17. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Rīgā 2015. gada 6. martā

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

PROTOKOLS Nr. 12

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 6. marts, plkst. 17:00

Sanāksmes norises vieta: Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas Lielā zāle, Eduarda Smiļģa iela 46, Rīga

Sanāksmi atklāj un vada SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve Aiga Kāla. A. Kāla iepazīstina klātesošos ar sākotnējas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību un dalībniekiem. A. Kāla 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. 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 vai tālruni.

A. Kāla atklāj sanāksmes jautājumu sadaļu, aicinot sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus. A. Kāla aicina klātesošos individuālus jautājumus par konkrētiem īpašumiem uzdot individuāli pēc sanāksmes pie detalizētām kartēm, kas atrodas koridorā.

1) Sanāksmes dalībnieks izsaka bažas par tuneļa izbūvi M. Nometņu ielā, piebilstot, ka jau šobrīd no tramvajiem ir jūtama vibrāciju ietekme.

E. Brante atbild, ka IVN procesa laikā tiks vērtēta arī vibrāciju izplatība.

2) Sanāksmes dalībnieks jautā, kā, izbūvējot tuneli, tiks nodrošināta LR Satversmes 96. panta izpilde? („Ikvienam ir tiesības uz privātās dzīves, mājokļa un korespondences neaizskaramību.")

N. Balgalis atbild, ka šobrīd tuneļa izbūve nav apstiprināta un tiek vērtētas divas trases alternatīvas. Attiecīgā panta izpilde tiks pilnībā nodrošināta.

3) Arhitekts Pēteris Blūms vēlas saprast, kāda tipa tunelis ir plānots.

Arnis Skrastiņš („RB Latvija" izpētes vadītājs) atbild, ka tas būs urbtais tunelis. Divi blakus esoši urbti tuneļi, katrs ar diametru 7 m. Katrā no tuneļiem izvietots pa vienam sliežu ceļam. Viens no tuneļiem paralēli kalpo, kā evakuācijas izeja. Dziļums 20 – 50 m. Posms īsākajai tuneļa versijai – nepilni 4 km. Slīpumi, ar kuriem šajā tunelī ieiet un iziet, ir 30 promiles jeb 3 %. Šis tunelis ir paredzēts tikai pasažieru satiksmei. Nobrauciena garums, lai varētu šķērsot esošās dzelzceļa sliedes, ir orientējoši 300 – 400 m.

4) Sanāksmes dalībniece izsaka viedokli par to, ka mājas lapā publicētā informācija ir nepietiekama, lai sagatavotos šādai sanāksmei un informētu iedzīvotājus.

N. Balgalis atbild, ka šobrīd projekts atrodas pirmajā sākuma stadijā. Šāda tikšanās ir nepieciešama, lai tiktu uzsākts IVN process, ko nosaka likumdošana.

5) Sanāksmes dalībnieks vērš uzmanību uz tehnisko problēmu saistībā ar informatīvo e-pastu.

N. Balgalis lūdz precizēt šo gadījumu individuāli, lai to varētu atrisināt. Piebilstot, ka līdz šim projekta ietvaros ir atbildēts uz vairāk nekā 300 e-pastiem, 220 telefona zvaniem un ir bijušas tikšanās ar vairāk nekā 4 000 iedzīvotājiem.

6) Sanāksmes dalībnieks vērš uzmanību uz to, ka būtu nepieciešama atjaunota grunts stāvokļa informācija, jo pieejamie dati ir novecojuši. Klātesošais vēlas precizēt paredzēto sliežu un uzbēruma atrašanās vietu.

A. Skrastiņš atzīmē, ka esošos sliežu ceļus nav iespējams šķērsot vienā līmenī. Viens no trases variantiem ir „Rīga – Jelgava" līnija, ar pievadu Liepājas ielas rajonā [rāda kartē]. Šeit ir iespējami vairāki varianti – gan estakāde, gan tunelis. Šobrīd tur atrodas trīs sliežu ceļi. Divi, kas tiek aktīvi izmantoti, un viens sliežu ceļš, kas ir elektrificēts un netiek izmantots. Pēc sarunām ar Latvijas Dzelzceļu, ir skaidrs, ka viens no tehniskajiem risinājumiem ir izmantot šo trešo sliežu ceļu un pievienot vienu sliežu ceļu klāt. Šis un citi tehniskie risinājumi turpmāk tiks detāli pētīti. A. Skrastiņš skaidro, ka vibrācijas un troksni esošajā dzelzceļa infrastruktūrā rada dzelzceļa ritošais sastāvs. Plānotais dzelzceļš atbilst Eiropas tehniskajiem parametriem un nerada šādas vibrācijas un trokšņus. Tiek runāts par tādu dzelzceļu, kāds šodien ir redzams Vācijā u.c. Eiropas valstīs. Papildinot, ka esošā dzelzceļa līnija paliek.

7) Sanāksmes dalībnieks izsaka viedokli par to, ka būtu nepieciešams vizuāli parādīt, kā varētu izskatīties plānotais dzelzceļš, t.sk. arī plānotie tehniskie risinājumi, piemēram, tuneļi. Klātesošais vēlas zināt, kāpēc šāds dzelzceļš nevar „tikt laists pa gaisu"?

A. Skrastiņš atbild, ka risinājumi dzelzceļa novietojumam ir vai nu pazemē, vai virs zemes. Ļoti daudzās pilsētās novietojums ir tieši pazemē, jo tādā veidā netiek sadalīta pilsēta. Tā ir faktiski visās lielākajās Eiropas pilsētās.

8) Žanis Krauklis vēlas zināt, vai kāds no Rīgas Domes pārstāvjiem ir piedalījies šo plānu izstrādē. Klātesošais izsaka viedokli par to, ka paredzētie trases varianti nav atzīmēti Rīgas

attīstības plānošanas dokumentos, kā arī tie nav saskaņoti ar Arhitektu savienību un Inženieru savienību. Klātesošais izsaka viedokli par to, ka tuneļa risinājums nevarēs tikt īstenots ģeoloģisko parametru dēļ. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka no Rīgas Centrālās stacijas uz lidostu „Rīga" nav nepieciešams ātrgaitas vilciens, bet gan tramvajs, kuram projekts jau ir izstrādāts.

N. Balgalis atbild, ka visā Eiropā un pasaulē ātrgaitas savienojums stacijai ar lidostu ir ierasta prakse. Dzelzceļa līnijas izveidi samazinās autotransporta radītos sastrēgums Rīgā. Savienojums ar lidostu ir nepieciešams, lai nezaudētu lidostas konkurenci. N. Balgalis papildina, ka Rīgas pilsētas stratēģijā ir iekļauti divi būtiski punkti – Rail Baltica ienākšana Rīgas centrālajā stacijā un savienojums ar lidostu. Stratēģijā ir minēts dzelzceļa vai tramvaja savienojums, bet šobrīd izpēte tiek veikta nevis tramvajam, bet gan dzelzceļa savienojumam, jo šis ir Eiropas finansēts dzelzceļa projekts. Vēsturiskā centra padome uzskata, ka, ja tiek rekonstruēta dzelzceļa stacija, samazināts dzelzceļa uzbērums, tad šis dzelzceļš dos būtisku pienesumu Rīgas pilsētai. Izpētes grupa ir konsultējusies un strādājusi kopā ar Rīgas pilsētas attīstības departamenta plānotājiem, projekta daļu, stratēģisko daļu, Satiksmes departamentu, Vides departamentu un vienojusies, ka šo variantu atbalsta arī Rīgas pilsēta.

9) Sanāksmes dalībnieks ierosina variantu, kurā nav nepieciešams veidot tuneli. Proti, ja Rail Baltica dzelzceļš ietu dzelzceļa tiltam pa to pusi, kurā bija paredzēts „Zemgales tilts", tad nebūtu nepieciešams šķērsot „Rīga – Jelgava" dzelzceļa līniju. Esošajā dzelzceļa līnijā paliktu viens sliežu ceļš, savukārt otrs varētu tikt nomainīts uz Eiropas platuma dzelzceļu. Ilgtermiņā abiem dzelzceļiem elektrifikācija būtu vienāda – 25 000 voltu un 50 hercu maiņstrāva, nevis esošā 3000 voltu līdzstrāva.

A. Skrastiņš skaidro, ka šāds risinājums tika apskatīts. Būtiski bija atrast labāko veidu, kā ienākt Rīgas stacijā no ziemeļu puses. Tika vērtēts tas, ka pirms Rīgas stacijas ir iespējams tikai viens novietojuma variants dienvidu pusē. Tehniski vienkāršāk ir, ja Rail Baltica novietojums ir dienvidu pusē. Runājot par Rīgas tiltu – ņemot vērā plānoto satiksmes intensitāti, jāsecina, ka ar vienu tiltu nepietiek, lai nodrošinātu nepieciešamo. Jā, kontakttīklu spriegums ir vienāds, tomēr kontakttīklu augstumi ir dažādi.

10) Uldis Andersons izsaka viedokli par to, ka nav saprotama šāda loka izveidošana caur Rīgu. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka nav saprotams, kāpēc tas ir nepieciešams. Klātesošais papildina, ka ir plānots arī dzelzceļš uz lidostu caur Piņķiem, bet, tā kā pasūtītāji ir atšķirīgi, šos projektus nevar saskaņot.

A. Skrastiņš skaidro, ka šis ir projekts par 1435 mm platuma dzelzceļu. Osta šobrīd efektīvi ir pieslēgta esošajam dzelzceļam. A. Skrastiņš atbild, ka nav vēl kāda cita plānota dzelzceļa.

11) Sanāksmes dalībniece uzdod jautājumu par infrastruktūru Zolitūdē, proti, teritorijas, kas atrodas pie esošās Imantas pārbrauktuves.

A. Skrastiņš atbild, ka Zolitūdes un Imantas savienojums šobrīd ir projektēšanas stadijā Rīgas Domē. Rail Baltica šajā vietā ies uz +1 līmeni jeb pa augšu, jo ir nepieciešams šķērsot Ulmaņa gatvi un Ventspils šoseju.

12) Sanāksmes dalībniece izsaka viedokli par to, ka no pieejamajiem attēliem nav saprotams, kuri īpašumi tiks skarti. Klātesošā izsaka viedokli par to, ka dzelzceļa ieiešana Rīgas centrā ir

kļūda. Dzelzceļš var tikt pievadīts ārpus centra ar ērtu savienojumu. Klātesošā izsaka bažas par paredzēto būvniecības procesu, kā tas ietekmēs satiksmi Rīgā, konkrēti, 13. janvāra ielu. Klātesošā pilnībā noliedz nepieciešamību savienojumam ar lidostu. Klātesošā uzskata, ka šis projekts nav racionāls, tas ir neizdevīgs un tas nav vajadzīgs. Dzelzceļš ir jātaisa taisns, nevis papildu jānoslogo jau tā ļoti pieblīvētā Rīgas pilsēta.

N. Balgalis atbild, ka pilsēta ir pārblīvēta ar auto transportu, kas nākotnē turpinās pieaugt. Šobrīd tās ir 300 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem, savukārt Eiropas Savienības vidējais rādītājs ir 500 automašīnas uz 1000 iedzīvotājiem. Zaļas pilsētas ir tās, kuras brauc pa sliežu transportu un staigā ar kājām. Jāsaprot, ka Rail Baltica ir ilgtermiņa projekts.

13) Sanāksmes dalībnieks vērš uzmanību uz to, ka Pārdaugavā dolomīta slānis ir aptuveni 30 m dziļumā. Kā tam varētu tikt cauri? Papildinot, ka šodien komercapbūves vērtība jau ir kritusies.

A. Skrastiņš atbild, ka precīzs tuneļa novietojums un dziļums var tik definēts tikai pēc precīzas ģeotehniskās izpētes. 20 m dziļums ir minimums, kas jānodrošina, un 50 m ir maksimums.

14) Sanāksmes dalībnieks izsaka viedokli par nepietiekamu informācijas apjomu mājas lapā. Klātesošais vēlas zināt, kāda varētu būt ietekme uz esošajām būvēm, komunikācijām un inženiertīkliem virs tuneļa. Klātesošais vērš uzmanību uz plūstošo smilšu ietekmi un gruntsūdeņiem. Klātesošais izsaka viedokli par to, ka var izvairīties no tuneļa, izmantojot esošo dzelzceļa līniju. Klātesošais pauž bažas par to, ka projekta būvniecības laikā Rīgā tiks nobloķēta satiksme abos krastos. Rīgas vecais dzelzceļa uzbērums var tikt lietderīgi izmantots. Klātesošais uzsver, ka iedzīvotāji šim projektam neredz pamatojumu.

A. Skrastiņš atbild, ka plūstošo smilšu ietekme tiks skatīta IVN procesā.

15) Sanāksmes dalībniece rosina rīkot referendumu par Rail Baltica izbūvi. Klātesošā jautā, kā notiks atsavināšanas process, ja īpašums pieder nepilngadīgai personai. Vai ir kādi risinājumi kopā ar bāriņtiesu?

N. Balgalis atbild, ka šobrīd netiek runāts par atsavināšanu, jo nav konkrēta trases novietojuma. Atsavināšanas process sākas tikai vienlaikus ar projektēšanu. Pirms tam ir nepieciešams salīdzināt dažādus variantus.

16) Una Līce izsaka viedokli par to, ka šāds projekts valstij ir nepieciešams, tomēr klātesošā vēlas vērst uzmanību uz to, ka piedāvātais lidostas „Rīga" savienojums ar centrālo staciju nav nepieciešams un tas nav ātrākais veids, kā uz lidostu nokļūt. Klātesošā jautā, kā tiks nodrošināta pasažieru plūsma četras reizes stundā no centrālās stacijas uz lidostu.

N. Balgalis atbild, ka projekts ir atbilstošs nākotnes Rīgai. Proti, savienojums ar lidostu caur staciju ir nepieciešams, lai Latvijas iedzīvotāji no jebkuras vietas Latvijā varētu ar vilcienu aizbraukt līdz centrālajai stacijai un uzreiz uz lidostu. Savienojums ir nepieciešams, lai cilvēkiem nebūtu vajadzība izmantot savu privāto auto transportu, lai nokļūtu līdz lidostai.

Klātesošā izsaka viedokli par to, ka šādu savienojumu stacijai ar lidostu var nodrošināt arī tramvajs, kam nebūtu jābūvē tunelis zem vēsturiskām ēkām. Klātesošā pauž bažas, ka šis tunelis nākotnē varētu pārveidot Āgenskalnu.

N. Balgalis atbild, ka netiek pieļauta iespējamība, ka tunelis varētu ietekmēt ēkas, kas atrodas virs tuneļa. Septembrī būs pieejami izvērtējuma rezultāti. Projekta īstenotāji apzinās Āgenskalna vēsturisko vērtību un ņem to vērā.

17) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, kas ir normāls plānošanas process.

N. Balgalis atbild, ka šis projekts ir saskaņā ar pirms gada apstiprinātiem Rīgas attīstības plānošanas dokumentiem. Vispirms ir stratēģiskā plānošana, projekta attīstīšana, vienošanās ar valstīm, detalizēta izpēte.

Klātesošā jautā, vai izpētes grupa ir iepazinusies ar starptautiskām vadlīnijām īpašumu atsavināšanā.

N. Balgalis vērš uzmanību uz to, ka šī nav sanāksme par atsavināšanas procesu.

Sanāksmes dalībniece iesaka klātesošajiem iepazīties ar tiesu praksi atsavināšanas procesu jautājumos, kā arī norāda uz to, ka plānošana ir daļa no atsavināšanas procesa. Papildus norādot uz to, ka plānošanai ir jābūt ilgtermiņa un tai ir jābūt teritorijas plānojumā iekļautai. Klātesošā izsaka viedokli par to, ka nekustamā īpašuma cenas pazeminās jau sanāksmes laikā.

N. Balgalis atbild, ka 2011. gadā trīs valstis vienojās par šo projektu. Vēlāk tas tika ietverts stratēģijas plānošanas dokumentos, savukārt teritorijas plānojumos to var iekļaut, balstoties uz stratēģiju. Šobrīd top jauns teritorijas plānojums, ja būs nepieciešams, tiks izstrādāti arī lokālplānojumi.

18) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai ir paredzētas kompensācijas tuvumā esošo īpašumu īpašniekiem.

N. Balgalis atbild, ka atsavināšanas process balstās uz trīs principiem: individuāla pieeja, tirgus cena, sadarbība procesā. Pašlaik par atsavināšanu tiek domāts situācijās, kurās īpašnieks tiešā veidā cietīs no jaunās dzelzceļa infrastruktūras jeb kur zeme ir nepieciešama tieši infrastruktūras izvietošanai. Pagaidām netiek paredzētas dažāda veida kompensācijas, bet ir notikušas sarunas ar Satiksmes ministriju, lai tiktu veiktas izmaiņas esošajā likumdošanā un situācija mainītos.

19) Sanāksmes dalībnieks vēlas precizēt, vai tiešām viedokli ir iespējams izteikt tikai elektroniski. Klātesošais ierosina sanāksmes laikā, nobalsot par kādu no trases variantiem. Klātesošais jautā, vai dzelzceļa nodalījuma josla būs dzelzceļa īpašumā un kādas varētu būt sekas avārijai, kas notiktu tunelī.

A. Kāla atbild, ka ir iespējams viedokli iesniegt arī rakstiski uz prezentācijā norādīto adresi. A. Skrastiņš atbild, ka tuneļa gadījumā, nebūs nodalījuma joslas. A. Skrastiņš skaidro, ka šī līnija ir paredzēta tikai pasažieru satiksmei, kas izslēdz dažādu veidu, t.sk. bīstamo kravu pārvadājumus, norādot, ka līnija ir elektrificēta. Gan no drošības, gan no būvniecības viedokļa optimāli ir būvēt divus tuneļus. Tuneļos noteiktos posmos tiek izvietotas, t.s. drošības slūžas, kas avārijas gadījumā kalpo kā evakuācijas izeja uz otru tuneli.

Klātesošo vidū tiek uzsākta diskusija par avārijām būvniecības laikā.

A. Skrastiņš atbild, ka būvniecības metode ir droša un avārijas nevar notikt. E. Brante papildina, ka IVN tiek vērtēts arī riska novērtējums, proti, šādu avāriju iespējamība, ietekmes un sekas.

20) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, kad tika ierosināts atzars uz lidostu un vai tiek izskatītas iespējas projektu realizēt arī bez šāda atzara uz lidostu.

N. Balgalis atbild, ka šis nav atzars, bet gan pamattrase pasažieru plūsmai, kas tika ierosināta pagājušā gada decembrī (2014. gada decembrī). N. Balgalis papildina, ka netiek izskatīti citi papildus varianti.

Klātesošā jautā, kāda ir nepieciešamība lidostas „Rīga" savienojumam ar Rīgas centrālo staciju, norādot, ka pasažieri, kas atlidos uz Rīgu, izmantojot dzelzceļa staciju, dosies prom uz citām valstīm.

N. Balgalis atbild, ka, attīstoties lidostai „Rīga", ir paredzēts lielāks reisu skaits. Šodien uz lidostu Helsinkos lido reisi no Tuvajiem Austrumiem. Iespējams, ka nākotnē šo reisu galamērķis varētu būt Rīga. Māris Riekstiņš (Satiksmes ministrija, Dzelzceļa departaments) papildina atbildi, ka lidostai „Rīga" ir būtiskas ambīcijas, proti, vēlme izkonkurēt citas Baltijas valstu lidostas.

Klātesošā jautā, vai pilnībā tiek izslēgta iespēja citam transporta veida savienojumam ar lidostu no centrālās stacijas.

N. Balgalis atbild, ka Rail Baltica nav tramvaja aizvietotājs. Šī dzelzceļa līnija nodrošinās lidostas „Rīga" savienojumu ar kopējo Eiropas dzelzceļa tīklu. Tiek mēģināts divas nepieciešamības savienot vienā. Tramvajam pieturas vietas ir aptuveni ik pēc 800 m. Tramvajs apkalpo vietējos rajonus. Rīgai ir nepieciešama gan tramvaja tīkla paplašināšana, gan dzelzceļa savienojums no stacijas uz lidostu.

Klātesošā jautā, vai šī līnija ir paredzēta arī kravu pārvadājumiem.

N. Balgalis atbild, ka Rail Baltica trase caur Rīgas centru kravas nepārvadās. Lidostas kravas tiktu nodrošinātas no dienvidu puses – caur Olaini, Mārupi, Ķekavu.

Klātesošā jautā, vai jau ir veikta izpēte, vai šāds tunelis būtu drošs tieši Āgenskalnā.

N. Balgalis atbild, ka ir iesākts darbs pie ģeoloģiskās izpētes, kas tiek turpināts. Tiks veikta arī turpmāka izpēte. A. Skrastiņš atbild, ka līdz šim nav atrasts kāds ģeoloģisks faktors, kas izslēgtu šāda tuneļa būvniecības iespējamību, tomēr izpēte turpinās. A. Skrastiņš aicina klātesošos dalīties informācijā, kas būtu jāņem vērā tālākā izpētes gaitā.

Klātesošā vēlas zināt, kas ir jādara Āgenskalna iedzīvotājiem, lai šāds tunelis netiktu būvēts.

N. Balgalis atbild, ka klātesošo viedoklis tiek fiksēts protokolā. Tiesā balsošanas veidā to nav iespējams paust, bet individuāli izteikts vai kopīgi parakstīts viedoklis tiek ņemts vērā.

21) Sanāksmes dalībniece izsaka priekšlikumu balsot iedzīvotājiem, paceļot roku, kuri ir pret tuneļa izbūvi. N. Balgalis nofotografē balsojuma veidā pausto protestu.

22) Āgenskalna iedzīvotājs Aigars izsaka viedokli par to, ka klātesošajam tunelis nepatīk. Tomēr klātesošais vēršas pie iedzīvotājiem, aicinot uz sapratni, jo, proti, dzelzceļš tiks realizēts jebkurā gadījumā. Ja klātesošie uzskata, ka visi zog, tad viņiem šeit nevajadzētu atrasties. Klātesošais uzdod jautājumu klātesošajiem – vai kāds atceras sabiedrisko apspriešanu Arēnas Rīga u.c. objektu celtniecībai. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka ar vilcienu brauciens uz lidostu būtu daudz ātrāks un patīkamāks, nekā tas ir tagad ar 22. maršruta autobusu. Klātesošais uzdod jautājumu – kāds ir ekonomiskais pamatojums līnijas izbūvei kravas pārvadājumiem caur Ķekavas, Olaines un Mārupes pagastiem.

N. Balgalis atbild, ka dzelzceļu uz Krievu salu cauri Imantai nebūvēs. Par Bolderājas līniju ir veikta izpēte, kura parāda, ka šī līnija būs nepieciešama, ja Daugavas kreisajā krastā notiks aktīva darbība un esošais sliežu ceļš to nespēs nodrošināt. M. Riekstiņš atbild par ekonomisko pamatojumu atzaram dienvidu pusē. Pamatojums ir saistīts ar to, ka lidostai „Rīga" ir plāni attīstīt avio kravu sektoru. Avio kravas ir dārgas un tādas, kurām ātri beidzas derīguma termiņš. Lidosta nākotnē plāno būt šādu kravu sadales centrs visam Baltijas reģionam.

23) Marita Eisaka izsaka viedokli par to, ka Rail Baltica projekts varētu būt līdzīgs tam, kāds ir Rīgā paredzētais Ziemeļu šķērsojuma projekts, proti, ar izpētēm, kuras ir jāatkārto, noilgumu dēļ u.c. Klātesošā vērš uzmanību uz to, ka Eiropas lidostas, kuras ir savienotas ar ātrgaitas dzelzceļu, atrodas būtiski lielākā attālumā no pilsētas centra nekā Rīga. Klātesošā piebilst, ka pasažieru pārvadājumi vienmēr ir ar zaudējumiem. Klātesošā jautā, kāds ir tehniski ekonomiskais pamatojums šāda tuneļa izbūvei pasažieru pārvadājumiem. Klātesošā norāda uz dažādām iespējām, ko sniegs paredzētais Ziemeļu šķērsojums Rīgas pilsētai un ostai. Klātesošā aicina sanāksmes dalībniekus iesniegt savu protestu pret tuneļa izbūvi.

N. Balgalis atbild, ka tika vērtētas iespējas Rail Baltica savienot ar pieminēto Ziemeļu šķērsojumu, pieminot, ka šobrīd Eiropas Savienība tā projekta realizācijai nav piešķīrusi finansējumu. Savukārt Rail Baltica projekts ir apstiprināts kā prioritārs projekts ar numuru 27. Pirmais finansējuma saņemšanas iesniegums jau ir iesniegts no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas puses. Rail Baltica ir būtiski augstāka līmeņa projekts, nekā Ziemeļu šķērsojums. N. Balgalis aicina saprast, ka, ja lidostas vienīgais savienojums ir tikai pa autoceļu un ja tā ir ieskauta ar privātmāju apbūvi, lidosta tālā nākotnē var tikt slēgta, jo iedzīvotāji izmantotu kaimiņu valstu lidostas. Joprojām abi trašu varianti tiek vērtēti un nav pieņemts gala lēmums.

Klātesošā vēlas zināt, kādi būs finansējuma avoti citiem Rīgas stratēģiskajos dokumentos iezīmētajiem projektiem un kā tiks nodrošināta dzelzceļa uzturēšana.

N. Balgalis skaidro, ka sākumā tiks izveidots starptautiskais savienojums. Vēlāk būs nepieciešams arī Ziemeļu šķērsojums. N. Balgalis uzskata, ka Pasažieru vilciens iegādāsies vilcienu sastāvus.

24) Āgenskalna iedzīvotāja Liene Grandāne atbalsta to, ka valstij ir nepieciešams Eiropas platuma dzelzceļš un progress, tomēr klātesošā vēlas zināt, kādas ir sabiedrības iespējas ietekmēt projekta gaitu. Klātesošā jautā, cik liels budžets tiks izdalīts sabiedrības informēšanas, viedokļu apkopošanas, komunikācijas un ieviešanas kampaņā.

N. Balgalis skaidro, ka šim mērķim jau pirmajā kārtā ir bijusi nozīmīga loma. Papildinot, ka arī šī sabiedriskā apspriešana ir gan viedokļu uzklausīšana, gan sabiedrības iesaiste. Iespējas ietekmēt ir - šobrīd ir iezīmēts 300 m koridors, kurā ir nepieciešams precīzi novietot dzelzceļa līniju, ņemot vērā iedzīvotāju un vides vajadzības.

Klātesošā jautā, vai ir izdalīts informācijas kampaņas budžets un kurš to veiks.

M. Riekstiņš atbild, ka šobrīd nav detalizēti izdalīts budžets. Tajā brīdī, kad tiks rakstīts projekts, tad tiks iekļauta darba uzdevumos arī sabiedrības informēšana.

Klātesošā komentē, ka sniegtā atbilde, tāpat kā citas, ir formāla. Klātesošā precizē jautājumu, proti, kādas ir sabiedrības iespējas aktīvi iesaistīties, piemēram, parakstu vākšanas iespējas, aptaujas u.c. Klātesošā jautā, vai tiešām projekta līdzfinansējums no Eiropas Savienības puses varētu tikt samazināts no plānotajiem 85%.

E. Brante atbild, ka viena no vairākām iespējām, kā izteikt savu viedokli ir līdz 15. martam. IVN ietvaros parasti viens no programmas punktiem ir „iedzīvotāju attieksme". Jau tagad tiek plānotas aptaujas. Protams, nav iespējams garantēt to, ka tiks aptverti visi Rīgas iedzīvotāji, tomēr reprezentatīva kopa tiks aptverta. E. Brante aicina klātesošos ne tikai paust viedokli „par vai pret", bet censties argumentēt šo viedokli. K. Vingris atbild, ka šī brīža izpēti organizē Satiksmes ministrija, bet tālāko – tehnisko projektu, mārketingu, būvniecību – organizēs Baltijas valstu kopuzņēmums „RB Rail".

25) Sanāksmes dalībnieks ierosina pagarināt otrā tramvaja līniju no esošā galapunkta pa Kalnciema ielu, tālāk uz lidostu. Šādi tas būtu ērtāks un lētāks risinājums, kā no stacijas nokļūt lidostā, nebūvējot tuneli.

E. Brante izsaka pateicību par pausto viedokli, tomēr atgādina, ka šī ir sanāksme dzelzceļa būvniecības ietekmei uz vidi, nevis tramvaja būvniecības ietekmei uz vidi. A. Kāla papildina, ka ir veikts konkrēts definējums paredzētajai darbībai, protams, ir iespējamas vairākas darbības, tomēr mēs apspriežam un vērtējam dzelzceļa izbūvi.

26) Valda Andersone jautā, kādi ir ekonomiskie aprēķini tieši atzaram uz lidostu, kāda daļa būs jāfinansē iedzīvotājiem.

M. Riekstiņš atbild, ka sadārdzinājums ir radies no tā, ka valdība uzdeva Satiksmes ministrijai izpētīt šāda atzara veidošanu. K. Vingris papildina, kas šis nav biznesa projekts, bet gan starptautisks infrastruktūras objekts. Šim projektam veiktā ieguvumu – izdevumu analīze ir veikta un tā ir pieejama internetā. Šajā sanāksmē mēs neapspriežam projekta ekonomisko pamatojumu. 30 gadu laikā šis projekts atmaksāsies.

27) Nometņu ielas iedzīvotājs Vladimirs izsaka atbalstu projektam pēc būtības, tāpat klātesošais atbalsta nepieciešamību savienojumam ar lidostu „Rīga", tomēr klātesošajam ir jautājums par to, vai ir lietderīgi taisīt papildus cilpu uz lidostu caur pilsētas centru. Klātesošais papildina – ja tomēr šāda cilpa ir nepieciešama, tad bez tuneļa. Klātesošais neatbalsta tuneļa izbūvi. Vai ir pētīta iespēja uzbūvēt otro stāvu Ulmaņa gatvei?

N. Balgalis atbild, ka to ietekmē ceļā patērētais laiks. A. Skrastiņš atbild, ka ir skatīta iespēja veidot otro stāvu Ulmaņa gatvei, bet šobrīd piedāvātais trases variants tika atzīts par labāku.

28) Sanāksmes dalībniece Elīna arī atbalsta Rail Baltica projektu pēc būtības, tāpat arī savienojumu ar lidostu „Rīga" un centrālo staciju, tomēr klātesošā vērš uzmanību, ka netiek dota iespēja diskutēt par iespējamajiem variantiem. Klātesošā jautā, kur un kad tika pieņemts lēmums par labu kādam no variantiem.

M. Riekstiņš atbild, ka būtiskākie lēmumi tiek pieņemti Satiksmes ministrijā izveidotajā Projekta vadības komisijā, pamatojoties uz diskusijām ar pašvaldībām, Tehnisko darba grupu un priekšlikumu analīzes rezultātiem, ko sagatavoja RB Latvija.

Klātesošā jautā, cik procentuāli izmaksās loka izbūve uz lidostu no kopējām projekta izmaksām.

M. Riekstiņš atbild, ka pamatlīnijas izmaksas ir aptuveni 1,3 miljardi, savukārt loka izmaksas ir aptuveni 400 miljoni. Tiek vērtēta iespēja projektu sadalīt pa kārtām.

Klātesošā jautā, kāpēc esošā dzelzceļa līnija līdz Imantai nevar tikt pagarināta, lai nogādātu pasažierus lidostā. Centrālā stacija nodrošinātu iespēju pārsēsties.

M. Riekstiņš atbild uz iepriekšējo jautājumu. Sākumā pētnieki piedāvāja 30 trases variantus, no kuriem tika atlasīti labākie. Protams, jūsu izteiktās domas tiek ņemtas vērā un tiek papildus vērtēti jūsu ieteiktie priekšlikumi.

Klātesošā atkārtoti ierosina izsvērt variantu, kurā Imantas līnijas dzelzceļa sliežu ceļš tiek pagarināts līdz lidostai.

29) Sanāksmes dalībnieks saprot, ka Rail Baltica ir nepieciešams projekts, bet nav saprotams tas, kāpēc jābūvē tunelis.

A. Skrastiņš atbild, ka alternatīvu risinājumi tiks vērtēti, un ja būs tāda iespēja, tad netiks būvēts tunelis.

30) Sanāksmes dalībnieks atbalsta projekta pirmo fāzi, kas nodrošinās savienojumu ar Eiropu. Vai Satiksmes ministrijas pārstāvis var apgalvot, ka projekts iekļausies paredzētajās izmaksās? Klātesošais jautā, vai izmaksas nepalielināsies, kā rezultātā iedzīvotājiem nāksies finansēt projektu, jo Eiropas Savienība nepiešķirs papildus finansējumu.
Klātesošais jautā, vai Satiksmes ministrijas pārstāvis var apgalvot to, ka iedzīvotājiem nebūs jāpārmaksā par šo projektu.

M. Riekstiņš atbild, ka izmaksas ir aprēķinātas ar rezervi. Ja šī projekta ieguvumu – izdevumu analīze būtu negatīva, tad tas nebūtu saņēmis finansējumu.

31) Ilze Bērtule pārstāv Torņakalnu. Klātesošā jautā, kas notiks ar Torņakalna baznīcu, tiltiem, ielām u.c. šajā apkārtnē esošajiem objektiem. Klātesošā ir kategoriski pret esošās ainavas izmainīšanu ar otrā līmeņa būvniecību.

A. Skrastiņš atbild, ka ir vietas, kurās Rail Baltica dzelzceļš nevar iet vienā līmenī ar esošo dzelzceļu, tajās vietās ir jāvērtē tuneļa vai virs zemes līmeņa būvniecība. Tāpēc ir

nepieciešams vērtēt dažādas alternatīvas, kas ir iemesls šim IVN procesam un šai sanāksmei, lai kopā ar sabiedrību atrastu labāko risinājumu.

32) Valdis Gavars jautā, cik liela kompensācija ir paredzēta.

A. Skrastiņš atbild, ka tiek plānots iekļauties līdz 10% apmērā no projekta izmaksām. Klātesošais izsaka komentāru par to, ka tas nav iespējams.

33) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai lēmums, par kādu no alternatīvām, tiks pieņemts balstoties uz tehniskajiem aprēķiniem vai iedzīvotāju viedokļa.

E. Brante atbild, ka IVN procesā alternatīvas tiek salīdzinātas no dažādiem aspektiem, un tiek atzīmēti visi plusi un mīnusi. Pirms alternatīvu salīdzinājums jeb IVN ziņojums tiek nodots Vides pārraudzības valsts birojam, iedzīvotājiem ir iespēja ar to iepazīties un izteikt viedokli, pēc tam šis ziņojums tiek nodots Vides pārraudzības valsts birojam, atzinuma saņemšanai. Atzinums ir ar rekomendējošu raksturu un nosacījumiem. Tālāk paredzētās darbības akceptu, kuru no piedāvātajām alternatīvām akceptēt, pieņem pašvaldības. Ja veidojas situācija, kurā pašvaldības atbalsta tādas alternatīvas, kas savstarpēji nav savienojamas, tad lēmumu pieņem Ministru kabinets par visu darbību kopumā. Nebūs ne balsošana, ne balsu skaitīšana.

Klātesošais jautā, vai iedzīvotāju balsošana neko neietekmē.

E. Brante atbild, ka iedzīvotāju attieksme un sociāli ekonomiskais pamatojums ir divi no kritērijiem, kas tiek salīdzināti un ņemti vērā.

34) A. Zandovska jautā, vai ir izvērtētas uzturēšanas izmaksas tunelim salīdzinājumā ar virszemes dzelzceļu, kā arī kā tas tiks ņemts vērā.

A. Skrastiņš atbild, ka garākam tunelim ir gan lielākas uzturēšanas, gan izbūves izmaksas. Tieši tāpēc tika ierosināta alternatīva par īsāka tuneļa izbūvi. Protams, salīdzinot ar citiem variantiem, dzelzceļa tuneļa uzturēšanas izmaksas ir lielākas nekā citiem līmeņiem.

35) Sanāksmes dalībniece vērš uzmanību uz to, ka, būvējot Jūrmalas šoseju, tika solīts tas, ka gruntsūdens līmenis netiks ietekmēts, tomēr realitātē rezultāts ir pretējs. Klātesošā izsaka atzinību un prieku par šāda liela projekta būvniecību, kas varētu labot esošo situāciju. Klātesošā vēlas zināt, vai tiks veiktas visas solītās izpētes attiecībā uz vidi.

E. Brante atbild, ka noteikti IVN programmā būs punkts, kas noteiks nepieciešamību vērtēt esošo meliorācijas sistēmu stāvokli un iespējas to uzlabot.

36) Sanāksmes dalībniece jautā, kāpēc ir izveidojies sadārdzinājums, konkrēti par loku uz lidostu.

K. Vingris atbild, ka ieguvumu – izdevumu analīze ir veikta stratēģiskajam koridoram, kurš tika definēts 2011. gadā. Šobrīd notiek izpēte, lai noteiktu precīzu trases novietojumu. Kad tas tiks izdarīts, tad būs zināmas precīzas izmaksas, lai atkārtoti varētu veikt pilnu ieguvumu – izdevumu analīzi. Nav tā, ka 15% finansējuma ir kādam vienam posmam un 85% citam. Šie procenti tiek aprēķināti kā proporcijas no kopējām projekta izmaksām.

37) Sanāksmes dalībniece jautā, vai ir pētīts, kuri speciālisti, no kuras valsts varētu realizēt šo projektu. Klātesošā vēlas zināt, vai būvniecības kompānijai Re&Re ar šo projektu ir kāda saistība.

N. Balgalis atbild, ka dzelzceļu būvniecības pieredze Latvijas kompānijām nav liela. Būvniecības konkurss būs ne vien Eiropas, bet gan starptautiska līmeņa iepirkuma konkurss. Eiropas reģionā līdzīga mēroga projekti tiks realizēti Zviedrijā, Dānijā, Anglijā un daļā Vācijas. Šobrīd interesi izrāda būvnieki no visas pasaules.

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

38) Ivars Roķis jautā, kā tiek plānota izpētes veikšana (urbumi u.c.) bez zemes īpašnieku atļaujas.

A. Skrastiņš atbild, ka šāda izpēte ir jāveic ne tikai Rīgā, bet visā Latvijā. Papildinot, ka tā netiks veikta bez īpašnieku atļaujas. Īpašnieki tiek aicināti sadarboties un ļaut veikt šo izpēti.

Klātesošais jautā, kā dotējamais transporta veids var kļūt par pelnošu transporta veidu.

M. Riekstiņš atbild, ka starptautisko pārvadājumu izmaksām ir jākonkurē ar lidostu izmaksām, kā arī tām ir jābūt tādām, kuras var atļauties.

Klātesošais vērš uzmanību uz Civillikuma 1042. pantu, kurš paredz, ka zemes īpašniekam pieder ne tikai tās virsma, bet arī zemes slāņi zem tās un visi derīgie izrakteņi. Savukārt 1043. pants paredz to, ka zemes īpašnieks var pēc sava ieskata ar tiem rīkoties. Klātesošais jautā, kas tiks darīts ar zemes dzīlēm, kas tiks izraktas, būvējot tuneli.

N. Balgalis atbild, ka Latvijā šobrīd nav tāda precedenta. Ja tāda situācija būs, tad nāksies to risināt.

Klātesošais ierosina valstij izīrēt šo nepieciešamo telpu zem zemes. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka Rīgā vairākās vietās ir, t.s. karsta caurumi, un jautā, kā tiks risināta šī situācija.

A. Skrastiņš atbild, ka šis jautājums tiks uzdots iesaistītajiem ģeologiem. Līdz šim par Rīgu šāda informācija nav saņemta.

Klātesošais jautā kā ir ar Doma baznīcu.

A. Skrastiņš atbild, ka nav paredzēts Rail Baltica dzelzceļa tuneli būvēt zem Doma baznīcas.

Klātesošais izsaka viedokli par to, ka paredzētais pieslēgums varētu radīt konkurences problēmas Rīgas ostai. Klātesošais pauž bažas, kā Rīgas brīvostas peļņas iespējām.

M. Riekstiņš atbild, ka Rīgas ostai saviem spēkiem ir jādomā, kā tiks nodrošināta peļņa. Papildinot, ka netiek plānots Rail Baltica savienot ar Rīgas ostu, jo esošā dzelzceļa sistēma pilnībā nodrošina kravu plūsmu Rīgas ostai.

Klātesošais izsaka viedokli par to, ka ērtāk un lētāk būtu, izmantojot Rail Baltica, nokļūt kādā no kaimiņvalstu lidostām, nevis izmantot lidostas „Rīga" pakalpojumus.

39) Sanāksmes dalībnieks no Torņkalna izsaka priekšlikumu publicēt iepriekš vērtētos 30 trases novietojuma variantus, kopā ar komentāriem par to, kāpēc tie ir noraidīti.

40) Sanāksmes dalībniece jautā, vai izbūvējot tuneli, tiks izmaksātas kompensācijas iedzīvotājiem, zem kuru īpašumiem tunelis izbūvēts.

A. Skrastiņš atbild, ka šobrīd ir daudz jautājumu saistībā ar kompensācijām, uz kuriem nav atbilžu. Šobrīd ir tikai procesa sākums, atbildes uz šiem jautājumiem tiks meklētas turpmākā izpētes gaitā.

Klātesošā jautā, konkrēti kādi eksperti ir iesaistīti un kā šie eksperti tikuši izvēlēti.

A. Skrastiņš atbild, ka sākotnējo izpēti veica uzņēmuma „AECOM" eksperti no dažādām valstīm. Tāpat ir iesaistīti arī Satiksmes ministrijas u.c. eksperti.

Klātesošā ierosina konkrētos ekspertus publicēt mājas lapā, lai sabiedrība būtu informēta. Klātesošā izsaka viedokli par to, ka šobrīd tiek tērēts sanāksmes dalībnieku laiks un nav pietiekamas skaidrības par projekta ieguvumiem.

M. Riekstiņš atbild, ka atklāta konkursa nolikumā bija definēts tas, kādu jomu un pieredzes ekspertiem ir jābūt. Vai šī informācija ir publicēja, tas tiks precizēts. Iespējams, ka šo informāciju var publicēt.

41) Sanāksmes dalībnieks vērš uzmanību uz to, ka īsākais ceļš uz lidostu ir pa Salu tiltu un Ulmaņa gatvi. Klātesošais vēlas zināt, kāpēc tas tika noraidīts.

N. Balgalis atbild, ka izmantojot salu tiltu, būtu grūti pieslēgties pie centrālās stacijas. No Ulmaņa gatves ienākšana lidostā ir vērsta perpendikulāri. Piedāvātais trases variants ir izstrādāts, ņemot vērā lidostas „Rīga" plānotos dzelzceļa ienākšanas novietojumus.

Klātesošais ierosina nepieciešamo rādiusu izveidot, izmantojot apkārt lidostai esošās auto stāvvietas.

42) Sanāksmes dalībniece, kurai pieder nekustamais īpašums M. Nometņu ielā ar kultūras pieminekļa statusu, jautā, kā ir plānots izbūvēt tuneli, ja būvēšanas vietā ir plūstošās smiltis. Klātesošā vēlas atzīmēt, ka sanāksmes dalībnieku lielākā daļa neatbalsta šī tuneļa izbūvi.

A. Skrastiņš atbild, ka ir veikta būtiska ģeoloģiskā priekšizpēte. Šobrīd vēl nav konstatēta plūstošo smilšu esamība, tomēr ģeoloģiskā izpēte turpinās. Šobrīd ir pieejamas tādas tehnoloģijas, kas nodrošina vienlaicīgu urbšanu un tuneļa būvi.

43) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, vai iedzīvotājiem, kuri dzīvo virs tuneļa, tiks nodrošināti nodokļu atvieglojumi vai apdrošināšana.

A. Skrastiņš atbild, ka apdrošināšanu būvniecības laikā nosaka likumdošana. Apdrošināšana attiekšoties arī uz garantijas periodu.

44) Sanāksmes dalībniece izsaka viedokli par to, ka iedzīvotāji, kuri dzīvo viņas mājā, zem kuras ir paredzēts tunelis, nezina par šo situāciju. Klātesošā jautā, kā tiks risināta ietekmēto iedzīvotāju informēšana.

N. Balgalis atbild, ka īpašnieki tika informēti par sākotnējo sabiedrisko apriešanu saskaņā ar likumdošanas prasībām. M. Riekstiņš jautā klātesošajai attiecīgās mājas adresi, lai pārbaudītu, vai informācija ir nogādāta līdz iedzīvotājiem.

Klātesošā atbild, ka runa ir par māju Mazajā Nometņu ielā 26.

45) Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc atzars uz lidostu nesaskan ar „AECOM" veiktā pētījuma rezultātiem.

M. Riekstiņš atbild, ka *„AECOM"* pētījums ierosināja Rail Baltica vilcienu ievest Centrālajā stacijā, no kuras uz lidostu pasažieri varētu doties, izmantojot esošo sliežu ceļu. Kopš tā laika Rīgas pilsēta ir pieņēmusi lēmumu par kravu operāciju no labā krasta pārcelšanu uz kreiso krastu, šim nolūkam izmantojot esošo dzelzceļa tiltu. Toties esošais dzelzceļa tilts nevar nodrošināt šīs kravas, esošo, kā arī plānoto pasažieru plūsmu un arī līniju uz lidostu „Rīga". RB Latvija turpina un uzlabo *„AECOM"* iesākto izpēti.

A. Kāla slēdz sanāksmi un aicina klātesošos uzdot individuālus jautājumu pie kartēm.

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

Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas Lielā zāle, Eduarda Smiļģa ielā 46, Rīgā
2015. gada 6. martā, plkst. 17:00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1.	Elga Arvoliņa	Ķengaraga 1. gāt. mājas
2.	Halina Glostera	Mazā Nometņu 45 dz. 5
3.	Brigita Jurševiča	METEORA iela 17-1
4.	GEORGIJS BABANOVS	M. Nometņu 6.1
5.	Nina BABANOVA	M. Nometņu 6 1
6.	Māra [illegible]	Lokomotīves 76
7.	[illegible]	Mūzikas 57-34
8.	Silvija [illegible]	Gaujas 30

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
9	[illegible]	Smiltāja 1
10.	Jūga Šparomce	Kāpu iela 9 - 93
11.	Lilita Grīšāne	Skuju 2a - 21
12	Agnese Graudiņa	M Nometņu 72
13.	BARBARA SMILDZELE	Pārslas iela 7
14	LIGA SMILDZIŅĀ	PĀRSLAS IELA 7
15.	Karīna Smildziņa	Pārslas iela 7
16	Ilze Vēsekalna	Mazā Nometņu 71
17.	Z Zaļuma	Zvaigžņu 23
18	Peteris Jaunbergs	Mazā Nometņu 73

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
19.	Oskars Čamāns	SIA "Latvijas Enerģija Rīgā"
20	VALDIS TALIPMANIS	Olimpiskās spēles Rīgā 2036
21	Sandra Lagzdiņa	apsaimniekošanas biedrība Mazā Nometņu
22.	Juris PAEGLE	SIA "RIGERS" ARHITEKTS.
23	SILVIJA BĒRZIŅA	M NOMEŅU 87
24	Kārlis Bormanis	Latvijas Universitāte Latvijas Pensionāru federācija.
25	Ināra Rutka	Čugunka 10
26	Mārīte Veispāle	Salgales iela 6
27	Guntis Lukstiņš	LU
28.	ZANDA PENĒZE	LU

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
29	PETERIS BŪTMS	ARHITEKTS, VALSTS KULTŪRAS PIEMINEKĻU INSPEKTORS
30	Valda Jirgena Andersone	Magoņu 5, Rīga
31	Uldis Andersons	Būvinženieris Magoņu 5-1
32	LAIMONS JURIS G	KOLKASRAGA 4
33	Elīna Kaperē	Kolkasraga 4
34	Dace Ģinava	Ģinavas 1, Rīga
35	LAURIS PAVILONS	~~LAURI~~ MAZĀ NOMETŅU 75
36	Elita Lagzdiņa	Mazā Nometņu 75
37	Ilze Jansone	Kolkasraga 6
38	Solvita Ozola	Pērses 2-4

-4-

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
39	Elina Kaminska	Mārupes 37-39 / Zemaišu 1/4-31
40	Artjoms Jegerovs	Mazā Nometņu ielā 75-8
41	Vaivars Celms	M. Nometņu 52,- 1
42	Zanda Landrāte	Māz Nometņu 71 -3
43	Mārcis Zuiķis	Kokles ielā 4-4
44	Kristaps Bedritis	Mazā Nometņu 71
45	Inga Pavlova	M. Nometņu 75-1
46	Jānis Pavlovs	M. Nometņu 73-3
47	Guntars Pavlovs	M. Nometņu 75-1
48	ARNOLDS GRIGORJEVS	ZUTEŅU 4, RĪGA

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
49	Agnija Mauriņa	mazā Nometņu 7-11, Rīga
50	Kārlis Zemeņš	Lāčplēša iela 8, Rīga
51	Leonora Krauklē	Mārupes 35-27 Rīga
52	Nelda Gaine	Kuģinieku iela 1 Rīga
53	Valdis Gavars	Brambergas al. 41 Rīga
54	Elita Kalniņa	Vides aizsardzības klubs
55	Aija Zīlevica	Kolkasraga iela 8
56	Laimonis Niedre	Dr. Nobeles 3-
57	INĀRA FREIMANE-NIEDRE	MAZĀ NOMETŅU 3, RĪGĀ
58	Birute Ustiatovs	Dientspils 13-11 Āgenskalns Rīga

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
59	Svetlana Jansone	Ventspils iela 13 - 11, Rīga
60	Māra Tomsone	Upesgrīvas iela
61	Kvieska Regīne	Kalnasraga 16/18-21
62	Erika Nagle	Mazā Nometņu iela
63	Kristīne Zīmane	Ādažu iela 2
64	Astra Bērne	Baložu 125-1
65	Dace Andersone	Magoņu 5
66	Edvards Kovaļovs	Mazā Nometņu iela 3
67	Māra Kristeine	Ozolaine 40
68.	Žanna Tamane	Mazā Nometņu 15/3

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
69	Jānis Vīča	Valguma iela
70	Jānis Ozols	Dzirnavu 1-2
71	Inga Spriņģe	M. Nometņu iela 3-46
72	Anastasija Gaidjuško	Tapešu 14A-3
73.	Aļona Ābolkalna-Ābola	Liepāju iela 2
74	ANITA GUTOVSKA	EDUARDA SMILGA IELA 42
75	Dace Jakuško	Eduarda Smilga iela 35
76	Svetlana Pupčejuka	M. Nometnes 1-18
77	Jānis Flors	M. Nometnes 62/64 dzīvok 6
78	Kristine Gulko	M. Nometņu iela 13-10

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
79	Natalja Ņiņina	M. Nometņu 1-5
80	Valentīns Nazdrins	Kalkaraga iela 1/3-22
81	Sandra Upmale	Kokles iela - 10
82	Edvards Grosmans	Mērsraga 1-13
83	Jona Jaunā	„Upesleja", Salacgrīvas n.
84	VIESTAKTS GAILĪTIS	SAULES ALEJA 1-2 LV-1002 RĪGA
85	Irina Nikuleenkova	Zemes īpašuma „Spožumi" Siguldas pagast., Limbažu raj.
86	Jānis Ozols	Platones iela 8
87	Olita Ozola	Platones iela 8
88	Anna Daļeževa	Platones 11

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
89	Lolita Vējiņa	Nometņu 56-2
90	Emilija Šabadaša	Kokles 6-19
91	Georgijs Morozovs	kokles - 16
92.	Gvena Beiserte	M. Nometņu iela 87a
93	ARTŪRS KĀLIS	M. NOMETŅU 87a-2
94.	Kristina Bragina	M. Nometņu 3-9
95	Kavkliņš N.	Pārslas 4-14
96.	Cimošno V.	Rīga M. Nometņu ielā 6
97	Raimonds K	Šaulas 4-7
98	Inese Ozola	Latvijas universitāte Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultāte Vides zinātņu studente

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
99	Gints Grunskiņš	M. Nometņu 65
100	LĀSMA GRIGONE	M. NOMETŅU 72
101	Juniļs Šadovs	KOKLES 16-2
102	Jānis Kigurs	Kokles ielā 16-1
103	Zaiba Šmite-Roķe	Mazā Nometņu 1
104	Ivars Roķis	Mazā Nometņu 1 dz. 1
105	Guntars Pāvels	Mazā Nometņu 1-28
106	Galina Iljušina	Mazā Nometņu 72-4
107	Igors Iļjušins	Maza Nometņu 72-4
108	Tālis Lukats	Pētnavas iela 6/8-7

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
109	Jānis Siņkevičs	—
110	Andrejs Savaļjevs	
111	Olga Savaļjeva	Fr. Brīvzemnieka 6 - 1
112	Dagnija Straupmane	Ozolkalni Sk 32
113	Līga Bākiņa	Mazā Nometņu 15-9
114	Evija Ermuča	Atpūtas 2A
115	DANS ERMUŠS	ATPŪTAS 2A
116	DAIRIS BIRKENBERGS	☺
117	ANDRIS ZELTIŅŠ	M. Nometņu 40
118	Gunāra Andersona	Magoņu 5

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
119	Irene Kaņina	Meteoru iela 10
120	Sandra Vesere	Kuldīgas iela 50 - 1
121	Svetlana Racoca	m. Nometņu 26 - 39
122	LAUMA LIDAKA	lauma.lidaka@gmail.com
123	Karīna Jansone	kjansone@inbox.lv
124	Ilze Kaule	RD PMD
125	Svetlana Livšica	Liepājas 2 - 50A
126	Vladimirs Livšics	Nometņu 3-5
127.	Fjodors Livsics	LIEPAJAS 2/1 - 50 A
128	ALINA LIVSICA	LIEPAJAS 211 - 50

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
129	Rita Lisenko	M. Nometņu 3-15
130	Inga. Damm	Pārslas 10
131	Aiga Gavarāne	O. Vācieša 5
132	Tamāra Ivanovičeva	Kojusalas 17
133	Alla Freiberga	E. Smilgas ielā 40
134	Māra Ferbere	Kokles 6-14
135	Inta Rulle	Jāņupga 1-16
136	Alla Petunova	m. Nometņu 3-23
137	Laila Zaščerjova	m. Nometņu 3-23
138	Anita Gaile	Zaļenu iela 12

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
139.	Astrīda Grīll	Antenurmla 12
140	Andris Bērziņš	Krišjāņa 3 — 5
141	Inita Bērziņa	Kokles 6-17, Rīga
142	Sofija Ārmane	Liepājas 2-35
143	Andrejs Blūzma	Liepājas 5. 101
144	Māra Šeimane	Kalnarozīņa 1
145	Inga Jurēviča	m. Nometņu iela 1-21
146	Ženija Puiņ	m. Nometņu 3-21
147	Anita Ābrama	m. Nometņu 54-1
148	Ivanna Bukmane	m. Nometņu 54-2

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
149	Mārtiņš Bakmanis	M. Nometņu 54-2
150	Māris Yauf.	M. Nometņu 3-21
151	Belousova Reg.	M. Nometņu 3-50
152	Zaiga Saule	Kolkasraga 2-5
153	Laima Saule	Kolkasraga 2-5
154	Ilze Ločmele	Kolkasraga 2-13
155	Ingrīda Ērenpreiss	Kuldīgas ielā 21-2
156	GUNTA RUTKA	MĀRUPES IELA 9
157	Inora Mulder	Pārslas ielā 2-13
158	V. Lis Mālderis	Pārslaiela 2-14

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
159	ILZE SAULĪTE- JANSONE	MAZĀ NOMETŅU 10
160	Ārija Barkāne	Mūkupurvs, iela 2H-2
161	Dzintra Žagata	Sokrates iela 1
162	Auma Eglīte	Sokrates iela 1(1c)
163	Jaunīte Eglīte	Sokrates iela 1(1b)
164	Evija Praulīņa	Mērsraga iela 11
165	Jānis Tetervs	Bārslas iela 2, Rīga
166	Rineta Kazāka	Mārupes iela 1
167	Rita Brice	Mārupes 8b 12
168	Zane Zilberte	M. NOMETŅU 26

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
169	Dagnis Munāns	Mazā Nometņu 26
170	Juris Robežs	Mārupes iela 3, Rīga
171	Anitra Robeža	Mārupes iela 3, Rīga
172	Līga Bērziņa	Mazā Nometņu 71
173	Ivo Kalvecis	mazā Nometņu 71
174	Konstantīns Lavrenovskis	M. Nometņu 3 dz 5
175	Deja Pīte	A. Dārzciema 8a
176	Lene Indrāne	M. Nometņu 28-21
177	Normunds Krūze	M. Nometņu 3-60
178	Daiga Bērziņa	M. Nometņu 71-11

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
179	LIENE GRANDĀNE	"GRADIŅI" JĒKABPILS PAG., ERAĢSTIŅES 4-4, KRĀSLAVA
180	Māris Ziemeļnieks	Akmeņu iela 15-31
181	Daiga Lapiņa	Mēmoga iela 11-22
182	Ilūda Eberšteina	Ilūkstes iela 3-1
183	Antūrs Ebersteins	Nomales iela 3-1
184	Makarijs Rīts	Jaunjāņa iela 1/3
185	Agnese Kinne	Mazā Nometņu iela 3-66
186	Māris Mudelis	Mērsraga iela 1-1,
187	FEDUTINA ALEKSANDRA	M. Nometņu 57-14
188	Ingūna Lamberte	Kalēju 9-9

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
189	UNA LICE	PLATONES 10/12, RĪGA
190	Jānis Brūveris	Mazā Nometņu 7-10 Rīga
191	Vizbulīte Straume	Indrikja ela 6, Rīga
192	Dija Vanaga	Ārlavas ela 16-21, Rīga
193	ŽĀNIS KRAUKLIS ARHITEKTS	DŽ. DUDAIEVA 5-55 RĪGA
194	Aldis Gitbergs	Veltspils ielā 39, Rīga
195	Juris Kondratenko	grupa 93 / RB Latvija
196	Inta Lāga	Stērsraga 2a
197	Baiba Stūrīte	Mazā Nometņu 52
198	Ilze Kīdaka	Ēnas iela 2

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
199	Aija Koniuste	Žīmotāju gatvē 116
200	Regīta Poļaka	Rīga, Mazā Nometņu iela #1
201	Linda Jaunzeme	LV mērnieku birojs
202	Brigita Galeja	VCA "Rīnūžu" īpaš. kom. vad.
203	Aivars Galejs	RAKUS energokompānijas nod. vad.
204	Līga Gulbene	Stāmpes iela 47
205	Sandra Zariņa	Platones 1/3, Rīga
206	LINARDS ZARIŅŠ	PLATONES IELA 1/3, Rīga
207	Jānis Ruķelis	Privātīpašums Purenu iela 2
208	Agnis Bambāts	Zolitūdes iela 25

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
209	Rūtiņa Mase	Rīga, Studeles 3-1
210	Ruta Tukmane	Rīga, Pārslas 9-3
211	Lidija Ailceja	Rīg. Mazā Nometņu 26-5
212	Regina Birzbaum	Rīga Ā. Nometņu iela 26-11
213	Sintija Birzbaume	Rīga, Kalnciema iela 116-7
214	Maija Lugiņica	Rīga Gaviezes 4a
215	Lomija Lugevica	Liga Gavieres iela 4a
216	Ingrida Eveliete	Rīga- Gavieres iela 2
217	Silvija Igaune-Blumberga	Čugunu iela 18
218	~~ALDIS LAPIŅŠ~~	M. NOMETŅU IELA 1-27

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
219	Ainis Heijmanis	Privātīpašam,
220	Ashate SHELŠERE	PLATOVES IELA 5
221	Ausma Grāvleja	Krūzes 2
222	Pēteris Grāvlejs	Ādmiņu 26/28-24
223	Valērija Apse	Mežā Nometņu 3-56
224	Rudīte Freimane	Olīnu 7-10

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
225	Linards Zandars	M. Nometņu 81
226	Anita Zandovska	m. Nometņu 81
227	Juris Trosiks	M. Nometņu, 3
228	AIGARS KOKINS	Kolkasragā iela 6-3
229	MARITA EISAKA	M. NOMETŅU 26
230	MARIKA BEROVSKA	M. Nometņu 26
231	SARMĪTE BARUIKA	M. NOMETŅU IEL 1
232	KASPARS VEISBERGS	M. NOMETŅU 55
233	HARALDS KRASTIŅŠ	Meteora iela 10

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)

INSPIRING ENVIRONMENT

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, Evija Brante, 06.03.2015, Rīga

Ietekmes uz vidi novērtējums (IVN)

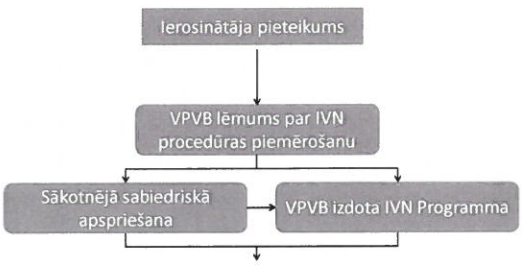
Ietekmes uz vidi novērtējums ir vairāku stadiju procedūra, kuras pielietošana ir nepieciešama pirms nozīmīgu objektu būvniecības, kas var atstāt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi

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

IVN galvenie uzdevumi

1. Esošā vides stāvokļa izpēte
2. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi izpēte, alternatīvu analīze
   - vismaz divus dažādus risinājumus attiecībā uz vietu vai izmantojamo tehnoloģiju veidiem
   - vieta – trases novietojums,
   - tehniskie risinājumi, t.sk. Rail Baltica trases novietojuma līmenis attiecībā pret esošiem objektiem, šķērsojumu risinājumi (ceļi, ielas, cauruļvadi, elektrolīnijas, komunikācijas, ūdensvadi, kanalizācija, ūdensteces u.c.), būvniecības tehnoloģijas, izmantojamo materiālu veidi
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

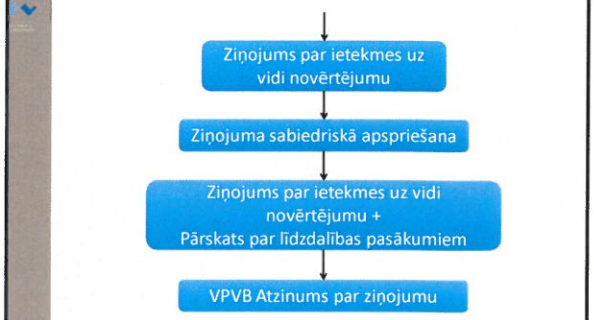
Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 2

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



IVN ziņojuma saturs - 1

- Viens no svarīgākajiem aspektiem – trases novietojums un tehniskais risinājums
- 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
  - tehniskie risinājumi, kas izvēlēti, ņemot vērā drošības prasības, tehniskos parametrus, esošo un/vai plānoto objektu funkcionālos risinājumus, ekspluatācijas noteikumus u.c. apstākļus

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

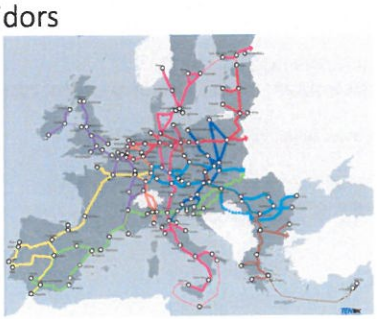
videi draudzīgs

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

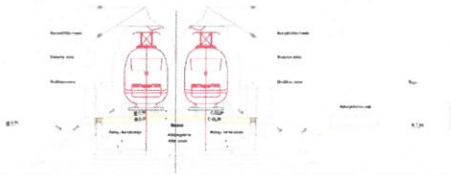
Kalpos Latvijas biznesa un privāto ienākumu palielināšanai

- 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)

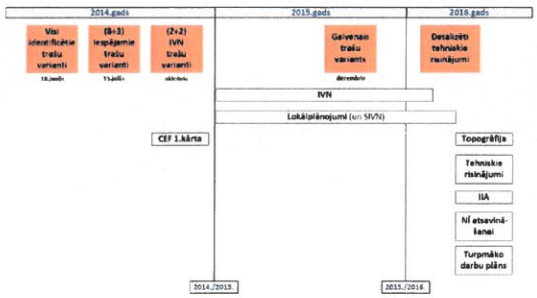


Pašlaik sasniegtais:

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



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**

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

2011. gads - vienošanās par RailBaltica novietojumu Baltijā

AECOM līnija



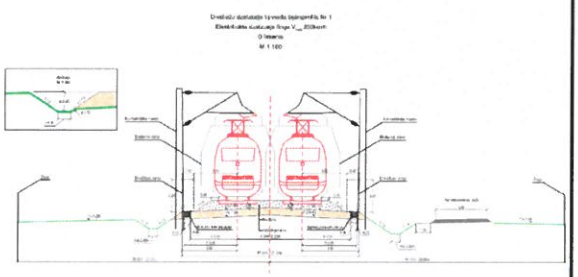
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

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

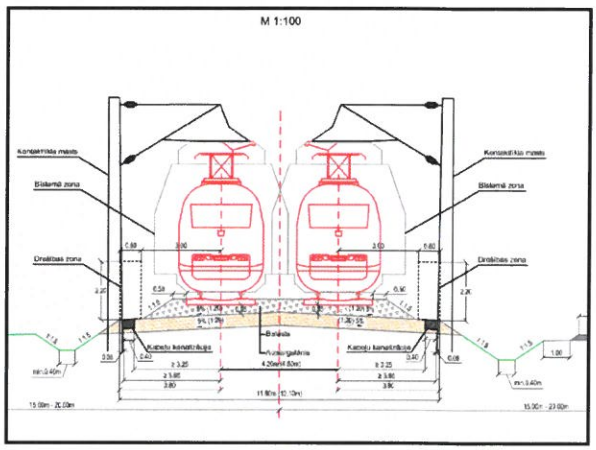
no visiem aspektiem pamatot un noteikt **precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas teritorijā**, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu

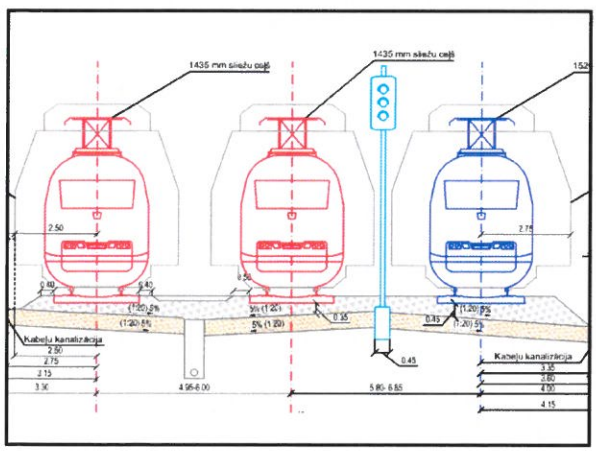
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Rail Baltica tipveida šķērsprofils



Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

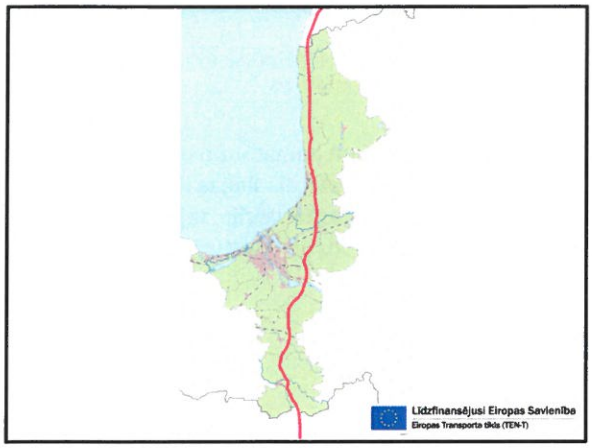


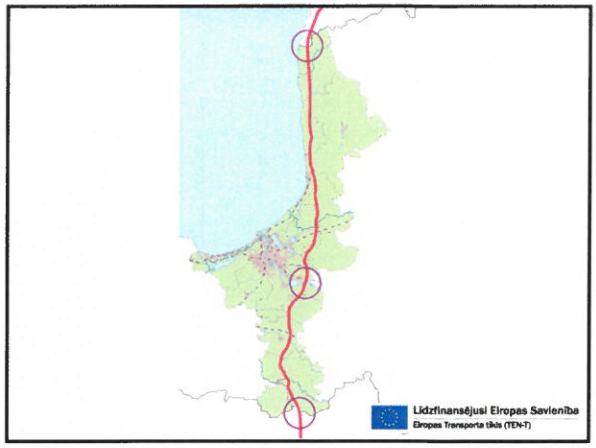


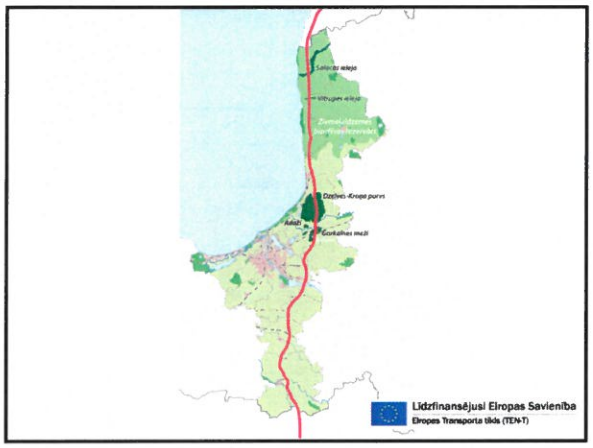
Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

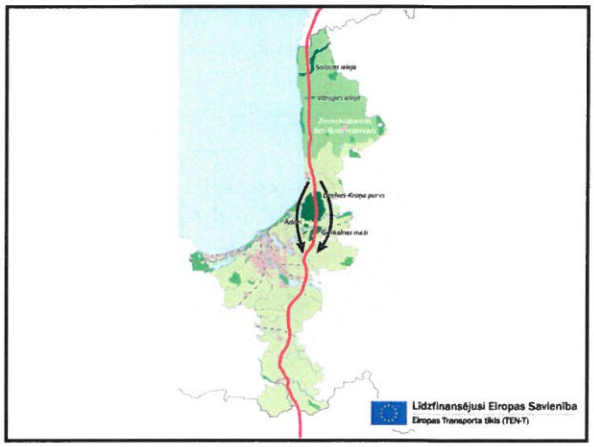
- tilti pār lielajām upēm (Daugava, Gauja),
- tilti pār vidējām upēm (Mūsa, Mēmele, Salaca, Iecava, Mazā Jugla, Lielā Jugla, Svētupe, Misa, Tumšupe, Vitrupe),
- tilti pār mazajām upēm,
- divlīmeņu šķērsojumi ar autoceļiem, ielām un 1520 mm sliežu ceļiem,
- viadukti pār ielejām, gravām, citām pazemināta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

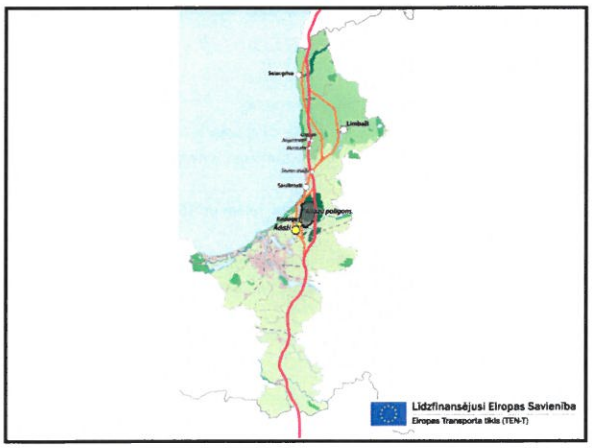
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

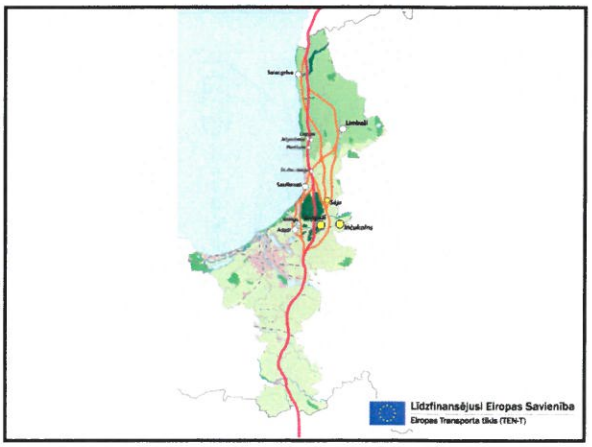

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

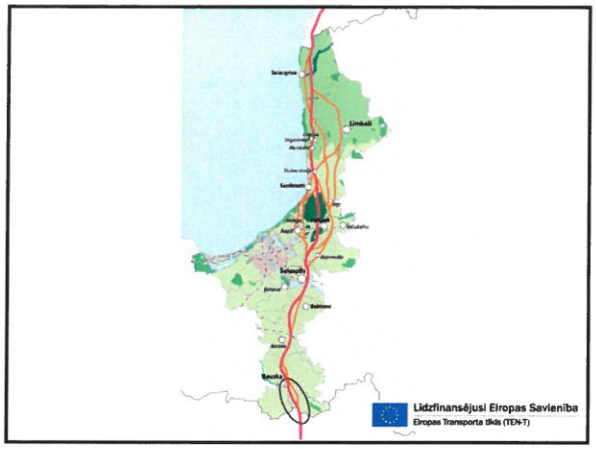

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

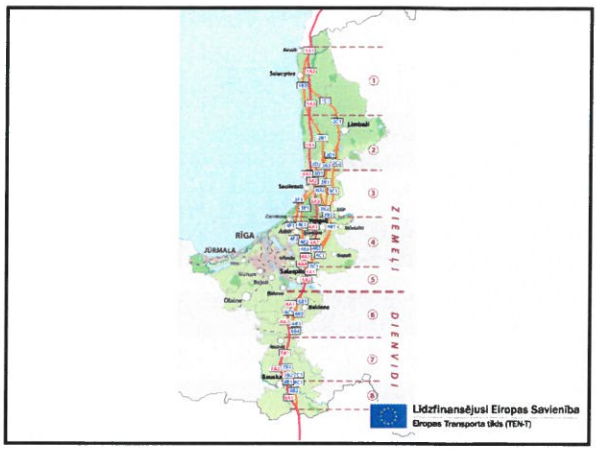

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

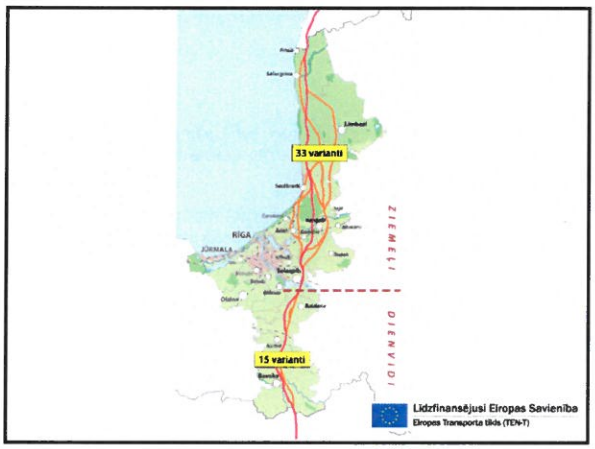

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)


Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)


Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)







Daudzkritēriju analīzes metodika

Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

Lietotāju intereses
- Pasažieri (tūristi)
- Kravu pārvadātāji

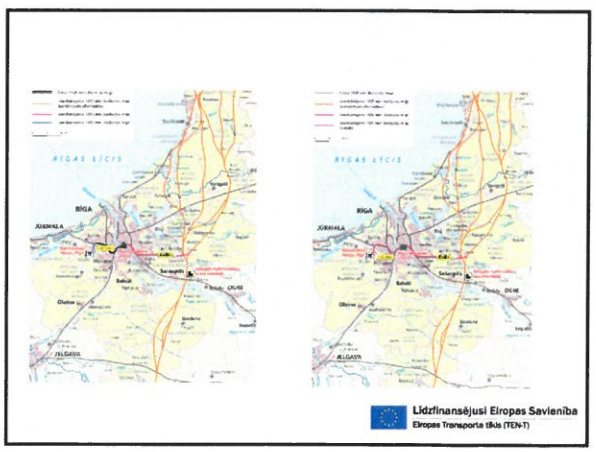
Infrastruktūras pārvaldītāja intereses

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

Publiskā sektora intereses
- Valsts
- Pašvaldības

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)








Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Rīgas brīvostas savienojums - multimodālais kravu terminmāls Saulkalnē

par ekonomiski optimālo Rīgas ostas pieslēgumu Rail Baltica uzskatāms **multimodālais terminmāls, 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

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

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

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

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

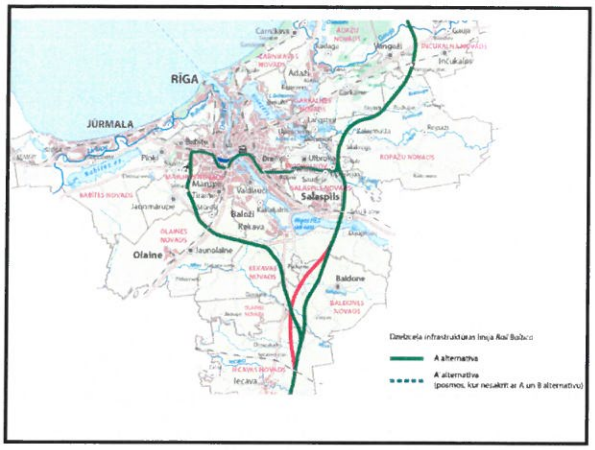
- pielāgots kopējai pasažieru plūsmai lidostā;
- kursē pēc intensīva grafika vismaz reizi pusstundā (efektīvi iekļaujoties pilsētas un piepilsētas sabiedriskā transporta sistēmā)
- pamatā pārvadā vietējos pasažierus no/uz pilsētas centru (vietējie lidostas pasažieri un lidostas un tās apkārtējo teritoriju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

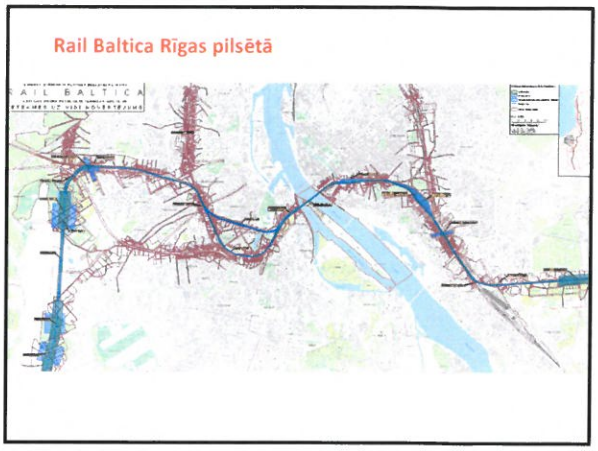
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

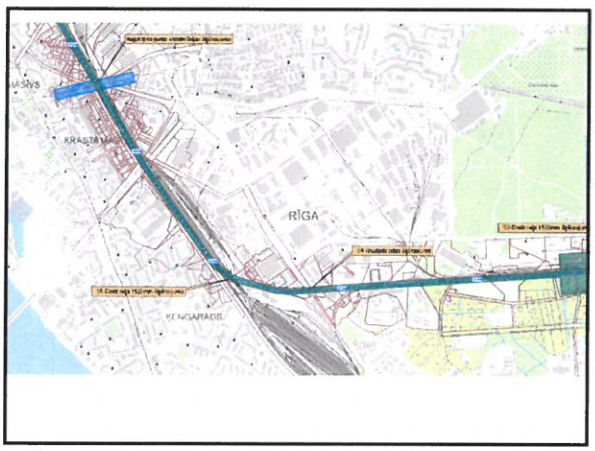
Stratēģiskās intereses – lidostas savienojums

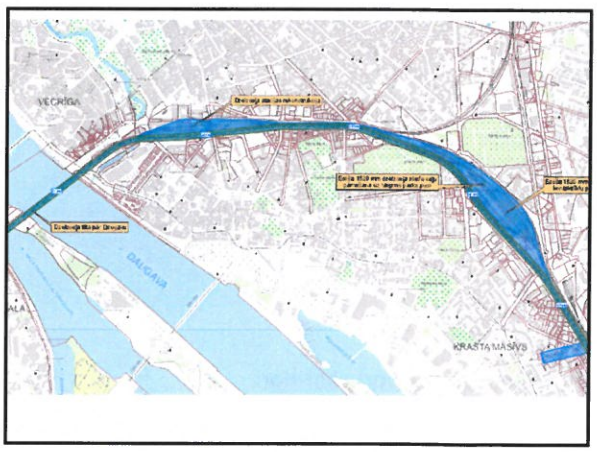
- **Stratēģiski un arī ekonomiski pamatots ir tikai savienojums, kas nodrošina regulāru satiksmi (43 vilcienpāri diennaktī)**
  - Lai nodrošinātu šādu satiksmi, nepieciešama izdalīta līnija un jauns dzelzceļa tilts arī 1520mm savienojumam
- **1520mm savienojums ar lidostu nav stratēģiski atbalstāms, 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 but 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

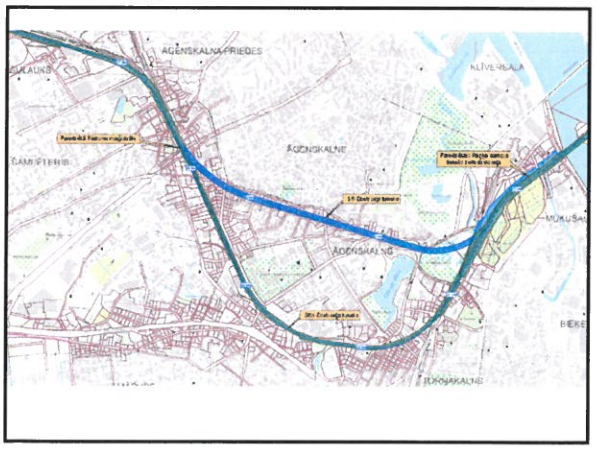
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

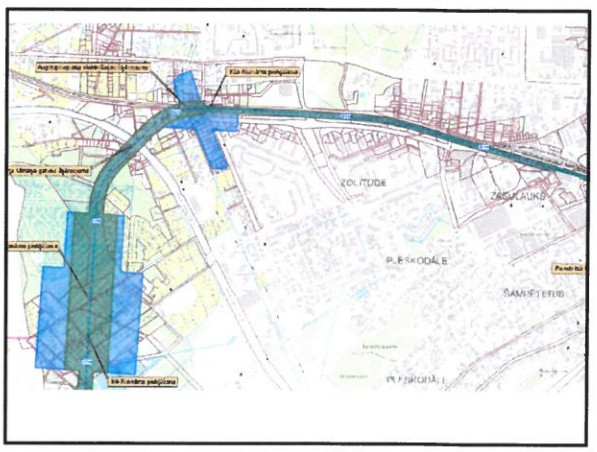

RĪGA
JŪRMALA
Salaspils
Baldone
Olaine
Ķekava
Ādaži
Ropažu novads
Dzelzceļa infrastruktūras līnija Rail Baltica
A alternatīva
A alternatīva
(posmos, kur nesakrīt ar A un B alternatīvu)


Rail Baltica Rīgas pilsētā

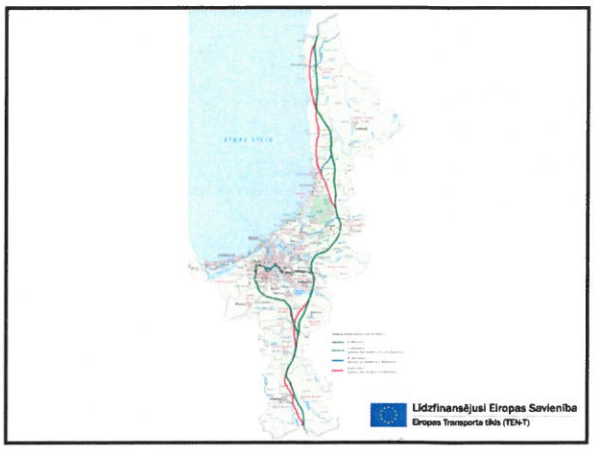

RĪGA


VECRĪGA
DAUGAVA
KRASTAMASĪVS


AGENSKALNA PRIEDES
KLĪVERSALA
ĀGENSKALNS
ĀGENSKALNS


ZOLITŪDE
ŠAMPĒTERIS





ideāls līdzsvars

cilvēks

vide

ekonomika

vienotie transporta koridori





rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)