**Ministru kabineta rīkojuma projekta**

**„Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības akceptu” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Deklarācijas par Māra Kučinska vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 16.punkts paredz: “Īstenosim *Rail Baltica* projektu kā Baltijas valstu lielāko infrastruktūras projektu, lai to pilnībā pabeigtu nākamajā Eiropas Savienības daudzgadu finansēšanas ietvarā”.  Valdības rīcības plāns Deklarācijas par Māra Kučinska vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai paredz (pasākums 16.1) “Pabeigt nacionālo izpēti par Rail Baltica trases novietojumu Latvijas teritorijā un nodrošināt turpmāko projekta ieviešanu, izstrādājot Baltijas valstu starpvaldību līgumu un efektīvu uzraudzības un lēmumu pieņemšanas mehānismu nacionālajā un starptautiskajā līmenī. Veikt Rail Baltica pirmās kārtas aktivitāšu ieviešanu saskaņā ar Finansēšanas līgumu (Nr. INEA/CEF /TRAN/M2014/1045990, kas noslēgts ar Inovācijas un tīklu izpildaģentūru) un īstenot sagatavošanās darbus turpmākai Rail Baltica projekta ieviešanai”.  Dzelzceļa likuma 22.1 pants nosaka, ka ja atbilstoši likumam “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” ir sagatavots ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums un saņemts kompetentās institūcijas atzinums sakarā ar valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidošanu vai būtisku pārmaiņu veikšanu tajā un šis objekts ir iekļauts Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā, lēmumu par paredzētās darbības akceptēšanu, izvērtējot attiecīgo pašvaldību viedokli, pieņem Ministru kabinets.  Ar 2013.gada 11.decembra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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 ir noteikti kopīgu interešu prioritārie projekti. Eiropas transporta tīklu (turpmāk - TEN-T) prioritāro projektu sarakstā iekļauts savienojums Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava (Rail Baltica), tādejādi nodrošinot visu Savienības reģionu sasniedzamību, vienlaikus uzsverot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras efektīvas izmantošanas nozīmīgumu transporta ilgtspējas nodrošināšanā.  Arī Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam**,** kas 2010.gada 10.jūnijā apstiprināta Saeimā, 285.rindkopā, tiek definēta nepieciešamība, uzlabojot mobilitāti starp Baltijas jūras reģiona valstīm, attīstīt videi draudzīgākus transporta veidus – dzelzceļa un jūras transportu. Attīstot starptautiskā dzelzceļa maršruta Rail Balticaprojektu, tiks veicināta Latvijas integrācija vienotā  Eiropas dzelzceļa sistēmā un nodrošināta iespēja izmantot dzelzceļa transportu kā līdzvērtīgu alternatīvu gaisa satiksmei. Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–  2020. gadam kas apstiprināts Saeimā 2012.gada 20.decembrī, 2.mērķa “Nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību” rīcības virzienu veicamais uzdevums Nr.10,nosaka Rail BalticaLatvijas posma tehniskās dokumentācijas izstrādes un izbūves uzsākšanu, iekļaujoties kopējā Rail Balticaprojektā (TEN–T tīkla prasību nodrošināšana). Arī Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.–2020. gadam, kas apstiprinātas Ministru kabinetā 2013.gada 23.decembrī ar rīkojumu Nr.683 “Par Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.- 2020.gadam”, Turpmākās rīcības plāna 1.2.2.pasākuma “TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība” 1.2.2.1.aktivitāte paredz, ka tiks veikta Rail Balticadzelzceļa līnijas projektēšana, zemju atsavināšana un būvniecības uzsākšana līdz 2024. gadam.  Projekta īstenošana sastāv no vairākiem posmiem, tai skaitā ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) veikšanas atbilstoši likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” prasībām. IVN sastāv no trim secīgām darbībām  - ietekmes uz vidi izpētes un ziņojuma sagatavošanas, Vides pārraudzības valsts biroja (turpmāk – VPVB vai Birojs) atzinuma saņemšanas un lēmuma par paredzētās darbības akceptu saņemšanas.  Rail Baltica dzelzceļa līnijas IVN tika veikts atbilstoši kārtībai un procedūrai, kas noteikta likumā “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”, Ministru kabineta 2011. gada 25. janvāra noteikumos Nr. 83 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi**”** (zaudēja spēku 2015.gada 22.janvārī) un Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumos Nr. 18 “Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību” (turpmāk – Noteikumi Nr.18).  Pamatojoties uz:   * Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, kas paredz integrēt Latvijas dzelzceļu vienotā Eiropas dzelzceļa sistēmā, uzlabot mobilitāti Baltijas valstu starpā un veicināt videi draudzīgākus transporta veidus, kā arī Nacionālo attīstības plānu 2014.-2020.gadam un Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020.gadam, kas nosaka noteiktu aktivitāšu īstenošanu līdz 2024.gadam; * Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES; * Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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; * Baltijas valstu un Baltijas valstu kopuzņēmuma akciju sabiedrības RB Rail 2015.gada 26.februārī Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk EISI) pirmajā projektu uzsaukumā iesniegto pieteikumu un 2015.gada 24.novembrī noslēgto Finansēšanas līgumu Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 par Rail Baltica pirmās kārtas aktivitāšu īstenošanu   Ministru kabineta rīkojuma projekta “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības akceptu (turpmāk – Ministru kabineta rīkojuma projekts) izpilde ir noteikta kā steidzama, kura apstrīdēšana tiesā neaptur tā darbību. Rīkojuma projekta steidzamību nosaka 2015.gada 24.novembrī ar Eiropas Inovācijas un tīklu izpildaģentūru (INEA) parakstīts līgums Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 par Rail Baltica pirmās kārtas aktivitāšu īstenošanu paredzot, ka projektēšanas darbiem jābūt realizētiem līdz 2019.gadam, bet būvniecībai līdz 2022.gadam. Lai saņemtu Rail Baltica pirmās kārtas realizēšanai nepieciešamās būvatļaujas un uzsāktu tehniskā projekta izstrādi nepieciešams veikt Ietekmes uz vidi novērtējumu, kas noslēdzies ar paredzētās darbības akceptu.  Paredzētās darbības akcepts ir priekšnosacījums, lai Latvija varētu uzsākt Rail Baltica pirmās kārtas realizēšanu atbilstoši saskaņotajam laika grafikam ar Igauniju, Lietuvu un INEA, tādējādi izpildot savas starptautiskās saistības un veicinot Rail Baltica projekta realizēšanu.  Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 3.panta 7.punktā noteikts, ka paredzēto darbību, kurai ir vai var būt būtiska ietekme uz vidi, aizliegts sadalīt vairākās darbībās, jo tādējādi netiek pienācīgi novērtēta paredzētās darbības kopīgā ietekme. No iepriekš minētā izriet, ka arī lēmumu par paredzētās darbības akceptu nevar pieņemt paredzētajai darbībai pa atsevišķiem posmiem, bet tas apstiprināms visai paredzētai darbībai kopumā.  Rail Baltica pirmajā kārtā paredzētās darbības – tehniskā projektēšana, būvniecība un nekustamo īpašumu atsavināšana, galvenokārt paredzēta Rīgā. Rīgas posmā ir tikai viena alternatīva, kas lielākoties sakrīt ar esošo dzelzceļa koridoru.  Ņemot vērā iepriekš minēto, Ministru kabineta rīkojumā ietvertais administratīvā akta pārsūdzēšanas princips ļauj uzsākt realizēt Rail Baltica projekta pirmo kārtu atbilstoši projekta laika grafikam, vienlaikus nodrošinot indivīdu tiesības pārsūdzēt rīkojumu Administratīvā procesa noteiktajā kārtībā, tiesā, neapturot rīkojuma izpildi un Rail Baltica projektu kopumā.Neskatoties uz Ministru kabineta rīkojuma projektā noteikto projekta steidzamību, kura apstrīdēšana tiesā neaptur tā darbību, saskaņā ar Administratīvā procesa likuma 185.panta piekto daļu, norādītajā gadījumā, pieteicējs, kamēr lietas izskatīšana pēc būtības nav pabeigta, var lūgt tiesu, motivējot lūgumu, apturēt administratīvā akta vai faktiskās rīcības darbību. Tādejādi Ministru kabineta rīkojuma projekta 5.punktā minētais nosacījums neaizskar sabiedrības tiesības uz tiesvedību.  Administratīvā procesa likuma 76.panta otrā daļa, nosaka, ka administratīvo aktu var apstrīdēt padotības kārtībā augstākā iestādē, taču ir noteikti ierobežojumi attiecībā uz Ministru kabinetu. Ja iestādei nav augstākas iestādes (piemēram, Ministru kabinetam), tad procesa dalībniekam, kas nav apmierināts ar administratīvo aktu, ir divas iespējas: 1) vērsties ar iesniegumu tajā pašā iestādē, kas administratīvo aktu izdevusi, 2) vērsties uzreiz ar pieteikumu tiesā.  Iespēja vērsties tajā pašā iestādē, kura izdevusi administratīvo aktu, Administratīvā procesa likumā iestrādāta ar 2012.gada grozījumiem. Tā mērķis ir dot iespēju iestādei labot pieļauto kļūdu, procesa dalībniekiem nebaidoties nokavēt administratīvā akta pārsūdzēšanas termiņu.  Izvērtējot pastāvošo praksi, kā piemēram, analizējot 2015.gada 25.marta Ministru kabineta rīkojumu Nr. 140 “Par elektrotīklu pārvades savienojuma “Kurzemes loks” 3.posma “Tume- Rīga (Imanta)” rekonstrukcijai un jaunbūvei paredzētās darbības akceptu”, secināms, ka norāde uz atkārtotu vēršanos Ministru kabinetā nav minēta, jo nav paredzēta procedūra kā Ministru kabinets vēlreiz pieņems lēmumu par skatītu jautājumu, kā arī nav skaidrs, kas būs iesniedzējs. Tādejādi, ievērojot līdzšinējo praksi un pārliecinoties, ka indivīda tiesības administratīvā procesa ietvaros netiek pārkāptas, rīkojumā paredzētas, ka to var pārsūdzēt Administratīvajā rajona tiesā mēneša laikā no publikācijas oficiālajā izdevumā “Latvijas vēstnesis”.  Ministru kabineta rīkojuma projekts sagatavots atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1.panta 3 daļā un 67.pantā noteiktajam. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Paredzētās darbības akceptu vispārēji regulē likums “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”. Šī likuma 26.panta ceturtā daļa nosaka, ka “Lēmumu par paredzētās darbības akceptu vai lēmumu par plānošanas dokumenta pieņemšanu, ja ir pārkāptas vai ignorētas normatīvajos aktos noteiktās sabiedrības tiesības uz informāciju vai līdzdalību ietekmes uz vidi novērtējuma vai stratēģiskā novērtējuma procesā, var apstrīdēt un pārsūdzēt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā”. Tādejādi, likumdevējs skaidri paudis paredzētās darbības lēmuma dabu paredzot, ka tas formējams kā administratīvais akts, kuru iespējams pārskatīt augstākā iestādē, ja tāda ir vai pārsūdzēt tiesā.  Ministru kabineta rīkojuma projekts izstrādāts atbilstoši Administratīvā procesa likuma 1.panta trešajā daļā noteiktajam, administratīvs akts ir arī tāds lēmums, kuru izdod attiecībā uz individuāli nenoteiktu personu loku, kas atrodas konkrētos un identificējamos apstākļos (vispārējs administratīvs akts).  Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments (turpmāk- Senāts) savā 2010.gada 8.jūlija lēmumā lietā Nr. SKA-656/2010 konstatēja, ka vispārīgo administratīvo aktu paziņošana, tos publicējot oficiālajā laikrakstā, ir saprātīga, jo, tā kā šā akta adresātu un ieinteresēto personu loks nav identificējams, nav iespējams aktu nosūtīt katrai ar šo aktu skartajai personai, tādēļ likums ir noteicis publisku, tas ir, visiem pieejamu paziņošanas veidu.  Senāta ieskatā ar šādu paziņošanu netiek pārkāptas ieinteresēto personu tiesības uzzināt administratīvo aktu. Šai lietā Senāts arī norāda, ka, tā kā vispārīgais administratīvais akts tiek publiski paziņots, tad, līdzīgi kā tas ir ar ārējo normatīvo aktu izsludināšanu, var pieņemt, ka ikviena persona ir par to uzzinājusi (paziņošanas prezumpcija), un persona nevar atsaukties uz to, ka nezināja par šāda administratīvā akta pieņemšanu vai ka ir nesaprātīgi katru dienu lasīt oficiālo laikrakstu, lai pamatotu nokavētā administratīvā akta pārsūdzēšanas termiņa atjaunošanu.  Ministru kabineta rīkojuma izvērtēšanā ir nepieciešams kompleksi vērtēt likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", Administratīvā procesa likuma un Dzelzceļa likumā noteikto, jo likuma par “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 21.panta pirmā daļa nosaka, ka paredzētās darbības akcepts ir šajā likumā un citos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņemts attiecīgās valsts institūcijas, pašvaldības, citas likumā noteiktās institūcijas vai Ministru kabineta lēmums par atļauju uzsākt paredzēto darbību.  Tāpat likuma par “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 22.pants nosaka, ka lai saņemtu atļauju uzsākt paredzēto darbību, ierosinātājs iesniedz attiecīgajai valsts institūcijai, pašvaldībai vai citai likumā noteiktajai institūcijai iesniegumu, ziņojumu un kompetentās institūcijas atzinumu par ziņojumu kopā ar citos normatīvajos aktos noteiktajiem dokumentiem.  Satiksmes ministrija likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.panta 4.punkta izpratnē ir ierosinātājs, kura gatavojas veikt paredzēto darbību un ir iesniegusi kompetentajai institūcijai iesniegumu par attiecīgās darbības veikšanu.  Savukārt atbilstoši Administratīvā procesa likuma 25.panta otrajā daļā noteiktajam Satiksmes ministrija ir iesniedzējs.  Arī atbilstoši Dzelzceļa likuma 22.1pantā noteiktajam, Ministru kabinetā iesniedzamo dokumentu iesniedzējs ir Satiksmes ministrija.  Apkopojot augstāk minēto, informējam, ka paredzētās darbības ierosinātājs ir Satiksmes ministrija.  Rail Baltica projekts paredz jaunas Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Latvijas posma būvniecību ar mērķi integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā; nodrošināt Baltijas valstu dzelzceļa tīkla tehnisko savietojamību ar Polijas un pārējās Eiropas Savienības dzelzceļa tīklu. Rail Baltica dzelzceļa līnija savienos Tallinu – Rīgu – Kauņu – Varšavu – Berlīni. Netieši maršrutā ir iekļauta arī Somija, tādējādi pagarinot projekta ietekmi arī līdz Skandināvijas valstīm. Rail Baltica ir iekļauts TEN-T pamattīklā un pamattīkla Baltijas – Adrijas koridorā. Rail Baltica dzelzceļa līnija paredzēta pasažieru un kravu pārvadājumiem.  Rail Baltica dzelzceļa līnijas IVN veikts 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 (turpmāk – detalizēta tehniskā izpēte) ietvaros.  IVN izstrādātājs ir pilnsabiedrība “RB Latvija” (turpmāk – Izstrādātājs).  Paredzētās darbības ierosinātāja ir Satiksmes ministrija.  Ar VPVB 2014. gada 29.oktobra lēmumu Nr. 487 tika uzsākta IVN procedūra, 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 arī 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 sabiedrisku 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.  Nodomu piedalīties IVN apstiprināja Lietuva un Igaunija.  Ņemot vērā projekta apjomu un IVN ietvaros veikto detalizēto izvērtējumu, rīkojuma anotācija atspoguļo būtiskāko informāciju par IVN procesu. Detalizēta informācija par izvērtējumu un izskatītajiem trases novietojuma variantiem ir lasāma IVN ziņojumā (turpmāk – ziņojums) ar pielikumiem un Biroja atzinumā.  Rail Baltica dzelzceļa līnijas detalizētā tehniskā izpētē sliežu ceļu koridora novietojums ir izvērtēts no tehniskiem, vides, sociāli ekonomiskiem un juridiskiem aspektiem. Trases variants izvēlēts, ņemot vērā jau esošos vai plānotos infrastruktūras objektus, pēc iespējas veidojot vienotus koridorus, piemēram, gar esošajiem vai plānotajiem valsts autoceļiem, lai pēc iespējas mazāk fragmentētu apdzīvotās vietas, mežu masīvus un nekustamos īpašumus.  Kā galvenie kritēriji trases novietojuma alternatīvu izstrādei, tika noteikti:   * Pēc iespējas izvairīties no NATURA 2000 teritorijām. Ja nav iespējams izvairīties no NATURA 2000 šķērsošanas, pēc iespējas šķērsot to kopējā koridorā ar esošo līnijbūvi; * Radīt mazāk apgrūtinājumu nekustamiem īpašumiem, pēc iespējas apvienojot līnijveida koridorus (autoceļš, dzelzceļš, inženierkomunikācijas, tostarp Trešā Igaunijas – Latvijas elektropārvades tīkla starpsavienojuma infrastruktūras koridora varianti); * Pēc iespējas apiet apdzīvotas vietas, kur būvniecības procesu sadārdzina blīvi apdzīvotas vietas nekustamo īpašumu, ielu un inženierkomunikāciju struktūra; * Iespēju robežās ņemt vērā pašvaldību intereses – teritoriju plānojumos noteiktos transporta infrastruktūras koridorus, potenciālos atzarus uz pilsētām, kas varētu tikt attīstīti nākamajās Rail Baltica kārtās; * Pēc iespējas nešķērsot kultūras pieminekļu teritorijas; * Izvēlēties dzelzceļa koridoru, kas atstāj mazāku ietekmi uz autoceļu infrastruktūras un sabiedriskā transporta kustību; * Pēc iespējas neveikt vienlaidus lauksaimniecības un meža īpašumu fragmentāciju.   IVN ietvaros vērtētā paredzētā darbība iekļauj: dzelzceļa līnijas infrastruktūras būvniecību Latvijas teritorijā no Igaunijas robežas līdz Lietuvas robežai, tai skaitā iekļaujot Rīgas pasažieru staciju un starptautisko lidostu “Rīga”, citas saistītās infrastruktūras (dzelzceļa stacijas, kravu terminālis, apkopes objekti u.c.) būvniecību, dzelzceļa infrastruktūras energoapgādes būvniecību (tajā skaitā jauna 110 kV elektropārvades līnija posmā Salacgrīva – Skulte), citas infrastruktūras pārbūvi šķērsojumu vietās (ceļi, gāzes vadi, u.c.). Plānotā dzelzceļa līnija šķērso Daugavu divās vietās – Rīgas pilsētā paralēli esošajam dzelzceļa tiltam Daugavas augšpusē un pie Saulkalnes, kur Daugavas labajā krastā šķērsojums sākas Salaspils novadā un Daugavas kreisajā krastā šķērsojums beidzas Ķekavas novadā. Paredzētai darbībai ir izvirzītas divas pamatalternatīvas (A un B alternatīvas), kas sākas pie Igaunijas – Latvijas robežas, turpinās caur Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils novadiem, Rīgu, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Bauskas novadiem līdz Latvijas – Lietuvas robežai, kā arī alternatīvi posmi C1 alternatīva Limbažu novadā un C2 Rīgas pilsētā.  Paredzētās darbības sākotnējā sabiedriskā apspriešana notika no 2015. gada 13. februāra līdz 15. martam, un sabiedriskās apspriešanas sanāksmes organizētas visu novadu pašvaldībās, kuras šķērso Rail Baltica.  IVN ietvaros vērtēts 300 m plats koridors, kura platums atsevišķās vietās (šķērsojumi ar autoceļiem, gāzes vadiem, elektropārvades līnijām, naftas vadu, nepieciešamajām teritorijām apkopes termināļa, vagonu depo un multimodālā termināļa izbūvei) ir paplašināts, lai paralēli varētu izstrādāt optimālus tehniskos risinājumus gan infrastruktūras šķērsojumiem (ar ceļu tīklu, energopārvades un gāzes maģistrālajām līnijām), gan atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu izvietošanai, gan piekļuves nodrošināšanai, savukārt Rīgas pilsētas teritorijā vērtēts 50 m plats koridors.  IVN ietvaros ir izstrādāts 60 m plats Rail Balticadzelzceļa koridors, izņemot staciju, depo un citu infrastruktūras objektu vietas, t.sk. saistībā ar Rīgas pasažieru stacijas un Salaspils kravu termināļa izpētēm, kur teritorija ir lielāka. Pēc paredzētās darbības akcepta Rail Baltica koridora platumu akceptētajai trasei atsevišķās vietās, ņemot vērā reljefu, īpašumu struktūru, piekļūšanu īpašumiem un apbūves blīvumu, specifiskus tehniskos risinājumus u.c. apstākļus precizēs (20 m - 60 m).  Pēc sākotnējās sabiedriskās apspriešanas VPVB 2015.gada 11.maijā izsniedza programmu “Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas “Rail Baltica” būvniecībai” (turpmāk – programma).  IVN ietvaros izvirzīto pamatalternatīvu atsevišķos posmos izpētes procesā tika konstatētas konfliktsituācijas, kuras rada gan atsevišķu objektu novietojums vai tā aizskārums, gan iepriekš neparedzēti vai nezināmi apstākļi. Ņemot vērā minēto, tika sagatavoti risinājumi posmos, kas skar Sējas, Inčukalna, Baldones un Bauskas novada pašvaldības. Trases novietojuma risinājumi tika izstrādāti sadarbojoties ar pašvaldībām un iedzīvotājiem, kā rezultātā iesaistītās pašvaldības atbalsta izveidotos risinājumus.  Tāpat izvērtējot IVN sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā iesniegtos priekšlikumus, kā arī sadarbojoties ar pašvaldībām, iedzīvotāju interešu grupām un citām ieinteresētajām pusēm, tika izstrādātas papildus alternatīvas Rail Baltica trasesnovietojumam Salacgrīvas, Limbažu un Mārupes novados (C3, C4 un C5 alternatīvas).  Papildus alternatīvu sākotnējā sabiedriskā apspriešana noritēja no 2015. gada 4.septembra līdz 24. septembrim.  Ņemot vērā izstrādātās papildus alternatīvas un to sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātus, 2015.gada 30.oktobrī VPVB pieņēma lēmumu Nr.3-01/1839 par grozījumiem 2015.gada 11.maija izsniegtajā programmā.  IVN Ziņojums, kas ietver arī novērtējumu pārrobežu kontekstā, ir sagatavots, ievērojot spēkā esošos normatīvos aktus un Latvijā ratificēto 1991. gada 25. februāra Espo Konvenciju par ietekmes uz vidi novērtējumu pārrobežu kontekstā, kā arī VPVB programmu un tās grozījumus.  IVN ziņojums 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.  Paredzētās darbības ietekme uz vidi, sabiedrību, iedzīvotājiem, dabas vērtībām un citiem aspektiem IVN ziņojumā ir vērtēta, kāda tā prognozējama gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā.  Ņemot vērā alternatīvu novērtējuma rezultātus, kas ietver kompleksu gan vides, gan dabas, gan kultūrvēstures, gan sabiedrības un pašvaldību attieksmes, gan sociāleko-nomiskos un turpmākās attīstības potenciāla aspektu salīdzinājumu, IVN ziņojumā tika iekļauts Izstrādātāju rekomendētais Rail Baltica trases novietojums (1.attēls).  1. attēls. IVN ziņojumā rekomendētais plānotā dzelzceļa koridora novietojuma variants  C:\Users\Liga\AppData\Local\Microsoft\Windows\INetCache\Content.Outlook\736DCPP7\G150_RB_trases_03nov2015_1mlj_Rekomendetais_variants (002).jpg  IVN Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2015. gada 11.novembra līdz 11.decembrim, kuras laikā interesenti varēja iepazīties ar IVN ziņojumu, kā arī iesniegt rakstiskus priekšlikumus. Sabiedriskās apspriešanas laikā katrā no novadiem, kura teritoriju šķērso Rail Baltica trase, notika sabiedriskās apspriešanas sanāksme. Novados, kur vienā koridorā paredzēta Rail Baltica trase un 330 kV elektropārvades līnija, - Limbažu, Sējas, Inčukalna, Garkalnes, Ropažu un Stopiņu novados, tika organizētas kopīgas sanāksmes (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).  Ja sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmēs piedalījās gandrīz 5000 apmeklētāju un saņemti 600 iesniegumu, tad IVN ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā piedalījās (ieskaitot individuālās konsultācijas) apmēram 950 cilvēki un tika saņemtas 60 vēstules no institūcijām, pašvaldībām, juridiskām un fiziskām personām, kas izskaidrojams ar pastāvīgo komunikācijas darbu IVN un detalizētās tehniskās izpētes projekta laikā.  Pirms katras IVN sabiedriskās apspriešanas sanāksmes interesentiem 1 - 2 h garumā tika nodrošinātas individuālās konsultācijas, tajā skaitā par īpašumu atsavināšanas un kompensāciju jautājumiem. Sanāksmes un individuālās konsultācijas apmeklēja apmēram 950 cilvēki.  Pēc sabiedriskās apspriešanas tika izvērtēti saņemtie priekšlikumi un 2015.gada 23.decembrī papildinātais ziņojums iesniegts VPVB atzinuma sniegšanai.  Pēc papildinātā ziņojuma iesniegšanas, saskaņā ar VPVB pieprasījumu, tika veikta IVN Ziņojuma aktualizēšana un nepieciešamās informācijas sagatavošana, kur galvenais akcents tika vērsts uz jaunu papildus tehnisko risinājumu izstrādi C5 alternatīvas šķērsojumam pār Vitrupes ieleju. Papildus tika precizēta informācija par ietekmi uz mikroliegumiem, dabas liegumu “Dzelves – Kroņa purvs”, savvaļas zīdītājdzīvnieku migrācijas nodrošināšanu Rail Baltica posmā, kas šķērso Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātu, Skultēnu meža nozīmību ornitofaunas saglabāšanā Zemgales reģionā, ainavām Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātā un iespējamām avārijas situācijām un sagaidāmajām sekām, kā arī sagatavots papildus pamatojums un skaidrojums par hidroloģiskajam novērtējumam izmantoto datu ticamību. IVN Ziņojums tika papildināts ar aprēķiniem par sagaidāmajiem siltumnīcefekta gāzu emisijas apjomiem.  Pamatojoties uz saņemtajiem VPVB un citu institūciju viedokļiem par IVN ziņojumu, Izstrādātājs izstrādāja aktuālo IVN ziņojuma redakciju, kas VPVB tika iesniegta 2016.gada 31.martā.  Paredzētai darbībai robežšķērsošanas vietas izvēlētas saskaņā ar 2011.gadā veiktā projekta “Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (Rail Baltica koridors)” (turpmāk – priekšizpēte), rezultātiem. Minētais projekts veikts pēc Igaunijas, Latvijas un Lietuvas pasūtījuma. 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 Balticatrases 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 IVN ietvaros rekomendējamā A alternatīvā un Lietuvas posmā –alternatīvā 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 priekšizpētē izvēlētās trases novietojuma rajonā ne Lietuvas, ne Latvijas teritorijā karsta veidošanās riski nepastāv.  Visās trīs Baltijas valstīs projekta īstenošanā iesaistītās institūcijas turpinās darbu pie robežšķērsošanas jautājumu saskaņošanas arī turpmākajās projektēšanas stadijās, kurās noteiks jau precīzus tehniskos risinājumus.  IVN ietvaros ir izstrādāts dokuments “IVN Ziņojuma kopsavilkums pārrobežu kontekstā” (angļu valodā “Summary of the environmental impact assessment for construction of the European standard gauge public railway infrastructure line Rail Baltica in context of transboundary impacts in”) angļu, igauņu un lietuviešu valodās.  Lietuvas Republikas Vides ministrija 2016. gada 9. janvārī organizēja Rail BalticaLatvijas posma ietekmes pārrobežu kontekstā (dokumenta “IVN Ziņojuma kopsavilkums pārrobežu kontekstā”) sabiedriskās apspriešanas sanāksmi, kas notika Paņevežā, Lietuvā. IVN Izstrādātāji un Satiksmes ministrija nodrošināja sanāksmes dalībnieku informēšanu par paredzēto darbību un sagaidāmo ietekmi pārrobežu kontekstā, kā arī sniedza atbildes uz sanāksmes dalībnieku jautājumiem.  No Igaunijas Republikas Vides ministrijas tika saņemta vēstule, ka tā neorganizēs sabiedriskās apspriešanas sanāksmi.  Gan Lietuva, gan Igaunija arī rakstveidā sniedza savus komentārus un priekšlikumus, kas tika izvērtēti un izvērtējums atspoguļots IVN ziņojuma pārskatā par saņemtajiem komentāriem un veiktajiem labojumiem.  IVN ietvaros netika konstatēts, ka paredzētā darbība un tās plānotais novietojums Latvijas teritorijā varētu būt priekšnoteikums būtiskai nelabvēlīgai  pārrobežu ietekmei, tostarp uz aizsargājamām dabas teritorijām.  Saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.panta pirmās daļas 1.punktu, ietekmes novērtējums nepieciešams darbībām, kuras saistītas ar šā likuma 1.pielikumā minētajiem objektiem, kuru starpā ir arī jaunas dzelzceļa līnijas būvniecība (izveidošana). Birojs izsniedza Programmu IVN veikšanai un IVN ietvaros ir izstrādāts Ziņojums, kas ir par jaunas Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Latvijas posma būvniecību (izveidošanu). Saskaņā ar likumu “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta 2004.gada 6.janvāra noteikumiem Nr.4 “Vides pārraudzības valsts biroja nolikums”, Birojs ir kompetentā institūcija, kas izvērtē un sniedz atzinumu par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 22.1 pantu, šis kompetentās institūcijas (Biroja) atzinums ir viens no priekšnoteikumiem, lai Ministru kabinets varētu pieņemt lēmumu par paredzētās darbības akceptēšanu.  2016.gada 3.maijā VPVB ir sniedzis atzinumu Nr.5 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu” (turpmāk – atzinums). VPVB savā atzinumā norāda, ka Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvos aktos noteiktos, IVN ziņojumā paredzētos un ar VPVB atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.  VPBV uzsver, ka jebkura alternatīva radīs nozīmīgu ietekmi, “neatkarīgi no darbības vietas vai realizācijas tehniskajiem risinājumiem”, ņemot vērā Paredzētās darbības mērogu un attiecīgi - ietekmes skartās teritorijas un iedzīvotājus. VPVB kā būtiskākos ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus identificē sekojošos:  1) Barjeras efekts, teritoriju fragmentācija un sasniedzamība.  2) Skarto zemju līdzšinējās izmantošanas zaudējums un ietekme uz īpašumiem.  3) Saistītās darbības un to savstarpējās realizācijas būtiskākie nosacījumi.  4) Būvniecības procesa organizēšana, būvju nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība un ietekme uz to funkcionēšanu.  5) Pārmaiņas, traucējumi un ierobežojumi satiksmes jomā būvdarbu veikšanas laikā un Paredzētās darbības rezultātā.  6) Drošība un vides risku pārvaldība, tajā skaitā ar ģeoloģiskajiem apstākļiem saistītie aspekti, piesārņojuma riski un dzelzceļa līnijas ekspluatācijas drošība.  7) Ūdens objektu šķērsojumi, ietekme uz ūdeņiem, hidroloģiskajiem apstākļiem un ūdens bioloģiskiem resursiem.  8) Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem.  9) Ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas vērtībām, tostarp īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un mikroliegumiem, kā arī bioloģisko daudzveidību.  10) Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.  11) Gaisu piesārņojošo vielu emisija, izmaiņas gaisa kvalitātē un ietekme uz klimatu.  12) Troksnis, vibrācijas un elektromagnētiskais lauks.  Vispusīgi izvērtējis Ziņojumu un saistīto ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentāciju, tajā skaitā sabiedriskās apspriešanas ietvaros paustos iedzīvotāju, valsts un pašvaldību institūciju, juridisko personu un nevalstisko organizāciju viedokļus, VPVB rekomendē šādus dzelzceļa trases posmus (sākot ar Igaunijas robežu):  1.posmā – A;  2.posmā – B;  3.posmā – A3-1 vai C4, A3-2, C1 un B3-2;  4.posmā – A;  5.posmā (Rīgas savienojums) – A ar C3;  6.posmā – A un B;  7. posmā – A;  8.posmā – A un B.  2.attēls. VPVB atzinumā rekomendētie plānotā dzelzceļa koridora novietojuma varianti  C:\Users\Liga\AppData\Local\Microsoft\Windows\INetCache\Content.Outlook\Q66WBS0M\G150_RB_trases_2016jun07_1mlj_VPVB_variants_B2-C4-A3-B6-B8 (002).jpg  IVN ziņojumā un VPVB atzinumā rekomendētā trase atšķiras otrajā posmā, kur sabiedrība un pašvaldība atbalsta C5 un VPVB rekomendē B2-2 alternatīvu, atzinumā norādot: “Nav pieļaujama Paredzētās darbības alternatīvu realizācija, kas ir aizliegta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir vispārēji aprobežota, ņemot vērā konkrētās īpaši aizsargājamās teritorijas un funkcionālās zonas īpatnības, kā arī tās izveidošanas un aizsardzības mērķus un uzdevumus, līdz ar to Rail Baltica būvniecību 2.sektorā kopumā ir pamats virzīt pa B alternatīvas trasi”.  VPVB norāda, ka atzinumā iekļautais nosacījums ir noteikts saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 20.panta desmito daļu, kas paredz, ka atzinumā norāda nosacījumus, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama. Nosacījums, ka paredzētā darbība 2.sektorā virzāma pa B alternatīvu ir nosacījums, ar kādu paredzētā darbība ir īstenojama.  Ņemot vērā VPVB atzinumu, Ministru kabineta rīkojuma projektā nav iekļauta C5 alternatīva.  C5 alternatīva ir radusies IVN sabiedriskajās apspriešanās, plānojot un iesaistoties iedzīvotājiem un pašvaldībai. Tādēļ, ņemot vērā VPVB atzinumā norādīto, pirms galīgā lēmuma pieņemšanas par paredzētās darbības akceptu, paredzētās darbības ierosinātājs un par vides aizsardzību atbildīgās institūcijas, detalizēti izvērtēja C5 alternatīvas īstenošanas iespējamību, kā arī iespējamos riskus šīs alternatīvas īstenošanas gadījumā.  Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas – dabas lieguma „Vitrupes ieleja” izveides un aizsardzības mērķus nosaka to individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, bet Natura 2000 tīkla kontekstā papildus – Natura 2000 datu formas. No Ministru kabineta 2009.gada 24.marta noteikumiem Nr.254 „Dabas lieguma „Vitrupes ieleja” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” (turpmāk Vitrupes ielejas Noteikumi) izriet, ka dabas liegums izveidots, lai nodrošinātu īpaši aizsargājamo bezmugurkaulnieku un augu sugu, smilšakmens atsegumu, mežu un sald­ūdens biotopu aizsardzību, kā arī veicinātu teritorijas ilgtspējīgu apsaimniekošanu (2.punkts).  Rail Baltica trasē C5 šķērsojuma vietā dabas liegumā „Vitrupes ieleja” ir gan dabas lieguma un regulējamā režīma zona, gan ainavu aizsardzības zona.  VPVB kopumā sliecas piekrist Izstrādātājiem attiecībā uz sagaidāmās ietekmes būtiskumu skarto biotopu platību griezumā, ja to salīdzina ar biotopa 9020\* *Veci jaukti platlapju meži* izplatību Latvijā un Eiropas Savienībā kopumā. Zaudētā platība visdrīzākais atzīstama kā neliela un Biroja ieskatā to zaudējums nevar apdraudēt biotopu labvēlīgas aizsardzības statusu Eiropas Savienībā. Tāpat atzinumā norādīts, ka jāņem vērā, ka īpaši aizsargājamie un Eiropas Savienībā prioritāri aizsargājamie biotopi šajā gadījumā atrodas īpašajā Eiropas Kopienas aizsardzībā un ir identificēts, ka tieši konkrētajā vietā upes ielejā ir īpaši piemērota vieta to sargāšanai, lai nodrošinātu nepieciešamo aizsardzības režīmu visas Eiropas Savienības interesēs. Ar prioritāro meža biotopu aizsardzību ir saistāms arī konkrētās Natura 2000 teritorijas aizsardzības mērķis un tas nepārprotami noteikts arī Vitrupes ielejas Noteikumos, reglamentējot šajos biotopos aizliegtās darbības. No likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” (turpmāk – ĪADT likums) 17.panta izriet, ka īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējo un individuālo aizsardzības un izmantošanas noteikumu izstrādes mērķis ir reglamentēt pieļaujamo un aizliegto darbību veidus aizsargājamā teritorijā (ja nepieciešams, arī tās iedalījumu funkcionālajās zonās), ņemot vērā konkrētās aizsargājamās teritorijas īpatnības, kā arī tās izveidošanas un aizsardzības mērķus un uzdevumus. Tādējādi, - ja šādos noteikumos ir reglamentēts, ka kāda darbība ir aizliegta, - tā ir pretrunā konkrētas aizsargājamās teritorijas (arī funkcionālās zonas) mērķim un tās ietekme ir pietiekami būtiska, lai darbību būtu nepieciešams aprobežot vispārēji.  Tādējādi, - jaunas dzelzceļa līnijas būvniecība dabas lieguma „Vitrupes ieleja” C5 šķērsojuma vietā ir kopumā aizliegta ar Vitrupes ielejas Noteikumiem.  VPVB savā atzinumā norāda – “Birojs nevar norobežoties un nevērst lēmuma par Paredzētās darbības akceptu pieņēmēja uzmanību uz ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtēšanas kritērijiem, ko ir noteicis Eiropas Parlaments un Padome, un no ietekmes būtiskuma pazīmēm, ko ir atzinusi  Eiropas Savienības Tiesa. Tā kā Paredzētās darbības realizācijai ir iespējams izvēlēties un pat tiek piedāvātas alternatīvas, kas ietekmi uz Natura 2000 teritoriju neradītu vispār, Birojs nevar pievienoties Izstrādātāju secinājumam, ka alternatīvu caur Natura 2000 virzīšanu normatīvie akti neaprobežo vai ka bez ĪADT likuma 43.panta priekšnosacījumu iestāšanās, tai nav limitējošu/ierobežojošu apstākļu (Ziņojuma nodaļa). Aizliegums ir ietverts Vitrupes ielejas Noteikumos un ĪADT likuma 43.panta (5)daļā, bet papildus nosacījumi negatīvas ietekmes uz Eiropas nozīmes prioritāri aizsargājamiem biotopiem gadījumā ir ietverti Ministru kabineta 2011.gada 19.aprīļa noteikumiem Nr.300 „Kārtība, kādā novērtējama ietekme uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000)” (turpmāk - Natura 2000 Noteikumi) V daļā”.  Arī Dabas aizsardzības pārvalde, 2016.gada 14.aprīlī sniedzot noslēguma atsauksmi Nr.4.9/26/2016-N-E par papildināto Ziņojumu, norāda, ka C5 ir uzskatāma par kompromisa variantu starp sabiedrības un dabas aizsardzības interesēm, tomēr atkārtoti vērš uzmanību uz šīs alternatīvas realizācijas atbilstību spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.  Līdz ar to, izvērtējot C5 alternatīvas īstenošanas iespējamību, tika konstatēti šādi riski:   * + C5 alternatīvas īstenošana ir aizliegta ar Vitrupes ielejas Noteikumiem, ĪADT likumu un Natura 2000 Noteikumiem.   + Pieņemot lēmumu par paredzētās darbības akceptu C5 alternatīvas gadījumā, ar administratīvo aktu tiktu atļauta darbība, kas ir aizliegta ar ārējo normatīvo aktu.   + Eiropas Savienības Tiesā ir nostiprināta stabila judikatūra attiecībā uz projekta pazīmēm, kas jāņem vērā, nosakot, vai darbībai ir negatīva ietekme uz Natura 2000 teritorijas integritāti un mērķiem, lai dalībvalsts varētu lemt par tās pieļaujamību (piemēram, spriedumi lietās C-521/12 un C-258/11). No judikatūras izriet vairākas atziņas, kas konkrētajam gadījumam ir būtiskas:  1. ja vien paredzētā darbība nav tieši nepieciešama pašas Natura 2000 teritorijas aizsardzībai, jebkāds īpaši aizsargājamo biotopu platību zudums Natura 2000 teritorijā ir jāuzlūko kā tāds, kas šīs teritorijas integritāti (viengabalainību) ietekmē negatīvi. Vēl jo vairāk tas attiecas uz gadījumiem, ja tiek skartas prioritāri aizsargājamas sugas vai biotopi. 2. ja Natura 2000 teritorijā samazinās īpaši aizsargājamā biotopa platība, šāda darbība neatbilst Natura 2000 izveides mērķim;    * Eiropas Komisija var ierosināt pārkāpuma lietu pret Latviju; līdz jautājuma izlemšanai var tikt atlikta vai atcelta finansējuma piešķiršana, nelabvēlīga sprieduma gadījumā jāmaksā tiesāšanās izdevumi un jānodrošina pārkāpuma labošana (var ietvert atļauju atcelšanu).    * Nelabvēlīga sprieduma gadījumā projekta izmaksas kļūst neattiecināmas. Kā neattiecināmās izmaksas būs gan līdz šim veiktie maksājumi par detalizētu tehnisko izpēti, gan par būvprojektēšanu, būvniecību u.c. darbībām, kas veiktas projekta īstenošanas ietvaros. Minētās izmaksas būs jāsedz no valsts budžeta. Tāpat arī par valsts budžeta līdzekļiem būs jāveic būves demontāža un kompensējošo pasākumu īstenošana par negatīvo ietekmi uz Natura 2000 vērtībām;    * Ietekme uz Rail Baltica laika grafiku ne tikai nacionālā, bet arī starpvalstu līmenī.   Līdz ar to šajā posmā tiek virzīta B2-2 alternatīva, kas iet gar NATURA 2000 teritorijas robežu un kuru rekomendē vides institūcijas.  Ņemot vērā visu iepriekš minēto, un atbilstoši likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 22.panta pirmajai, otrajai, ceturtajai un sestajai daļai un Dzelzceļa likuma 22.1 pantam ar Ministru kabineta rīkojuma 5.1.apakšpunktu, Rail Baltica dzelzceļa līnijas novietojums Latvijas teritorijā tiek noteikts sekojošos posmos: Igaunijas robeža, A1, B2-1, B2-2, B2-3, B2-4, C4, A3-2, C1, B3-2, A4-1, A4-2, A4-3, A5-0, A5-1, A5-2, A5-3, A5-4, A5-5, A5-6, A5-7, A5-8, A5-9, C3, A5-11, A5-12, A6-1, A6-2, A7, A8 un Lietuvas Republikas robeža, atbilstoši rīkojuma pielikumam.  Paredzētās darbības akceptam virzītā Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras koridora novietojums ir izvēlēts kā izdevīgākais no sociālekonomiskajiem, vides un tehniskajiem aspektiem.   * Kopējais garums Latvijas teritorijā - 263 km, tajā skaitā Rīgas savienojums 71 km. * Izpētes rezultātā noteiktās dzelzceļa koridora, termināļu, apkopes punktu zemju platības skar 1680 ha (kopā ar autoceļu šķērsojumu pārbūves teritorijām – 2115 ha); * Trase skar 1850 zemes vienības; * Tieši ietekmēto nekustamo īpašumu īpašnieku skaits ir 1300, no kuriem gandrīz puse ir valsts un pašvaldību īpašnieki (tiesiskie valdītāji). * Nav ietekmes uz NATURA 2000 teritorijām (trase šķērso vienu NATURA 2000 teritoriju dabas parku “Salacas ieleja” neitrālajā zonā). * Rekomendētais plānotā dzelzceļa koridora novietojuma variants rada vislielākos ieguvumus tautsaimniecībai.   Akceptam virzītā trases varianta realizācija ir pieļaujama ar nosacījumiem, uz kuriem VPVB ir vērsis uzmanību.  Akceptam virzītā trase šķērso divus dižkokus un trīs potenciālos dižkokus (visi konstatēti IVN apsekojumu laikā). Dabas aizsardzības pārvalde ir informēta par dižkoku un dzelzceļa infrastruktūras savstarpējo novietojumu un potenciālo koku bīstamību dzelzceļa darbības nodrošināšanai, un saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumu Nr.264 “Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” 41. un 46.punktu un Vides aizsardzības likuma 1.panta 7.punktu, saskaņojusi divu koku (viens ozols *Quercus robur* Bauskas novada Ceraukstes pagastā, viens trauslais vītols *Salix fragilis* Bauskas novada Codes pagastā) nociršanu, ņemot vērā drošības prasības publiskās infrastruktūras dzelzceļa līnijas ekspluatācijā, kā arī norādījusi, ka attiecībā uz potenciālajiem dižkokiem (trīs ozoli *Quercus robur* Ķekavas novada Daugmales pagastā), ja tie to nociršanas brīdī nav sasnieguši izmērus, kas noteikti Ministru kabineta 2010.gada 16.marta noteikumos “Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”, atsevišķa Dabas aizsardzības pārvaldes atļauja to nociršanai nav nepieciešama.  Tāpat Dabas aizsardzības pārvalde ir informēta, ka akceptam virzītā trase šķērso mikrolieguma Nr. 2054 melnā stārķa aizsardzībai (Sējas novadā) un mikrolieguma Nr. 1795 medņa aizsardzībai buferzonu (Inčukalna novadā) un trases koridors saskaras ar mikrolieguma Nr. 1360 meža baloža aizsardzībai robežu (Inčukalna novadā).  Attiecībā uz mikroliegumiem ir saņemta Dabas aizsardzības pārvaldes rakstiska atļauja, kas izsniegta, pamatojoties uz Sugu un biotopu aizsardzības likuma 14.panta otrās daļas 1.punktā noteikto. Saskaņojumi saņemti ar Dabas aizsardzības pārvaldes 2016.gada 7.jūlija vēstuli Nr.4.9/41/2016-N-E “Par projekta Rail Baltica virzību”.  Akceptam virzītā trase skar 21 valsts aizsargājamo kultūras piminekli (deviņu arheoloģijas pieminekļu aizsardzības zonas, pilsētbūvniecības pieminekli – Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu, un tā ietvaros deviņu arhitektūras pieminekļu aizsardzības zonas, vienu vietējās nozīmes industriālo pieminekli un vietējās nozīmes arhitektūras pieminekli).  Valsts kultūras piemienkļu aizsardzības inspekcija (turpmāk – VKPAI) ir informēta par projektā plānotajām turpmākajām rīcībām (izpētēm, saskaņojumiem), kas tiks veiktas ņemot vērā likumu “Par kultūras pieminekļu aizsardzību”. VKPAI konceptuāli atbalsta paredzētās darbības realizāciju. Saskaņojums saņemts ar VKPAI 2016.gada 4.jūlija vēstuli Nr.02-01/2082 “Par atļauju Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības īstenošanai”.  2016.gada 9.jūnijā Satiksmes ministrija organizēja sanāksmi ar skarto pašvaldību pārstāvjiem, kurā informēja par saņemto VPVB atzinumu un akceptam virzīto trases novietojumu katras skartās pašvaldības griezumā. Pašvaldības neizteica iebildumus par trases novietojuma izvēlēto alternatīvu, jo tās sakrīt ar IVN ziņojumā rekomendēto trases alternatīvu, izņemot Salacgrīvas novada pašvaldību, kas B2-2 alternatīvas vietā, kas pietuvojas Svētciemam, atbalsta sabiedrības atbalstīto C5 alternatīvu.  Lai informētu Salacgrīvas novada iedzīvotājus par Biroja atzinumā norādīto attiecībā uz C5 alternatīvu, tika organizēta atkārtota tikšanās ar iedzīvotājiem, lai diskutētu par radušos situāciju. Sanāksmē piedalījās ierosinātāja pārstāvji, Izstrādātāja pārstāvji, Salacgrīvas novada domes pārstāvji un Salacgrīvas novada iedzīvotāju grupa. Lai arī sanāksmē IVN ziņojuma Izstrādātājs un paredzētās darbības ierosinātājs diskusijā piedāvāja turpināt darbu pie detalizēto tehnisko risinājumu izstrādes B2 – 2 alternatīvas turpmākai plānošanai, lai pēc iespējas mazāk radītu ietekmi uz apdzīvoto vietu “Svētciems” un skartajiem īpašumiem, Salacgrīvas novada iedzīvotāji neatbalsta B2– 2 alternatīvas izvēli.  Salacgrīvas novada dome ir norādījusi, ka C5 alternatīva ir radusies IVN sabiedriskajās apspriešanās plānojot un iesaistoties iedzīvotājiem un pašvaldībai, tāpēc neatbalsta, ka C5 alternatīvas vietā tiek akceptēta B2 – 2 alternatīva un uzstāj uz B2–2 posma izslēgšanu, jo tā ir pretrunā iedzīvotāju interesēm. Salacgrīvas novada dome ir paudusi viedokli, ka Birojs, sniedzot atzinumu, vērtējis tikai riskus no Natura 2000 skaršanas viedokļa, neņemot vērā Ziņojumā paredzētos tehniskos pasākumus, kas paredzēti ietekmes mazināšanai.  Ņemot vērā Salacgrīvas novada domes un iedzīvotāju grupas viedokli, 2016.gada 13.jūlijā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijā tika organizēta sanāksme, kurā piedalījās Salacgrīvas novada domes pārstāvji, iedzīvotāju pārstāvis, IVN ziņojuma Izstrādātājs un paredzētās darbības ierosinātājs un par vides aizsardzību atbildīgās institūcijas – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas un VPVB. Sanāksmē Salacgrīvas novada pārstāvji aicināja turpināt izpēti un nevirzīt B2-2 alternatīvu akceptam Ministru kabinetā. Vides institūciju pārstāvji atkārtoti norādīja uz riskiem, kas iestātos, ja dzelzceļa trase šķērsotu NATURA 2000 teritoriju, esot citai alternatīvai (B2-2). Izstrādātāji atgādināja, ka Salacgrīvas novadā ir izstrādāti vairāki vietējās intereses iekļaujoši posmi (posms, kas rada potenciālu stacijai pie Salacgrīvas pilsētas, posms, kas apiet lauku apbūves grupu pie Melbāržiem (C4), kā arī posms, kas apiet Tūju un Jelgavkrastus) un apliecināja, ka tehniskā izpēte ir veikta vienādā detalizācijā visās trasēs, kas ir izvērtētas ietekmes un vidi novērtējumā. Satiksmes ministrija vērsa uzmanību uz kopējiem projekta mērķiem, laika ietvaru un saistībām ar pārējām projektā iesaistītajām valstīm. Sanāksmē piedalījās mediju pārstāvji un tā ir plaši atspoguļota publiskajā telpā.  VPVB savā atzinumā norāda: “Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos pamatnosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama”. Ņemot vērā iepriekš norādīto, Ministru kabineta rīkojuma projekta 5.2.apakšpunkts nosaka, ka Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekts Rail Baltica īstenojams atbilstoši IVN Ziņojumam un Biroja atzinumam.  Pēc paredzētās darbības akcepta tiks sagatavoti dzelzceļa līnijas un saistītās infrastruktūras detalizēti tehniskie risinājumi.  Ņemot vērā to, ka ar Ministru kabineta rīkojuma projektu tiek noteikta Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības paredzētās darbības vieta (dzelzceļa līnijas trases izvietojums) Latvijas teritorijā, nepieciešams veikt grozījumus Ministru kabineta 2004.gada 23.septembra rīkojumā Nr.698 “Par sliežu ceļa posma Skulte-Aloja-rajona robeža slēgšanu” un Ministru kabineta 2004.gada 23.septembra rīkojumā Nr.699 “Par sliežu ceļa posma Aloja-Ipiķi-valsts robeža slēgšanu”, svītrojot nosacījumu, ka zeme dzelzceļa nodalījuma joslā nav nododama privatizācijai līdz lēmuma pieņemšanai par perspektīvo dzelzceļa līniju Rail Baltica. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija |
| 4. | Cita informācija | Līdzīgi kā Latvijā, Igaunija un Lietuva veic nacionālās izpētes, lai noteiktu Rail Baltica trases novietojumu Igaunijas un Lietuvas teritorijā jau 2016.gadā. Tādejādi visas Baltijas valstis ievēro vienotu laika grafiku, lai nodrošinātu Rail Baltika projekta ieviešanu saskaņā ar plānotu un Finansēšanas līgumā noteikto laika grafiku.Ar 2014.gada 4.jūnija Satiksmes ministrijas rīkojumu Nr.01-03/111 “Par Rail Baltica tehniskās izpētes Tehniskās darba grupas izveidošanu” ir izveidota tehniskā darba grupa, kurā pārstāvētas 25 dažādas institūcijas, kuru intereses skar Rail Baltica projekts. Izveidota arī pašvaldību darba grupa, kurā piedalās 21 pašvaldības pārstāvji. Minētās darba grupas izveidotas, lai nodrošinātu kvalitatīvu detalizētās tehniskās izpētes vadību un ieinteresēto pušu interešu pārstāvniecību. Darba grupas nodrošina izpētes darba uzraudzību, organizē nepieciešamo komunikāciju starpinstitūciju līmenī un konstatēto problēmu novēršanu pēc iespējas agrākā projekta izstrādes stadijā. Šādā veidā izpētes darba un saistīto lēmumu pieņemšanas organizācija notiek maksimāli plašā lokā, ņemot vērā un iespēju robežās iestrādājot visu ieinteresēto pušu intereses.  Tehniskajā darba grupā ietilpst 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, Latvenergo 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 individuāli tika uzrunātas arī citas institūcijas, lai izmantotu to rīcībā esošos datus un noskaidrotu institūciju viedokli – Valsts meža 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. Notikušas tikšanās ar Rīgas brīvostā strādājošajiem uzņēmumiem, Vides konsultatīvo padomi, Latvijas arheologu biedrību, sniedzot prezentācijas par projekta statusu un plānotajiem darbiem.  Tehniskā darba grupa sanāksmēs tikās, lai spriestu par Rail Baltica trašu novietojuma variantiem, sākotnējo atlasi, daudzkritēriju analīzi un ietekmes uz vidi novērtējuma alternatīvām. Tehnisko risinājumu izstrādei un saskaņošanai ir organizētas kopsummā vairāk kā 80 darba sanāksmes ar infrastruktūras turētājiem.  Lai nodrošinātu pašvaldību deputātu informētību par projekta risinājumiem, detalizētās tehniskās izpētes procesā papildus Pašvaldību darba grupas sanāksmēm, notika individuālas konsultēšanās ar katras pašvaldības vadību, attīstības un plānošanas speciālistiem, kā arī sniegtas prezentācijas domes un attīstības komiteju sēdēs.  Detalizētās tehniskās izpētes ietvaros ir plānota arī turpmākā sadarbība ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām, kuru administratīvās teritorijas šķērso plānotā dzelzceļa līnija Rail Baltica, lai izstrādātu Rail Baltica lokālplānojumus – pašvaldību teritorijas plānojumu grozījumus, kuru ietvaros varēs noteikt nepieciešamās teritorijas pasažieru un kravu satiksmes infrastruktūrai, kā arī risināt citus teritorijas attīstības plānošanu jautājumus, kas izriet no plānotā Rail Baltica projekta īstenošanas.  Paralēli ietekmes uz vidi novērtējumam, Satiksmes ministrija ir veikusi šādas papildus izpētes:   1. „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”. Izpētes ietvaros izvērtēti spēkā esošie normatīvie akti par nekustamo īpašumu atsavināšanu sabiedrības vajadzībām, atlīdzības noteikšanu, apgrūtinājumu kompensēšanu tieši un netieši skartajiem nekustamajiem īpašumiem. Analizēta Eiropas Cilvēktiesību tiesas, Satversmes tiesas, Latvijas Republikas Augstākās tiesas, Eiropas Savienības tiesas un Vācijas Federatīvās Republikas tiesu prakse. Aplūkota arī Igaunijas, Lietuvas, Polijas un Vācijas pieredze, norādot uz to, ko varētu izmantot Latvijā. 2. “Rail Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde”, kura ietvaros pētīta loģistikas sistēma Latvijā, trīs Baltijas valstīs un Baltijas jūras reģionā, ņemot vērā sasaisti ar globālo loģistikas ķēžu kravu plūsmām. Izpēte veikta, lai pieņemtu lēmumus par loģistikas centru/intermodālo termināļu perspektīvo atrašanās vietu valsts transporta tīklā, kā arī plānotu publiskā sektora investīcijas šādas infrastruktūras attīstībai ilgtermiņā. Šajā izpētē ir noteiktas intertimodālā kravu termināla funkcijas, darbības nodrošināšanai un attīstībai nepieciešamā teritorija, teritorijā izbūvējamo sliežu ceļu skaits, to savstarpējais izvietojums un lietderīgais garums, kā arī pieslēgumi Rail Baltica un esošā 1520 mm dzelzceļa maģistrālajiem sliežu ceļiem. 3. “Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā – tehniskā risinājuma izstrāde”, kura ietvaros veiktais esošās situācijas un perspektīvo attīstību iespēju analītiskais darbs ir pamats arī Paredzētās darbības principiālajiem risinājumiem Rīgas pasažieru vilcienu stacijas un saistītās infrastruktūras pārbūvei.   2015.gada 24.novembrī noslēgtais Finansēšanas līgums ar INEA Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 Rail Baltica pirmajā kārtā paredz īstenot sekojošas aktivitātes:  - Īpašumu atsavināšanas plāns – centrālā daļa;  - Tehnisko projektu ekspertīze;  - Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītās infrastruktūras tehniskais projekts;  - Starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas saistītās infrastruktūras, ēku un mezglu tehniskais projekt;  - Dzelzceļa līnijas Latvijas centrālās daļas tehniskais projekts;  - Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītās infrastruktūras būvniecība;  - Starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas un ar to saistītas infrastruktūras un mezgla būvniecība;  - Dzelzceļa līnijas Latvijas Centrālās daļas būvniecība: Savienojums starp Rīgas centrālo dzelzceļa staciju un Starptautisko lidostu „Rīga”, (1.posms);  - Īpašumu atsavināšana (1.posms);  - Būvniecības uzraudzība no pasūtītāja puses;  - Komunikācija un sabiedrisko attiecību plāns ar sabiedrību;  - Projekta īstenošanas atbalsta pasākumi.  Atbilstoši Finansēšanas līgumam Satiksmes ministrija ir saņēmējs, bet 100% valstij piederošā sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Eiropas dzelzceļa līnijas” ir nacionālais aktivitāšu ieviesējs.  Lai nodrošinātu Finansēšanas līguma izpildi Satiksmes ministrija un “Eiropas dzelzceļa līnijas” 2015.gada 29.decembrī noslēdza deleģēšanas līgumu ar kuru Ministrija uzdod un “Eiropas dzelzceļa līnijas” apņemas organizēt darbus, t.sk. veikt iepirkumu procedūras, nodrošināt līgumu vadību, organizēt nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu valsts vajadzībām, veikt sadarbību ar iesaistītajām pusēm starptautiskajā un nacionālajā līmenī, un citus darbus Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidei saskaņā ar Finansēšanas līgumu, kas noslēgts ar Inovācijas un tīklu izpildaģentūru Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990. Tādejādi, kopš 2016.gada ir uzsākta Rail Baltica pirmās kārtas realizēšana atbilstoši noteiktajam laika grafikam, t.i. projektēšana pabeigta 2019.gadā, bet pirmās kārtas būvniecība 2022. (n+2) gadā. Saskaņā ar Finansēšanas līgumu Eiropas Savienības atbalsta intensitāte pētījumiem ir 85%, bet projektēšanai, būvniecībai un nekustamā īpašuma atsavināšanai 81%. Rail Baltica pirmā kārta realizējam līdz 2022.gadam, tādejādi precīzs finansējuma sadalījums pa gadiem būs precīzi zināms pēc tehnisko projektu izstrādes un būvniecības iepirkumu veikšanas.  Projektēšanas un būvniecības iepirkumi tiks veikti saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu, iepirkumus regulējošajiem ES normatīvajiem aktiem un labāko nozares praksi.  Realizējot Rail Baltica projektu ar tam speciāli izveidotu 100% valstij piederošu kapitālsabiedrību Latvija nodrošinās līdz šim nebijušu Eiropas dzelzceļa infrastruktūras kompetenču centra izveidi, projekta gaitā spēs nodrošināt tiešu uzraudzību un kontroli, nodrošinot efektīvu un pārskatāmu līdzekļu izlietojumu un kvalitatīvi realizēt aktivitātes noteiktajā laika grafikā.  Demonstrējot gatavību realizēt projektu gan 2015.gadā, gan 2016.gadā Baltijas valstu transporta ministri, Polijas un Lietuvas transporta ministri, kas ir Rail Baltica partnervalstu pārstāvji, kā arī ES Komisijas pārstāvji parakstīja kopīgas deklarācijas par Rail Baltica projekta realizēšanu, norādot uz projekta nozīmi Baltijas valstīm un ES kopumā. Šobrīd noris darbs pie Rail Baltica starpvaldību līguma izstrādes, kas nostiprinās valstu apņemšanos realizēt Rail Baltica projektu apstiprinot galvenos projekta tehniskos parametrus, laika grafiku, sadarbības principus un projekta ģeopolitisko nozīmi.  Pēc IVN procesa pabeigšanas Satiksmes ministrija virzīs priekšlikumu par nacionālo interešu objekta statusa piešķiršanu Rail Baltica dzelzceļa līnijai atbilstoši Teritorijas attīstības plānošanas likumam.  Ministru kabineta rīkojuma projekts “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica” skatāms kopā ar Ministru kabineta rīkojuma. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Ministru kabineta rīkojuma **projekts** ietekmēs 15 pašvaldības – Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Mārupes, Olaines, Salaspils, Ķekavas, Baldones, Iecavas un Bauskas novadus un Rīgas pilsētu, kuru administratīvajās teritorijās ir plānots izbūvēt Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru, kā arī nekustamo īpašumu īpašniekus, kuru zemes daļēji vai pilnībā tiks atsavinātas dzelzceļa un saistītās infrastruktūras būvniecībai.  Nekustamo īpašumu provizoriskais skaits, kurus skar dzelzceļa un saistītās infrastruktūras būvniecība un plānotās dzelzceļa aizsargjoslas, ir 1680, kas skar 1300 īpašniekus (tā kā vienam īpašniekam pieder vairāki īpašumi). Atsavināšana un zaudējumu kompensācijas tiks veiktas atbilstoši Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likuma un 2011.gada 15.marta Ministru kabineta noteikumu Nr.204 “Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu” noteiktajā kārtībā.  Ministru kabineta rīkojuma projekts attiecas uz Satiksmes ministriju, tomēr papildus jāmin, ka personu loks uz ko ir vērsts Ministru kabineta rīkojums aptver visu Latvijas sabiedrību. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Rail Baltica ir paredzēts ātrs un videi draudzīgs dzelzceļa savienojums ar Eiropu, izbūvējot Eiropas standarta sliežu platuma elektrificētu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līniju pasažieru un kravas vilcienu kombinētai satiksmei, ar maksimālo braukšanas ātrumu pasažieru pārvadājumiem 240 km/h, bet kravu pārvadājumiem – 120 km/h. Rail Baltica projekts tiek dēvēts par Baltijas valstu simbolisku atgriešanos Eiropas sastāvā (līdz 2. pasaules karam Baltijas valstis ar Eiropas galvaspilsētām jau savienoja 1435 mm plats sliežu ceļš).  No tautsaimniecības attīstības viedokļa būtiski, ka Rail Baltica līnija gandrīz visā tās garumā Latvijas Republikas teritorijā nedublē esošo dzelzceļa tīklu, bet gan papildina to, radot jaunas iespējas ne tikai starptautiskajā, bet arī vietējā mērogā Latvijas reģioniem.  Pateicoties jaunajam dzelzceļa tīklam, palielināsies ne tikai dzelzceļa sistēmas pārvadājumu jaudas, bet arī ātrums, savukārt pasažieru pārvadājumos būs iespējas samazināt ceļojuma ilgumu, kā arī samazināt gan vieglo gan kravas auto satiksmes plūsmu uz ViaBaltica automaģistrāles un uz Polijas un Vācijas automaģistrālēm.  Šis projekts kļūs par nozīmīgu transporta un loģistikas nozares dzinējspēku ar vismaz 13 miljoniem tonnu kravu gadā, paverot jaunas iespējas sasvstarpējai tirdzniecībai ar Eiropas Savienības valstīm, un, iespējams, vēl tālākā nākotnē, savienojot transporta pārvadājumu koridoru arī ar Eirāzijas valstīm. Bez tam, projekta priekšrocības novērtēs arī vismaz pieci miljoni pasažieru gadā.  Jaunā dzelzceļa līnija iekļaus Latvijai stratēģiski svarīgos infrastruktūras objektus - Rīgas centrālo pasažieru staciju un Starptautisko lidostu “Rīga”, tādējādi padarot tos par neatņemamu starptautiska transporta koridora sastāvdaļu. Bez tam, Saulkalnē paredzēts izbūvēt nepieciešamo multimodālo kravu terminālu, kurš savienos Rail Baltica ar esošo 1520 mm sliežu ceļu tīklu, paverot Rail Baltica lietotāju transportēšanas iespējas Austrumu virzienā, kā arī nodrošinot iespēju kravas pārvirzīt uz/no Latvijas ostām.  No vairākiem sākotnēji aplūkotajiem dzelzceļa koridora novietojuma variantiem, rekomendētais plānotā dzelzceļa koridora novietojuma variants rada vislielākos ieguvumus tautsaimniecībai, jo tajā sabalansētas gan vides, gan iedzīvotāju, gan tautsaimniecības intereses. Izvēlētais novietojuma variants ne tikai samazina ietekmi uz vidi vietās, kur tas iespējams, bet arī ir novietots maksimāli ērti pie koridoram pieguļošajiem ekonomiskās aktivitātes centriem, lai ilgtermiņā nodrošinātu iespēju attīstīt reģionālo pasažieru satiksmi 1435 mm sliežu ceļu tīklā (Salacgrīva, Bauska) un pieslēgumus loģistikas teritorijām Latvijas reģionos (piemēram, loģistikas parks Skultē).  Rail Baltica projekta ieguvumi tautsaimniecībai grupējami divās galvenajās jomās: 1) Ieguvumi no būvniecības procesa un 2) Iedzīvotāju un uzņēmējdarbības ieguvumi no paredzētās darbības.  Projekta īstenošanas rezultātā radīsies atdeve tautsaimniecībai no veiktajām investīcijām dzelzceļa infrastruktūrā kā tiešā un netiešā ietekme, t.sk. vietējā kompetence un materiāli, tiks radītas jaunas tiešās darba vietas būvniecībā, netiešās darba vietas saistītajās nozarēs, piemēram, vietējo materiālu piegādes u.tml., kā arī citas inducētās darba vietas tautsaimniecībā kopumā. Nodarbināto skaita pieaugums būvniecības procesa laikā nodrošinās pašvaldību un valsts budžeta sociālo izdevumu samazināšanos samazinātā bezdarba līmeņa dēļ un ienākuma nodokļa apjoma palielināšanos.  Iedzīvotāju un uzņēmējdarbības ieguvumi no paredzētās darbības ir galvenokārt saistīti ar dzelzceļa priekšrocībām pret autoceļu un avio satiksmi brauciena laika, drošības, mazāka vides piesārņojuma un papildus piesaistīto pasažieru un kravu plūsmas. Tādējādi, aizstājot esošo pārvadājumu veidu ar Rail Baltica, katrs pasažieris vai kravas īpašnieks, kā arī tautsaimniecība kopumā saņems turpmāk uzskaitītos, u.c. ieguvumus:  • pasažieru ceļošanas laika ietaupījumu  - Rīga – Tallina ~ 2 - 2,5 h,  - Rīga – Kauņa ~ 1,5 - 2 h,  - Rīga – Varšava ~ 4 - 5 h,  - Rīga – Berlīne ~ 8 - 9,5 h.  • ietaupītās ceļu satiksmes negadījumu radītās izmaksas, ko veido gan ārstēšanās izdevumu samazinājums, gan novērstais nākotnes valsts nodokļu ieņēmumu zudums nāves gadījumu dēļ,  • autotransporta radītā gaisa piesārņojuma samazināšanās pilsētās un teritorijās ap ViaBaltica,  • siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksu ietaupījums, aizstājot kravas un pasažieru autotransportu ar dzelzceļu,  • ietaupītie ārstēšanās izdevumi un augstāka komforta radītie produktivitātes pieaugumi trokšņu emisiju samazināšanās dēļ pilsētās un teritorijās ap ViaBaltica,  • papildu pozitīvs efekts tūrisma nozarei, ko veicinās inducētās pasažieru plūsmas pieprasījums pēc vietējo ražotāju precēm un pakalpojumiem viesnīcu, restorānu un sabiedriskās ēdināšanas nozarēs, bez tam Rail Baltica stacija Starptautiskajā lidostā “Rīga” radīs papildus pasažieru plūsmas lidostā, nodrošinot papildus ienākumus lidostai un tās teritorijā esošajiem komersantiem. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

  Anotācijas sadaļa III– projekts šo jomu neskar

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** | | |
| 1. | Nepieciešamie saistītie tiesību aktu projekti | Nepieciešams veikt grozījumus Ministru kabineta 2004.gada 23.septembra rīkojumā Nr.698 “Par sliežu ceļa posma Skulte-Aloja-rajona robeža slēgšanu” un Ministru kabineta 2004.gada 23.septembra rīkojumā Nr.699 “Par sliežu ceļa posma Aloja-Ipiķi-valsts robeža slēgšanu”, svītrojot nosacījumu, ka zeme dzelzceļa nodalījuma joslā nav nododama privatizācijai līdz lēmuma pieņemšanai par perspektīvo dzelzceļa līniju Rail Baltica. Grozījumus nepieciešams veikt, lai atceltu ierobežojumu, ka zeme dzelzceļa nodalījuma joslā nav nododama privatizācijai, jo līdz ar Ministru kabineta rīkojuma projekta pieņemšanu, teik noteikts Rail Baltica dzelzceļa novietojums Latvijas teritorijā. |
| 2. | Atbildīgā institūcija | Satiksmes ministrija |
| 3. | Cita informācija | Nav |

Anotācijas sadaļa V – projekts šo jomu neskar

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Sabiedrība informēta, ievērojot likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 15.pantā noteikto kārtību, un atbilstoši Detalizētās tehniskās izpētes projektā paredzētajiem sabiedrības iesaistīšanas pasākumiem. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Detalizētas tehniskās izpētes gaitā ir realizēts pasākumu kopums, nodrošinot reālu sabiedrības iesaisti.   * 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). * 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”. * Analītisku un sabiedrībai skaidrojošu kartogrāfisko materiālu sagatavošanauniedzīvotāju informēšana par Rail Baltica mājas lapā ievietotajiem materiāliemar e-pasta starpniecību (nosūtīti informatīvie e-pasti 2015.gada 1.jūlijā un 12. augustā). * Mājas lapa [**www.railbaltica.info**](http://www.railbaltica.info)(unikālo apmeklētāju skaits 2015.gadā virs 70 tūkstošiem). * 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 1200 privātpersonu, veiktas vairāk kā 500 telefona konsultācijas un sniegtas detalizētas atbildes e-pasta formātā vairāk kā 700 cilvēkiem. * Individuāli paziņojumi pa pastu, kas izpilda IVN normatīvajos aktos noteiktās prasības sākotnējai sabiedriskajai apspriešanai (informēti 4812 īpašnieki, t.sk. 91 ārpus Latvijas dzīvojošs īpašnieks). * Publikācijas laikrakstos, kā to nosaka IVN normatīvie akti, kā arī papildus preses relīzes. * Starptautiska Rail Baltica konference 2015.gada septembrī. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Sabiedrības informēšanai pirms IVN programmas sagatavošanas un IVN ziņojuma sagatavošanas tika organizētas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes visās projekta skarto novadu teritorijās. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmju laikā tika sniegta informācija par plānoto projektu, kā arī klātesošie tika iepazīstināti ar IVN procedūru un informēti par sabiedrības tiesībām rakstiski sūtīt savus komentārus un priekšlikumus par projektu uz VPVB, kā arī piedalīties turpmākajās apspriešanās.  Sabiedriskās apspriešanas laikā tika saņemti iesniegumi ar priekšlikumiem, kas izvērtēti veicot IVN. Saņemto iesniegumu saturs redzams IVN ziņojuma dokumentācijā, kur pievienoti arī visu sanāksmju protokoli. |
| 4. | Cita informācija | Detalizētās tehniskās izpētes laikā uzsākts sabiedrības viedokļa monitorings, lai apzinātu Latvijas iedzīvotāju attieksmi pret Rail Baltica projektu. Pēc pilnsabiedrības “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.  3. attēls. 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 (4.attēls).  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.  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.  4.attēls. Latvijas iedzīvotāju atbalsts Rail Baltica projektam |

Anotācijas VII sadaļa – projekts šo jomu neskar

Satiksmes ministrs U. Augulis

Vizē: Valsts sekretārs K. Ozoliņš

03.08.2016. 11:30

8765

A.Driksna

67028020, [agnis.driksna@sam.gov.lv](mailto:agnis.driksna@sam.gov.lv)

K.Vingris

67028275, [kaspars.vingris@sam.gov.lv](mailto:kaspars.vingris@sam.gov.lv)

D.Dolģe

67028030, [daiga.dolge@sam.gov.lv](mailto:daiga.dolge@sam.gov.lv)