iznāca virszemē pie Ventpils ielas, kas ir tuvākā vieta ar pietiekamu telpu esošajā Rīga – Tukums2 dzelzceļa zemes nodalījuma joslā. Pēc Kārļa Ulmaņa gatves pārvada Rail Baltica alternatīva A turpinājās starptautiskās lidostas “Rīga” virzienā, iebraucot lidostas teritorijā no Ziemeļiem.
- Mārupes novadā alternatīva A virzījās paralēli lidostas skrejceļiem. Te tika plānota Rail Baltica pasažieru stacija un pieslēgums lidostas pasažieru terminālim. Pēc lidostas alternatīva A taisnā līnijā cauri Vētras ciemam virzījās Dienvidu virzienā, pieslēdzoties Rīgas apvedceļam (A5). Alternatīva C3 paredzēja variantu, kas pēc lidostas maksimāli ātri pieslēdzās Rīgas apvedceļam A5 (pie Jaunmārupes) un turpinājās vienotā koridorā ar Rīgas apvedceļu.
- Olaines novadu alternatīva A šķērsoja 13.att. Rail Baltica ietekmes uz vidi novērtējuma vienotā transporta koridorā ar Rīgas alternatīvas un risinājumi apvedceļu A5.
- Salaspils un Ķekavas novados alternatīvas A pamatlīnija sakrita ar precizēto Pamatvarianta novietojumu Daugavas šķērsojuma vietā, kas bija fiksēts pāri Rīgas hidroelektrostacijas ūdenskrātuvei iepretī Rīgas apvedceļam A4. Salaspils novadā tika paredzētas teritorijas Rail Baltica intermodālajam kravas terminālim. Ķekavas novadu skāra arī Rīgas savienojuma alternatīva A, kas lielā

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- posmā tika izvietota vienotā koridorā ar E67 autoceļu (Ķekavas apvedceļu).
- Baldones novadā alternatīva A taisnākā maršrutā kā Priekšizpētē noteiktā trase (jeb alternatīva B) šķērsoja novada teritoriju, un salīdzinājumā ar alternatīva B atradās nedaudz tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas “Radons”. Baldones novadā pamatlīnijai pieslēdzās alternatīva A Rīgas posms. Pieslēguma vietā IVN laikā tika izvēlēts īsāks un dārzkopību ciematus Misu un Sarmu mazāk ietekmējošs risinājuma posms D2.
  - Iecavas novadā alternatīva A šķērsoja mežu masīvus lielākā posmā kā alternatīva B, kas daļu novada šķērsoja vienā koridorā ar VIA Baltica plānoto trasi un tādējādi B vairāk ietekmēja lauksaimniecisko darbību un sadrumstaloja īpašumus.
  - Bauskas novadā alternatīva A apgāja nacionālās nozīmes vērtīgās lauksaimniecības zemes un atgriezās pie Priekšizpētē noteiktā robežšķērsošanas punkta uz Latvijas un Lietuvas robežas. Savukārt alternatīva B virzījās paralēli E67 Via Baltica un ietekmēja pie autoceļa esošās saimniecības un ciemu infrastruktūru.



IVN alternatīvas atbilda pašvaldību un iedzīvotāju rosinātajām nākotnes iecerēm attīstīt reģionālo satiksmi, loģistikas un industriālās teritorijas vietās, kur krustojas esošā 1520 mm platuma sliežu līnija un nozīmīgi starptautiski autoceļi, kā arī vietās, kur atrodas valstij vai pašvaldībām piederošas zemes. IVN alternatīvas nodrošina, ka nākotnē iespējama arī Rail Baltica reģionālās satiksmes izveide.

Izpētes gaitā tika nolemts pēc iespējas tuvināt inženierinfrastruktūras un transporta koridorus, lai mazinātu ietekmi uz vidi un nekustamiem īpašumiem (14.att.).

14.att. Vienotie infrastruktūras koridori

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Kopējas infrastruktūras koridoros tiek plānots Rail Baltica dzelzceļa līnijai ar Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades 330 kV starpsavienojumu no Sindī (Kilingi-Nõmme) Igaunijā līdz Salaspils (vai Rīgas TEC-2) apakšstacijām Latvijā, kura būvniecības ierosinātājs ir elektropārvades tīklu īpašnieks Latvijā AS “Latvijas Elektriskie tīkli”.

Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades tīkla starpsavienojuma 1b alternatīva sākas Limbažu novada Skultes pagastā pie Stienes ciema pēc dzelzceļa šķērsojuma ar esošo 110 kV elektropārvades līniju un turpinās līdz Rīgas TEC-2, virzoties pa Salaspils un Stopiņu novadu robežu jeb Rīga – Ērgļi dzelzceļa līniju.

Vairākos posmos, kur to atļauj dzelzceļa tehniskie parametri, Rail Baltica tika plānota vienotos koridoros ar esošajiem valsts galvenajiem autoceļiem, kā arī vairākos posmos – ar jaunbūvējamiem vai rekonstruējamiem valsts galveno autoceļu posmiem. Tehniskie risinājumi ir saskaņoti ar sekojošiem autoceļu projektiem:

- Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) (E67) posms no 10,5. km līdz 24,0. km apvedceļa (Ķekavas apvedceļš) būvniecība;
- Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posma no 11,6. km (A7) līdz 34,6. km (A9) rekonstrukcija;
- Autoceļa E22 (Austrumu ievads Rīgā) posma “Kranciena karjers – Slāvu aplis” būvniecība;
- Valsts galvenā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecība.





### 3. NOTEIKT DZELZCEĻA LĪNIJAS TEHNISKOS PARAMETRUS

Izpētes gaitā, ņemot vērā EK vadlīniju priekšlikumu TEN-T tīklam, Priekšizpētē noteiktos dzelzceļa līnijas tehniskos parametrus un sadarbojoties ar Igaunijas un Lietuvas Rail Baltica projekta ekspertiem, tika panākta vienošanās par Rail Baltica dzelzceļa līnijas darbības koncepciju un galvenajiem tehniskajiem parametriem.

Rail Baltica dzelzceļa līnijas galvenie parametri, tāpat kā Lietuvā un Igaunijā, ir sekojoši:

- maksimālais pasažieru vilcienu kustības ātrums- 240 km/h,
- maksimālais kravas vilcienu kustības ātrums- 120 km/h,
- starptautisko pasažieru vilcienu garums- 200 m, ar iespēju nākotnē pagarināt līdz 400 m,
- kravas vilcienu garums- 740 m, ar iespēju nākotnē pagarināt līdz 1050 m,
- 2x25 kV elektrifikācijas sistēma,
- Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma- ERTMS 2. līmenis, ar iespēju pielietot augstāku līmeni,
- Globālo dzelzceļa mobilo sakaru sistēmu - GSM-R, ar iespēju pielietot aktuālāko sistēmu.

Būtiskas izmaiņas Priekšizpētes noteiktajos dzelzceļa līnijas tehniskajos parametros nebija nepieciešamas, un izpētes gaitā, sadarbojoties visu Baltijas valstu ekspertiem, parametri tika precizēti un papildināti. Visi Rail Baltica dzelzceļa līnijas parametri, kas ievērojami vienādi visās trīs Baltijas valstīs, ir noteikti visu trīs valstu atbildīgo personu parakstītajos Kopīgajos principos un tā pielikumos.

Tika aktualizētas Priekšizpētes kravu un pasažieru plūsmu prognozes, ņemot vērā papildu plūsmu ietekmi, ko veido reģionālā / piepilsētas pasažieru satiksme un pasažieru un kravu plūsmas uz Starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas brīvostu.

No kravu viedokļa ir būtiski ņemt vērā Rīgas pašvaldības definēto prioritāti ierobežot līdz zināmam apjomam (*saskaņā ar normatīviem 2015.gadā – līdz 25 milj. t/g*) pārvadāto kravu apjomu caur Rīgas vēsturisko centru. Šobrīd kravas caur Rīgas centru tiek vestas pa 1520 mm dzelzceļu. VAS “Latvijas Dzelzceļš” attīsta savienojumus ar labā un kreisā krasta ostu teritorijām. Tā 2015.gadā VAS “Latvijas Dzelzceļš” pabeidza projektu “Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība”, kurā ir attīstīta dzelzceļa infrastruktūra Daugavas kreisajā krastā un izveidots dzelzceļa savienojums ar ostas teritoriju Krievu salā, izbūvējot savienojošo sliežu ceļu, dzelzceļa staciju Bolderāja 2 ar deviņiem stacijas sliežu ceļiem, tiltiem un dzelzceļa viaduktiem.<sup>3</sup> Rail Baltica izpētes laikā aptaujātie Rīgas brīvostas teritorijā izvietotie uzņēmumi izmanto esošo 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru un nesaskata nepieciešamību 1435 mm platuma sliežu ceļu pieslēgumam Rīgas brīvostas labā un kreisā krasta ostu teritorijām.

Ņemot vērā minētos secinājumus, Rail Baltica izpētes ietvaros tika secināts, ka racionālāk ir attīstīt sauszemes kravu termināli un nogādāt kravas līdz ostas teritorijām, izmantojot esošo 1520 mm dzelzceļa sistēmu un autoceļus.

Sadarbībā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš” tika novērtēts, ka ilgtermiņā varētu tikt attīstīts 1520 mm sliežu ceļu savienojums Daugavas kreisajā krastā posmā no Rīgas-Krustpils dzelzceļa līnijas līdz Rīga-Jelgava dzelzceļa līnijai, ietverot tiltu pār Rīgas HES. Tādējādi tiks izbūvēts trūkstošais posms starp Rīga-

<sup>3</sup> Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība, pieejams: <http://www.ldz.lv/lv/content/stacijas-bolderaja-2-ar-savienojojo-c5%A1o-ce-c4%BCu-uz-krievu-salas-termin-c4%81liem-b-c5%ABvniec-c4%ABba-0>

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Jelgava dzelzceļa līniju un Rīga-Krustpils dzelzceļa līniju, un būs iespējams Daugavas kreisā krasta Rīgas brīvdabas teritoriju 1520 mm dzelzceļu savienojums ar 1435mm sliežu platuma dzelzceļa intermodālo kravu termināli Salaspilī. Tehniskajos risinājumos jaunas 1520 mm līnijas izbūvei ir atstāta vieta Baldones, Ķekavas, Olaines un Mārupes novados.

Izpētes ietvaros tika identificēts vēl viens kravu veids, kas varētu tikt piegādāts pa 1435 mm sliežu ceļiem līdz lidostai, – aviokravas. Ņemot vērā mazās un specifiskās lidostas kravas, pēc apjomiem vienīgi degviela varētu būt tas kravas veids, kas varētu tikt piegādāts pa dzelzceļu. Saskaņā ar starptautiskās lidostas “Rīga” stratēģiju, ir sagaidāms būtisks kravas apjoma pieaugums, kas rada priekšrocības dzelzceļa kravas līnijas savienojumam ar lidotu. Kravas līnijai no dienvidiem līdz starptautiskajai lidostai “Rīga” ir izstrādāti tehniskie risinājumi.

No pasažieru viedokļa tika secināts, ka pašlaik lidostai ar Rīgas centru nav efektīva publiskā transporta savienojuma. Būtiskāko daļu no kopējā pasažieru skaita veidos lidostas uzņēmumu darbinieki un lidostas pasažieri. Vietējiem pasažieriem nav būtisks dzelzceļa savienojuma veids (1520 mm vai 1435mm), pie nosacījuma, ka abos dzelzceļos tiek nodrošināts identisks pakalpojuma kvalitātes līmenis un parametri. Savukārt starptautiskajiem pasažieriem ērts savienojums ar Rīgas centru bez pārsēšanās ir būtisks. Kā tas norādīts Izpētes 1.uzdevumā, posms starp Rīgas centrālo pasažieru staciju un Starptautisko lidostu “Rīga” ir uzsvērts kā Latvijai stratēģiski svarīgu infrastruktūras objektu savienojums gan Priekšizpētē, gan ES, gan nacionālā līmeņa transporta plānošanas dokumentos. Pasažieru skaita pieauguma prognoze ir balstīta uz Starptautiskās lidostas “Rīga” attīstības prognozēm, kas vidējā termiņā un ilgtermiņā līdz 2036. gadam plāno mērenu un stabilu izaugsmi, sasniedzot līdz pat 6,8 miljoniem pasažieru 2036.gadā.<sup>4</sup>

Līdz ar to Rail Baltica dzelzceļa līnijas darbības koncepcija paredz, ka pasažieru pārvadājumi Latvijas posmā notiek maršrutā Igaunijas robeža – Rail Baltica stacija Rīgas centrālajā pasažieru stacijā – Rail Baltica stacija Starptautiskajā lidostā “Rīga” – Lietuvas robeža.

Rail Baltica stacijas nodrošina integrāciju ar pasažieru pārvadājumu tīklu – Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā Rail Baltica dzelzceļam tiek izveidots savienojums ar 1520 mm dzelzceļa sistēmas pasažieru pārvadājumu tīklu, starptautisko autobusu, starppilsētu, reģionālo un vietējo autobusu satiksmes tīklu, Rīgas pilsētas un piepilsētas transporta sistēmu un Starptautiskajā lidostā “Rīga” Rail Baltica dzelzceļam tiek izveidots savienojums ar aviācijas pasažieru pārvadājumu tīklu.

Vilcienu apmaiņas punktu un starpceļu savienojumu atrašanās vietu noteikšanas pamatprincipi izpētes gaitā tika noteikti atbilstoši visu triju Baltijas valstu noteiktajiem Kopīgajiem principiem, kas nodrošina efektīvu dzelzceļa līnijas ekspluatāciju. Izvērtējot Eiropas valstu pieredzi un atbilstoši panāktajai Baltijas valstu vienošanās, apdzīšanas stacijas jāizvietoj aptuveni 50 km attālumā vienas no otras.

Atbilstoši esošajai situācijai dabā, apdzīšanas stacijas Latvijas teritorijā tiks izvietotas pie Salacgrīvas, Skultes, Vangažiem, intermodālā kravu termināļa Salaspils novadā, Baldonē un Bauskā (15.att.).

15.att. Rail Baltica staciju izvietojums dzelzceļa kustības modelēšanai

Lai samazinātu uzturēšanas, remonta un citu darbu ietekmi uz Rail Baltica dzelzceļa līnijas

<sup>4</sup> VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” informācija, kas ir sagatavota pēc PS “RB Latvija” pieprasījuma Rail Baltica detalizētās izpētes vajadzībām, 2015.g.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

caurlaidību, Baltijas valstīs starp stacijām, aptuveni ik pa 25 km ir paredzēti starpcelju savienojumi, kas ļaus atsevišķus viena sliežu ceļa posmus slēgt satiksmei un novirzīt vilcienus pa otru ceļu reversā režīmā. Šādi starpcelju savienojumi ir plānoti vietās, kuras bez būtiskas galvenās dzelzceļa līnijas pārbūves (tikai piebūvējot klāt sliežu ceļus un pasažieru/kraavu apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru (peroni, pieejas u.c.)) nākotnē varētu izmantot pasažieru/kraavu apkalpošanai reģionālajā, starppilsētu un vietējā dzelzceļa satiksmē. Starpcelju savienojumi ir paredzēti Salacgrīvas novadā pie Tūjasmuižas/Melbārziem, Inčukalna novadā un pie Iecavas.

Papildus tam ir plānots izveidot divas tehniskās dzelzceļa stacijas. Viena ir plānota pie Ādažu militārā poligona ar mērķi apkalpot uz/no poligonu paredzēto militāro kraavu apkalpošanai. Ir plānotas trīs tehniskās apkalpes stacijas: viena ir paredzēta pie Acones Stopiņu novadā vilcienu apkopes punkta pasažieru vilcienu apkalpošanai, otra ir paredzēta kravas vilcieniem un atradīsies intermodālā kraavu terminālā teritorijā Salaspilī un trešā ir plānota pie Vangažiem Inčukalna novadā.



Izpētes gaitā ir veikta **dzelzceļa satiksmes modelēšana**. Tās mērķis ir noteikt dzelzceļa līnijas caurlaidību kombinētajai pasažieru/kraavu vilcienu satiksmei, atbilstoši paredzētajam staciju izvietojumam, un nodrošināt nepieciešamos drošības intervālus starp vilcieniem, kā arī noteikt nepieciešamos vilkmes parametrus Rail Baltica dzelzceļa energoapgādei. Dzelzceļa modelēšanā par pamatu tika pieņemta plānotā starptautiskā, reģionālā un vietējā pasažieru, kā arī kravas vilcienu satiksme.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Atbilstoši veiktajai kustības modelēšanai, tika konstatēts, ka pieņemtais staciju izvietojums nodrošina plānotās vilcienu kustības vienmērīgu izvietojumu diennakts griezumā un nav nepieciešami ierobežojumi (piemēram, kravas vilcienu kustība tikai naktīs, kad nav pasažieru vilcienu satiksme) vilcienu kustības plānošanai. Tāpat, atbilstoši dzelzceļa kustības modelēšanas datiem tika aprēķināta maksimāli nepieciešamā nodrošināmā vilces jauda, kas tālāk tika izmantota Rail Baltica dzelzceļa energoapgādes galveno parametru noteikšanai.

**2.tab. Plānotā vilcienu kustības intensitāte**

Vilcienu veids	Satiksmes intensitāte – vagonu skaits diennakts periodā		
	Diena	Vakars	Nakts
<i>Pamata trases posms no Igaunijas līdz Lietuvas robežai</i>			
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	132	44	22
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	120	40	20
Kravas vilcieni	935	311,7	623,4
<i>Posmā no Upeslejām līdz starptautiskajai lidostai "Rīga"</i>			
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	132	44	22
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	120	40	20
<i>Posmā no starptautiskās lidostas "Rīga" līdz Baldonei</i>			
Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	132	44	22
Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	120	40	20
Kravas vilcieni	104	34,7	69,3

**3.tab. Plānotais maksimālais vilcienu kustības ātrums Rail Baltica trases posmos**

Trases posms	Vilcienu kustības ātrums km/h (max)		
	Ātrvilcieni starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem	Vilcieni reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	Kravas vilcieni
Pamata trases posms no Igaunijas līdz Lietuvas robežai	240	160	120
Upeslejas – Acone	120	120	-
Acone – Preču 2	100	100	-
Preču 2 – Šķirotava/Krustpils iela	100	100	-
Krustpils iela – Vagonu parks	80	80	-
Vagonu parks – Pasažieru stacija	60	60	-
Stacijas – Torņakalns	80	80	-
Torņakalns - Imanta	100	100	-
Imanta - Lidosta	80	80	-
Lidosta - Baldone	120	120	60

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

16.att. Vilcienu kustības maksimālo ātrumu posmi Rīgas pilsētā



Galvenajam variantam ir precizēts vilcienu kustības modelis, tajā ir ņemti vērā Satiksmes ministrijas atsevišķās izpētes Nr. SM 2015/17 TEN-T “Rail Baltica dzelzceļa līnijas satiksmes vadības sistēmas izpēte un darbības plāna izstrāde” rezultāti par Rail Baltica dzelzceļa līnijas satiksmes vadības un kontroles sistēmas iespējamiem (organizatoriskajiem) modeļiem, kā arī darbības plāna priekšlikumiem līnijas izveidei un ekspluatācijai, ko veica personu apvienība “SIA Maivro un Railistics GmbH”.

## 4. IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS

Ietekmes uz vidi novērtējums (IVN) tika veikts atbilstoši kārtībai un procedūrai, kas noteikta likumā “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumos Nr. 18 “Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību”.

Paredzētās darbības IVN tika uzsākts 2014. gada 22. oktobrī ar ierosinātāja – Satiksmes ministrijas vēstuli Vides pārraudzības valsts birojam (VPVB), kas uz tās pamata 2014. gada 29. oktobrī pieņēma lēmumu Nr. 487 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4. pantu un šā likuma 1. pielikuma “Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams” 9. punktu.

VPVB 2015. gada 26. janvārī pieņēma lēmumu Nr. 3-02/122 “Par pārrobežu ietekmi darbībai, kurai piemērota ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra”, jo paredzētā darbība:

- ir ietverta arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 13. decembra direktīvas Nr. 2011.92/ES “Par dažu sabiedrisko un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu” (kodificēta redakcija) 1. pielikuma 7. punkta a) apakšpunktā – “tālsatiksmes dzelzceļa līnija” un 1991. gada 25. februāra Espo Konvencijas par ietekmes uz vidi novērtējumu pārrobežu kontekstā 1. pielikuma 7. punktā – “starppilsētu dzelzceļa līnija”,
- savstarpējo un summāro ietekmju kontekstā var radīt būtisku pārrobežu ietekmi uz Lietuvas Republiku, Igaunijas Republiku un Polijas Republiku.

Paredzētās darbības sākotnējā sabiedriskā apspriešana notika no 2015. gada 13. februāra līdz 15. martam. Tā notika visu novadu pašvaldībās, ko šķērso Rail Baltica, t.i., Salacgrīvas novadā, Limbažu novadā, Sējas novadā, Inčukalna novadā, Ropažu novadā, Garkalnes novadā, Stopiņu novadā, Salaspils novadā, Ķekavas novadā, Iecavas novadā, Bauskas novadā, Baldones novadā, Mārupes novadā un Olaines novadā, un Rīgā. Kopumā sanāksmēs piedalījās 5000 dalībnieki, un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā tika saņemti vairāk nekā 600 sabiedrības pārstāvju, pašvaldību un institūciju rakstiski viedokļi, priekšlikumi un ierosinājumi. Gan sanāksmēs izskanējušos, gan vēstulēs iekļautos priekšlikumus ņēma vērā VPVB, sagatavojot IVN programmu, un attiecīgi tie tika vērtēti un iekļauti IVN ziņojumā.

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana tika izsludināta, norisinājās un tika dokumentēta saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, ko apliecina arī VPVB 2015. gada 13. aprīļa lēmums Nr. 3.-01/839, ar kuru VPVB nekonstatē, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas procesā būtu pārkāptas vai ignorētas normatīvajos aktos noteiktās sabiedrības tiesības uz informāciju vai līdzdalību ietekmes uz vidi novērtējuma procesā. IVN laikā izstrādāto papildus alternatīvu Mārupes, Salacgrīvas un Limbažu novados sākotnējā sabiedriskā apspriešana notika no 2015. gada 4. līdz 24. septembrim.

IVN Ziņojums, kas ietver arī novērtējumu pārrobežu kontekstā, sagatavots, ievērojot spēkā esošos normatīvos aktus un Latvijā ratificētās starptautiskās konvencijas vides aizsardzības jomā, kā arī VPVB 2015. gada 11. maija programmu ietekmes uz vidi (IVN programma) novērtējumam Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai.

IVN Ziņojums, atbilstoši IVN programmai, satur divas daļas:

- IVN ziņojuma vispārīgo daļu, kurā raksturota paredzētās darbības būtība, paredzētās darbības alternatīvas, vērtēta tās atbilstība plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem, sniegta informācija par kompensācijas mehānismiem, sabiedriskajām apspriešanām, kā arī vērtējums un prognoze par Rail Baltica realizācijas savstarpējo un kopējo ietekmi Baltijas valstīs,
- IVN Ziņojuma novērtējuma daļu, kurā sniegts esošās situācijas, paredzētās darbības, tās alternatīvo risinājumu un saistīto darbību raksturojums, darbības vietas un tās apkārtnes raksturojums, ietverot esošā

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

vides stāvokļa novērtējumu, raksturota paredzētās darbības iespējamā ietekme uz vidi, vērtēti limitējošie un ierobežojošie faktori, plānotie pasākumi ietekmes novēršanai un samazināšanai, sniegts alternatīvu salīdzinājums un izvēlēta risinājuma pamatojums.

Paredzētās darbības ietekme uz vidi, sabiedrību, iedzīvotājiem, dabas vērtībām un citiem aspektiem tika vērtēta gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā:

- Ietekme būvniecības laikā;
- Ietekme uz hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem;
- Tuneļa izbūves risinājumu ietekme;
- Ietekme uz Daugavas un citu šķērsojamo ūdensteču ūdens kvalitāti, ihtiofaunu un ūdens ekosistēmu;
- Mūsdienu ģeoloģisko procesu izmaiņu iespējamība un nozīmīgums;
- Ietekme uz derīgo izrakteņu ieguves teritorijām
- Ietekme uz gaisa kvalitāti;
- Trokšņu ietekmes novērtējums;
- Vibrāciju un tās ietekmju novērtējums;
- Elektromagnētiskā lauka līmeņa izmaiņas un to nozīmīgums;
- Ietekme un tās būtiskums uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām;
- Ietekme un tās būtiskums uz apkārtnes ainavu.

IVN ziņojums ir sagatavots pieaicinot dažādu nozaru ekspertus: transporta infrastruktūras un inženierbūvju speciālistus, hidrologu, ģeologu, hidroģeologu, seismologu, ornitologu, kā arī biotopu, trokšņu, ainavu, kultūrvēstures, zīdītāju, tūrisma un elektromagnētiskā starojuma ietekmes novērtējuma ekspertus.

17.att. IVN rekomendētais variants

IVN ziņojumā ir iekļauts **rekomendētais Rail Baltica trases novietojums**, ņemot vērā alternatīvu novērtējuma rezultātus, kas ietver kompleksu gan vides, gan dabas, gan kultūrvēstures, gan sabiedrības un pašvaldību attieksmes, gan sociālekonomiskos un turpmākās attīstības potenciāla aspektu salīdzinājumu (17.att.).

IVN ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2015. gada 11. novembra līdz 11. decembrim. Katrā no novadiem, kura teritoriju šķērso Rail Baltica trase, notika sabiedriskās apspriešanas sanāksme. Novados, kur vienā koridorā bija paredzēta Rail Baltica trase un 330 kV elektropārvades līnija, - Limbažu, Sējas, Inčukalna, Garkalnes, Ropažu un Stopiņu novados, tika organizētas kopīgas sanāksmes ar LET pārstāvjiem.

IVN Ziņojums un tā kopsavilkums bija pieejams visās pašvaldībās, kuru teritoriju šķērso Rail Baltica trase, kā arī to tīmekļa vietnēs un IVN Ziņojuma izstrādātāju un paredzētās darbības ierosinātāja tīmekļa vietnēs.

Pirms katras sanāksmes interesentiem 1 – 2 h garumā tika nodrošinātas individuālās

Noslēguma ziņojuma kopsavilkums

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

konsultācijas, tajā skaitā par īpašumu atsavināšanas un kompensāciju jautājumiem. Sanāksmes un individuālās konsultācijas, apmeklēja apmēram 950 cilvēki.



Sabiedriskās apspriešanas laikā tika saņemtas apmēram 60 vēstules no institūcijām, pašvaldībām, juridiskām un fiziskām personām, kurās norādītā informācija tika ņemta vērā, precizējot IVN ziņojumu, vai sniegts argumentēts pamatojums, kāpēc attiecīgā informācija nav ņemta vērā. Vairāk par sabiedrības informēšanu un sabiedrisko apspriešanu aktivitātēm skat. 10.nodaļā.

Pēc sabiedriskās apspriešanas IVN Ziņojums tika papildināts, un 2015. gada 23.decembrī iesniegts Birojā atzinuma saņemšanai normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

IVN ziņojuma vērtēšanas laikā Birojs 2016.gada 11.februārī informēja, ka ir saņēmis vides institūciju un neatkarīgu ekspertu atzinumus un lūdza papildināt Ziņojumu. Ziņojuma papildinājumus veidoja C5 alternatīvas tehniskie risinājumi šķērsojumam pār Vitrupes ielejai, precizēta informācija par ietekmi uz mikroliegumiem un dabas liegumu “Kroņa-Dzelves purvs”, precizēta informācija par savvaļas dzīvnieku pārejām Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta posmā, par Skultēnu meža nozīmi aizsargājamo putnu sugu saglabāšanā Zemgales reģionā, par ietekmi uz ainavām Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātā, un iespējamo avāriju risku un avāriju seku novēršanas pasākumiem, kā arī



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

izvērstis pamatojums hidroloģiskā novērtējumā izmantotajiem datiem. IVN ziņojumu papildināja ar aprēķiniem par siltumnīcefekta gāzu emisiju paredzamiem apmēriem.

Precizētais IVN ziņojums tika iesniegts Birojā 2016.gada 31.martā un ievietots internetā. VPVB atzinums Nr.5 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu” tika 2016.gada 3.maijā. Atzinumā bija pauda viedokli, ka paredzētā darbība ir īstenojama un norādīja nosacījumus, pie kādiem paredzētā darbība var tikt īstenota katrā alternatīvas posmā, tajā skaitā norādīja, ka C5 alternatīva ir pretrunā ar ārējiem normatīvajiem aktiem par Natura 2000 teritoriju dabas liegumu “Vitrupe ieleja”.

Precizētais IVN ziņojums kopā ar Biroja atzinumu tika iesniegts 15 (piecpadsmit) pašvaldībās 2016.gada 4.jūnijā.

Saskaņā ar likumu “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Dzelzceļa likumu, ja paredzētā darbība ir objekts, kas ir iekļauts Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā, lēmumu par paredzētās darbības akceptēšanu, izvērtējot attiecīgo pašvaldību viedokli, pieņem Ministru kabinets. Pašvaldības bija piedalījušās IVN procesā un pirms paredzētās darbības akceptēšanas varēja vēlreiz izteikt viedokli ar Latvijas Pašvaldību savienības starpniecību. Pirms Ministru kabineta rīkojuma pieņemšanas Satiksmes ministrija atkārtoti konsultējās ar Biroja atzinumā norādīto Dabas aizsardzības pārvaldi un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, lai pārliecinātos, ka nepastāv tiesiski šķēršļi paredzētās darbības īstenošanai.

Ministru kabinets 2016.gada 9.augustā sēdē akceptēja rīkojumu “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu” (sēdes protokols Nr. 39, § 35), kas stājās spēkā 2016.gada 24.augustā. (18.att.)

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

18.att. Akceptētā paredzētā darbība – Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras būvniecība



Avots: Ministru kabineta 2016.gada 24.augusta rīkojuma Nr. 467 "Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu" 1.pielikums

## 5. SAGATAVOT DZELZCEĻA LĪNIJAS TRASES NOVIETOJUMA PRIEKŠLIKUMUS

Rail Baltica dzelzceļa līnijas ietekmes uz vidi novērtējuma trašu novietojuma priekšlikumu sagatavošanai izmantoti nekustamo īpašumu grafiskie dati un teksta dati par zemes vienībām, ēkām, to īpašniekiem, zemes un ēku lietojuma veidiem, platībām u.c. no Valsts zemes dienesta “Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēma”, savietojot datus ar Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras topogrāfiskajām karšu un ortofotokaršu pamatnēm.

Izpētes ietvaros Rail Baltica dzelzceļa koridora un infrastruktūras pārbūves ietekmes uz vidi izpētes teritorijā ir veikta aerofotografēšana un lāzerskanēšana ~500 km garumā, lai iegūtu aktuālu situāciju par IVN vērtējamo trašu teritorijām un nekustamo īpašumu faktisko izmantošanu. Uz ortofotokartes tika attēloti plānotā Rail Baltica dzelzceļa sliežu ceļi, nožogojums, uzbērums, ierakumi un plānotie šķērsojumi ar autoceļiem, inženierkomunikācijām un dzīvnieku pārejas, Rail Baltica depo teritorijas, energoapgādes līnija un zemes vienību robežas.

Lai atvieglotu iedzīvotāju konsultāciju procesu, materiāliem tika pievienota arī “Latvijas elektriskie tīkli” projektētās 330 kV elektrolīnijas balstu vietas un vadi. (19.att.)

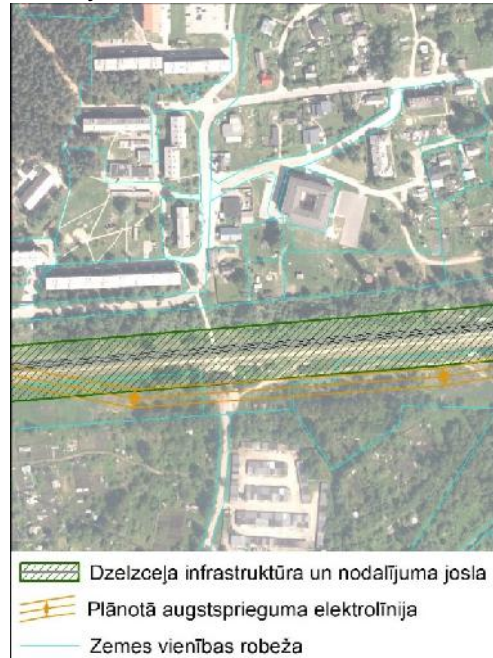
Rail Baltica teritoriju aerofotografēšana un lāzerskanēšana ir veikta ar Vācijas firmas IGI komplektēto sistēmu Litemapper 5500, kura aprīkota ar firmas Riegl aviācijas lāzerskeneri VUX-1 un ar daudzkameru RGB sistēmu, kuras kopējā izšķirtspēja 108 Mpix. Iegūstamais lāzera datu

punktu blīvums ir 20-30 punktiem uz kvadrātmetru, kurš atkarīgs no lidošanas ātruma un augstuma.

Izveidots trīsdimensionāls digitālais zemes virsmas modelis. Veikta visas trases ortofoto izgatavošana ar pikseļa izšķirtspēju 3-4cm, ar vidējo precizitāti 20 cm. Raksturīgie virsmas punkti sagatavoti xyz teksta formātā, kā arī ielasīti grafiskā vidē \*.dwg un \*.dgn formātos (kopējais garums ~500 km). Modelis ir izmantots trases garenprofila sagatavošanā, trokšņu kartes sagatavošanā un trases vizualizācijas materiālu sagatavošanā, kā arī augstas izšķirtspējas trīsdimensionāla dinamiskās vizualizācijas sagatavošanā par ~328km IVN trašu teritoriju.

Rail Baltica trases galvenajam variantam ir veikta topogrāfiskā uzmērīšana M 1: 500 vidēji 60 m platā koridorā, kas ir pietiekošs dzelzceļa infrastruktūras un ar to saistīto dzelzceļa būvju izvietojumam, un kas ietver Rail Baltica nepieciešamās aizsargjoslas. Vietās, kur paredzēta esošās infrastruktūras pārbūve (piem. autoceļi), topogrāfiskais uzmērījums ir veikts paplašinātā teritorijā, kas nepieciešama konkrēto transporta un inženierkomunikāciju šķērsojumu pārbūvei, kā arī Vangažu tehniskās apkopes punktam, Acones pasažieru vilcienu apkopes punktam, Salaspils multimodālajam kravu

19.att. Aerofotografētā un lāzerskanētā teritorija un Rail Baltica koridors



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

terminālim, Rīgas pasažieru stacijai un Rail Baltica pasažieru terminālim Starptautiskajā lidostā “Rīga”.

Rīgas pilsētas topogrāfija un visa esošā dzelzceļa situācija ir uzmērīta instrumentāli ar elektroniskiem tahimetriem. Rīgas pilsētas robežās un atsevišķās vietās ārpus Rīgas pilsētas ir apkopoti ne vēlāk kā 24 mēnešus pirms izpētes uzsākšanas veiktie topogrāfiskie uzmērījumi, kuru aktualitāte esošajai virszemes situācijai IVN trasēs ir pārbaudīta pret 2015. gada pavasarī, vasarā un rudenī izpētes vajadzībām veiktajiem aerofotografēšanas un zemes virsmas skanēšanas materiāliem. Galvenajam variantam ir veikta arī pārbaude komunikāciju novietojumā.

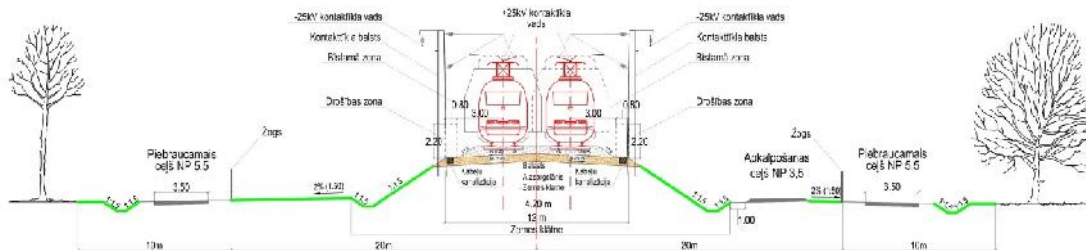
Ģeodēziskie un topogrāfiskie darbi tika veikti Latvijas ģeodēzisko koordinātu sistēmā (LKS-92) un Baltijas 1977. gada augstumu sistēmā.

Dzelzceļa tehniskie risinājumi ir izstrādāti AutoCAD vidē ar mēroga noteiktību 1: 500 un konvertēti ArcGIS vidē, tad savietoti ar aktuālo ortofoto karti, kā arī apstrādāti, lai tos varētu attēlot M 1: 10 000 kartēs.

Akceptētajai trasei uz topogrāfiskā plāna ir sagatavots situācijas plāns būvprojekta minimālā sastāva detalizācijā, norādot dzelzceļa sliežu ceļu novietojumu, ūdensteču šķērsojumus, ceļu tīkla šķērsojumus un no jauna izbūvējamus un pārbūvējamus autoceļus, kā arī Rail Baltica dzelzceļa darbībai nepieciešamās būves – vilces jaudas apakšstacijas, 110 kV vilces jaudas apakšstacijas un barošanas līnija Skulte-Salacgrīva, tehniskās apkopes punkts pie Vangažiem, pasažieru vilcienu apkopes punkts pie Acones, Salaspils multimodālais kravu terminālis, Rail Baltica stacija Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un Rail Baltica stacija Starptautiskajā Lidostā “Rīga”. Situācijas plānā ir parādīti gan no jauna izbūvējamie Rail Baltica dzelzceļa sliežu ceļi, gan no jauna izbūvējamie un pārbūvējamie esošā 1520 mm dzelzceļa sliežu ceļi pie Vangažiem, pie Saulkalnes, posmā Preču2-Saurieši, Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un pieejās pie stacijas.

Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas posmā tika informēti īpašnieki, kuru zemes īpašumus skāra 300 m platais Rail Baltica koridors un vēl plašāk noteiktās infrastruktūras pārbūves teritorijas, - kopā gandrīz 7000 īpašumu. Tā kā vienam īpašniekam (valdītājam) pieder vairāki nekustamie īpašumi, 2015.gada 19. un 24.februārī un 7.septembrī pa pastu tika nosūtīti individuālie uzaicinājumi 4812 īpašniekiem, t.sk. – uz 91 ārpus Latvijas esošu adresi (dati par juridisko personu adresēm un fizisko personu deklarētajām dzīvesvietas adresēm no Valsts zemes dienesta Nekustamo īpašumu valsts kadastra informācijas sistēmas).

#### 20.att. Rail Baltica dzelzceļa tipveida šķērsgriezums



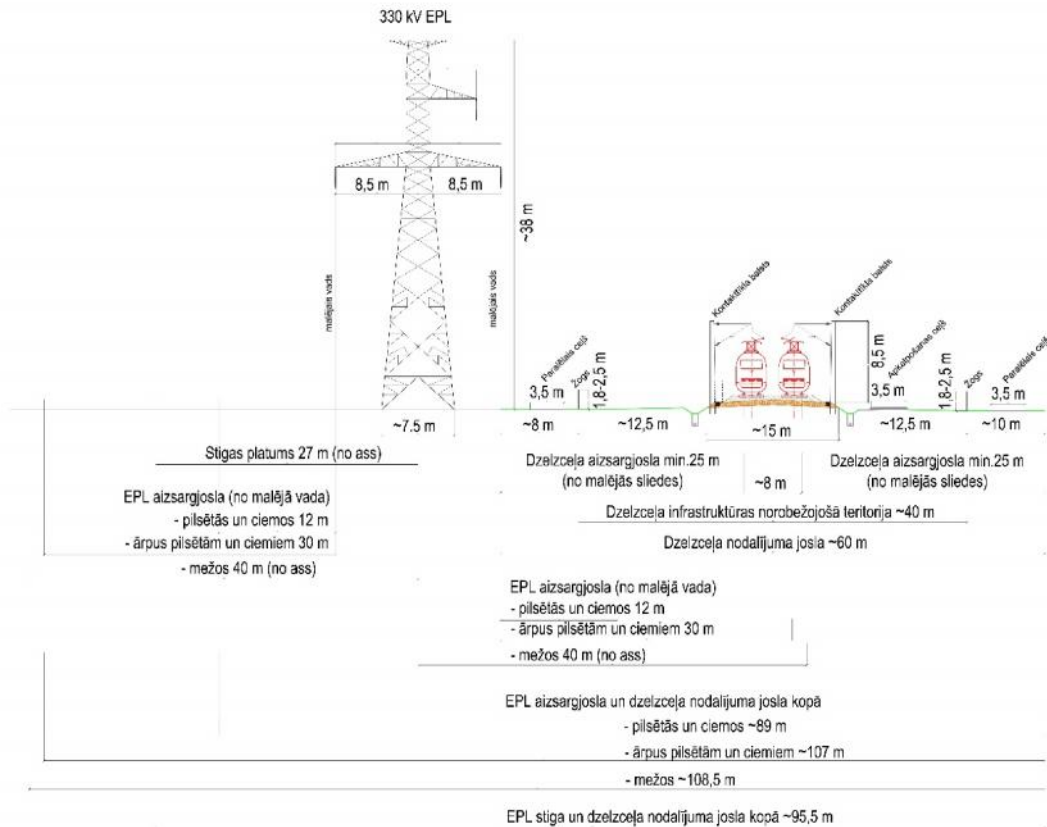
Izpētes laikā tika precizēta Rail Baltica dzelzceļa būvniecībai nepieciešamā teritorija līdz 60 metru koridoram (tipveida šķērsprofilu skat. 20.att.) un termināļu un citas saistītās infrastruktūras teritorijām (Vangažu stacijā 22 ha, Acones depo 14 ha, Kravu terminālim Salaspils novadā 100 ha), un IVN ziņojumā varēja precizēt, ka Rail Baltica alternatīvas kopā skar 3279 nekustamos īpašumus. Attiecīgi uz pusi bija samazinājies īpašnieku un tiesisko valdītāju skaits. IVN alternatīvu teritorijās ir

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

apzināti atsavināmo zemju lietošanas mērķi, platības, uzsāktā projektēšana, būvniecība un detālpārveidējumi.

Galvenais variants un ar dzelzceļu saistītās infrastruktūras (terminālu u.c.) teritorijas skāra 1680 zemju īpašumus.

21.att. Tipveida šķēršņprofils Rail Baltica un Igaunijas – Latvijas trešajam elektropārvades (330 kV) starpsavienojumam



22.att. Rail Baltica dzelzceļa sliežu tipveida izvietojums mežā vienā koridorā ar plānoto 330 kV elektrolīniju



Rail Baltica 60 metru joslā ir iekļautas arī dzelzceļa aizsargjoslas. Posmos, kas skar Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes un Stopiņu novadus, kur vienotā koridorā ar Rail Baltica nākotnē ir paredzēta Igaunijas – Latvijas trešā elektropārvades 330 kV starpsavienojuma izbūve, kopējais ar dzelzceļa un EPL aizsargjoslām apgrūtinātais koridors pēc objektu izbūves aizņems aptuveni no 60 – 100 m (21.att., 22.att.).

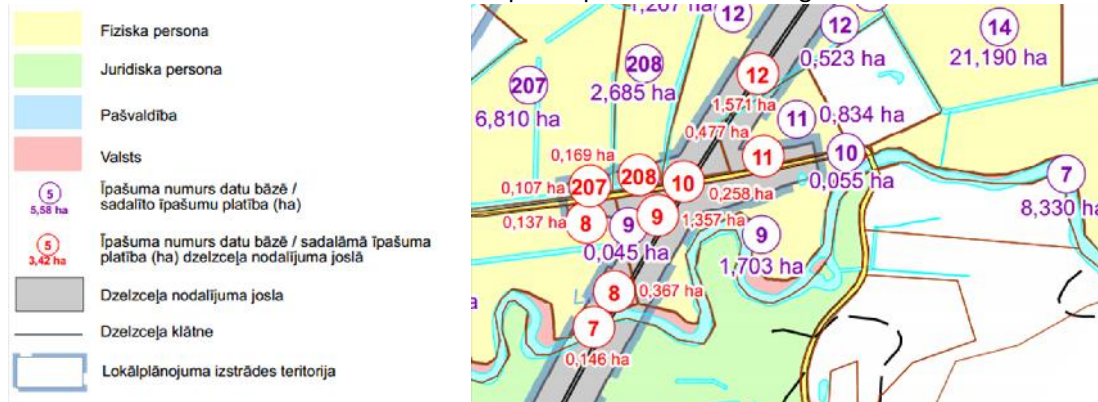
Izpētē ir apzinātas problēmsituācijas, kā dzelzceļš kā līnijveida būve **ietekmē nekustamos īpašumus:**

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- Mainīsies zemesgabalu struktūra. Daļai zemes vienību tiks atdalīta daļa, mazas zemes vienības tiks atsavinātas pilnībā un lielākās zemes vienības tiks pārdalītas, dažkārt veidojas vairākas jaunas nodalāmās zemes vienības.
- Mainīsies vietējais ceļu tīkls. Ne visiem ceļiem, kurus šķērso Rail Baltica, būs šķērsojumi, un pie nekustamo īpašumu nodalītajām daļām būs jāizbūvē jauni piekļūšanas ceļi.
- Atsavināšanas procesā veidosies neizmantojami zemju starpgabali, jo, atbilstoši Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumam un Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumam, atsavināmas ir tikai Rail Baltica būvniecībai nepieciešamās platības.
- Atsavināšanas procesā īpašumu nodalīto daļu platības var neatbilst pašvaldības teritorijas plānojumos noteiktajām minimālajām jaunu zemes vienību platībām un konfigurācijai un līdz ar to atļautajai izmantošanai un apbūvei. Tomēr, saskaņā ar Zemes ierīcības likumu (16<sup>1</sup>. pantu), atlikusī daļa nav jāatsavina, ja starp īpašnieku un institūciju, kas nekustamo īpašumu atsavina sabiedrības vajadzībām, ir panākta attiecīga vienošanās.
- Var tikt aprūtināta lauksaimniecības un privāto mežu zemju apsaimniekošana, ja pagarinās nekustamam īpašumam piebraucamā ceļa garums.
- Var tikt traucēta ainaviskā vērtība.

Rail Baltica Detalizētajā tehniskajā izpētē tika analizētas Rail Baltica būvniecībai nepieciešamās atsavināmās platības, nodalāmo zemes vienību daļu platības un īpašumpiederība(23.att.). Tika apskatīts, kāda funkcionālā zona ir spēkā teritorijas plānojumā nodalāmajā zemes vienības daļā un vai nodalāmā daļa atbilst teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu nosacījumiem par minimālo jaunas zemes vienības platību un konfigurāciju.

23.att. Ar Rail Baltica sadalīto zemes vienību īpašumpiederības kartes fragments



Posmos, kur Rail Baltica izvietojas esošā 1520 mm dzelzceļa zemē, atsavināšanu veikt ir salīdzinoši vienkāršāk, jo netiek izjaukta zemju struktūra, bet no blakus esošajiem zemesgabaliem tiek nodalīta nepieciešamā josla. Šāda situācija ir Rīgas posmā, kur tiks veikta Rail Baltica būvniecības pirmā kārtā. Savukārt pārējos posmos Rail Baltica atsavināmais koridors sadalīs esošos zemes īpašumus.

Lai izstrādātu rekomendācijas nekustamā īpašuma atsavināšanai, kā to prasa Izpētes tehniskā specifikācija, tika analizēti Latvijā spēkā esošie **normatīvie akti atsavināšanas un kompensēšanas jomā**. Rail Baltica ir lielākais būvniecības projekts kopš Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas 1990.gadā, un LR tiesiskajā vidē jāveic vairāki uzlabojumi, lai nodrošinātu sabiedrības interešu un atsevišķu indivīdu tiesību aizsardzību.

Satiksmes ministrija 2015.gadā pasūtīja atsevišķu izpēti “Taisnīgas atlīdzības noteikšana par nekustamajiem īpašumiem, kas nepieciešami un atsavināmi sabiedrības vajadzībām, un par zaudējumiem īpašumiem, kas ir netieši skarti un kam radušies saimnieciskās darbības ierobežojumi, vai netiešie zaudējumi transporta infrastruktūras projekta īstenošanas rezultātā”, ko veica zvērinātu

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

advokātu birojs “Borenius” (šobrīd ZAB “Cobalt Legal”), kas vērtēja tiesību praksi Latvijā un citās Eiropas Savienības valstīs, realizējot transporta infrastruktūras projektus. Šīs izpētes secinājumi ir ievērtēti Rail Baltica Detalizētajā tehniskās izpētes izstrādātajās rekomendācijās nekustamā īpašuma atsavināšanai.

Saskaņā ar LR normatīvajiem aktiem, Rail Baltica skarto zemju robežu pārkārtošanai un īpašumu tiesību nostiprināšanai dzelzceļa zemēs varēs izmantot kādu no variantiem:

- Labprātīga zemju un būvju atsavināšana (pirkšana), kas ietver vienošanos starp valsti un nekustamā īpašuma īpašnieku par atsavināšanas vērtību, tajā skaitā par kompensāciju apmēru;
- Piespiedu zemju atsavināšana (pirkšana), kas ietver konsultēšanās procesu ar īpašnieku, bet nenoslēdzas ar vienošanos, un valsts pieņem lēmumu par atsavināšanas vērtību, tajā skaitā par kompensāciju apmēru;
- Zemju konsolidācija.

Jau izpētes laikā Satiksmes ministrija sadarbībā ar Valsts zemes dienestu aktualizēja nepieciešamību pārrināti virzīt zemes konsolidācijas projektu normatīvā regulējuma izstrādī. Zemes konsolidācija ir Latvijā jauns pasākumu kopums, kura ietvaros tiek veikta kompleksa zemes robežu pārkārtošana, lai veidotu racionālu saimniecību struktūru un zemes gabalu platības, veicinātu lauku infrastruktūras un lauku attīstību, kā arī veicinātu vides aizsardzību (Zemes pārvaldības likums, stājās spēkā ar 01.01.2015.).

**Akceptētajai dzelzceļa trasei,** kas ir izstrādāta uz M 1:500 topogrāfiskā plāna, ir parādītas atsavināmās platības. Skartie nekustamie īpašumi ir:

- 1590 zemes vienības (personu skaits, kam pieder īpašumi, ir mazāks);
- 104 ēkas dzelzceļa zemes nodalījuma joslā un 30 ēkas saistītās infrastruktūras teritorijās;
- 34 inženierbūves dzelzceļa zemes nodalījuma joslā un 39 inženierbūves saistītās infrastruktūras teritorijās.

24.att. Rekomendētā atsavināmā platība (piemērs)



Atsavināšanā rekomendējams ņemt vērā:

- Atbilstoši Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumam un Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likumam, atsavināmas ir **tikai Rail Baltica būvniecībai nepieciešamās platības**.
- Par neizmantojamu **starpgabalu un papildus zemes platību atsavināšanu** lemj izņēmumu gadījumos, ja (1) nav iespējams vienoties ar īpašniekiem, ja (2) nodalāmā zemes vienības daļa neatbilst jaunās zemes vienības minimālajai platībai un (3) nav iespējams izstrādāt konsolidācijas projektu (nav stājušies spēkā Ministru kabineta noteikumi par zemes konsolidācijas projektu izstrādī).
- **Izslēdz dalītās īpašumtiesības**, atbilstoši Dzelzceļa likumam (15.panta pirmā daļa nosaka, ka zeme valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslā ir valsts īpašums), tādēļ atsavina

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

zemi zem estakādēm u.c. inženierbūvēm, kas veido zemes gabalu un gaisa telpu, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas.

- **Atsavina piekļūšanas ceļu** nekustamajiem īpašumiem izbūvei nepieciešamo zemi, izņemot zemi, kas nepieciešama esošo valsts un pašvaldību autoceļu šķērsojumu un inženierkomunikāciju šķērsojumu izbūvei.
- Atsavināšanu **uzsāk ar Rīgas posmu**, kurā paredzēta būvniecība pirmās kārtas projekta ietvaros. Kā arī pēc iespējas agrāk uzsāk atsavināšanu pārējos posmos, ņemot vērā, ka process aizņem ilgu (līdz 3 gadiem) laiku.
- Ņemot vērā Izpētes projekta gaitā izstrādātos vienotos koridorus kopā gandrīz 100 km garumā (14.att.), īpašumu atsavināšanā **turpināt sadarbību ar infrastruktūras turētājiem** (LET, LVC, LDz) un izvērtēt īpašumu kopējos apgrūtinājumus.
- Iesaistīties **normatīvo aktu** veidošanā (konsolidācijas projektu izstrādes kārtība) un atsavināšanas normatīvo aktu pilnveidošanā, lai ar Rail Baltica projektu sniegtu kopējo pienesumu LR tiesiskajai videi;
- Turpināt izpētes projektā uzsākto **individuālu pieeju katram privātajam īpašniekam**. Pasūtītāja rīcībā ir nodoti [info@railbaltica.info](mailto:info@railbaltica.info) un tālrunis ar Izpētes laikā izveidoto kontaktu datubāzi. Turpināt uzturēt informatīvo tālruni un informatīvo e-pastu.
- Izpētes projekta gaitā ir uzsākta sadarbība ar pašvaldībām un inženierkomunikāciju turētājiem, skaņojot tehniskos risinājumus, saņemot tehniskos nosacījumus turpmākajai būvprojektēšanai un nosacījumus teritoriju plānošanai. Atsavināšanas procesā **jāturpina veidot kopēju sapratni ar publiskās pārvaldes sektora īpašniekiem un tiesiskajiem valdītājiem** (pašvaldības, LVM, LDZ, LG, ZM, IeM, TM, VARAM, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"", SIA "Rīgas meži"). Nepieciešamas vienošanās par Rail Baltica izbūvēto šķērsojumu uzturēšanu (ceļu pārvadi), Rail Baltica laika plānu un institūcijas darbības plānu saskaņošana.
- **Turpināt sabiedrības informēšanu**, t.sk. mājas lapas railbaltica.info funkcionalitāti, t.sk. trases attēlojums google/map kartē.

Izpētes rezultātā ir izveidots detalizēts pārskats par skartajiem nekustamajiem īpašumiem, ietverot vizuālos materiālus (, Tehniskās izpētes rezultātus un Valsts zemes dienesta kadastra datus, atsavināmo zemju 1 m<sup>2</sup> cenas zemēm pa lietošanas mērķu grupām, atpērkamās platības pa lietošanas mērķiem, faktoros, kuri var apgrūtināt zemju iepirkšanu (piemēram, nepieciešams nojaukt būves, nekustamie īpašumi iekļāti u.tml.). Jautājumi par ēku nojaukšanu, pārvietošanu vai saglabāšanu un aizsardzību pret trokšņiem un cita veida piesārņojumu, ir veicami saskaņā ar IVN ziņojumā un VPVB atzinumā norādītajām rekomendācijām.

Jau sākotnējo IVN sabiedrisko apspriešanu laikā ar nekustamo īpašumu īpašniekiem tika uzsākta īpašnieku informēšana, kas notika visu izpētes laiku. Ir sagatavota visa informācija, kas nepieciešama **konceptuālo saskaņojumu** saņemšanai, kas apliecinātu, ka ir veikta zemes īpašnieku informēšana par Rail Baltica būvniecību un atsavināšanu sabiedrības vajadzībām (gan īpašuma izmantošanu būvniecības vajadzībām, gan īpašuma atsavināšanu būvniecības vajadzībām). Ņemot vērā projekta ieviešanas laika plānu, kad 2016.gada beigās tiek uzsākta pirmā kārtā, ar Pasūtītāju vienojoties, tika nolemts, ka nekustamo īpašumu īpašnieku informēšanu veiks, uzsākot būvprojektēšanu, Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likuma kārtībā.

Rail Baltica dzelzceļa būvniecībai nepieciešamās teritorijas bija rezervētas **teritorijas attīstības plānošanas dokumentos**, balstoties jau uz 2011.gada priekšizpētes rezultātiem. Rail Baltica ir integrēts Latvijas hierarhiski augstākajā teritorijas attīstības plānošanas dokumentā – Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam. Rail Baltica ir integrēts reģionu dokumentos – Rīgas plānošanas reģiona un Zemgales plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijās 2030.gadam. Rail Baltica ir integrēts vietējo pašvaldību ilgtspējīgas attīstības stratēģijās, tajā skaitā Inčukalna novadā, kur stratēģija tika aktualizēta Izpētes projekta laikā. Rail Baltica bija integrēts daļā vietējo pašvaldību teritoriju plānojumos. Tomēr teritorijas plānojuma kartēs, kas ir izstrādātas M 1: 10 000, rezervētie transporta koridori atšķirās no Detalizētajā tehniskajā izpētē precizētā trases novietojuma.



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Izpētes ietvaros pašvaldībās, kuru administratīvās teritorijas šķērso plānotā dzelzceļa līnija Rail Baltica, ir sagatavoti **Rail Baltica lokālpārplānojumi** – pašvaldību **teritorijas plānojumu grozījumi**. Lokālpārplānojumu izstrādei, atbilstoši Teritorijas attīstības plānošanas likumam, slēdza trīspusējos līgumus, kur Satiksmes ministrija bija teritorijas plānojuma grozījumu ierosinātājs, PS “RB Latvija” sagatavoja plānojumu dokumentāciju un grafisko daļu un pašvaldība pieņēma lokālpārplānojuma izstrādē nepieciešamos lēmumus. Lokālpārplānojumu apstiprināšanas un sabiedrības informēšanas process tiks pabeigts pēc izpētes, saskaņā ar LR normatīvajos aktos regulēto procedūru.

Lokālpārplānojuma grafiskajā daļā ir noteiktas teritorijas ar īpašiem noteikumiem “Nacionālas nozīmes infrastruktūras teritorija” (25.att.). Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteikta atļautā izmantošana: Rail Baltica un saistītās infrastruktūras būvniecība. Līdz būvniecības uzsākšanai ir atļauts turpināt līdzšinējo nekustamo īpašumu izmantošanu, bet jaunai būvniecībai ir noteikti ierobežojumi.

25.att. Lokālpārplānojuma grafiskās daļas “Funkcionālais zonējums” kartes fragments un apzīmējumi



Lokālpārplānojuma tematiskajās kartēs ir iekļauti arī nozīmīgākie Rail Baltica risinājumi, kas ietekmē piekļūšanu nekustamajiem īpašumiem un vietējo transporta tīklu, parādīti maģistrālo inženierkomunikāciju šķērsojumi un plānotās dzīvnieku pārejas.

Ar lokālpārplānojumiem tiek atcelti nekustamo īpašumu izmantošanas un apbūves ierobežojumi, kas bija noteikti Rail Baltica vajadzībām rezervētajās teritorijās, balstoties uz Priekšizpētes rezultātiem.

Plānotās Rail Baltica būvniecības atbilstība pašvaldību teritoriju plānojumiem ir svarīga, lai ierobežotu jaunu privāto un sabiedriskā sektora būvniecību akceptētajā trasē, tādējādi izvairoties no atbildības vērtības pieauguma projekta gaitā. Rail Baltica būvniecība tiks uzsākta, pamatojoties uz nacionālo interešu objekta statusu (nevis atbilstību teritoriju plānojumiem).

## 6. SAGATAVOT TEHNISKOS RISINĀJUMUS

Ietekmes uz vidi novērtējumam tika izstrādāti tipveida tehniskie risinājumi dzelzceļa līnijas variantu novietojumam vidē un esošās infrastruktūras šķērsošanai.

Sarežģītajām vietām tika izstrādāti individuāli tehniskie risinājumi M 1: 1000, atsevišķās vietās M 1: 200, kā to paredzēja Izpētes tehniskā specifikācija un VPVB programmā noteiktā detalizācija.

Ietekmes uz vidi novērtējumam sagatavotie Rail Baltica trases varianti pilnībā atbilda SITS prasībām dzelzceļa līnijas kategorijai P2/F1 un Kopējo principu izejas datiem un līnijas galvenajiem parametriem. Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējumā sabiedrības vērtējumam tika nodoti pilnībā atbilstoši un līdzvērtīgi Rail Baltica dzelzceļa līnijas trašu varianti.

Galvenajam variantam visi sākotnējie tipveida risinājumi tika pārstrādāti kā individuālie risinājumi, atbilstoši aktuālajai situācijai dabā un galvenajam variantam veiktajai topogrāfiskai uzmērīšanai.

Visiem Pasūtītāja apstiprinātajiem variantiem dažādās detalizācijas pakāpēs tika veikta **inženierizpēte**. Ietekmes uz vidi novērtējuma vajadzībām tika veikti apjomīgi kamerālie darbi, vēsturisko inženierizpēšu informācijas apkopošana un analīze, kā arī veikti urbšanas darbi Latvijas-Lietuvas pierobežā, lai kopā ar Lietuvas ekspertiem izvērtētu iespējamo karsta procesu ietekmi uz Rail Baltica dzelzceļa trases novietojuma izvēli Latvijas/Lietuvas pierobežā. Karsta procesu ietekmes nekonstatēšana deva iespēju vienoties par robežas šķērsošanu jau iepriekšējā izpētē plānotajā vietā.

Galvenajam variantam, ievērojot pieejamos datus no citām jau iepriekš veiktajām inženierizpētēm, urbumi tika veikti vismaz 5 m dziļumā, vienmērīgi, lai iegūtu priekšstatu par ģeoloģiskajiem apstākļiem Rail Baltica dzelzceļa trases vietā. Pie vidējām un lielajām upēm krastā tika veikti apm. 20 m dziļi urbumi, lai iegūtu priekšstatu par ģeoloģisko situāciju tiltu balstu izbūves vajadzībām. Dziļie urbumi tika veikti arī plānotā Torņakalna tuneļa izbūves vietā.

Sarežģītākā dzelzceļa līnijas vieta no ģeoloģiskā viedokļa ir posms pie Saulkalnes, kur tuvu zemes virskārtai pienāk ģipša slānis, kas rada potenciālu karsta procesu risku. Šajā vietā tiek plānots, ka Rail Baltica dzelzceļa izbūvei traucējošo ģipša slāni izstrādās SIA “Knauf”, kas to kā derīgo izrakteni izmantos savā ražošanas procesā. Pēc ģipša izstrādes tas tiks aizstāts ar nestspējīgu grunti, kas tiks sablīvēta līdz transporta būvei nepieciešamajam sablīvējuma līmenim.

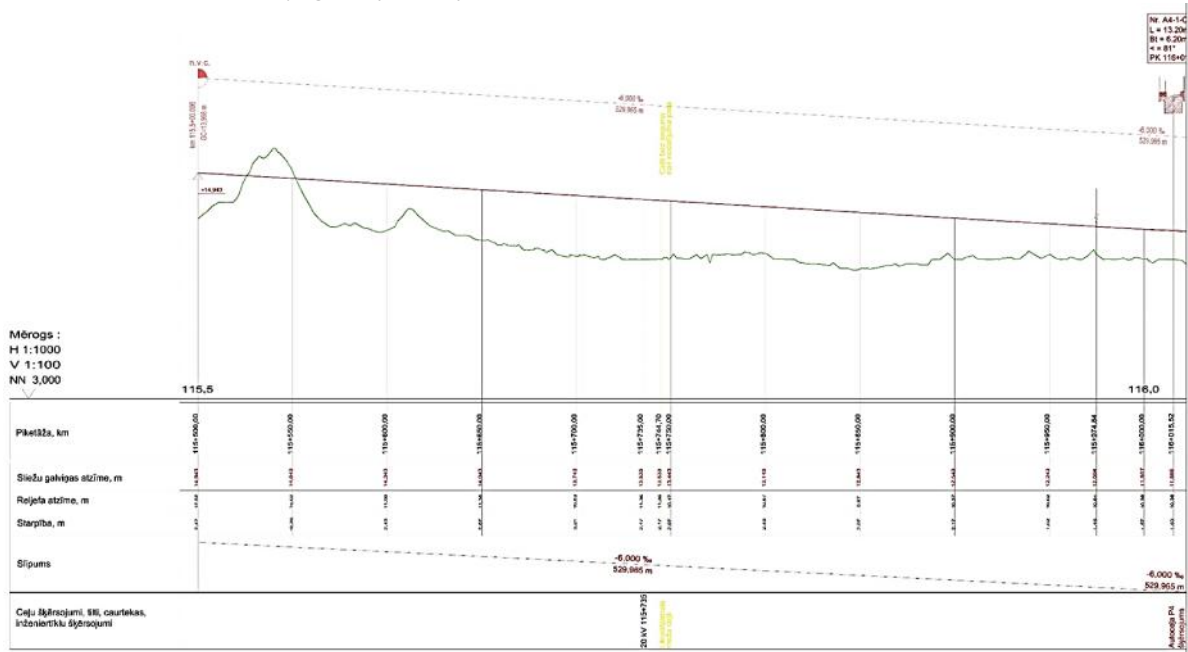
Galvenajam Rail Baltica dzelzceļa līnijas novietojuma variantam ir sagatavoti **detalizēti tehniskie risinājumi**:

- Dzelzceļa līnijas plāns ar dzelzceļa trases ģeometriskajiem parametriem atbilstoši SITS P2/F1 kategorijai;
- Sliežu ceļu garenprofils, nodrošinot SITS P2/F1 kategorijai atbilstošus profila kāpumus (26.att.);
- Dzelzceļa zemes klātnes šķēršprofili ar dzelzceļa virsbūves konstrukciju, sarežģītajām vietām – atsevišķi šķēršprofili, norādot raksturīgos parametrus līdz problēmvietai (27.att.);
- Sliežu ceļu shematiskie plāni apdzīšanas stacijām (33.att.), starpceļu savienojumiem (34.att.), Vangažu infrastruktūras apkopes punktam (28.att.), Acones pasažieru vilcienu apkopes punktam, multimodālajam kravu terminālim Salaspils novadā, Rail Baltica dzelzceļa stacijām Rīgas centrālajā pasažieru stacijā un Starptautiskajā Lidostā “Rīga”;
- Sliežu ceļu plāni esošā 1520 mm sliežu ceļu pārbūves vietās pie Vangažu stacijas, pie kravu multimodālā termināļa, posmā Preču 2 - Saurieši (29.att., 31.att.), Rīgas centrālajā stacijā un tās pieejās;
- Dzelzceļa tiltu, tuneļu un estakāžu risinājumi (29.att., 31.att.), to pretskati, laiduma konstrukciju raksturīgie šķērsgriezumi, balstu izvietojums;
- Autoceļu šķērsojumu risinājumi – autoceļa garenprofili, laiduma konstrukciju raksturīgie šķērsgriezumi, balstu izvietojums, brīvtempu šķērsgriezumi (37.att., 38.att., 35.att., 36.att.);

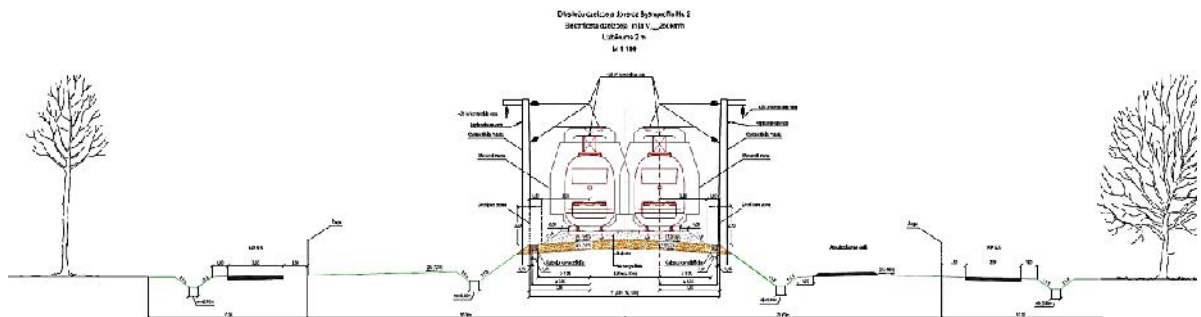
Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- Vilces jaudas apakšstaciju un to energobarošanas izvietojums, piebraucamie ceļi vilces jaudas apakšstacijām;
- Signalizācijas pamatierīču izvietojuma shematiskie plāni;
- Dzelzceļam paralēlā apkalpes ceļa, dzelzceļa infrastruktūras nožogojuma tehniskie risinājumi;
- Vangažu infrastruktūras apkalpošanas punkta (28.att.), Acones pasažieru vilcienu apkopes punkta, Rail Baltica staciju Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un Starptautiskajā Lidostā “Rīga” (50.att.) pasažieru termināļa būves ar piesaisti sliežu ceļiem un pasažieru apkalpošanas infrastruktūra (peroni, pieejas peroniem);
- signalizācijas un telekomunikācijas iekārtas – lauku iekārtas, GSM-R torņi, iekārtas vilcienu kustības drošības garantēšanai u.c.;
- citas saistītās infrastruktūras būves – prettrokšņa barjeras, nožogojumi, publiskie dzelzceļam paralēlie ceļi nekustamo īpašumu piekļūšanai u.c.

26.att. Rail Baltica dzelzceļa garenprofila piemērs

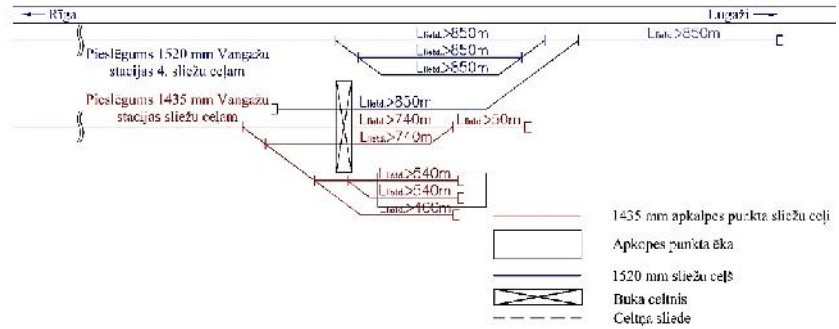
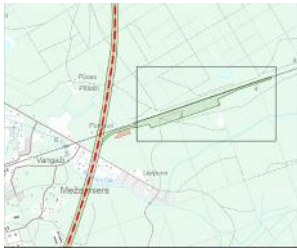


27.att. Rail Baltica dzelzceļa šķērsprofila piemērs

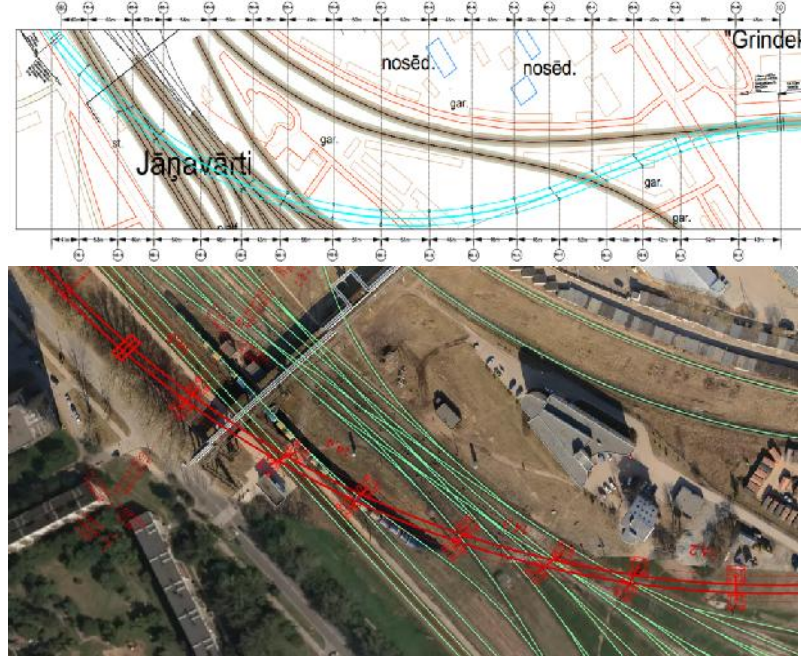


28.att. Sliežu ceļu plāns Vangažu infrastruktūras apkopes punktam

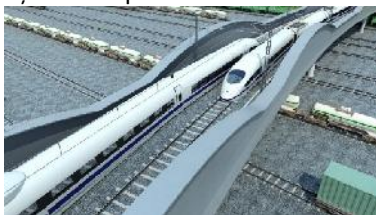
Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)



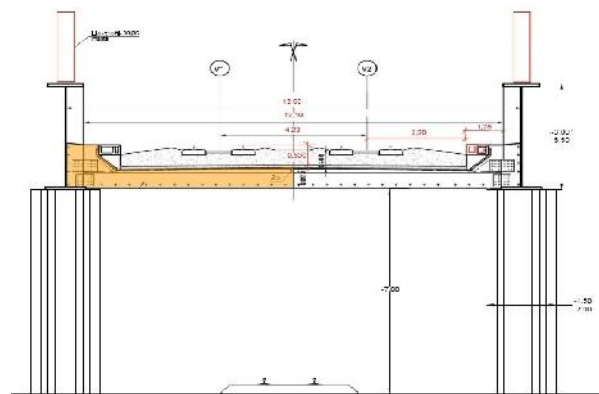
29.att. Šķirotavas parka Rail Baltica dzelzceļa pārvada plāns



30.att. Esošo 1520 mm dzelzceļa sliežu šķērsojuma vizualizācija Šķirotavas parkā

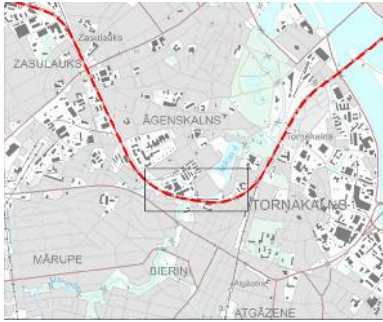


31.att. Šķirotavas parka pārvada konstrukcijas šķērsgriezums



32.att. Tunelis zem esošajiem sliežu ceļiem (Torņakalns)

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)



Dzelzceļa zemes nodalījuma josla izpētes gaitā ir izstrādāta vidēji 60 m platumā. Joslas paplašinājumi ir plānoti stacijās, vilces jaudas apakšstacijās, dziļajos ierakumos un lielajos uzbērumos, kur nav nepieciešama atbalsta sienu izbūve. Joslas sašaurinājums ir paredzēts inženierbūvju (tilti, estakādes, pārvadi) izbūves vietās, kur visa dzelzceļa infrastruktūra ir izvietota uz dzelzceļa inženierbūves. Šajās vietās dzelzceļa nodalījuma joslas platums ir paredzēts inženierbūves projekcijas platumā uz zemes virsmu.

Izpētē piedāvātā vilciena darbības koncepcija paredz **apdzīšanas staciju** izvietojumu ik pa 50 km (skat. 3.nod. 15.att.). (Tehniskie risinājumi ietver nepieciešamos lietderīgos sliežu ceļu garumus, pārmiju pārvedu parametrus, kā arī pasažieru apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru (pasažieru platformas), lai nākotnē 1435 mm sliežu ceļu tīklā varētu attīstīt reģionālo satiksmi (33.att.).

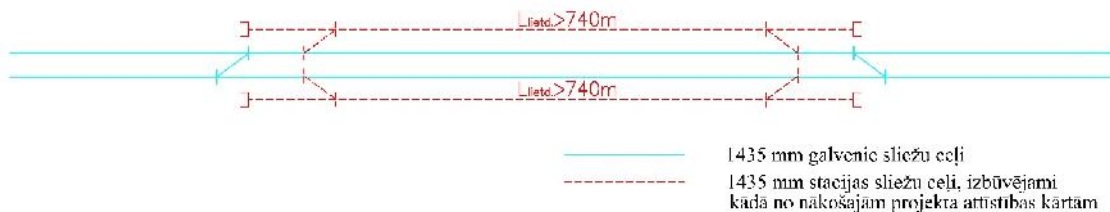
Rail Baltica dzelzceļa līnijas plāni un sliežu ceļu shematiskie plāni ir izstrādāti tehniskajai stacijai arī pie Ādažu militārā poligona.

Ja nākotnē būs nepieciešamība, uz galvenās *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas nodrošināt apdzīšanas staciju vietās jaunas kravas vai reģionālās, starppilsētu un vietējās pasažieru satiksmes stacijas, tad to izveidošana neparedz būtisku galvenās dzelzceļa līnijas pārbūvi, jo būs jāizbūvē tikai papildus sliežu ceļi un kravas vilcienu/pasažieru apkalpošanai nepieciešamā infrastruktūra (peroni, pieejas u.c.).

33.att. Apdzīšanas stacijas sliežu ceļu plāns



34.att. Starpcelju savienojuma sliežu ceļu plāns



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Pamatojoties uz Rail Baltica dzelzceļa kustības satiksmē plānotajiem pasažieru, kravu un reģionālo vilcienu tehniskajiem parametriem un veikto vilcienu kustības modelēšanu, ir aprēķināta nepieciešamā energoapgādes jauda vilcienu kustības maksimuma stundā un atbilstoši tam nepieciešamās **vilces jaudas apakšstacijas** un to jaudu parametri. Vilces jaudas apakšstacijas ir paredzētas izbūvēt pie Salacgrīvas, Skultes, Saulkalnes un Bauskas (15.att.).

Vilces jaudas apakšstaciju izvietojuma konkrētās vietas noteikšanā tika vērtēts arī esošais 330/110 kV energoapgādes tīkls un tajā pieejamās brīvās jaudas Rail Baltica dzelzceļa energoapgādei. Vienīgā vieta ar nepietiekošu energoapgādes jaudu ir Salacgrīvas vilces jaudas apakšstacija. Tai kā barojošā līnija, papildus esošajai 110 kV līnijai Aloja-Salacgrīva, paralēli Rail Baltica dzelzceļam tiks izbūvēta jauna 110 kV augstsprieguma līnija, kas nodrošinās pamatbarošanu Salacgrīvas jaudas apakšstacijai, vienlaicīgi nodrošinot apakšstacijas ieslēgumu 110 kV līniju tīklā, tādējādi veicinot reģiona energodrošumu.

Vilces jaudas apakšstacijas pie Bauskas un Salacgrīvas ir izvietotas ar nodomu nepieciešamības gadījumā (ārkārtas situācijas, vilces jaudas apakšstaciju bojājumi u.c.) nodrošināt kontakttīkla energoapgādi ar pārrobežu posmiem Igaunijas un Lietuvas teritorijās.

Tehniskie risinājumi ietver vilces jaudas apakšstacijai nepieciešamās teritorijas un tās piekļuves infrastruktūru, norādot apakšstacijām nepieciešamo tehnoloģisko iekārtu izvietojumu un to pieslēgumus augstsprieguma barošanas tīkliem.

Rail Baltica saistītās infrastruktūras (depo, stacijas, u.c.) energobarošana paredzēta no tuvumā esošajiem 20kV energoapgādes tīkliem.

Sadarbojoties ar AS “Latvijas Elektriskie tīkli” to paredzētās darbības “**Trešā Igaunijas – Latvijas elektropārvades tīkla starpsavienojuma izveide**” ietvaros, posmā no Skultes līdz Rīgas TEC 2 Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūra un viens no Igaunijas – Latvijas elektropārvades tīkla starpsavienojuma trašu variantiem (1b) ir izvietoti vienotā koridorā, novietojot 330 kV energoapgādes līniju tā, ka tās malējais vads atrodas līdz 8 m attālumā no Rail Baltica dzelzceļa trases nožogojuma (21.att.).

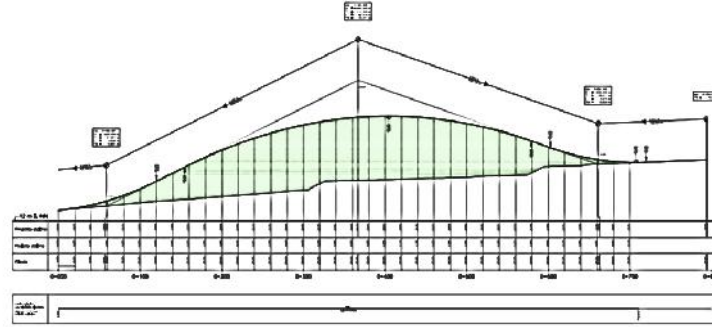
Izpētes gaitā tika apkopota informācija no VAS “Latvijas Valsts ceļi” par valsts **autoceļiem** un autoceļu projektiem (vairāk par valsts autoceļu projektiem - 2.nod. 14.att.), no pašvaldībām par pašvaldību autoceļiem un no AS “Latvijas Valsts meži” un SIA “Rīgas meži” par valsts un Rīgas pašvaldības īpašumā esošajiem mežu ceļiem un galvenajām stigām. Individuālajās konsultācijās ar komersantiem, zemniekiem un citiem īpašniekiem tika iegūta informācija par nepieciešamiem parametriem dzelzceļa šķērsojumu un alternatīvo piekļūšanas ceļu izbūvei. Galvenajam trases variantam ir plānoti 101 šķērsojums ar autoceļiem.

Visi esošā dzelzceļa, autoceļu un plānoto autoceļu šķērsojumi ar Rail Baltica sliežu ceļiem ir paredzēti divos līmeņos, tādējādi samazinot iespējamo negadījumu risku infrastruktūras šķērsojumu vietās. Pārsvarā autoceļu šķērsojumi ir veidoti pāri Rail Baltica dzelzceļam bet vietās, kur dzelzceļš ir izvietots augstajā uzbērumā, šie šķērsojumi ir paredzēti zem Rail Baltica dzelzceļa, nodrošinot attiecīgajai ceļa kategorijai un īpašnieka nosacījumos noteikto brīvību.

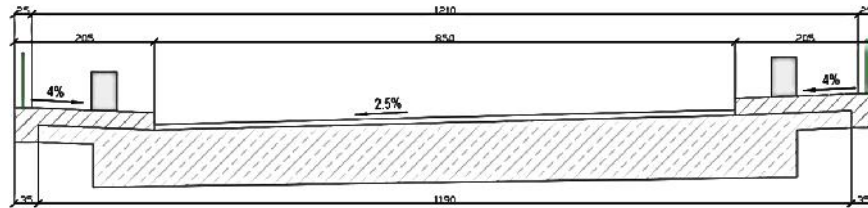
Šķērsojumu tehniskie risinājumi ietver šķērsojuma plānu un garenprofilu (35.att.), inženierbūves pretskatu, šķērsgriezumu un balstu izvietojuma vietas (36.att.).

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

35.att. Valsts reģionālā autoceļa P15 garenprofils šķērsojumam ar dzelzceļu



36.att. Valsts reģionālā autoceļa P15 pārvada šķērsgriezums



Valsts autoceļu šķērsojumu un pašvaldību autoceļu šķērsojumu parametri (autoceļu normālprofili, brīvtempas, pieejas rampu slīpumi) ir pieņemti atbilstoši aktuālajām un plānotajām transporta noslodzēm un parametriem. Valsts galveno autoceļu šķērsošanas tipveida risinājumi paredz projektēto autotransporta braukšanas ātrumu 90 km/h. Satiksmes pārvadu platums ir atkarīgs no satiksmes sastāva un intensitātes uz šķērsojamā ceļa.

37.att. Valsts galvenā autoceļa A7 šķērsojuma pārskata plāns



38.att. Valsts reģionālā autoceļa P15 šķērsojuma pārskata plāns



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Sarežģītajām vietām tika izstrādāti individuāli tehniskie risinājumi un to vizualizācijas, sniedzot sabiedrībai pilnīgu priekšstatu par plānoto Rail Baltica dzelzceļa līniju un paredzētajiem tehniskajiem risinājumiem un priekšstatu par paredzamās darbības ietekmi uz esošo vides situāciju (39.att.).

39.att. Rail Baltica dzelzceļa šķērsojums ar valsts reģionālo autoceļu P3 Ropažu un Garkalnes novados



Meža ceļu šķērsojumi ir paredzēti vietās, kas tika noteiktas kopā ar attiecīgā meža ceļa īpašnieku - AS "Latvijas Valsts meži" un SIA "Rīgas meži", lai nodrošinātu mežaudžu kopšanu un citu mežsaimniecisko darbību. Mežu ceļu šķērsojumu parametri ir pieņemti tādi, lai tos varētu izmantot mežu tehnikai.

Valsts un pašvaldības ceļu šķērsojumos vienlaicīgi ar brauktuves šķērsojumu vienā pusē vai abās pusēs ir paredzēta **gājēju ietvju un/vai gājēju/veloceliņu** izbūve, kas nodrošinās drošu Rail Baltica šķērsošanu gājējiem un velosipēdistiem. Atsevišķiem sarežģītākajiem šķērsojumu mezgliem (piem. autoceļam P132 pie Jaunmārupes) gājēju un velosipēdistu šķērsojums paredzēts kā atsevišķi izbūvēta inženierbūve šķērsojuma konfigurācijas dēļ.

40.att. Gājēju pārejas piemērs (Zasulauka stacija)

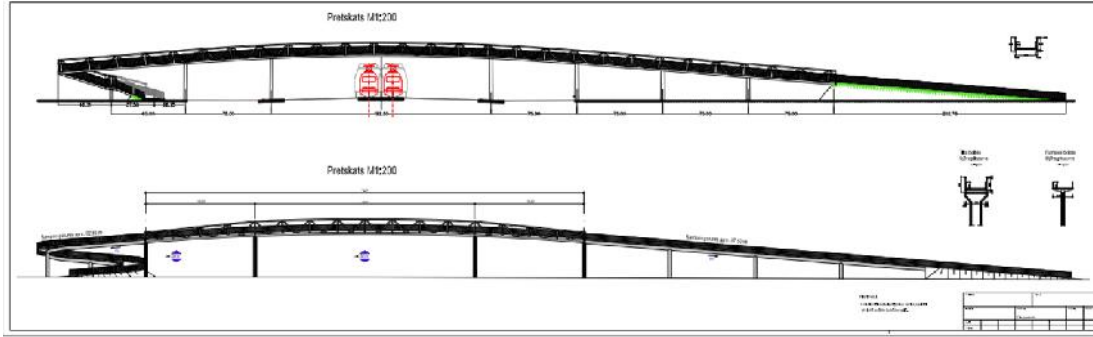


Rīgas pilsētā ir paredzēts ierīkot arī gājēju pārejas pār Rail Baltica un esošā 1520 mm dzelzceļa sliežu ceļiem, lai neierobežotu gājēju kustību pilsētas vidē). Rīgā ir paredzētas 11 gājēju / velosipēdistu pārejas + 1 līmenī iepretī (41.att.).



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

41.att. Gājēju pārejas pār Rail Baltica pretskats (M 1: 200)



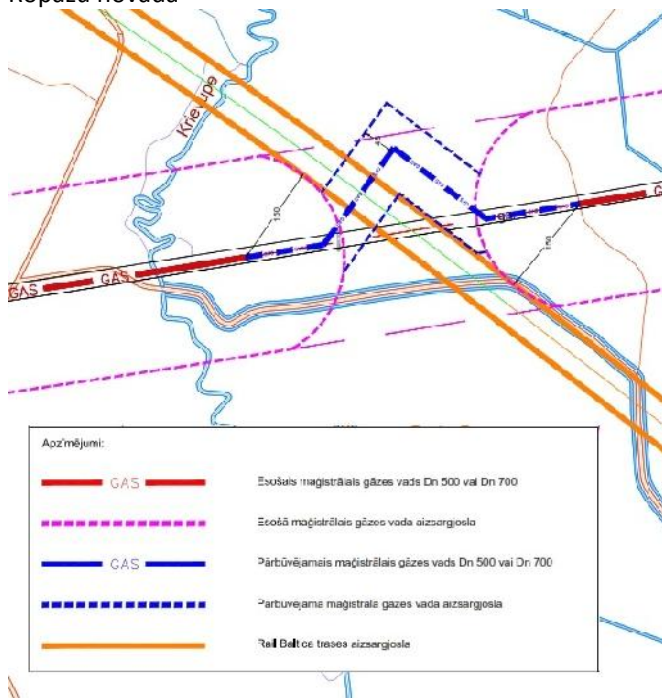
Līdz privātajiem īpašumiem un mājām, ja piekļūšanu traucē Rail Baltica, tiks izbūvēti gar Rail Baltica sliežu ceļiem paralēli ceļi un pieslēgti tuvākajiem valsts autoceļiem, vai pašvaldību autoceļiem, vai meža ceļiem. Pēc izbūves tie tiks nodoti apsaimniekošanā pēc piekritības. No jauna izbūvējamie piekļūšanas ceļi līdz komersantu un privātajiem īpašumiem ir izvietoti tādā veidā, lai līdz tuvākajam dzelzceļa trases šķērsojumam nevajadzētu braukt vairāk kā 2 - 3 km.

Izpētes gaitā tika apkopota informācija par visām šķērsojamām **maģistrālajām inženierkomunikācijām** – pārvades gāzes vadiem, maģistrālo naftas vadu, 330 kV un 110 kV augstsprieguma līnijām, maģistrālajiem ūdensvadiem, kanalizācijas vadiem un siltumtrasēm. Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūves gaitā vislielākie maģistrālo inženierkomunikāciju pārbūves darbi ir paredzēti gāzes pārvades vadu un gāzes iekārtu pārbūvei, nodrošinot drošības aizsargjoslu attālumus, kā arī gāzesvadu šķērsošanu taisnā leņķī. Pārējo maģistrālo inženierkomunikāciju pārbūve ietver to paaugstināšanu (piem. EPL vadi) vai pazemināšanu (piem. ūdensvadi), lai nodrošinātu nepieciešamos vertikālos attālumus starp Rail Baltica dzelzceļa līnijas sliežu ceļiem un šķērsojamām komunikācijām.

Izpētes gaitā ir panākta konceptuāla piekrišana no maģistrālo inženierkomunikāciju īpašniekiem un tiesiskajiem valdītājiem par šķērsojuma risinājumiem un saņemti viņu nosacījumi inženierkomunikāciju pārbūvei vai pārcelšanai.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

42.att. Pārvades gāzesvada pārbūves principiālais risinājums Ropažu novadā

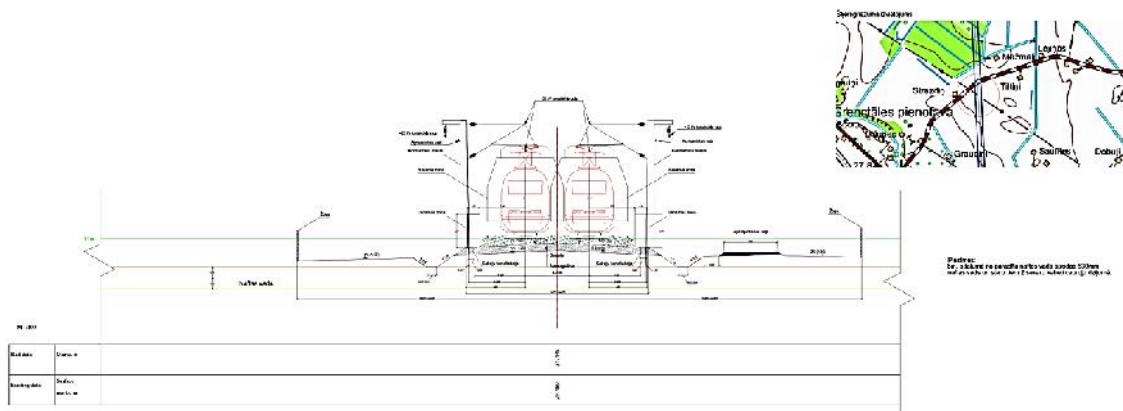


**Gāzesvadu** šķērsošanai, atbilstoši AS “Latvijas Gāze” nosacījumiem, visi šķērsojumi (kopā 7) tiks pārbūvēti 90° leņķī. Pie Saulkalnes ir paredzēta pārvades gāzes vada Rīga-Paņeveža (D 700 mm) un pārvades gāzes vada Rīga-Daugavpils (D 500 mm) posmu pārbūve paralēli Rail Baltica un valsts galvenā autoceļa A4 plānotajam koridoram, lai nodrošinātu vietu Salaspils intermodālā kravu termināļa izvietojumam.



Pie Gaujas un pie Salaspils ir paredzēta arī pārvades gāzes vadu darbību nodrošinošo iekārtu pārbūve un pārcelšana, lai nodrošinātu pārvades gāzes vadu funkcionalitāti pēc to pārcelšanas un nodrošinātu nepieciešamos drošības aizsargjoslu attālumus līdz dzelzceļa infrastruktūrai.

43.att. Rail Baltica šķērsojums ar maģistrālo naftas vadu



**Maģistrālā naftas vada** šķērsojumam ir izvirzītas prasības cauruļvadu un sakaru kabeļa šķērsojumu pārbūvēt 90° leņķī, kā arī nodrošināt papildus aizsardzības pasākumus (aizsargčaulas izbūve).

**Elektropārvades tīkliem** ir paredzēti pārbūves pasākumi, lai nodrošinātu minimālo attālumu no dzelzceļa infrastruktūras (jo īpaši kontakttīkla sistēmas) līdz augstsprieguma līniju zemākajiem vadiem. Atsevišķās šķērsojumu vietās ir paredzēta elektrolīniju balstu nomaiņa, lai varētu paaugstināt līniju vadus.

**Telekomunikācijas.** Rail Baltica dzelzceļa līnijas galvenais variants neskar mobilo publisko operatoru infrastruktūru. Gaisvada elektronisko sakaru līnijas, vienojoties ar īpašnieku, tiks paaugstinātas, un

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

pazemes kabeli – pazemināti. Cita paliekoša ietekme uz telekomunikācijām nav paredzēta, jo visas dzelzceļa infrastruktūras sistēmas un ritošais sastāvs pilnībā atbilst ES normatīviem.

Lai samazinātu ietekmi uz valsts **ūdensnotekām, meliorācijas un lietusūdeņu** novadgrāvjiem, Rail Baltica dzelzceļš līdzena reljefa apvidū ir pacelts orientējoši par 1,8 m (sliedes galviņas atzīme), tādējādi nodrošinot, ka visas dzelzceļa konstruktīvās kārtas atrodas virs zemes. Zem dzelzceļa, jau zemes līmenī, bez ierobežojumiem ir izbūvējamas caurtekas, mazie tilti, kas nepieciešami ūdensnoteku, meliorācijas un lietus ūdeņu netraucētai novadīšanai zem dzelzceļa. Izteikta reljefa apvidū, kur iepriekš norādītais augstums ir mazāks, ūdeņi pa dzelzceļam paralēli izbūvētajiem grāvjiem tiks novadīti līdz tuvākai caurteikai vai tiltam.

**Komunālo saimniecību tīklu** šķērsošanai un nepieciešamajai pārbūvei ir saņemti tehniskie nosacījumi no īpašniekiem. Nosacījumi ir pievienoti Tehniskajām specifikācijām tālākai projektēšanas veikšanai.

44.att. Dzīvnieku pāreja



IVN laikā kopumā tika apsekotas vairāk nekā 130 vietas, lai noskaidrotu dzīvnieku migrācijas koridorus un sagatavotu priekšlikumus pāreju ierīkošanai. Pamatojoties uz IVN izpētes gaitā veikto vides ekspertu atzinumiem, 14 vietās, kur Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērso vai atrodas pie lielajiem mežu masīviem, ir paredzēta **dzīvnieku pāreju (zaļo tiltu)** izbūve pār dzelzceļu (44.att.). Vietās, kur Rail Baltica dzelzceļa trase ir novietota vienā transporta koridorā ar esošo autoceļu, kam ir plānota rekonstrukcija (piem. autoceļš A5), dzīvnieku pārejas izbūve ir paredzēta pēc autoceļa rekonstrukcijas.

45.att. Tilts pār Gauju



Dzīvnieku migrāciju nodrošinās arī brīvītelpa zem tiltiem pār lielajām un vidējām upēm (45.att.).



Rail Baltica Latvijas posma galvenais variants šķērso 35 upes, tajā skaitā Daugavu (1 x Rīgā un 1 x Salaspils un Ķekavas novados), Gauju, Mēmeli, Mūsu u.c.

Daugavas (Rīgas HES ūdenskrātuves) šķērsošanai ir paredzēts 1150 m garš tilts, kas sastāv no 19 laidumiem un 20 balstiem, t.sk. krasta balstiem (dzelzceļa tilts 46.att.). Izpētes laikā ir izskatīta iespēja būtēt multimodālu tiltu kopā ar autoceļu (Rīgas apvedceļu).

Dzelzceļa un autoceļa būvju atšķirīgo parametru dēļ, kā arī atšķirīgo projekta realizācijas laika grafiku dēļ, konceptuāli

46.att. Tilts pār Daugavas HES ūdenskrātuvi

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

ir izvēlēts veidot paralēlus autoceļa un dzelzceļa tiltus.



Rīgā tilta pār Daugavu tehniskais risinājums ir izstrādāts, respektējot Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības prasības, - augšpus esošajam 1520 mm dzelzceļa tiltam un samērīgi ar esošā tilta risinājumiem, ievērojot kuģošanas brīvtelpu zem tilta.



47.att. Tilts pār Daugavu Rīgā



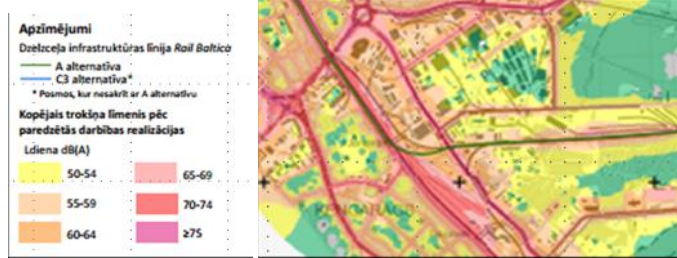
Kopā Rail Baltica Latvijas posmā ir paredzēti 209 šķērsojumi ar autoceļiem, esošo 1520 mm dzelzceļu, upēm un maģistrālajām inženierkomunikācijām (4.tab.).

**4.tab. Rail Baltica akceptētā varianta šķērsojumi ar upēm un citu infrastruktūru**

Šķērsojuma veids	Skaitis akceptētajā trasē
Autoceļa šķērsojums	101
Tilts pār upi	28
Augstsprieguma EPL šķērsojums	19
Dzelzceļa šķērsojums	6
Pārvades gāzes vada šķērsojums	8
Savvaļas dzīvnieku pāreja	11
Tunelis	1
Dīķeris (Mārupīte)	1
Naftas vada šķērsojums	1

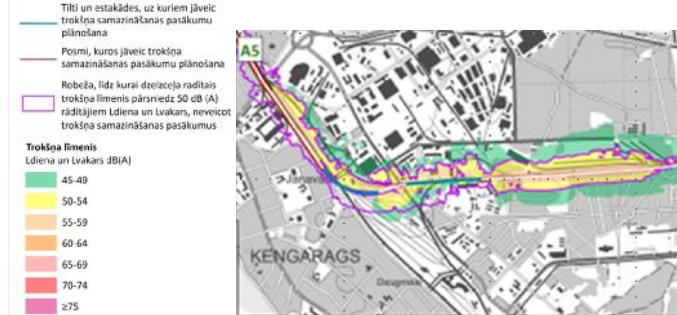
Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

48.att. Kopējais trokšņu līmenis pēc Rail Baltica izbūves



IVN alternatīvām veiktajā **trokšņu modelēšanā** ir konstatēti kopumā 100 km gari trases posmi, kur Rail Baltica dzelzceļa radītais troksnis pārsniegs normatīvos lielumus dzelzceļa līnijas abās pusēs, un 30 km, kur pārsniegs tikai vienā dzelzceļa pusē.

49.att. Rail Baltica radītie vides trokšņa pārsniegumi pēc prettrokšņa pasākumu realizācijas

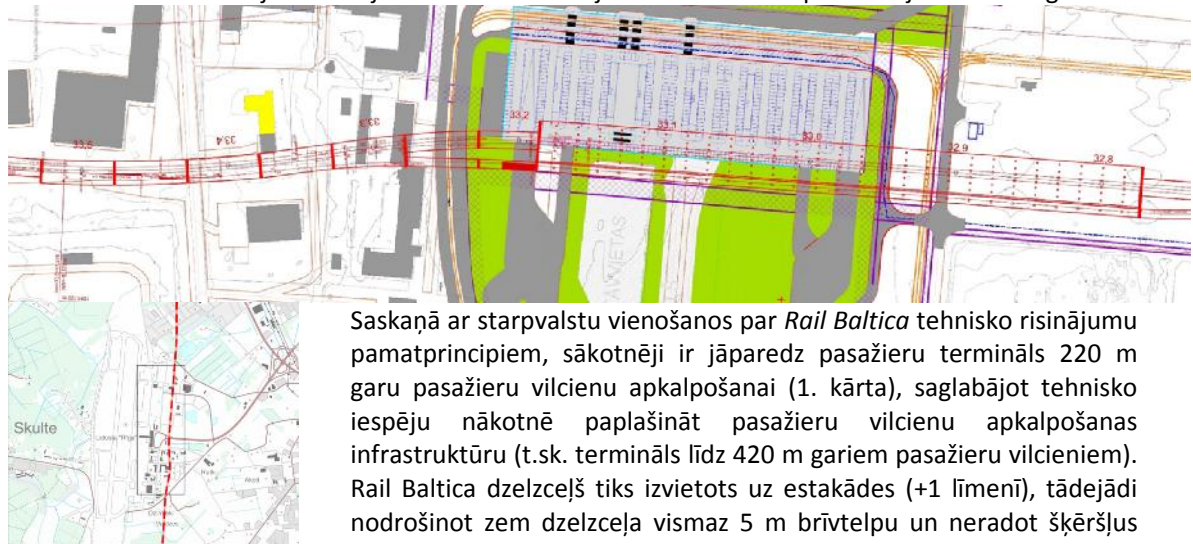


Detalizētās tehniskās izpētes ietvaros ir sagatavoti tehniskie risinājumi trokšņu un vibrācijas ietekmes samazināšanai atbilstoši veiktās modelēšanas rezultātiem. Šajās vietās, nosakot galīgo Rail Baltica dzelzceļa trases sliežu ceļu augstumu, kā arī ievērojot uz to brīdi aktuālos pieļaujamo trokšņu līmeņus un to noteikšanas metodiku (ir paredzamas attiecīgo normatīvo aktu

izmaiņas šajā jomā), tehniskā projekta izstrādes gaitā varētu būt nepieciešamība precizējumiem pēc konkrētai vietai vispiemērotākajiem prettrokšņu pasākumiem (trokšņu sienas, aizsargstādījumi, skaņas slāpētāji uz sliežu režģa u.c.).

Tehniskais risinājums **Starptautiskajā lidostā "Rīga"** paredz, ka dzelzceļa koridors lidostas teritorijā tiks izvietots jau sākotnēji paredzētajā ziemeļu dienvidu virzienā, austrumu pusē paralēli esošajiem aviācijas ceļiem (50.att.).

50.att. Rail Baltica stacijas izvietojuma tehniskā risinājuma virsskats starptautiskajā lidostā "Rīga"



Saskaņā ar starpvalstu vienošanos par *Rail Baltica* tehnisko risinājumu pamatprincipiem, sākotnēji ir jāparedz pasažieru termināls 220 m garu pasažieru vilcienu apkalpošanai (1. kārtā), saglabājot tehnisko iespēju nākotnē paplašināt pasažieru vilcienu apkalpošanas infrastruktūru (t.sk. termināls līdz 420 m gariem pasažieru vilcieniem). Rail Baltica dzelzceļš tiks izvietots uz estakādes (+1 līmenī), tādējādi nodrošinot zem dzelzceļa vismaz 5 m brīvtelpu un neradot šķēršļus teritoriju brīvai pieejamībai abpus dzelzceļa estakādei.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Rail Baltica dzelzceļa pasažieru apkalpošanai ir paredzēts sākotnēji izbūvēt 220 m garu un pēc tam pagarinātu līdz 420 m pasažieru termināli, kas tiek sasaistīts kopā ar esošo lidostas pasažieru termināli un lidostā plānotajiem pasažieru apkalpošanas termināļiem<sup>5</sup>.

Ievērojot to, ka lidostas ziemeļu daļā ir attīstījusies lidostas kravu apstrādes infrastruktūra, teritorijām lidostas ziemeļu daļā ir plānots pieslēgt vienu Rail Baltica kravas dzelzceļa atzaru, kas no galvenās līnijas atzarojas pirms dzelzceļa pasažieru termināla ēkas, tādējādi nodrošinot, ka lidostas dzelzceļa kravas tiks pārvadātas pa atsevišķu, no pasažieru platformām nodalītu sliežu ceļu.

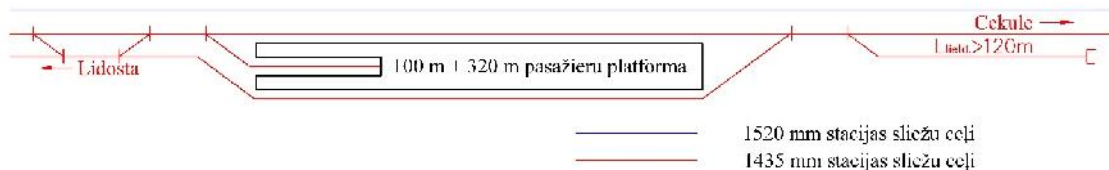
Ievērojot apstākli, ka Rail Baltica dzelzceļš Starptautiskās Lidostas “Rīga” teritorijā tiks izbūvēts uz estakādes konstrukcijas, nav nepieciešama būtiska lidostas esošās infrastruktūras pārbūve vai pārcelšana, kā arī ir nebūtiska ietekme uz plānotajām lidostas infrastruktūras attīstībām. Vienīgā ietekme ir paredzēta uz dzelzceļa estakādes ceļā esošajām būvēm - Baltijas Cargo centrs, VAS “Latvijas Gaisa satiksme” ēkas, degvielas uzpildes stacija. Rail Baltica dzelzceļa izbūves laikā ir paredzēta šo skarto būvju funkciju pārvietošana uz jaunu vietu, kas saskaņota ar attiecīgo būvju un infrastruktūras īpašniekiem.

**Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā** Rail Baltica dzelzceļa risinājumi paredz divu esošo 1520 mm dzelzceļa sliežu ceļu apvienošanu – viena caurbraucošā kravas satiksmes sliežu ceļa apvienošanu ar pasažieru satiksmei izmantoto sliežu ceļu, kā arī pārējo sliežu ceļu pārbūvi, lai atbrīvotu vietu Rail Baltica sliežu ceļu un pasažieru apkalpošanas infrastruktūras izvietošanai.

Rail Baltica stacija atradīsies Rīgas pasažieru stacijas dienvidu pusē. Ierobežotās vietas dēļ ir plānots, ka starp abiem Rail Baltica sliežu ceļiem atradīsies 420 m gara platforma, kas ļaus apkalpot gan parastos (200 m) un dubulti sakabinātos (400 m) starptautiskos pasažieru vilcienus, gan ekspreša vilcienus, kas kursē līdz starptautiskajai lidostai “Rīga”, un nākotnē iespējamās reģionālās un vietējās satiksmes pasažieru vilcienus (51.att.).

Rail Baltica būves Rīgas pasažieru stacijā sākas ar pārmiju kopām pirms Satekles/Ģertrūdes ielas un beidzas ar pārmiju kopām pirms Krasta ielas, kas ļaus vilcienam stacijā pārbraukt no viena sliežu ceļa uz otru. Rīgas centrālās stacijas austrumu pusē pie Lāčplēša ielas šķērsojuma beidzas Rail Baltica dzelzceļa vienceļa posms (viens sliežu ceļš izvietots posmā no Vagonu parka līdz Lāčplēša ielas šķērsojumam).

51.att. Sliežu ceļu principiālā shēma Rīgas centrālajā pasažieru stacijā

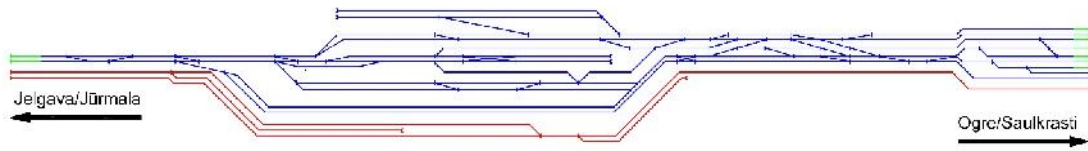


<sup>5</sup> saskaņā ar VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” IVN ziņojumu par infrastruktūras attīstības projektiem līdz 2020. gadam

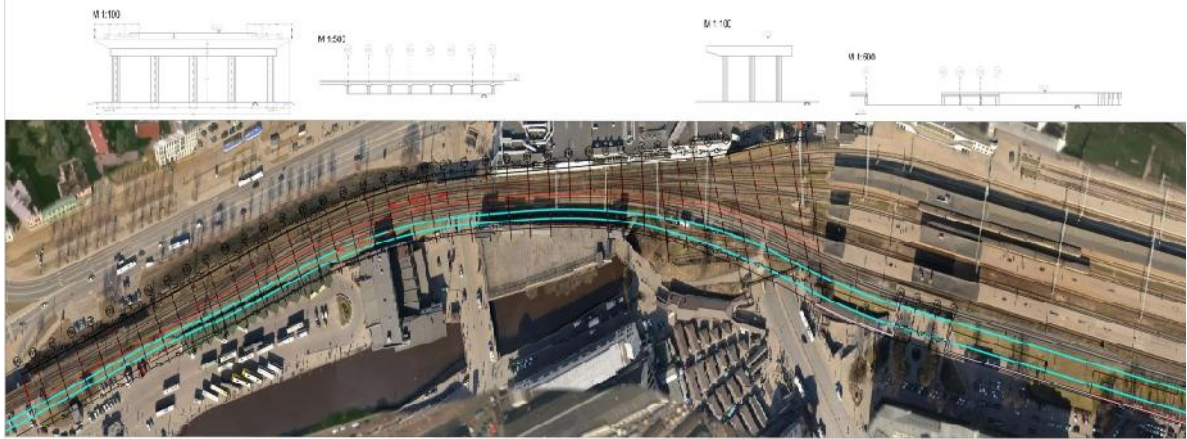
[http://www.riga-airport.com/uploads/files/IVN\\_zinojums\\_Rigas\\_lidosta\\_25\\_Septembris\\_2015.pdf](http://www.riga-airport.com/uploads/files/IVN_zinojums_Rigas_lidosta_25_Septembris_2015.pdf)

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

52.att. Rail Baltica sliežu ceļu plāns Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā



53.att. Rail Baltica izvietojuma Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā tehniskā risinājuma virsskats



54.att. Rail Baltica dzelzceļš Rīgas centrālajā pasažieru stacijā



Paralēli *Rail Baltica* detalizētās tehniskās izpētes projektam Satiksmes ministrija īstenoja izpēti Nr. SM 2015/01 TEN-T “*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde”, kuras mērķis ir izstrādāt optimālu Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla tehnisko un pilsēt būvniecisko risinājumu, nodrošinot divu dzelzceļa sistēmu (1435 mm un 1520 mm), sabiedriskā transporta un individuālās mobilitātes risinājumu savstarpēju integrāciju vienotā transporta mezglā. Rail Baltica risinājums IVN ziņojumā ietvēra maksimālo esošā dzelzceļa uzbēruma paplašināšanu. Gadījumā, ja AECOM Ltd. veiktās izpētes “*Rail Baltica* dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde”<sup>6</sup> ietvaros tiks rasti risinājumi esošo sliežu ceļu skaita samazināšanai un citam *Rail Baltica* dzelzceļa sliežu ceļu un pasažieru platformu novietojumam Rīgas

<sup>6</sup> AECOM study “Integration of Rail Baltica railway line within the Riga central multimodal public transportation hub - Elaboration of the technical solution”

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

centrālajā pasažieru stacijā, tad esošais uzbērums būs jāpaplašina mazākā apjomā, kā arī Rail Baltica sliežu ceļi tiks izbūvēti atbilstoši AECOM izpētē piedāvātajam un apstiprinātajam variantam.

Tehniskajiem risinājumiem ir sagatavotas vizualizācijas un veikti būvizmaksu aprēķini.



## 7. IZMAKSU - IEGUVUMU ANALĪZE UN SOCIĀLEKONOMISKĀS IETEKMES IZVĒRTĒJUMS

Projekta Rail Baltica izmaksu-ieguvumu analīzes mērķis bija noteikt ārējā finansējuma Connecting Europe Facility (CEF) un citu finanšu instrumentu piesaistes iespējamību un apmēru. Analīzes ietvaros tika izskatīti vairāki projekta finansējuma avoti, kā arī apskatīti vairāki ES fondu līdzfinansējuma intensitātes līmeņi.

Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 1303/2013 101.pantu, projekti, kuru investīciju apjoms pārsniedz EUR 50 miljonus, tiek izvērtēti, izmantojot Izmaksu-ieguvumu analīzi. IIA tika izstrādāta, ņemot vērā ES 2014.gadā publicētās vadlīnijas izmaksu un ieguvumu ekonomiskās analīzes veidošanā<sup>7</sup>. Rail Baltica IIA tika veikta pēc papildu izmaksu/ieguvumu principiem (papildus ieņēmumi un izmaksas rēķinātas pret alternatīvu bez projekta). Tika salīdzināti saimnieciskās darbības ienākumi un izdevumi, investīciju izmaksu starpība, kā arī sociālekonomisko ieguvumu starpība katrā no variantiem. IIA veikta Rīgas pasažieru staciju savienojošas dzelzceļa līnijas izbūvei, ņemot vērā esošās pasažieru plūsmas pa transporta veidiem (avio, dzelzceļš, autosatiksmē) un to izmaiņas pēc dzelzceļa līnijas izbūves, kā arī jaunās dzelzceļa līnijas vispārējo ietekmi uz lidostas darbību.

Par pamatu izmaksu-ieguvumu analīzei tika izmantotas Priekšizpētē izstrādātās kravu un pasažieru plūsmu prognozes<sup>8</sup>, saimnieciskās darbības izmaksu, finansēšanas, investīciju un citi pieņēmumi. Prognožu un pieņēmumu izstrādē tika ņemti vērā gan publiski pieejamā, gan ekspertu interviju gaitā apkopotā informācija, kā arī Rīgas Centrālās stacijas un Rail Baltica Loģistikas centra pētījumi.

Pamatojoties uz pieņēmumiem, tika izstrādātas projekta dzīves cikla (30 gadi no ekspluatācijas uzsākšanas pirmā gada) pilnās izmaksu un ieņēmumu prognozes, kā arī neto sociālekonomiskie ieguvumi. Gala rezultātā tika noteiktas neto sociālekonomiskās un neto infrastruktūras pārvaldītāja naudas plūsmas, kas tika izmantotas par pamatu analīzes rādītāju izstrādei un turpmākajai analīzei.

Lai noteiktu optimālo un efektīvāko Projekta ieviešanas un finansēšanas scenāriju, tika veikta Projekta ieviešanas alternatīvu analīze, izmantojot papildu izmaksu metodi (*no angļu val. „Incremental method”*), kuras ietvaros Projekta finanšu un sociālekonomiskie rādītāji tiek aprēķināti, ņemot starpību starp situāciju “ar Projektu” un situāciju “bez Projekta” („Bāzes” scenārijs), ar mērķi veikt Projekta pievienotās izmaksu un ieņēmumu vērtības analīzi. Gadījumā, ja visām alternatīvām ir negatīvā finanšu neto pievienotā vērtība, kā vislabākā tiek izvēlēta alternatīva ar vislielāko pozitīvo ekonomisko pievienoto vērtību.

- **Alternatīva bez Projekta.** No 2015. gada jūnija līdz septembrim nozares ekspertu, uzņēmumu un asociāciju pārstāvju interviju gaitā tika noskaidrots, ka daļa no bāzes scenārijā aplūkojamajām investīcijām vai nu tiks realizētas līdz Projekta nodošanai ekspluatācijā, vai nu nav tieši saistītas ar kravu plūsmas novirzīšanu uz jaunbūvējamo dzelzceļa līniju. Turklāt, daļēja kravu pāreja no autoceļiem nesamazinātu nepieciešamās investīcijas autoceļos. Tādējādi alternatīvā bez Projekta tiek pieņemts, ka vienīgās investīcijas infrastruktūrā, kuru realizāciju aizstāj Projekts, ir 1520 mm savienojuma būvniecība starp Rīgas centru un starptautisko lidostu „Rīga”.
- **Projekta alternatīvas.** Sākotnēji tika veikta daudzkritēriju analīze, kuras ietvaros apskatītas vairākas projekta alternatīvas, tajā skaitā *do-minimum*, *do-optimum* un *do-maximum* scenāriji. Analīzes rezultātā

<sup>7</sup> Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, EK, December 2014 [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba\\_guide.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf)

<sup>8</sup> AECOM 2011 Study; [http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item\\_3195\\_Rail\\_Baltica\\_Final\\_Report\\_Executive\\_Summary\\_31\\_05\\_11\\_FINAL\\_v2.pdf](http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_3195_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_FINAL_v2.pdf)

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

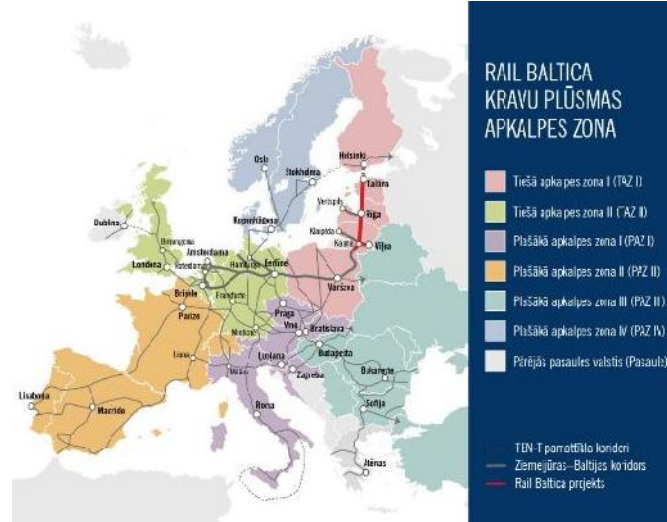
tika atlasītas un Satiksmes ministrijas apstiprinātas sešas projekta alternatīvas, kuras tika izmantotas IIA ietvaros (skat. 1.papildinātais starpziņojuma 9.pielikums “Trašu variantu apraksti”).

Izpētē tika aktualizēti Priekšizpētes satiksmes modeļa rezultāti, ņemta vērā aktuālā attīstība (ekonomikā, iedzīvotāju skaitā, pārvadājumu jomā, globāla mēroga tendencēs u.tml.) un izstrādāts satiksmes prognožu modelis Excel vidē. Attiecīgi tika koriģētas AECOM satiksmes prognozes (pamata scenārijs), un tās tika ņemtas kā šīs izpētes pasažieru un kravu prognožu modeļa pamata scenārijs. Modeļu rezultāti izstrādes gaitā tika sinhronizēti ar Salaspils kravu multimodālā termināļa un Rīgas pasažieru staciju modelēšanas rezultātiem.

**Kravu plūsmu prognožu metodoloģija.**

Lai noteiktu apkalpes zonu, tika izmantota Eiropas Savienības TEN-T politikā iestrādātā koridoru pieeja. Lai apkopotu un analizētu datus, modelētu un prognozētu kravu plūsmu, tirdzniecības plūsmas starp Latviju un sākumpunktu - galamērķu valstīm tika sadalītas vairākās apakšgrupās. Tika pieņemts, ka lielākā daļa no Rail Baltica pārņemtajām kravām nāks no esošajiem autoceļu pārvadājumiem. (55.att.)

55.att. Rail Baltica kravu plūsmas apkalpes zona



**Pasažieru plūsmu prognožu metodoloģija.**

Apkalpes zonas lielums un ietekmes līmenis, kā arī šajā gadījumā attiecīgi pieprasījums pēc Rail Baltica pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ir atkarīgs no dažādiem faktoriem, tostarp staciju pieejamības, vietējās un reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta, braukšanas laika un izmaksām, iedzīvotāju paradumiem u.c. Tiek pieņemts, ka lielākā daļa no pasažieriem tiks pārņemti no auto un autobusu pārvadājumiem. (56.att.)

56.att. Rail Baltica pasažieru apkalpes zona



**Lidostas savienojuma pasažieru plūsmu prognožu metodoloģija.**

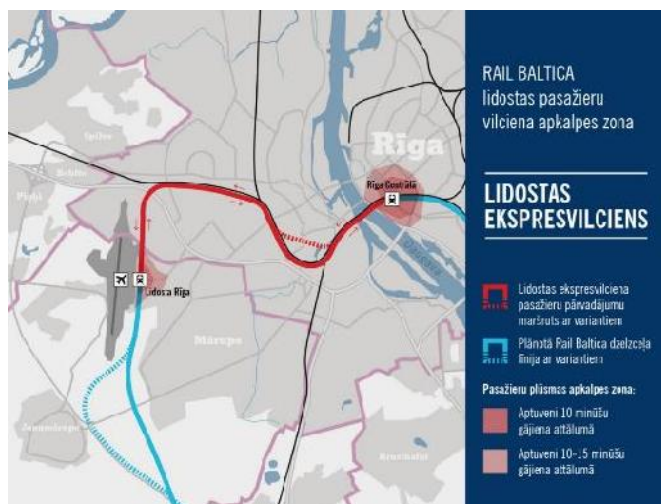
Tika pieņemts, ka Rīga-lidosta eksprešvilciena pasažieri būs gan starptautiskie pasažieri, kuri būs atbraukuši līdz Rīgas Centrālajai dzelzceļa stacijai, gan ekspreša apkalpes zonā dzīvojošie Rīgas pilsētas un Mārupes novada iedzīvotāji. (57.att.)

57.att. Rail Baltica lidostas pasažieru vilciena apkalpes zona

Ņemot vērā Rail Baltica projekta sarežģītību, dažādu faktoru un tendenču ietekme uz Rail Baltica līnijas pasažieru un kravu satiksmi un faktoru un tendenču mijiedarbība tika izteikta pieņēmumu veidā, aptaujājot plašu nozares ekspertu loku. Tā rezultātā tika

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzeļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

izstrādāti četri makroekonomiskās attīstības (tirgus) scenāriji. **Nākotnes scenāriju pamatā bija divu grupu faktori (jeb tendences),** kas tika uzskatīti par būtiskiem attiecībā uz dzelzeļa attīstību Baltijas valstīs un kas veidoja politiskās, ekonomiskās, vides un sociālās attīstības tā saucamās „galējības” (58.att.).



58.att. Makroekonomisko scenāriju struktūra



Modelēšanas rezultātā iegūtās pasažieru un kravu plūsmu prognozes ir visaugstākās, ja realizētos 1. un 2.scenārijs, kur būtiska Baltijas valstu aktīva iesaistīšanās globālās norisēs 5.tab.).

**5.tab. Kravas un pasažieru plūsmu prognožu līdz 2050. gadam kopsavilkums**

Scenārijs/ Tips	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Kravas, miljoni tonnu								
Pamata scenārijs (AECOM)	6,88	7,76	8,98	10,42	12,25	14,56	17,11	20,12
Scenārijs 1	6,88	7,78	9,12	10,77	13,06	16,19	19,71	24,00
Scenārijs 2	6,88	7,83	9,30	11,16	13,66	16,99	20,73	25,29
Scenārijs 3	6,88	7,76	8,98	10,41	12,26	14,65	17,29	20,41
Scenārijs 4	6,88	7,72	8,78	9,92	11,21	12,67	14,26	16,05
Pasažieri, miljoni PAX								
Pamata scenārijs (AECOM)	2,12	2,41	2,73	3,06	3,44	3,89	4,39	4,94
Scenārijs 1	2,12	2,43	2,87	3,38	4,07	4,99	6,00	7,21
Scenārijs 2	2,12	2,45	2,87	3,34	3,90	4,59	5,33	6,18

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

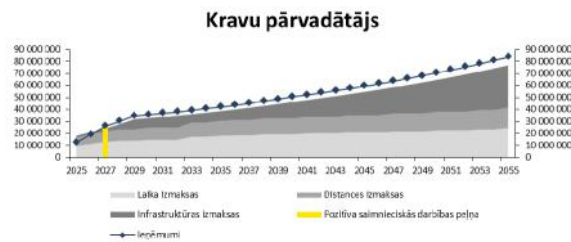
Scenārijs/ Tips	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Scenārijs 3	2,12	2,40	2,67	2,92	3,21	3,54	3,89	4,27
Scenārijs 4	2,12	2,38	2,59	2,76	2,89	2,99	3,09	3,20
Lidostas ekspresis, miljoni PAX								
Pamata scenārijs (AECOM)	2,22	2,42	2,88	3,27	3,65	4,05	4,47	4,94
Scenārijs 1	2,22	2,43	2,97	3,45	3,96	4,54	5,15	5,86
Scenārijs 2	2,22	2,43	2,78	3,21	3,63	4,09	4,57	5,11
Scenārijs 3	2,22	2,42	2,68	3,01	3,34	3,69	4,06	4,47
Scenārijs 4	2,22	2,41	2,64	2,92	3,17	3,43	3,71	4,01

Izmaksu-ieguvumu analīzes ietvaros tika veikta infrastruktūras pārvaldītāja un konsolidētā (gan kravas, gan pasažieru operatori) **finanšu rādītāju analīze**. Tā ir izmantota elektroniskajā modelī, lai noteiktu projekta naudas plūsmas. Tiek prognozēts, ka infrastruktūras pārvaldītājs līdz 2037. gadam darbosies ar nelieliem zaudējumiem.

59.att. Infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu un izdevumu prognozes



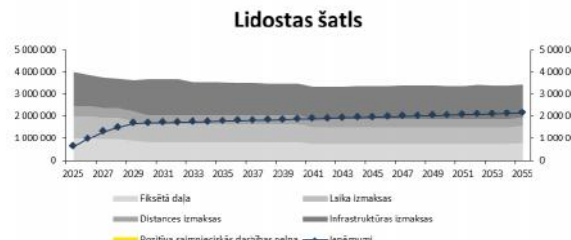
60.att. Kravu pārvadātāju ieņēmumu un izdevumu prognozes



61.att. Pasažieru pārvadātāju ieņēmumu un izdevumu prognozes



62.att. Lidosta-Rīgas centrs ekspresvilciena ieņēmumu un izdevumu prognozes



Visu IVN alternatīvu finanšu analīze rādīja, ka **bez ES līdzfinansējuma Rail Baltica projekts nav finansiāli izdevīgs** (netiek sasniegta nepieciešamā peļņas norma) nevienā no scenārijiem. Finanšu iekšējā investīciju peļņas norma svārstās ap -2,7%, kas nozīmē, ka projekts bez līdzfinansējuma nespēj atpelnīt visas investīcijas (6.tab.)

6.tab. Izmaksu-ieguvumu analīzes finanšu analīzes rādītāji<sup>9</sup>

Rādītājs	Projekta alternatīva IIA 2
Finansiālais Investīciju neto tagadnes ienesīgums (FNPVc), milj. EUR	-1 222
Finanšu iekšējā investīciju peļņas norma (FRRc)	-1,88%
Finansiālā kapitāla neto tagadnes ienesīgums (FNPV), milj. EUR	-315
Finanšu iekšējā kapitāla peļņas norma (FRRk)	1,81%

Visu IVN alternatīvu ekonomiskās pievienotās vērtības aprēķins izdalīja **otro alternatīvu kā ekonomiski izdevīgāko**, jo tai ir visaugstākā ekonomiskā neto pievienotā vērtība (7.tab.).

7.tab. Izmaksu-ieguvumu analīzes ekonomiskās analīzes rādītāji<sup>10</sup>

Rādītājs, EUR	Projekta alternatīva IIA 2
---------------	----------------------------

<sup>9</sup> aprēķins DKA variantiem, kuri tika apstiprināti turpmākai izpētei un IVN veikšanai

<sup>10</sup> aprēķins DKA variantiem, kuri tika apstiprināti turpmākai izpētei un IVN veikšanai

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Ekonomiskā neto pašreizējā vērtība (ENPV), EUR	761 171 155
Ekonomiskā ienesīguma vērtība (ERR)	8,77%
Ieguvumu un izmaksu attiecība (B/C)	1,53

Projekta otrajai alternatīvai tika veikta finansiālā noturīguma analīze ar mērķi noteikt projekta finansiālo ilgtspējību. (8.tab.)

**8.tab. Finansiālā noturīguma analīze 2. alternatīvai**

Gads	Ienākumi	Izdevumi	Gada naudas plūsma	Naudas plūsmas kopsumma	Subsīdija	Naudas plūsma ar subsīdiju
2015	0	0	0	-	-	-
2020	244 164 269	244 164 269	0	0	-	-
2025	224 765 162	233 708 121	-8 942 959	1 370 189	10 836 762	1 893 803
2030	15 601 773	12 775 655	2 826 118	12 515 439	-	2 826 118
2035	20 205 498	12 775 655	7 429 843	33 702 839	-	7 429 843
2040	31 002 732	12 775 655	18 227 077	85 251 510	-	18 227 077
2045	37 174 940	12 775 655	24 399 285	167 636 332	-	24 399 285
2050	47 648 694	12 775 655	34 873 039	57 998 492	-	34 873 039
2055	59 614 984	12 775 655	46 839 329	225 343 629	-	46 839 329

Projekta izmaksu-ieguvumu analīzes ietvaros tika veikta risku un jutīguma analīze vairākiem pieņēmumiem un projektu ietekmējošiem faktoriem. Analīzes rezultātā tika izdalīti divi svarīgākie kritiskie mainīgie ar vislielāko ietekmi uz projektu: investīciju apjoms un kravu pārvadājumu tarifs.

Nosakot ārējā finansējuma – Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) (*angliski - Connecting Europe Facility (CEF)*) un citu finanšu instrumentu – piesaistes iespējamību un apmēru, tika noteikta projekta finansējuma deficīta analīze (9.tab.).

**9.tab. Finansējuma deficīta likmes ekonomiskais aprēķins 2. alternatīvai**

Galvenie parametri	Nediskontētā vērtība	Diskontētā vērtība	Mērvienība
Pārskata periods	40	40	gadi
Finansiālā nominālā diskonta likme	4,00%	4,00%	%
Investīciju izmaksu kopsumma atbalstāmajās darbībās	1 968 900 467		EUR
Investīciju izmaksu kopsumma atbalstāmajās darbībās		1 464 554 796	EUR
Investīciju attiecināmo izmaksu kopsumma	1 968 900 467		EUR
Investīciju attiecināmo izmaksu kopsumma		1 464 554 796	EUR
Atlikusī vērtība	852 049 214		EUR
Atlikusī vērtība		170 646 651	EUR
Ieņēmumi		295 362 094	EUR
Darbības izmaksas		223 678 757	EUR
Tīrie ieņēmumi		242 329 988	EUR
Attiecināmās izmaksas*		1 222 224 808	EUR
Finansējuma deficīta likme		83,45%	%

\* Attiecināmo izmaksu kopsumma norādīta bez PVN, pieņemot, ka PVN ir neattiecināms. Pie dažādiem infrastruktūras pārvaldības scenārijiem šis pieņēmums var mainīties, kā rezultātā būtu nepieciešams papildus finansējums 21% apmērā no kopējām investīcijām.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Par **Projekta prioritārajām investīcijām** uzskatāmas investīcijas, kas nepieciešamas Projekta galveno mērķu – ātrgaitas starptautiskā pasažieru un kravu satiksme – īstenošanai. (10.tab.-12.tab.)

**10.tab. Prioritārās investīciju izmaksas Rail Baltica projekta 1. kārtā**

Izmaksu pozīcija	Kopā, tūkst. EUR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CEF1 - Tehniskie projekti un pētījumi	29 655	2 821	9 014	16 369	725	325	200	200		
CEF1 - Zemju atsavināšana	15 764		1 000	4 000	7 000	3 764				
CEF1 - Būvniecība	234 250			11 713	35 138	46 850	70 275	70 275		
CEF1 - Trases izbūve (atjaunojamā daļa)	11 970				1 796	2 394	3 591	3 591		
<b>Kopā</b>	<b>291 639</b>	<b>2 821</b>	<b>10 014</b>	<b>32 680</b>	<b>44 658</b>	<b>53 333</b>	<b>74 066</b>	<b>74 066</b>		

**11.tab. Prioritārās investīciju izmaksas Rail Baltica projekta atlikušajās kārtās**

Izmaksu pozīcija	Kopā, tūkst. EUR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Trases izbūve (atjaunojamā daļa)	233 640	69	832	268	220	13 063	27 150	58 800	56 127	51 728	25 381
Trases izbūve	274 163	1 126	13 510	10 031	437	6 819	19 975	57 070	70 174	63 683	31 338
Šķērsojumi, un citas saistītās būves	277 841	50	600	105	5 634	44 499	58 315	74 612	41 792	35 813	16 422
Inženiertehniskās būves un ēkas	451 291	4 936	59 231	53 978	35 103	43 494	47 604	64 142	57 670	53 883	31 249
Inženiertīklu pārbūve	263 847	0	0	0	0	7 058	28 231	46 146	60 804	60 804	60 804
Zemes atsavināšana	35 000	198	4 714	7 981	10 384	5 834	5 602	288	0	0	0
Tehniskie projekti un pētījumi	81 980	341	1 557	6 255	33 504	22 540	14 275	3 508	0	0	0
Trokšņu sienas	59 500	263	3 152	2 756	1 937	5 558	7 895	12 704	10 695	9 669	4 872
<b>Kopā</b>	<b>1 677 261</b>	<b>6 983</b>	<b>83 596</b>	<b>81 374</b>	<b>87 219</b>	<b>148 865</b>	<b>209 046</b>	<b>317 270</b>	<b>297 262</b>	<b>275 579</b>	<b>170 067</b>

**12.tab. Kopējās Rail Baltica prioritārās investīciju izmaksas**

Investīciju finansēšana	Daļa, %	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Valsts līdzfinansējums	29%	2 850	27 207	33 149	38 329	58 768	82 285	113 739	86 397	80 095	49 429
Eiropas fondu finansējums	71%	6 955	66 403	80 905	93 548	143 431	200 827	277 597	210 865	195 484	120 638
<b>Kopā, tūkst. EUR</b>	<b>1 968 900</b>	<b>9 804</b>	<b>93 611</b>	<b>114 054</b>	<b>131 877</b>	<b>202 198</b>	<b>283 112</b>	<b>391 336</b>	<b>297 262</b>	<b>275 579</b>	<b>170 067</b>

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

**Ilgtermiņa investīciju programmā** norādīti pasākumi, kas uzlabo dzelzceļa līnijas funkcionalitāti divdesmit gadu laikā pēc dzelzceļa līnijas ekspluatācijas uzsākšanas:

- Reģionālās satiksmes pieturvietas lielākajās apdzīvotajās vietās ap Rail Baltica līniju (apmēram 3 milj. EUR par pieturvietu)
- Reģionālie multimodālie kravu apstrādes termināļi (investīcijas precizējamas konkrētā termināļa izpētes gaitā)
- Dzelzceļa stacijas Rīgas administratīvajā teritorijā, it īpaši posmā starp Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko lidostu “Rīga”
- Rail Baltica trases Daugavas kreisā krasta savienojums gar Daugavu, kas realizējams vienlaicīgi ar 1520mm sliežu platuma Rīgas loka projektu (1435mm platuma vienceļa līnija, investīcijas precizējamas konkrētā risinājuma izpētes gaitā)
- Papildus izvērtējama 1520mm sliežu platuma infrastruktūras kapacitātes un ātruma paaugstināšana ar Ventspili, Jelgavu, Liepāju, Daugavpili, Rēzekni, Valmieru, nodrošinot ērtāku pieeju Rail Baltica republikas līmenī (investīcijas precizējamas konkrētā termināļa izpētes gaitā).

Potenciālais projekta investīciju apjoma sadalījums ir noteikts trijās kārtās. Tika pieņemts, ka projekts tiek finansēts no vismaz diviem avotiem: ES līdzfinansējuma un valsts līdzfinansējuma (13.tab.).

**13.tab. 85% līdzfinansējums**

Posms	Finansēšanas avots				
	CEF I&II&III	ES līdzfinansējums pēc 2020	Kredīts, Obligācijas	Privātie līdzekļi (t.sk. PPP)	Valsts
I CENTRĀLAIS POSMS	252 544 070	534 923 903	0	0	277 529 495
II DIENVIDU POSMS (Baldone - LT/LV robeža)	0	140 254 318	0	0	57 466 191
III Ziemeļu POSMS (Upeslejas - LV/EE robeža)	974 760	393 039 371	0	0	161 264 670
Citas izmaksas	20 307 500	89 310 594	0	0	41 285 595
<b>Kopā</b>	<b>273 826 330</b>	<b>1 157 528 187</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>537 545 951</b>

**14.tab. 40% līdzfinansējums**

Posms	Finansēšanas avots				
	CEF I&II&III	ES līdzfinansējums pēc 2020	Kredīts, Obligācijas	Privātie līdzekļi (t.sk. PPP)	Valsts
I CENTRĀLAIS POSMS	252 544 070	251 728 896	0	0	560 724 503
II DIENVIDU POSMS (Baldone - LT/LV robeža)	0	66 002 032	0	0	131 718 477
III Ziemeļu POSMS (Upeslejas - LV/EE robeža)	974 760	184 959 704	0	0	369 344 337
Citas izmaksas	20 307 500	42 028 515	0	0	88 567 674
<b>Kopā</b>	<b>273 826 330</b>	<b>544 719 147</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 150 354 991</b>

Izmaksu-ieguvumu analīzes ietvaros ir izstrādāts **elektronisks modelis** \*.xlsx formātā (15.tab.). Elektroniskais modelis ir nodots Pasūtītājam patstāvīgi izmantot turpmākajā Projekta sagatavošanas darbā, veicot lietotāju klātienas instruktažu.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

**15.tab. Rail Baltica finansēšanas aprēķina modelī ietvertie elementi**

Elements	Pieņēmums / Paskaidrojums
<b>Makroekonomiskie pieņēmumi</b>	Modelī izmantoti Finanšu Ministrijas izdotie pieņēmumi
<b>Tirgus attīstības scenāriji</b>	Izveidota iespēja redzēt analīzes iznākumu, izvēloties jebkuru no 4 izstrādātajiem scenārijiem
<b>Ieņēmumu prognoze</b>	Izstrādāta operatoru ieņēmumu un izdevumu prognoze, kas balstās uz pasažieru un kravu plūsmu modelēšanas rezultātiem
<b>Finansējuma deficīta likme un ES fondu ieguldījums</b>	Modelī tiek aprēķināta finansējuma deficīta likme, no kuras tiek noteikts ES fondu finansējuma apjoms
<b>Infrastruktūras pārvaldītāja finanšu pārskatu aprēķins</b>	Modelī veikts infrastruktūras pārvaldītāja peļņas vai zaudējumu aprēķins, aprēķināta bilance un noteikta katra gada naudas plūsma
<b>Infrastruktūras pārvaldītāja finanšu rādītāji</b>	Modelī tiek rēķināti infrastruktūras pārvaldītāja finanšu rādītāji (gan standarta rādītāji (EBITDA), gan projekta finanšu rādītāji (FNPV, FIRR, utt.)
<b>Infrastruktūras maksas aprēķins</b>	Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punktu ieņēmumu apjoms tika aprēķināts pēc principa „what market can pay” jeb cik to pieļauj tirgus situācija, kas tiek balstīts uz pārvadātāju naudas plūsmas atlikumu pēc to darbības izmaksu un atdeves segšanas. Minimālā infrastruktūras maksa tika noteikta kā 20% no pasažieru un kravu operatoru kopējām darbības izmaksām.
<b>Pamatlīdzekļu nolietojums</b>	Izmaksu-ieguvumu analīzes ietvaros tika noteikts infrastruktūras pārvaldītāja pamatlīdzekļu nolietojums. Tika pieņemts, ka atjaunojamā trases daļa nolietojas 25 gadu periodā pēc lineārās metodes.
<b>Pievienotās vērtības nodoklis</b>	Pamatojoties uz Eiropas Komisijas vadlīnijām, IIA ietvaros netiek noteikts PVN
<b>Projekta īstenošanas laika grafiks</b>	Modelī veikti investīciju izmaksu pieņēmumi līdz 2025. gadam.
<b>Projekta finansēšanas pieņēmumi</b>	Modelī pieņemts, ka projektu finansē no ES fondu līdzekļiem, un atlikušo daļu līdzfinansē valsts.
<b>Risku un jutīguma analīze</b>	Modelī veikta jutīguma analīze vairākiem finanšu un ekonomiskajiem faktoriem, ar mērķi noteikt lielākos projekta realizācijas riskus

Koordinācijā ar pārējo uzdevumu izstrādi tika novērtētas projekta tiešās būvniecības izmaksas. IIA piemērotie normatīvo aktu izmaksu attiecināmības kritēriji ir:

- ES līmeņa normatīvie akti
- CEF projektu izmaksu attiecināmības hierarhisko struktūru veido šādi dokumenti:

1) Regula (EU) 1315/2013 jeb TEN-T regula, kur definēts TEN-T tīkls, kas RB kontekstā ir CEF investīciju objekts.

2) Regula (EU) 1316/2013 jeb CEF regula, kas nosaka projektu līmeņa attiecināmību.

Pamatojoties uz CEF vadlīnijām, tika noteiktas uz projektu tieši attiecināmās izmaksas.

**16.tab. Kopējās Rail Baltica projekta investīciju izmaksas**

Izmaksu pozīcija	Kopā, tūkst. EUR
Trases izbūve (atjaunojamā daļa)	245 610 000
Trases izbūve	508 412 615
Tehniskie projekti un pētījumi	111 635 263
Šķērsojumi, un citas saistītās būves	277 841 017
Inženiertehniskās būves un ēkas	451 290 572
Inženiertīklu pārbūve	263 847 000
Trokšņu sienas	59 500 000
Zemes atsavināšana	50 764 000



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Izmaksu pozīcija	Kopā, tūkst. EUR
Pavisam izmaksas, kopā	1 968 900 467

Projekts radīs vairākus **sociālekonomiskos ieguvumus**, tādus kā pasažieru laika ietaupījums, mazāka ietekme uz vidi un citi ieguvumi ekonomikā.

Izmaksu-ieguvumu analīzes ietvaros tika noteikta potenciālā pārvadājumu cena un pārņemto plūsmu apjoms no citiem transporta veidiem. Tā rezultātā ir aprēķināts satiksmes intensitātes samazinājums uz autoceļiem attiecīgajā gadā pret situāciju bez projekta. Tiek paredzēts, ka satiksmes intensitātes kopējais samazinājums būs virs viena miljona vieglo automašīnu un 500 tūkstošiem kravu automašīnu braucienu attiecīgajā gadā.

Tika noteiktas Projekta realizācijas rezultātā iedzīvotāju mobilitātes un paradumu izmaiņas, kas veicina pieprasījuma samazinājumu autobusu, vieglo auto un avio pārvadājumos.

Tika veikts kvalitatīvs novērtējums projekta ietekmei uz projekta ietekmes reģionu nekustamā īpašuma vērtību izmaiņām. Bez tam, investīciju apjoms tika sadalīts iekšzemes un ārvalstu investīcijās. Kopējā ietekme uz IKP noteikta virs 450 miljonu eiro apjomā (IKP tagadnes (diskontētā) vērtība visā būvniecības periodā).

Izpētes ietvaros tika veikts kvalitatīvs Rail Baltica realizācijas ietekmes uz Latvijas lielākajām ostām novērtējums. Bez tam, tika veikta projekta ietekmes uz nodarbinātību analīze, kuras rezultātā noteiktas projekta būvniecības procesa radītās tiešās un netiešās darba vietas.

Projekta sociālekonomiskās ietekmes novērtējuma ietvaros tika sagatavots analītisks ziņojums par sabiedrībai svarīgiem jautājumiem, kurš tika izmantots sabiedriskajās apspriešanās.

Sociālekonomisko ieguvumu monetāras vērtības tika aprēķinātas jau veicot DKA (17.tab.).

**17.tab. Sociālekonomisko ieguvumu monetārās vērtības<sup>11</sup>**

Rādītājs, tūkst. EUR	Projekta alternatīvas	
	IIA 2	Aprēķina metodoloģija
Pasažieru laika ietaupījums	323 595	Vidējā minūtes tarifa likme (0,117 EUR/min. 2015.g. cenās) * kopējais ietaupītais minūšu skaits uz autobusu, auto un avio transportu rēķina.
Kravu laika ietaupījums	163 199	Vidējā minūtes tarifa likme (0,117 EUR/min. 2015.g. cenās) * kopējais ietaupītais minūšu skaits uz kravas auto rēķina.
Drošība	12 277	Ietaupījums no potenciālajām izmaksām uz samazināta bojāgājušo skaita no avio, auto un autobusu transporta ar pieņēmumu, ka viens bojāgājušais vidēji izmaksā 500 083 EUR.
Klimata izmaiņas	230 957	Ieguvums no samazināta autobusu, avio, auto un kravas auto skaita uz ceļiem.
Gaisa piesārņojums	310 153	Ieguvums no samazināta autobusu, avio, auto un kravas auto skaita uz ceļiem
Ietekme uz IKP	447 809	Lokāli realizējamo investīciju tiešā, netiešā un inducētā ietekme uz IKP
Ietekme uz nodokļiem	18 626	Ieņēmumi no jauni radīto darba vietu IIN (vidēji 2 196 EUR no vienas darba vietas) iemaksām.
Ieguvumi / zaudējumi uzņēmējdarbībai	161 283	Ieņēmumi, kas radīsies no tūrisma nozarei inducētās pasažieru plūsmas, kā arī Starptautiskās Lidostas “Rīga” inducētās pasažieru plūsmas un mazumtirdzniecības ieņēmumiem.
Ieguvumi elektroenerģijas sistēmas lietotājiem	15 831	Ieguvums elektroenerģijas sistēmas lietotājiem no samazinātām elektroenerģijas infrastruktūras fiksētajām izmaksām, kas jāsedz esošajiem lietotājiem, jauno dzelzceļa operatoru darbības rezultātā paaugstinātā elektroenerģijas patēriņa kopējā sistēmā dēļ.
Lidostas efekts	8 462	Netiešais, inducētais un katalītiskais efekts no papildus lidostas ieņēmumiem.
EBIT peļņa operatoriem	74 569	EBIT ieguvums pasažieru pārvadātājam un lidostas ekspersvilcienam (11,5% no ieņēmumiem), un EBIT ieguvums kravas pārvadātājam (11,5% no ieņēmumiem).
Troksnis	88 201	Ieguvums no samazināta trokšņa efekta no autobusiem, auto, avio un kravas auto.
<b>Kopā</b>	<b>1 854 962</b>	

Papildus 17.tab. norādītajiem sociāli ekonomiskajiem ieguvumiem, analizē tika aplūkoti arī citi sociālekonomiskie ieguvumi.

Rail Baltica sākotnējos gados būs nepieciešams valsts atbalsts infrastruktūras pārvaldītāja darbības uzturēšanai, taču jau 2037. gadā infrastruktūras pārvaldītājs spēs nosegt visas darbības izmaksas ar saimnieciskās darbības ieņēmumiem, tādēļ šis valsts atbalsts būs tikai īslaicīgs.

Nacionālā līmenī būtu jāvirza mērķtiecīga tirgus darbība, popularizējot dzelzceļa pārvadājumus, ar mērķi nodrošināt maksimāli ātru potenciālo kravu pāreju no citiem transporta veidiem uz Rail Baltica. Bez tam, svarīgi būs nodrošināt laicīgu pasažieru un kravu operatoru piesaisti, lai pēc iespējas ātrāk rastos dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums.

<sup>11</sup> aprēķins DKA variantiem, kuri tika apstiprināti turpmākai izpētei un IVN veikšanai

## 8. SAGATAVOT TURPMĀKO DARBA PLĀNU

Rail Baltica projekts Latvijas teritorijā ir sadalīts trīs ģeogrāfiskajās daļās – Centrālā daļa, Ziemeļu daļa un Dienvidu daļa (63.att.). Rail Baltica īstenošana Latvijas posmā tiks uzsākta Centrālajā daļā. Centrālās daļas kopējais garums ir 98 km, Ziemeļu daļas – 116 km un Dienvidu daļas garums ir 50 km.

Rail Baltica Latvijas posms var tikt iedalīts divās tehniskajās kārtās - pēc Rail Baltica dzelzceļa izbūves līdz pilnībā funkcionējošai dzelzceļa līnijai:

- Pilnībā funkcionāla dzelzceļa izbūve posmā Rīgas centrālā dzelzceļa stacija - Starptautiskā lidosta “Rīga” līdz 2022.g. beigām,
- Pilnībā funkcionāla dzelzceļa izbūve pārējā Latvijas teritorijā līdz 2025. gada beigām.

Pilnībā funkcionāla dzelzceļa līnija posmā Rīgas centrālā dzelzceļa stacija - Starptautiskā lidosta “Rīga” ietver:

- 1) Rail Baltica staciju izbūvi Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un starptautiskajā lidostā “Rīga” un sliežu ceļu un citas dzelzceļa infrastruktūras izbūvi starp minētajām stacijām, t.sk. dzelzceļa tiltu pār Daugavu;
- 2) pasažieru vilcienu apkalpošanas infrastruktūras izbūvi Acones depo un dzelzceļa infrastruktūru posmā Acones depo - Rīgas centrālā dzelzceļa stacija.

Pilnībā funkcionāla Rail Baltica dzelzceļa izbūve pārējā Latvijas teritorijā ietver:

- 1) dzelzceļa infrastruktūras un ar to saistītās infrastruktūras izbūvi;
- 2) Intermodālā kravu termināla izbūvi Salaspils novadā;
- 3) vilcienu un infrastruktūras apkalpošanas stacijas izbūvi Vangažos;
- 4) atzaru pieslēgumu vietu izbūvi;
- 5) citas infrastruktūras šķērsojumu izbūvi.

Rail Baltica projektu Latvijas teritorijā var iedalīt pēc finansējuma pieejamības. Rail Baltica projekta 1.kārtas ieviešana ir uzsākta Centrālajā daļā. Finansējuma līgums 2015.gada 24.novembrī starp AS “RB Rail” un Eiropas Komisiju ir parakstīts. (65.att.).

63.att. Rail Baltica Latvijas posma būvniecības principiālais dalījums kārtās



64.att. Rail Baltica tehniskās (pilnībā funkcionējošas) kārtas

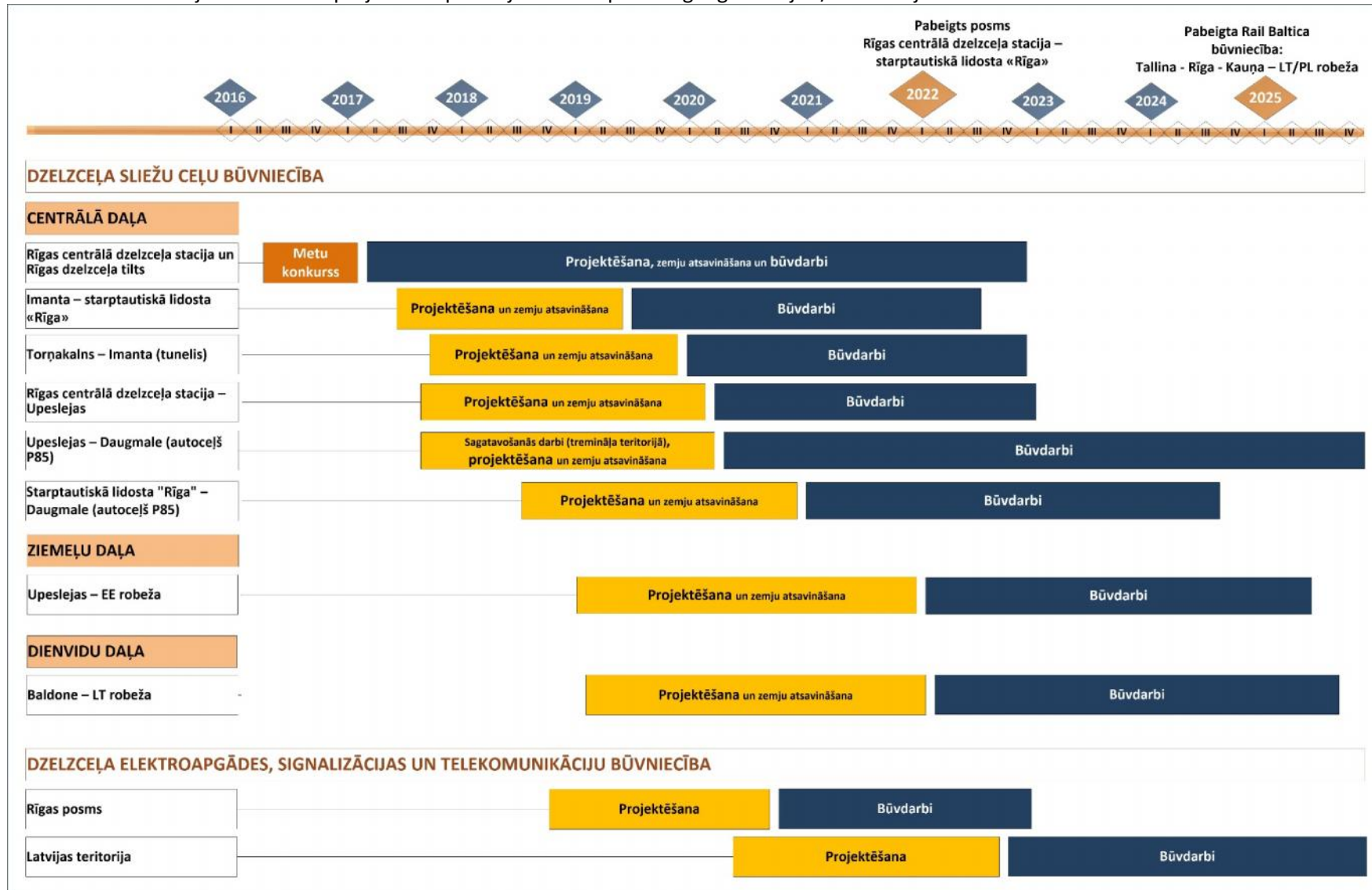


65.att. Rail Baltica finansējuma kārtas



Rail Baltica akceptētajam trases novietojumam ir sagatavotas rekomendācijas tālākai darbībai - **turpmāko darbu plāns**, kurā ietverta Rail Baltica realizācija pa posmiem ar konkrētu laika grafiku katrai aktivitātei katrā būvniecības kārtā (iepirkumi, būvprojektēšana, būvprojekta ekspertīze, būvniecība, piegādes, citi pakalpojumi, starptautiskā koordinācija, u.c.), finansējuma, naudas plūsmas un izmaksu plānu (sadalījumā pa izmaksu veidiem un finansējuma avotiem). Vispārīgs turpmāko darbu laika plāns dots 66.att.

66.att. Rekomendācijas Rail Baltica projekta turpmākajam darba plānam ģeogrāfiskajās / tehniskajās kārtās



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Rail Baltica projekta pirmajā kārtā tiks veikta Centrālās daļas projektēšana un zemju atsavināšana un būvniecība posmā no Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas līdz starptautiskajai lidostai “Rīga”, ietverot posmu līdz Acones depo, kas nepieciešams pirmā izbūvētā posma ekspluatācijas uzsākšanai. (65.att.). Visi projektēšanas darbi un būvdarbi jāpabeidz līdz 2014.-2020.g. perioda beigām, ņemot vērā ES fondu n+2 ieviešanas principu.

**18.tab. Rail Baltica Latvijas posma pirmās kārtas ieviešanas aktivitāšu laika plāns**

Aktivitāte	Termiņš*
Dzelzceļa līnijas Centrālā posma zemju atsavināšanas plāns	01/07/2017
Centrālā posma dzelzceļa infrastruktūras tehniskais projekts	31/12/2018
Centrālā posma dzelzceļa infrastruktūras tehniskā projekta ekspertīze	31/12/2018
Rail Baltica infrastruktūras tehniskais projekts Rīgas centrālajā stacijā	31/12/2018
Rail Baltica infrastruktūras tehniskais projekts starptautiskajā lidostā “Rīga”	31/12/2018
Centrālās daļas zemju atsavināšana	31/12/2018
Rail Baltica infrastruktūras būvniecība Rīgas centrālajā stacijā	31/12/2020
Rail Baltica infrastruktūras būvniecība starptautiskajā lidostā “Rīga”	31/12/2020
Dzelzceļa infrastruktūras būvniecība starp Rīgas centrālo staciju un starptautisko lidostu “Rīga”	31/12/2020

\* Termiņš norādīts indikatīvi, ņemot vērā ES fondu ieviešanas principu n+2 gadi

Avots: 1.kārtas projekta pieteikums

**Zemju atsavināšanas** var tikt uzsākta uzreiz pēc Detalizētās tehniskās izpētes, ar īpašnieku informēšanu par Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas uzsākšanu.

**Zemju atsavināšanas plāns** ietver atsavināšanas procedūru aprakstu un aktivitāšu plānu, ņemot vērā zemju īpašumpiederību (valsts, pašvaldību, privātie, kopīpašumi, nepabeigta īpašumtiesību reģistrācija), tiesisko statusu, apgrūtinājumus, kas varētu kavēt atsavināšanu, un atsavināšanas aktivitātes (atsavināšanas komisijas izveide, īpašumu inventarizācija, vērtēšana, zemes ierīcība, konsultēšanās process ar īpašniekiem, līgumi utt.). Detalizētās tehniskās izpētes rezultātā ir sagatavots pārskats par atsavināmajiem īpašumiem un kartogrāfiskais materiāls, kas tiks izmantots Zemju atsavināšanas plāna izstrādes pamatā (skatīt arī 5.nodaļu).

Zemju atsavināšana un atlīdzības un zaudējumu kompensācijas vērtības aprēķināšana tiks veikta saskaņā ar Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumu.

**Dzelzceļa infrastruktūras tehniskais projekts Centrālajā daļā** ietver abu Rail Baltica dzelzceļa staciju (Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un starptautiskajā lidostā “Rīga”), Acones depo, divu dzelzceļa tiltu, intermodālā kravu termināla un sliežu ceļu 94 km posmā projektēšanu (67.att.).

Būvprojektā tiks iekļautas visas dzelzceļa funkcionalitātei nepieciešamās būves – sliežu ceļi un pievadceļi, ar dzelzceļa darbību saistītās publiskās būves, autoceļu un inženierkomunikāciju šķērsojumi. Tehniskās projektēšanas pabeigšana ir atkarīga no zemes atsavināšanas pabeigšanas. Zemju atsavināšana tiks veikta paralēli tehniskajai projektēšanai. Izstrādātie tehniskie risinājumi ļaus noteikt precīzas būvniecībai nepieciešamās atsavināmās platības.

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

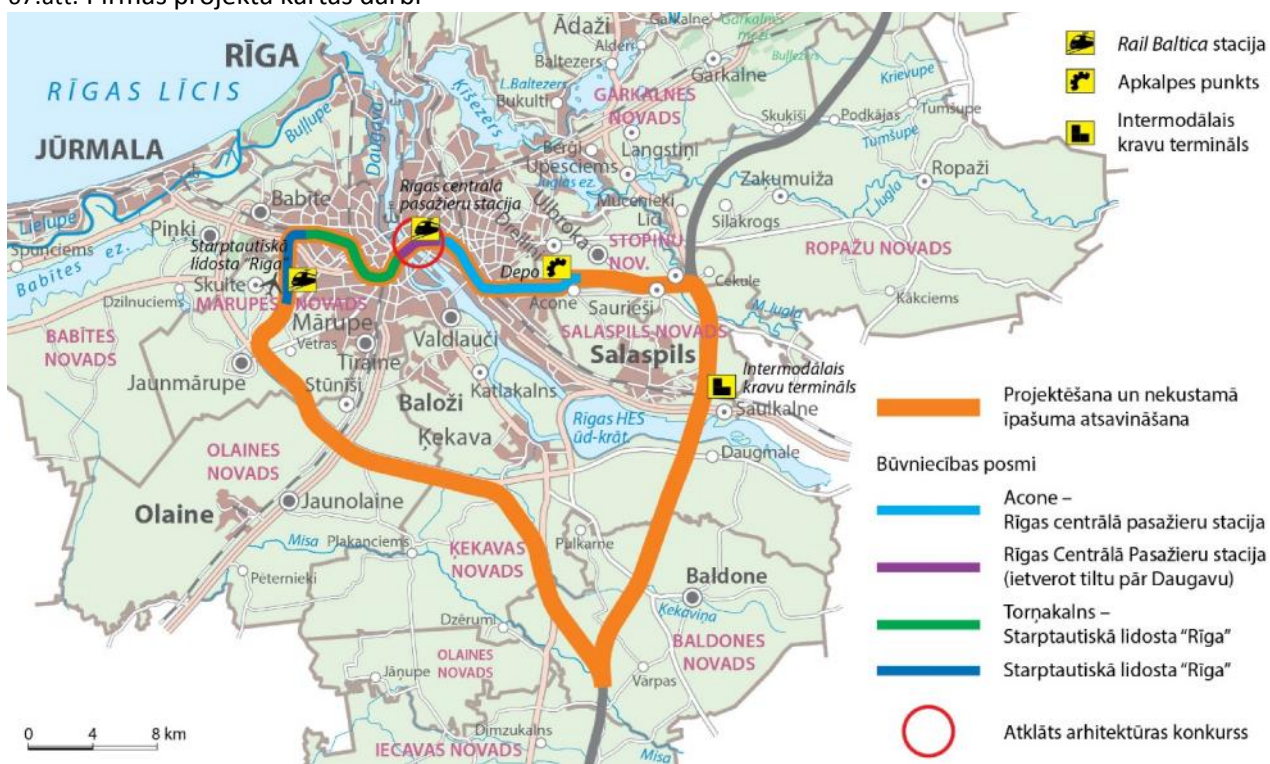
Dzelzceļa infrastruktūras būvniecības ierosinātājs, saskaņā ar būvniecības regulējumu Latvijā<sup>12</sup>, var būt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, zemes vai būves īpašnieks vai, ja tāda nav, – tiesiskais valdītājs (arī publiskas personas zemes vai būves tiesiskais lietotājs), lietotājs, kuram ar līgumu noteiktas tiesības būvēt, vai to pilnvarota persona (projekta vadītājs). Satiksmes ministrija ir dzelzceļa zemes nodalījuma joslās tiesiskais valdītājs, un dzelzceļa zemes veido ievērojamu daļu teritorijas, kurā tiks realizēta Rail Baltica būvniecība. Savukārt, Rail Baltica 1.kārtas būvniecības ierosinātājs būs SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas”.

Saskaņā ar Dzelzceļa būvnoteikumiem, īpašumtiesībām visās atsavināmajās zemēs jābūt reģistrētām uz SM vārda vēl pirms projektēšanas pabeigšanas.

### Būvniecība posmā “Acones depo – starptautiskā lidosta “Rīga””

Būvniecība posmā “Acones depo – starptautiskā lidosta “Rīga”” ir sadalīta četros apakšposmos (67.att.)

67.att. Pirmās projekta kārtas darbi



Akceptētā Rail Baltica trases šķērso nacionālas nozīmes kultūras pieminekli “Rīgas vēsturiskais centrs”, kas lielā daļā atbilst arī UNESCO mantojuma vietai “Rīgas vēsturiskais centrs”. Tādēļ, saskaņā ar normatīvajiem aktiem par Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanu un aizsardzību, pirms būvniecības uzsākšanas posmā “Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, ietverot dzelzceļa tiltu pār Daugavu” tika organizēts metu konkurss.

Apzinoties Rīgas centrālās stacijas kā objekta nozīmi, Satiksmes ministrija 2015.gadā pasūtīja izpēti optimāliem Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla tehniskajiem un pilsētbūvnieciskajiem risinājumiem, nodrošinot divu dzelzceļa sistēmu, sabiedriskā transporta un individuālās mobilitātes risinājumu savstarpēju integrāciju vienotā transporta mezglā (*turpmāk – Stacijas izpēte*), ko veica AECOM Ltd. Izpētes laikā tika izstrādāta Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas un apkārtnē

<sup>12</sup> Būvniecības likums, Ministru kabineta 2014.gada 2.septembra noteikumi Nr.530 “Dzelzceļa būvnoteikumi”

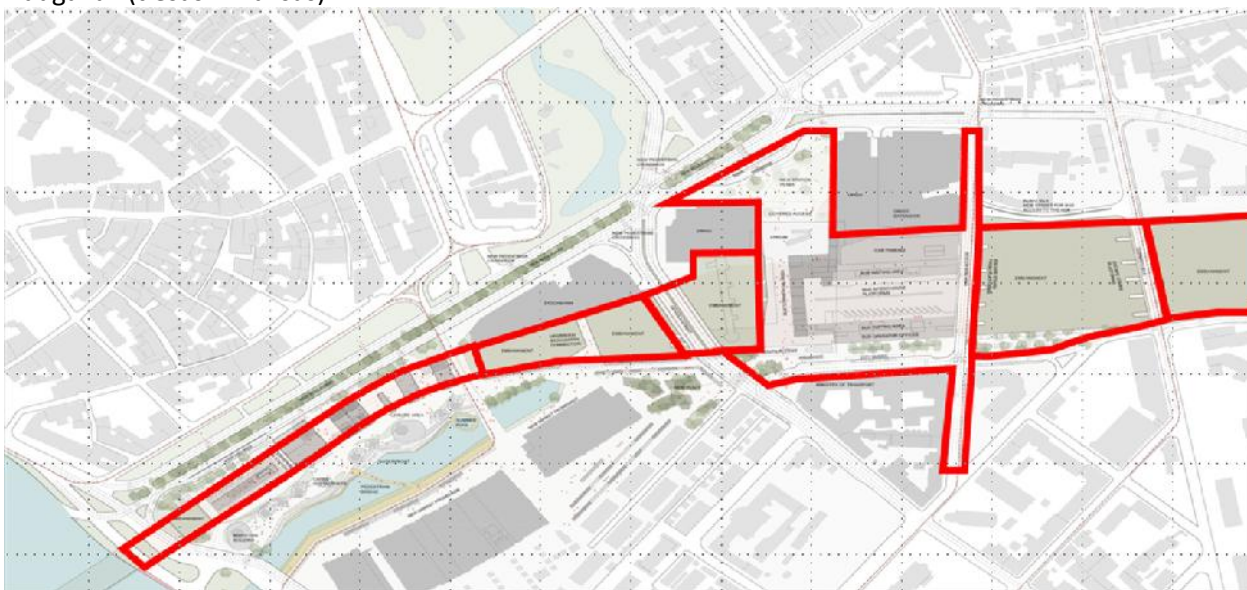
Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

teritoriju vīzija, kuras realizācijā bez Satiksmes ministrijas nozīmīgas iesaistītās puses ir VAS “Latvijas Dzelzceļš” un Rīgas pašvaldība. (vairāk – 6.nodaļā 51.att. un 54.att.)

Metu konkursa “Rail Baltica Rīgas dzelzceļa tilta un Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla kompleksas apbūves iecere” mērķis ir sekmēt jaunās Rail Baltica stacijas estakādē izvietoto sliežu ceļu (noraktā uzbēruma vietā) un dzelzceļa tilta pār Daugavu arhitektūras iekļaušanos pilsētvidē. Pretendentiem ir pieejamas Stacijas izpētē AECOM izstrādātā stacijas un tās apkārtnes vīzija.

Rīgas centrālā stacija kā sabiedriskā mezgla attīstību sekmētu AECOM izpētē norādītie objekti – 13.Janvāra ielas, Turgeņjeva ielas un citu piegulošo teritoriju rekonstrukcija, kuru iekļaušana projektā atkarīga no Rīgas pašvaldības iesaistīšanās. Rail Baltica būvniecība pirmajā kārtā Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā uzsākama dzelzceļa zemes nodalījuma joslā, kas pieder Satiksmes ministrijai, procesa gaitā paralēli iesaistot ieinteresētās puses (68.att.)

68.att. Rail Baltica būvniecības teritorija posmā “Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, ietverot dzelzceļa tiltu pār Daugavu” (tiešās izmaksas)



### **Būvniecība**

Detalizētās tehniskās izpētes rezultāti ļauj sagatavot nepieciešamo dokumentāciju, lai uzsāktu iepirkumus un ierosinātu būvniecību.

Darbi rekomendējams organizēt divos līgumos – būvprojekta izstrāde un būvdarbi, izņemot posmā “Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, ietverot dzelzceļa tiltu pār Daugavu”, kur projektēšana un būvdarbi rekomendējams apvienot vienā līgumā.

Galvenie būvniecības procesu raksturojošie posmi (69.att.):

- Būvniecību uzsāk, pamatojoties uz nacionālā interešu objekta statusu;
- Saskaņā ar normatīvajiem aktiem, būvatļauju izsniedz Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija (turpmāk – Inspekcija), balstoties uz minimālo būvprojektu.
- Minimālo būvprojektu sagatavo, balstoties uz Detalizētās tehniskās izpētes materiāliem, un minimālais būvprojekts ir Projektētāja līguma sastāvdaļa.



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- Projektētājs nodrošina visus nepieciešamos inženierus, lai būvprojekts tiktu sagatavots saskaņā ar normatīvajiem aktiem par atbilstību SITS prasībām.
- Nekustamo īpašumu atsavināšanai (veic SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”) jābūt pabeigtai pirms būvprojektu iesniedz Inspekcijā, lai saņemtu atzīmi par būvprojektēšanas nosacījumu izpildi un lai uzsāktu būvprojekta ekspertīzi.
- Būvprojekta ekspertīzi veic Būvniecības valsts kontroles birojs. Ekspertu iepirkumu organizē Rail Baltica projekta ieviesēji (SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”, AS “RB Rail”). Ekspertīzi veic neatkarīgi eksperti, tajā skaitā eksperts, kas verificē būvprojekta atbilstību normatīvajiem aktiem par SITS prasībām. Ekspertīzē iekļaus Eiropas dzelzceļa aģentūras u.c. atzinumus.
- Būvdarbiem tiek rekomendēts plānot ne mazāk kā trīs gadus, izņemot tajos posmos, kuros iekļauj visas funkcionālās līnijas signalizācijas, telekomunikāciju un elektroapgādes būvdarbus, tiek rekomendēts plānot ne mazāk kā četrus gadus. Rīgas kārtā tāds noslēdzošais posms ir “Acone – Rīgas centrālā dzelzceļa stacija”, un visas Latvijas noslēdzošais posms ir Dienvidu daļa.
- Autoruzraudzības pakalpojumi ir iekļauti gan projektēšanas, gan būvdarbu līgumos. Būvuzraudzību nodrošinās būvdarbu līgumiem.
- Pieņemšanu ekspluatācijā veic Būvniecības valsts kontroles birojs.

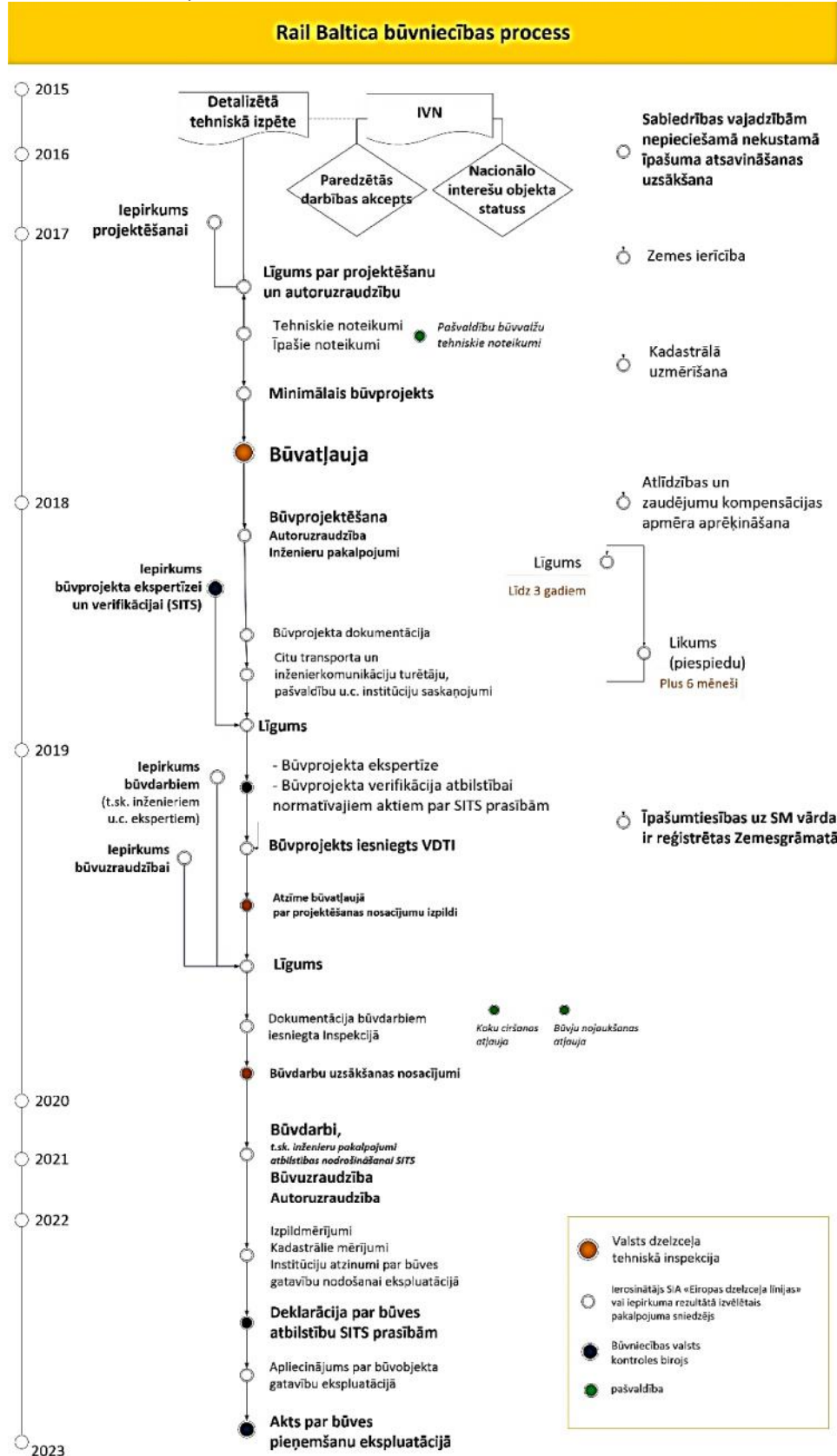
Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa būvniecībai ir pakārtojama citas infrastruktūras būvniecība, kas ir nepieciešama Rail Baltica dzelzceļa šķērsojumu izbūvei.

Būvniecības ierosinājumu Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcijai sniedz, lai saņemtu vienu būvatļauju ar nosacījumiem citas infrastruktūras pārkārtošanai. Nosacījumi ietvers attiecīgās prasības citas infrastruktūras būvniecībai, piemēram, pārvades gāzesvadu posmu nomaiņa zem dzelzceļa un gāzapgādes objektu pārvietošana tiks veikta saskaņā ar Enerģētikas likumu un ievērojot kvalifikācijas prasības par tiesībām projektēt gāzapgādes sistēmas ar spiedienu virs 1,6 MPa. Ēku nojaukšanas atļaujas atsavinātajās zemēs izsniedz pašvaldību būvvaldes, un šo procesu regulē Būvniecības likums un Vispārīgie būvnoteikumi.

Turpmāko darbu plānā ir raksturoti šādi procesi:

- Atsavināšana;
- Arheoloģiskās izpētes;
- Būvniecības process Rīgas posmā, kur rekomendēts metu konkurss un apvienotais projektēšanas un būvdarbu līgums;
- Būvniecības process pārējos posmos, kur rekomendēti atsevišķi projektēšanas un būvdarbu līgumi.
- Sagatavošanas procesi, kas ietver intermodālā kravu termināļa teritorijas atbrīvošanu no gāzes infrastruktūras un A kategorijas derīgo izrakteņu ģipšakmens atradnes “Saulkalne” izstrādi pirms Rail Baltica būvdarbu uzsākšanas.

69.att. Rail Baltica būvniecības process



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

### Iepirkumi

Būvniecības un projektēšanas iepirkumi var tikt apvienoti kopējā konkursā (piem. Dzeltēnās grāmatas jeb FIDIC Līguma nosacījumi), kā tas ir rekomendēts posmā “Rīgas centrālā dzelzceļa stacija, ietverot tiltu pār Daugavu”. Veicot būvniecību ar apvienotajiem projektēšanas-būvniecības līgumiem, gandrīz uz pusi samazinās nepieciešamo iepirkumu procedūru skaits un līdz ar to arī samazinās riski projekta savlaicīgai realizācijai (procedūru sagatavošana, sūdzības u.c.).

Tāpat jāizskata iespēja apvienot kopējos Līgumos atsevišķo posmu būvniecību, tādējādi samazinot atsevišķo Līgumu savstarpējās koordinācijas riskus.

Veiksmīgu Projekta ieviešanu nodrošinās, ja kompānijas ar starptautisku pieredzi sadarbosies ar vietējiem uzņēmumiem, kuriem ir vairāk priekšrocību nacionālās likumdošanas pārzināšanā, datu apstrādē, sabiedrības iesaistē un komunikācijā ar atsavināmo zemju īpašniekiem.

Ir sagatavots iepirkumu un aktivitāšu laika plāns 66.att. norādīto posmu ieviešanai.

### Alternatīvi finansēšanas avoti

Nākamajās Rail Baltica finansēšanas kārtās paralēli Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) izskatāmi arī citi alternatīvi finansēšanas avoti: ES līdzfinansējums, Privātais finansējums, PPP.

Aplūkotais ES līdzfinansējums sīkāk iedalās sekojošos avotos:

- Kohēzijas fonds;
- Eiropas Infrastruktūras savienošanas instruments (EISI);
- Eiropas Stratēģiskais Investīciju Fonds (ESIF);
- Projekta parādzīmju iniciatīva (PPI).

Aplūkotais privātais finansējums sīkāk iedalās sekojošos avotos:

- Komerckredīts;
- Privātais aizdevums / Vietējā parādzīme;
- Euroobligācijas.

Alternatīvie finansējuma avoti izvērtēti kopējā projekta finansēšanas kontekstā, savukārt PPP aplūkots kā iespēja atsevišķu projekta papildinošu komponentu, piemēram, multimodālā kravu termināļa, Rīgas centrālā dzelzceļa mezgla atsevišķu elementu būvniecībā.

### 19.tab. Privātā līdzfinansējuma plusi un mīnusi

Finansējuma avots	Plusi	Mīnusi
<b>Finanšu iestādes aizdevums</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zemākas procentu izmaksas, jo bankas pieprasītu nodrošinājumu pret aktīviem un nosacījumus uzņēmuma darbības rādītāju izpildei.</li> <li>• Nav nepieciešams publiskot finanšu informāciju.</li> <li>• Nav nepieciešams kredītreitingu aģentūru novērtējums, kas samazinātu izmaksas.</li> <li>• Iespēja pielāgot aizdevuma nosacījumus, piemēram, atmaksas periodu vai sākotnējo periodu, kurā nepieprasa veikt maksājumus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nosacījumi uzņēmuma darbības rādītāju izpildei, kas varētu ierobežot uzņēmuma darbību.</li> <li>• Lineāri maksājumi – banka ir ieinteresēta samazināt risku un ātrāk atgūt aizdevumu, tātad firmai būtu jāspēj nodrošināt nepieciešamos ienākumus kredīta atmaksai agrāk nekā pie parādzīmju emisijas, kad atmaksas notiktu tikai termiņa beigās.</li> <li>• Sindikāta gadījumā būtu jāvienojas ar vairākām bankām vienlaicīgi, kas varētu radīt papildu sarežģījumus un izmaksas.</li> <li>• Ierobežots vietējais tirgus ar mazu skaitu</li> </ul>

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Finansējuma avots	Plusi	Mīnusi
		banku, kas ierobežo lielu darījumu iespēju.
<b>Privātais aizdevums/Vietējā parādzīme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ātrāks un lētāks emisijas process, jo nav nepieciešams sagatavot un izplatīt finanšu informāciju publiski – informāciju nodotu tikai dažiem izvēlētajiem investoriem.</li> <li>Zemi nepieciešamie ienākumi, jo atmaksa notiek aizdevuma termiņa beigās.</li> <li>Nav nepieciešams kredītreitingu aģentūru novērtējums, kas samazinātu izmaksas.</li> <li>Vietējās parādzīmes būtu iespējams pielāgot specifiskajām projekta vajadzībām, salīdzinot ar standartizētajiem Eiroobligācijass.</li> <li>Fiksēti kuponu maksājumi, kas nemainītos pie procentu likmju izmaiņām.</li> <li>Ilgāki atmaksas termiņi pieejami infrastruktūras sektorā.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augstākas procentu izmaksas, salīdzinot ar banku aizdevumu, jo aizdevējam ir mazāk pieejama informācija un nav nodrošinājuma.</li> <li>Augstāki emisijas izdevumi, maza aizdevuma gadījumā.</li> <li>Ierobežots potenciālo investoru skaits.</li> </ul>
<b>Eiroobligācijas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piemērotāks lielāka finansējuma piesaistei – 200 milj. EUR un vairāk.</li> <li>Teorētiski neierobežots potenciālo investoru skaits.</li> <li>Zemi nepieciešamie ienākumi, jo atmaksa notiek aizdevuma termiņa beigās.</li> <li>Fiksēti kuponu maksājumi, kas nemainītos pie procentu likmju izmaiņām.</li> <li>Garāki iespējamie atmaksas termiņi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Standartizēti nosacījumi, kas varētu nesaskanēt ar projektam optimāli nepieciešamajiem.</li> <li>Augstākas emisijas izmaksas sakarā ar kredītreitinga noteikšanu, garantēto investoru piesaistes izmaksām, reģistrācijas un citām izmaksām.</li> <li>Jāgatavo informācija publiskošanai.</li> </ul>

Izpētes gaitā ir apzināti **Projekta realizācijas riski** (20.tab.)

**20.tab. Projekta realizācijas riski un ieteicamie risku mazināšanas pasākumi**

Risku kategorijas	Mazināšanas pasākumi
<b>Tehniskie / Operacionālie riski:</b>	<b>Mazināšanas pasākumi:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Netiek nodrošināta integrēta būvniecības procesa saskaņošana Baltijas valstu starpā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baltijas valstu kopuzņēmums – AS “RB Rail” koordinēs Eiropas sliežu platuma dzelzceļa projekta Rail Baltica ieviešanu, t.sk. projektēšanu un būvdarbus ārpus Rīgas.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nav saskaņoti tehniskie risinājumi starp Baltijas valstīm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vienošanās par tehniskajiem risinājumiem, izstrādājot Rail Baltica dzelzceļa līnijas satiksmes vadības sistēmas un darbības plānu.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Atkarība no trešo personu lēmumiem būvniecības procesā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionālo interešu objekta statuss ļaus ierosināt būvniecību arī, ja tā neatbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam un turpināt būvniecību, arī gadījumos, ja būvatļauja tiek apstrīdēta tiesā.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Būvdarbu veicēju un būvspeciālistu kompetences trūkums</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iepriekš izstrādāts iepirkumu procedūras plāns.</li> <li>EU iepirkumu procedūras lai piesaistītu kompānijas un ekspertus ar starptautisku pieredzi.</li> <li>Sadarbība ar ES ātrvilcienu dzelzceļa ekspertiem jau agrīnā projektēšanas stadijā (Paziņotā institūcija).</li> </ul>

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Risku kategorijas	Mazināšanas pasākumi
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekta starpposmu realizācijas testēšana un labas projektu vadības nodrošināšana.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekta vadības struktūra nav pietiekami kvalitatīva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekta realizācijas saskaņošanas ar visām iesaistītajām pusēm</li> <li>Projekta vadības kapacitātes nodrošināšana un kvalitātes uzraudzība</li> </ul>
<b>Finansiālie riski:</b>	<b>Mazināšanas pasākumi:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plānoto izmaksu prognožu palielinājums</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Efektīva fondu izmantošana Effective use of the funds, izvēloties minimālo izmaksu alternatīvas, kas nodrošina tehnisko atbilstību.</li> <li>Izmaksu pārsniegšanas riskus regulējošu noteikumu iekļaušana līgumos ar būvuzņēmēju.</li> <li>Alternatīvs līdzfinansējums no valsts (ja iespējams, papildus aizņēmumi)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadātāju pasivitāte izmantot Rail Baltica infrastruktūru</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atbalsts AS ŅB Rail” mārketinga aktivitātēm Latvijā un pārējās Baltijas valstī ar mērķi piesaistīt Rail Baltica pārvadātāju.</li> <li>Valsts sabiedriskā transporta stratēģijas izstrāde, kas ietver Rail Baltica kā galveno pasažieru pārvadājumu elementu (reģionālās satiksmes attīstība).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Samazinās sagaidāmā līdzfinansējuma summa (atbalsta intensitāte)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regulāra informācijas koordinēšana par pieejamo līdzfinansējuma apjomu un sadarbība ar iesaistītajām pusēm (VAS “Latvijas Dzelzceļš”, Rīgas dome u.c.).</li> </ul>
<b>Stratēģiskie riski:</b>	<b>Mazināšanas pasākumi:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plānotās darbības prognozes nav attaisnojušās</li> <li>Izmaiņas makroekonomiskajos rādītājos.</li> <li>Trešo pušu negatīva attieksme un sūdzības par īstenoto projektu.</li> <li>Politiskās varas maiņas ietekme uz projekta realizāciju,</li> <li>Izmaiņas projekta vīzijā un attīstības virzienā.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekta kā stratēģiski svarīga elementa pozicionēšana nacionālā un pašvaldību līmenī.</li> <li>Projekta ieviešanas laika un darbu plāna pārskatīšana, pēc iespējas mazāk ietekmējot Projekta rezultātus.</li> <li>Projekta saskaņošana ar visām tieši un netieši iesaistītajām pusēm nacionālā, Baltijas valstu un ES līmenī.</li> <li>Būvniecības uzsākšana tajos posmos, kas var tikt uzbūvēti līdz pilnai dzelzceļa darbības funkcionalitātei, kā arī visātrāk var tikt savienoti ar TEN-T transporta koridoriem.</li> </ul>

Starp projekta dalībvalstīm koordinējamie jautājumi sastāda būtisku daļu no projekta realizācijas riskiem.

Lai nodrošinātu Rail Baltica ieviešanu un lai plānotu nākamajās finansējuma kārtās iekļaujamās aktivitātes **starp projekta dalībvalstīm Latviju, Lietuvu un Igauniju koordinējami vairāki jautājumi:**

- Rail Baltica dzelzceļa līnijas satiksmes vadības sistēmas darbības plāns (Latvijas LR Satiksmes ministrijas uzdevumā 2015.gadā personu apvienība “SIA Maivro un Railistics GmbH” veica izpēti “Rail Baltica dzelzceļa līnijas satiksmes vadības sistēmas izpēte un darbības plāna izstrāde” (ID Nr. SM 2015/17 TEN-T),

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- Rail Baltica dzelzceļa vienoto tehnisko risinājumu (“Technical principles”), saskaņā ar apstiprinātajiem Kopējiem principiem (“The Common Principles for the Rail Baltica 1435 mm railway Spatial and Territorial Planning and Preliminary Design Study”), aktualizācija;
- Rail Baltica dzelzceļa vienotie finanšu un darbības principi Baltijas valstīs (“The Rail Baltica 1435 mm railway operational plan”, kuru izstrādi veic Igaunijas/Lietuvas/Latvijas Satiksmes ministrijas un koordinē triju Baltijas valstu kopuzņēmums akciju sabiedrība „RB Rail”, SIA „Eiropas dzelzceļa līnijas”).

## 9. TURPMĀKO BŪVPROJEKTA SAGATAVOŠANAS SOĻU DETALIZĒTO TEHNISKO SPECIFIKĀCIJU SAGATAVOŠANA

Izpētē ir izstrādātas tehniskās specifikācijas būvprojektēšanai, būvprojekta ekspertīzei, būvuzraudzībai un autoruzraudzībai.

Tehniskās specifikācijas nosaka prasības, lai izbūvētu pilnībā funkcionējošu 1435 mm sliežu platuma dzelzceļa infrastruktūru un ar to saistīto infrastruktūru (tajā skaitā 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa infrastruktūru) pārbūvi/ pārcelšanu.

Būtiskākās prasības ir attiecībā uz risinājumu atbilstību:

- Normatīvo aktu prasībām par savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām (angļu val. *Technical Specifications for Interoperability, SITS*);
- Eiropas normatīviem (EN);
- Latvijas, Lietuvas un Igaunijas kopīgi apstiprinātajām Vispārīgajām prasībām (*Common principles- CP, Common Technical standards and specifications of Rail Baltica railway line*),
- Vācijas dzelzceļa vadlīnijas (DB RIL, DB S ) gadījumos, ko neregulē SITS un EN,
- Detalizētajā tehniskajā izpētē izstrādātajiem tehniskajiem risinājumiem;
- Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā un Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā iekļautajām rekomendācijām;
- Latvijas nacionālajiem normatīviem un standartiem (LVS EN) un šķērsojamo infrastruktūras turētāju tehniskajiem noteikumiem.

Tehnisko specifikāciju sastāvā ir iekļauta sekojoša informācija:

- projekta pamatojums;
- objekta atrašanās vieta;
- detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums;
- pārskats par vietējiem apstākļiem;
- veicamo darbu apjoms;
- Dzelzceļa sliežu ceļu izbūve un rekonstrukcija;
- Vilcienu kustības ātrums;
- Vilcienu ass slodze;
- Vilcienu maksimālais garums;
- Minimālais attālums starp sliežu ceļiem;
- Pasažieru platformas;
- Minimālie plāna līkņu rādiusi un maksimālie profila slīpumi;
- Stacijas un sadales punkti;
- Inženierizpētes;
- Sliežu ceļi (zemes darbi un dzelzceļa zemes klātne, dzelzceļa zemes klātne, ūdens novades sistēma, caurtekas, notekgrāvji, teknes, sliežu ceļš, sliedes, dzelzsbetona gulšņi ar stiprinājumiem, koka gulšņi ar stiprinājumiem, metāla gulšņi, dzelzceļa balasts, zemes klātnes aizsargslānis, pārmiju pārvedas un kompensatori, kabeļu kanalizācija, nomaļes celiņi);
- Posms Igaunijas robeža- Salaspils- Lietuvas robeža;
- Rīgas loks Cekule- Rīgas Centrālā dzelzceļa stacija- Lidosta- Baldone;
- Elektroapgāde, vilces jaudas apakšstacijas un autotransformatoru punkti;
- Signalizācijas sistēma (sistēmas struktūra, ERTMS u.c.);

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

- Sliežu ceļu projektēšana un būvniecība);
- cita dzelzceļa infrastruktūra, tilti un pārvadi, tuneļi, atbalstsienas, risinājumi trokšņu līmeņa samazināšanai un trokšņu aizsargsienas, pasažieru platformas, apkalpošanas ceļi, glābšanas laukumi, cita infrastruktūra, ceļi, ceļu pārvadi, virszemes/apakšzemes gājēju pārejas, zaļie tilti;
- citas infrastruktūras šķērsojumi;
- telekomunikāciju sistēma (telekomunikāciju sistēmas, radio komunikāciju sistēmas (GSR-R));
- elektroapgādes sistēmas.

Tā kā būvprojekta ekspertīze konkrētā tipa būvei, kāds ir Rail Baltica dzelzceļš, nosaka obligātu būvekspertīzi un tās apjomu, tās izpildes gaitā ir apkopotas likumdošanā noteiktās prasības un nosacījumi būvekspertīzes veikšanai.

Tehniskās specifikācijas būvuzraudzībai un autoruzraudzībai ir sagatavotas tādā apmērā, cik tas ir iespējams pirms tehniskā projekta izstrādes, ietverot galvenos nosacījumus un atbildības uzraudzības veikšanā.

Izpētes noslēgumā no infrastruktūras turētājiem un būvniecības procesā iesaistītajām iestādēm tika pieprasīti tehniskie nosacījumi par dzelzceļu būvniecību akceptētajā trases novietojumā. Izpētes stadijā institūcijas ir sniegušas vispārīgas prasības infrastruktūras šķērsošanai (pārbūvei) būvējot Rail Baltica dzelzceļu, tā kā šobrīd nav pilnībā noteikta kārtība, kādā uzņēmumi iesaistīsies būvniecības procesā un attiecībā uz ceļu šķērsojumiem nav skaidrots jautājums par to nodošanu tiesiskajiem valdītājiem un ceļu uzturēšanu. Ar infrastruktūras turētājiem un citām iesaistītajām pusēm skatītie jautājumi doti 10.nodaļas 21.tab.



## 10. KONSULTĀCIJAS AR IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM (PAŠVALDĪBĀM, VALSTS INSTITŪCIJĀM U.C. ORGANIZĀCIJĀM) UN KOMUNIKĀCIJA AR SABIEDRĪBU

Rail Baltica detalizētās tehniskās izpētes laikā tika nodrošināta komunikācija un visu ieinteresēto pušu (valsts un pašvaldību un to institūciju, sabiedrisko organizāciju, uzņēmumu un privātpersonu) pilnvērtīga iesaistīšana, katrai no interešu grupām piedāvājot tām atbilstošu sadarbības un komunikācijas veidu, lai saņemtu ieteikumus no visiem interesentiem.

Personu, kuru intereses skar Rail Baltica dzelzceļa būvniecība, prasības ir ietvertas gan tehniskajās specifikācijās (skat. 9.nodaļu,), kas kalpos kā vadlīnijas nākamo iepirkumu dokumentācijas sagatavošanai Rail Baltica nākamajās ieviešanas kārtās.

Kontaktinformācija par nekustamo īpašumu īpašniekiem un tiesiskajiem valdītājiem ir iegūta, izmantojot publiskās datu bāzes (valsts un pašvaldību mājas lapas, Valsts zemes dienesta uzturētā Nekustamo īpašumu valsts kadastra informācijas sistēma jeb NĪVKIS) un pielietota, ievērojot Fizisko personu datu aizsardzības likumu.

Satiksmes ministrija 2014. gada jūnijā izveidoja Rail Baltica **Tehnisko darba grupu**<sup>13</sup>, kuras mērķis bija nodrošināt sadarbību infrastruktūru turētājiem (institūcijām, valsts uzņēmumiem un organizācijām) ar Izpētes veicējiem PS “RB Latvija”, izvērtēt izpētes ziņojumus, apzināt problēmas un to risinājumus, organizēt sadarbību ar iesaistītajām pusēm nacionālajā un starptautiskajā līmenī, sniegt pamatotu viedokli Nacionālajai vadības grupai lēmumu pieņemšanai. Tehniskajā darba grupā ietilpa gan ministriju - Satiksmes, Ekonomikas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības un Zemkopības ministrijas, gan to pārziņā esošo iestāžu un valsts kapitālsabiedrību – VAS “Latvijas Dzelzceļš”, Valsts dzelzceļa administrācijas, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, VAS “Latvijas Valsts ceļi”, AS “Latvijas Gāze”, AS “Latvijas Valsts meži”, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””, AS “Rīgas starptautiskā autoosta”, Vides valsts dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes, Dabas aizsardzības pārvaldes, Latvenego koncernā ietilpstošās AS “Latvijas Elektriskie tīkli”, AS “Augstsprieguma tīkls” un AS “Sadales tīkls” pārstāvji, kā arī pārstāvji no Rīgas un Zemgales plānošanas reģioniem un Latvijas Pašvaldību savienības, Rīgas domes un Rīgas brīvostas pārvaldes. Papildus tehniskajā darba grupā iesaistītajām institūcijām individuāli tika uzrunātas arī citas institūcijas, lai izmantotu to rīcībā esošos datus un noskaidrotu institūciju viedokli – Valsts mežu dienests, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija, Rīgas Vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padome, UNECSO Latvijas pārstāvniecība, Valsts zemes dienests, Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra, Latvijas Vides, ģeoloģijas un metroloģijas centrs, Aizsardzības ministrija, Nacionālie bruņotie spēki un Zemessardze, Vides pārraudzības valsts birojs. Notikušas tikšanās ar Rīgas brīvostā strādājošajiem uzņēmumiem, Vides konsultatīvo padomi, Latvijas arheologu biedrību, sniedzot prezentāciju par projekta statusu un plānotajiem darbiem.

Tehniskā darba grupa sanāsmēs tikās, lai spriestu par *Rail Baltica* trašu novietojuma variantiem, sākotnējo atlasī, daudzkritēriju analīzi un ietekmes uz vidi novērtējuma alternatīvām. Tehnisko risinājumu

<sup>13</sup> Satiksmes ministrijas 2014. gada 4. jūnija rīkojums Nr. 01-03/111 “Par Rail Baltica Tehniskās izpētes Tehniskās darba grupas izveidošanu”

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

izstrādei un saskaņošanai ir organizētas kopsummā vairāk kā 80 darba sanāksmes ar infrastruktūras turētājiem (21.tab.).

**21.tab. Pārskats par konsultācijām ar infrastruktūras turētājiem un iesaistītajām pusēm**

Institūcija	Būtiskākie jautājumi un tehniskie risinājumi
VAS “Latvijas Dzelzceļš”	1520 mm sliežu platuma dzelzceļa infrastruktūras sistēmas mijiedarbība un savienojumi ar jaunveidojamo 1435 mm dzelzceļa infrastruktūru: dzelzceļa līniju šķērsojumi, vienotie koridori, multimodālais kravu terminālis, esošās dzelzceļa nodalījuma joslas izmantošana Stopiņu novadā un Rīgas pilsētā (27 km garumā, t.sk. Acones depo, dzelzceļa šķērsojums Šķirotavā, Rīgas pasažieru stacijas pieslēgums, Daugavas šķērsojums, Torņakalna šķērsojums, gājēju/velosipēdistu pāreju izvietojums, trokšņu sienas).
VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””	Jaunveidojamās 1435 mm dzelzceļa infrastruktūras integrācija lidostas teritorijā, iecerēto attīstības plānu kontekstā, tai skaitā izvietojums lidostas teritorijā, jaunā termināļa un dzelzceļa stacijas vienota izbūve, dzelzceļa sasaiste ar kravu pārvadājumu un loģistikas uzņēmumiem.
AS “Latvijas Valsts meži”	Ar <i>Rail Baltica</i> sadalīto valsts mežu platību apsaimniekošana, meža ceļu šķērsojumi un cita akciju sabiedrībai piederošā infrastruktūra. Medību saimniecība valsts mežos, rekomendējamās dzīvnieku pārejas sadarbībā ar mednieku biedrību.
SIA “Rīgas meži”	Ar <i>Rail Baltica</i> sadalīto Rīgas pašvaldībai piederošo mežu platību apsaimniekošana, meža ceļu šķērsojumi un cita infrastruktūra. Medību saimniecība Rīgas pašvaldības mežos.
AS “Latvijas Elektriskie tīkli”, AS “Augstsprieguma tīkls”	<i>Rail Baltica</i> un trešā Latvijas - Igaunijas pārvades tīkla starpsavienojuma izbūve (330 kV elektropārvades līnija), sadarbība abu līnijbūvju izvietojumā vienotā koridorā, darbības vietas un tehnoloģiskie risinājumi; principiālie organizatoriskie risinājumi un alternatīvas, potenciālās problēmsituācijas vienotā koridora izveidē, objektu izvietojums un papildus nepieciešamās teritorijas.
VAS “Latvijas Valsts ceļi”	Valsts autoceļu šķērsošana, satiksmes organizācijas risinājumi un piekļūšana pie nekustamajiem īpašumiem. Izstrādājot <i>Rail Baltica</i> trašu novietojuma variantus, kur to atļāva dzelzceļa trases ģeometrija, ir ņemti vērā plānotie autoceļu projekti, lai tuvinātu infrastruktūras koridorus, samazinātu ar aizsargjoslām apgrūtinātās teritorijas un tādējādi atstātu mazāku ietekmi uz sabiedrību un vidi.
AS “Latvijas Gāze” (t.sk., ekspluatācijas iecirknis “Inčukalna pazemes gāzes krātuve” un ekspluatācijas iecirknis “Gāzes transports”)	Principiālās tehniskās prasības pārvades gāzes vadu šķērsošanai. Risinājumu saskaņošana gāzesvadu un iekārtu rekonstrukcijai, pārvietošanai. Pārvades gāzes vadu, gāzes staciju un Inčukalna pazemes gāzes krātuves monitoringa urbumu aizsardzības zonu ievērošana.
SIA “Knauf”	Ģipša slāņa izstrāde atradnē “Saulkalne” pirms Rail Baltica līnijas un intermodālā kravu termināļa būvniecības uzsākšanas, pārvades gāzesvadu pārvešana.
Aizsardzības ministrija	Rail Baltica iespējamā ietekme uz Nacionālo bruņoto spēku militāro mācību poligona “Ādaži” būvēm un teritoriju.
Vides un reģionālās attīstības ministrija	Iespējamās ietekmes uz NATURA 2000 teritorijām izvērtējums sākotnējā trašu atlasē, pašvaldību plānošanas jautājumi, integrējot Rail Baltica

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Institūcija	Būtiskākie jautājumi un tehniskie risinājumi
	teritorijas attīstības plānošanas dokumentos.
Rīgas Vēsturiskā centra attīstības padome	Daugavas šķērsojums, jaunveidojamās 1435 mm dzelzceļa līnijas būvniecības nosacījumi Rīgas vēsturiskā centra teritorijā un tās aizsardzības zonā.
AS “Rīgas starptautiskā autoosta”	Rail Baltica stacijas būvniecība Rīgas centrālajā pasažieru stacijā, sadarbība ar AECOM, Ltd. par intermodāla pasažieru termināla izveidi Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijā
Rīgas brīvostas pārvalde	Iespējamā 1435 mm sliežu ceļu savienojuma izveides izpēte ar Rīgas ostas labā un kreisā krasta ostu teritorijām
Zemkopības ministrija	Valsts ūdensnoteku šķērsošana, aizsardzība un ūdens noteces sistēmu saglabāšana lauksaimniecības zemēs
Lauku atbalsta dienests	Iespējamā ietekme uz lauku saimniecībām un uzņēmumiem, kurās uzsākti ES Lauku atbalsta programmu projektu īstenošana.
Valsts mežu dienests	Aizsargājami mežu biotopi un citas aizsargājamās teritorijas mežos, medījamo dzīvnieku statistika un sadarbībā ar medību kolektīviem - dzīvnieku migrācijas meža trases.
AS “Latvijas Valsts meži”, SIA “Rīgas meži”	Uzņēmumiem piederošo meža ceļu un citas infrastruktūras šķērsošana, rekomendējamie piekļūšanas risinājumi ar Rail Baltica sadalītajiem meža nogabaliem.
Vides valsts dienests	Rail Baltica ietekme uz vidi, tajā skaitā uz radioaktīvo atkritumu glabātavu “Radons”, piesārņotajām vietām.
Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija	Rail Baltica novietojums pret valsts kultūras pieminekļiem un to aizsardzības zonām, turpmākās arheoloģiskās izpētes.
Valsts zemes dienests	Valsts zemes dienesta līdzdalība Rail Baltica būvniecībai nepieciešamo zemju atsavināšanas procesā, piedāvājot zemju īpašumu konsolidēšanas projektus.
Pašvaldību dienesti un kapitālsabiedrības	Pašvaldībai piederošo inženierbūvju, pašvaldības ceļu un ielu šķērsošana ar Rail Baltica, vietējās satiksmes organizēšana, reģionālās satiksmes un loģistikas teritoriju attīstības iespējas ilgtermiņā saistībā ar Rail Baltica infrastruktūru.

Sadarbība ar visām iesaistītajām institūcijām ir veidojusies konstruktīva, nodrošinot operatīvu datu un informācijas apmaiņu un pragmatisku pieeju sarežģītu jautājumu risināšanai. Institūciju attieksme pret *Rail Baltica* projektu vērtējama kā pozitīva, darba procesā ir rasti risinājumi kopēju infrastruktūras koridoru izbūvei un racionālākajam infrastruktūras novietojumam.

Lai detalizētajā tehniskajā izpētē iesaistītu **pašvaldības**, ko šķērso publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnija *Rail Baltica*, Satiksmes ministrija 2014. gada augustā izveidoja Pašvaldību darba grupu. Papildus kopējām sanāksmēm, notikušas individuālas konsultēšanās ar katras pašvaldības vadību, attīstības un plānošanas speciālistiem, kā arī sniegtas prezentācijas domes un attīstības komiteju sēdēs, lai nodrošinātu pašvaldības deputātu informētību par projekta risinājumiem.

Pašvaldības piedalījās arī iedzīvotāju konsultatīvajās darba grupās, nodrošināja tikšanās ar iedzīvotājiem un māju īpašnieku grupām, lai vairākas reizes izpētes gaitā skaidrotu un precizētu trases novietojumu un iespējamās ietekmes.

Veidojot tiešu un publisku sadarbību ar pašvaldībām un iedzīvotājiem, ir panākti kompromisi, un jau IVN laikā ir ņemtas vērā dažādās, nereti pretrunīgās, vietējās intereses un panākts principiāls atbalsts Rail

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Baltica projekta realizācijai. Pēc VPVB atzinuma pašvaldības sniegs viedokli Ministru kabinetam par Rail Baltica atbalstāmo trases variantu.

**22.tab. Izpētes laikā organizēto sanāksmju un tikšanos kopsavilkums**

Sanāksmes veids	Sanāksmju skaits
Nacionālās Vadības grupas sanāksmes	13
Tehniskās darba grupas sanāksmes	8
Pašvaldību darba grupas sanāksmes	6
Projekta koordinācijas darba grupas sanāksmes	101
Latvijas-Igaunijas-Lietuvas darba grupa sanāksmes	10
Pašvaldību pārstāvju tikšanās un sanāksmes	102
Tikšanās ar iedzīvotāju un biedrību iniciatīvu grupām	26
Pārejās juridiskās personas, ministrijas, saistītās infrastruktūras iestāžu pārstāvji	153
IVN sanāksmes	33
Konference	1
Līdzdalība TEN-T Dienās 2015	1

Darba veikšanā Izpētes veicēji cieši sadarbojās ar Satiksmes ministriju, gan saskaņojot sabiedrībai sniedzamo ziņu saturu, gan sagatavojot Satiksmes ministrijai materiālus sabiedrības informēšanai (medijiem) un sadarbībai (darba grupām) ar iesaistītajām pusēm.

Izpētes gaitā ir realizēts pasākumu kopums, nodrošinot reālu sabiedrības iesaisti.

- Ņ Atbalsts iedzīvotāju un pašvaldību **konsultatīvo darba grupu izveides procesam un līdzdalība** to darbā (Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Bauskas novados), kas norisinājās vairākos izpētes etapos (kopā iesaistījās 220 cilvēki).
- Ņ Atkārtotas **tikšanās ar iedzīvotājiem un māju īpašnieku grupām**, lai skaidrotu un precizētu trases novietojumu un iespējamo ietekmi (Bauskas, Iecavas, Baldones, Ķekavas, Mārupes, Stopiņu, Inčukalna, Garkalnes, Sējas, Limbažu, Salacgrīvas novadi, Rīgas pilsēta), kopā notika 130 individuālās konsultācijas „uz vietas”.
- Ņ Analītisku un sabiedrībai skaidrojošu **kartogrāfisko materiālu sagatavošana** un iedzīvotāju informēšana par Rail Baltica mājas lapā ievietotajiem materiāliem ar e-pasta starpniecību (nosūtīti informatīvie e-pasti 2015.gada 1.jūlijā un 12. augustā).
- Ņ **Mājas lapa [www.railbaltica.info](http://www.railbaltica.info)** (unikālo apmeklētāju skaits 2015. un 2016.gadā virs 100 tūkstošiem). Laikā no 2014.gada 26.novembra līdz 2016.gada 31.augustam mājas lapai tika sagatavotas un publicēti 123 jaunumi par Izpētes gaitu.
- Ņ **Informatīvais tālrunis 27577344 un informatīvais e-pasts [info@railbaltica.info](mailto:info@railbaltica.info)**, lai skaidrotu un precizētu trases novietojumu un iespējamo ietekmi, pievienojot pielikumā kartes ar Rail Baltica un interesējošo nekustamo īpašumu. Šīs iespējas ir izmantojuši vairāk kā 1600 privātpersonu, veiktas vairāk kā 700 telefona konsultācijas un sniegtas detalizētas atbildes e-pasta formātā vairāk kā 900 cilvēkiem.
- Ņ **Individuāli paziņojumi pa pastu**, kas izpilda IVN normatīvajos aktos noteiktās prasības sākotnējai sabiedriskajai apspriešanai (informēti 4812 īpašnieki, t.sk. 91 ārpus Latvijas dzīvojošs īpašnieks).
- Ņ **Publikācijas laikrakstos** (27 vienības), kā to nosaka IVN normatīvie akti, kā arī papildus **preses relīzes**.
- Ņ **5 preses konferences**, ko apmeklēja visu lielāko ziņu aģentūru un mediju pārstāvji.
- Ņ **7 intervijas TV un radio**.
- Ņ **Starptautiska Rail Baltica konference**.

Izpētes laikā sanāksmju un konsultēšanās laikā ir apkopota privāto nekustamo īpašumu īpašnieku (iedzīvotāju un uzņēmumu), kuru īpašumus skar Rail Baltica trases alternatīvas, **kontaktainformācija** (pasta adreses, e-pasta adreses, tālruņa numuri). Tas ļāva paātrināt un atvieglot komunikācijas procesu. Ievērojot

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

privātpersonu datu aizsardzības normatīvos aktus, šie dati nav publiskojami un ir iesniegti LR Satiksmes ministrijai izmantošanai tālākajā atsavināšanas un taisnīgas atlīdzības noteikšanas procesā.

Izpētes ietvaros izveidotā **tīmekļa vietne** (vortāls) [www.railbaltica.info](http://www.railbaltica.info) (70.att.) bija galvenais un pastāvīgais komunikācijas kanāls, kas nodrošināja sabiedrības informētību par Rail Baltica detalizēto tehnisko izpēti un tās ietvaros notiekošajām aktivitātēm.

70.att. Tīmekļa vietne [www.railbaltica.info](http://www.railbaltica.info)



Visa projekta laikā realizēta pastāvīga sadarbība ar **Latvijas medijiem**, un tas ir rezultējies ar pozitīvu Rail Baltica projekta vērtējumu (gan latviešu, gan krievu medijos). Tas ir veicinājis pozitīvu iedzīvotāju viedokli, ko atspoguļo sabiedriskās aptaujas rezultāti.

Bez sākotnēji iecerētajām sešām preses relizēm tika būtiski paplašināts sabiedriskās domas aptvērums, organizējot pilnvērtīgas **mediju kampaņas** visos nozīmīgākajos Izpētes posmos – Rail Baltica IVN sākotnējā apspriešana, papildus alternatīvu sākotnējā apspriešana, IVN ziņojuma sabiedriskā apspriešana, starptautiskā konference un sabiedrisko apspriešanu rezultāti. Mediju pārstāvjiem tika nodrošināta pieeja plašam vizuālajam materiālam un video materiālam, sniedzot pirmajiem informāciju par projekta attīstību. Mēdiju monitorings apliecināja organizēto mediju kampaņu lietderību, Rail Baltica jautājumi tika vispusīgi un objektīvi atspoguļoti visdažādāko auditoriju medijos.

**23.tab. Mediju kampaņas rezultātā iesaistītie mediji**

Mediju veids	Mediju nosaukums
Laikraksti nacionālie	Latvijas Avīze, Dienas Bizness, Neatkarīgā Rīta Avīze, Vesti Segodnja, Diena
Laikraksti reģionālie	Rīgas Aprīņķa Avīze, Staburags, Bauskas Dzīve, Auseklis
Tiešsaistes mediji	leta.lv, bns.lv, sam.gov.lv, delfi.lv, Rus.delfi.lv, Tvnet.lv, Rus.tvnet.lv, Nra.lv, Lsm.lv, La.lv, db.lv, Rus.db.lv, Diena.lv, irlv.lv, Apollo.lv, apollo.tvnet.lv, Vesti.lv, FinanceNet.lv, Ves.lv, Baltic-course.com, skaties.lv, Kasjauns.lv, bb.vesti.lv, aprinkis.lv, limbazi.pilseta24.lv, acb.lv, Bnn.lv, reitingi.lv, lat.mixnews.lv,

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Mediju veids	Mediju nosaukums
	ekonomika.lv, Focus.lv, db.lv, iecava.lv, Focus.lv.
<b>Radio</b>	LVR1, LVR2, LVR4, MixFM, RetroFM, Baltkom, PikFM, SWH, SWHPlus, RietumuRadio, KurzemesRadio, RadioTev, Skonto
<b>Televīzija</b>	LTV1, LTV7, LNT, TV3, TV5, PBK, Rīga TV24

Papildus Izpildītājs veicis sadarbību ar **pašvaldību medijiem**, kuriem tika izplatīts informatīvais biļetens un preses relīzes, kas tika publicētas **pašvaldību izdevumos**: Salacgrīvas Novada Ziņas, Limbažu Novada Ziņas, Sējas Novada Ziņas, Inčukalna Novada Ziņas, Ropažu Vēstis, Garkalnes Novada Vēstis, Stopiņu informatīvais izdevums “Tēvzemīte”, Salaspils Vēstis, Ķekavas Novads, Baldones ziņas, Iecavas Ziņas, Bauskas Novada Vēstis, Olaines Novada Vēstis, Mārupes Vēstis un **pašvaldību mājas lapās**. Veiktais darbs ar masu medijiem ir rezultējies ar pozitīvu Rail Baltica projekta vērtējumu gan latviešu valodas, gan krievu valodas medijos un pozitīvu iedzīvotāju viedokli.

Rail Baltica mājas lapā ir izvietoti viegli uztverami skaidrojošie **informatīvie materiāli**, aktuālākā informācija par Rail Baltica projektu kopumā, 3D vizualizācijas, skaidrojošā vārdnīca, dažādas detalizācijas kartes un plāni (piem. IVN trašu alternatīvas uz Google map pamatnes [https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zQ3hbi\\_LzRBg.kiPUrcli7kYI](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zQ3hbi_LzRBg.kiPUrcli7kYI)), sanāksmju prezentācijas un protokoli.

Šie materiāli tika izmantoti komunikācijā ar sabiedrību, papildus nodrošinot kartogrāfiskos materiālus par visu svarīgāko būvju principiālajiem risinājumiem, atsavināmajām zemēm, nojaucamajām būvēm un pieklūšanu. Materiālu kopums atrodams saitē <http://railbaltica.info/informacija/informacija-medijiem/>.

Izpētes gaitā ir sagatavota dinamiskā vizualizācija (video) Rail Baltica Centrālajai daļai – dzelzceļa posmam no Upesciema līdz Baldonei. Tajā ir parādīts vissarežģītākais Rail Baltica dzelzceļa posms ar Šķirotavas parka šķērsojumu, vilciena pienākšanas platformām Rīgas centrālajā pasažieru stacijā un Starptautiskajā Lidostā “Rīga”, Daugavas šķērsošanu, Torņakalna tuneli un citām sarežģītām trases vietām Rīgas pilsētā.

2015.gada 23. septembrī Rīgā, Dzelzceļa muzejā (Uzvaras bulvāris 2A) notika **starptautiska konference „Top Rail Baltica dzelzceļš”**. Konferencē ar prezentācijām piedalījās trīs Baltijas valstu speciālisti, kuri plāno trases novietojumu, veido ekonomisko ieguvumu aprēķinus, pēta un veido iespējamo kompensāciju mehānismus iedzīvotājiem, attīsta Rail Baltica stacijas un loģistikas centrus. Konferences noslēgumā notika paneldiskusija „Aktuāli jautājumi nākotnes risinājumiem”.

Konferences mērķis bija sniegt tiešu, objektīvu un aktuālu informāciju par Projektu pirms Latvijas posma IVN ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sākšanas. Kā mērķauditorija tika izvēlēta valsts amatpersonas; pašvaldību amatpersonas, sabiedriskās organizācijas; iedzīvotāju konsultatīvās darba grupas. Par mērķa sasniegšanu liecināja gan dalībnieku skaits (vairāk kā 140 dalībnieki), gan plašais konferences atspoguļojums visos galvenajos medijos.

Komunikāciju process ar iesaistītajām pusēm un sabiedrību palīdzēja sasniegt citus Izpētes rezultātus. Visintensīvākā komunikācija ar sabiedrību notika Izpētes vidus daļā – IVN laikā. Savukārt ar pašvaldībām intensīvākā komunikācija notika Izpētes sākumā, izstrādājot trašu variantus. Infrastruktūras turētāji un institūcijas bija pastāvīgi iesaistītas visā Izpētes laikā.

**24.tab. Komunikācijas aktivitāšu apkopojums dažādās izpētes stadijās**

3+8 varianti	2+2 IVN alternatīvas un papildus alternatīvas	Akceptētais trases novietojums
<p>38 institūcijas: 16 sanāksmes ar valsts un pašvaldību institūcijām 3 Tehniskās darba grupas sanāksmes</p>	<p>43 institūcijas: 110 sanāksmes ar valsts un pašvaldību institūcijām un nevalstiskajām organizācijām; 4 Tehniskās darba grupas sanāksmes</p>	<p>47 institūcijas: 30 sanāksmes ar valsts un pašvaldību institūcijām, iesk. gatavošanos paredzētās darbības akceptam Ministru kabinetā; 1 Tehniskās darba grupas sanāksme</p>
<p>21 pašvaldība: 24 sanāksmes ar pašvaldību vadību un speciālistiem 1 Pašvaldību darba grupas sanāksme</p>	<p>15 pašvaldības: 73 sanāksmes ar pašvaldību vadību un speciālistiem 4 Pašvaldību darba grupas sanāksmes</p>	<p>15 pašvaldības: 8 sanāksmes ar pašvaldību vadību un speciālistiem 1 Pašvaldību darba grupas sanāksme</p>
<p>Sabiedrības informēšanas aktivitātes: 3 preses relīzes, 1 intervija</p>	<p>Sabiedrības informēšanas aktivitātes: 33 IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes un IVN ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmes; 66 sanāksmes, t.sk. sabiedriskās apspriešanas pašvaldībās, apspriedes ar iedzīvotāju darba grupām un uzņēmējiem 1240 individuālas konsultācijas, t.sk. pa informatīvo tālruni, informatīvo epastu un klātienes konsultācijas pirms sabiedriskās apspriešanas sanāksmēm; 126 publikācijas; 5 intervijas radio un TV; Starptautiskā Rail Baltica konference</p>	<p>Sabiedrības informēšanas aktivitātes: 190 individuālas konsultācijas, t.sk. pa informatīvo tālruni, informatīvo epastu; 33 publikācijas; 1 intervija radio; Projekta mājaslapa <a href="http://railbaltica.info/">http://railbaltica.info/</a> (30 tūkst. apmeklējumu).</p>

Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

	(140 dalībnieki); Līdzdalība TEN-T Dienās 2015; Projekta mājaslapa <a href="http://railbaltica.info/">http://railbaltica.info/</a> (70 tūkst. apmeklējumu).	
Projekta sanāksmes ar Pasūtītāju: 2 Nacionālās vadības grupas sanāksmes; 19 Projekta koordinācijas darba grupas sanāksmes; Projekta iekšējā internetvietne <a href="http://www.rblatvija.lv">www.rblatvija.lv</a>	Projekta sanāksmes ar Pasūtītāju: 8 Nacionālās vadības grupas sanāksmes; 56 Projekta koordinācijas darba grupas sanāksmes. Datu apmaiņas serveris	Projekta sanāksmes ar Pasūtītāju: 3 Nacionālās vadības grupas sanāksmes; 26 Projekta koordinācijas darba grupas sanāksmes. Datu apmaiņas serveris

Lai apzinātu **Latvijas iedzīvotāju attieksmi** par Rail Baltica projekta īstenošanu, pēc PS “RB Latvija” pasūtījuma SIA “Mārketinga praktiķu ACADEMIA” veica trīs interneta lietotāju online aptaujas, 2014. gada decembrī, 2015. gada jūnijā un decembrī. Online aptauja tiek plaši izmantota gan sabiedriskā, gan privātā sektora vajadzību izpētei, kad nepieciešams aptaujāt ekonomiski aktīvos iedzīvotājus. Aptaujai tika izmantota precīzi atlasīta un segmentēta datu bāze, ko veidoja 1001 respondents – kopums, kas atbilst Latvijas iedzīvotāju ģenerālajam kopumam vecuma grupās no 18 līdz 65 gadiem.

Izpētes gaitā ir augusi iedzīvotāju informētība par «Rail Baltica» projektu (2014.gada decembrī 59%, 2015.gada jūnijā 81%, 2015.gada decembrī 87%), turklāt pieaugot to iedzīvotāju īpatsvaram, kas uzskata, ka ir labi informēti par Rail Baltica projektu – no 10% 2014.gada decembrī līdz 24% 2015.gada decembrī (71.att.).

71.att. Latvijas iedzīvotāju informētība par Rail Baltica projektu



Aptaujas 2015.gada decembra rezultāti liecina, ka kopējais iedzīvotāju atbalsts ir augsts – **86,1 % Latvijas iedzīvotāju atbalsta Rail Baltica projektu**. Izpētes gaitā tas ir mainījies līdz ar sabiedriskajās apspriešanās uzzināto paredzamo ietekmi uz nekustamiem īpašumiem (72.att.).

Kā populārākie atbalsta argumenti tiek minēti: ātrāka un ērtāka pārvietošanās un ceļošana, Latvijas attīstība, sadarbība ar pārējām Baltijas valstīm un Eiropas Savienību. Latvijas reģionos būtiskas atšķirības šajā jautājumā neiezīmējas.



Projekts „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T)

Būtiskākais projekta pretinieku arguments ir zemā projekta aktualitāte šobrīd. Vairums no šiem respondentiem uzskata, ka līdzekļus būtu lietderīgi tērēt citiem mērķiem (aizsardzībai, sociālai drošībai, bēgļu integrācijai u.tml.). Vēl tiek norādīti argumenti pret projektu – tā lielās izmaksas un bažas par pietiekamu pasažieru un kravu plūsmu. Taču vairums respondentu joprojām uzskata, ka projekts Latvijas valstij būs ekonomiski izdevīgs.

72.att. Latvijas iedzīvotāju atbalsts Rail Baltica projektam

