12. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Baldones novadā

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

IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSMES

PROTOKOLS Nr. 7

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 27. februāris, plkst. 16.00

Sanāksmes norises vieta: Baldones kinoteātris, Daugavas iela 2, Baldone, Baldones novads

Sanāksmi atklāj Bauskas novada domes priekšsēdētāja Karina Putniņa un dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvei Aigai Kālai.

A. Kāla iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību. 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 kopumā 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 info@railbaltica.info un informatīvo tālruni 27577344.

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

1) Vineta Altenburga („Lielrubeņi") uzdod jautājumu par to, vai tiks veikta aptauja, kurā novada iedzīvotāji varēs izteikt savu viedokli par dzelzceļa izbūves nepieciešamību. Otrs klātesošās jautājums ir par kompensāciju pasākumiem, gadījumā, ja šis projekts tiks realizēts.

E. Brante atbild, ka, jā, ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā tiks veikta aptauja par iedzīvotāju attieksmi pret šo projektu. E. Brante arī aicina iedzīvotājus

būt atsaucīgiem, un atbildēt uz sociologu uzdotajiem jautājumiem, kad tādi būs. N. Balgalis atbild, ka ātrākais, kad, varētu sākties atsavināšanas process Balodes novadā, ir 2017. gads. Tiek nosaukti trīs pamatkritēriji, uz kuriem balstīsies zemju atsavināšanas process. Tie ir: tirgus cena, individuāla pieeja un sadarbība.

2) Vija Ziemele („Misa - 79") izsaka viedokli par to, ka neviens no šobrīd iezīmētajiem trases variantiem nav apmierinošs. Klātesošā vaicā, kādus ieguvumus no šī projekta gūs tieši kooperatīvu „Misa" un „Sarma" iedzīvotāji.

N. Balgalis atbild, ka, pirmkārt, no šī projekta iegūs visa Latvija. Otrkārt, tiks labiekārtoti kooperatīviem apkārtējie ceļi.

3) Sanāksmes dalībniece („Sarma - 9") jautā, kā ir iespējama droša trases izbūve, ja tā šķērso gāzes vadu.

A. Skrastiņš skaidro, ka vietās, kur trase iet tuvumā gāzes vadiem vai kur tie tiek šķērsoti, gāzes vadi tiks pārvietoti vai pārbūvēti. Vietās, kur Rail Baltica infrastruktūras ietvaros tiks veikta šī gāzes vadu pārbūve, noteiktā aizsargjosla ar darbības ierobežojumiem nebūs 150 m, kā tas ir šobrīd, bet apmēram 50 m, kas ir atkarīgs no gāzes vada diametra.

4) Sanāksmes dalībnieks vēlas zināt, vai ir izvērtēta ietekme uz „Radonu", Baldones observatoriju un Baldones novadu kopumā. Sanāksmes dalībnieks komentē to, ka viens no trases variantiem skar lielāku skaitu īpašumu, t.sk. arī senkapus, nekā otrs. Klātesošais izsaka bažas par novada sadalīšanu divās daļās.

E. Brante atbild, ka visas klātesošā nosauktās ietekmes tiks vērtētas ietekmes uz vidi novērtējuma procesā, pēc tam, kad tiks saņemta ietekmes uz vidi novērtējuma programma. Ziņojuma rezultāti tiks prezentēti septembrī, kad šīs ietekmes tiks izskaidrotas. A. Skrastiņš papildina, ka dzelzceļam ir nepieciešama daudz mazāka zona, nekā tā ir iezīmēta kartē. Viņš skaidro, ka situācijās, kurās trase tiešām skars īpašumu, tiks individuāli uzrunāti konkrētie zemju īpašnieki. Papildinot ar to, ka iezīmētā josla ir ietekmes zona, kas nozīmē to, ka šiem īpašumiem, t.sk. kapiem, tiks nodrošināta piekļuve. A. Skrastiņš skaidro, ka teritorijā attīstās ne tikai dzelzceļš, bet arī autoceļš. Dzelzceļa trase tiek plānota vienā transporta koridorā ar autoceļu, nodrošinot kopējas un drošas to šķērsošanas iespējas.

5) Kristians Bērens („Mazstūri") jautā, vai kartē redzamā līnija, kas ir iezīmēta trases vidū, var tikt novirzīta.

N. Balgalis atbild, ka šī līnija var tikt pārvietota koridora jeb iezīmēto 300 m ietvaros.

Klātesošais atzīmē, ka viensētas arī ir apdzīvotas vietas, kas nozīmē to, ka arī viensētām ir nepieciešamas prettrokšņu aizsargsienas.

Klātesošais jautā, kā vibrācijas varētu ietekmēt mājas, kuras atrodas 100 m un tuvāk no dzelzceļa.

A. Skrastiņš atbild, ka tam vilcienam, kāds šobrīd tiek izmantots Latvijā, galvenie trokšņa un vibrāciju radītāji ir riteņi. Norādot, ka vilciens, kādu paredzēts izbūvēt, ir līdzīgs citās Eiropas valstīs esošajam. A. Skrastiņš skaidro, ka no jaunā dzelzceļa netiek paredzēta vibrāciju ietekme, jo tā sliežu uzbūve ir citādāka, ar cita veida tehnoloģijām, kas ir atbilstošas Eiropas standartiem. Papildinot, ka dzīvojamā māja var atrasties arī 10 – 15 m no dzelzceļa žoga.

6) Apdzīvotas vietas „Sarma" pārstāvis informē, ka abos kooperatīvos, starp kuriem šobrīd ir ievilkta trases līnija, pa vasaru dzīvo aptuveni 300 līdz 400 cilvēku, ziemā aptuveni 50 cilvēku. Tiek ierosināts dzelzceļa trasi pārvietot vairāk uz ziemeļiem, tālāk no šīm apdzīvotajām vietām.

N. Balgalis aicina iedzīvotājus rakstiski sniegt informāciju par iedzīvotāju skaitu, kas šajās teritorijās dzīvo arī ziemā, kā arī atgādina par to, ka gāzes vadu remonta gadījumā, to aizsargjosla un ierobežojumi samazinātos.

7) Sanāksmes dalībniece uzdod jautājumu saistībā ar abām trases alternatīvām un paredzēto autoceļu Via Baltic. Kāpēc Baldones novadā ir nepieciešamas divas ātrgaitas dzelzceļa trases?

A. Skrastiņš atbild, ka vietās, kur tas ir iespējams dzelzceļš tiek apvienots vienotā transporta koridorā ar paredzēto autoceļu. Atkārtojot, ka abi varianti tiks salīdzināti un ka tiks nodrošinātas zonas, kurās šķērsot trases.

8) Sanāksmes dalībniece vēlas uzzināt, vai autoceļš, kuram jau ir veikts ietekmes uz vidi novērtējumus un pret kuru iestājās apdzīvotas vietas „Sarma" iedzīvotāji, ir saglabāts plānojumos.

A. Skrastiņš informē klātesošos par to, ka lēmums attiecībā uz autoceļa izbūvi ir pieņemts, ar to var iepazīties Latvijas Valsts ceļu mājas lapā un ka lēmums tiek respektēts, plānojot dzelzceļa trasi.

9) Baldones novada domes priekšsēdētāja Karina Putniņa jautā, kāpēc atzars no lidostas tiek veidots ar „cilpu" un kāpēc tas tiek savienots ar pamattrasi tieši Baldones novadā.

N. Balgalis atbild, ka lēmums par trases atzaru ir valsts līmeņa politiskais lēmums. Skaidrojot, ja netiek izveidots atzars no lidostas, kas tiek savienots ar trasi, tad nākotnē visas kravas varētu tikt vestas caur Rīgas centru, kas nav pieļaujami. Būvējot nākotnes dzelzceļu, ir jāņem vērā lidostas attīstība un iedzīvotāju kustība starp Baltijas valstīm. Trases izliekums veido cilpas formu, jo šajā posmā dzelzceļa trase ir savienota ar plānotajiem apvedceļiem.

10) Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc abi šie infrastruktūras objekti netiek pārvietoti.

N. Balgalis atbild, ka galvenais uzstādījums, lai šie objekti tiktu izvietoti vienā transporta koridorā.

11) Sanāksmes dalībnieks Siliņš vaicā par vibrāciju ietekmi.

E. Brante skaidro, ka ietekmes uz vidi novērtējumā tiks vērtēta arī vibrāciju ietekme, tās izplatīšanās, kā arī tas, kādi ierobežojošie pasākumi būtu nepieciešami.

12) Vilnis Ermansons („Misa") vēlas vērst uzmanību uz drošības pasākumiem. Vai būvējot dzelzceļu par Eiropas naudu, mums būs nepieciešamie līdzekļi šāda dzelzceļa uzturēšanai? Kāds ir potenciālais kaitējums videi, ja posmā starp kooperatīviem „Misa" un „Sarma" notiktu avārija?

N. Balgalis atbild, ka dzelzceļš ir drošāks, videi draudzīgāks un ātrāks nekā autoceļš. Mērķis ir noņemt kravas auto no autoceļiem, pārvietojot tās uz dzelzceļu. N. Balgalis atzīmē, ka tiks izbūvēti savienojumi un šķērsojumi, lai jaunizbūvētais dzelzceļš neapdraudētu un neizolētu iedzīvotājus. A. Kāla aicina iedzīvotājus sadarboties ar plānotājiem, lai identificētu būtiskākās vietas, kurās nepieciešams izveidot dzelzceļa šķērsojumus, kā arī nodotu citu būtisku informāciju, kura jāņem vērā projektēšanā.

13) Raimonds Brīvlauks („Teteri") vērš uzmanību uz to, ka kravu apjoms uz autoceļa un dzelzceļa droši vien ir atšķirīgs – gan kravu veidu (bīstamās, ķīmiskās u.c.), gan apjoma ziņā. Vai ir paredzēta apziņošanas sistēma vietējiem iedzīvotājiem, avārijas gadījumā? Vai 10 līdz 15 km attālumā no dzelzceļa ir plānots veikt profilaktiskus pasākumus par iedzīvotāju informētību gadījumā, ja šāda avārija notiktu?

A. Skrastiņš atbild, ka arī šodien klātesošā nosauktie kravu veidi tiek pārvadāti pa autoceļiem. Uzsverot, ka pa dzelzceļu šīs kravas ir vairāk, toties pārvadāšana ir būtiski drošāka. Apzināšanas sistēma jau šobrīd darbojas valstī. Šī sistēma visu laiku tiek pilnveidota. N. Balgalis izsaka pateicību par priekšlikumu, apstiprinot, ka tas tiks ņemts vērā.

14) Sarmīte Grundšteine (Baldones novada domes Vides komisija) pauž bažas par „Radona" ietekmes uz vidi novērtējumu, kā tiks novērtēti visi riski un kā tiks piesaistīti eksperti. Vai tiks modelētas iespējamās situācijas?

Klātesošais Vides pārraudzības valsts biroja direktors Arnolds Lukšēvics skaidro to, kā šis jautājums tiks iekļauts ietekmes uz vidi novērtējuma programmā. IVN programmā noteikti tiks iekļauts „Radona" un dzelzceļa savstarpējās ietekmes novērtējums. Ir jāņem vērā gan virziens, gan attālums. Tāpat tiks vērtēta arī dažādu ietekmju summa un pārnese, piemēram, vibrācijas. A. Lukšēvics aicina klātesošos izteikties par to, kas, viņuprāt, būtu jāiekļauj IVN programmā.

15) A. Cielava jautā par to, kā tiks kompensēti iespējamie radio traucējumi (televīzija, internets), vai tiks izbūvēts optiskais kabelis.

A. Skrastiņš izsaka pateicību par viedokli, atzīmējot, ka šis ir interesants jautājums, kas tiks apskatīts. Norādot, ka līdz šim šādi jautājumi nav izvirzīti. A. Skrastiņš atbild, ka tās mājsaimniecības, kurām šobrīd ir gaisvadu līnijas, kas varētu traucēt dzelzceļam, un kuras atrodas tiešā dzelzceļa tuvumā, iegūs kabeļu pieslēgumus. Šis ir viens no ieguvumiem tuvumā esošajām mājsaimniecībām. Optiskie kabeļi dzelzceļa vajadzībām tiks izbūvēti, tomēr, vai dzelzceļa pakalpojumu sniedzējs būs tiesīgs ļaut iedzīvotājiem to izmantot, nav zināms. A. Skrastiņš aicina konkrēti uzdot šo jautājumu caur e-pastu, lai varētu precizēt informāciju. Papildinot, ka viss, ko pārbūvēs saistībā ar dzelzceļu, atbildīs jaunākās paaudzes tehnoloģijām.

16) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai situācija mainīsies, ja visi Baldones iedzīvotāji būs pret dzelzceļa izbūvi.

K. Vingris atbild, ka šobrīd tiek spriests par labākā trases varianta izvēli, nevis balsošanu „par" vai „pret".

Klātesošais vaicā, kāpēc iezīmētais zonējums ir ļoti atšķirīgs.

A. Skrastiņš skaidro, ka tas ir atkarīgs no ceļa veida, kam ir jāšķērso dzelzceļš, jo katram atļautajam ātrumam ir citi nosacījumi infrastruktūras izbūvei. Papildinot, ka šajās zonās tiks risināti ne tikai jautājumi, kas saistīti ar auto ceļiem, bet arī ar zvēru pārejām, gāzes vadu šķērsojumiem u.c.

Klātesošais komentē ceļu starp Bauskas šoseju un šoseju no Iecavas – pa šo ceļu pārvietojas tikai vietējie no Misas un Sarmas. Vietējie ar savām mašīnām brauc no labās puses uz Sarmu. Nepieciešama estakāde gājējiem.

A. Skrastiņš aicina iedzīvotājus sniegt šāda veida informāciju plānotājiem, t.sk. lauksaimniekus informēt plānotājus par vietām, kur nepieciešami ceļi tehnikas pārvietošanai u.c.

18) Klātesošais Raimonds uzdod jautājumu par to, vai šim dzelzceļam būs tādas pārbrauktuves, kā citiem dzelzceļiem šodien Latvijā.

A. Skrastiņš atbild, ka šim dzelzceļam nebūs neviena šķērsojuma vienā līmenī ar autoceļu.

Klātesošais informē par to, ka Baldones novadā ir ļoti daudz zemes ceļu. Vēršot uzmanību uz to, ka situācija, kurā kaimiņi ir nošķirti un nevar viens pie otra piekļūt, ir jānovērš ar pārbrauktuvēm vai tuneļiem.

N. Balgalis papildina, ka mērķis ir tāds, lai vietējo iedzīvotāju kustība pēc iespējas netiktu traucēta.

Klātesošais jautā, kā rīkosies situācijā, kurā kāda pašvaldība iebilst kategoriski pret dzelzceļa būvniecību.

N. Balgalis skaidro situāciju Mārupē. Ja lidosta no dienvidu un rietumu puses tiek ieskauta ar privātmājām, tad vienīgā lidostas „Rīga" saistība ar dzelzceļu un citiem ceļiem ir caur Rīgas centru. Problemātiskā vieta šobrīd ir Vētras ciems, caur kuru iet trase, neskarot nevienu māju. Divu km attālumā atrodas 90 dzīvojamās mājas. Ar šo trases novietojumu netiek skarta neviena dzīvojamā māja. Lai risinātu šo situāciju, tiek rīkotas individuālas tikšanās, kurās tiks strādāts pie konkrētās situācijas risinājuma.

19) Mārcis Bendiks („Misa - 187") vēlas vērst uzmanību uz to, ka no Bauskas šosejas brauc arī dažādu izmēru gāzes vedēji, kuri netiks pāri gājēju tiltiņam. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka Rail Baltica dzelzceļu jebkurā gadījumā realizēs. Klātesošais iesaka/lūdz pašvaldībai sadarboties ar projekta realizētājiem, lai tiktu panākts pēc iespējas lielāks ieguvums tieši pašvaldībai – uzlabota un sakārtota ceļu infrastruktūra, autobusu pieturas, apgaismojums u.c. Kooperatīvs „Misa" nav SIA „Latvenergo" klienti, tāpēc Rail Baltica ietvaros varētu sakārtot novecojušo elektroapgādes infrastruktūru kooperatīvā.

20) Vita Rudzīte („Misas lauki - 84") jautā, vai dzelzceļam ir jāiet starp abiem kooperatīviem.

A. Skrastiņš skaidro, ka šis ātrgaitas dzelzceļš, kuram ir 5 km pagrieziena rādiuss. Jautājums tiks vērtēts.

21) Andrejs Treijs („Misa – 114)" aicina atzaru no lidostas pamattrasei pievienot vairāk uz ziemeļu pusi vai arī pievienot to pirms Baldones novada, lai izvairītos no Baldones novada sadalīšanu vairākās daļās. Jautājums Satiksmes ministrijas pārstāvim: kurš bija iniciators tam, ka savienojums ar Lietuvu, tiek veikts tieši Bauskā?

K. Vingris skaidro, ka novietojums caur Bausku ir Baltijas valstu kopīgais lēmums, kas iezīmē īsāko ceļu caur Latviju starp abām pārējām valstīm. K. Vingris atbild, ka šis priekšlikums, par trases novietojumu citur, tiks skatīts.

22) Sanāksmes dalībniece no „Sarmas" jautā, vai, izvēloties B trases variantu, savienojums ar pamattrasi atrastos tālāk no abiem kooperatīviem.

Izpētes grupa atbild apstiprinoši.

Klātesošā jautā, kāds ir iemesls tam, ka nevar tikt izvēlēts B variants, kā arī vai tiek vērtēta abu trašu ietekme uz „Radonu".

E. Brante skaidro, izpētes laikā abas alternatīvas tiek vērtētas vienādā detalizācijas pakāpē. Piebilstot, ka uz šiem jautājumiem varēs atbildēt tad, kad ziņojums būs pabeigts. Šobrīd neviena trase nav izvēlēta kā prioritāra.

23) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai A trases koridorā esošas jaunbūves celtniecību turpināt vai labāk tomēr gaidīt septembri.

A. Skrastiņš atbild, ka celtniecību var turpināt. Situācijā, ja pabeigtā ēka varētu tikt atsavināta, novērtēšanā tiks ņemts vērā arī šīs sanāksmes jautājums.

24) Sanāksmes dalībniece no „Misas" jautā par zilajā krāsā iezīmēto zonu, vai šajā zonā tiks nojauktas mājas.

A. Kāla atbild, ka šajā zonā ēkas netiks nojauktas. Šajā zonā tiks risināti jautājumi, kas saistīti ar piekļūšanu īpašumiem.

25) Sanāksmes dalībniece no „Misas" jautā, kā tiks vērtēts īpašuma vērtības kritums, ņemot vērā to, ka šonedēļ tika atteikta iepriekš sarunāta zemes pārdošana.

K. Vingris atbild, ka šī brīža likumdošana neparedz šādas kompensācijas, tomēr Rail Baltica projekts ir gana nozīmīgs, lai tiktu veikti likumdošanas grozījumi.

26) Jānis Vilks jautā, kāpēc ir nepieciešams izveidot papildus trasi, ja plānotais autoceļš, kuram jau ir apstiprināts IVN, sakrīt ar vienu no trases variantiem. Klātesošais vērš uzmanību uz iedzīvotāju labklājību, kuri dzīvotu teritorijā starp autoceļu un dzelzceļu.

Atbild Baldones novada domes priekšsēdētāja Karina Putniņa skaidrojot, ka klātesošā pieminētais projekts ir apturēts. Otrs variants tika meklēts tāds, kurš ietu caur mežiem un pļavām, uzsverot, ka tad vēl nebija plānots atzars no lidostas „Rīga".

27) Karina Putniņa vēlas vērst uzmanību uz to, ka iepriekšējā IVN par radioaktīvo atkritumu glabātuvi „Radons", nepietiekami tika izvērtēti sociāli – ekonomiskie aspekti. Lūgums, lai šoreiz tas tiktu veikts rūpīgāk. Kā tiks vērtēts nekustamā īpašuma vērtības kritums un kā tas ietekmēs nekustamā īpašuma tirgu Baldones novadā? Kā šis projekts ietekmēs Baldones novada attīstības stratēģiju?

K. Vingris atbild, ka darba uzdevumā ir ietverts veikt šī projekta sociāli ekonomisko aspektu novērtējumu, kā arī pilnu ieguvumu – izdevumu analīzi. Iespējams, ka šī pētījuma rezultāti kopā ar pašvaldību aktivitāti, ietekmēs likumdošanas izmaiņas, kas skar netiešos zaudējumus tuvumā esošajiem iedzīvotājiem. Tāpat ir jāņem vērā, ka tie būs ne tikai zaudējumi, bet arī ieguvumi. Pieminot, ka šis dzelzceļš tiek veidots kā mugurkauls reģionālās satiksmes attīstībai.

28) Sanāksmes dalībnieks Kaspars uzdod jautājumu pašvaldībai: vai kāds no trašu variantiem tiek konceptuāli atbalstīts.

Baldones novada domes priekšsēdētāja K. Putniņa atbild: „Kod, kurā pirkstā gribi, abi sāp". Šodien uz šo jautājumu nevar atbildēt, redzēsim, kāds būs IVN rezultāts tieši attiecībā uz radioaktīvo atkritumu glabātuvi.

29) Sanāksmes dalībnieks vaicā, kas notiek, ja pašvaldība noraida projektu.

K. Vingris atbild, ka situācijā, ja pašvaldības savstarpēji nespēj vienoties, tad lēmumu pieņem Ministru kabinets. Pašvaldībai ir iespēja izvēlēties trases variantu.

Klātesošais jautā, kāpēc šī projekta ietvaros nav paredzēts pieslēgums Rīgas ostai.

N. Balgalis skaidro, ka optimālais savienojums ar šo dzelzceļu ir Salaspils terminmāls, kas nodrošina dzelzceļa savienojumu ar lidostu un esošā dzelzceļa tīkla efektīvu izmantošanu. Viss tiek nodrošināts caur esošo tīklu, pārkraujot kravu Salaspilī. Šim risinājumam ir piekritusi Rīgas brīvosta, Rīgas brīvostas uzņēmēji un Latvijas Dzelzceļš.

30) Sanāksmes dalībnieks Rolands jautā, vai šis būs kravas elektrovilciens.

A. Skrastiņš atbild, ka šī ir kombinētā pasažieru un kravas līnija ar maksimālo ātrumu līdz 250 km/h. 25 kV elektrificēta līnija.

Klātesošais jautā, kas notiks ar transporta nozari, kurai jau šobrīd ir grūtības.

N. Balgalis atbild, ka projekta realizācija noteiks liela apjoma izmaiņas. K. Vingris papildina ar informāciju par puspiekabju transportēšanu ar dzelzceļu. Šādā veidā autopārvadātāji var to pašu produkcijas apjomu ātrāk nogādāt gala mērķī, izmantojot dzelzceļu.

31) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai plānotais energoresursu patēriņš nepaaugstinās elektrības cenu Latvijā.

A. Skrastiņš atbild, ka vienlaicīgi ar šo projektu notiek IVN Latvijas – Igaunijas 330 kV elektrolīnijas starpsavienojumam. Šis projekts tiek realizēts, lai nodrošinātu pieejamību lētākai elektroenerģijai.

32) Sanāksmes dalībniece jautā, vai, paplašinot radioaktīvo atkritumu glabātuvi „Radons", netiek paplašināta arī tā aizsargjosla.

Baldones novada domes priekšsēdētāja K. Putniņa atbild, ka aizsargjoslu nav paredzēts paplašināt, jo netiek paplašināta radioaktīvo atkritumu glabātuves teritorija.

33) Kristians Bērents („Mazstrūri") vērš uzmanību uz nepieciešamību pēc likumdošanas grozījumiem saistībā ar netiešajiem zaudējumiem, kas tiek nodarīti trases tuvumā esošajiem iedzīvotājiem. Klātesošais jautā, vai situācijā, ja trase šķērso īpašumu, tiks atsavināti tikai trasei nepieciešamie 60 m vai viss īpašums. Vai tas tiek darīts kontaktējoties ar īpašnieku?

N. Balgalis atbild, ka vērtētāji kopā ar komisiju individuāli vērtēs katru gadījumu. Tas tiek darīts tikai sadarbībā ar īpašnieku, norādot, ka īpašnieks šādā gadījumā stājas līgumattiecībās ar valsti.

34) Sanāksmes dalībnieks izsaka viedokli par to, ka Baldones novadam labākais ir B alternatīvas variants. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka šis trases variants ir ļoti tuvu „Radons" aizsargjoslai.

N. Balgalis skaidro, ka šobrīd trases novietojums ir tāds, kas skar pēc iespējas mazāk dzīvojamo teritoriju, trases nobīde kādā virzienā var ietekmēt dzīvojamās zonas, piemēram, ciematu „Sūnupes". Dzelzceļš nevar līkumot strauji.

35) Jānis Eglītis jautā, kas ir jādara pašvaldībai, lai pašvaldības intereses tiktu pēc iespējas ņemtas vērā, kā arī, vai sanāksmē izteiktie viedokļi un jautājumi tiek piefiksēti.

N. Balgalis skaidro, ka visi jautājumi un atbildes tiek protokolēti. Protokols būs pieejams internetā. Papildus var tikt sūtīti arī e-pasti. Nākamajā pusgadā paralēli IVN procesam notiks lokālplānojuma izstrāde. Pašvaldība tiek aicināta lokālplānojuma izstrādes laikā precīzi definēt pieslēgumu vietas, šķērsojumus u.c. saistītās lietas.

36) Sanāksmes dalībnieks Aigars („Rožkalni") izsaka priekšlikumu saistībā ar radioaktīvo atkritumu glabātuvi „Radons" – iekļaut IVN programmā sliktākā scenārija modulāciju par ietekmi uz vidi, ja dzelzceļa avārijas rezultātā notiek radioaktīvo vielu noplūde.

37) Ojārs Andersons no Baldones izsaka komentāru par to, ka šāda veida dzelzceļa vilciena troksnis ir pielīdzināms vēja brāzmai, kas ilgst piecas sekundes. Ja mūsu dzelzceļš tiks izbūvēts ar tādiem tehniskiem rādītājiem, kā ir Vācijā, tad klātesošais galvo, ka 200 m attālumā šī vilciena ietekme gandrīz nav jūtama. Priekšlikums (1) - pesimistus ar autobusu aizvest uz Vāciju un parādīt, kā šāds vilciens izskatās. Priekšlikums (2) – apsvērt iespēju atzaru no lidostas pievienot tuvāk radioaktīvo atkritumu glabātuvei „Radons", kā arī virzīt to paralēli apvedceļam.

38) Sanāksmes dalībnieks Jānis no Baldones vaicā, vai izpētes grupa ir pētījusi citu valstu pieredzi par to, kā šāds elektrovilciens ietekmē nekustamā īpašuma cenas.

N. Balgalis atbild, ka tas, pirmkārt, ir atkarīgs no tā, kādā novietojumā pret trasi konkrētais īpašums atrodas, kāds ir attālums līdz stacijai tajā brīdī un nākotnē. ES uzkrātā pieredze no valsts uz valsti atšķiras. Intensitāte ar kādu šāda veida infrastruktūra tiek izbūvēta citās Eiropas valstīs ir ļoti atšķirīga no tās, kāda tā ir Latvijā. Satiksmes ministrija kopā ar Nekustamo īpašumu vērtēšanas asociāciju strādā pie šī jautājuma risināšanas. Tāpat arī ietekmētās teritorijas, ir ļoti atšķirīgas. Ietekme ir dažāda – gan pozitīva, gan negatīva.

39) Sanāksmes dalībnieks jautā, kas finansēs ikgadējos izdevumus.

N. Balgalis atbild, ka noteikti infrastruktūras pārvaldītājs, šajā gadījumā uzņēmums „RB Rail".

Klātesošais jautā - kam šis uzņēmums pieder un kur tas gūst ieņēmumus?

N. Balgalis atbild, ka šis ir kopuzņēmums, kas pieder Latvijai, Lietuvai, Igaunijai. Nākotnē varbūt arī Somijai un Polijai. Tiek plānots, ka šī uzņēmuma ienākumus veidos pasažieru un kravu pārvadājumi. K. Vingris apstiprina iepriekš teikto, papildinot, ka šis uzņēmums ir dibināts pagājušā gada novembrī (2014. gada novembrī). Sākotnēji valsts iegulda tajā, lai uzsāktu procesu, vēlāk peļņa radīsies līdzīgi kā šobrīd uzņēmumā Latvijas Dzelzceļš.

A. Kāla atgādina, ka pēc sanāksmes eksperti būs pieejami individuāliem jautājumiem.

40) Inna Gailāne („Sarmas lauki – 148") izsaka komentāru, ka cilvēku viedoklis netiek ņemts vērā. Klātesošā jautā, kas veidos paredzēto pasažieru plūsmu, ja jau šobrīd vilcieni Latvijā ir samērā tukši.

K. Vingris atbild, ka šis dzelzceļš tiks savienots ar Eiropas dzelzceļu tīklu, kas nozīmē, ka to izmantos arī citu valstu iedzīvotāji. Tāpat jāņem vērā arī lidostas „Rīga" attīstība, lidostas apkārtnē strādājošo daudzums, kā arī iedzīvotāji, kuri dzīvo Daugavas labajā krastā un labprāt jauno dzelzceļu izmantotu kā ikdienas pārvietošanās līdzekli.

Klātesošā projekta realizāciju komentē kā iedzīvotāju iznīcināšanu.

41) Jolanta Minkevica, apdzīvotas vietas „Sūnupe" pārstāve, izsaka neizpratni par to, kā, 6 – 8 gadus iepriekš iegādājoties īpašumu „Meža parka apbūvē", tas tagad var atrasties blakus dzelzceļa trasei. Tiek uzdots jautājums, kā tiek veikta teritorijas plānošana, ja jauns ciemats var tikt veidots vietā, kur būs dzelzceļa sliedes.

Baldones novada domes priekšsēdētāja K. Putniņa atbild, ka 2006. gadā teritorijas plānā tika apstiprināta dzelzceļa turpmākās izpētes teritorija. Arī 1998. gada Rīgas teritorijas plānā šī trase bija iezīmēta. Visticamāk, pērkot īpašumu, teritorijas attīstītājs šādu informāciju nesniedza.

Klātesošā vēlas atzīmēt, ka jautājums nav par plānojumiem, bet gan par to, ka pašvaldība ir ļāvusi veikt šāda veida būvniecību šajā konkrētajā teritorijā, zinot, ka tur varētu tikt būvēts vilciens.

K. Putniņa atbild, ka šajā teritorijā tika plānota transporta koridora josla 500 m platumā, kas ir divas reizes vairāk nekā šobrīd. Katrs attīstītājs pieņem patstāvīgu lēmumu. Šajā gadījumā nebija nekādu ierobežojošo apstākļu.

Klātesošā izsaka bažas par magnētiskā lauka ietekmi, tiek ierosināts, izmantot Eiropā iegūto pētījumu rezultātus IVN ziņojumā. Tāpat klātesošā vērš uzmanību uz daļiņām PM_{10} un $PM_{2,5}$. Lūgums veikt modelēšu par to, kā dzelzceļš varētu ietekmēt gaisa piesārņojumu un cilvēku veselību ar šādām daļiņām (0,5 – 2 km attālumā no dzelzceļa).

E. Brante skaidro, ka šāda veida daļiņu avots, galvenokārt ir dīzeļdzinēju vilcieni, atzīmējot, ka plānotais dzelzceļš būs elektrificēts. E. Brante atbild, ja IVN programmā šāds punkts par modelēšanu tiks iekļauts, tad bez šaubām modelēšana tiks veikta.

Klātesošā vērš uzmanību uz to, ka pētījumi, ar kuriem klātesošā ir iepazinusies, ir veikti tieši saistībā ar elektrificētām dzelzceļu līnijām Lielbritānijā.

42) Olafs Slabkovskis („Misa - 43") jautā, kādas ir paredzētās ūdens līmeņa izmaiņas. Klātesošais izsaka priekšlikumu par to, ka visur, kur tauta nobalsos, vajadzētu izveidot pieturas. Šādā veidā paaugstinot īpašumu vērtības.

A. Skrastiņš atbild, ka izpētes laikā tiks pētīti gan pazemes ūdeņi, gan gruntsūdeņi. Iespējams, ka tiks veikti uzlabojumi esošajās meliorācijas sistēmās dzelzceļa tuvākajā apkārtnē. Projektēšanas laikā, tiks ņemts vērā tas, lai nākotnē varētu attīstīt reģionālo satiksmi, papildus pievienojot tikai vienu sliežu ceļu un peronus katrā pusē. A. Skrastiņš aicina iedzīvotājus sūtīt ierosinājumus par to, kur nākotnē vajadzētu izveidot reģionālās satiksmes pieturas.

Klātesošais jautā, kāds platums papildus ir jārēķina, ja tiek veidota reģionālās satiksmes pietura.

A. Skrastiņš atbild, ka papildus nepieciešamie sliežu ceļi var tikt iekļauti iepriekš minētajos 60 m, taču stāvlaukumi un cita reģionālajai dzelzceļu satiksmei nepieciešamā infrastruktūra tiks plānota sadarbībā ar pašvaldību lokāplānojumu izstrādes laikā.

A. Kāla noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs Aiga Kāla

Protokolētājs Anete Zvaigzne

Paredzētās darbības: Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība

Ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme

DALĪBNIEKU SARAKSTS

Baldones kinoteātris, Daugavas iela 2, Baldone, Baldones novads

2015. gada 27. februārī, plkst. 16.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1.	Ilze Fošenica	m. „Baložu lapsas"
2.	Aija Ciselenoka	zemes ierīkotāja, Baldones novada dome
3.	Aivars Ciselenoks	zemes īpašums „Tīreļi"
4.	Gaiduts Āboltiņš	„Misas lauki" Nr. 31, 29, 25
5.	Grigals Vladislavs	Sarma 57
6.	Žoka Juta	Sarma 53
7	Taisa Ulyanova	Sarma 49
8	Aija Žalcmane	Sarma 24/25

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
9	Inga Dergača	„Sarmas" d.1.
10.	Maiga Loka	Ogre, Tīnūžu iela 16-5
11	Atvāda Smutāne	m. Mazsūri
12.	Arvīds Baumanis	Baldones Vilka-stūri
13	Jelena Lašuka	DKS „Misa"
14	Vladimir Gorelejev	Sarma N 98
15	Agrita Zeiminā	Sarma 44
16.	Galina Gališnikova	Sarma N 33
17	Lilita Arnere	d/n Misa
18.	Kārlis Krūmiņš	Sarma N 44

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
19	Sanita Ozoliņa	AS „Latvijas Valsts meži"
20	SANITA SMILTIŅA	„MAŠĒNI"
21.	Ārdi Pupiņi	„Dzirnas"
22	Aija Gaile	Jaundārzeni
23.	Ligita Bērziņa	„Rituļi"
24.	Igors Zolins	„Sazma"
25	Viktors Mitrofanovs	„Sazma
26	GUNTIS PĻAVNIEKS	„MŪZIKANTI"
27	Jānis Čemolmovs	„Sazma"
28.	~~PĒTERIS~~ KREICUMS	„EGLĪTES"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
29.	Inna Gailāne	Šarmas dāmes - 148
30.	Alekseijs Udoviченko	Sarma - 19
31	Arnolds Ļubševics	VPVB
32.	Edmunds Dišlis	Mazpulciņi
33.	Ineta Igoviņa	„Klāvieņi"
34.	Iveta Škapare	„Boložlopsas"
~~35~~ 35	Tamāra Šardina	Sarma - 95
~~36~~	~~Dmitrijs Žavtsevičs~~	~~SARMA 115~~
37	Olga Šeballo	Sarma # 6
38	Jūlija Jakotko	Sarma n 9

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
39.	Raisa Famasa	„Sarma" 91.
40.	Inita Krigere	Krāju ceļi 54
41	Edgars Krigers	Krāju ceļi 54
42	Juris Ermansons	„Lielplosi"
43.	Antons Stelmahovs	dzs „Mira" g.g Nr. 40
44	Āris Balodis	dzs „Mira" g.g. Nr. 32
45	Andris Riekstiņš	mājas „Vienības"
46	Normunds Mass	mājas „Andri"
47	Juris Pitkēvičs	Sūnupes, Ziemas iela 1
48	Gorodejev Vladimir	Sarma 119

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
49	Matuss Valerijs	„Sarmas" 123
50	Matuse Vanessa	„Silomaļori"
51.	Dmitrijs Žavtkevičs	SARMA 115
52	Sergejs Stomožovs	SARMA 97
53	Sandra Strodberga	sarma 97
54	Raimonds Andersons	Purtenī
55.	Jānis Šūpols	„Kalnaiši"
56	Aigars Šuksts	„Rožkalni"
57	Hāns Gasbarts	„Ezgļi"
58.	Juta Žubuļica	„Atvari - 27

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
59	Jānis Kupē	Baldones zemnieks
60	Rolands Lāčeņš	Baldone
61	JĀNIS VECKRIŅŠ	SŪRCIPES
62	Aivars Mačeks	Iecavas novada dome
63	Gunārs Siliņevičs	Mežūpes
70.	Dainis Krūze	Lauri
71.	Iveta Zaķe	Valdemāri
72	Anita Žuļika	Tulpes - 18
73	Ludmila Djatkoviča	Sarma - 11
74	Konstantīns Djatkovičs	Sarma - 11

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
75	Aldis Bindzezis	„Mālāji" Baldones pag.
76	Daina Paleja	Misa 68, Baldones pag.
77.	Ojārs Krūķe	„Bērzemnieki" Baldones pag.
78.	Andris Ivanāns	Mežību biedrība „Lapsēni"
79.	Lilita Ecētaja	Ārāju ceļš 56, Sūnupes, Baldones nov.
80	Varvara Ysajeva	Sarma 51
81	Dija Paraščja Paraščs	„Lakstīgi"
82	Svetta Andrejeva	Sarma 59
83	Reinholds Bērziņš	Tēveri
84	Jabloka Ilona	Misa 104

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
85	Natalja Grišina	Baldones pag., Misa 182
86	Tatjana Grigorjeva	Baldones pag. Sapņa N 135
87	Inga Zaķīpora	Baldones pag. Sarma 140
88	Ulvija Bušaka	Baldones pag. "Tēteri"
89	Aivars Miķelis	Baldones pag. „Jaunsiliņi"
90	Aldis Švājs	Baldones pag „Misa 33"
91	Žapikova Galina	Baldones pag. „Sarma" 48
92	Aleksejs Beluss	BALDONES PAG, SARMA NR. 93
93	Valters Kiršis	„Smilšzvēli" Baldones pag Bald. n.
94	Aleksandrs Špakta	Baldones l.t. Sarma 8

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
95	Andrejs Lipins	Baldones nagesta "Sarma"
96	Alexejs Gitelmans	Baldones pagasts "Sarma"
97	Jāzma Burdika	Jaunieviņas
98	Anna Laur-	P.P. "Ang[illegible]"
99	Inga Smilga	Sūnupes Arāju ceļš 52
100.	Inese Lagzdiņa	Baldones nov "Turnales"
101.	Sintija Grasmane-Rāpna	Baldones nov. Mireendarbe, Kāvi
102.	Ligunds Vismanis	Baldones nov. "Vismaņi"
103	Aivars Raudtis	Baldones nov. "Meirāni"
104.	Irika Keisele	Baldones n. Sūnupes Rudens 2

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
105	Klaudija Vorobeja	Baldones kooperatīvs „Saruna" 132
106	Egons Grāvelis	Sia Grāvelis E. Jaunēzeļi
107	Aija Kalniņa	Baldones kop. „Saimnieks 87, 88"
108	Ranta Lepzdiņa	Piemājas saimniecība „garaiši"
109	Jānis Meija	Piemājas saimn „Meijas"
110.	Antonina Ļentuse	Zemnieku saimn „Cīrtas"
111.	Jānis Preisi	Piemājas saimn „Ceiderabi"
112	Sarmīte Dālmane	P. saimniecība „Dējiņi"
113	Jurijs Suhodolskis	„Sarma" 142
114	Rita Ļuļuļjarova	Sekcijas „Kuba"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
115	Irese Harfenko	Baldone m„ Jaun-Kubas"
116.	Regina Paļčevska.	Baldone m„ Jaun-Kubas"
117	Flourtina Kuncmane	DLS „Rīgas Lauku" Nr. 215/168 Rīga
118	Irina Dubanova	Sarma 145
119.	Vita Žeimele	Rīga 79
120	Zigfrīda Jansone	Rīga 120
121.	Jānina Kiščko.	m„ Žaki"
122	Vladimirs Kļujevs	SARMA 99
123	Karina Grandiņa	MĪSA 198
124	JĀNIS KEISELS	SUNUPES KUDENS 2

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
125.	Gunta Ignatniece	„Stiņeļas" Baldonesmuz.
126	Natālija Romanova	Misa Lauku gāt 98
127	Jānis Jurkāns	Misa Lauku 111
128	Svetlana Leonte	Misa 64
129	Andrejs Trejs	Misa 114
130	Guntis Līkānsis	Misa Nr. 146./148.
131	IRINA ANDRIJENKO	Misa n 42
132	Rita Puriņa	Misa, Nr. 11/12
133	Ieva Vanaga	„Mazsilīņi"
134	Gunta Želmene	„Mazsilīņi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
135.	Edgars Lielausis	"Zaicmeti", "Zīļusala"
136.	Andersa (krāte	Sarmes 139
137.	Mamajenko Baiba	"Kocīni"
138.	GRUNDMANE FELICIJA	Baldone, Daugavas 3-6
139.	OLAFS SLADKOVSKIS	MISA 43
140.	Jānis Eglītis	Baldone, Zīļu iela 17
141.	AINĀRS PURMALIS	BALDONES NOV. - "KIEKI"
142.	MĀRCIS BENDIKS	D/S MISA Nr 187
143.	Bērziņa Ruta	mājas "Vējurbas"
NHH.	VITA RUDZĪTE	MISAS LAUKI 84

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
145.	Ausma PRAULIŅA	„Mazsilāji" „PRAULIŅI"
146.	Ilze Kalsere	māja „Vienības"
147.	Edgars Zilmers	MISA - 221
148.	Irena Omeļana	MISA - 170
149.	Ilze Noviķe	Misa - 167
150.	ĀRIJA RUTKA	Z/S „GAISMIŅAS"
151.	Irina Ščelokova	Misa 181
152.	[illegible]	„Puduri"
153.	[illegible]	Vecsilāji - 1.
154.	Edvards [illegible]	Puduri

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
155.	Ineta Akterdonga Ilze Točelovska	„Lāčukalni" Baldones nov.
156.	Jurmā no vecenko Petr Vozhenko	„Jaunzvirbuļi" Sarma,
157.	Jeļena Petrojaneca	Sarma 37
158.	Daina Jander	„Kalna - Stradnieki"
159.	Egons Lablaukis	Kooperatīvs Sarma 3 Kastn. 80250110444
160.	Romo Soksons	Mājas „Aptiņas"
161.	Kristians Bezents	Mājas „Mazstāri"
162.	Andris Feldmanis	Zeme „Mazstāri"
163.	Sandra Breidaka	Misa 78/80
164.	Jāzeps Omeļņ	Misa 170

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
165.	Vilnis Ermansons	"Mīza" 14
166.	Olgerts Tipāns	"Mīza" 22
167.	Jasmīne Neimane	"Stacija"
168.	Jolanta Ozolniece	"Sīkmejas"
169.	Jasmīne Grendītedce	Baldones nov. Tīdes raj.
170.	Pauls Grants	Baldones nov. dome
171.	Ilona Petrāne	Baldones nov. domes priekšsēd.
172.	Ilona Artesone	Baldones nov. Kanalde
173	Jolanta Ozoliņa	"Meža Roži"
174	Juris Lejasmeijers	Baldonē Stadiona 6

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
175.	Daiva Ļjasmeļjeva	Baldone, Stadiona 6
176.	Jānis Grundsteins	"Ziņas" Baldones nov

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. Kāla, SIA ELLE

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, Evija Brante, 27.02.2015, Baldones 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



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

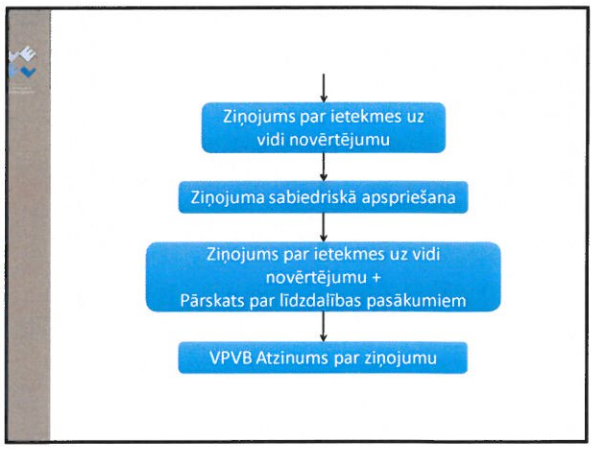
Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 2

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

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 3

- Process ir tikko sācies
- Vēl nav pieejama informācija par ietekmes zonām, līmeņiem, koncentrācijām utt
- Šodien nelemjam par vienas vai otras alternatīvas izvēli
- Mērķis ir
  - informēt iedzīvotājus
  - uzklausīt viedokļus
  - dzirdēt komentārus, piemēram piemērotākās vietas šķērsojumiem, kur vajadzētu prettrokšņa barjeras, īpaši objekti vai vietas novadā, kas jāņem vērā IVN
  - atbildēt uz jautājumiem



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

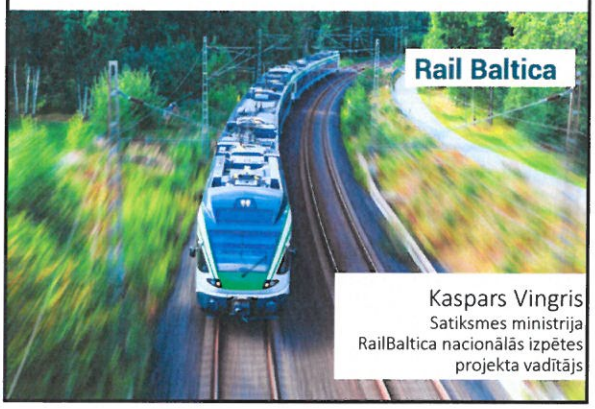
- Trokšņu līmeņa izmaiņas
  - modelēsim situāciju un ieteiksim risinājumus, lai nebūtu trokšņa pārsniegumu tuvākajās dzīvojamās teritorijās
- Ietekme uz ainavu
  - tiks vizualizēti risinājumi, lai atrastu piemērotāko tehnisko risinājumu
- Ietekme uz kultūrvēsturiskajām vērtībām
  - risinājumi tiks saskaņoti 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
- Ietekme uz radioaktīvo atkritumu glabātuvi «Radons»
  - A alternatīva ~ 1000 m attālumā
  - B alternatīva ~ 300 m attālumā

Tuvākie 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

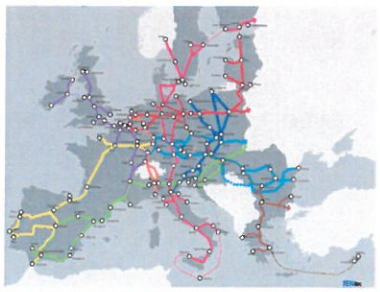
videi draudzīgs

kravas un pasažieri

Baltijas valstu kopprojekts (arī Somija un Polija)

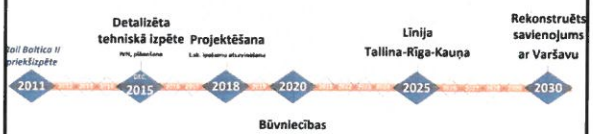


Ziemeļjūras Baltijas transporta koridors



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

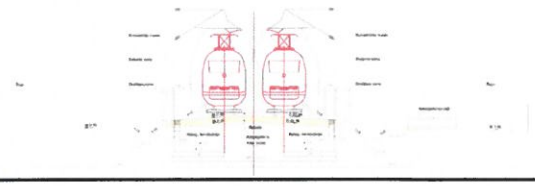
Kalpos Latvijas biznesa un privāto ienākumu palielināšanai

- 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)



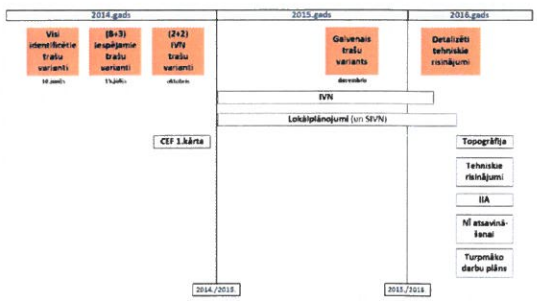
Pašlaik sasniegtais:

- 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**

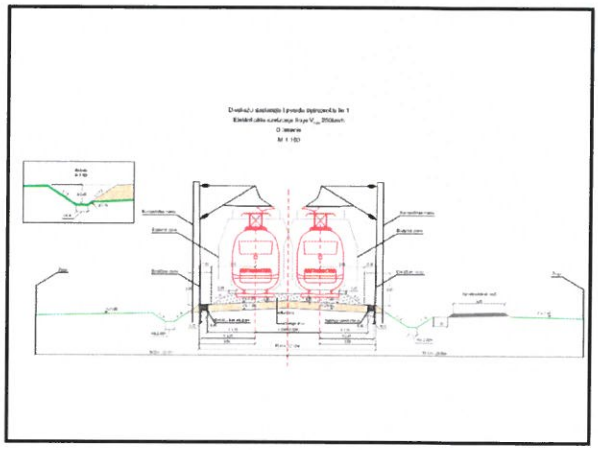
2011. gads - vienošanās par RailBaltica novietojumu Baltijā

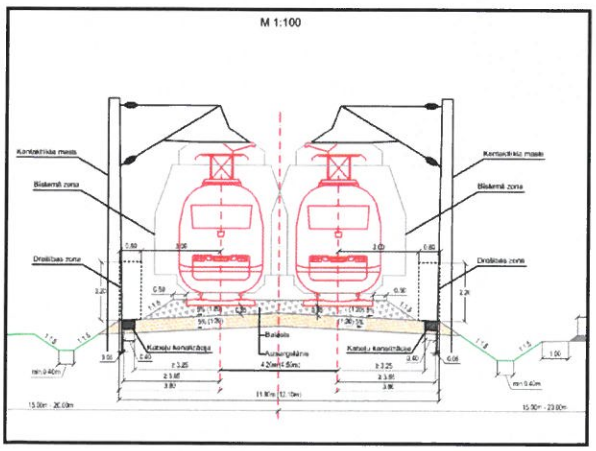
AECOM līnija

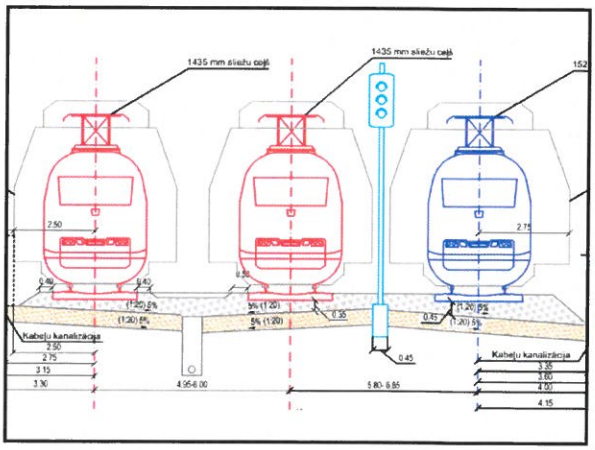


Rail Baltica
Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums

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

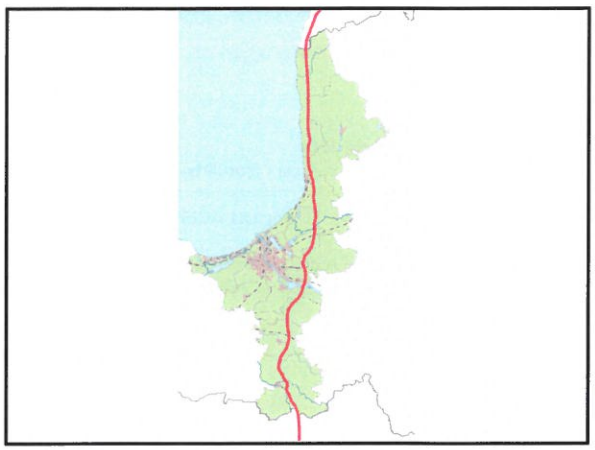


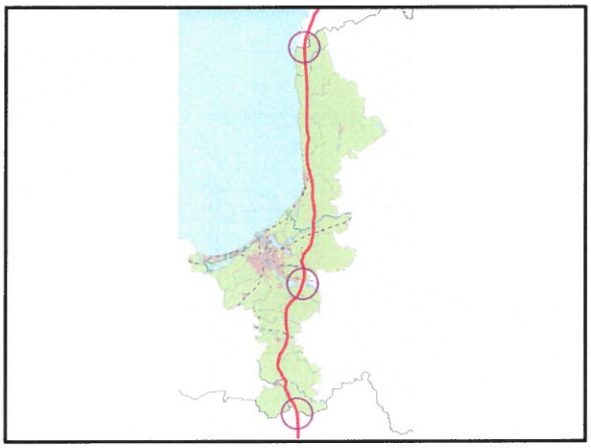


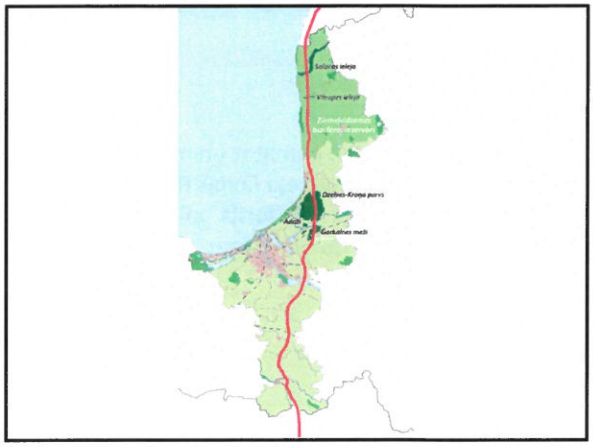


Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

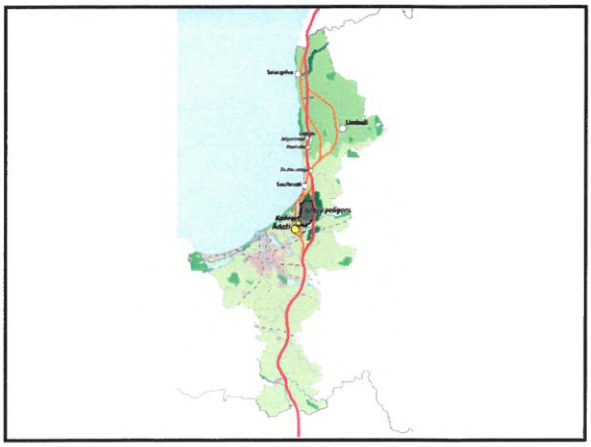
- tilti pār lielajām upēm (Daugava, Gauja),
- tilti pār vidējām upēm (Mūsa, Mēmele, Salaca, Iecava, Mazā Jugla, Lielā Jugla, Svētupe, Misa, Tumšupe, Vitrupe),
- tilti pār mazajām upēm,
- divlīmeņu šķērsojumi ar autoceļiem, ielām un 1520 mm sliežu ceļiem,
- viadukti pār ielejām, gravām, citām pazemінātām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



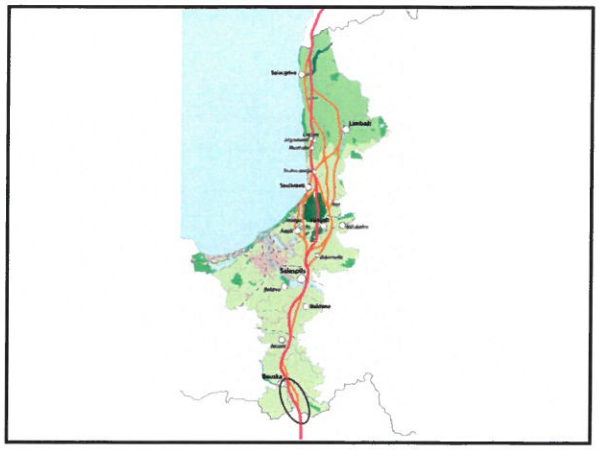




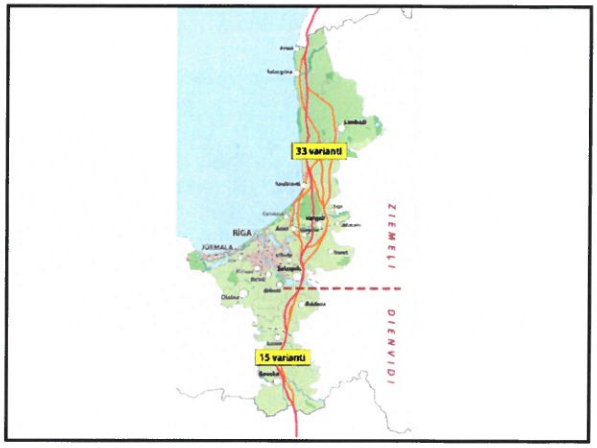












Daudzkritēriju analīzes metodika

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 nav stratēģiski atbalstāms, 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 pāreja uz nominālo sliežu ceļu platumu 1435mm => 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



ideāls līdzsvars

cilvēks

vide

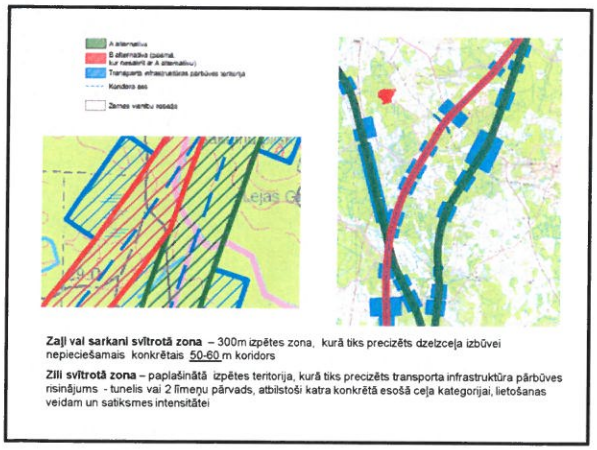
ekonomika

vienotie transporta koridori



Rail Baltica Baldones novadā





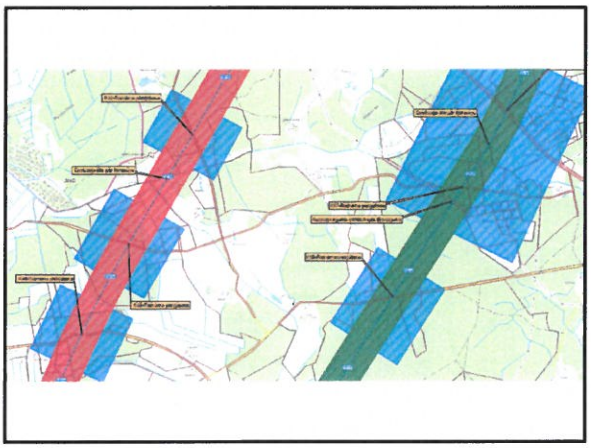
Zaļi vai sarkani svītrota zona – 300m izpētes zona, kurā tiks precizēts dzelzceļa izbūvei nepieciešamais konkrētais 50-60 m koridors

Zili svītrota zona – paplašinātā izpētes teritorija, kurā tiks precizēts transporta infrastruktūra pārbūves risinājums - tunelis vai 2 līmeņu pārvads, atbilstoši katra konkrētā esošā ceļa kategorijai, lietošanas veidam un satiksmes intensitātei



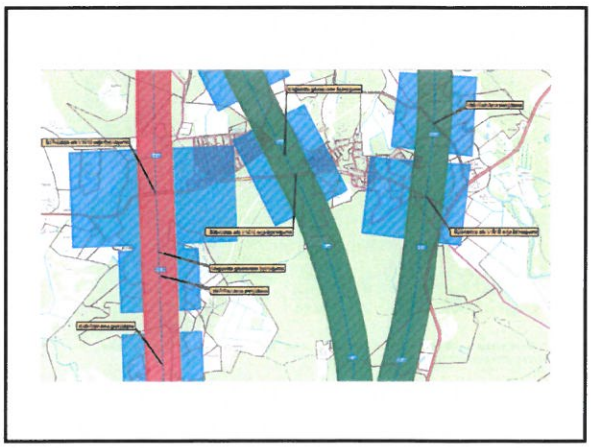














rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**