

„RAIL BALTIC“ REĢIONĀLĀS PLĀNOŠANAS STRATĒGISKĀ IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA ATSKAITE

KOPSAVILKUMS

„Rail Baltic“ reģionālās plānošanas stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (SIVN) mērķis ir ietekmes uz vidi, kas ir saistīta ar ātrgaitas dzelzceļa izveidošanu, prognozēšana un novērtēšana, alternatīvu aprakstīšana un novērtēšana, pozitīvu ietekmju, tostarp novērtējamo alternatīvu variantu minēšana un iespējamās negatīvās ietekmes novēršanas un samazināšanas pasākumu plānošana, lai nodrošinātu vides apsvērumu integrēšanu reģionālajos attīstības plānos. Darba gaitā tiks izpētīti visi ar dzelzceļa plānošanu saistītie būtiskie vides aspekti un ar tiem saistītās iespējamās ietekmes izpausmes sekas.

Ietekmes novērtējums ir uzsākts kā SIVN uz trases izvēļu reģionālo plānošanu. Tomēr projekta uzdevumos ir paredzēta izvēlētajā trases alternatīvā esošā dzelzceļa provizoriskā tāmes projekta sastādīšana, kura izstrādes un vēlākās izmantošanas iedarbību ir jāizvērtē arī provizoriskā tāmes projekta precizitātes līmenī. No ietekmes uz vidi novērtēšanas metodoloģijas viedokļa, pirmkārt, tas nozīmēja stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējuma metodes, izmantojot vēlāmākā trases varianta izvēlēšanu, kurai sekoja ar izvēlēta un vēlāmā varianta ieviešanu saistītās ietekmes uz vidi detalizēta analīze kopā ar nepieciešamo ietekmes uz vidi mazinošo pasākumu (piem., trokšņu barjeru, cilvēku kustības iespēju nodrošināšanu, ekoloģisko tiltu utt.) izstrādi.

SIVN ietvaros, papildus parastajai izejas informācijas analīzei, tika veikti četri apjomīgi pētījumi visu analizēto trašu variantu apjomā:

- Dabas vērtību pētījums
- Arheoloģisko vērtību pētījums
- Apdzīvotības struktūras pētījums
- Kultūras vērtību pētījums

SIVN procesa sākotnējā posmā tika dota ievades informācija trašu variantu izstrādei, kur pamata kritērijos ietilpa iedarbība uz dabas vērtībām (“Natura 2000” tīklam piederošo teritoriju šķērsošana tika novērtis apjomā, kas varētu radīt būtisku ietekmi uz aizsargājamajām vērtībām), mājokļiem un kultūras vērtībām.

SIVN sniedza novērtējumu salīdzināmajiem trašu variantiem salīdzināmo kritēriju griezumā, kuras rezultāti tika prezentēti arī sabiedrībai.

“Rail Baltic” Pērnavas, Raplas un Harju reģionālās plānošanas primārajai trasei tika veikts novērtējums un izstrādāti mīkstinājoši pasākumi.

Novērtējuma rezultāti, kas reģionālās plānošanas precizitātes pakāpi, tika publicēti kopā ar reģionālās plānošanas skici.

SIVN publiskā procesa gaitā lielā apjomā un dažādos līmeņos tika organizēta sabiedrības iesaistīšana. Dažādos etapos tika organizētas vairāk nekā 100 sabiedriskās apspriedes un tikšanās ar vietējiem iedzīvotājiem, interešu grupām, resoriem un mediju pārstāvjiem.

SIVN konsultanti ir "Hendrikson & Ko" un "WSP Civils" (vadošie eksperti Heikki Kalle un Dr. Charlotta Faith-Ell).

SIVN tika veikts saskaņā ar programmā izstrādātajiem SIVN vērtēšanas kritērijiem, turklāt pamatojoties uz etapu veida vērtēšanas shēmu:

- 1.** Stratēģisko izvēļu salīdzinājums, pamatojoties uz stratēģiskajiem kritērijiem (ārējo faktoru analīze);
- 2.** Stratēģisko izvēļu salīdzinājums atbilstībā ar vides aizsardzības mērķiem (atbilstības analīze);
- 3.** Trašu variantu salīdzinājums salīdzināmo kritēriju griezumā – šajā etapā tika savstarpēji salīdzināti trašu varianti, koncentrējoties uz viena vai otra varianta salīdzinošajām priekšrocībām (ne tik daudz uz to, cik lielā mērā dzelzeļš atstāj iespaidu salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju). Vērtējumi attiecībā par pašreizējo situāciju tika piemēroti tikai tādā apjomā, cik lielā apjomā tika pieņemts, ka ietekme saistībā ar vienu vai otru kritēriju var novest pie situācijas, kur vides apstākļi iespējams vairs neatbilst spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem vai citādi ir gan patstāvīgi, gan arī, ņemot vērā kumulatīvos aspektus, visaptveroši ietekmēti¹;
- 4.** Vēlamā trases varianta vērtēšana un mīkstinošo pasākumu izstrāde – šajā etapā vērtēšana savukārt notika divos etapos:
 - ietekmes vērtēšana Harju, Raplas un Pērnavas reģionālās plānošanas precizitātes līmenī kopā ar vides nepieciešamā līmeņa noteikšanu reģionālās plānošanas precizitātes līmenī ar mīkstinošo pasākumu ieteikumiem,
 - mīkstinošo pasākumu precizēšana "Rail Baltic" dzelzeļa provizoriskā tāmes projekta precizitātes līmenī.
- 5.** "Rail Baltic" dzelzeļa ietekmes vērtēšanas ietvaros tika veikta ar Ilemistes (Ülemiste) kopīgā termināla un Pērnavas pasažieru termināla, kā arī ar Rae pagastā esošā depo zonējuma plāna īstenošanu saistītās ietekmes vērtēšana.

Balstoties uz Vides ministrijas apstiprināto SIVN programmu, SIVN ietvaros tika veiktas sekojošās procedūras:

¹ Ir būtiski atzīmēt, ka trašu variantu izstrāde ir notikusi, pamatojoties uz SIVN ekspertu ieteiktajiem pamata kritērijiem (skat. "Rail Baltic" 1435 mm trasi Harju, Raplas un Pērnavas reģionālās plānošanas izejas nostājas).

- Tika salīdzināta dzelzceļa būvniecības stratēģiskā alternatīva ar situāciju, kad dzelzceļš netiek izveidots (0-variants), un tika secināts, ka dzelzceļa būvniecība, pielietojot mīkstinošus pasākumus, ir primārā alternatīva galvenokārt, ņemot vērā ietekmi uz klimatu.
- Tika salīdzināti "Rail Baltic" Pērnavas, Raplas un Harju reģionālās plānošanas procesā izstrādātie trašu varianti, pamatojoties gan uz dabas vidi, gan arī uz cilvēku vides kritērijiem, un tika izvirzīts SIVN variants (trašu varianti 1B+2B+3A+4G+5C+6B+7B+8A+16A+16B+14C+14G+11A-II+15B+11B-II).
- Trašu izvēles veidošanā vispārēji tika ievērots SIVN apkopotais izvēles variants, izņemot saistībā ar 5 trases posmiem Pērnavas apriņķī, kur par reģionālās plānošanas izvēli izveidojās atbilstoši 4A-4C-4D+4F un 5D, kas nebija SIVN priekšroka.
- Reģionālās plānošanas izvēlētās trases precīzākam attēlojumam SIVN sniedza ievada informāciju gan saistībā ar trases atrašanās vietu, gan arī ar tehnoloģiskajiem risinājumiem, kas vairumā gadījumu ir atspoguļoti arī tehniskajos risinājumos (izņemot atsevišķus izņēmumus, piemēram, barjeras atbrīvošanas tehnoloģiskās alternatīvas gadījumā, kur šobrīd nepastāv izpildāms tehniski mīkstinošs pasākums, lai novērstu sadursmes ar cilvēkiem un dzīvniekiem, un tādēļ alternatīva nav realizējama).
- Dzelzceļa būvniecība un izmantošana atstāj netiešu pārrobežas ietekmi uz visām "Rail Baltic" dzelzceļa reģionā esošajām valstīm, tostarp arī Somiju un Poliju. Tiešas ietekmes iedarbība kā pārrobežu ietekme tika analizēta, būvējot dzelzceļu Latvijas Republikai piederošajā teritorijā. Būtiskākā ietekme, izveidojot un izmantojot dzelzceļu, potenciāli izpaužas uz Latvijas Republikā esošo Mērnīeku Dumbrāju dabas zonu, kur, pielietojot mīkstinošus pasākumus, dzelzceļu ir iespējams izveidot tomēr bez negatīvas ietekmes uz dabas zonas aizsardzības mērķiem. Šim nolūkam, lai saglabātu aizsargājamus biotopus, ir nepieciešams uzturēt nemainīgu ūdens režīmu.

Ņemot vērā dzelzceļa pozitīvo ietekmi no mobilitātes un ietekmes uz klimatu viedokļa (ņemot vērā faktu, ka darbībā ir ieteicams izmantot atjaunojamos energoresursus), dzelzceļa izveidošana ir akceptējama, ja ietekme uz vidi tiks mazināta ar SIVN atskaitē aprakstītajiem pasākumiem visa projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas perioda gaitā. Ir nepieciešama atbilstošu vides vadības pasākumu ievērošana, īstenojot speciāli sastādītu vides vadības plānu, kas ietver kontroles un pēcnovērtējuma procedūras pasākumu efektivitātes kontrolei un koriģēšanai, kā arī ņem vērā atbilstošas kvalifikācijas ekspertu nepieciešamību projekta komandā. Svarīga ir papildus pētījumu veikšana un kompensējošo pasākumu īstenošana pirms būvniecības posma.