11. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Ķekavas novadā

Paredzētās darbības "Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai"

IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSMES

PROTOKOLS Nr. 6

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 26. februāris, plkst. 17.00

Sanāksmes norises vieta: Ķekavas kultūras nams, Gaismas iela 17, Ķekava, Ķekavas novads

Sanāksmi atklāj SIA „AC Konsultācijas" pārstāvis Artūrs Caune. A. Caune iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību un dod vārdu Evijai Brantei.

SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve Evija Brante informē sanāksmes dalībniekus par 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 dod vārdu Satiksmes ministrijas pārstāvim.

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs Kaspars Vingris iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā laika grafiku. K. Vingris 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, kā arī par plānoto lokālplānojumu izstrādes uzsākšanu. N. Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija" pārstāvjiem, izmantojot e-pastu un informatīvo tālruni.

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

1) Ķekavas novada domes priekšsēdētājs Valts Variks vēlas precizēt, kādā veidā iedzīvotāji var izteikt savu viedokli saistībā ar šo projektu.

E. Brante atbild, ka priekšlikumi, kuri tiks izteikti mikrofonā, tiks nodoti ar protokolu. Pārējos viedokļus var iesniegt brīvā formā gan e-pasta, gan vēstuļu un arī faksa veidā Vides pārraudzības valsts birojam. Papildinot, ka visi priekšlikumi, jautājumi un

A. Skrastiņš atbild, ka Rail Baltica ietvaros ir viens tehnoloģisks ierobežojums, proti, jaunais dzelzceļš nevar šķērsot esošo dzelzceļu vienā līmenī. Klātesošais jautā, kāpēc pārkraušana nepieciešama Salaspilī. A. Skrastiņš atbild, ka šādā gadījumā jaunā trase atrodas pēc iespējas tuvāk kravu sadalīšanas punktam. Norādot, ka viens ostu izteiktajiem nosacījumiem, ir prasība, lai stividoru iespējas saņemt kravas būtu vienādas.

14) Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc paredzētais kravu terminālis Salaspilī netiek būvēts otrā pusē esošajam dzelzceļam.

A. Skrastiņš skaidro, ka otrā pusē tam nav pietiekami lielas teritorijas.

15) Ilgonis Malauskis jautā, vai tiek saglabāta doma Ķekavas novadu sadalīt divās daļās un caur to vest kravas transportu.

A. Skrastiņš atbild, ka dzelzceļš cauri Ķekavai pa Rīgas HES konstrukciju nav paredzēts. Šobrīd esošā auto transporta slodze rada problēmas HES konstrukcijām, tāpēc sadarbībā ar Latvijas Valsts ceļiem tiek risināts jautājums par Rīgas apvedceļa būvniecību.

16) Ķekavas novada domes priekšsēdētāja vietnieks Juris Krūmiņš vaicā, kāpēc ir nepieciešama dzelzceļa būvniecība, ja jūras transports ir lētāks.

K. Vingris atbild, ka šobrīd jūras transports kļūst arvien dārgāks.

17) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai Latvijā būs tikai divas pieturas vietas – stacija un lidosta un cik ilgs laiks paies ceļā Rīga – Tallina.

Izpētes grupa šo apgalvojumu apstiprina. A. Skrastiņš atbild, ka attālums Rīga – Tallina tiks veikts nepilnās divās stundās.

18) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik ilgā laikā varēs tikt no Rīgas līdz Berlīnei.

K. Vingris skaidro, ka tas ir atkarīgs no sliežu ceļu stāvokļa Polijā. Tad, kad Polijā dzelzceļa kvalitāte būs tāda, kā šobrīd ir plānota Rail Baltica, tad šis attālums tiks veikts 8 stundās.

19) Diāna Blūma vēlas zināt, vai tiks kompensēta līdz šim notikusī piespiedu dīkstāve viņas īpašumā un nekustamā īpašuma vērtības kritums.

Kristīne Casno atbild, ka līdzšinējo ierobežojumus nosaka Ķekavas pašvaldība, nevis Rail Baltica dzelzceļš. A. Skrastiņš atbild, ka šis jautājums tiks precizēts būvvaldē. K. Casno atbild, ka, nē, par dīkstāvi netiks maksāts, jo šo dīkstāvi nenosaka Rail Baltica projekts. Diskusijā iesaistās arī Ķekavas novada domes teritorijas plānotāja Iveta Zālīte. 2012. gadā Teritorijas plānojumā tika iestrādāta informācija, kas saņemta no Satiksmes ministrijas saistībā ar dzelzceļa izpēti. A. Caune aicina šo specifisko gadījumu risināt individuāli.

20) Vaira Paupe („Jaunbalgalvji") jautā, kuri, no klātesošajiem, izteica piekrišanu par Rail Baltica būvniecību aptaujā, kuras rezultāti publicēti informatīvajā bukletā. Klātesošā arī izsaka satraukumu par to, ka plānotais dzelzceļš sadala valsti divās daļās. Tāpat arī vēlas zināt, kāda būs morālā kompensācija un kā tā tiks aprēķināta, ja tiek atsavināts īpašumu.

K. Vingris skaidro, ka, viņaprāt, šāda dzelzceļa līnija nevis sadala valsti divās daļās, bet gan iedala Latviju Eiropas daļā. Morālās kompensācijas nebūs, tajā pašā laikā pārrunās par atsavināšanu tiks ņemti vērā visi aspekti. K. Casno skaidro, ka aptaujāti tika 1000 līdz 1500 Latvijas iedzīvotāju. E. Brante papildina, ka IVN procesa ietvaros tiks veikta aptauja par iedzīvotāju attieksmi pret projektu, piebilstot, ka tā varētu notikt aprīlī un maijā.

21) Edvīns Rande („Randes") jautā, kā tiks novērtēts nekustamā īpašuma vērtības kritums vietās, kur īpašums ir tuvu dzelzceļam. Klātesošais arī jautā, vai ir iespējams uzzināt konkrētāku informāciju par plānoto tiltu pie Daugmales.

K. Vingris atbild, ka šobrīd ir redzams tikai trases koridors, konkrētāki tehniskie risinājumi būs zināmi septembrī. Šobrīd nav paredzētas morālās kompensācijas, tomēr, ņemot vērā, ka šis jautājums bieži izskan, tādas varētu tikt vērtētas.

22) Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc paredzēta pietura tikai Rīgā un vai autoceļš būs kopā ar dzelzceļu.

A. Skrastiņš skaidro, ka viss tiek plānots sadarbojoties ar Latvijas Valsts ceļiem, kā arī norāda, ka iezīmētā zona ir, lai risinātu piekļūšanas iespējas īpašumiem. Norādot, ka ātrgaitas vilcienu pieturu starpā ir jābūt vismaz 150 km attālumam.

23) Igors Kleins („Lazdas", Klaņģu kalns) vēlas zināt, vai šis dzelzceļa projekts ir integrēts ar Latvijas Valsts ceļiem.

A. Skrastiņš atbild, ka šis projekts ir integrēts gan tajā vietās, kur ir esošie autoceļi, gan tajās vietās, kur saskaņā ar Latvijas Valsts ceļiem tie ir plānoti.

24) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik mājas tiks nojauktas Ķekavas novadā.

A. Skrastiņš skaidro, ka Ķekavas novadā tās ir 1 līdz 2 mājas, visā Latvijas teritorijā tās ir aptuveni 10 mājas. K. Casno papildina, ka māju skaits, kuras varētu tikt nojauktas, var mainīties iezīmētā 300 m koridora ietvaros. Kā arī skaidro to, ka mājas ārpus dzelzceļa žoga netiks nojauktas. A. Skrastiņš aicina iedzīvotājus, kuri atrodas iezīmētā koridora vidū, iesniegt savu kontaktinformāciju, lai kopā ar plānotājiem varētu risināt individuālus jautājumus un situācijas. Klātesošais izsaka bažas par citiem plānotajiem infrastruktūras objektiem, kas varētu tikt būvēti nākotnē Ķekavas novada teritorijā. K. Vingris šīs bažas apstiprina.

25) Sanāksmes dalībniece vēlas noskaidrot, vai nākotnē, ja varētu tikt attīstīta reģionālā satiksme ar pieturu Ķekavā, vai būtu nepieciešamība izbūvēt papildus sliežu ceļus.

A. Skrastiņš atbild, ka tā varētu būt, piebilstot, ka abu platumu sliežu sistēmas savā starpā nav kombinējamas.

26) Daugmales pagasta iedzīvotājs Guntis Kazāks jautā, vai atzars no Saulkalnes šķirotavas ir paredzēts tikai kravu kustībai. Klātesošais jautā, kā vilciens uzņem ātrumu no Saulkalnes, vai tas ir ātrāk par 30 km/h un kāda būs vibrācija.

A. Skrastiņš atbild apstiprinoši, ka pa šo ceļu pārvadātu tikai kravas. A. Skrastiņš skaidro, ka vibrācijas rada ritošais sastāvs. E. Brante atbild, ka konkrēti trokšņu un vibrāciju līmeņi tiks pateikt septembrī, piebilstot, ka, jo ātrāk brauc vilciens, jo tas ir skaļāks. Klātesošais jautā, vai apkārt Saulkalnes kravu terminālim būs izvietoti skaņu norobežojoši žogi. E. Brante atbild, ka nepieciešamība pēc tādiem būs zināma septembrī, kad tiks noslēgts IVN.

27) Ķekavas iedzīvotājs Ārijs Lejenieks vēlas zināt, kam šis projekts ir izdevīgs, kā arī kas veidos plānoto pasažieru plūsmu.

K. Vingris atbild, ka šis projekts ir izdevīgs visiem, kuri par to maksā – gan Eiropas Savienība, gan Latvijas valsts. Tiek paredzēta aptuveni 5 miljonu pasažieru satiksme gadā, norādot, ka tiek runāts par starptautisko satiksmi un starptautisko darbaspēka mobilitāti. A. Skrastiņš atbild, ka valsts ar dzelzceļu tiks sadrumstalota ne vairāk un ne mazāk, kā tas būtu tikai autoceļa izbūves gadījumā.

28) Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu par dzelzceļu savienojumiem un ratiņiem, kā arī par kompensācijām, proti, kas veidos īpašuma tirgus cenu kompensāciju.

A. Skrastiņš atbild, ka šis ir vienots dzelzceļa tīkls, kurš būs pieejams dažādiem operatoriem no visas Eiropas. Par kompensācijām atbild K. Vingris skaidro, ka kompensācijas apjomam ir jābūt tādam, lai ar iegūto naudu varētu iegādāties līdzvērtīgu īpašumu citā vietā.

29) Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu Satiksmes ministrijai saistībā ar kravu transportu pa Daugavas kreiso krastu.

K. Vingris skaidro, ka šāds dzelzceļš ir tikai pētīts, bet nekur nav apstiprināts. Gadījumā, ja tāds būtu plānots, to apstiprinātu Ministru kabinets. Ņemot vērā, ka par šo jautājumu ir bijusi tikai viena izpēte, nav pamata par to runāt kā par reālu projektu. Komentē Iveta Zālīte: saņemtie vektora formāta dati no Satiksmes ministrijas par dzelzceļa izpēti ir iekļauti novada teritorijas plānojumā. K. Vingris apstiprina, ka šis dzelzceļš ir iestrādāts Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā, tomēr tas nav nostiprināts detalizētos dokumentos.

30) Sanāksmes dalībnieks aicina plānotājus pēc iespējas laicīgāk informēt tos cilvēkus, kuru mājas varētu tikt nojauktas.

A. Skrastiņš garantē to, ka šī informācija tiks nodota individuāli un pēc iespējas ātrāk.

31) Vladislavs Briuņa („Rasmaņi", „Lielozoli", „Vedmeri") jautā, cik tiltu būs pāri Daugavai. Klātesošais vēlas precizēt informāciju par Via Baltica projekta realizāciju. Kā arī jautā, vai jaunā projekta ietvaros tiks uzlabota jau esošā ceļu infrastruktūra.

K. Vingris atbild, ka projekta Via Baltica IVN jau ir veikts un ka tā risinājumi tiks saskaņoti ar Rail Baltica. K. Vingris atbild, ka būs divi tilti – dzelzceļam un autoceļam savs. A. Skrastiņš papildina ar to, ka konkrēti risinājumi, kā savienot autoceļu ar dzelzceļu pāri Daugavai, tiek skatīti. Esošo ceļu infrastruktūru šī projekta ietvaros ir iespējams uzlabot tikai situācijā, ja to ir nepieciešams pārveidot vai pārvietot Rail Baltica realizācijas ietvaros.

32) Sanāksmes dalībniece jautā par morālo kaitējumu. Vai plānotāji nebaidās no tiesas procesiem?

A. Skrastiņš skaidro, ka apsolīt var tikai to, ko šobrīd nosaka likumdošana. Vēlreiz aicinot iesūtīt konkrētu informāciju par konkrēto gadījumu, lai varētu konkrēti uzrunāt tuvāk esošo māju īpašniekus.

33) Edmunds Kance („Vides aizsardzības klubs") jautā par elektromagnētisko lauku, kas rastos no dzelzceļa, un par meža zemju transformācijām.

A. Skrastiņš atbild, ka ir paredzēta 25 kV trase, kāda tiek izmantota visā Eiropā. A. Skrastiņš norāda, ka Eiropā nav novērotas problēmas ar elektromagnētisko lauku, tāpēc tādām nevajadzētu būt Latvijā. Situācijā, kur trase ies vienotā koridorā ar 330 kV līniju, tiek veikts atsevišķs IVN, kurā tiks veikta arī situācijas modelēšana. Piebilstot, ka meža izciršana notiks minimālajos nepieciešamajos apjomos dzelzceļa izbūves vajadzībām, kas ir no 40 līdz 60 m atkarībā no reljefa. A. Skrastiņš aicina vietējos iedzīvotājus un pašvaldību informēt par vietām, kur būtu nepieciešamas zvēru pārejas.

Klātesošais aicina apsvērt iespēju kravu pārkraušanas terminālī veidot nevis Salaspilī, bet Iecavā (pie dzelzceļa līnijas Jelgava – Krustpils).

A. Skrastiņš norāda, ka Latvijā ir četras unikālas vietas, kurās esošā dzelzceļa trase šķērso plānoto. Šajās vietās nākotnē ir paredzēti termināli. Tā ir Skulte, Vangaži, Saulkalne un klātesošā pieminētā Iecava.

34) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, cik sliežu ceļi ir paredzēti kravu pārvadājumiem un kā tas ietekmēs trokšņa līmeņus.

A. Skrastiņš atbild, ka visā Rail Baltica līnijā ir paredzēti divi sliežu ceļi, piebilstot, ka trokšņa modelēšanā tiks ņemts vērā arī faktors, ka pa katru no sliežu ceļiem vienlaicīgi var braukt viens vilciens.

35) Sanāksmes dalībnieks pauž viedokli, ka šī nevar būt sākotnējā sabiedriskā apspriešana, ja jau ir veiktas sarunas ar citiem novadiem.

A. Skrastiņš skaidro, ka Rail Baltica nav dzelzceļš, kas atrodas tikai Ķekavas novadā. Šis dzelzceļš šķērso 15 pašvaldības, kurās kopā notiek 16 sākotnējās sabiedriskās apspriešanas. E. Brante papildina, ka likums paredz, ja projekts šķērso vairākas pašvaldības, sanāksmes notiek katrā no pašvaldībām. Tiek skaidrots, ka šobrīd notiek sākotnēja sabiedriskā apspriešana pēc tam, kad Vides pārraudzības valsts birojs ir pieņēmis lēmumu par IVN nepieciešamību.

36) Ķekavas novada domes priekšsēdētājs Valts Variks jautā, kāda ir adrese, uz kuru iedzīvotāji var nosūtīt savus viedokļus. V. Variks jautā, vai e-pasts tiks uzskatīts kā oficiāls viedokļa izpaušanas veids.

E. Brante nosauc Vides pārraudzības valsts biroja adresi, kā arī atbilstošo e-pasta adresi. Tiek apstiprināts, ka visi e-pasti tiek uzskaitīti un ņemti vērā, kā arī apstiprināts tas, ka e-pasts ir veids, kādā paust oficiālu viedokli.

V. Variks aicina iedzīvotājus sūtīt savus viedokļus arī pašvaldībai (novads@kekava.lv), kura tos apkopos.

E. Brante piebilst, ka informācijas aprite starp iesaistītajām pusēm, ir ierasta prakse. K. Vingris piebilst, ka būtu vēlams savus viedokļus paust konstruktīvā veidā ar pamatojumiem.

V. Variks aicina novada iedzīvotājus savus viedokļus paust arī pagastu pārvaldēs mutiski, kur tie tiks pieņemti un apkopoti.

K. Vingris skaidro, ka uz katru no šiem e-pastiem netiks sniegtas atbildes, jo vēstuļu un e-pastu mērķis ir tos apkopot un pievienot ziņojumam. K. Casno papildina, ka ir divi e-pasti. Viens no tiem ir, lai saņemtu papildus informāciju (info@railbaltica.info) un atbildes uz jautājumiem, savukārt otrs e-pasts ir priekšlikumiem, ieteikumiem un viedokļiem (vpvb@vpvb.gov.lv). Uz pirmo e-pastu atbildēs pēc iespējas ātrākā laikā. A. Skrastiņš papildina, ka vietās, kur trase šķērso mājas, īpašnieki tiks individuāli uzrunāti jau sākot no sabiedriskās apspriešanas beigām. Savukārt, ja ir kādi konkrēti priekšlikumi vai konkrētas bažas, tad ir nepieciešams atstāt savu kontaktinformāciju, lai varētu sazināties un precizēt detaļas. Tas ir nepieciešams, lai strādājot pie tehniskajiem risinājumiem, varētu sazināties ar īpašniekiem, lai nerastos pārpratumi.

37) Inārs Bāgants vaicā, vai ir iespējams izteikties atsevišķi tikai par lidostas savienojumu ar trasi, ierosinot, ka labāk būtu, ja kravas no lidostas ieietu un izietu tikai no vienas puses, t.i. ne cauri Mārupes, Olaines un Ķekavas novadiem.

Klātesošais norāda, ka viņš un arī citi nevēlētos būt tā sabiedrības daļa, kas iestājas pret visu Rail Baltica projektu kopumā.

A. Skrastiņš atbild, ka viedokli var izteikt gan par visu trasi kopumā, gan par atsevišķu kādu tās daļu, konkrētiem posmiem vai konkrētām vietām. Papildinot, ka plānotāji priecājas par jebkuru viedokli – gan pozitīvu, gan negatīvu.

38) Aivars Porietis („Buči", Bērzmente) jautā, vai Ķekavas pusē iezīmētajā izpētes kvadrātā ir paredzēta uzgaidāmā zona vilcieniem, kuri netiek Saulkalnē.

A. Skrastiņš atbild, ka šī zona nekāda gadījumā nav paredzēta vilcieniem kā uzgaidāmā zona. Tiek plānots, ka vilcienu sastrēgumu nebūs.

Klātesošais vēlas precizēt, cik sliežu ceļi tiks izbūvēti Ķekavā.

A. Skrastiņš atbild, ka Ķekavas pusē tiks izbūvēti divi sliežu ceļi ar iespēju nākotnē papildus pievienot infrastruktūru tam, lai attīstītu reģionālo vilcienu satiksmi.

39) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik liela josla tiks atsavināta – 300 vai 60 m.

A. Skrastiņš atbild, ka zeme tiks atsavināta joslā, kas ir starp dzelzceļa žogiem jeb 40 līdz 60 m plata josla. Skaidrojot, ka iezīmētā 300 m josla ir izpētes zona, kuras iedzīvotāji tiek aicināti uz sadarbību.

Klātesošais vēlas zināt, kā būs ar piebraukšanas ceļiem. Vai no kāda īpašnieka var tikt atsavināta papildus platība, lai izveidotu piebraukšanas ceļus?

A. Skrastiņš skaidro, ka 40 – 60 m platajā zonā tiek iekļauts arī dzelzceļa apkalpojošais ceļš. Tomēr vienošanās par apkalpojošo ceļu statusu piederību, tiks risināta kopīgi visās trīs Baltijas valstīs, lai sistēma būtu vienāda. Papildinot, ka neviens īpašums nepaliks bez piebraukšanas ceļa.

Klātesošais izsaka komentāru par to, ka 40 eksperti ir strādājuši un nav pamanījuši to, ka tiek šķērsotas vairākas dzīvojamās mājas, iespējams izmantota novecojusi informācija. Klātesošais jautā, vai tiek pieļauta iespēja, ka varētu tikt veiktas izmaiņas arī koridora novietojumā.

A. Skrastiņš atbild, ka eksperti ir strādājusi ar valsts institūciju rīcībā esošo informāciju, kas tiek atjaunota reizi piecos gados. Iedzīvotāji, kuru mājas atrodas trases koridorā, par kurām līdz šim nav bijusi pieejam informācija no kartogrāfiskajiem materiāliem, tiek aicināti sazināties ar izpētes grupu. Piebilstot, ka ir iespējamas izmaiņas trases koridorā un ka ir paredzēta situācijas aktualizēšana.

Klātesošais vaicā, ko nozīmē kartē iezīmētie zilie kvadrāti.

A. Skrastiņš atbild, ka šie kvadrāti ir paredzēti piekļūšanas iespēju īpašumiem risināšanai. Trases koridors ir iezīmēts plašs, lai būtu iespēja risināt dažādas

situācijas, kuras līdz šim nav bijušas zināmas (gan piebraukšana, gan zvēru pārejas, lauksaimniecības tehnikai paredzētie šķērsojumi u.c.).

40) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai sākotnējās sabiedriskās apspriešanas prezentācija būs pieejama internetā.

K. Casno atbild, ka visas prezentācijas būs pieejamas mājas lapā www.railbaltica.info sadaļā „Sabiedriskā apspriešana".

41) Aigars Vītols izsaka viedokli par to, ka šis dzelzceļš konkrēti Ķekavas novada iedzīvotājiem tiešu labumu nesniedz un ka lielai daļai sabojā dzīvi. Klātesošais lūdz nosaukt kaut vienu tiešu ieguvumu, kāds būs no šī projekta tieši Ķekavas novada iedzīvotājiem. Klātesošais jautā, vai ministriju līmenī ir apspriests jautājums par nodokļu atvieglojumiem tiem zemju īpašniekiem, kuru zemes tiek ietekmētas un sabojātas, bet ne atsavinātas.

A. Skrastiņš skaidro, ka dzelzceļa līnija, kas 19. gs. tika izbūvēta uz Daugavpili, tiek izmantota arī šodien, norādot, ka infrastruktūra veicina attīstību. Komentējot, ka šajā projektā nav iespējams izvairīties no īpašumu aizskaršanas. Šis projekts ir jāuztver kā iespēja, kura vairs netiks dota. Vēlreiz norādot, ka jaunradītā infrastruktūra būs pamats reģionālajai satiksmei. Rail Baltica līnija nedublē esošo dzelzceļu, tāpēc tā sniedz jaunas līdz šim nebijušas iespējas.

Klātesošais vērš uzmanību, ka Ķekava un Mārupe ir Rīgas guļamrajoni. Šajos novados iedzīvotāji ir izbūvējuši ģimenes mājas, lai atpūstos no Rīgas. Norādot, ka arī līdz šim viņiem ir pietiekami laba nokļūšana uz pilsētu un lidostu. Klātesošais norāda, ka nav saprotams, kāpēc atzars uz lidostu ir svarīgs. Ja šajā posmā tiks izvietoti loģistikas centri, tad iedzīvotāju sadzīve papildus tiks apgrūtināta. Klātesošais jautā, vai konkrētais posms („izbrauciens caur Rīgu") tiks izbūvēts pa ES naudu vai valsts līdzekļiem.

A. Skrastiņš atbild, ka viss projekts, kurš tiek rādīts, ir finansēts ar Eiropas līdzekļiem. Norādot, ka šīs ir ne tikai guļamrajonu, bet arī saimnieciskās darbības teritorijas, kā piemēru minot Mārupi. Pieminot, ka jo vairāk šis dzelzceļš tiks izmantots vietējo vajadzībām, jo labāk. K. Vingris komentē, ka visi līdz šim izteiktie viedokļi var sasniegt kritisko masu, kas veicinātu likumdošanas izmaiņas konkrētajā jautājumā. Pēdējās izmaiņas likumdošanā, kas skāra atsavināšanas jautājumus, notika Nacionālās bibliotēkas būvniecības laikā, norādot, ka Rail Baltica ir pietiekami apjomīgs un ilgstošs projekts, lai varētu ietekmēt likumdošanu. Ir vietas, kurās pašvaldība sniedz nodokļu atvieglojumus zemju īpašniekiem, bet šī ir vienošanās starp pašvaldību un valsti. A. Skrastiņš piebilst, ka atsavināšanas procesi sāksies ne ātrāk kā 2017. gadā, aicinot iedzīvotājus būt aktīviem.

42) Sanāksmes dalībnieks vērš uzmanību uz to, ka līdz šim sanāksmes laikā nav pieminēta ietekme uz kultūrvēsturisko mantojumu, konkrēti par Daugmales pilskalnu. Vai novads varētu saņemt kompensāciju par vides degradēšanu?

E. Brante atbild, ka process ir tikai sākumā, tomēr eksperti līdz šim ir secinājuši, ka šobrīd neviena no trasēm nešķērso kultūrvēsturiskos pieminekļus. Abas alternatīvas iet garām pieminekļu aizsardzības zonām. Šis projekts būs viena no iespējām arheologiem saņemt līdzekļus papildus izpētēm.

Klātesošais jautā, kas notiek, ja Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija sniedz noraidošu atzinumu attiecībā uz Rail Baltica projektu.

E. Brante skaidro, ka šādā gadījumā tiek izmantots Aizsargjoslu likums, tiek meklēti konkrētās situācijas risinājumi. A. Skrastiņš papildina, ka var rasties situācijas, kurās ir jāizdara izvēle starp kāda objekta aizsardzību un cita ietekmēšanu. No visiem trases variantiem tieši šis piedāvātais trases novietojums skar vismazāko īpašumu skaitu.

43) Sanāksmes dalībniece jautā, kāds ir procentuālais sadalījums projekta finansējumam.

K. Vingris atbild, ka šobrīd paredzētais procentuālais sadalījums ir 15% valsts un līdz 85% Eiropas Savienība. Šie 15% ir jāsedz valstij, tomēr valstij ir iespējas šo finansējumu piesaistīt arī no privātā kapitāla u.c. finanšu instrumentiem.

Klātesošā jautā, kad tieši būs pieejama šī prezentācija internetā. Līdz šim nav atrasta karte, kurā būtu redzama arī plānotā auto infrastruktūra.

E. Brante atbild, ka prezentācijas būs pieejamas pēc visām sanāksmēm jeb pēc 15. marta.

Klātesošā jautā, ko nozīmē tas, ka priekšlikumi tiek pieņemti līdz 15. martam, bet tomēr arī pēc tam.

E. Brante skaidro, ka priekšlikumi līdz 15. martam tiek pieņemti vides novērtējumam, jo Vides pārraudzības valsts birojam līdz marta beigām ir jāizsniedz IVN programma. Paralēli IVN procesam tiek strādāts pie tehnisko risinājumu meklēšanas, kuriem priekšlikumu iesūtīšana var notikt arī pēc 15. marta.

Klātesošā jautā, vai autotransporta koridoram netiek paredzēta ietekme uz vidi.

E. Brante atbild, ka autotransporta koridoram jau ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Šis novērtējums ir pieejams Latvijas Valsts ceļu mājas lapā.

44) Aldis Balodis vaicā, vai atzars, kas ved caur lidostu, ir ātrvilciens pasažieru transportam un vai tas Rīgā pieturēs divās vietās. Ierosinot, ka vilciens varētu veikt apļveida kustību pie lidostas un braukt atpakaļ uz staciju pa to pašu ceļu. Atzīmējot, ka šādam risinājumam, kāds tiek piedāvāts šobrīd nav pamatojuma.

A. Skrastiņš skaidro, ka vilciens nav tramvajs, norādot, ka vilcienam šāds apgriešanās rādiuss būtu ļoti liels. Vilcienam ir iespējams mainīt vadības kabīni, bet tas prasa daudz laika.

Klātesošais vēlas saprast, kāpēc tūristam ir nepieciešams izkāpt Centrālajā stacijā.

A. Skrastiņš skaidro, ka šis dzelzceļš ir iespēja attīstībai, šī ir jauna dzelzceļa līnija, kuru ir iespējams attīstīt ļoti dažādos veidos. Papildinot, ka atzaru, kas savieno starptautisko lidostu „Rīga" varēs izmantot gan pasažieru, gan kravu transportam. Piebilstot, ka šobrīd lielākas kravas no Āzijas tiek sūtītas uz Helsinkiem un Frankfurti, bet tā varētu būt arī Rīga. Šīs kravas nav bīstamās kravas.

Klātesošais jautā, vai izbūvēt šādu atzaru ir dārgāk nekā būvēt tuneli zem Āgenskalna un jaunu tiltu pār Daugavu.

A. Skrastiņš atbild, ka mūsdienās dzelzceļa infrastruktūrai var uzbūvēt visu, kas nepieciešams. Papildinot, ka tunelis Āgenskalnā ir nepieciešams tāpēc, ka plānotais dzelzceļš nevar šķērsot esošo dzelzceļu vienā līmenī. Tuneļiem ir augstas izmaksas. Ja tiek veidots tunelis, kāpēc to neveidot īsāku. Ja tiek izvēlēts šķērsot esošo dzelzceļu pa augšu, ir nepieciešams izbūvēt vēl 3 papildu tiltus. Abas šīs alternatīvas tiks vērtētas nākamā pusgada laikā. Piemēram, ja tiek izvēlēts veidot tuneli, tad tas ir vai nu garāks un dārgāks zem esošā dzelzceļa vai īsāks un lētāks zem Āgenskalna.

45) Sanāksmes dalībniece pauž viedokli, ka sanāksme liek domāt, ka sadarbība starp autoceļu attīstītājiem, dzelzceļu attīstītājiem un pašvaldībām ir nepietiekama. Klātesošā vēlas zināt, vai lidosta „Rīga" ir informēta par Rail Baltica projektu, kā arī no kuries būs potenciālās kravas.

K. Vingris atbild, ka sadarbība tiek nodrošināta ar vairāku darba grupu palīdzību. Pirmā darba grupa ir Tehniskā darba grupa, kurā ietilpst visas iesaistītās iestādes, t.sk. arī lidosta. Papildinot, ka lidosta „Rīga" ir informēta par šī dzelzceļa būvniecību. Kravas, kas tiktu pārvadātas, būtu vai nu izejvielas, vai jau gatava produkcija virzienā no Baltijas uz Rietumeiropu un atpakaļ. Kā piemēru minot uzņēmumu „Knauf", kas jau ir izteikuši vēlmi plānoto dzelzceļu izmantot savu izejvielu pārvadāšanai no Vācijas. Arī pašvaldības ir informētas par plāniem. A. Skrastiņš papildina, ka ir zināma konkrēta vieta, kur lidostā ienāk dzelzceļš, tāpat arī citas detaļas tiek un ir saskaņotas ar lidostu „Rīga".

46) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai ir iespējams zināt, kur tieši būs tilts pār Daugavu, jo pieejamā informācija atšķiras.

K. Vingris atbild, ka tāda situācija varētu būt tāpēc, ka tie ir dažādi plāni un projekti, kas ir redzami, norādot, ka tālākajā attīstības scenārijā tie varētu būt trīs tilti, tomēr citu informāciju attiecībā uz projektu vai plāniem, kas ir saistīti ar 1520 mm platuma dzelzceļu Ķekavā, nav kompetents sniegt. K. Vingris aicina klātesošo, kā arī pašvaldību, sazināties ar ministriju šajā jautājumā, lai varētu tikt saņemta kompetenta un oficiāla atbilde.

47) Ķekavas novada pašvaldības teritorijas plānotāja Gita Rengarte jautā, vai tiek apsolīts tas, ka pašvaldība saņems sanāksmes prezentāciju, lai varētu to ievietot pašvaldības mājas lapā.

E. Brante atbild, ja tiks atstātas koordinātes, tad šī prezentācija tiks saņemta ātrāk.

A. Caune noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs Artūrs Caune

Protokolētājs Anete Zvaigzne

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, 26.02.2015, Ķekavas novads

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



IVN procedūra



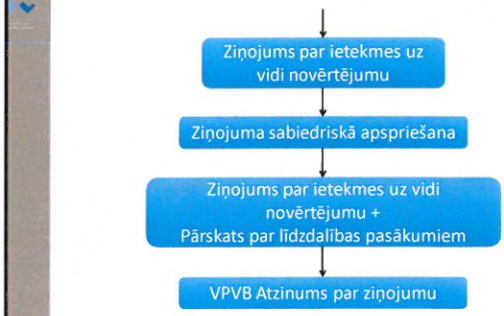
Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 1

- 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

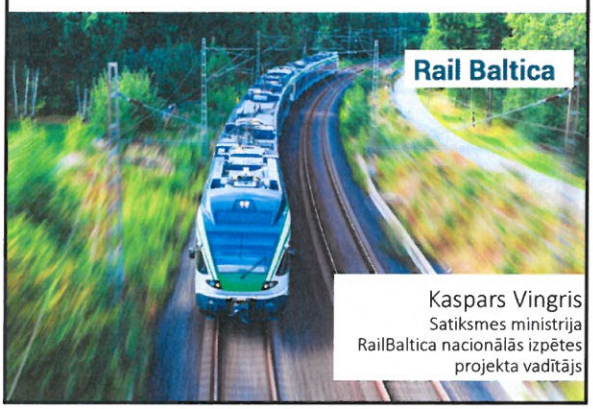
- Trokšņu līmeņa izmaiņas
  - modelēsim situāciju un ieteiksim risinājumus, lai nebūtu trokšņa pārsniegumu tuvākajās dzīvojamās teritorijās
- Ietekme uz ainavu
  - tiks vizualizēti risinājumi, lai atrastu piemērotāko tehnisko risinājumu
- Ietekme uz kultūrvēsturiskajām vērtībām
  - risinājumi tiks saskaņoti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

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 3

- 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
- Ietekme uz šķērsojamām ūdenstecēm

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

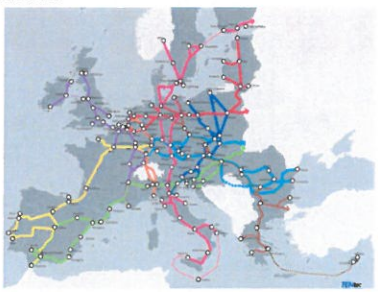
videi draudzīgs

kravas un pasažieri

Baltijas valstu kopprojekts (arī Somija un Polija)

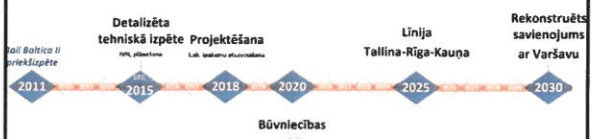


Ziemeļjūras Baltijas transporta koridors



Integrēs Baltijas valstis Eiropā - vienotā dzelzceļa telpā

Rail Baltica laika grafiks



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

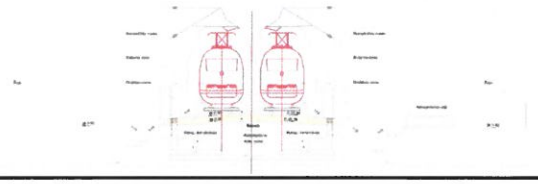
Kalpos Latvijas biznesa un privāto ienākumu palielināšanai

- 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)



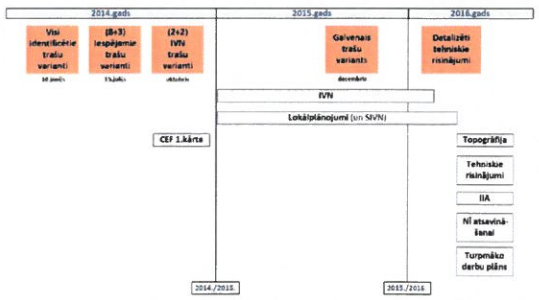
Pašlaik sasniegtais:

- 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**

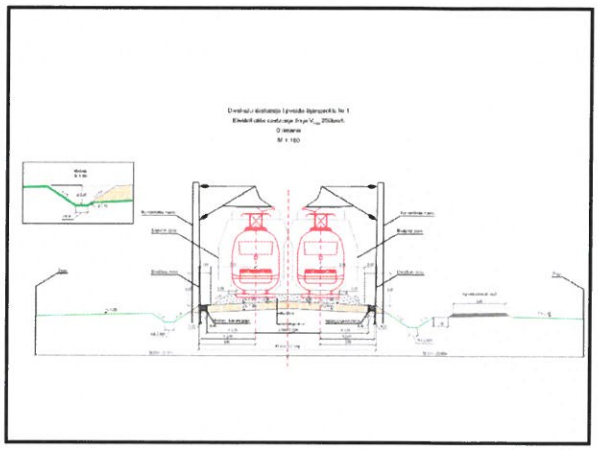
2011. gads - vienošanās par RailBaltica novietojumu Baltijā

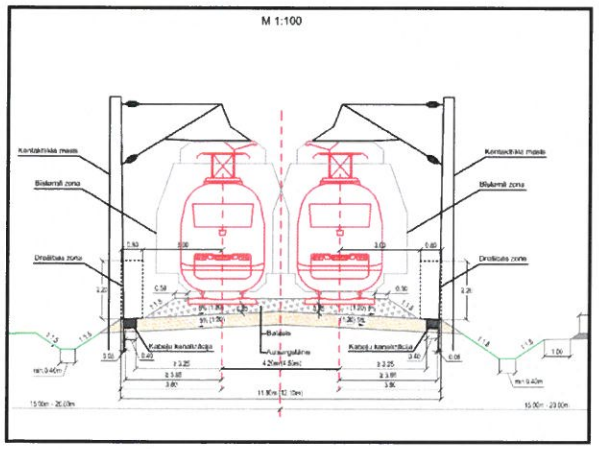
AECOM līnija

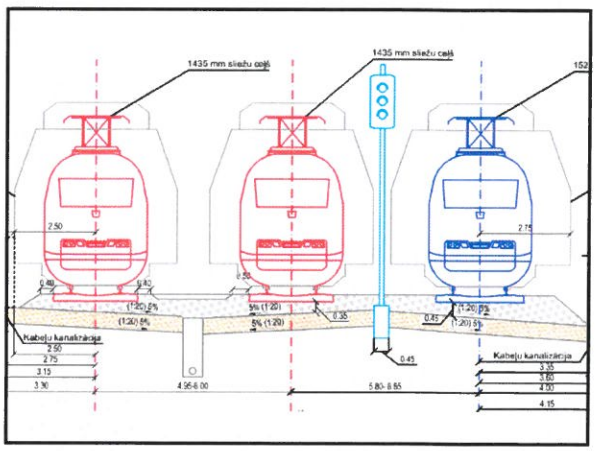


Rail Baltica
Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums

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

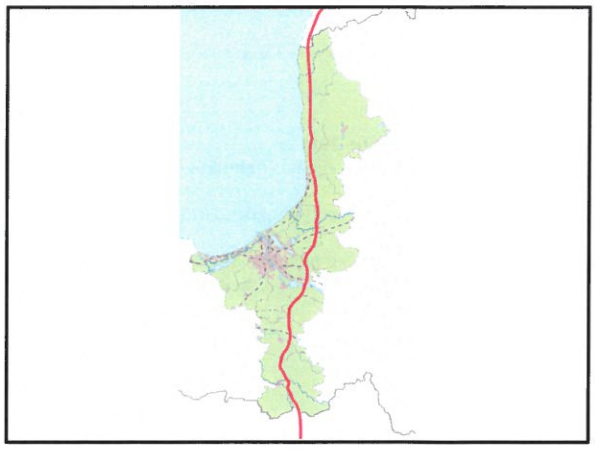


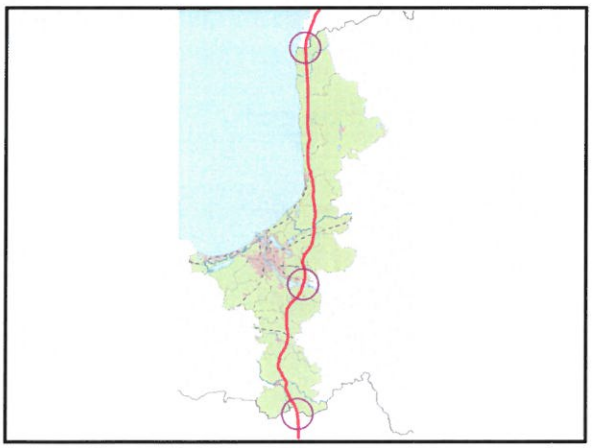




Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

- 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,

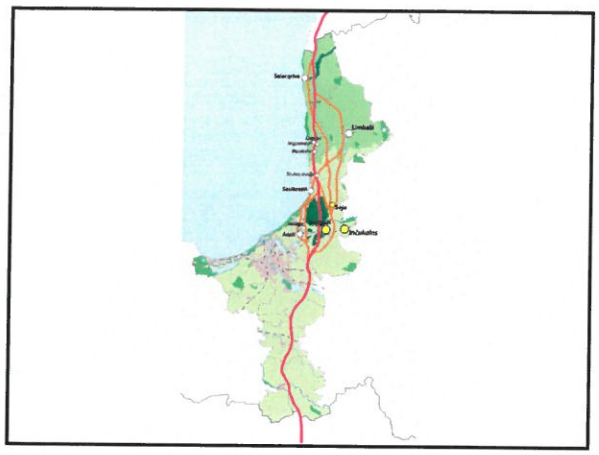


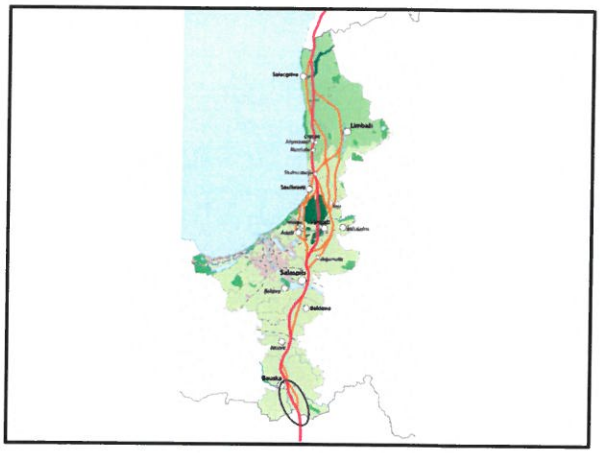




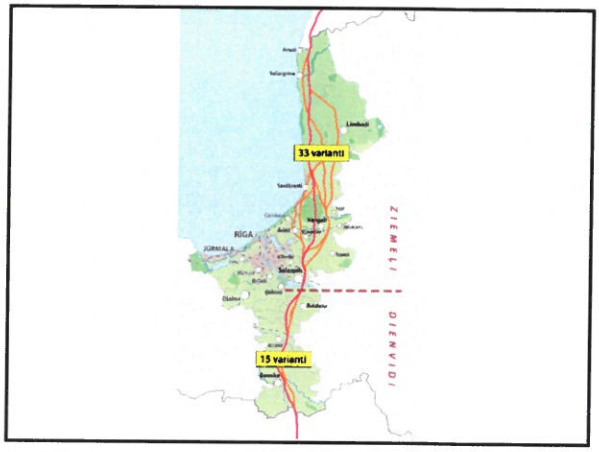












Daudzkritēriju analīzes metodika

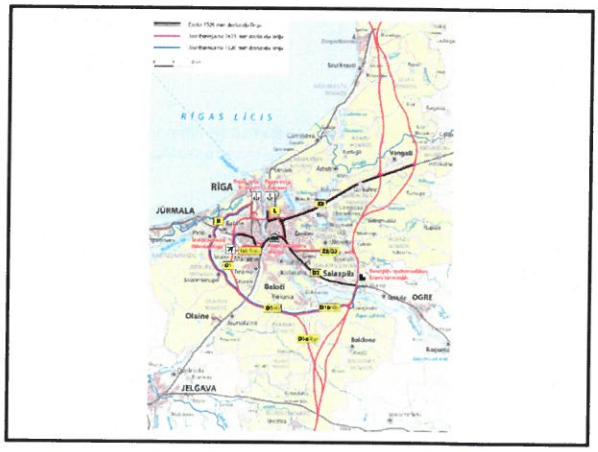
Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

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 <u>ar *Rail Baltica*</u>

- 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 <u>ar pilsētas centru</u>

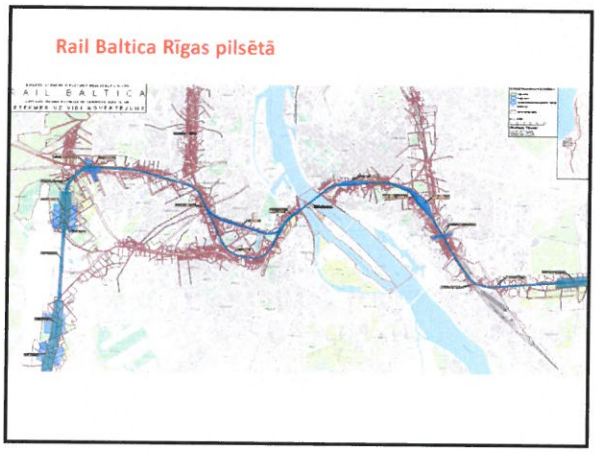
- pielāgots kopējai pasažieru plūsmai lidostā;
- kursē pēc intensīva grafika vismaz reizi pusstundā (efektīvi iekļaujoties pilsētas un piepilsētas sabiedriskā transporta sistēmā)
- pamatā pārvadā vietējos pasažierus no/uz pilsētas centru (vietējie lidostas pasažieri un lidostas un tās apkārtējo teritoriju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

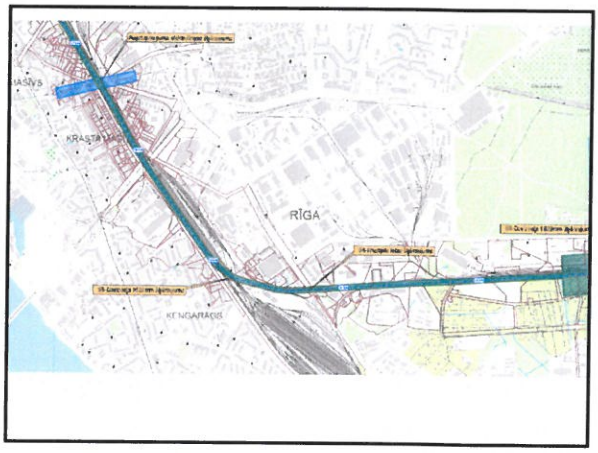
Stratēģiskās intereses – lidostas savienojums

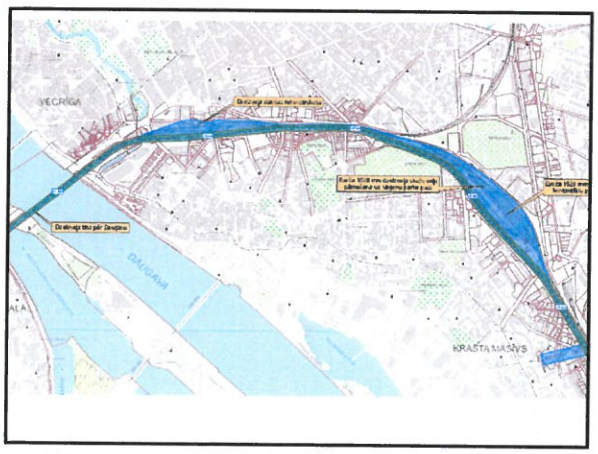
- **Stratēģiski un arī ekonomiski pamatots ir tikai savienojums, kas nodrošina regulāru satiksmi (43 vilcienpāri diennaktī)**
  - Lai nodrošinātu šādu satiksmi, nepieciešama izdalīta līnija un jauns dzelzceļa tilts arī 1520mm savienojumam
- **1520mm savienojums ar lidostu <u>nav stratēģiski atbalstāms</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 vienu 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
  - nelauj lidostā iebraukt Rail Baltica pamatvilcienam, paaugstinot neērtības pasažieriem no Igaunijas un Lietuvas
  - netiek līdzfinansēts no ES struktūrfondiem

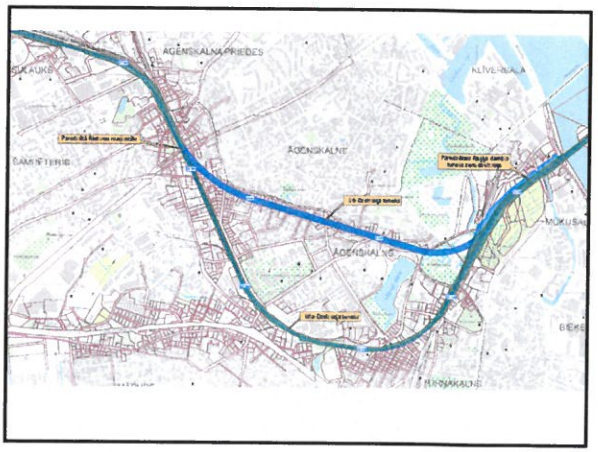


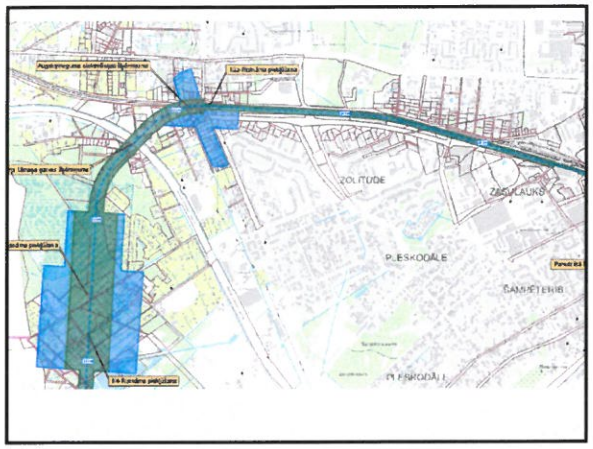
Rail Baltica Rīgas pilsētā

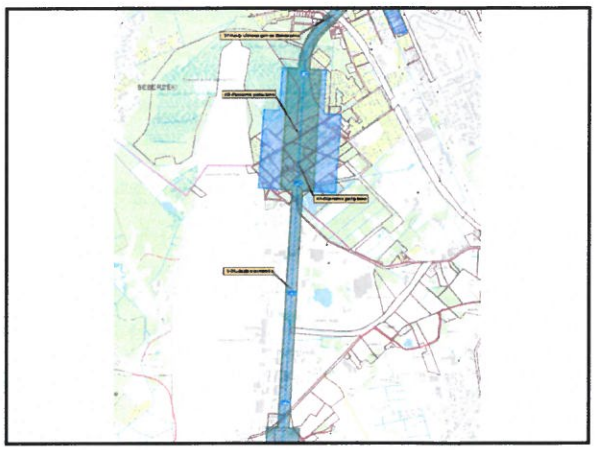


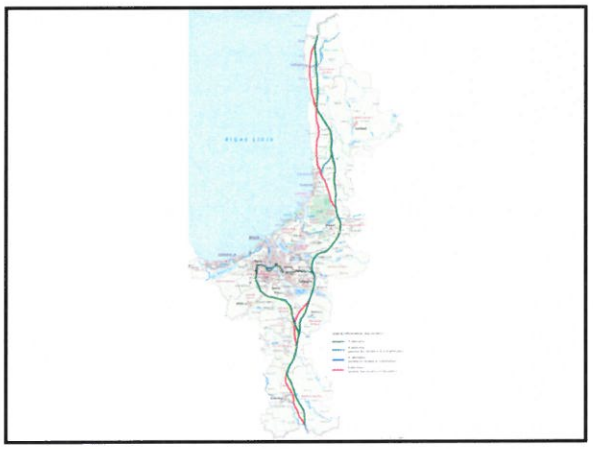












ideāls līdzsvars

cilvēks

vide

ekonomika

vienotie transporta koridori





rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**