15. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Stopiņu novadā

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

PROTOKOLS Nr. 10

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 4. martā, plkst. 18:00

Sanāksmes norises vieta: Ulbrokas Kultūras nams, Institūta iela 1a, Ulbroka, Stopiņu novads

Sanāksmi atklāj domes priekšsēdētājs **Jānis Pumpurs** un dod vārdu sanāksmes vadītājam **Artūram Caunem**.

A. Caune iepazīstina klātesošos ar sākotnējas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību un ziņo, ka sanāksmē tiks apspriesti divi projekti – „Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība" un „Elektropārvades tīklu savienojuma „Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums"". A. Caune norāda, ka jautājumu gadījumā par konkrētu zemes īpašumu jāvēršas pie projekta ekspertiem sanāksmes beigās – šim nolūkam koridorā ir izvietotas detalizētas kartes. Ievadrunas noslēgumā A. Caune dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvei **Evijai Brantei**.

E. Brante informē sanāksmes dalībniekus par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) procedūru, galvenajiem uzdevumiem, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas mērķiem, IVN ziņojuma saturu, kā arī par svarīgākajiem provizoriskajiem IVN procedūras datumiem. E. Brante uzsver, ka IVN procedūra ir sākuma stadijā, līdz ar to pašlaik nav iespējams runāt par konkrētām ietekmēm uz vidi.

Turpinājumā Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs **Kaspars Vingris** īsumā iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā laika grafiku.

Pilnsabiedrības „RB Latvija" telpiskās plānošanas eksperts **Neils Balgalis** detalizētāk iepazīstina ar līdz šim paveikto, plānoto detalizēto tehnisko izpēti un tās laika plānu, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, kā arī trases izvietojuma izvēles procesu. N. Balgalis uzsver, ka Rīgas ievada trases variants, izmantojot bijušo dzelzceļa trasi „Rīga-Ērgļi", ir izvēlēts kā visatbilstošākais un izdevīgākais, bet vēl jāizvēlas atbilstošākā tehnoloģiskā alternatīva. Tiek uzsvērts, ka „Rīga-Ērgļi" trases ievads Rīgā tiks izmantots tikai pasažieru pārvadājumiem. Prezentācijas noslēgumā N. Balgalis min, ka visa informācijas ir pieejama railbaltica.info mājaslapā un aicina jautājumu un neskaidrību gadījumā sazināties, izmantojot prezentācijā norādīto e-pastu info@railbaltica.info vai tālruni 27577344.

Jānis Kirkovalds (AS „Latvijas Elektriskie tīkli") iepazīstina sanāksmes dalībniekus ar elektropārvades tīkla starpsavienojuma projektu un dod vārdu IVN ziņojuma izstrādātāja SIA „Eiroprojekts" pārstāvim **Valdim Felsbergam**, kurš stāsta par projekta IVN gaitu.

A. Caune atklāj sanāksmes jautājumu sadaļu, aicinot sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus.

*1) **Klātesošie** interesējas par elektropārvades tīkla projektu.*

J. Kirkovalds un **V. Felsbergs** sniedz atbildi.

*2) **Klātesošā (Inta)** interesējas, kas notiks ar iedzīvotājiem Sauriešos, kam īpašums atrodas ap 30 m no plānotās dzelzceļa līnijas, kas kartē atzīmēta kā zaļa josla.*

N. Balgalis paskaidro, ka zaļā josla, kas atzīmēta kartē, ir dzelzceļa izpētes koridors un tā pārklājas ar esošo koridoru. Nākamā pusgada laikā tiks nolemts par konkrētu dzelzceļa līnijas izvietojumu attiecīgajā joslā. Precīzāks novietojums pašlaik nav zināms, un ir nepieciešama papildus informācija no iedzīvotājiem, kas dzīvo plānotā dzelzceļa apkārtnē. Risinājumi pašlaik tiek meklēti, nodrošinot iedzīvotāju viedokļu uzklausīšanu.

*3) **Klātesošā (Jūlija)** atsaucas uz iepriekšējo jautājumu un lūdz precizēt, kas notiks ar mājām Burtnieku ielā, „Sauriešos" un vai ir plānots nojaukt kādas mājas?*

N. Balgalis atbild, ka pašlaik nav plānots nojaukt nevienu māju un ar zaļo krāsu kartē ir atzīmēts izpētes koridors, kurā atrodas jau esošā dzelzceļa līnija. Detalizēti tehniskie risinājumi pašlaik vēl nav pieejami.

*4) **Klātesošā** no „Upeslejām" interesējas, cik tālu no Upeslejām atradīsies trase.*

N. Balgalis atbild, ka 300 – 500 m attālumā.

*5) **Andris Lepsis** uzdod jautājumu par elektropārvades tīkla projektu.*

J. Kirkovalds sniedz atbildi.

*6) **Normunds Vīgants** interesējas, kādas būs kompensācijas īpašniekiem, kuru zemes skar dzelzceļa izbūves projekts, kā arī vēlās zināt, kāpēc prezentāciju laikā tika minēta zemju atsavināšana, un kas notiks, ja īpašnieks tam nepiekritīs? Papildus N. Vīgants vēlās zināt, kas kompensēs nekustamā īpašuma vērtības krišanos pēc objekta izbūves.*

N. Balgalis paskaidro, ka termins „atsavināšana" izriet no normatīvajos aktos izmantotās terminoloģijas, kas patiesībā nozīmē „atpirkšanu" vai „aizvietošanu". Atsavināšanas process Latvijā balstās uz trim principiem – 1) katrs gadījums ir individuāls; 2) sadarbošanās princips; un 3) tirgus vērtība. Tirgus vērtība tiks aprēķināta, balstoties uz īpašuma vērtību pirms līnijas izbūves. **K. Vingris** papildina, informējot, ka attiecībā uz iedzīvotājiem, kuru īpašums atrodas ietekmes zonā, bet netiks atsavināts, esošie normatīvie akti neparedz kompensāciju, bet, ņemot vērā, cik aktuāls ir šis jautājums, Satiksmes ministrija izvērtēs nepieciešamību veikt grozījumus normatīvajā regulējumā. Savukārt, ja īpašnieks atsakās pārdot savu īpašumu, projektā iesaistītās puses cer, ka komisija un sertificēts vērtētājs spēs rast vienošanos ar īpašnieku. Gadījumā, ja vienošanās netiks panākta, atbilstoši likumdošanas prasībām šis jautājums tiks skatīts Saeimā un atpirkšana notiks ar likuma spēku, balstoties uz cenu, ko ir noteicis sertificēts vērtētājs. Gadījumā, ja īpašnieki nepiekrīt sertificēta vērtētāja piedāvātajai cenai, tiem ir tiesības izvēlēties savu vērtētāju un attiecīgi turpināt diskusiju.

*7) **Klātesošā** interesējas, vai jau ir izvēlēti sertificēti vērtētāji, pie kuriem īpašnieki var vērsties, lai noteiktu īpašumu tirgus vērtību uz šo brīdi?*

N. Balgalis atbild, ka pilnsabiedrība „RB Latvija" neizvēlas vērtētājus un nepiedalās atsavināšanas procesā, bet gan ir atbildīga par projektēšanas tehnisko risinājumu izstrādi. N. Balgalis iesaka nemeklēt vērtētājus, kamēr nav izstrādāti konkrētāki tehnoloģiskie risinājumi.

*8) **Klātesošā** jautā, kā tiks risināta situācija, kad puse īpašuma vērtības pieder kreditoram – kāds ir kompensācijas mehānisms šādos gadījumos?*

N. Balgalis lūdz klātesošo atsūtīt uz norādīto e-pastu savu kontaktinformāciju ar telefona numuru un īpašuma kadastra numuru, lai tuvākajā laikā varētu sazināties ar īpašniekiem un sniegt informāciju par procesu. Attiecībā uz kreditoriem – šodien šis jautājums tika apspriests Satiksmes ministrijā un, lai gan pašlaik nav skaidra konkrēta atbilde, bet tiks meklēts risinājums, lai

nepasliktinātu īpašnieku situāciju to juridisko saistību dēļ. N. Balgalis lūdz arī pārējos, kas atrodas plānotās līnijas tiešā tuvumā, atsūtīt savu kontaktinformāciju uz e-pastu.

*9) **Klātesošā** paskaidro, ka viņa pārstāv „Sauriešu" ciema Burtnieku ielas 9 māju ar 120 dzīvokļiem, un lūdz nepasliktināt dzīves kvalitāti šī nama iedzīvotājiem, jo dzelzceļš atradīšoties to tiešā tuvumā.*

*10) **Arnis Ivanovs** (SIA „Knauf" pārstāvis) jautā, kāda būs projekta ietekme uz esošajiem kravu pārvadājumiem pa esošo līniju un kāda būs ietekme uz dzelzceļa pievadu rūpnīcai?*

Arnis Skrastiņš („RB Latvija" izpētes vadītājs) atbild, ka viens no aspektiem, kas tika ņemts vērā, pētot līnijas novietojumu, ir nodrošināt pēc iespējas minimālu ietekmi uz esošo uzņēmējdarbību. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc „Sauriešos" līnija ir novietota uz ziemeļiem no esošā dzelzceļa un pie „Preču 2" stacijas pārcelta uz dienvidu pusi. Tehniski ir skaidrs, ka nevar šķērsot vienā līmenī esošos pievadceļus.

*11) **Edmunds** (dzīvo pie Acones stacijas – blakus plānotajam depo) interesējas, kādi būs pievadceļi īpašumam un kāda būs depo ietekme uz apkārtējo vidi, kā arī uzdod jautājumu par kompensācijām.*

A. Skrastiņš atbild, ka attiecībā uz kompensācijām atbilde jau tika sniegta un pašlaik precīzāka informācija nav zināma. Attiecībā uz pievadceļiem īpašumiem A. Skrastiņš norāda, ka projekta realizētājiem ir pienākums nodrošināt piebraucamos ceļus īpašumiem un iezīmētajās zonās šie risinājumi tiks meklēti. Atzīmētajā depo zonā ir paredzēts izveidot depo, kurā vilcieni atradīsies pa nakti. Pašlaik tiek noteikta depo nepieciešamā infrastruktūra. IVN ietvaros tiks veikta trokšņa modelēšana, un pārsniegumu gadījumā pasākumi tiks paredzēti automātiski.

*12) **Klātesošais** interesējas, kāpēc ievadam Rīgā nav piedāvātas vairākas alternatīvas un izskatīts „Rīga-Daugavpils" dzelzceļa trases variants, kā arī jautā, kāpēc tiek piedāvātas tikai tehnoloģiskās alternatīvas. Jautājuma noslēgumā klātesošais aicina Stopiņu novada domi aizstāvēt iedzīvotāju intereses un rekomendēt pārvietot ievada Rīgā posmu uz Salaspils pusi.*

N. Balgalis jautā, vai minētās teritorijas iekļaujas atzīmētajā 300 m koridorā.

*13) **Klātesošais** atbild, ka iekļaujas, un izsaka viedokli, ka pārvietot ceļus 20 m uz dienvidiem neprasīs tik lielas izmaksas.*

N. Balgalis turpina, skaidrojot, ka šis jautājums tiks skatīts kompleksi, analizējot esošo pieslēgumu nozīmīgumu, lai nodrošinātu pēc iespējas kompaktāku sliežu koridoru. Attiecībā uz „Ērgļu" ievadu – N. Balgalis paskaidro, ka tika izvērtētas vairākas alternatīvas un „Ērgļu" ievads tika izvēlēts kā lietderīgākais un nozīmīgākais. Izvēle tika balstīta uz vairākiem aspektiem, t.sk., AECOM 2011. gada pētījumu, kas ir uzskatīts par projekta atskaites punktu. Sākotnēji bija versija staciju novietot mežā [rāda kartē], kur notiktu pārsēšanās un iebraukšana Rīgā jau pa esošo sliežu ceļu. Tika izvērtēti visi esošie dzelzceļa koridori – gan no Salaspils, gan Saulkrastiem –, iespējas savienot tos ar atspoļu vai savienotājvilcieniem, bet pirmais būtiskākais atzinums bija, ka Rail Baltica ir nozīmīgs Latvijai un Rīgai un vilcienam ir jāpienāk Rīgā pa Rail Baltica Eiropas standarta platuma dzelzceļu. Pienākot Rīgas Centrālajā stacijā, galvenais uzdevums ir savienot Tallinu-Rīgu-Kauņu un nākotnē – arī Viļņu. Rīgas Centrālā stacija ir transporta mezgls, kur, pienākot vilcienam, pasažieri var pārsēsties uz autobusiem, tramvajiem u.c. satiksmes līdzekļiem.

N. Balgalis turpina, skaidrojot, ka nākamais posms, kas tika izvērtēts bija iebraukšana caur „Saulkrastu", „Salaspils", „Ērgļu" līnijām. Pa „Ērgļu" ievadu pagātnē ir gājuši vilcieni un, izvēloties to, netiks dublēta esošā līnija, kas tiek izmantota. Vēl tika izskatīts variants, ka vilciena trase iet kopā ar „Ziemeļu koridoru" un tas ienāk lidostā „Rīga". Salaspils variants tika izslēgts dēļ tādiem apstākļiem kā „Šķirotava", jo teritorijas, kas tur atrodas, ir daļa no a/s "Latvijas Dzelzceļš" saimnieciskā kompleksa un katrā šķērsojuma vietā būtu jānodrošina pārbraukšana pa augšu vai apakšu, kas ir sarežģīti, dārgi un neefektīvi.

*14) **Klātesošais** jautā, vai saskaņā ar likumdošanas prasībām nav jāpiedāvā divas alternatīvas?*

N. Balgalis atbild, ka tiek piedāvātas divas alternatīvas – trases novietojuma alternatīva un tehnoloģiskās alternatīvas.

*15) **Viena no klātesošajām** aicina pārējos klātesošos izmantot iespēju parakstīt iedzīvotāju vārdā sastādītu vēstuli ar priekšlikumiem attiecībā uz „Vālodzēm", kas paredz dzelzceļa līniju plānot pēc iespējas tālāk no dzīvojamām mājām. Klātesošā īsi paskaidro saturu. Papildus, klātesošā pauž sašutumu, ka uz viņas 23.02. nosūtīto e-pastu atbilde saņemta tikai šodien [04.03.], kā arī atbildē lūgts norādīt telefona numuru, lai projekta realizētāji varētu ar viņu sazvanīties. Klātesošā uzsver, ka atbildi vēlās saņemt ar e-pasta starpniecību. Turpinot, klātesošā norāda, ka kartogrāfiskie materiāli ir novecojušie un ekspluatācijā nodoto īpašumu vietā ir attēlotas pļavas. Noslēgumā klātesošā jautā, vai būs iespēja iepazīties ar projekta kapacitāti un ekonomisko novērtējumu?*

K. Vingris norāda, ka saskaņā ar AECOM 2011. gada pētījumu 30 gadu periodā projekts ir rentabls – tam ir pozitīva naudas plūsma. Pašlaik notiek darbs pie ieguvumu – izdevumu analīzes, un tiks veikts arī sociāli – ekonomiskais izvērtējums.

N. Balgalis atbild, ka trase tika noteikta, balstoties uz pieciem informācijas avotiem – kadastra dati (divas nedēļas veci), jaunākais aerofoto, datubāzes (Latvijas Valsts mežu u.t.t.), topogrāfiskās kartes, kas izliktas labākam atspoguļojumam, kā arī apsekojumi dabā. N. Balgalis atvainojas, ka klātesošajai informācija netika sniegta rakstiski un apņemas to nodrošināt.

*16) **Klātesošā** jautā, pēc kura gada tirgus vērtības kompensācijas tiks rēķinātas un izmaksātas?*

N. Balgalis norāda, ka tiks nodrošināta aizvietošanas vērtība.

*17) **Klātesošā** jautā par elektrolīnijas projektu.*

V. Felsbergs atbild uz jautājumu.

*18) **Klātesošā** jautā par teritoriju „Sauriešos", kas atzīmēta kartē ar zilo krāsojumu.*

N. Balgalis atbild, ka attiecīgi iekrāsota teritorija iezīmē vietas, kur autoceļš šķērsos dzelzceļa līniju. Attiecīgā vieta ir potenciālā teritorija, kurā varētu atrasties divlīniju šķērsojums. **A. Skrastiņš** papildina, ka šis šķērsojums būs tāds, kāds jau tika piedāvāts autoceļa izbūves IVN risinājumā, kuram sabiedriskā apspriešana jau notika. Šis risinājums ir pieejams Latvijas Valsts ceļu mājaslapā.

*19) **Ainārs Brikmanis** („Sauriešu" iedzīvotājs) interesējas, kādas ir paredzētās aizsargjoslas apdzīvotās vietās un ārpus tām, kā arī, kādi apgrūtinājumi būs blakus esošajās zemes vienībās.*

A. Skrastiņš paskaidro, ka aizsargjoslas tiks noteiktas saskaņā ar likumu; apdzīvotās teritorijās – sarkanās līnijas robežās, bet ārpus apdzīvotām vietām – no 25 līdz 100 m. Tā kā aplūkotajā posmā paredzēta tikai pasažieru kustība, netiek runāts par drošības aizsargjoslām 100 m platumā.

*20) **Andris Lepsis** izsaka viedokli, ka dzelzceļa līnija „Rīga-Tallina" nav rentabla un šaubās, vai nākotnē tas mainīsies. Uzskata, ka tādēļ nav vajadzīgs dzelzceļa ievads Rīgā un norāda, ka „shuttle" vilciens vai ātrgaitas tramvajs izmaksātu mazāk. A. Lepsis pauž viedokli, ka Rail Baltica projekts nevar būt nozīmīgs Latvijai, ja ir paredzēta tikai viena pietura – Rīgā. Noslēgumā klātesošais norāda, ka, viņaprāt, kartes ir neprecīzas un jautā, pēc kāda gada datiem tās tika sastādītas, minot, ka Mārupē 20 skarto mājsaimniecību vietā patiesībā esot skartas 100.*

N. Balgalis atbild, ka kartes sastādītas pēc aktuālā kadastra datiem un Mārupē joprojām 300 m koridorā atrodas trīs savrupmājas. N. Balgalis norāda, ka tiek izmantoti pieci aktuālākās informācijas avoti. Turpinājumā N. Balgalis norāda, ka dzelzceļa līnija tiek celta ilgstošai nākotnei. Ātrgaitas tramvajs esot vajadzīgs vietās, kur tas papildina ātrgaitas vilcienu. jau 2030. gada ir plānots pārvadāt 5 miljonus pasažieru gadā. Noslēgumā N. Balgalis precizē, ka Latvijā plānotas divas pieturas.

*21) **Klātesošais (Kaspars)** interesējas, vai depo būvniecība nozīmē, ka vilcieni, braucot caur Rīgu, apstāsies pusceļā un pasažieriem būs jānakšņo Rīgas viesnīcās pirms došanās tālāk no rīta.*

A. Skrastiņš sniedz īsu informāciju par vilciena braukšanas ātrumiem (maksimālais – 250 km/h, vidējais – 170 km/h). Atbildot uz klātesošā jautājumu, A. Skrastiņš paskaidro, ka vilcienu apkalpojošais personāls no Lietuvas un Igaunijas nakšņos Rīgā, ja iebrauks Latvijā ar pēdējo vilcienu un turpinās ceļu no rīta. Tāda pati situācija attiecībā uz pēdējiem vilcieniem pastāvēs arī Tallinā un Kauņā. Pasažieriem nevajadzēs pārsēsties, jo vilciens uz apkopes punktu nonāks pēc pieturas Centrālajā stacijā, kas pēdējam vilcienam būs atzīmēta kā galapunkts. **K. Vingris** papildina, ka vilciens no Tallinas braukšot 6-00 no rīta un nonākšot, piemēram, Berlīnē tajā pašā dienā – pārsēšanās nav paredzētas. Tikai vilcieni ar galapunktu Rīgā nonāks depo, un kopumā dienā tiek plānoti deviņi vilcieni.

*22) **Klātesošais** (Cidoniju iela 40, „Saulīši") uzdod jautājumu par elektrolīnijas rekonstrukciju.*

Uz jautājumu atbild **A. Skrastiņš** un **J. Kirkovalds**.

*23) **Klātesošais (Ivars)** jautā, vai tiks īstenoti vietējie pasažieru pārvadājumi un vai tiek plānotas papildus stacijas.*

N. Balgalis paskaidro, ka pašlaik Rail Baltica projekta mērķis ir izbūvēt ātrgaitas dzelzceļa līniju, savienojot Baltijas valstu lielākās pilsētas, nodrošinot pa divām stacijām katrā Baltijas valstī. Pēc dzelzceļa līnijas izbūves radīsies iespēja to izmantot arī reģionālajai satiksmei, veidojot stacijas atbilstoši tehnoloģiskajiem risinājumiem.

*24) **Klātesošais** interesējas, vai kaut kas ir plānots Pierīgā.*

N. Balgalis rāda kartē vietas Pierīgā, kur nākotnē iespējams ierīkot stacijas.

*25) **Klātesošais** [runā Krievu valodā] vēršas pret pārējiem klātesošajiem, aicinot pretenzijas rakstīt tagad, nevis gaidīt septembra sanāksmi.*

A. Skrastiņš piekrīt klātesošā viedoklim un norāda, lai, rakstot priekšlikumus, iedzīvotāji iekļauj savu kontaktinformāciju.

*26) **Klātesošā** atzīmē, ka AECOM pētījums veikts 2011. gadā un jautā, vai ir ņemta vērā šībrīža politiskā situācija un tās ietekme uz pārvadājumiem?*

N. Balgalis atsaucas uz AECOM pētījumā iekļauto, kā arī paskaidro, ka kravu avots esot Somija, Latvija, Igaunija un Lietuva. Dzelzceļš daļēji aizvietos autopārvadājumus, kas pašreiz tiek veikti, izmantojot *Via Baltica*. Dzelzceļš daļēji sadarbosies un daļēji konkurēs ar ostu kravu pārvadājumiem. Ilgstošā periodā, ņemot vērā klimata pārmaiņu problēmas, dzelzceļa kravu pārvadājumi kļūs vēl aktuālāki.

*27) **Klātesošā** paskaidro z/s „Brieži" nozīmi un jautā, vai, izvēloties attiecīgo alternatīvu Rīgas ievadam, nebūtu korektāk to veikt pēc sabiedriskās apspriešanas, uzklausot iedzīvotāju viedokli?*

N. Balgalis uzsver, ka pašlaik tiek uzklausīti sabiedrības viedokļi. Attiecībā uz alternatīvām N. Balgalis paskaidro, ka citas alternatīvas ir ekonomiski neefektīvas.

*28) **Klātesošā (Liene)** atzīmē, ka viņas zemes īpašums atrodas blakus plānotajam depo un jautā, kāpēc nav piedāvātas citas, mazāk apdzīvotas vietas depo izbūvei?*

A. Skrastiņš atbild, ka citas alternatīvas ir iespējamas un klātesošie var sniegt savus priekšlikumus, uzsverot, ka depo ir jāatrodas pēc iespējas tuvāk gala stacijai (Centrālā stacija). Papildus, A. Skrastiņš atzīmē, ka depo plānots apkalpot tikai pasažieru vilcienus.

*29) **Klātesošā (Liene)** interesējas, kādu platību aizņemtu depo.*

A. Skrastiņš atbild, ka garumā tas aizņemtu aptuveni 600 – 800 m, platumā – atkarīgs no apkalpoto vilcienu skaita, bet min aptuveno platumu, kas varētu būt 100 m vai pat mazāk, bet precīzāk to varēs pateikt tuvāko mēnešu laikā.

*30) **Klātesošā** interesējas, vai paliks „Knauf" pašreiz izmantotais dzelzceļš.*

A. Skrastiņš atbild, ka tiek paredzēts atstāt „Knauf" izmantojamo dzelzceļu. Caur „Sauriešiem" ir paredzēti trīs sliežu ceļi – esošais dzelzceļš, kas tiek izmantots saimnieciskajā darbībā, un divi Rail Baltica sliežu ceļi, kas tiks novietoti blakus.

*31) **Klātesošā** jautā, vai dzelzceļam būs organizēti pievadi no rūpnieciskajām teritorijām?*

A. Skrastiņš paskaidro, ka šobrīd tas nav plānots, jo pašlaik tiek runāts par pasažieru pārvadājumiem izmantojamo ievadu Rīgā. Kravas tiek plānots vest caur Saulkalni. **Māris Riekstiņš (Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta vadītājs)** papildina, skaidrojot, ka nākotnē šo dzelzceļu plānots izmantot arī vietējai satiksmei.

*32) **Klātesošais** jauta atkārtoti, kāpēc nav piedāvāta alternatīva depo, piemēram, Mārupē, „Daugavpils" līnijā?*

A. Skrastiņš pateicas par priekšlikumu un atgādina, ka komentārus un priekšlikumus var sūtīt arī uz prezentācijā norādīto e-pastu. **M. Riekstiņš** papildina, paskaidrojot, ka depo atrašanās vietai jābūt iespējami tuvu Centrālajai stacijai un vecā dzelzceļa līnija ir no apgrūtinājumiem brīvs koridors. Ja iedzīvotājiem ir ierosinājumi, kur konkrētāk izvietot depo (tuvāk vai tālāk izvēlētajai vietai), M. Riekstiņš lūdz tos ierosināt un sniegt paskaidrojumu vietas izvēlei.

*33) **J. Pumpurs** sniedz priekšlikumu depo izbūvēt „Cekulē", kur atrodas bijušais armijas poligons [vairāki klātesošie pievienojas viedoklim].*

*34) **Klātesošais** jautā, kurā gadā tiks nodrošināts savienojums ar Berlīni, ņemot vērā, ka Polijā dzelzceļa izbūvi plānots sākt 2030. gadā?*

K. Vingris un **M. Riekstiņš** uzsver, ka Polijā jau pašlaik ir pieejams Eiropas platuma dzelzceļš, kurš ir izmantojams jau šodien, bet ar mazāku ātrumu. Polija sāks attīstīt savu projektu, kad tas būs īstenots Baltijas valstīs.

*35) **Klātesošā** jautā par aizsargjoslām elektrolīnijai.*

A. Skrastiņš un **J. Kirkovalds** sniedz atbildi.

*36) **Klātesošā** jautā, vai depo būs nožogots?*

A. Skrastiņš atbild, ka nožogojums noteikti būs; konkrēts nožogojuma veids tiks izvēlēts saskaņā ar IVN ziņojumu. **M. Riekstiņš** uzsver, ka depo atrašanās Stopiņu novadā sniegs pašvaldībai papildus ieņēmumus no nodokļiem.

*37) **Klātesošā** interesējas par iespējamo gruntsūdeņu piesārņojumu depo.*

A. Skrastiņš paskaidro, ka piesārņojums nebūs, jo runa ir par elektrovilcieniem (nevis dīzeļvilcieniem) un modernu infrastruktūru.

A.Caune īsi pastāsta par paralēli notiekošajām sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmēm, kā arī atgādina, ka priekšlikumi IVN programmai sūtāmi Vides pārraudzības valsts birojam uz e-pastu vpvb@vpvb.gov.lv. A. Caune atgādina par iespējām sūtīt priekšlikumus arī projekta īstenotājiem.

38) **Klātesošais** jautā, kad būs pieejams projekta makets?

A. Skrastiņš paskaidro, ka risinājumi būs attēloti IVN ziņojumā, kas būs pieejams rudenī. A. Skrastiņš pasakās klātesošajiem par sanāksmi un atgādina, ka konkrētus jautājumus iespējams uzdot pie kartēm pēc sanāksmes noslēguma.

A.Caune slēdz sanāksmi un aicina klātesošos jautāt individuālus jautājumu pie kartēm.

Sanāksmes vadītājs Artūrs Caune

Protokolētājs Olga Meļņičenko

Paredzētās darbības: Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība un elektropārvades tīklu savienojuma „Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums"
Ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme

DALĪBNIEKU SARAKSTS

Ulbrokas Kultūras nams, Institūta iela 1a, Ulbroka, Stopiņu novads
2015. gada 4. martā, plkst. 18:00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1.	Ēriks Jarpēteris	„Jaunzīles"
2.	Mārīte Barsna	„Birznieki"
3.	Raivo Lazda	„Āres"
4.	Ernests Bajārs	„Vilkābeles", „Zeltiņi"
5.	Nēsma Vaņkova	„Līvas", Vālodzes
6.	Igors Slapņa	„Plaviņas" Vālodzes
7	Olga Slapņa	„Plaviņas" Vālodzes

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
8.	Andris Lepsis	Alsena iela 5, Valodzes, Stopiņu
9.	Viktors Tihomirovs	Straumu iela 15, Saurieši
10	Aivars Jaunzems	Ozolu iela 21, Dreiliņi
11.	Irina Jākobsone	m. „Zemvidi"
12.	Gunārs Zapolskis	„Gaidas"
13.	Silva Putriča	SIA „Eiroprojekts"
14.	Svetlana Jakovļeva	vasarnīca „Šalkuiki"
15	Baiba Mazule	Salaspils nov. D/s „Enerģētiķi" Doka iela 147
16	Rinalds Skabarnieks	Valodzes Ziemeļu gatve 17
17	Rolands Grīnhofs	Mālkalne, Vidus iela 34

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
18	Ieva Grāfogele	„Viesturi - 20"
19.	Vija Lipa	Saulieši, Valgo-
20.	Ivita Ivane	Vālodzes Dālia iela 3
21	Jolanta Stepanova	Alsena 8, Vālodzes
22	Edmunds Vestfāls	m. „Priedaines"
23	Ervins Šļubkovs	Vālodzes, Zeltrožu ielā 7
24	Gunta Teirkele	mājas „Saulrieliņi", Stopiņu nov.
25	Elita Baumgarte	Vālodzes, Brīvības 9 Stopiņu nov.
26	Arnis Majors	„Silenīši", Vālodzes, Stopiņu novads
27	Tālis Bauders	Rozes-3 Stopiņu nov.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
28	Kristīna Ankuda	Brīvības 15, Valodze
29	Aivars Ankudis	Brīvības 15, Valodze
30	Daiņa Vīksna	Raunas iela 21, Drezdiņi
31	Dace Krese	Saulīti, Līdumnieku 1-38, Gaismas 5
32.	Margarita Zēverte	—
33	Jānis Rozens	privātpersona.
34	Līga Salmeja	Gtīvas 12, Rīga, privātpers.
35	Irina Malašenoka	Alsena 1, „Vālodzes", Stop. nov.
36	Juris Kamaševičs	Alsena iela 10, Valodā Stop. nov.
37	Jevgenija Veršinina	Egļu 8, Saulieši, Stop. nov.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
38	Nora Petrāne	Dauternmuiža
39	Aigars Smolaks	Senču 12
40	Valērijs Zeppbahns	Saulrieši. Zaķa ielā 10
41	Natālija Varpahovska	Jaunkrāstmati
42	Ludmila Veršiņina	Sauriešu, Gaismas iela 7
43	Anna Dorbiša	Vecaustrumu 1, Vālodzēs
44	Boriss Stokolosa	Vecaustrumu 24 Vālodzēs
45	Veronika Malčanova	M. „Mielini"
46	Elena Pilsikova	VALODZES Alsena 12
47	Laila Kundziņa	stopiņu nov. domes būvvalde

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
48	Inese Pivare	Stopiņu novada dome
49	MĀRA KALNIŅE	~~SIA~~ „METRUM"
50.	Romāns Rebainis	d/s Enerģētiķis 27 paceļot caurteku pie īpaš. Bunčī"
51.	Māris Stelgis	"Mazmājas"
52	Valērija Judeņa	Saurieši, Pludmales 17
53	Anatolijs Medins	Saurieši, Pludmales 17
54	Tatjana Orsjukova	d/k „Energetiķis" nr8.
55	Ilona Suokenis	Saurieši Bartuļu 7 Saurieši Medņu 10
56	INNA Vladimirova	Senču LA, Ulbroka
57	VALDA LEŠČIŠINA	ZĪĆUPES 7. VĀRDUZES

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
58.	Mārtiņš Grels	Biedrība „VERT"
59	Helena Strujeva	BJKS „Jaunrīsēi viens"
60	Žanna Ceerkaburke	Dreiliņi, V. griezu, 3
61.	Romualds Zeckarievskis	Cemuļu Cemeļu 11–6
62	EVARS VECRAGERS	Vālodzes Alsena ielā 9
63	Lauris Miro-	Vālodzes Senču 6
64	Elmārs Luste	Vālodzes Senču 16
65	Vilnis Gruzdelis	Fabrikas 1
66.	Zeta Paprugā	„Latinieki"
67.	Olga Laktina	Zaļā iela 10

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
68	Ints Siliņš	Mežsili & Sili, Stopiņu nov.
69	Anna Imbrate-Siliņa	Upeslejas 1-46
70	Jānis Siliņš	„Silmalas", Vālodzes
71	Gita Sarkanā	Burtnieku iela 9-106 Saulesi
72	Guntars Zapoļskis	„Gaidas" „Lapsinas" zemes
73.	Juris Magons	„Silasindi" J. Magons
74	Nita Paulāne	Stopiņu novada dome
75	Normunds Sundrītis	Vālodzes, Senču iela
76	Oskars Gnass	Vālodzes, Buļļu 16
77.	Jānis Grāvītis	Rumbula „Zaļaceļi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
78	Armīns Ārmis	Valodzes, Rožu iela 5
79	Rudīte Strode	Valodzes, Mežmalas iela 11
80.	Līna Vališkine	„Roze 17"
81.	Alekseis Pavlovs	Valodzes, Briežu 5
82	Andrejs Karaimkovs	Valodzes, Briežu 5
83	Armis Ivanovs	SIA Knauf
84	ELEONORA PĒRKONE	SIA KNAUF
85	Pauls Bersons	Mežnieki
86	Ravena Katkovska	Zaļā iela 4, Saulieši
87	Brigita Vecmane	Ziemeļu gatve-21 V.n. Madonas

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
88	Agnese Saleniece	Saulieši, Burtnieku iela 15
89	Nina Paspāre	Ubroka, Gaiļu iela 1A
90	Nina Paspāre	Ubroka Gaiļu iela 1
91	Nina Paspāre	Ubroka, biedrība „Gemats „Mežā Roze"
92	Laura Paspāre	SIA „AURA"
93.	OSKARS MIĶELIS ROSA	„ATPŪTAS", VĀLODZĒS
94.	Olga Stirāne-Kocenko	Brīežu iela 12, Valodze
95.	Jāņa Gaveika	Cidonijas iela 40, Dreiliņi
96	AIJA SAUSIŅA	Saulieši, Burtnieku 9
97.	Imanta Priedītis	Saulieši, Burtnieku 9

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
98	Gunita Uzkalne	Salacgrīvas lauku teritorija 2/5 Uzkalni
99	Edgars Uzkalns	Salacgrīvas lauku ter.
100	Artis Isaks	Vālodzes Alsena 11
101	Jekaterina Pleikoļjina	Saulieši, Fabrikas 41
102	Ainārs Grīnmanis	Vārnu 7, Dreiliņi
103	Ruta Kapaļska	„Lūpkalni" Ulbroka
104	Normunds Dukšis	Vālodzes, Alsena iela 4
105	Ilze Vanzoviča	Dreiliņi, Gaiļa iela 34
106	Irēna Ločmane	Dreiliņi gaiļa iela 36
107	[illegible]	Vālodzes [illegible] iela 15

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
108	Alekseļs Batrakovs	Jaunsomu iela 1
109	Jevgeņijs Batrakovs	Jaunsomu iela 1
110	NORMUNDS VĪGANTS	Audzēkņi Vīganti Avoti-4 Rasas
111	Jānis Saušs	Jaunieši
112	Mihails Vaikmans	Brežu iela 20
113	Vilnis Vilkaušs	„Vālodzes" Ženarti
114	Jūlija Jelnicka	Saulieši Bērziņi 15-10, Gaismas iela 6 (vasarnīcā)
115	Valentīna Greciņeva	Bērziņi 9-44, Saulieši
116	Armand Svatkovs	Fabrikas 7, Saulieši Saulieši, Bērziņi 7
117	Ineta Pēgļada	Gaismas iela 1, Saulieši

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
118	Anita Andžāne	c. Vālodzes „Bērzaliņi"
119	Sigma Ozola	c. Vālodzes „Brieži" 9
120	Zane Lauvšteine	c. Vālodzes Briežu iela 17
121	Nija Pelņa	c. Vālodzes, Briežu iela 11
122	Ilze Janeviča	c. Vālodzes, Briežu iela 18
123	Aigars Janevičs	c. Vālodzes Briežu iela 18
124	Raimonds Ozass	Saulrieši Zaķa iela 14

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes Limbažu, Sējas, Ropažu, Inčukalna, Garkalnes, Stopiņu un Salaspils novados vienlaicīgi notiek 2 projektiem:

- Satiksmes ministrija - **Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecība**

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība

- Latvijas Elektriskie tīkli - **Elektropārvades tīklu savienojuma „Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums" 1B alternatīvai**

LET

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība

Dienas kārtība

Laiks	Tēma	Runātājs
5 min	Sanāksmes atklāšana	Pašvaldības pārstāvis
10 min	Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra	E. Brante, SIA ELLE
Rail Baltica		
10 min	Informācija par Rail Baltica	K. Vingris, Satiksmes ministrija
15 min	Rail Baltica alternatīvu izvēles process	N. Balgalis, PS RB Latvija
Elektropārvades līnija		
10 min	Informācija par projektu	J. Kirkovalds, AS Latvijas Elektriskie tīkli
10 min	Informācija par elektrolīnijas sagaidāmo ietekmi uz vidi	V. Felsbergs, SIA Eiroprojekts
Diskusija, jautājumi un komentāri par Rail Raltica un EPL projektiem		Diskusiju vada A. Caune, SIA AC Konsultācijas

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, Evija Brante, 04.03.2015, Stopiņu novads

Ietekmes uz vidi novērtējums (IVN)

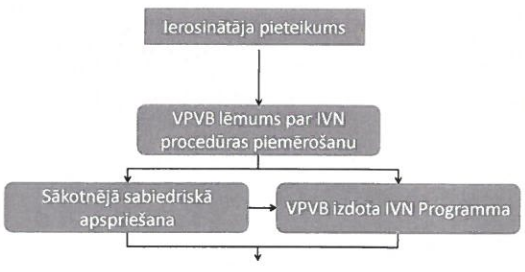
Ietekmes uz vidi novērtējums ir vairāku stadiju procedūra, kuras pielietošana ir nepieciešama pirms nozīmīgu objektu būvniecības, kas var atstāt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi

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



- ***Rail Baltica:*** Vides pārraudzības valsts biroja 2014. gada 29. oktobra lēmums Nr. 487 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu
- ***Elektropārvades līnija***: Vides pārraudzības valsts biroja 2012. gada 8. oktobra lēmums Nr. 502 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

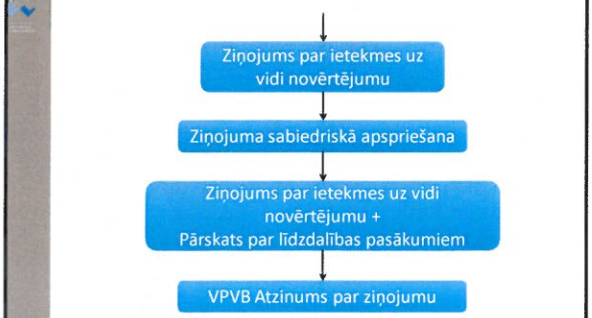
Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 2

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



IVN ziņojuma saturs - 1

- Viens no svarīgākajiem aspektiem – trases novietojums
- IVN 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

IVN ziņojuma saturs - 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

IVN ziņojuma saturs - 3

- Ietekme uz dabas vērtībām, biotopiem, putniem, dzīvniekiem
  - tiks vērtēti dzīvnieku migrācijas koridori un paredzēti tuneļi, pārejas dzīvniekiem
  - tiks apzināti un vērtēti biotopi, mikroliegumi, ietekme uz tiem un pasākumi ietekmes samazināšanai vai novēršanai
- Ģeoloģiskie apstākļi un iespējamā ietekme uz hidroģeoloģisko režīmu
- Ietekme uz šķērsojamām ūdenstecēm

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

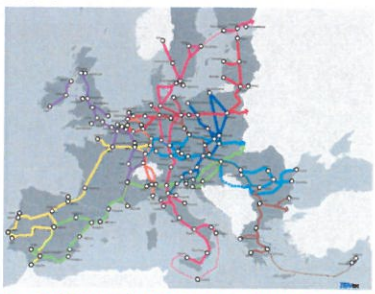
videi draudzīgs

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

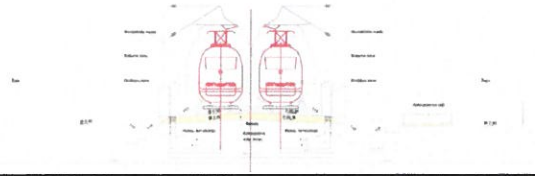
Kalpos Latvijas biznesa un privāto ienākumu palielināšanai

- 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)



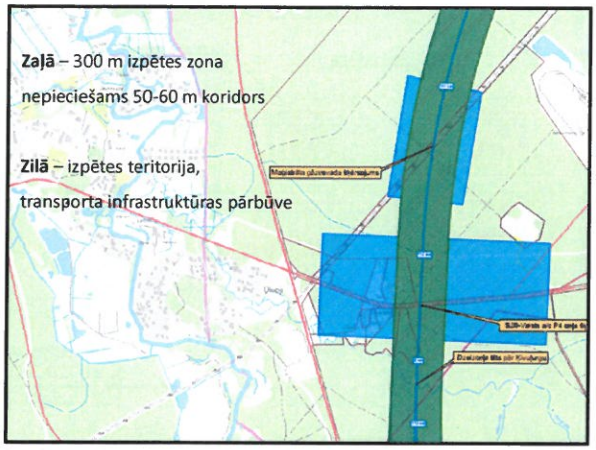
Pašlaik sasniegtais:

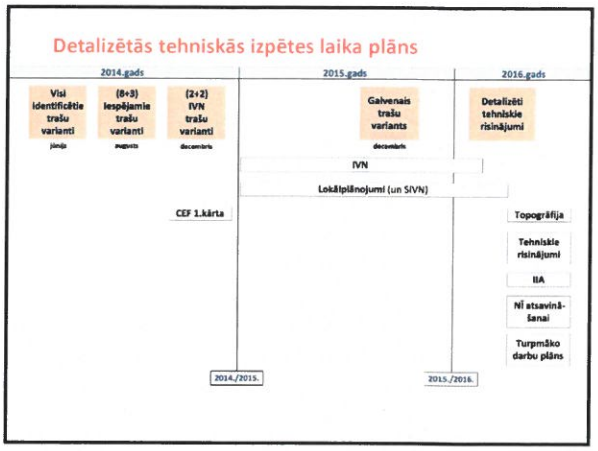
- izdevies izvairīties no blīvi apdzīvotu vietu šķērsošanas (cilvēki)
- pasargāt dabas teritorijas (vide)
- sniegt iespējas Latvijas ekonomikas izaugsmei (ekonomika)



Neils Balgalis
pilnsabiedrība «RB Latvija»
telpiskās plānošanas eksperts

Kurš no Jums ir saņēmis vēstuli par IVN procesu?





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**

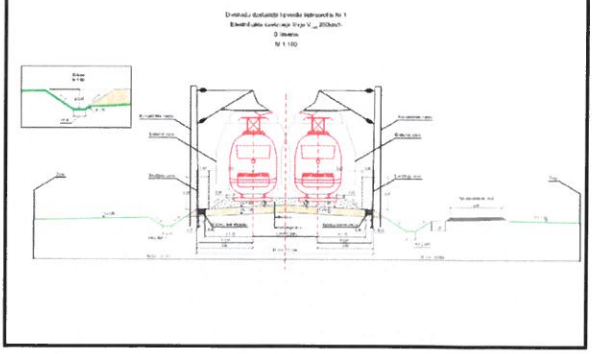
2011. gads - vienošanās par Rail Baltica novietojumu Baltijā

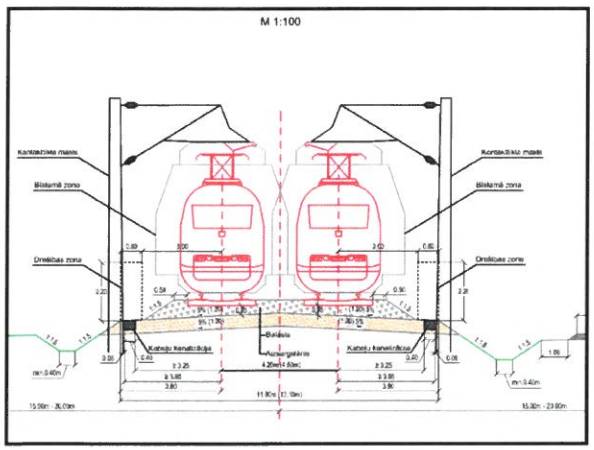
AECOM līnija

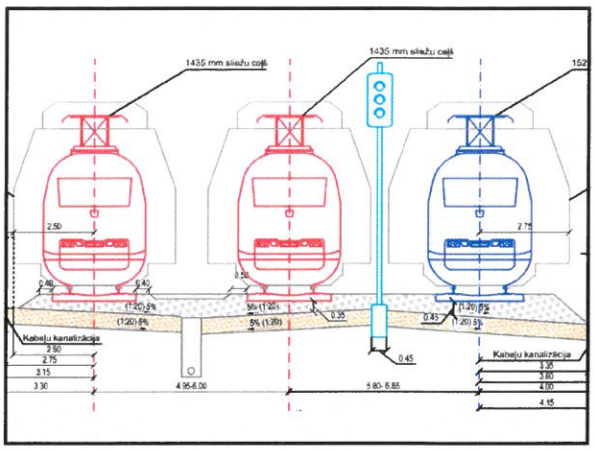


Rail Baltica
Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums

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

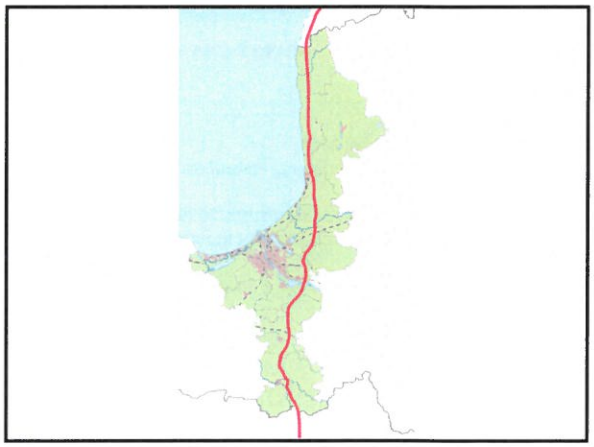


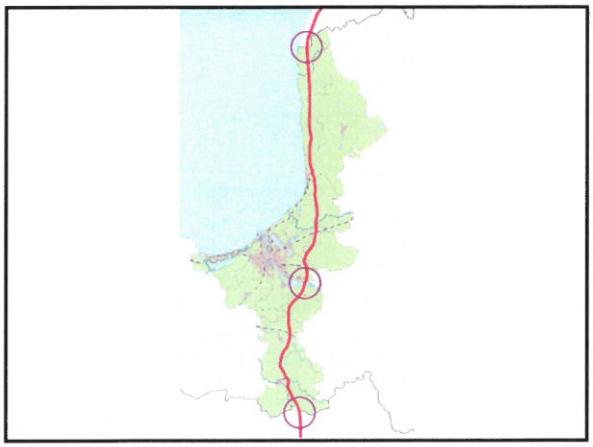


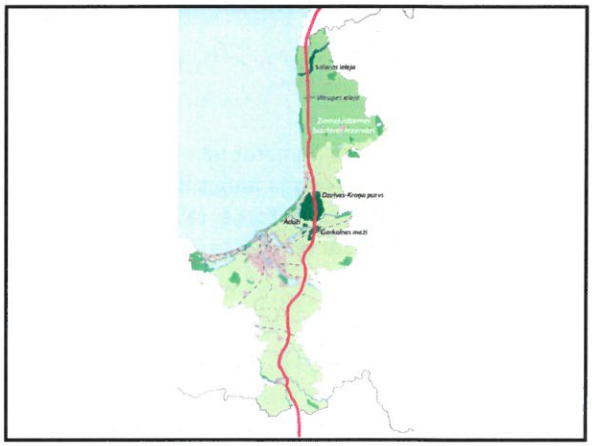


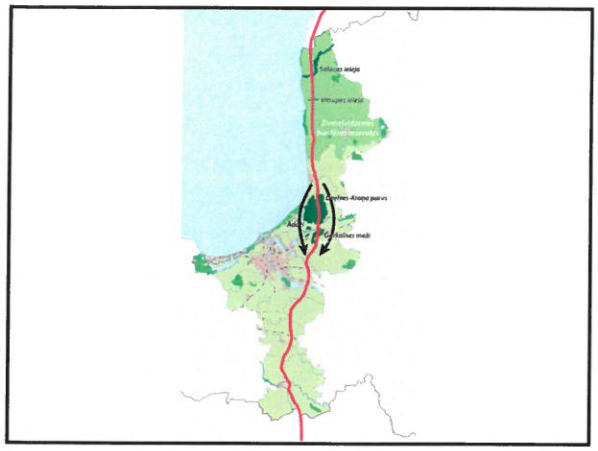
Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

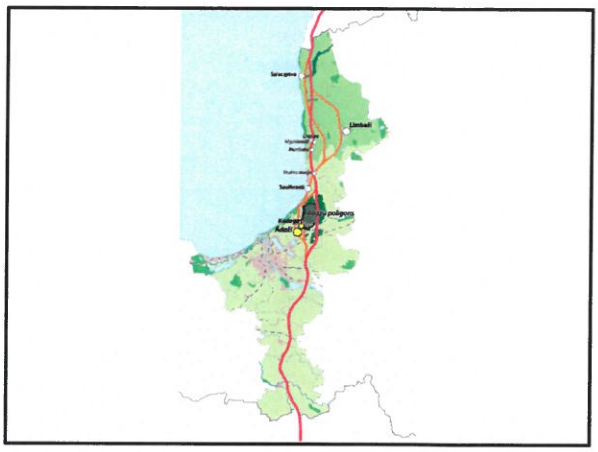
- tilti pār lielajām upēm (Daugava, Gauja),
- tilti pār vidējām upēm (Mūsa, Mēmele, Salaca, Iecava, Mazā Jugla, Lielā Jugla, Svētupe, Misa, Tumšupe, Vitrupe),
- tilti pār mazajām upēm,
- divlīmeņu šķērsojumi ar autoceļiem, ielām un 1520 mm sliežu ceļiem,
- viadukti pār ielejām, gravām, citām pazeminātām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

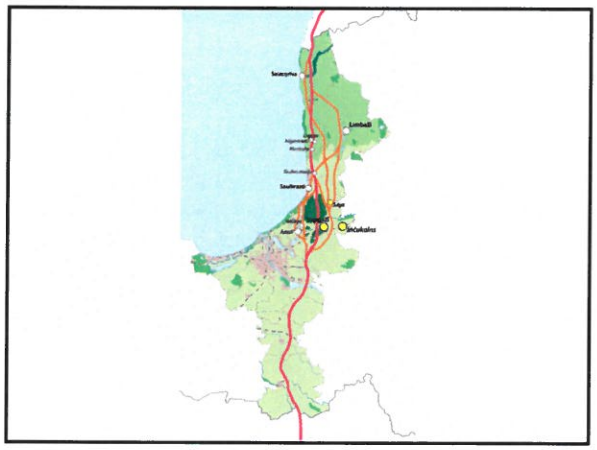


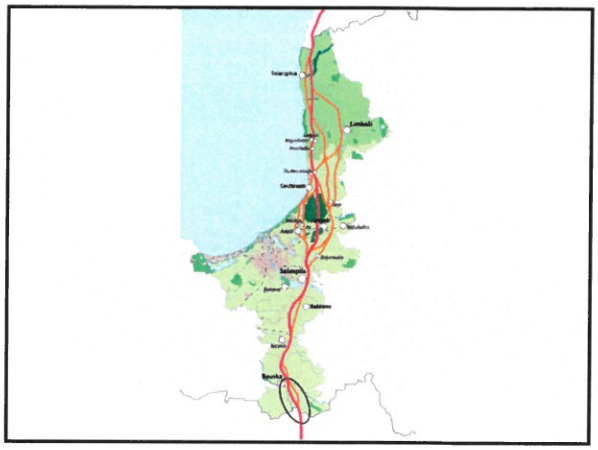


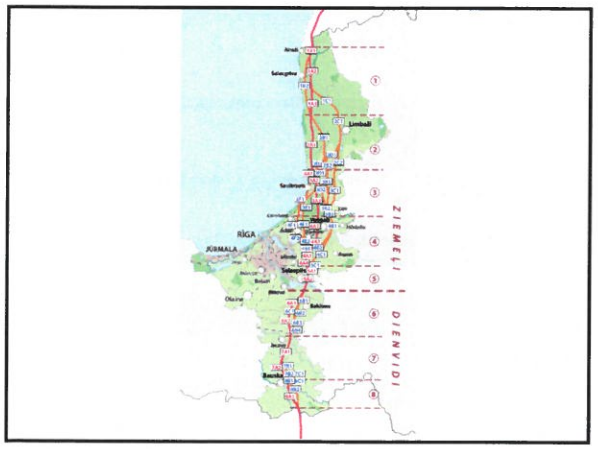


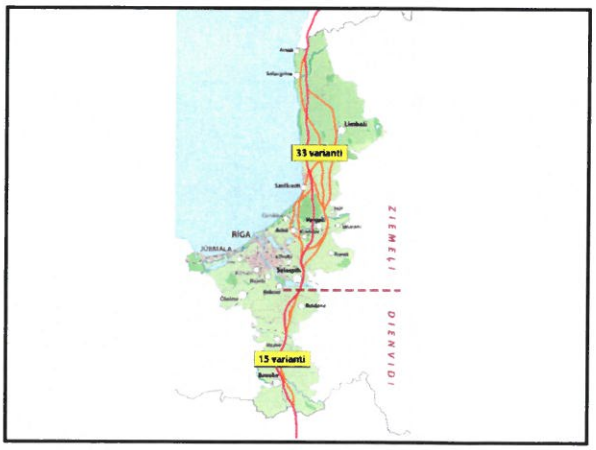









RĪGA
JŪRMALA
ZIEMEĻI
DIENVIDI


33 varianti
15 varianti
RĪGA
JŪRMALA
ZIEMEĻI
DIENVIDI

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 terminālis 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 viena 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

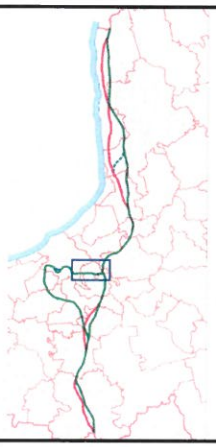
vide

ekonomika

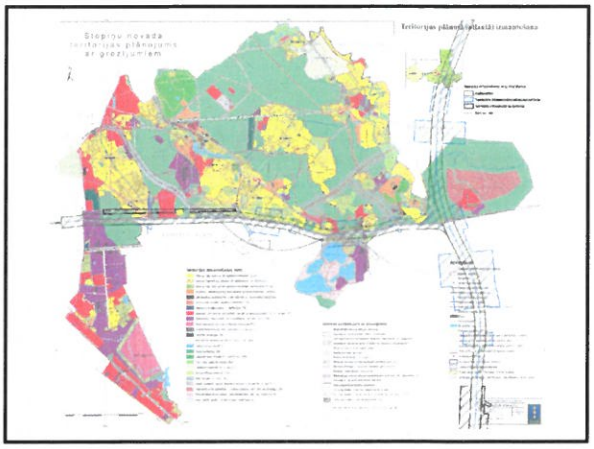
vienotie transporta koridori

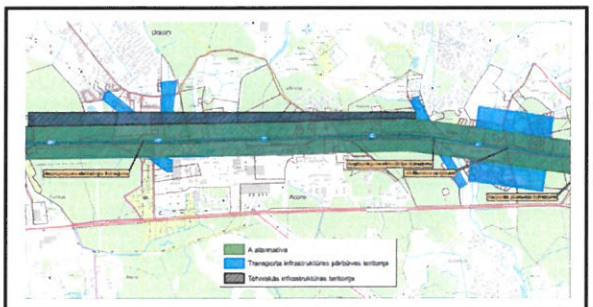


Rail Baltica Stopiņu novadā





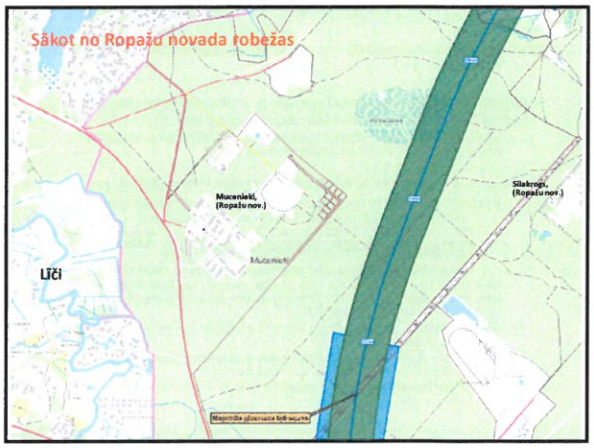


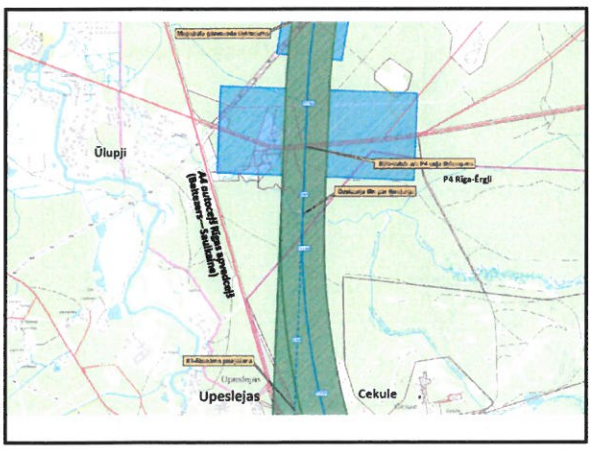


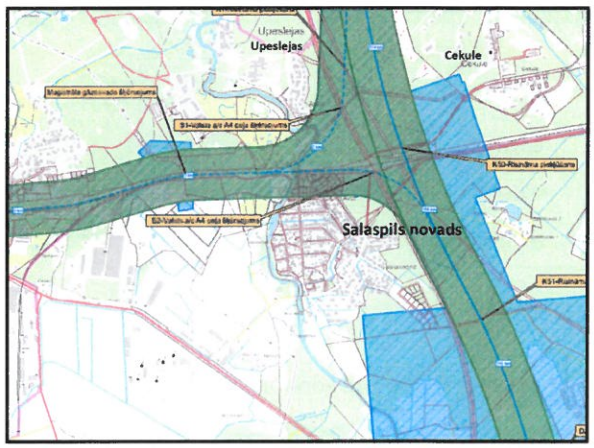
Zaļi svītrotā zona – 300 m izpētes zona, kurā tiks precizēts dzelzceļa izbūvei nepieciešamais konkrētais 50-60 m koridors

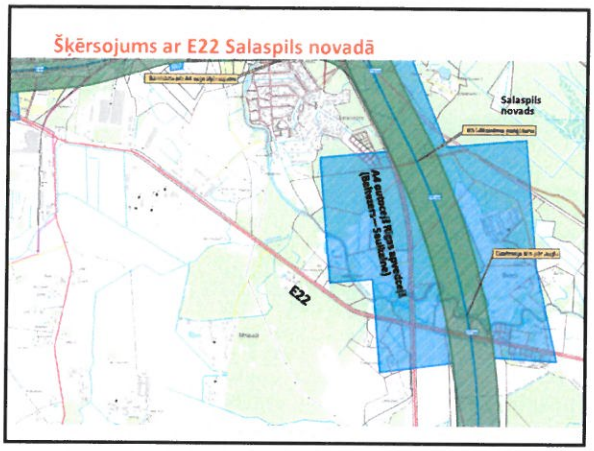
Zili svītrotā zona – paplašinātā izpētes teritorija, kurā tiks precizēts transporta infrastruktūra pārbūves risinājums - tunelis vai 2 līmeņu pārvads, atbilstoši katra konkrētā esošā ceļa kategorijai, lietošanas veidam un satiksmes intensitātei

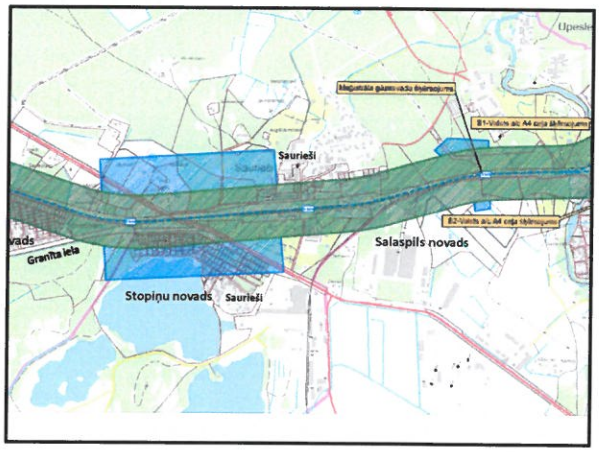
Melni svītrotā zona – izpētes zona, kurā tiks precizēta dzelzceļa tehniskās infrastruktūras teritorija

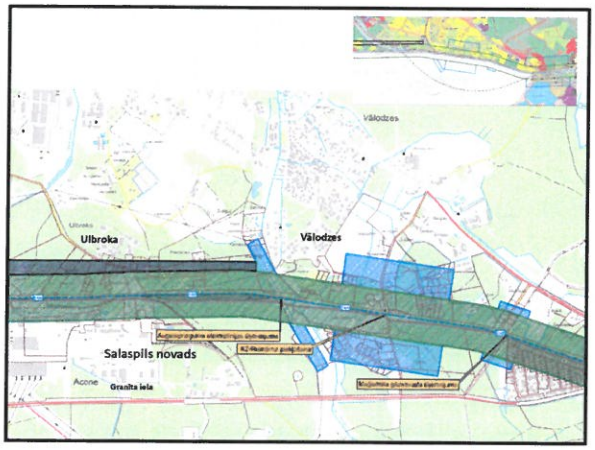


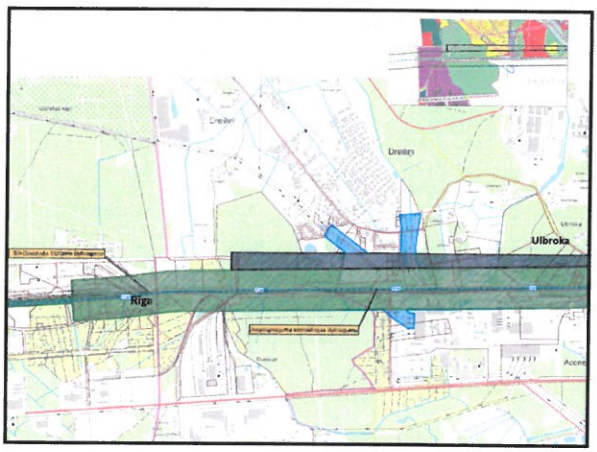














rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**