10. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Rīgā 2015. gada 25. februārī

Paredzētās darbības "Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai"
IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSMES

PROTOKOLS Nr. 5

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 25. februārī, plkst. 18.00

Sanāksmes norises vieta: Rīgas domes telpas, Brīvības iela 266, Rīga

Sanāksmi atklāj SIA "AC Konsultācijas" pārstāvis Artūrs Caune. A. Caune iepazīstina klātesošos ar sākotnējas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve Evija Brante informē sanāksmes dalībniekus ar ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk tekstā – IVN) procedūru, galvenajiem IVN uzdevumiem, kā arī IVN ziņojuma izstrādes gaitu. E. Brante norāda, ka pirms nākamās sabiedriskās apspriešanas iedzīvotājiem netiks izsūtīti individuāli paziņoji, tādēļ ir jāseko līdzi informācijai interneta vietnēs un pašvaldībā. E. Brante informē sanāksmes dalībniekus par iespējamām ietekmēm uz vidi un sabiedrību, tajā skaitā, trokšņa līmeņa izmaiņām, ietekmi uz ainavām, ietekmi uz kultūrvēsturiskajām vērtībām, ietekmi uz dabas vērtībām, biotopiem, putniem, dzīvniekiem.

Sanāksmes vadītājs A. Caune dod vārdu Satiksmes ministrijas pārstāvim. Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs Kaspars Vingris iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā laika grafiku.

A. Caune dod vārdu pilnsabiedrības „RB Latvija" telpiskās plānošanas ekspertam Neilam Balgalim. N. Balgalis informē klātesošos par projekta laika grafiku, plānoto detalizēto tehnisko izpēti, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, par esošo alternatīvu izvēli, izmantojot daudzkritēriju analīzes metodi, par detalizētu maršrutu Rīgas pilsētā, Rīgas ostas savienojumu ar multimodālo kravu termināli Saulkalnē, Rīgas stratēģiskajām interesēm, kā arī savienojuma ar lidostu nepieciešamību. N.Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija" pārstāvjiem, izmantojot e-pastu info@railbaltica.info un informatīvo tālruni 27577344.

Artūrs Caune aicina sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus par paredzētajām darbībām.

1) Aivars Jakovļičs, jautā, vai ir aprēķināts plānotais kravu pārvadājumu daudzums.

K.Vingris sniedz atbildi, ka 2011. gadā veiktās priekšizpētes laikā ir aprēķināts, ka gada laikā tiks pārvadātas aptuveni 13 miljoni tonnu (maksimālais apjoms 30 miljoni tonnu), bet pasažieru pārvadājumi tiek plānoti 5 miljoni gadā (starptautiskā satiksme), kā arī piebilst, ka plānotā noslogojuma izpēte vēl turpinās.

2) Raitis Kalniņš izsaka komentāru, ka Rīgas teritorijā dzelzceļš ir plānots tādā veidā, lai būtu iespējams blakus izvietot vēl vienu dzelzceļa līniju, kā arī jautā, vai blakus Rail Baltica līnijai tiks atstāta vieta vēl kādu infrastruktūras objektu izvietošanai.

Pilnsabiedrības „RB Latvija" izpētes vadītājs Arnis Skrastiņš sniedz atbildi, ka ar pieejamām platībām dzelzceļa līnijas izbūvei situācija ir atšķirīga dažādās Rīgas vietās, minot, ka ir vietas, kur dzelzceļa nodalījuma josla ir atstāta platāka, ir vietas, kur agrāk ir bijušas dzelzceļa sliedes, bet tās vairs netiek izmantotas, tādēļ šo teritoriju ir iespējams izmantot Rail Baltica būvniecībai (Šķirotavas apkārtnē), ir atsevišķas vietas, kur Rail Baltica trasē būs iespējams izbūvēt tikai vienu sliežu ceļu (Vagonu parka rajonā), kā arī izsaka pateicību Rīgas pilsētas plānotājiem, kas jaunajā apbūvē (Imanta, Zolitūde) ir atstājusi vietu infrastruktūras objektiem. A. Skrastiņš arī piebilst, ka Rail Baltica projekta ietvaros plānoto zemes atsavināšanu ir paredzēta veikt tikai tik lielā apmērā, lai būtu pietiekami Rail Baltica infrastruktūras izvietošanai.

3) Ņina Vilcāne jautā, kādēļ plānotās dzelzceļa līnijas B alternatīva šķērsos dārzkopības kooperatīvu „Ābelītes" Sējas novadā, ja to var novirzīt pa meža teritorijām, kā arī vēlas uzzināt sīkāku informāciju par kompensācijām.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka dārzkopības kooperatīvā „Ābelītes" plānotā dzelzceļa līnija nešķērsos tieši dārza mājiņas, bet gan tiks novietota starp 2 kooperatīva daļām, kā arī norāda, ka šajā dārzkopības kooperatīvā netiks nojaukta neviena ēka. A. Skrastiņš aicina Ņ. Vilcāni pēc sanāksmes apspriest konkrēto gadījumu, izmantojot pieejamos kartogrāfisko materiālu. N. Balgalis sniedz informāciju sanāksmes dalībniekiem, ka īpašuma atsavināšanas laikā tiks ievēroti 3 principi: tirgus cena, vērtēšana un individuāla pieeja katram īpašumam. N. Balgalis piebilst, ka atsavināšana tiks uzsākta ne ātrāk kā 2017. gadā.

4) Klātesošais jautā, kad tiks uzsākta un kas tiks pabeigta plānotās dzelzceļa līnijas būvniecība (jautājums tiek uzdots krieviski), kā arī piebilst, ka vismaz tiks radītas jaunas darbavietas.

K. Vingris sniedz atbildi, ka būvniecība tiks uzsākta 2019.-2020. gadā, bet noslēgsies 2024.-2025. gadā, kā arī min, ka būvniecības laikā visās 3 Baltijas valstīs tiks radītas 11-12 tūkstoši darbavietu, bet, uzsākot vilcienu satiksmi, tiks nodarbināti 300-400 darbinieki (atbilde tiek sniegta gan krieviski, gan latviski).

5) Guna Beikerte, Pārdaugavas iedzīvotāja, uzskata, ka par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu nav bijusi pietekami daudz informācijas, minot, ka Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas darbinieki nav bijuši informēti par 6. martā plānoto sanāksmi izpilddirekcijas telpās, kā arī nav bijusi informācija Latvijas Radio. G. Beikerte vēlas uzzināt sīkāku informāciju par tuneļa izbūvi un tā iespējamo alternatīvu, kā arī min, ka pašlaik, ņemot vērā pieejamo informāciju, iedzīvotāji var tikai uzdot jautājumus, nevis sniegt savu viedokli par alternatīvām.

E. Brante sniedz atbildi, ka informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēta laikrakstos, Rīgas domes mājas lapā un iedzīvotāju apmeklētāju

pieņemšanas centros, kā arī Vides pārraudzības valsts biroja, Satiksmes ministrijas un Rail Baltica projekta mājas lapās. E. Brante papildina, ka informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu ir sniegta atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, kā arī min, ka uz Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas apmeklētāju centru tika nogādāti vēl papildus eksemplāri un tika sazvanīti visi novadi un apmeklētāju centri, lai noskaidrotu, vai viņi ir saņēmuši nosūtītos materiālus. N. Balgalis papildina, ka šīs nedēļas laikā ir bijusi pieejama pietiekami daudz informācijas sabiedriskajos medijos. N. Balgalis sniedz informāciju, ka šī ir sākotnējā sabiedriskā apspriešana, kuras laikā ir zināms plānotais koridors un tiek sniegta informācija par paredzēto darbību pēc iespējas agrīnākā stadijā. N. Balgalis min, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā tiek gaidīts iedzīvotāju viedoklis par paredzēto darbību. A. Skrastiņš informē klātesošos par to, kādēļ Rail Baltica dzelzceļa līniju ir plānots izvietot tunelī.

6) G. Beikerte jautā, kurā vietā tieši ir plānota tuneļa izbūve.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka plānotais tunelis sāksies pirms Torņakalna dzelzceļa stacijas, tālāk virzīsies gar Māras dīķi un Āgenskalna tirgu, bet virszemē dzelzceļa līnija iznāks Kalnciema tilta tuvumā.

7) Klātesošā jautā, kur tiks izbūvēta Daugavas kreisā krasta osta, kas tika minēta prezentāciju laikā.

A. Skrastiņš min, ka viena no Rīgas domes prioritātēm ir Rīgas centra atbrīvošana no kravas pārvadājumiem, un pašlaik AS „Latvijas Dzelzceļš" un Satiksmes ministrija kopīgi attīsta Bolderāja-1 staciju, Bolderāja-2 staciju un Krievu salu, kā arī piebilst, ka maršruts uz Daugavas kreisā krasta ostu tiks īstenots cita projekta ietvaros. N. Balgalis precizē, ka kravas pārvadājumi tiks veikti līdz Saulkalnes multimodālajam kravu terminālim, kur notiks pārkraušana, un pārvadājumi uz Rīgas ostu tiks veikti, izmantojot esošo 1520 mm dzelzceļa līnijas, vienīgi kravas pārvadājumi uz/no lidostas „Rīga" tiks veikti pa Rail Baltica ievada Rīgā dienvidu daļu.

8) Klātesošā uzdod jautājumu par pieturvietām.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka šī projekta ietvaros tiks izbūvēta pamattrase, kurā tiks savienota Tallina, Pērnava, Rīga, Paņeveža, Kauņa, bet līnija ļaus vēlāk izveidot reģionālo satiksmi, izveidojot jaunas pieturvietas. N. Balgalis min, ka pašlaik tiek plānoti 8 starptautiskie pasažieru un aptuveni 20 kravas vilcieni diennaktī, tādējādi pa vidu ir iespējams veikt reģionālos pārvadājumus. K. Vingris papildina, ka attālumu no Rīgas līdz Tallinai varēs veikt 2 h. N. Balgalis atgādina, ka līdz 15. martam ir iespējams vēl iesniegt priekšlikumus un jautājumus Vides pārraudzības valsts birojam.

9) Klātesošā jautā, ar kādu paņēmienu tiks rakts tunelis, kā arī sniedz komentāru, ka rīkot reģionālo staciju Olainē būtu neizdevīgi, bet plānotajai dzelzceļa līnijai tuvumā atrodas Baložu stacija.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tuneļa rakšanā netiks izmantota atklātā metode.

10) Klātesošais jautā, kā ir plānots Rail Baltica šķērsojums ar Rietumu maģistrāli (posmā starp Liepājas ielas pārbrauktuvi un Kalnciema ielas tiltu).

A. Skrastiņš min, ka ir iespējami 2 risinājumi. A. Skrastiņš norāda, ka ir paredzēts, ka tuneļa izeja atradīsies Zasulauka depo apkārtnē, bet, ja tiks atrasts risinājums, kā 1435 mm dzelzceļa līniju var novietot blakus esošajam dzelzceļam ātrāk, tad Rietumu maģistrāles šķērsojuma risinājums būs jāmeklē gan Rail Baltica dzelzceļa līnijai, gan esošajai 1520 mm dzelzceļa līnijai. A. Skrastiņš piebilst, ka pašlaik notiek sadarbība ar Rīgas domi.

11) Klātesošais jautā, kas notiks gadījumā, ja automaģistrāle tiks izbūvēta pēc dzelzceļa.

A. Skrastiņš min, ka ir ļoti daudz projektu, kuri arī vēl ir plānošanas stadijā, un ar kuriem būs jāatrisina saskaņošanas un šķērsojumu jautājumi (piemēram, Iecavas un Bauskas apvedceļi, Tīnūžu – Kokneses ceļa pieslēgums Rīgai). A. Skrastiņš min, ka Rietumu maģistrāle pašlaik ir plānota, bet tai vēl trūkst detalizēta plānojuma.

12) Klātesošais komentē, ka uzskata, ka iepriekš ir biju saruna par ziemeļu-rietumu koridoru, nevis Rietumu koridoru.

N. Balgalis un A. Skrastiņš tam nepiekrīt.

13) Klātesošais sniedz komentāru par Ziemeļu koridoru un min, ka tas nešķērsos Rail Baltica dzelzceļa līniju. Klātesošais jautā, vai projekta īstenotāji ir aprēķinājuši, cik cilvēki brauks no Lietuvas un Igaunijas un tālāk izmantos lidostas „Rīga" pakalpojumus, kā arī ierosina veidot dzelzceļa staciju pie Bauskas, t.i., Lietuvas pierobežas zonā.

N. Balgalis pateicas, par izteikto ierosinājumu. N. Balgalis sniedz atbildi uz klātesošā jautājumu un min, ka saskaņā ar AECOM aprēķiniem katru dienu uz Rīgu atbrauc aptuveni 5 000 cilvēku no Lietuvas un Igaunijas, no kuriem lidostu „Rīga" varētu izmantot aptuveni 20 – 25 %, tomēr norāda, ka savienojums ar lidostu „Rīga" tiek veidots, lai pa to varētu pārvietoties savienojošie vilcieni.

14) Ņina Vilcāne min, ka prezentācijas laikā minēts, ka Šķirotavas apkaimē Rail Baltica dzelzceļa līnija ies paralēli jau esošajai 1520 mm līnijai, un norāda, ka pie Lokomotīves ielas atrodas dzīvojamo ēku masīvs. Ņ. Vilcāne min, ka tad, kad brauc kravas vilcieni, iedzīvotāji sajūt vibrācijas, un vēlas uzzināt, kāda aizsardzība būs no trokšņa un vibrācijām, kā arī bīstamām kravām.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka Šķirotavas apkārtnē par Rail Baltica dzelzceļa līniju pārvietosies tikai pasažieru vilcieni. A. Skrastiņš piebilst, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija atšķirsies no esošās 1520 mm dzelzceļa līnijas, un norāda, ka pašlaik lielāko troksni un vibrācijas rada vilcienu ritošais sastāvs, kas nāk no Krievijas. A. Skrastiņš norāda, ka pa Rail Baltica dzelzceļa līniju pārvietosies Eiropas līmeņa ritošais sastāvs un

trokšņa līmenis būs daudz mazāks, bet vibrācijas nebūs jūtamas. A. Skrastiņš min, ka IVN laikā tiks veikta trokšņa modelēšana un nepieciešamības gadījumā tiks plānoti troksni samazinošie pasākumi.

15) Klātesošais jautā, vai ja projekta izmaksas pieaugs, tad Eiropas Savienības līdzfinansējums (85 %) paliks plānotajā līmenī.

K. Vingris sniedz atbildi, ka jau tagad ir zināms, ka izmaksas būs lielākas nekā sākotnēji tika prognozēts, un norāda, ka izmaksu pamatotību nosaka aprēķini, ienākumu/izdevumu analīze un Eiropas Savienība naudu dod tikai pamatotiem projektiem un tēriņiem. K. Vingris min, ka kamēr tēriņi ir pamatoti, tikmēr var rēķināties ar Eiropas Savienības atbalstu.

16) Klātesošais jautā par būvniecību Āgenskalnā, un vēlas uzzināt, vai tiks izmantoti esošie pievedceļi vai arī tiks veikta esošās infrastruktūras paplašināšana un stiprināšana.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka būvniecībai maksimāli tiks izmantota esošā infrastruktūra, kas pēc būvniecības darbu noslēguma tiks sakārtota iepriekšējā stāvoklī, bet ir iespējami arī uzlabojumi. A. Skrastiņš piebilst, ka Rail Baltica ir ļoti liels projekts, kura realizācijā būs nepieciešams liels daudzums būvmateriālu, un norāda, ka daļa būvmateriālu Latvijā nav pieejami (piemēram, sliedes, šķembas), bet daļa tiks iegūta Latvijā no vietējiem būvmateriālu ražotājiem.

17) Klātesošā jautā, vai ģeologiem ir zināms, ka Āgenskalnā ir plūstošās smiltis, kā arī vēlas uzzināt, vai tunelis ies zem Dzirciema un Melnsila ielām un vai tas šķērsos visu Āgenskalna priežu rajonu vai tikai nelielu daļu.

A. Skrastiņš atbild, ka zem Dzirciema un Melnsila ielām tunelis netiek plānots, kā arī norāda, ka tunelis no Āgenskalna tirgus virzīsies tālāk uz Kalnciema tiltu. A. Skrastiņš papildina, ka grunts ģeoloģiskie parametri pašlaik tiek vēl vērtēti. A. Skrastiņš min, ka, saskaņā ar pieejamo informāciju, plānotajā tuneļa izbūves vietā problēmas ar plūstošajām smiltīm nav gaidāmas, kā arī norāda, ka pašlaik tiek veikti kamerālie darbi, un, ja šis variants tiks izvēlēts kā īstenojamā alternatīva, tad tiks veikta padziļināta teritorijas ģeoloģiskā izpēte.

18) Vīva Ieviņa, Āgenskalna iedzīvotāja, izsaka savu viedokli par plānoto dzelzceļa līniju un vilcienu braukšanas ilgumu.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka starptautiskie vilcieni, kuru maksimālais ātrums sasniegs 240-250 km/h, bet vidējais ātrums līdz Rīgai 170 km/h, kursēs reizi 2 stundās, bet kravas vilcieni ir paredzēti aptuveni 17-20 vilcienu pāri jeb 1 kravas vilciens stundā. A. Skrastiņš min, ka 2 stundā laikā pa dzelzceļa līniju kursēs 1 starptautiskais un 2 kravas vilcieni, tādējādi pārējā laikā ir iespējams izvietot gan reģionālos pasažieru vilcienus, gan iekšējos saimnieciskos vilcienus. A. Skrastiņš piebilst, ka visur tiks izvietoti 2 sliežu ceļi, izņemot konkrēto posmu Rīgā, kur tas nav tehniski iespējams, bet paralēli sliežu ceļiem tiks izbūvēti arī apdzīšanas punkti, kuros

apstāsies kravas vilcieni un reģionālie vilcieni, lai palaistu garām pasažieru ātrvilcienus.

19) Lelde Eņģele jautā, cik reizes diennaktī Rīgas centrālajā stacijā pienāks pasažieru vilciens no Tallinas.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka 8 reizes.

20) Annija Švemberga vaicā, kura institūcija pieņems gala lēmumu par īpašumu vērtību un kompensācijām.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka lēmumu pieņems Satiksmes ministrijas izveidota komisija saskaņā ar Ministru kabineta 2011. gada 15. marta noteikumiem Nr. 204 "Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu".

21) Rūta Dubičina jautā, vai dzelzceļa tilts būs pietiekami plats, lai pār to brauktu gan 1520 mm, gan 1435 mm dzelzceļš.

A. Skrastiņš un N. Balgalis sniedz atbildi, ka tiks būvēts jauns tilts pāri Daugavai.

22) R. Dubičina jautā, vai jaunais tilts tiks uzbūvēts uz vecajiem balstiem.

A. Skrastiņš atbild noliedzoši. N. Balgalis papildina, ka saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomes prasībām tilts tiks būvēts Zaķusalas pusē no esošā dzelzceļa tilta un nebalstīsies uz Zemgales tilta balstiem, kā arī tilts tiks veidots minimālistiskā stilā, lai tas iekļautos esošajā pilsētas ainavā. R. Dubičina jautā, kādā dziļumā tiks veidots tunelis. A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tunelis tiks veidots 20-25 m dziļumā, lai neietekmētu ēkas.

23) R. Dubičina jautā, vai Lietuvā Rail Baltica līnijā tiks izveidots savienojums ar Viļņu.

K. Vingris sniedz, ka savienojums ar Viļņu ir plānots perspektīvā, bet ne šī projekta ietvaros.

24) Klātesošā jautā, kurā pusē esošajām dzelzceļa sliedēm Rail Baltica trase novietosies pēc izejas no tuneļa netālu no Zasulauka depo.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka pēc izejas no tuneļa Rail Baltica dzelzceļa līnija atradīsies Zolitūdes pusē attiecībā pret jau esošajiem sliežu ceļiem un aizņems aptuveni 20 m platu joslu, tomēr tiks veikta detalizēta izpēte, kā 1435 mm dzelzceļa līniju integrēt kopā ar 1520 mm dzelzceļa sliežu Zolitūdes un Imantas stacijām. A. Skrastiņš atgādina, ka 300 m zona ir izpētes teritorija.

25) Klātesošā jautā, ka pēc kartogrāfiskā materiāla plānotā Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērsos tagadējo autoostas teritoriju.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tiks veikta centrālās stacijas un autoostas savienojuma optimizācija un tiks veidots vienots transporta mezgls. A. Skrastiņš piebilst, ka Centrāltirgus teritorija netiks skarta.

26) Klātesošais min, ka prezentācijas laikā tika norādīts, ka uz lidostu „Rīga" kravas tiks nogādātas no dienvidiem, un vēlas uzzināt, no kurienes radīsies šīs kravas.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka šis jautājums vēl tiek detalizēti pētīts, un ir iespējams izveidot aviosatiksmi ar valstīm no Āzijas austrumiem, piemēram, Ķīnu, un pēc tam šīs kravas ar vilcienu nogādāt un Centrāleiropas valstīm.

27) Vīva Ieviņa vēlas uzzināt sīkāku informāciju par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu un kā tiks ņemti vērā iedzīvotāju ieteikumi.

E. Brante sniedz atbildi, ka sākotnējas sabiedriskās apspriešanas laikā iedzīvotāji izsaka savus priekšlikumus, jautājumus un sanāksmes tiek protokolētas. Sanāksmju protokoli tiek nodoti gan pašvaldībai, gan Vides pārraudzības valsts birojam, kas izstrādā IVN programmu jeb darba uzdevumu izpētei. E. Brante norāda, ka, noslēdzoties izpētei, tiks organizēta atkārtota sabiedriskā apspriešana, kuras laikā iedzīvotāji tiks iepazīstināti ar izpētes rezultātiem. Pēc sabiedriskās apspriešanas, IVN ziņojums tiks nodots Vides pārraudzības valsts birojam, kas vērtēs, vai programmā izvirzītie jautājumi ir atbildēti pietiekami detalizēti, lai varētu salīdzināt abas alternatīvas. V. Ieviņa iebilst, ka grib iepazīties ar sabiedriskās apspriešanas rezultātiem. E. Brante sniedz atbildi, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes noslēdzas 11. martā, bet sākotnējā sabiedriskā apspriešana 15. martā, un pēc tam tiks apkopoti rezultāti un visa saņemtā informācija tiks nodota pašvaldībām un Vides pārraudzības valsts birojam.

28) Klātesošais ierosina, ka projekta skeptiķus vajadzētu aizvest uz Vāciju, kur var nodemonstrēt un izmēģināt ātrgaitas dzelzceļu, kā arī norāda, ka pēc 2025. gada vajadzētu visas esošās dzelzceļa sliedes Latvijā pārveidot par 1435 mm dzelzceļa sliedēm.

K. Vingris pateicas par komentāru un sniedz informāciju, ka, lai pārbūvētu visas dzelzceļa sliedes, izmaksas sasniegtu 10 miljardus eiro.

29) Lelde Eņģele jautā, uz kādiem aprēķiniem balstās pētījums, ka pasažieru skaits gadā sasniegs 5 miljonus un cik pasažieru tiek plānots pārvadāt vienā sastāvā.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka 2011. gadā izpēti par plānoto pasažieru skaitu veica Lielbritānijas uzņēmums AECOM. A. Skrastiņš min, ka starptautiskie reģionālie vilcieni būs 200 m gari, bet reģionālo vilcienu, kā arī vilcienu, kas savienos centrālo staciju ar lidostu „Rīga, garums tiek plānots 60-80 m. A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka vilcienu skaits vienā vilcienā ir aprēķināms, izdalot plānot pasažieru skaitu gadā ar 365 dienām un vilcienu skaitu diennaktī.

31) Lelde Eņģele (Latvijas Dabas fonds) jautā, kādus lauku pētījumi ir plānots veikt šajā vasarā.

E. Brante sniedz atbildi, ka plānoti ir zīdītāju putnu, augu, mikroliegumu un biotopu pētījumi. E. Brante min, ka tā kā Vides pārraudzības valsts birojs vēl nav izdevis programmu, tad tie ir tikai pieņēmumi, bet jau tagad eksperti apkopo esošos datus par izpētes teritorijām. A. Skrastiņš papildina, ka notiek sadarbība ar Valsts meža dienestu un mednieku kolektīviem, lai iegūtu informāciju, kur optimāli ierīkot pārejas meža dzīvniekiem.

A. Caune aicina interesentus pēc sanāksmes A. Skrastiņam uzdot individuālus jautājumus par viņu nekustamajiem īpašumiem. E. Brante atkārti informē sanāksmes dalībniekus par nākamajām sanāksmēm un IVN procesa tālāko gaitu.

A. Caune noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs Artūrs Caune

Protokolētājs Aiga Tora

Paredzētās darbības – Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība – ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme

Rīgas domes telpas, Brīvības iela 266, Rīga
2015. gada 25. februārī, plkst. 18.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1.	[illegible] Infelds	garāžu kooperatīvs „Jāņauārti"
2.	Jevgeņijs Popomarjovs	Kooperatīvs „Siliņi"
3.	Olga Antonova	garāžu kooperatīvs „Jaunavārti"
4.	GUNA BEĶERTE	M. NOMETŅU IELA 87A DĀRDAUGAVAS (KAD. NR. 0100 059 2031) IZPILDDIREKTORE
5.	DMITRIJS SEMJONOVS	dārzu kooperatīvs „ĀBELĪTE"
6	DMITRIJS SOCSKIJS	dārzu kooperatīvs „ĀBELĪTE"
7	Ludmila Grosse	dārzu kooperatīvs „ĀBELĪTE"
8	Raisa Savčenkova	d/k „Abelīte" ielā. N26

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
9.	Ineta Vilcāne	dārza kooperatīvs "Abelīte"
10.	Nina Vilcāne	dārzu kooperatīvs "Abelīte"
11.	Вячеслава уг. 379.	dārzu kooperatīvs „Abelīte"
12.	Инна Разина	dārzu kooperatīvs „Abelīte"
13.	Jānis Trulis	d/k „Abelīte"
14.	ANDORS Miķelis	"Miltiņi" Dauguļes pag. Ķekavas nov.
15.	Rita Dobičina	arhitekte
16.	Uldis Grandāns	BS „LAUKU NIZE"
17	MĀRIS PIKALOVS	Ķekavas novads "VALNĪŠI"
18.	ARTA REINE	LU

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
19.	Tatjana Starodubova	Latvijas Universitāte
20.	Dāvis Rakahovs	Latvijas Universitāte
21.	Daiga Bertāne	Rīgas Tehniskā universitāte
22.	Dainis Brokāns	RTU
23.	Renāte Kristapsone	Rīgas Tehniskā Universitāte
24.	Pēteris Cēpīts	Rīgas Tehniskā Universitāte
25.	Ruslans Samoviks	RTU
26.	Igors Jerjovs	RTU
27.	Arturs Bekeris	RTU
28.	Dmitrijs Lazionovs	RTU

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
29.	Andrejs Kondrovskis-Kudrjavcevs	RTU
30.	Andrejs Krevtenkovs	RTU
31.	Arvīds Šuhanovs	RTU
32.	NATALJA BEZGODOVA	Zemes īpašums Ropažu novads, d/k „JUGLA", mājas N1
33.	Filips Ladovskis	DELFI
34.	Armands Ružulis	KPR
35	ANITA ASTIČA	KPR
36.	Aleksandrs Ilimins	Energetiķis d/z
37	Arvīds Dzenis	RTU
38.	Romāns Bogdanovs	RTU

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
39.	Ēriņņš Šmiltnieks	"Zeļļu projekts"
40.	Antons Siļins	
41	Aleksandrs Timofejevs	RTU, Dzelzceļa transporta institūts
42.	Sergejs Kravcovs	RTU Dzelzceļa institūts
43.	Romans Bogdanovs	RTU
44.	Annija Švemberga	zvērināta advokāte
45.	VĪVA IEVIŅA	Sabiedrisko attiecību nodaļas "UPFSLEJAS"
46.	LINDA BALODE	IPAŠUMS "AUGSTI" KOOPERATĪVĀ
47.	ILMĀRS GRĪNTĀLS	RĪGAS DOME PILSĒTAS ATTĪST. DEP
48.	Rudolfs Salputra	

Rail Baltica nākotnējā apspriešanas sa

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
49	Lelde Eņģele	Latvijas Dabas fonds
50.	Elita Kalniņa	Vides aizsardzības klubs
51.	Arnis Kluinis	avīze "Neatkarīgā"
52.	Viktors KREMOVSKIHS	RTU
53	Raitis Svarstītis	RTU
54.	PĒTERIS CIELAVS	aktīvs pensionārs
55.	Ingrīda Ērenpreiss	Dabas ietekmes vērtēšanas Alejas aizsardzības biedrība

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana projektam «Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecība»

Dienas kārtība

Laiks	Tēma	Runātājs
5 min	Sanāksmes atklāšana	Pašvaldības pārstāvis
10 min	Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra	E. Brante, SIA ELLE
10 min	Informācija par Rail Baltica	K. Vingris, Satiksmes ministrija
15 min	Rail Baltica alternatīvu izvēles process	N. Balgalis, PS RB Latvija
Diskusija, jautājumi un komentāri par Rail Baltica projektu		Diskusiju vada A. Caune, SIA AC Konsultācijas

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, Evija Brante, 25.02.2015, Rīga

Ietekmes uz vidi novērtējums (IVN)

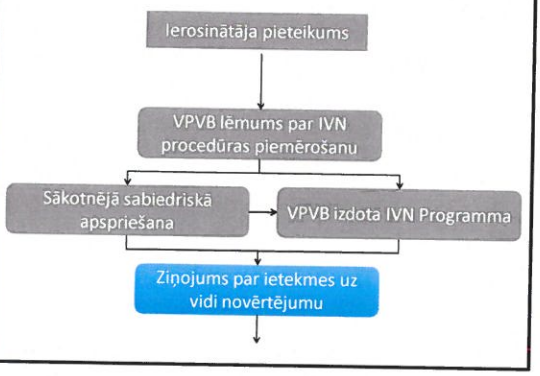
Ietekmes uz vidi novērtējums ir vairāku stadiju procedūra, kuras pielietošana ir nepieciešama pirms nozīmīgu objektu būvniecības, kas var atstāt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi

Procedūras nepieciešamību un kārtību nosaka likums *"Par ietekmes uz vidi novērtējumu"*

IVN galvenie uzdevumi

1. Esošā vides stāvokļa izpēte
2. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi izpēte, alternatīvu analīze
3. Priekšlikumu izstrāde nelabvēlīgo ietekmju samazināšanai vai novēršanai
4. Nepieciešamo monitoringa prasību izstrāde paliekošo ietekmju novērošanai

IVN procedūra



- Vides pārraudzības valsts biroja 2014. gada 29. oktobra lēmums Nr. 487 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu



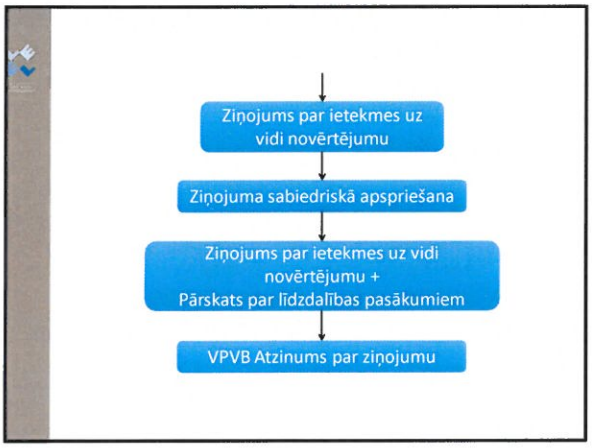
Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 1

- Sākotnējā sabiedriskā apspriešana notiek no 2015. gada 13. februāra līdz 15. martam
- Paziņojumi publicēti laikrakstos Auseklis, Rīgas Apriņķa Avīze, Diena, Bauskas dzīve, Iecavas ziņas
- Atkārtota informācija publicēta pašvaldību izdotajos laikrakstos
- Skarto nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem) nosūtīti individuāli paziņojumi

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 2

Informācija pieejama

- Pašvaldībās un to tīmekļa vietnēs
- Satiksmes ministrijā un tās tīmekļa vietnē www.sam.gov.lv
- VPVB tīmekļa vietnē www.VPVB.gov.lv/ivn/projekti
- PS RB Latvija tīmekļa vietnē www.railbaltica.info
- SIA *Estonian, Latvian & Lithuanian Environment* tīmekļa vietnē www.environment.lv



Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 1

- Viens no svarīgākajiem aspektiem – trases novietojums
- Turpmāk tiks detalizēti vērtēti trases iespējamie koridori (~300 m), kas izvēlēti, pamatojoties uz daudzkritēriju analīzi, t.sk.:
  - zemes lietojums, skarto īpašumu skaits, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un dabas vērtības, dažāda veida infrastruktūra, kultūras pieminekļi

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 2

Novērtējumam izvirzītie trases varianti:

- Samazina skarto īpaši aizsargājamo teritoriju platību no 93 līdz 5 ha
- Samazina skarto mājokļu skaitu
- Neskar vērtīgās lauksaimniecības zemes Zemgales novadā
- Neskar valsts nozīmes kultūrvēsturiskos pieminekļus

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 3

- Trokšņu līmeņa izmaiņas
  - modelēsim situāciju un ieteiksim risinājumus, lai nebūtu trokšņa pārsniegumu tuvākajās dzīvojamās teritorijās
- Ietekme uz ainavu
  - tiks vizualizēti risinājumi, lai atrastu piemērotāko tehnisko risinājumu
- Ietekme uz kultūrvēsturiskajām vērtībām
  - risinājumi tiks saskaņoti ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 4

- Ietekme uz dabas vērtībām, biotopiem, putniem, dzīvniekiem
  - tiks paredzēti tuneļi, pārejas dzīvniekiem
  - sadarbībā ar jomas ekspertiem tiks meklēti piemērotākie tehniskie risinājumi
  - nepieciešamības gadījumā noteikti būvdarbu veikšanas laika ierobežojumi
- Ģeoloģiskie apstākļi un iespējamā ietekme uz hidroģeoloģisko režīmu

Turpmākie soļi IVN procesā

- VPVB izstrādā ietekmes uz vidi novērtējuma programmu
- Programma ietvers prasības ziņojuma sagatavošanai, kā arī norādi par institūcijām un organizācijām, ar kurām nepieciešams konsultēties vai kurām iesniedzams ziņojums, pirms sagatavoto ziņojumu iesniegt VPVB atzinuma sniegšanai
- **Rakstiskus priekšlikumus programmas izstrādei var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojam līdz š.g. 15. martam.** Adrese:
  Rūpniecības ielā 23,
  Rīga, LV – 1045,
  tālrunis: 67321173,
  fakss: 67321049
  E-pasts: vpvb@vpvb.gov.lv
  www.vpvb.gov.lv



Rail Baltica – ātrgaitas dzelzceļa savienojums ar Eiropu

videi draudzīgs

kravas un pasažieri

Baltijas valstu kopprojekts (arī Somija un Polija)



Ziemeļjūras Baltijas transporta koridors



Integrēs Baltijas valstis Eiropā - vienotā dzelzceļa telpā

Rail Baltica laika grafiks



Būvniecības uzsākšana

Uzdevums detalizētai tehniskai izpētei līdz 2016.g. - izvēlēties to *Rail Baltica* trases variantu, kurš Latvijai būtu visizdevīgākais un kurš būtu līdzsvarā starp:

* trases lietotāju
* vietējo iedzīvotāju
* vides interesēm
* atbilstu valsts un pašvaldību ilgtermiņa plāniem
* būtu samērojams no izmaksu viedokļa

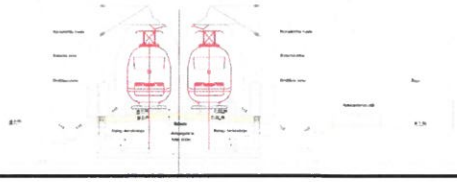
Kalpos Latvijas biznesa un privāto ienākumu palielināšanai

- transporta un loģistikas iespējas
- tūrisma attīstība
- Latvijas reģionālie pasažieru pārvadājumi
- ieguvumi videi

jaunas darbavietas un nodokļi valsts budžetā

Daži tehniskie parametri

- **elektrificēta 2 sliežu ceļu līnija** (klusāka, videi draudzīga, efektīvāka)
- **pasažieru un kravas pārvadājumi**
- **max 240 km/h**
- plānotās izmaksas 1.3 miljardi EUR (līdz 85% līdzfinansējuma)



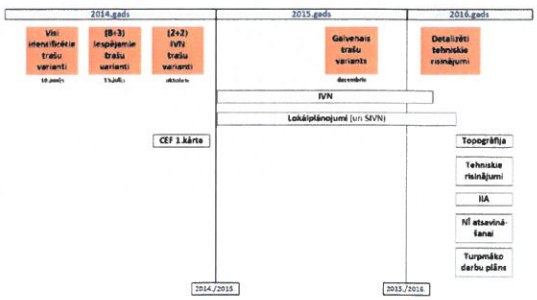
Pašlaik sasniegtais:

- izdevies izvairīties no blīvi apdzīvotu vietu šķērsošanas (cilvēki)
- pasargāt dabas teritorijas (vide)
- sniegt iespējas Latvijas ekonomikas izaugsmei (ekonomika)



Kurš no Jums ir saņēmis vēstuli par IVN procesu?

Detalizētās tehniskās izpētes laika plāns



Ietekmes uz vidi novērtējums - process

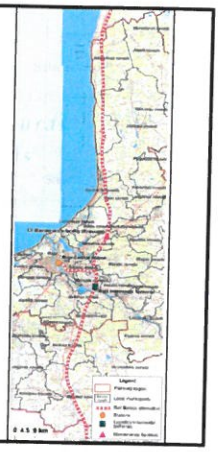
VPVB lēmums – **oktobris, 2014**
sākotnējā sabiedriskā apspriešana - **februāris - marts, 2015**

ziņojuma sagatavošana –**aprīlis-augusts, 2015**

sabiedriskā apspriešana – **septembris-oktobris, 2015**
galvenā varianta izvēle – **līdz 2015.g. beigām**

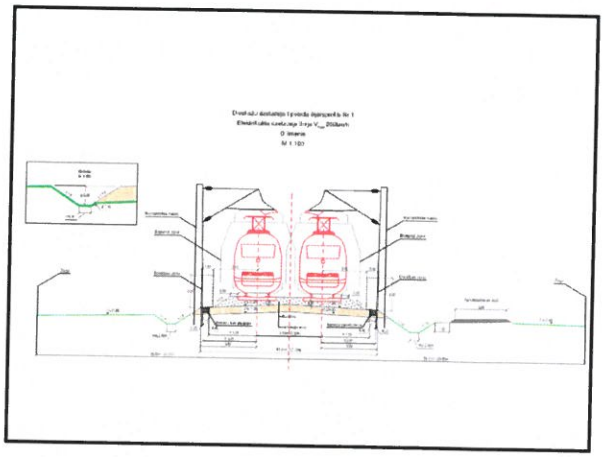
2011. gads - vienošanās par RailBaltica novietojumu Baltijā

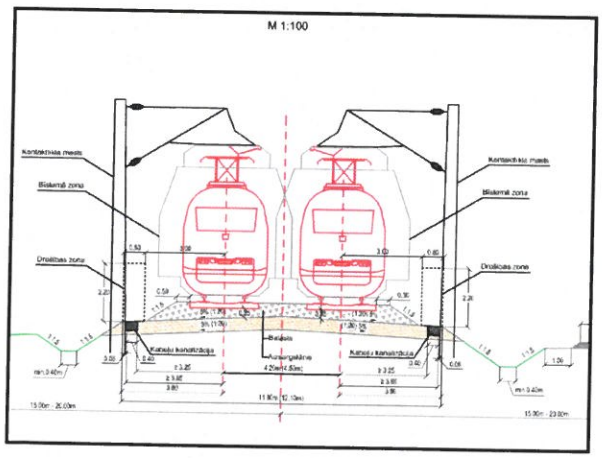
AECOM līnija

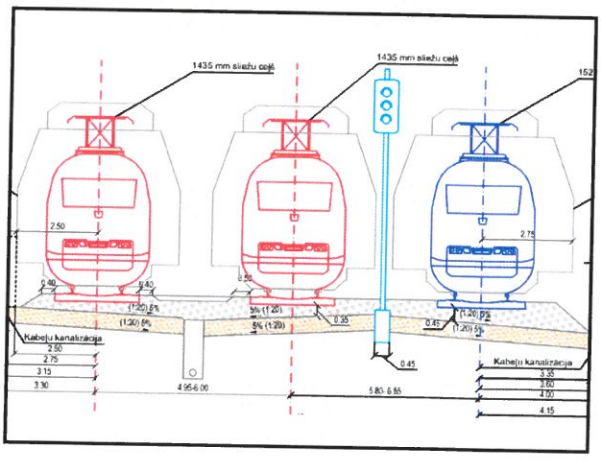


Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums

no visiem aspektiem pamatot un noteikt **precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas teritorijā**, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu

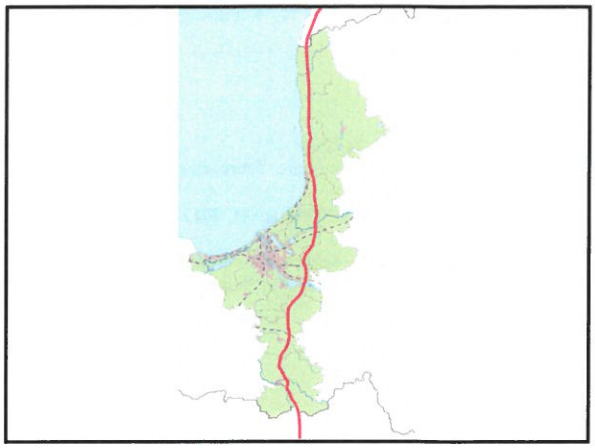


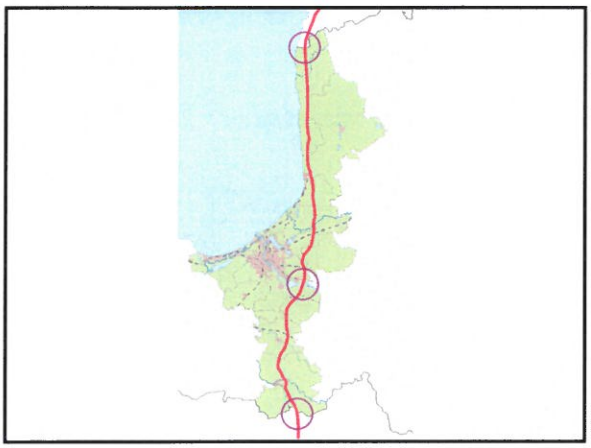




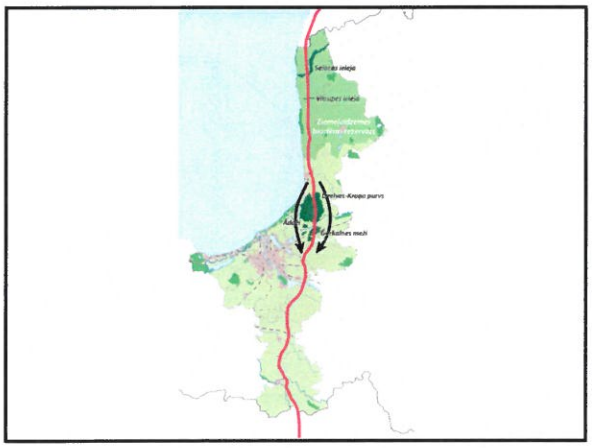
Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

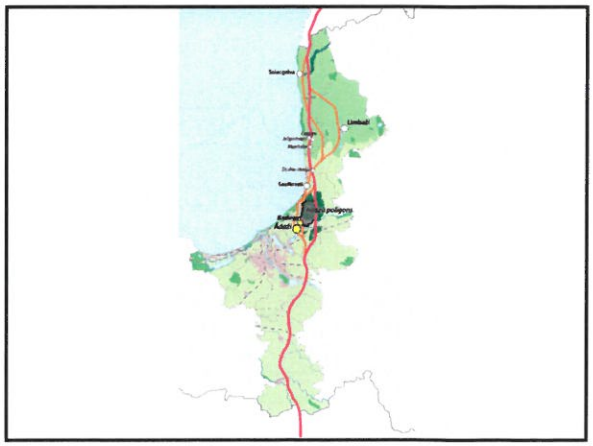
- tilti pār lielajām upēm (Daugava, Gauja),
- tilti pār vidējām upēm (Mūsa, Mēmele, Salaca, Iecava, Mazā Jugla, Lielā Jugla, Svētupe, Misa, Tumšupe, Vitrupe),
- tilti pār mazajām upēm,
- divlīmeņu šķērsojumi ar autoceļiem, ielām un 1520 mm sliežu ceļiem,
- viadukti pār ielejām, gravām, citām pazeminātām teritorijām,
- citi nepieciešamie šķērsojumi gājējiem, lauksaimniekiem, citai saimnieciskai darbībai,
- zvēru pārejas (zaļie tuneļi un tilti),
- elektroapgādes apakšstacijas,

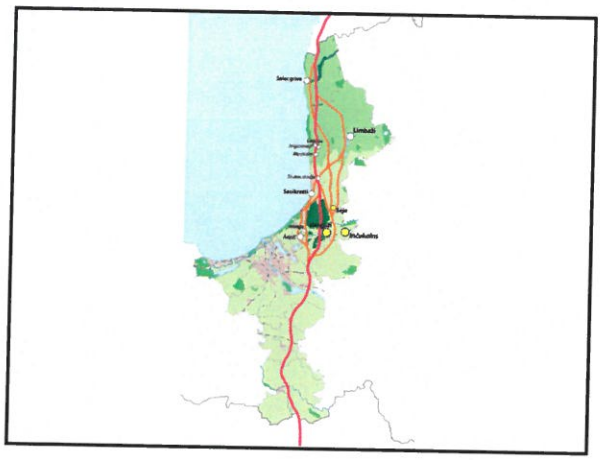


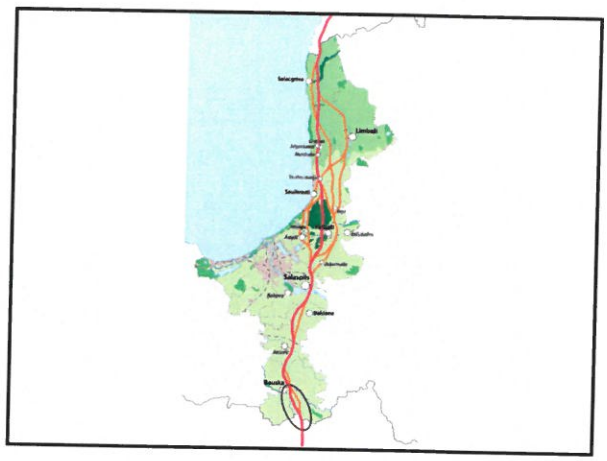


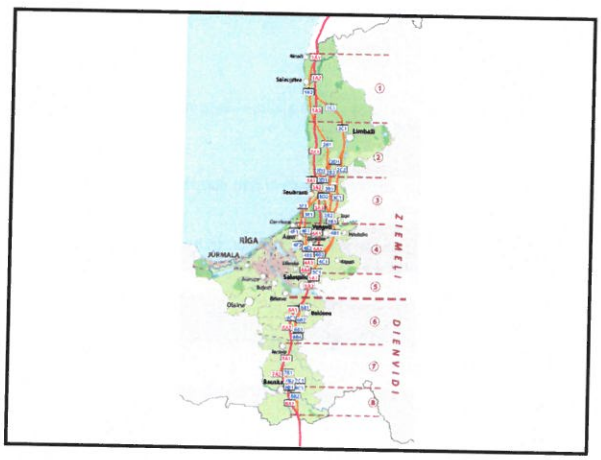


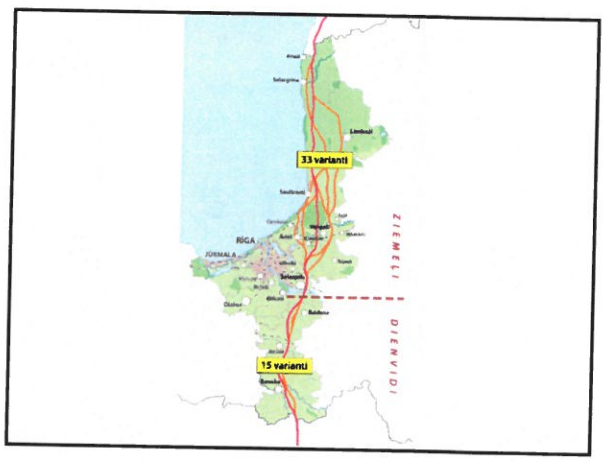












Daudzkritēriju analīzes metodika

Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

Lietotāju intereses
- Pasažieri (tūristi)
- Kravu pārvadātāji

Infrastruktūras pārvaldītāja intereses

Sabiedrības intereses
- Zemju īpašnieki, saimniecības, uzņēmumi
- Iedzīvotāji, kas dzīvo apkaimē

Publiskā sektora intereses
- Valsts
- Pašvaldības







Rīgas brīvostas savienojums - multimodālais kravu terminmāls Saulkalnē

par ekonomiski optimālo Rīgas ostas pieslēgumu Rail Baltica pamattrasei uzskatāms **multimodālais terminālis, kas nodrošina 1520 mm tīkla ievadu izmantošanu.**

Rīgas brīvostas, Latvijas dzelzceļa, uzņēmēju viedokļi



Rīgas stratēģiskās intereses

- **nevirzīt kravas** cauri Rīgas centrālajai dzelzceļa stacijai
- nodrošināt ērtu un ātru **pilsētas centra un starptautiskās lidostas "Rīga" savienojumu**
- **Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas attīstība,** to izveidojot par multifunkcionālu sabiedriskā transporta mezglu
- **pilsētas dzelzceļa loka izveide** saslēdzot abos Daugavas krastos esošo dzelzceļa infrastruktūru

Lidosta «Rīga» un ES politika

2011. gada 28. marta Eiropas Komisijas baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu".

Nozīmīgs mērķis - līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams, ātrgaitas dzelzceļa tīklu. Norādītajā pamattīklā ietilpst arī Rīgas lidosta

RIX - savienojuma funkcionalitāte

lidostas savienojums ar *Rail Baltica*

- pielāgots *Rail Baltica* vilcienu kursēšanas grafikam;
- kursē 8 reizes dienā (kas atbilst *Rail Baltica* satiksmes intensitātei);
- pārvadā pārsvarā tikai pasažierus no Igaunijas un Lietuvas, kuru mērķis ir nokļūt uz/no lidostas;

lidostas savienojums ar pilsētas centru

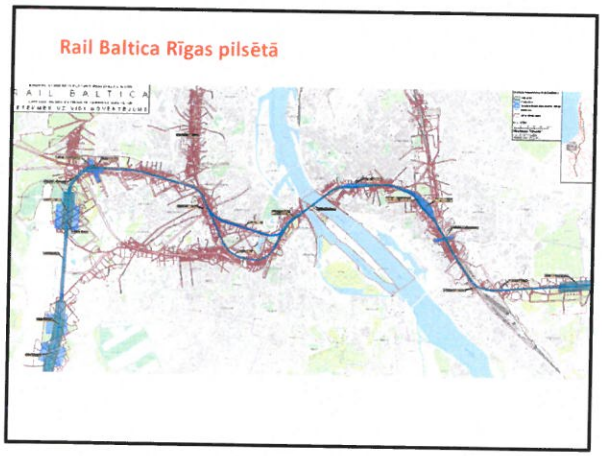
- pielāgots kopējai pasažieru plūsmai lidostā;
- kursē pēc intensīva grafika vismaz reizi pusstundā (efektīvi iekļaujoties pilsētas un piepilsētas sabiedriskā transporta sistēmā)
- pamatā pārvadā vietējos pasažierus no/uz pilsētas centru (vietējie lidostas pasažieri un lidostas un tās apkārtējo teritoriju darbinieki), tajā pat laikā šo savienojumu var izmantot arī *Rail Baltica* pasažieri

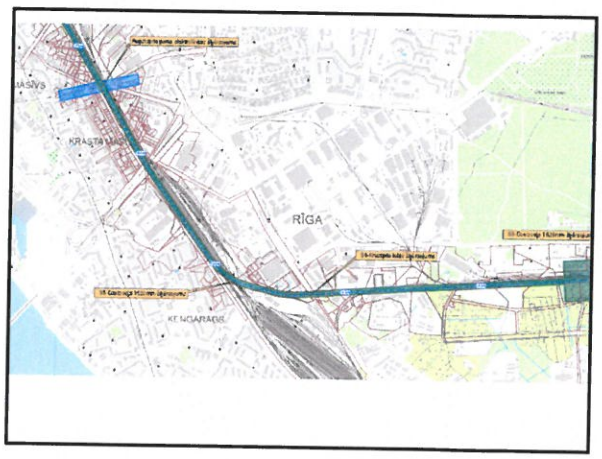
Stratēģiskās intereses – lidostas savienojums

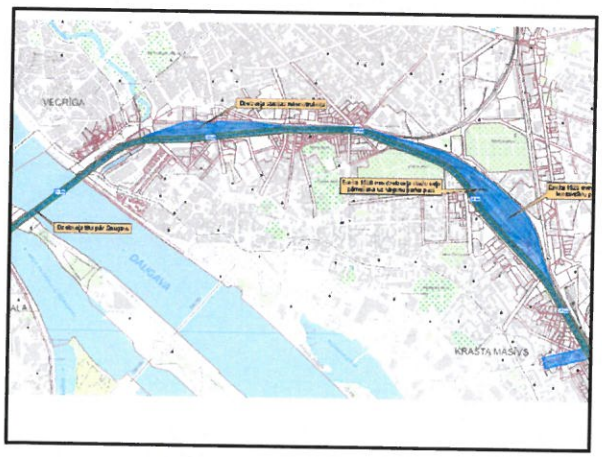
- **Stratēģiski un arī ekonomiski pamatots ir tikai savienojums, kas nodrošina regulāru satiksmi (43 vilcienpāri diennaktī)**
  - Lai nodrošinātu šādu satiksmi, nepieciešama izdalīta līnija un jauns dzelzceļa tilts arī 1520mm savienojumam
- **1520mm savienojums ar lidostu <u>nav stratēģiski atbalstāms</u>, jo:**
  - Neatbilst ES normatīvajiem aktiem un transporta pamatnostādnēm:
    - «Baltā grāmata»: kur iespējams, izveidot ātrgaitas savienojumu
    - TEN-T regula 1315/2013: 13. pants nosaka, ka veicot PCI kā viena no prioritātēm ir <u>pāreja uz nominālo sliežu ceļu platumu 1435mm</u> => tātad 1520mm savienojums nevar būt daļa no PCI jeb *Rail Baltica* projekta
    - Pamatnostādnes un Rīgas strat. intereses: ātrs un efektīvs savienojums
  - tiek izbūvēts jauns dzelzceļa tilts pilsētas centrā, kas ilgtermiņā netiks izmantots (ilgtermiņā kravu pārvadājumiem jebkurā gadījumā jābūvē 1520mm tilts ārpus Rīgas centra)
  - nerada priekšnosacījumu Rīgas lidostas attīstībai kā reģionālajam aviokravu sadales centram
  - neļauj lidostā iebraukt Rail Baltica pamatvilcienam, paaugstinot neērtības pasažieriem no Igaunijas un Lietuvas
  - netiek līdzfinansēts no ES struktūrfondiem

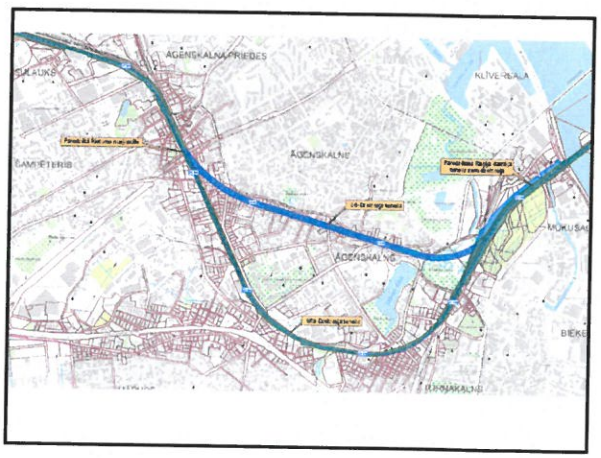


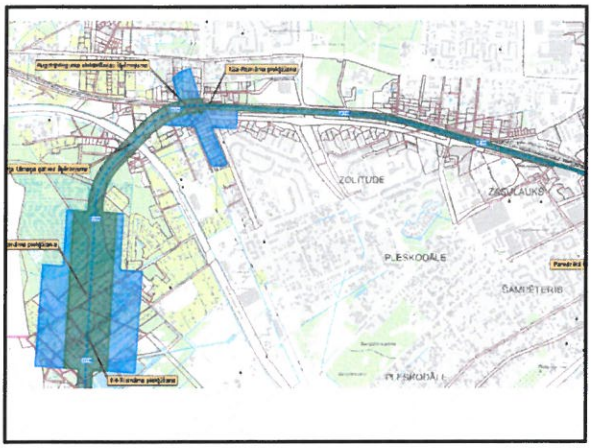
Rail Baltica Rīgas pilsētā



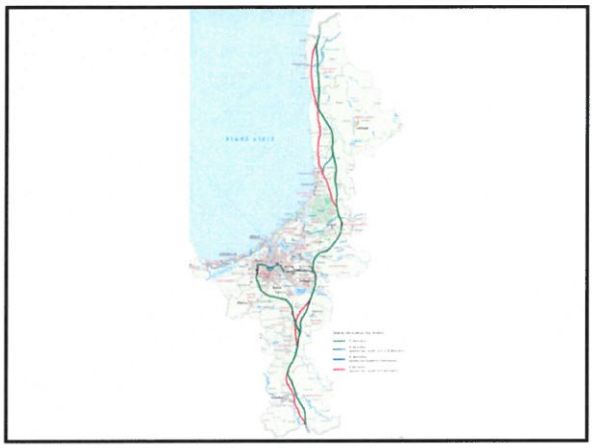












ideāls līdzsvars

cilvēks

vide

ekonomika

vienotie transporta koridori





rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**