18. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Mārupes novadā

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

IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSMES

PROTOKOLS Nr. 13

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 7. martā, plkst. 11:00

Sanāksmes norises vieta: Mārupes kultūras nams, Daugavas iela 29, Mārupe

Sanāksmi atklāj Mārupes novada domes priekšsēdētājs Mārtiņš Bojārs un dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvei Aigai Kālai.

A. Kāla iepazīstina klātesošos ar sākotnējas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve Evija Brante informē klātesošos par ietekmes uz vidi novērtējuma (šeit un turpmāk tekstā – IVN) procedūras gaitu un IVN uzdevumiem. E. Brante informē, ka līdz šā gada 15. martam iespējams sūtīt priekšlikumus IVN programmai uz Vides pārraudzības valsts biroju (šeit un turpmāk – VPVB), kā arī izteikt tos sabiedriskās apspriešanas sanāksmes laikā.

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktora vietnieks Māris Riekstiņš iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu, tā izstrādes gaitu un projekta nepieciešamību Latvijas un Eiropas transporta infrastruktūras uzlabošanā. Pilnsabiedrības "RB Latvija" pārstāvis Neils Balgalis iepazīstina ar procedūru, kādā tika izvēlēti IVN izvirzītie trases novietojuma varianti, konkrēti A alternatīva, kas skar Mārupes novadu. N. Balgalis norāda, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtie iedzīvotāju viedokļi tika uzklausīti un, balstoties uz tiem, tika izstrādāts vēl viens trases novietojuma variants – alternatīva A'''. Pilnsabiedrības "RB Latvija" piedāvājums ir abas alternatīvas virzīt IVN procesā. Klātesošais no zāles norāda, ka arī A''' variantā būtu jānojauc vismaz viena māja. N. Balgalis norāda, ka kartē norādītais 300 m izpētes koridors, kur pēc šī brīža datiem atrodas 8 mājas, nenozīmē to, ka visā izpētes koridora platumā tiks būvēts dzelzceļš. Dzelzceļa trase tiks būvēta tikai 40-60 m platumā. N. Balgalis ierosina izteikt viedokļus par A un A''' alternatīvu novietojumu un tehniskajiem risinājumiem. Mārupes novada domes pārstāvis jautā vai ir rakstisks dokuments, kas pierāda, ka projekta virzītājiem ir tiesības piedāvāt šajā sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā A''' variantu, kas nav paredzēts nevienā dokumentā. Klātesošais norāda, ka pilnsabiedrībai "RB Latvija" nav tiesības papildināt piedāvātos variantus. N. Balgalis norāda, ka minētā alternatīva ir ar Mārupes novada iedzīvotājiem un uzņēmējiem sadarbības rezultātā izveidots trases novietojuma variants, kas tiek šobrīd piedāvāts izvērtēšanai. N. Balgalis aicina Mārupes novada domes pārstāvi publiski paust domes viedokli, ja tā nevēlas, lai A''' alternatīva tiktu tālāk izskatīta. M. Riekstiņš papildina, ka Satiksmes ministrija ir izvērtējusi A''' variantu un secinājusi, ka tas ir būtiski dārgāks, nekā iepriekšējais

variants un Satiksmes ministrijas viedoklis ir, ka šāds risinājums nebūtu pietiekami labs. M. Riekstiņš norāda, ka Satiksmes ministrija pēdējo nedēļu diskusiju rezultātā noteikusi uzdevumu pētniekiem vēlreiz atgriezties pie iepriekš izvērtētajām alternatīvām Mārupes novadā un izskatīt to potenciālu. M. Riekstiņš uzsver, ka turpmākajā izpētes posmā sabiedrības viedoklis tiks ņemts vērā, lai izveidotu vispiemērotāko alternatīvu gan izvietojuma, gan tehnisko risinājumu ziņā.

A. Kāla aicina sanāksmes dalībniekus pāriet uz diskusiju formu, kurā iespējams izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus par paredzētajām darbībām.

Jautājumi un diskusijas:

1) M. Bojārs norāda, ka sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā tiek diskutēts par publiskajā vidē sniegto informāciju, līdz ar to A''' alternatīva šajā sākotnējā sabiedriskās apspriešanas sanāksmē nav izskatāma.

M. Riekstiņš komentē izskanējušo viedokli un norāda, ja sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā sabiedrība izteiks vēl citus priekšlikumus un jautājumus, vai arī tie netiks apspriesti. M. Riekstiņš izsaka viedokli, ka racionāli priekšlikumi, ko izsaka gan Mārupes novada dome, gan sabiedrība, ir apspriežami šī IVN procesa laikā.

2) M. Bojārs informē, ka esam situācijā, kāda bija 2014. gada novembrī, kad bija darba grupa, kurā tika skatīti 8 varianti un uz publisko apspriešanu tika izvirzīti divi no tiem. Mārupes novada situācijā bija variants, kur dzelzceļš ienāk pa lidostas "Rīga" ziemeļu daļu, no Jūrmala-Tukuma dzelzceļa līnijas uz ievadu lidostā. M. Bojārs norāda, ka janvārī parādījusies šobrīd piedāvātā alternatīva un atkal tiek spēlēts ar trases novietojuma variantiem. M. Bojārs aicina būt korektiem par to, kas šobrīd notiek, un noņemt piedāvāto A''' alternatīvu no turpmākās izskatīšanas. M. Bojārs lūdz juristiem komentāru par radušos situāciju.

N. Balgalis paskaidro, ka A''' alternatīva ir tas variants, ko pilnsabiedrības "RB Latvija" pētnieki piedāvās tālākai izpētei IVN procesā. Ja sabiedrība nevēlas šo variantu izskatīt, N. Balgalis aicina izskatīt un izteikt savu viedokli tikai par A alternatīvu. Alternatīva A''' ir sadarbības ar sabiedrību rezultāts un N. Balgalis norāda, ka iespējams šis ir variants, kurš būtu vislabākais Mārupes novada iedzīvotājiem.

Klātesošais no zāles norāda, ka pētniekiem bija pietiekami ilgs laiks sagatavoties sabiedriskajai apspriešanai, un pauž viedokli, ka pēdējā vakarā ir tapis risinājums A''' alternatīvai.

N. Balgalis, uzklausot viedokli, norāda, ka ir iespējams tālāk apspriest tikai A variantu un norāda, ka mērķis bija parādīt sabiedrībai, ka jau izskanējušais viedoklis ir uzklausīts un tiek ņemts vērā, lai piedāvātu pēc iespējas labāku trases novietojuma variantu.

3) Mārupes novada Attīstības komitejas priekšsēdētājs Pēteris Pikše informē, ka Satiksmes ministrijas organizētajā projekta Rail Baltica darba grupā Mārupes novada

domes pārstāvji 4 mēnešus atkārtoti pieprasīja un gaidīja izejas datus Rail Baltica daudzkritēriju analīzei, kur bija paredzēti 8 ievadi Rīgā. P. Pikše uzskata, ka daudzkritēriju analīzei vajadzēja sastāvēt no kā minimums 8 bieziem sējumiem, bet vakar tika saņemtas divas lapas. P. Pikše analizē saņemto informāciju un norāda, ka pareizi ir norādīts trases garums Mārupes novadā – 9,96 km. Diemžēl pilnsabiedrības "RB Latvija" pārstāvji nav ņēmuši vērā Mārupes novadā esošo meliorācijas sistēmu, kuru pārveidei pēc speciālistu domām nepieciešams vismaz 1 milj. eiro. P. Pikše norāda, ka nav pieminētas 50 % savrupmājas, kas atrodas 300 m aizsargjoslā, kuras P. Pikše personīgi kopā ar Mārupes novada domes Vides un komunālo jautājumu komitejas priekšsēdētāju Jāni Rušenieku ir apsekojis un dokumentējis. Nav pieminēti neviens no 50 sagatavotajiem un ar komunikācijām nodrošinātajiem apbūves gabaliem. Nav pieminētas 4 komercēkas un nesen ekspluatācijā nodotā kūtsmēslu krātuve ar aptuvenām 200 000 eiro izmaksām. Nav pieminēta neviena no izbūvētajām un noasfaltētajām privātajām ielām un ceļiem un 3 veloceliņi, kurus šķērso A alternatīva. P. Pikše izsaka bažas, ja viņš nosauktu kopējo paredzēto summu, kas paredzēta iedzīvotājiem par viņu nekustamo īpašumu atsavināšanu, tas noteikti satricinātu klātesošos zālē. P. Pikše norāda, ka summa ir mazāka par vienas vērtīgas komercēkas cenu. P. Pikše uzskata, ka pieminētais ir pietiekošs pamats tam, ka darba grupa nav izpildījusi tehniskos noteikumus un specifikāciju, un nav veikusi kvalitatīvu daudzkritēriju analīzi un Mārupes novada dome noraida izvēlēto trases variantu, kas šobrīd ir nodots IVN, jo tas neizpilda nevienu no daudzkritēriju analīzes uzstādītajiem kritērijiem. Mārupes novada dome vēl joprojām gaida Nacionālas vadības grupas 2015. gada janvāra lēmumu, par šī varianta virzīšanu uz IVN, kurš kardināli atšķiras no sanāksmes slēdziena. P. Pikše norāda, ka moderatora talants un frāzes par valstisko ieguvumu nākotnei šoreiz nepalīdzēs, ir vajadzīgi profesionāli speciālisti un nopietns izpētes darbs. P. Pikše pamatoti apšauba Satiksmes ministrijas kompetenci izstrādāt šo projektu un pilnsabiedrības "RB Latvija" kompetenci to realizēt.

N. Balgalis skaidro, kā izveidots viens variants dzelzceļa trases novietojumam Mārupes novadā. Sākot ar 2014. gada 2. oktobri, darba grupā Mārupes novada dome deklarēja, ka vilcienam caur Mārupi nav jābrauc. Pašvaldības viedoklis tika fiksēts, un tālākā informācija tika ņemta no publiskajām datu bāzēm. N. Balgalis norāda, ka šajā laikā, strādājot ar 20 citām Latvijas pašvaldībām, kopīgi tika veikta analīze un izstrādātas dzelzceļa trases novietojuma alternatīvas, kur vairākas pilsētas vēlējās, lai trase tiktu novietota tuvāk tām. Tas nodrošinātu nākotnes iespējas reģionālā vilciena staciju un pārkraušanas punktu izbūvei. N. Balgalis skaidro, ka Mārupes novada dome ir paudusi nostāju, ka nevēlas Rail Baltica dzelzceļa trasi sava novada teritorijā, un nav notikusi sadarbība trases alternatīvu izstrādē. Projektētāji izstrādāja 4 variantus, no kuriem tika izvēlēta viena, no projektētāju viedokļa labākā alternatīva, par ko ir informēts projekta pasūtītājs. N. Balgalis norāda, ka sadarbība ar Mārupes novada domi tika uzsākta šā gada 13. februārī, kad visai Latvijai tika parādīti trases varianti, un tādēļ izveidotā alternatīva ir sadarbības procesa rezultāts no iedzīvotāju iesniegumiem un domām.

4) Mārupes iedzīvotājs Gunārs Ivulāns izsaka bažas par to, kā Rail Baltica process tiek virzīts, jo medijos izskanējusi informācija, ka 8. oktobrī pilnsabiedrības "RB Latvija" pārstāvji ir ieskaitījuši 14 000 eiro partijas "Vienotība" kontā. G. Ivulāns jautā – kāpēc

pirms konkursa noslēguma šāda rīcība bija nepieciešama? Vai tas nevar ietekmēt projekta Rail Baltica virzību un vai tika iemaksātas vēl lielākas summas?

N. Balgalis atbild, ka viņaprāt politiskā darbība Latvijā ir jāfinansē pārskatāmā un legālā veidā.

5) Mārupes novada domes juriste jautā, kādēļ šobrīd notiek sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme, ko nosauc par juridisku absurdu. Domes juriste uzsver, ka plānošana un būvniecība nenotiek individuāli, un galvenais dokuments, kas to nosaka, ir teritorijas plānojums. Juriste skaidro, ka normatīvie akti nosaka teritorijas plānošanu nacionālā līmenī, reģionālā līmenī un pašvaldības līmenī. Šajā gadījumā ir 3 līmeņu dokumenti – nacionālais attīstības plāns, reģionālais attīstības plāns un pašvaldības ilgtspējīgas attīstības stratēģija, uz kuru pamata nesen tika pieņemts Mārupes novada teritorijas plānojums. Juriste norāda, ka Rail Baltica dzelzceļa trase tajā ir iezīmēta, taču pavisam citur, nekā to šobrīd piedāvā. Juriste informē, ka nav saprotams, kā var veikt IVN procesu apstākļos, kad nav nodrošināts pats pamats – teritorijas plānojums. Juriste jautā klātesošajiem, vai kāds var aizliegt viņiem būvēt savu māju tur, kur šobrīd projektētāji ir iezīmējuši dzelzceļa trasi un norāda, ka tas ir darīts pretēji normatīvajiem aktiem. Juriste informē, ka Mārupes novadā ir deklarēti 20 000 iedzīvotāji, taču tikai sanāksmē klātesošajiem tiek prezentēta jauna trases novietojuma alternatīva. Juriste norāda, ka tas tiek darīts pretēji normatīvajiem aktiem, kas nosaka, kā ir jāplāno teritorija, līdz ar to uzsāktā IVN procedūra ir bezjēdzīga. Juriste uzsver, ka vide, kam tiks veikts novērtējums, šobrīd pastāvīgi mainās, jo nav nodrošināts konkrēts plānojums. Jurista min piemēru, ka citas pašvaldības atbalstu Rail Baltica projektu, jo jau ilgu laiku pirms tam iedzīvotāji tika iesaistīti, kopīgi apspriežoties un nolemjot, kuras teritorijas viņi ir gatavi norezervēt Rail Baltica trases novietojuma pētījumam. Juriste norāda, ka Teritorijas attīstības plānošanas likums konkrēti nosaka, ka no sākuma ir jāizstrādā attīstības stratēģija un tieši tajā pirmo reizi ir jāparādās valsts objektu nozīmes koridoram un tikai tad tiek precizēti attiecīgie dokumenti. Juriste norāda, ka nacionālajā attīstības plānā šis konkrētais Rail Baltica šķērsojums nav paredzēts. Juriste uzsver, ka šobrīd tiesiski nav iespējams runāt par to, kur trase šķērsos Mārupes novadu, kamēr vien nav grozīts nacionālās attīstības plāns un pašvaldības teritorijas plānojums. Ne pētniekiem, ne iedzīvotājiem neviens normatīvais akts nepiešķir tiesības brīvi zīmēt Mārupes teritoriju un noteikt, kur būs koridori. Mārupes novada domes juristi izbrīnīja, ka pētnieki darbojas uz Google fotouzņēmumu pamata. Juriste izsaka viedokli, ja katrs varētu būvēt teritorijā, ko redzam Google uzņemtajos attēlos, tad varētu vairs nerunāt ne par tiesisku paļāvību, ne par tiesisku valsti un vispār aizmirst par likumiem.

E. Brante atbild, ka likums par ietekmes uz vidi novērtējumu paredz, ka IVN nevar uzsākt, ja ir neatbilstība ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, izņemot gadījumus ar teritorijas plānojumiem, jo šis plānošanas process var notikt paralēli. N. Balgalis komentē piebildi par izmantotajām kartēm un norāda, ka sanāksmes laikā tiek rādīta informācija, kas ir sabiedrībai saprotama. Trašu novietojums tika veidots balstoties uz 5 kritēriju grupām:

- aktuālais kadastrs – 2 nedēļas vecs,

- datubāzes no valsts uzņēmumiem iestādēm, VAS "Latvijas valsts meži", Dabas aizsardzības pārvaldes,
- apsekojumi dabā,
- topogrāfiskās kartes,
- aerofoto uzņēmumi.

N. Balgalis norāda, ka projektētāju sniegtā informācija, tai skaitā daudzkritēriju analīze, atbilst situācijai dabā 2014. oktobrī. Mārupes novada domes juriste jautā, kā projektētāji var nodrošināt to, situācija nemainīsies un rītdien, parītdien netiks izsniegtas jaunas būvatļaujas, nebūs uzbūvētas jaunas mājas, netiks sadalītas jaunas zemes. N. Balgalis piekrīt un norāda, ka šo situāciju neviens visā Latvijā nevar nodrošināt. N. Balgaļa atbildi pārtrauc Simona Ivulāne, Vētras ciema iedzīvotāja, un informē, ka iepriekš minētie apsekojumi dabā tika veikti šā gada 10. februārī.
N. Balgalis atbild, ka apsekojumi dabā notika 2014. gada oktobrī, un turpina iesākto atbildi uz Mārupes novada domes juristes jautājumu. N. Balgalis norāda, ka Mārupes novada domes ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 17. lapaspuses 4. attēlā Mārupes novada transporta struktūrā ir iezīmēta zila līnija (rāda kartē), kas iet līdz Jaunmārupei gar autoceļu A5, kur precīzi pierakstīts – precizējumi pēc speciālām izpētēm. N. Balgalis informē, ka teritorijas plānojuma paskaidrojuma rakstā ir pieminēts process, kuru projektētāji pašlaik veic. Tāds ir plānošanas process, ko nosaka Latvijas Republikas normatīvo aktu kopums, kas runā par teritorijas plānošanu.

6) Biedrības "Mārupes uzņēmēji" valdes priekšsēdētājs Normunds Čiževskis vēlas uzzināt pamatojumu dzelzceļa trases novietojumam no lidostas "Rīga" virzienā uz leju un vai šis pamatojums ir balstīts uz kādiem aprēķiniem.

M. Riekstiņš paskaidro, ka viens no iemesliem, kāpēc Satiksmes ministrija ierosināja veikt izpēti šim dzelzceļa atzaram, ir ātrāks braukšanas laiks, nekā gadījumā, ja vilcienam būtu jādodas atpakaļ austrumu virzienā no lidostas un tikai pēc tam jāvirzās uz dienvidiem. Otrs nozīmīgs apstāklis ir lidostas plāni saistībā ar reģionālā kravu pārdales centra attīstību. M. Riekstiņš uzsver, ka tās nav tādas kravas, ko ved šobrīd esošais dzelzceļš. Kā piemēru M. Riekstiņš min iespēju, ka Rīga kļūtu par Āzijas kravu sadales centru Baltijas reģionā. Konteinertipa kravas būtu ērti uzkraut uz platformas un tālāk ar Rail Baltica trases palīdzību aizvest tajā virzienā, kur tas ir nepieciešams. M. Riekstiņš norāda, ka pastāv vēl trešais aspekts, kas šobrīd vēl nevienā plānā nav ietverts. Tie ir Rīgas pilsētas ilgtermiņa nosacījumi – caur Rīgas pilsētu nevest kravas. M. Riekstiņš turpina paskaidrot, ka visas kravas, kas tiek vestas uz un no Daugavas labā krasta, saglabās savu kustību cauri Rīgas centram, savukārt nākotnē, kad tiks aktivizēta darbība Daugavas kreisajā krastā, trasi varēs izmantot arī šīm kravām. M. Riekstiņš vēlreiz uzsver, ka šī informācija nav atspoguļota nevienos plānošanas dokumentos, tomēr nākotnē šis jautājums būs jārisina.

7) AS „Mārupes komunālie pakalpojumi" projektu vadītāja un Mārupes novada iedzīvotāja Dace Šveide pauž viedokli, ka nav skaidrs dzelzceļa līnijas šķērsojuma ekonomiskais un tehniskais pamatojums, kas "kā vaga izdzīsies cauri visam Mārupes novadam". D. Šveide to salīdzina ar situāciju Padomju Savienības laikā, kad sievietēm ķeizargriezienu taisīja pa vēdera vidu, taču šodien esam nonākuši situācijā, kad ir

iespējami risinājumi, tā lai tas būtu kosmētiski, skaisti, piemēroti situācijai un neko nebojātu. Kā AS „Mārupes komunālie pakalpojumi" pārstāve D. Šveide informē, ka kopš 2010. gada uzņēmums Mārupē realizē dažādus ūdenssaimniecības risinājuma projektus. D. Šveide uzver, ka Mārupe ir pilsēta un nav vairs lauku teritorija, un tādēļ vēlas, lai arī ar Mārupi rēķinās. D. Šveide norāda, ka šobrīd esošajos publiski pieejamajos dokumentos nav atrasta informācija par kanalizācijas un ūdenssaimniecības sistēmu atspoguļojumu. D. Šveide norāda, ka jebkuras dzelzceļa trases novietojuma variantā, tā šķērso būtisku ūdenssaimniecības sistēmas atzaru, kas savienotu Jaunmārupes un Mārupes sistēmu, nodrošinot notekūdeņu novadīšanu tālāk uz Rīgu, kā tas tika paredzēts 2004. gadā. D. Šveide jautā, kā šī problēma tālāk tiks risināta un kurš par to maksās. Šobrīd kopā ar Mārupes novada domi un Eiropas Savienības līdzfinansējumu ūdenssaimniecības sistēmās jau ir ieguldīti 11 milj. eiro un tiek plānots ieguldīt vēl 8 milj. eiro. Tā kā Eiropas Savienības līdzfinansējums uzliek arī konkrētus mērķus, kas ar konkrēto projektu ir jāsasniedz, D. Šveide norāda, ka ar projekta Rail Baltica iesaistīšanos šie mērķi netiks sasniegti. D. Šveide uzņēmuma vārdā jautā – Kurā brīdī būs iespējams iesniegt rēķinu par Eiropas Savienības līdzekļu atmaksu, kas varētu sastādīt 11 milj. eiro uz pašreizējo brīdi?

Pilnsabiedrības "RB Latvija" izpētes darba grupas vadītājs Arnis Skrastiņš sniedz atbildi, ka izpētes veicēji zina par šķērsojumiem ar komunikācijām un visi tie tiks ņemti vērā, kā arī tiks iekļauti uzdevumā tehnisko projektu izstrādātājiem. Tiks izstrādāti nepieciešamie risinājumi vai nu komunikācijas tīklu aizsardzībai, vai pārcelšanai. Visi risinājumi tiks izstrādāti par projekta finanšu līdzekļiem. M. Riekstiņš papildina, ka šobrīd rit izpētes process un ja vēl ir kādas lietas, kas nav līdz galam izpētītas, tas tiks izdarīts tālākajā procesā. M. Riekstiņš norāda, ka dzelzceļa sistēmas izbūvei nav nepieciešama visa Mārupe, bet gan 40-60 metri un ja gadījumā, kaut kas tiek skarts no esošās infrastruktūras, risinājumi tiek izstrādāti par iniciatīvā projekta Rail Baltica resursiem. Ja gadījumā risinājumi ir neiespējami vai kā savādāk netiks pildīti Eiropas Savienības nosacījumi, tad šādas dzelzceļa trases konkrētajā teritorijā nebūs.

D. Šveide vēlas komentēt dzirdēto un norāda, ka arī Mārupes novadam ir savas ambīcijas. D. Šveide jautā, kas nākotnē notiks ar Skultes ciematu, ja lidosta "Rīga" turpinās attīstīties. D. Šveidi māc bažas, ka Skultes ciemata nākotnē var arī vairs nebūt un informē, ka pašreiz ūdenssaimniecības attīstībā ir investēti 3 milj. eiro. D. Šveide jautā - Vai šajā projektā netiek ievērtēts tas, ka lidostai paplašinoties, tiek apdraudēts Skultes ciemats?

N. Balgalis sniedz atbildi, rādot iepriekš minēto teritoriju atrašanās vietu kartē. N. Balgalis informē, ka trase Mārupes novada apbūvēto teritoriju Vētras ciemā šķērso 1,5 km garumā, un norāda, ka, ja D. Šveide var apgalvot, ka 11 milj. eiro ir ieguldīti tieši šajā teritorijā, ko aizliedz Eiropas Savienības finansējums, tādā gadījumā tā ir maldināšana. Taču N. Balgalis saprotot D. Šveides bažas par iespējamajiem šo infrastruktūru šķērsojumiem ar lokālajiem vai maģistrālajiem tīkliem, informē, ka risinājumi tiks izbūvēti Rail Baltica projekta ietvaros 100, 200 vai 300 m garumā, ja konkrētajā situācijā tas būs nepieciešams. N. Balgalis nekomentē situāciju Skultes ciemā, jo tas nav projekta Rail Baltica ietekmes zonā.

D. Šveide atkārto, ka tiek runāts par Satiksmes ministrijas pārstāvja pieminētajām lidostas "Rīga" ambīcijām uz turpmāko attīstību un to ietekmi uz Skultes ciemu. D. Šveide piebilst, ka saistībā ar piešķirto Eiropas Savienības finansējumu, Mārupes novads ūdenssaimniecības jomā ir uzskatāma par vienotu teritoriju, līdz ar to gadījumā, ja noteiktie mērķi netiktu sasniegti, novadam būtu jāatmaksā pilna Eiropas Savienības līdzfinansējuma summa. D. Šveide norāda, ka konkrēti risinājumi ar ūdenssaimniecības sistēmas šķērsojumiem projekta Rail Baltica publiskotajos dokumentos netika sniegti. D. Šveide uzver, ka neviena no projektā iesaistītajām pusēm nav pamanījusi uzņēmumu AS „Mārupes komunālie pakalpojumi" un nav vērsusies pie tā ar lūgumu izsniegt esošos projektus un plānus. D. Šveide norāda, ka uzņēmums labprāt sadarbotos šo jautājumu risināšanā, taču diemžēl no projekta realizētājiem nav bijusi interese.

M. Riekstiņš sniedz atbildi, ka nekādā gadījumā lidosta "Rīga" turpmākās attīstības ambīcijas nebalstītos uz kāda ciema nojaukšanu. Lidosta var attīstīties tikai tajās teritorijās, kuras tai ir pieejamas. N. Balgalis papildina, ka turpmākā sadarbība pavisam noteikti notiks, kad turpmākā pusgada laikā tiks meklēti konkrēti trases novietojuma un tehniskie risinājumi, kas skar arī dažādus šķērsojumus.

8) Edijs Stāmers, Vētras ciema iedzīvotājs, adresē jautājumu Satiksmes ministrijas pārstāvjiem. E. Stāmers norāda, ka daudzkārt ir notikusi sarakste ar Satiksmes ministriju ar lūgumu sakārtot pārkļūšanas iespējas pāri Jaunmārupes apvedceļam (autoceļš A5), taču tas vēl nav izdarīts. E. Stāmers min piemēru arī par autoceļa P132 noasfaltēšanas procesu un izsaka bažas, ka, balstoties uz minēto, viņu nepārliecina iepriekš dzirdētais, ka ar dzelzceļu viss būs kārtībā un par visu tiks padomāts. E. Stāmers lūdz pārliecināt viņu par pretējo.

M. Riekstiņš norāda, ka projektā iesaistītās puses pēc profesijas un izglītības ir speciālisti savā jomā. M. Riekstiņš precizē, ka viena līmeņa šķērsojumu ar dzelzceļa līniju nebūs. Klātesošie diskutē un lūdz parādīt šos šķērsojumus prezentācijā. A. Skrastiņš turpina un atgādina, ka visā Rail Baltica dzelzceļa trases garumā, dzelzceļš atradīsies aiz žoga un viena līmeņa šķērsojuma ar to nebūs. Visos Mārupes novada transporta infrastruktūras šķērsojumos, kas tika rādīti prezentācijā, tiks meklēti risinājumi divu līmeņu šķērsojumam – vai nu dzelzceļš pa augšu, vai autoceļš pa augšu. A. Skrastiņš informē, ka turpmākajos 6 mēnešos tiks meklēti tehniskie risinājumi. Projektētāju pienākums ir, lai visiem īpašumiem tiktu atrasti piebraukšanas veidi.

9) Sigurds Graudiņš uzdod jautājumu klātesošajiem un lūdz pacelt rokas tiem, kuri ir pret šāda šķērsojuma izveidi Mārupē (lielākā daļā klātesošo paceļ rokas). S. Graudiņš uzdod jautājumu Mārupes domes juristei – Vai Mārupes domei ir veto tiesības attiecībā par savu novadu? S. Graudiņš, atsaucoties uz jau iepriekš dzirdēto informāciju par Rīgas lidostas attīstības plāniem un kravu apjomu, secina, ka šis Rail Baltica dzelzceļa atzars ir izdevīgs tikai militāristiem. Turpinot tēmu par veto tiesībām, S. Graudiņš norāda, ka, lai gan valsts mēroga referendumam Mārupē nebūs iespējams savākt 150 000 balsis, tad organizēt vietējo Mārupes novada

referendumu, gan ir iespējams. S. Graudiņš izsaka atbalstu Mārupes novada domes priekšsēdētājam Mārtiņam Bojāram.

E. Brante sniedz atbildi par IVN procedūru un ar ko tā noslēdzas. E. Brante norāda, ka būs VPVB atzinums par IVN ziņojumu un nākamais solis ir paredzētās darbības akcepts. Normatīvie akti paredz, ka paredzētās darbības akceptu paredz pašvaldības. Ja pašvaldību lēmumi ir pretrunīgi gadījumos, kad transportbūves šķērso vairāku pašvaldību robežas, tad gala lēmumu pieņem Ministru kabinets.

10) Māris Grāvītis, atsaucoties uz iepriekš dzirdēto, secina, ka šis dzelzceļa atzars būs nepieciešams, lai pa to vestu kravas, kas atgādātas no, piemēram, Ķīnas. M. Grāvītis vēlas uzzināt, kādai jābūt lidojumu intensitātei, lai tā spētu nodrošināt dzelzceļa darbību.

M. Riekstiņš informē, ka paredzētais dzelzceļš būs jauna tipa elektrificēts dzelzceļš un tās nebūs "kūpošās" lokomotīves, ko ir ierasts redzēt. Paredzētais dzelzceļš radīs būtiski mazāk vibrācijas un troksni nekā Latvijā jau esošie dzelzceļi. M. Riekstiņš precizē, ka kravas, kas tiks virzītas pa šo līniju, ir atsevišķu pārvadājumu kravas ar augstu pievienoto vērtību, kuras nepieciešams pēc iespējas ātrāk nogādāt teritorijā, kur notiek to tālāka sadalīšana. Kravu pārvadāšana pa dzelzceļu daļēji no noslodzes atbrīvotu valsts ceļus. M. Riekstiņš vēlreiz atgādina par nākotnes plāniem jautājumu risināšanā attiecībā uz daļēju kravas plūsmas novirzīšanu no Rīgas centra.

A. Kāla aicina pirms nākamā jautājuma uzdošanas uzklausīt lidostas pārstāvi, lai noskaidrotu starptautiskās lidostas "Rīga" nostāju šajā jautājumā.

Starptautiskās lidostas "Rīga" Infrastruktūras uzturēšanas un attīstības departamenta direktors Ivars Lukaševičs sniedz informāciju, ka arī lidostas "Rīga" pārstāvjiem ir bijusi iespēja piedalīties darba grupās un risināt dažādus variantus. I. Lukaševičs izsaka gandarījumu, ka lidostai "Rīga" ir izdevies pārliecināt gan Satiksmes ministriju, gan projekta izstrādātājus, ka Rail Baltica pamattrasei ir jāiet caur lidostu "Rīga". I. Lukaševičs norāda, lai gan šobrīd lidosta "Rīga" ir reģionālais centrs, šo pozīciju nebūs viegli noturēt, jo arī Tallinas lidosta vēlas, lai tā tiktu sasaistīta ar Rail Baltica trasi. I. Lukaševičs uzsver, ka arī Mārupes novadam nīkuļojoša lidosta tās teritorijā ir izdevīga tikai īslaicīgi, ja lidojumu skaits tiktu samazināts. Savukārt ilgtermiņā tas radītu būtiskas sekas. I. Lukaševičs min, ka neskaitot Mārupes novadam iemaksātos 200 000 eiro par nekustamā īpašuma nodokli, ir vairākas aktivitātes, kuras, attīstoties lidostai "Rīga", tiešā veidā iegūst arī Mārupes novads – Stīpnieku apakšstacija, kura ļaus attīstīties veselam Mārupes novada reģionam, lidostas izbūvētā meliorācijas sistēma, kurai Mārupes novads var pieslēgties un daļai iedzīvotāju uzlabot gruntsūdeņu līmeni. I. Lukaševičs uzsver, ka ir svarīgi laicīgi saprast, kādu ekonomisko ieguvumu ir iespējams sasniegt pilnībā izmantojot Rail Baltica trasi, un aicina Mārupes novada domi uz situāciju paskatīties plašāk un tālredzīgāk. I. Lukaševičs apgalvo, ka, attīstoties lidostai "Rīga", attīstīsies arī Mārupes novads un izsaka šaubas, ka Mārupes novada iedzīvotāji vēlas savā novadā redzēt nīkuļojošu lidostu. Klātesošie atbild, ka vēlas, uz ko I. Lukaševičs atbild: "Es ceru, ka lielākā daļa tā nedomā".

11) Mārupes novada domes Attīstības nodaļas vadītāja Ilze Krēmere izsaka pateicību lidostai un apstiprina, ka Mārupes novada dome vienmēr ir rēķinājusies ar šo klientu, kas ir lielākais uzņēmējs pašvaldībā. Mārupes novada dome vienmēr ir ņēmusi vērā lidostas attīstības plānus un iekļāvusi tos savos dokumentos, tomēr I. Krēmere ir pārsteigta par šodien izskanējušiem lidostas attīstības plāniem. 2013. gadā lidosta "Rīga" izstrādāja detālplānojumu, kura realizācijas kārtība paredz lidostas attīstību līdz 2036. gadam. I. Krēmere norāda, ka, ņemot vērā šo detālplānojumu, pašvaldības teritorijas plānā tika paredzēts Rail Baltica infrastruktūras koridors, tā kā to lidosta bija iecerējusi. I. Krēmere piebilst, ka 2011. gadā Lielbritānijas uzņēmuma AECOM Ltd izstrādātajā pētījumā tika pētīts, kā mainās pasažieru plūsma, ja trase novirzās no maršruta, un attiecīgi tika pierādīts, ja trase kļūst elastīgāka, automātiski krītas pasažieru skaits. I. Krēmere vēlas uzzināt, kāds ir pasažieru plūsmas pētījums, ņemot vērā būtisko novirzi ar atzaru caur lidostu "Rīga".

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs Kaspars Vingris sniedz atbildi saistībā ar uzņēmuma AECOM Ltd veikto pētījumu. K. Vingris norāda, ka kopš tā laika, kad tika veikts minētais pētījums, gan ekonomika, gan Eiropas Savienības uzstādījumi ir attīstījušies. Ir izstrādāta Eiropas transporta politikas Baltā grāmata, 2013. gadā ir radusies gan TNT tīkla regula, gan Eiropas savienošanas instrumenta regula, kurā ir secināts, ka Baltijas valstīs neesošais dzelzceļa savienojums ir kā trūkstošais posms Eiropas Savienības transporta tīklā. Balstoties uz šo normatīvo aktu un objektīvo pamatojumu, kas ir veikts vairākos Eiropas Savienības līmeņa pētījumos, ko veica Eiropas Komisijas uzdevumā, Satiksmes ministrija izvērtē iespēju savienot dzelzceļu ar lidostu. M. Riekstiņš papildina, ka Satiksmes ministrijas uzstādījums bija izvērtēt trases novietojumu no vismaz divām pozīcijām – viena, kad trase iet tālāk no apdzīvotām vietām, un rada pēc iespējas mazākus traucējumus sabiedrībai, otra, kad trase pietuvojas apdzīvotām vietām, lai vajadzības gadījumā to var izmantot gan reģionālajai satiksmei, izbūvējot stacijas, gan kravu pārvadājumiem, izveidojot pārkraušanas punktus. M. Riekstiņš norāda, ka attiecībā par teritorijas plānojumu, vairākās pašvaldībās, kur trases novietojumam tiek piedāvātas vairākas alternatīvas, tās arī nav iezīmētos attiecīgo pašvaldību teritorijas plānojumos. Tāpēc šobrīd norit plānošanas process, lai rastu vislabāko trases novietojuma variantu. I. Lukaševičs atbild uz jautājumu par lidosta "Rīga" attīstības plānu un piekrīt I. Krēmerei, ka šobrīd lidostas attīstības plānā ir norādīta tikai Rail Baltica ziemeļu ieeja lidostas teritorijā, tomēr lidosta ir uzsākusi savu dokumentu koriģēšanu, kas paredzēs caurbraucošu pamattrasi. I. Lukaševičs aicina nebūt tik nosodošiem pret pētnieku piedāvāto jauno trases risinājumu, jo izpētes process norisinās katru dienu un piemin, ka lidostas "Rīga" sadarbība ar pilnsabiedrības "RB Latvija" pētniekiem ir regulāra, lai spētu rast risinājumu trases novietojumam, jo ietekmēti tiek arī lidostas "Rīga" teritorijas nomnieki. M. Riekstiņš piebilst, ka šis ir ilgtermiņa plāns, tādēļ tiek pētītas vajadzības, kādas būs arī pēc 50 un vairāk gadiem. I. Krēmere norāda, ka nav saņēmusi atbildi uz savu jautājumu, un atkārto jautājumu – vai šobrīd ir kāds pētījums, kas apgāž AECOM Ltd 2011. gadā veiktā pētījuma rezultātus? K. Vingris sniedz atbildi, ka jauns pētījums šobrīd tiek veikts un Eiropas Komisijas līmenī tiek apspriests jautājums par dzelzceļa transporta koridora izveidi līdz lidostai "Rīga". Šo pētījumu Eiropas Komisijas uzdevumā veica

kompānija Proximare. Uz izstrādātās izpētes rezultātiem, šobrīd tiek izstrādāts koridora attīstības darba plāns. K. Vingris informē, ka gan pētījums, gan darba plāns ir pieejami publiski un ar tiem var iepazīties Eiropas Komisijas mājaslapā.

12) Sergejs Ivanovs uzdod jautājumu Mārupes novada domei un jautā, kādu alternatīvu dome piedāvā, ja kritizē šo projektu un lidostas "Rīga" attīstības plānus. S. Ivanovs norāda, ka, viņaprāt, dome katru gadu no šāda infrastruktūras objekta saņemtu finansējumu par zemes gabalu izmantošanu un šo finansējumu varētu novirzīt bērnudārziem, kanalizācijas sistēmu izbūvei un citām vajadzībām. S. Ivanovs otru jautājumu adresē pētniekiem un jautā, kāpēc kā alternatīva netiek piedāvāta iespēja izveidot tuneli, piemēram no Baložiem līdz Salaspilij.

M. Bojārs atbild, ka Mārupes novada dome šajā sakarā 2014. gada novembrī un 2015. gada 25. februārī ir pieņēmusi divus lēmumus par to, ka piedāvātais trases novietojuma variants netiek akceptēts. Mārupes novada domes piedāvātās alternatīvas būtu ievads lidostā "Rīga" no ziemeļu puses savienojumā ar līniju Rīga-Tukums vai ātrgaitas tramvajs, kas savieno lidostu "Rīga" ar Rīgas centru. Attiecībā uz lidostas "Rīga" attīstību, Mārupes novada dome ir sniegusi priekšlikumu, lai zem lidostas teritorijas būtu tunelis, kas savieno Skultes ciemu ar Mārupi, lai sniegtu arī Skultes ciemam iespēju attīstīties. M. Bojārs informē, ka lielākie domes ieņēmumi ir no iedzīvotāju ienākumu nodokļa. Mārupē ir reģistrēti aptuveni 18 000 iedzīvotāju un Mārupē ir aptuveni 18 000 darba vietas. M. Bojārs norāda, ka teritorija, kura šobrīd tiek piedāvāta kā dzelzceļa trases novietojuma alternatīva, ir darījumu teritorija, kur pēc Mārupes novada attīstības plāniem ir paredzēts attīstīt uzņēmējdarbību. M. Bojārs informē, ka izstrādātajā stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā parādās iespējamā dzelzceļa koridora novietojums gar apvedceļu A5. 2010. gadā tika izstrādāts Satiksmes ministrijas pētījums par dzelzceļa savienojumu ar jaunizveidoto Krievsalu, kura rezultātā Satiksmes ministrija lūdza veikt IVN, ja dzelzceļš tiktu novietots blakus A5 apvedceļam. M. Bojārs norāda, ka, kopīgi apspriežot IVN procedūru ar iedzīvotājiem, vairāk nekā 700 Mārupes novada iedzīvotāju nobalsoja pret dzelzceļa veidošanu gar autoceļu A5. Nevienā attīstības plānošanas dokumentā šāds dzelzceļa novietojums nav saglabāts. M. Bojārs vēlreiz izskaidro tālākās IVN procedūras gaitu un norāda, ja pašvaldība neakceptē piedāvāto variantu, galīgo lēmumu pieņem Ministru kabinets, tomēr nevienam nav tiesības uzdot pašvaldībai konkrētā teritorijā iezīmēt konkrētu trases koridoru. Ministru kabinetam ir tiesības nodot šo projektu Mārupes novada domei apspriešanai, kur tiekoties ar visiem projekta interesantiem, Mārupes novada domei ir jāpieņem lēmums.

A. Skrastiņš paskaidro, ka tiek izskatītas visas variantu iespējas, katrā teritorijā izpētot gan zem zemes līmeni, gan virs zemes līmeni, gan daļēji iegremdēta dzelzceļa novietojumu. Tiek vērtētas arī meliorācijas sistēmas, un A. Skrastiņš norāda, ka ir vietas, kur konkrēti tehniskie risinājumi nav iespējami.

13) Mārupes iedzīvotājs un uzņēmējs Andis Riekstiņš izsaka šaubas par konkrētā dzelzceļa atzara, kas ved caur Mārupi, lietderību saistībā ar lidostas savienojumu. A. Riekstiņš norāda, ka jebkurā projektā finansējums ir jāiegulda lietderīgi, un jautā,

vai ir rēķināts cik tonnu gadā būtu jāved, lai atzars sevi attaisnotu no investīciju viedokļa. A. Riekstiņš vēlas uzzināt, kā lidosta "Rīga" plāno nepieciešamo kravu apjomu nodrošināt. A. Riekstiņš atsaucas uz publiski pieejamo informāciju, ka 2014. gadā lidosta "Rīga" ir pārkrāvusi vairāk nekā 33 000 tonnas kravas un 2013. gadā aptuveni 53 000 tonnas kravas un informē, ka pārrēķinot 33 000 tonnas uz dzelzceļa vagonu skaitu, tie ir 9 vilcienu sastāvi gadā. A. Riekstiņš uzskata, ka šī iemesla dēļ nav īsti jēgas būvēt dzelzceļu. A. Riekstiņš vēlas uzzināt konkrētu skaitu, pie kādām tonnām dzelzceļa atzara investīcijas atmaksājas, un kur un kādā veidā lidosta sagādās nepieciešamo kravu apjomu. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem A. Riekstiņš uzdod jautājumu – Kur radīsies plānotais skaits apkalpoto pasažieru (2030. gadā – 13 milj. pasažieru), ja 2014. gadā visās Baltijas valstīs tika apkalpoti 10,6 milj. pasažieru, no kuriem lidosta "Rīga" apkalpoja 4,8 milj. pasažieru? A. Riekstiņš izsaka savu viedokli, ka viņam ir pamats apšaubīt sanāksmē izskanējušos pieņēmumus un, viņaprāt, plānotā atzara pamatojums tiek balstīts uz lozungiem un Eiropas Savienības finansējuma apgūšanu, vai arī daļa informācijas tiek noklusēta un neizpausta sabiedrībai.

K. Vingris atbild, ka šis būs publiskas lietošanas infrastruktūras objekts un pašvaldības un valsts uzdevums ir piedāvāt uzņēmējiem iespējas, kuras tie var izmantot. K. Vingris izstāsta piemēru par Leipcigas lidostas attīstību pateicoties dzelzceļa savienojumam. K. Vingris paskaidro, ka šobrīd tiek paralēli plānota arī loģistikas nozares izpēte, lai pamatotu plānotā Saulkalnes termināļa izvietojumu, sasaisti ar lidostu "Rīga" un pārējiem transporta nozares objektiem un ražošanas uzņēmumiem. Pētījuma rezultāti būs pieejami līdz gada beigām, un visas detalizētās izpētes noslēgsies brīdī, kad tiks uzsākta būvniecība. K. Vingris norāda, ka būvniecība netiks uzsākta balstoties uz lozungiem, bet gan uz konkrētiem pētījumiem un datiem. I. Lukaševičs atbild (rāda kartē), ka lidostas kravu pārkraušanu attīsta divās zonās – ziemeļu zona, kur jau šobrīd atrodas kravas termināli un kur papildus tiks būvēts angārs 1 ha platībā, un dienvidu zona, kura tiks attīstīta pēc ziemeļu zonas attīstīšanas. I. Lukaševičs norāda, ka konkrētus kravas pārkraušanas apjomus šobrīd nevar nosaukt un paskaidro, ka pareizai pieejai vajadzētu būt tādai, ka no sākuma tiek radīta infrastruktūra, lai gan kravu, gan pasažieru pārvadājumi attīstītos. Dzelzceļa savienojums ar lidostu būtu viens no veidiem, kā pasažieri varētu ātri un ērti nokļūt lidostā "Rīga" un tālāk doties sev vēlamajā virzienā. I. Lukaševičs atkārto, ka arī Tallinas lidosta šobrīd plāno savienojumu ar Rail Baltica dzelzceļa līniju. A. Riekstiņš komentē dzirdēto un pauž viedokli, ka salīdzināt Latviju ar Leipcigu ir nepamatoti un tik lielu līdzekļu – nodokļu maksātāju naudas ieguldīšana šādā projektā nav atbalstāma. A. Riekstiņš norāda, ka viņu nepārliecina argumenti, kuri nav balstīti uz konkrētiem skaitļiem. M. Riekstiņš komentē, ka Satiksmes ministrija risina arī tos jautājumus, kuri ir svarīgi Latvijas nākotnei. Satiksmes ministrija cenšas "ielikt kāju durvju starpā", lai arī Latvijas uzņēmējiem būtu vieta šajā biznesa vidē, kur viens no svarīgākajiem faktoriem ir dzelzceļa tīkla esamība. Zālē uzsākas diskusija par autoceļu uzlabošanas nepieciešamību, kā primāro nepieciešamību. I. Lukaševičs nepiekrīt iepriekš apgalvotajam, ka lidosta "Rīga" darbojas tikai ar lozungiem un min piemērus par pēdējo 5 gadu laikā paveikto. I. Lukaševičs precizē informāciju, ko sapratis no A. Riekstiņa teiktā, ka A. Riekstiņš piedāvā nevis ieguldīt 1,4 miljardus eiro un radīt dzelzceļam kaut kādu pievienoto vērtību, bet gan ieguldīt 1 miljardu eiro un

izvilkt dzelzceļa trasi cauri mežam. A. Riekstiņš piedāvā rēķināt investīcijas pieejošā vai aizejošā loģistikā, balstoties uz reālu potenciālo kravu apjomu un veidu, kā šīs kravas nogādāt no lidostas. A. Riekstiņš norāda, ka viņš faktiski jautā, vai projekta izstrādātājiem ir aprēķini par to, ka šim savienojumam ir jēga un norāda, ka nav dzirdējis atbildi. K. Vingris atkārto, ka ir pieminējis pētījumu, kur analizēti Eiropas transporta tīklā trūkstošie posmi un viens no tiem ir lidostas savienojums ar dzelzceļu jeb lidostas iekļaušana pamattrasē. K. Vingris norāda, ka šobrīd vairākas Eiropas lidostas strādā pie tā, lai tiktu savienotas ar ātrgaitas dzelzceļu, un nosauc vairākus piemērus.

14) Mārupes iedzīvotājs vēlas uzzināt, kā tiks risināts aizsargjoslu jautājums, kā krītas īpašuma vērtība un norāda, ka vēl aiz Vētras ciemata atrodas 4 mājas, kas ietilpst aizsargjoslā. Klātesošais norāda, lai gan gar viņa māju iespējams 100 metru attālumā ies vilciens, neviens no projekta izstrādātājiem līdz šim brīdim konkrēto objektu nav apskatījis dabā. Klātesošais izsaka savu viedokli, ka viņš nav pret šīs dzelzceļa trases izbūvi, taču norāda, ka visu ir iespējams darīt konstruktīvi un trasi var nedaudz pabīdīt uz vienu vai otru pusi. Klātesošais uztraucas par kravu novirzīšanu tikai uz Mārupes atzaru un gaidāmo satiksmes intensitāti un lūdz nemaldināt cilvēkus, jo līdz šim tika runāts par pasažieru pārvadājumiem, taču sanāksmē ir izskanējusi informāciju arī par gaidāmajiem kravu pārvadājumiem.

N. Balgalis informē, ka kravu pamatlīnija sasaistās ar Salaspils multimodālo kravu terminālu un caurbraucošās kravas caur Rīgu un Mārupi netiks vestas. Pa Mārupes atzaru tiks vestas tikai ar lidostu "Rīga" saistītās kravas. N. Balgalis apstiprina, ka konkrēto trases novietojuma variantu ir iespējams nedaudz mainīt, un aicina visus "nolikt malā emocijas" un veidot dialogu tā, lai izdodas rast vispiemērotāko trases novietojuma variantu. Klātesošais norāda, ka šobrīd tiek runāts ar visiem, taču nepieciešamas individuālas sarunas ar katru zemes īpašnieku, kuru skar plānotā dzelzceļa trase. N. Balgalis piekrīt teiktajam un informē, ka vairākas tikšanās jau ir notikušas un šādas tikšanās ar skartajiem iedzīvotājiem notiks vēl visā Latvijā. Kā sarunu rezultāta piemēru N. Balgalis min sanāksmes sākumā prezentēto trases novietojuma alternatīvu A''', kas izveidota uzklausot iedzīvotāju viedokli. K. Vingris atbild par īpašumu novērtēšanu. To zemju īpašnieku starpā, uz kuriem attiecas netiešie traucējumu (trases novietojums, troksnis), šis jautājums ir populārs.
K. Vingris norāda, ka ministrijā šobrīd strādā darba grupa pie jaunas likumdošanas iniciatīvas, lai uzlabotu likumdošanu un tiktu risināti jautājumi par netieši skartajiem īpašumiem.

15) Klātesošā norāda, ka, tiekoties ar televīzijas pārstāvjiem, N. Balgalis solījis, ka bīstamās kravas caur šo atzaru netiks vestas, savukārt IVN dokumentā pieminētas arī bīstamās kravas. Klātesošā jautā, vai projektētāji ir informēti, ka Latvijas nacionālā lidsabiedrība jau šobrīd nodrošina pasažieru bezmaksas pārvadāšanu no lielākajām Baltijas valstu pilsētām uz lidostu "Rīga" un jautā, kurš no pasažieriem Baltijas valstīs vēlēsies izmantot ātrvilciena satiksmes maksas pakalpojumu AS "Air Baltic Corporation" sniegtā bezmaksas pakalpojuma vietā.

M. Riekstiņš atbild, ka atsevišķi bīstamo kravu pārvadājumi pa galveno trasi cauri Saulkalnes terminālim var būt, bet nekādā gadījumā nav plānots bīstamās kravas vest cauri lidostai "Rīga" un Rīgas pilsētai. Tas tiks veikts tikai pa galveno trasi atsevišķos gadījumos. M. Riekstiņš norāda, ka jebkurā gadījumā pasažieru pārvadājumi tiek finansēti – tie var būt paši pasažieri, vai arī šīs izmaksas var segt aviokompānija. Klātesošā no zāles jautā, kāds ir iemesls, lai pasažieri bezmaksas pakalpojuma vietā izvēlētos izmantot maksas ātrvilciena satiksmi. I. Lukaševičs paskaidro, ka AS "Air Baltic Corporation" piedāvā iespēju saviem klientiem tranzītreisus arī ar gaisa kuģi (no Tallinas un Kauņas), taču šobrīd šie reisi tiek vērti ciet, jo tie ir nerentabli. Kā alternatīva ir radīta bezmaksas autobusu sistēma, kas ir īslaicīgs risinājums.
I. Lukaševičs norāda, ka arī AS "Air Baltic Corporation" šo dzelzceļa trases izveidi atbalsta, jo tas palielinātu kompānijas konkurētspēju. Klātesošais no zāles jautā: "Cik cilvēku šobrīd ir šajos autobusos". I. Lukaševičs atbild, ka šāda informācija viņam nav pieejama. Klātesošie diskutē par viediem, kā pasažieri tiek nogādāti lidostā "Rīga" un transporta kapacitāti. M. Riekstiņš uzrunā klātesošos un skaidro, ka neviens šobrīd nezina, kāds būs bizness uz un apkārt dzelzceļam, un norāda, ka šobrīd tiek mēģināts radīt iespējas uz pieņēmumiem balstītiem aprēķiniem. M. Riekstiņš izsaka viedokli, ka kāda no lidsabiedrībām, kas strādā lidostā "Rīga", iespējams pasažieru piesaistīšanai slēgs līgums ar dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kompāniju un ar to pašu aviobiļeti būs iespējams izmantot vilciena pakalpojumus lai nokļūtu lidostā.

16) Klātesošā, nekustamais īpašums "Dzirnieki", norāda, ka pēc pašreizējā plāna dzelzceļa līnija ies gar viņas māju aptuveni 50 metru attālumā. Klātesošā vēlas uzzināt, kad tiks uzsāktas sarunas ar skartajiem iedzīvotājiem un kad tiks izmaksātas kompensācijas.

N. Balgalis atbild, ka šobrīd ir iezīmēts 300 m koridors un vēl konkrēts dzelzceļa trases izvietojums nav zināms, un šīs dzelzceļa līnijas platums ir no 40-60 m. Nākamā pusgada laikā tiks pētīts precīzāks trases novietojums un iedzīvotāji tiks informēti un individuāli tiks strādāts ar tiem īpašniekiem un uzņēmējiem, kurus konkrēti skar dzelzceļa trases novietojums. Tad kad tiks izvēlēts precīzs trases novietojums, tiks pētīta tā ietekme un, ja konkrēto zemes īpašnieku trase skar tiešā veidā un ir jāatsavina daļa no zemes gabala, tiks piemērota procedūra, kas jau šobrīd ir aprakstīta Ministru kabineta noteikumos. M. Riekstiņš precizē, ka šobrīd nenotiek normatīvo aktu izstrādes process saistībā ar netieši skartajiem zemju īpašniekiem, bet gan, ka šis jautājums kļuvis aktuāls pēdējo 2 nedēļu laikā. M. Riekstiņš norāda, ka Satiksmes ministrija ir informēta, ka sākotnējo sabiedrisko apspriešanu laikā ir izskanējis pamatots jautājums par netieši skartajiem īpašniekiem un iespējamajām kompensācijām. M. Riekstiņš norāda, ka šāda situācija Latvijā vēl nav bijusi un Satiksmes ministrijā jau tiek spriests, ka sadarbībā ar citām ministrijām nākamā pusgada laikā būtu jārada risinājumi, kādā veidā piedāvāt risinājumus tiem iedzīvotājiem, kas atrodas tiešā trases tuvumā.

17) Mārupes novada domes Vides un komunālo jautājumu komitejas priekšsēdētājs Jānis Rušenieks lūdz būt godīgiem un skaidro, ka iepriekš minētais jautājums tika aktualizēts šī gada 4. martā pēc projekta izstrādātāju tikšanās ar Mārupes novada domes pārstāvjiem. J. Rušenieks norāda, ka klātesošie nav informēti par

daudzkritēriju analīzē ir pieminēto informāciju, ka katru diennakti uz lidostu ir plānots nogādāt 2400 pasažierus, kas sastādīs 834 000 pasažieru gadā. J. Rušenieks arī norāda, ka sanāksmē izskanējusi informācija par lidostas "Rīga" mērķiem palielināt apkalpoto pasažieru skaitu līdz 13 milj. un ņemot vērā, ka pēdējo gadu laikā no Latvijas ir aizbraukuši aptuveni 230 milj. iedzīvotāju, Mārupes novada domes nevēlas, lai no Mārupes novada iedzīvotāji brauktu prom. J. Rušenieks jautā, kāpēc netiek ņemts vērā neviens pilnsabiedrībai "RB Latvija" uzdotais darba uzdevums, jo Satiksmes ministrija ir rakstiski atzinusi, ka izmaiņas darba uzdevumā nav veiktas. J. Rušenieks norāda, ka šobrīd ir parādījusies viena trasējuma lieta cauri Mārupes novadam un ir aizmirsts, ka ziemeļu ievads lidostā "Rīga" bija paredzēts kā atsevišķs projekts, savukārt šobrīd ir parādījies vienots projekts, kas iet cauri Mārupes novadam. J. Rušenieks informē klātesošos, ka 4. marta pārrunās ar Satiksmes ministriju tapa zināms, ka reālais plāns nākotnē ir dzelzceļa atzara izveide cauri Jaunmārupes mežam uz Krievsalu, un šis projekts ir tikai nākamais solis, lai tiktu izveidots dzelzceļa savienojums ar Krievsalu.

M. Riekstiņš komentē izskanējušo viedokli un norāda, ka jautājums par netieši skartajiem īpašniekiem un iespējamajām kompensācijām ir aktuāls jau no pirmās sanāksmes Sējas novadā. M. Riekstiņš norāda, ka kravas, kas tiks sūtītas uz lidostu, nekādā gadījumā neveidos intensīvu satiksmi pa paredzēto dzelzceļa trasi. M. Riekstiņš vēlreiz atgādina, ka atzars uz Krievsalu ne šī projekta ietvaros, ne kādā no Satiksmes ministrijas plāniem vēl nav, taču ņemot vērā iepriekš izskanējušo informāciju par Rīgas pilsētas interesēm un pētījumu par kravu plūsmas novirzīšanu no Rīgas centra, pilnsabiedrības "RB Latvija" pētniekiem ir uzdevums ņemt vērā arī šo pētījumu rezultātus. M. Riekstiņš norāda, ka kaut kad nākotnē varētu būt aktualizēt jautājumu par paralēlas dzelzceļa līnijas izbūvi, kas novirzītu kravas uz Daugavas kreiso krastu.

18) M. Bojārs, atsaucoties uz šajā sanāksmē dzirdēto un iepriekšējos mēnešos sniegto informāciju, secina, ka projektā Rail Baltica iedzīvotāju intereses netiek ņemtas vērā. M. Bojārs norāda, ka nebūtu nekādu problēmu, ja dzelzceļa atzaru veidotu aiz Jaunmārupes, kur cauri mežiem un purviem dzelzceļš varētu sasniegt gan lidostu caur tās ziemeļu daļu, gan Krievsalu. M. Bojārs lūdz cienīt Latvijas iedzīvotājus. M. Bojārs jautā, kāpēc tiek pārkāpts līgums ar projektētājiem un publiskajai apspriedei netiek virzīts, tas kas bija paredzēts – savienojums ar lidostu "Rīga" no ziemeļu puses. M. Bojārs vēlas uzzināt vai līgums, vai tā specifikācija ir mainīta.

M. Riekstiņš sniedz atbildi, ka līgums ar pētniekiem nekādā veidā nav mainīts un pētniekiem tiek sniegta visa nepieciešamā informācija, tai skaitā tika skatīts pieslēgums lidostai no ziemeļu puses, kas ir arī šīs dienas sanāksmē rādītā alternatīvas sastāvdaļa. M. Riekstiņš atkārto, ka Satiksmes ministrija papildus pētniekiem ir uzdevusi uzdevumu izpētīt trases novietojuma alternatīvas, ievērojot tās ilgtermiņa vajadzības, kuras pētnieki iespējams projekta sākumā nebija pietiekoši skaidri izanalizējuši. Klātesošais no zāles norāda, ka tādā gadījumā nepieciešams izmainīt līgumu. M. Riekstiņš atbild, ka jau sākotnēji noslēgtajā līgumā ir minēts, ka tai skaitā pētniekiem jāņem vērā pētījums, kurā minētais atzars tika iezīmēts. M. Riekstiņš informē, ka uz šī pētījuma pamata arī Mārupes novada teritorijas

plānojumā trase tika iezīmēta ar piezīmi – precizēt pēc atsevišķiem pētījumiem. M. Riekstiņš norāda, ka šis ir atsevišķs pētījums, tādēļ šobrīd projekta komanda vēlas kopā ar sabiedrību diskutēt šo ierosinājumu un iespējams iekļaut analīzi Mārupes novada detālplānojumā. M. Bojārs lūdz iekļaut projekta analīzē tieši to, kas ir norādīts darba uzdevumā – dzelzceļa pieslēgums lidostai "Rīga" no tās ziemeļu daļas. M. Bojārs jautā, kāpēc tas nav izdarīts. N. Balgalis atbild un vēlreiz norāda, ka projektā jau ir iekļauta ziemeļu ievads lidostā "Rīga". N. Balgalis, atsaucoties uz M. Bojāra ieteikumu novirzīt dzelzceļa trases līniju aiz Jaunmārupes, norāda, ka priecājas uzsākt konstruktīvu sarunu par dzelzceļa trases novietojumu Mārupes novadā. N. Balgalis informē, ka tas ir projektētāju piedāvājums – sadarboties ar Mārupes novada pašvaldību, uzņēmējiem, iedzīvotājiem, lai trase tiktu novietota pēc iespējas labāka vietā. N. Balgalis norāda, ka līdz šim Mārupes novada pozīcija ir bijusi, ka jebkāda veida trase Mārupes novadā nav vēlama, un lūdz klātesošajiem turpmāk sadarboties un kopīgi veidot Latvijas nākotni.

19) Mārupes iedzīvotājs Armands Sviķis adresē jautājumu SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvei – Vai IVN laikā tiek vērtēta tikai atsevišķa dzelzceļa ietekme uz vidi vai tiek ņemta vērā arī pārējās infrastruktūras ietekme? A. Sviķis jautā Satiksmes ministrijai, vai netika izvērtēta tāda alternatīva, ka lidosta "Rīga" tiek saglabāta tikai kā pasažieru lidosta, savukārt kādā citā vēl neattīstītā teritorijā izveidot lidostu kravu pārvadājumiem un sadalei. A. Sviķis lūdz Mārupes novada domes priekšsēdētājam Mārtiņam Bojāram neanektēt Jaunmārupi un Vētras ciemu no Mārupes novada un iedzīvotāji nevēlas, lai viņi tiktu atdalīti ar šādu dzelzceļa koridoru.

E. Brante atbild un informē, ka A. Sviķis ir pareizi norādījis, jo tiks vērtēta kumulatīvā ietekme, ņemot vērā visus attīstības plānus un esošos avotus. E. Brante norāda, ka IVN izstrādātāji pēc pusgada neprezentēs tikai Rail Baltica ietekmi, bet gan tiks iekļauti gan lidostas attīstības plāni, gan VAS „Latvijas Valsts ceļi" attīstības plāni un tiks vērtēta visu objektu kopējā ietekme. M. Riekstiņš atbild, ka viņam nav zināmi scenāriji, kur daļa no lidostas "Rīga" funkcijām tiktu pārnestas uz kādu citu vēl neizveidotu lidostu kādā citā vietā. M. Riekstiņš norāda, ka zināmās attīstības pakāpēs ir Tukuma un Lielvārdes lidostas, bet par jaunas lidostas celtniecības plāniem M. Riekstiņš nav informēts.

20) Biedrības "Par zaļu Pierīgu" pārstāvis Andris Zariņš norāda, ka viņu fascinē izskanējusī pieeja "mums plānu nav, bet pētījumi notiek". A. Zariņš atsaucoties uz iepriekš dzirdēto informāciju par sadarbību ar AS "Latvijas valsts meži", norāda, ka Mārupes novadā šī uzņēmuma nav, bet ir SIA "Rīgas meži" un norāda, ka pirms sanāksmes nepieciešams apgūt informāciju. A. Zariņš norāda, ka nepiekrīt M. Bojāram, ka zaļā vārna nav svarīga. A. Zariņš jautā, cik daudz Sarkanajā grāmatā iekļautās sugu dzīvotnes šī brīža Rail Baltica plāns aizskar.

M. Riekstiņš atbild, ka jebkuri plāni tiek veidoti uz pētījumu un analītikas pamatiem un, ja gadījumā pētījumi nav vēl pabeigti, plāni netiek sastādīti. M. Riekstiņš norāda, ka zaļo vārnu sugas dēļ netika izveidota ātrgaitas satiksme Rīga-Sigulda. E. Brante turpina un informē, ka trase šķērsos zaļās teritorijas, kur mīt sarkanā grāmatā esošas

un neesošas aizsargājamās sugas. E. Brante norāda, ka eksperti jau ir uzsākuši darbu un, kad tiks saņemta IVN programma, darba uzdevums ekspertiem tiks precizēts. E. Brante informē, ka tajos gadījumos, kur trase sašķeļ lielus mežu masīvus notiks konsultācija ar Valsts meža dienestu, vietējiem mednieku kolektīviem un zīdītāju ekspertiem, lai noteiktu šķērsojumu vietas un izbūvētu speciālas pārejas un tuneļus dzīvniekiem.

21) Mārupes novada iedzīvotājs Modris Spuģis jautā, kāpēc Lietuvā dzelzceļa trase netika aizvilkta līdz Viļņai, kur ir aptuveni 3,5 milj. iedzīvotāji, bet Rīgā nepilni 2 milj. iedzīvotāju. M. Spuģis norāda, ka, ieguldot tik lielus līdzekļus iepriekš minēto ambīciju sasniegšanai, Latvija uzņemas ievērojami lielākas saistības. M. Spuģis atbalsta dzelzceļa būvniecību, taču tā trasei nevajadzētu iet cauri lidostai "Rīga". M. Spuģis uzskata, ka tad, kad tiks pabeigta galvenās trases izbūve, tad iespējama arī pārējo elementu (tuneļa starp Tallinu un Helsinkiem, trases savienojuma ar Viļņu, papildus maršruta izstrāde caur Tartu) iekļaušana trasē un tad aptuveni 2030. gadā būtu īstais brīdis, kad uzsākt tuneļa plānošanu un izbūvi cauri visai Rīgai, lai netiktu skarta neviena teritorija. M. Spuģis jautā vai Mārupes novada iedzīvotājiem ir jāmaksā par viena vai divu uzņēmumu ambīcijām un ērtumu. M. Spuģis vēlas, lai dzelzceļa trases atzara nepieciešamība tiktu ekonomiski pamatota un tiktu atbildēts uz sanāksmē izskanējušajiem A. Riekstiņa jautājumiem, un norāda, ka šobrīd bez konkrētiem pierādījumiem iedzīvotāji nav gatavi atbalstīt atzara izveidi caur Mārupi.

M. Riekstiņš precizē, ka izskanējusī informācija par spēkā esošo plānu līdz 2036. gadam attiecas uz lidostas "Rīga" attīstību, nevis Rail Baltica dzelzceļu. M. Riekstiņš informē, ka lietuvieši ir ļoti aktīvi cīnījušies, lai kopumā paredzētajās 3,7 miljardu lielajās izmaksās tiktu iekļauta arī savienojuma izbūve Kauņa-Viļņa. Satiksmes ministrija šī savienojuma izbūvi ir atbalstījusi ar nosacījumu, ka savienojuma izmaksas netiek iekļautas kopējā projekta budžetā. M. Riekstiņš norāda, ka šobrīd tiek mēģināts radīt tās priekšrocības, ko sniegtu savienojums ar lidostu "Rīga" un piekrīt, ka projekts līdz ar to kļūs dārgāks, jo sākotnējās izmaksās minētie savienojumi netika iekļauti. M. Riekstiņš paskaidro, ka realizējot projektu vairākās kārtās un šobrīd neizveidojot savienojumu ar lidostu "Rīga" un atzaru caur Mārupi, vēlāk tas var kļūt vēl grūtāk vai pat neiespējami. M. Spuģi māc bažas par to, ka ar tik lielu projekta sadārdzinājumu, kā atzara izbūve caur lidostu "Rīga", tiek ietekmēta visa projekta turpmākā realizācija un nākotne, jo Eiropas Savienība var nolemt nepiešķirt finansējumu vispār. M. Spuģis norāda, ja jau Lietuva šobrīd ir atteikusies no ambīcijām izbūvēt savienojumu Kauņa-Viļņa, tad varbūt arī Latvijai vajadzētu no sākuma projekta pirmajā kārtā izbūvēt pamattrasi un pēc tam veidot tās atzarus. M. Riekstiņš atbild, ka Lietuva savas ambīcijas ir saglabājusi un savienojums Kauņa-Viļņa visos plānošanas dokumentos tiek iezīmēts kā nākamais etaps. M. Riekstiņš izskaidro kā radusies ideja par tuneli starp Somiju un Igauniju un kā mainījusies Somijas attieksme pret Rail Baltica dzelzceļa trases izbūvi pēdējo 10 gadu laikā. M. Riekstiņš norāda, ka kravu tranzīta gadījumā pa plānoto dzelzceļa līniju Latvijas valsts saņems maksu par infrastruktūras izmantošanu.

22) Mārupes novada domes Attīstības komitejas vadītāja vietnieks un Mārupes novada iedzīvotājs Andris Puide jautā - Vai projektu Rail Baltica ir paredzēts īstenot, lai apgūtu Eiropas Savienības finansējumu un tikai tad piepildīt to ekonomiski?

M. Riekstiņš atkārto, ka šim projektam ir divas dabas – tas ir ģeopolitisks un šobrīd projekta īstenotāji cenšas tam piešķirt lielāku ekonomisko vērtību. A. Puide jautā vai M. Riekstiņš nebaidās no Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja (šeit un turpmāk tekstā – KNAB) un līdzīgām iestādēm. M. Riekstiņš lūdz nosaukt iemeslu šādam apgalvojumam. A. Puide norāda, ka jautājums ir par valsts naudas izsaimniekošanu un nelietderīgu izmantošanu. A. Puide jautā, ja jau šobrīd uz lidostu dodas 40 autobusi, vai tiešām šim projektam ir jāiztērē 1,5 miljardi. A. Puide vēlas uzzināt, vai tam ir kāds cits ekonomisks pamatojums un vai ir pamatojums tam, ka kravu vilcieni tiks novirzīti uz lidostas priekšu, kur pasažieri kāps ārā no lidmašīnām. A. Puide jautā, vai kaut kas tiek slēpts. M. Riekstiņš atbild, ka no KNAB viņam vajadzētu baidīties, ja viņš sāktu valsts naudu zagt, bet tas nav viņa, bet gan Latvijas valsts projekts. Satiksmes ministrija cenšas šo projektu izveidot tādu, lai tas būtu iespējami efektīvs, saskaņots un saprotams. Ja šāds projekts tiek apstiprināts attiecīgajās valsts iestādēs un tālāk tiek realizēts, tad M. Riekstiņš nesaprot, kādēļ A. Puide piesauc baidīšanos no KNAB. M. Riekstiņš norāda, ka Satiksmes ministrija kā valsts varas reprezentētājs tiekas ar visiem Latvijas novadu pārstāvjiem, kas ir iesaistīti šajā projektā, lai visu intereses tiktu savienotas. A. Puide turpina un jautā, vai visas Latvijas intereses ir minētie 40 autobusi, jo nekāds cits ekonomiskais pamatojums šim atzaram nebija izskanējis. A. Puide jautā vai tas ir vienīgais ekonomiskais pamatojums, ko Mārupes iedzīvotājiem vajadzētu apspriest. A. Puide atkārto, ka jau sanāksmes sākumā izskanēja informācija, ka šī sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme nav tiesiska. M. Riekstiņš norāda, ka nav pieminējis 40 autobusus, bet gan kā vienu no iemesliem un argumentiem minēja 20 autobusus dienā, kas uz lidostu dodas no Igaunijas, taču tika pieminēti arī vairāki citi aspekti, kā piemēram kravas automašīnu skaita samazinājums, Somijas biznesa vide, Latvijas iedzīvotāju nokļūšana lidostā "Rīga" un kravu sadales centra izveide reģionā. Nosaukto iemeslu kopumus ir pamats uzskatam, kāpēc Latvijā Rail Baltica dzelzceļš ir nepieciešams. E. Brante atbild, ka šī IVN procedūra ir tiesiska, jo likums "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" paredz, ka procedūru var uzsākt un pabeigt arī gadījumos, ja paredzētā darbība neatbilst teritorijas plānojumam.

23) Mārupes novada iedzīvotājs Mārtiņš Vanags izsaka atbalstu dzelzceļa būvniecībai, kas savienotu Eiropas pilsētas, taču ir kategoriski pret Mārupes sadalīšanu 2 vai vairākās daļās. M. Vanags vēlas uzzināt, kāds ir Mārupes novada iedzīvotāju un šeit darbojošos uzņēmēju ekonomiskais ieguvums, ja lidostas dienvidu atzars sašķels Mārupi divās daļās. M. Vanags jautā kāds ir ekonomiskā ieguvuma sadalījums starp pasažieru un kravu pārvadājumiem.

N. Balgalis, rādot kartē, atbild, ka lielākās apdzīvotās vietas Mārupes novadā ir Mārupe, Jaunmārupe, Skulte un Vētras ciems. Pašlaik trase atrodas 3 km no Mārupes ar 10 000 iedzīvotājiem un 2 km no Jaunmārupes ar 5000 – 7000 iedzīvotāju. Vētras ciemā šobrīd no trases 1 km rādiusā ir 94 dzīvojamās mājas, pieņemot, ka katrā mājā ir 4 cilvēki, tie ir aptuveni 360 iedzīvotāju. Atsaucoties uz šo informāciju, N. Balgalis

salīdzina minētos attālumus un iedzīvotāju skaitu ar tādām apdzīvotām vietām Latvijā kā Bauska, Salacgrīva, Baldone, Ogre, Saulkrasti, Tukums un Jūrmala un piemin, ka Jūrmalā 2 km attālumā no dzelzceļa dzīvo 55 000 iedzīvotāju. N. Balgalis norāda, ka atsaucoties uz minēto informāciju, Mārupes novads netiks sadalīts. N. Balgalis lūdz klātesošajam nosaukt kādu iespaidu, viņaprāt, elektriskā vilciena kustība atstās uz Mārupes iedzīvotājiem un konkrēti uz klātesošo. M. Vanags norāda, ka nav svarīga viņa atrašanās vieta, bet gan to iedzīvotāju mājas un īpašumi, kas ir nopirkti par naudu un kredītu, un kuras varbūt tiks kompensētas kadastrālās vērtības robežās. N. Balgalis informē, ka turpmāk nepieciešams precīzi definēt vilciena tiešā ietekmes zonā esošos iedzīvotājus, kas ir minētās 94 mājas. N. Balgalis norāda, ka lielākā daļa Latvijas iedzīvotāju vēlētas Rail Baltica dzelzceļa izveidi, tikai lielākā problēma ir tā, ka visi to vēlas "jebkur, tikai ne savā zemītē". Projektētāju mērķis ir novietot dzelzceļu tā, lai rastu risinājumu starp visām iesaistītajām pusēm. N. Balgalis norāda, ka piedāvājums strādāt kopīgi, lai rastu piemērotāko risinājumu dzelzceļa trases novietojumam, vēl joprojām ir spēkā, un lūdz iedzīvotājiem sniegt viedokļus un priekšlikumus, lai turpmāk projektētāji varētu nākt ar piedāvājumiem, kas ir balstīti uz vietējo iedzīvotāju priekšlikumiem. M. Riekstiņš papildina, ka Satiksmes ministrijas mērķis nekādā gadījumā nav sadalīt kādu teritoriju, un projektā tiks nodrošinātas visas esošās un arī plānotās transporta kustības iespējas. Saistībā ar kravas un pasažieru pārvadājumiem N. Balgalis atbild, ka saistībā ar AECOM Ltd veikto pētījumu tie ir 8 pasažieru vilcienu pāri diennaktī, 17 kravas vilcienu diennaktī un papildus tam ir izteikta prognoze par to, ka paliek vieta arī vietējiem kravas un pasažieru pārvadājumiem, kas būtu 72 vilcienu sastāvi diennaktī. Attiecībā uz starptautisko vilcienu kustību plānotie ieņēmumi ir 65 % no kravu pārvadājumiem un 35 % no pasažieru pārvadājumiem. N. Balgalis izsaka viedokli, ka iespējams ir nepieciešams padomāt par tādas infrastruktūras izveidi, lai nākotnē arī Jaunmārupē būtu dzelzceļa stacija vietējai satiksmei.

24) Arvīds Mūrnieks uzsver, ka Mārupes novadā vissvarīgākās ir šeit dzīvojošās ģimenes, lai tām būtu veselīga dzīves vide, svaigs gaiss. A. Mūrnieks norāda, ka lidosta "Rīga" "nav nekāds labais kaimiņš", jo lidostas darbības rezultātā izdalās smakas, tiek bojāts gaiss, rodas troksnis, lidosta apdraud ar iespējamām aviokatastrofām un izstaro elektromagnētisko starojumu. A. Mūrnieks uzskata, ka plānotā Rail Baltica dzelzceļa līnija būs līdzīgs apgrūtinājums, un jautā, kas Mārupes novada iedzīvotājiem ir jādara, lai projektētāji "vienkārši no viņiem atšūtos".

E. Brante atbild, ka paredzētās darbības realizācija ir iespējama tikai tad, ja tiek ievēroti visi spēkā esošie normatīvi, tai skaitā, robežlielumi, kas attiecas uz gaisa kvalitāti un troksni. E. Brante informē, ka sabiedrībai ir iespēja paust savu viedokli attiecībā uz IVN programmu, sūtot vēstules VPVB līdz šā gada 15. martam. IVN programmā noteikti būs punkts - iedzīvotāju un pašvaldību attieksmes, sociālekonomiskie faktori. E. Brante informē, ka aprīlī un maijā pie iedzīvotājiem dosies intervētāji, lai uzklausītu viņu viedokli, un aicina veltīt 10-15 min šiem intervētājiem. Salīdzinot piedāvātās alternatīvas, tiek ņemts vērā iedzīvotāju viedoklis par paredzēto darbību. I. Lukaševičs papildina un piekrīt A. Mūrnieka teiktajam, ka lidosta nav labs kaimiņš, taču lūdz neaizmirst par tām iespējām, ko lidosta sniedz Mārupes novada domei un iedzīvotājiem.

25) N. Čiževskis vēlas uzzināt, vai iedzīvotājiem ir cerības sagaidīt, kad uz publisko apspriešanu tiks izvirzīts alternatīva, kas paredz tikai ziemeļu ievadu lidostā. N. Čiževskis paskaidro, ka tas ir svarīgi, jo gan AECOM Ltd pētījums, gan daudzkritēriju analīze parādīja, ka tas ir ekonomiski izdevīgākais variants. Sanāksmē piedāvātais risinājums sadārdzina projektu par 470 milj. eiro, palielina ceļā pavadīto laiku, palielina atsavināto zemju gabalu skaitu par aptuveni vairāk kā 200 ha.

N. Balgalis pateicas par komentāru un lūdz nemaldināt sabiedrību par minēto dzelzceļa līnijas loka, kas iet caur Mārupi, sadārdzinājumu par 470 milj. N. Balgalis paskaidro, ka šo iespējamo sadārdzinājumu veido jaunā savienojuma izveide no Rīgas centra līdz lidostai "Rīga". N. Balgalis norāda, ka Mārupes atzara izmaksas tiks precizētas projekta izstrādes gaitā, kad tiks atrasta iespējami labākā trases novietojuma alternatīva. N. Balgalis atbild, ka alternatīva, kas paredz ziemeļu ievadu lidostā, jau tiek apskatīta piedāvātā risinājuma kontekstā, jo šobrīd sabiedrībai tiek rādīts absolūti pilnais trases izvietojuma variants. N. Čiževskis nepiekrīt dzirdētajam un jautā, kā saucas variants tikai ar ziemeļu ieeju lidostā un kāpēc netiek izskatīts tikai ekonomiski izdevīgākais variants. N. Balgalis atbild, ka piedāvātā trases alternatīva jau iekļauj klātesošā pieminēto ekonomiski izdevīgāko variantu un tiek ņemtas vērā arī valsts un lidostas stratēģiskās intereses. J. Rušenieks komentē dzirdēto un norāda, ka publiski pieejamā informācijā atrodams, ka posms no ziemeļiem līdz lidostai izmaksā nedaudz vairāk kā 200 milj. eiro un posms lejā līdz Misai izmaksā papildus 470 milj. eiro. J. Rušenieks secina, ka tādā gadījumā daudzkritēriju analīze ir nekvalitatīvi izstrādāta. N. Balgalis sacītajam nepiekrīt, un M. Riekstiņš atbild, ka nekad un nekur publiski nav pausta informācija par J. Rušenieka pieminēto izmaksu dalījumu. M. Riekstiņš norāda, ka patiesās izmaksas nav zināmas, jo vēl nav zināms trases konkrētais novietojums, šķērsojumi, trokšņa ietekme, dzīvnieku pārejas un citi infrastruktūras objekti. Iepriekš minētās izmaksas balstās uz pieņēmumiem un analīzēm par projektēšanas, būvniecības, zemju atsavināšanas un citām izmaksām.

26) Klātesošais izsaka savu viedokli, ka viņam ir kauns par to, cik projekta izstrādātāji ir pavirši sagatavojušies šai sanāksmei, un kauns lidostas pārstāvja vietā, kurš neesot sapratis finansista uzdotos jautājumus, jo pirms jebkura projekta tiek sagatavota ekonomiskā daļa. Klātesošais izsaka priekšlikumu Mārupes novada pašvaldībai sagatavot vēstuli Ministru kabinetam un Satiksmes ministrijai, ka konkrētā darba grupa ir nekompetenta savu pienākumu pildīšanā. Klātesošais izsaka viedokli, ka Satiksmes ministrijai vajadzētu lielāku uzmanību pievērst dzelzceļa savienojumam ar ostu, nevis lidostu, jo kravu apjoms ostā ir būtiski lielāks. Klātesošais apšauba pieņēmumu, ka pasažieru plūsma no Kauņas lidostas "Rīga" virzienā būs tāda, kādu projektētāji paredzējuši, jo no Kauņas līdz Varšavai ir līdzīgs attālums. Klātesošais izsaka viedokli, ja Mārupes novada domei interesē šis projekts, varbūt nepieciešams padomāt par trases novietojumu aiz Jaunmārupes cauri Salienas teritorijai un cauri Spilves lidostai. Klātesošais skaidro, ka pasaulē ir pieņemta prakse lielos satiksmes infrastruktūras objektus vadīt apkārt apdzīvotām vietām un pilsētām. Klātesošais lūdz cienīt un rēķināties ar iedzīvotāju viedokļiem.

M. Riekstiņš vēlas sniegt atbildi uz izskanējušo viedokli, taču klātesošais norāda, ka viņam jautājumu nebija, bet gan bija lūgums Mārupes novada domei sagatavot vēstuli Ministru kabinetam un Satiksmes ministrijai par sanāksmē klātesošo projektētāju nekompetenci.

27) Mārupes novada domes Attīstības nodaļas uzņēmējdarbības attīstības konsultante Liena Ādamsone skaidro, ka Mārupes novada domes pārstāvji ir veikuši sociālekonomisko analīzi un apkopojuši sociālekonomiskos zaudējumus kādus Rail Baltica atzars varētu radīt iedzīvotājiem, uzņēmējiem un pašvaldībai. Projekta dzīves cikla laikā diskontētie zaudējumi sastāda 223 milj. eiro, līdz ar to projekta Rail Baltica apakšmērķis apmierināt sabiedrības intereses netiek sasniegts. Atsaucoties uz minēto informāciju, L. Ādamsone vēlas uzzināt argumentus, kādēļ atzara izbūve ir lietderīga.

M. Riekstiņš informē, ka aprēķini, ko veikuši Mārupes novada domes pārstāvji, ir tā informācija, kas ir iesniedzama VPVB, kas projekta Rail Baltica IVN programmā iekļaus nosacījumu zaudējumu aprēķina analīzei. Attiecībā par atzara lietderību, M. Riekstiņš jautā, vai viņš var vēlreiz atkārtot jau sanāksmes laikā minētos ieguvumus, ko sniegtu atzars cauri Mārupes novadam. Klātesošā no zāles norāda, ka viņa neaprot, kāpēc tieši konkrētais "vēders" (trases atzars) ir nepieciešams. M. Riekstiņš atbild, ka tas būtu ērtāks starptautiskajai pasažieru satiksmei virzienā uz dienvidiem, jo tas ir īsāks un ātrāks ceļš. M. Riekstiņš saprot, ka tās būs papildus izmaksas, taču tiks veikta detalizēta izmaksu-ieguvumu analīze. Attiecībā uz kravām, Satiksmes ministrija uzskata, ka lidostai "Rīga" jābūt vadošajai lidostai Baltijas valstīs arī turpmāk gan kā starptautisko pasažieru lidostai, gan kā kravu pārdales centram. M. Riekstiņš norāda, ka trase iezīmē varbūtību kravu pārvadājumiem uz ostu, taču tas netiks darīts pa Rail Baltica līniju, bet gan pa vecā tipa dzelzceļu.

28) Mārupes iedzīvotājs Gunārs Ivulāns norāda, ka, viņaprāt, Eiropas transporta politikas Baltā grāmata nenosaka, ka ātrgaitas dzelzceļam jāiet cauri lidostai, bet gan, ka ir jābūt transporta saslēgumam. G. Ivulāns norāda, ka Mārupes novada domes juriste ir norādījusi, ka šai sanāksmei nav likumīgā pamata, un jautā Mārupes novada domes priekšsēdētājam Mārtiņam Bojāram – Varbūt ir laiks doties mājās un ļaut kungiem nākamreiz sagatavoties labāk?

M. Bojārs norāda, ka, viņaprāt, iedzīvotāji ar roku pacelšanu šī sanāksmes laikā pauda savu attieksmi pret publiskajai apspriešanai nodoto projektu, kas skar Mārupes novadu. M. Bojārs jautā klātesošajiem, vai ir sapratis pareizi sabiedrības nostāju. Klātesošie piekrīt. M. Bojārs informē, ka Mārupes novada dome, ņemot vērā iedzīvotāju, uzņēmēju un sanāksmes laikā izskanējušos viedokļus, šā gada 11. martā, sanākot kopā, izvērtēs situāciju un 12. martā tiks rīkota ārkārtas domes sēde un tiks pieņemts lēmums par publiskajai apspriešanai nodotajiem materiāliem.

29) ZS "Dardedzes-1" pārstāve vēlas uzzināt kas ir transporta pārbūves infrastruktūras teritorija, kas ir iezīmēta konkrētā īpašuma teritorijā, un ko tajā varēs darīt. Klātesošā jautā vai ir iespējama 2 milj. finansējuma piešķiršana atkritumu izgāztuves rekultivācijai, kuru skars dzelzceļa trase. Klātesošā norāda, ka lielāko daļu

projekta skartos uzņēmējus interesē, ko maksimāli viņi var izdarīt, lai ciestu pēc iespējas mazākus zaudējumus.

N. Balgalis atbild, ka minētās teritorija ir paredzēta dzelzceļa līnijas šķērsojuma izbūvei. N. Balgalis norāda, ka turpmākās sadarbības rezultātā precizējot konkrētu trases novietojumu, iespējams rastos risinājumi, ko projekts šai konkrētajai teritorijai varētu sniegt. N. Balgalis informē, ka projektētāji cenšas sniegt informāciju uzņēmumiem pēc iespējas agrākā stadijā, kā tas notiek pašlaik.

30) Sigita Poželaite norāda, ka projekta Rail Baltica izstrādātājiem bija jāsagatavojas šai sanāksmei, jāapkopo visas iespējamās alternatīvas un jāveic katras alternatīvas analīze. S. Poželaite norāda, ka nav dzirdējusi nevienu ekonomiski pamatotu atbildi uz klātesošo jautājumiem. Tā ka Satiksmes ministrijas pārstāvis norādīja, ka projekta uzsvars tiek likts uz publisko pieeju, tad, ņemot vērā finansiāla pamatojuma trūkumu, tas liek domāt par nodokļu maksātāju naudas izšķērdēšanu. S. Poželaite vēlas saņemt atbildi, par kuru no pieejām projekta izstrādātāji runā – par komerciālo vai par publisko pieeju.

K. Vingris atbild, ka klātesošajiem tika prezentēts projekta laika grafiks un šobrīd ir tas posms, kad tiek precizētas trases novietojuma alternatīvas. Kad tiks atrasts viens trases novietojuma variants, tad šim variantam tiks veikta pilna izmaksu-ieguvumu analīze. Šie uzdevumi un to secība ir iekļauti iepriekš minētajā pētnieku darba uzdevumā, kas iekļauj gan izmaksu-ieguvumu analīzi, gan sociālekonomisko pamatojumu.

S. Poželaite norāda, ka arī pati ir organizējusi vienu sabiedrisko apspriešanu uzņēmuma rīkoto darbību ietvaros un norāda, kāpēc tik apjomīga projekta pārstāvji ir atļāvušies ierasties uz sanāksmi nesagatavojušies.

E. Brante informē, ka šī sanāksme ir IVN sākotnējā sabiedriskās apspriešanas sanāksme, un piekrīt, ka šobrīd projekta izstrādātāji nevar nosaukt konkrētus skaitļus, taču tādēļ nākamā sabiedriskā apspriešana tiek rīkota pēc aptuveni pusgada, kad izpēte un aprēķini būs veikti. Klātesošie zālē diskutē par projekta virzību, un E. Brante vēlreiz uzsver, ka šī ir sākotnējā sabiedriskās apspriešana, kad ir tikai uzsākts darbības vērtējums un par konkrētiem cipariem tiks runāts nākamajā sabiedriskajā apspriešanā, un tāda ir procedūra, ko nosaka likumdošana.

S. Poželaite lūdz nemaldināt sabiedrību un jautā vai Eiropas Savienības finansējums arī dzelzceļa atzara izbūvei caur Mārupi tiks segts līdz 85 % apmērā, vai tas pilnā apmērā tiks segts no nodokļu maksātāju naudas.

M. Riekstiņš atbild, ja šis atzars tiks iekļauts kopējā projektā, pie kā šobrīd tiek strādāts, tad finansējums tiks segts iepriekš minētā procentuālā sadalījuma apmērā.

S. Poželaite jautā, vai tas kopējais finanšu līdzekļu apmērs, kas Latvijai ir piešķirts, netiks palielināts, un vai tas ir izvērtēts.

M. Riekstiņš norāda, ka G. Ivulānam ir taisnība un šobrīd Satiksmes ministrija ir pieteikusies uz pirmo projekta daļu, tāpēc, ka līdz 26. februārim visām dalībvalstīm bija jāpiesakās pirmajai garantētajai summai. Šī pirmā daļa ir vissarežģītākais un laikietilpīgākais projekta posms – Rīgas Centrālās stacijas savienojums ar lidostu "Rīga". M. Riekstiņš norāda, ka ir diskutējis ar pārstāvjiem no Briseles par otro projekta finansēšanas posmu, taču šobrīd vēl konkrēti nosacījumi nav zināmi.

S. Poželaite aizrāda, ka no sabiedriskās apspriešanas pārstāvju puses vārds "nezinu" nedrīkst izskanēt. S. Poželaite atsaucoties uz sanāksmē dzirdēto atbildi, ka kravu pārvadājumi sastādīs 65 %, jautā, kāpēc kravām vajadzētu iet cauri Rīgas centram, par ko protestēja arī Rīgas iedzīvotāji. S. Poželaite jautā, vai kāds ir izvērtējis kopējos zaudējumus, kādus radīs šis projekts.

M. Riekstiņš atkārto, ka šobrīd projekts ir vairāk publisks – ģeopolitisks, taču projektētāji cenšas tam piešķirt arī lielāku ekonomisko vērtību, un minētie kravu pārvadājumu 65 % ir uz analītikas pamatiem balstīti pieņēmumi. M. Riekstiņš norāda, ka kravu pārvadājumi netiek plānoti cauri Rīgas pilsētas centram, un S. Poželaite viņu pārtrauc un norāda, ka pārvadājumi ir paredzēti cauri Mārupei. M. Riekstiņš atkārto, ka kravu pārvadājumi ir paredzēti cauri Saulkalnei, un paskaidro par ko aizvadītajā sanāksmē protestēja Pārdaugavas iedzīvotāji Rīgā.

S. Poželaite jautā vai ir izvērtēta dzelzceļa trases būvniecības radītā ietekme, tai skaitā, troksnis. E.

Brante atbild, ka IVN procesā tiek vērtēta paredzētās darbības ietekme ekspluatācijas laikā, būvniecības laikā, plānoto organizatorisko un citu tehnisko pasākumu laikā, lai šo ietekmi mazinātu un ievērotu spēkā esošos normatīvos rādītājus.

S. Poželaite norāda, ka uz šo apspriedi bija jābūt veiktiem aprēķiniem par ietekmi uz vidi un jābūt trokšņa līmeņa mērījumiem.

A. Kāla papildina E. Brantes atbildi un norāda, ka IVN procedūra paredz divas sabiedriskās apspriešanas. Šobrīd ir pieņemts lēmums kādas trases tiek nodotas IVN, tādēļ šobrīd notiek sanāksme un iedzīvotāji tiek informēti par iespējamajām alternatīvām, par kurām tālāk tiks veikta detalizēta izpēte. Nākamajā sabiedriskajā apspriešanā tiks rādīti novērtējuma rezultāti par trokšņa līmeni, kumulatīvajām ietekmēm un citām ar paredzēto darbību saistītajām ietekmēm.

S. Poželaite atkārtoti jautā, kur ir trokšņa līmeņa mērījumi trases novietojuma variantam, kas sanāksmes laikā tika rādīts.

A. Kāla norāda, ka jebkura darba izpēte sākas pēc VPVB IVN programmas saņemšanas, un aicina iedzīvotājus sūtīt ieteikumus VPVB, ja viņiem šķiet, ka kāds no aspektiem netiks iekļauts IVN programmā.

S. Poželaite norāda, ka nav saņēmusi atbildi uz uzdoto jautājumu. S. Poželaite norāda, ka jau šobrīd Mārupes novadā stārķu ligzdas tiek noņemtas, un jautā, kāpēc

tas tiek darīts un, ka minētās darbības ir nelikumīgas. Klātesošais no zāles norāda, ka šis jautājums būtu jājautā Satiksmes ministrijai pakļautajam uzņēmuma AS "Latvenergo".

A. Kāla atkārtoti aicina līdz 15. martam sūtīt visus ierosinājumus un viedokļus VPVB, ja tie attiecas uz IVN programmu.

31) Klātesošā iesaka projekta izstrādātājiem papildināt savas komunikāciju prasmes pie pieredzējušiem skolotājiem, jo viņa jutās aizskarta, kad N. Balgalis norādīja, ka trases novietojums skars tikai dažus. Klātesošā norāda, ka atrodas starp 94 skarto māju iedzīvotājiem.

32) M. Bojārs izsaka komentāru, ka projekts ir liels un atbildīgs, taču balstoties uz sanāksmes laikā izskanējušo iedzīvotāju viedokli, norāda, ka norādītajā variantā dzelzceļa trase cauri Mārupes novadam neies. M. Bojārs piebilst, ka ir iespējama tiesvedības uzsākšana un "šis projekts var Latvijā nobrukt", dēļ tā, ka nenotiek ieklausīšanās iedzīvotāju un pašvaldības viedoklī. M. Bojārs norāda, ka ir konstatēti normatīvo dokumentu pārkāpumi saistībā ar plānošanu, un sabiedrības intereses tomēr ir svarīgākas par visu pārējo.

A. Kāla noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs Aiga Kāla

Protokolētājs Agnese Skujevska

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

Mārupes kultūras nams, Daugavas iela 29, Mārupe, Mārupes novads
2015. gada 7. martā, plkst. 11.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1.	Līga Kazeliģe	Mārupes novada Domi
2.	[illegible]	iedzīvotāji
3	Arnolds Šīlers	Mārtiņi, Mārtiņdēli
4	Jānis Rubenieks	Olgas iela 2
5.	Ineta Jundža	Mārupītes gatve 14
6	Jēkabs Ozols	Smilšu iela 3
7	Alīja Čipa	Ausmas
8	Andris Raustiņš	Bikšumuiža, Vētras

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
9	Māris Audriņš	„Audriņi", Mārupes novads
10	sandra Fjodorova	Vārpu 23 Mārupes nova
11	Andris Fjodorovs	Vārpu 23 Mārupes novads
12	Biruta Cīja	„Cīņas" [illegible]
13	Mairita Rozenbaha	„Bērzzemnieki" Mārupes novads.
14	Richards Rozenbahs	„Bērzzemnieki" Mārupes novads
15	Līvija Šāre	Ziedīņi - 2, Ziedīņi - 3 Kūmenēvēri
16	Kaspars Bajārs	„Bērzzemnieki" Mārupes novads.
17	Maira Bajāre	„Bērzzemnieki" Mārupes novads
18	Baiba Bajāre	„Bērzzemnieki" Mārupes novads

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
19	Ilona Bajāre	Bērzsemnieki
20	GUNA MARTUŠA	Ziedkalnu iela 12
21	Violeta Zaķe	Rudzu 44
22	Ingus' Zaķis	Rudzu 44
23	Ilze Balode	Zeltiņu 18a
24	Vitauts Balodis	Zeltiņu 18a
25	Silvija Ķestnice	Marcenes al. 8-29
26	Zaiga Gulbe	Mārupes nov. „Rutki" / Jaunmārupe iela 6
27	Ints Rīdzs	Marcenes aleja 10-5 / DzĪB „Saulesbrauca nam
28	JĀNIS PINNIS	„DOKA LATVIA" SIA, VALDES LOC.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
29	Gunārs Ivulāns	Dzeņu iela 2
30	EDĪTS STAMERS	„STAMERI"
31	ARTŪRS VĒJIŅŠ	„Kalpas"
32	Mārtiņš Grāvītis	„Saulespuķes"
33	Līga Vaivare	„Magnolijas"
34	Ivars Vilde	
35	MĀRTIŅŠ MUCENIEKS	MĀRUPĒ, ĀRUKU IELA 1
36	Gundis Ķuzulis	Mārupe „Spaģēni"
37	Aina Līga Jurevica	— " —
38	Līga Pētersone	BIVS

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
39	Andrejs Vasiļjevs	Mazskujuiela, Vētras
40	KRISTĪNE KĀJE DZELINA	VĪNDEDŽU IELA
41	Jānis Ikoliņš	Vīndedžu iela
42	Nelda Gavare	Kurzīšu iela
43	Valdis Gavars	Kurzīšu iela
44	Elita Kalniņa	māja „Muižnieki", Vētras ciems
45	Edgars Ševečiks	mājas „Muižnieki" Vētras ciems
46	Marita Kalniņa	„Muižnieki"
47	LĪVDA ŠĒDLERE	PĒRLU IELA 7, VĒTRAS
48	Jānis Legzdiņš	Silmalu iela

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
49	Modris Šprūģis	Alkšņu iela 3 Jaunmārupe
50	DĀRIS KADIĢIS	VENTAS IELA 12, MĀRUPE
51	Uldis Ezergailis	„Priedaļi" Mārupes nov
52	Dzintra Lazdiņa	Jaunmārupe, Mazcenu 21
53	Alvars Kārkliņš	Jaunsilmu iela 1, Mārupes nov.
54	Evita Kārkliņa	Jaunsilmu iela 1, Mārupes nov.
55	ARTURS TERVITS	PAKUĻAS 1
56	Edgars Gaurucs	LOKA ceļš 57
57	Anastasija Šeikina	Vindedžu iela 11
58	Roberts Muhametšins	Vindedžu 11

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
59	KASPARS SPUĢIS	ALKŠŅU 2, JAUNMĀRUPE, MĀRUPES NOV.
60	Jānis Strēlnieks	„Mazie Rūķīši", Mārupes nov.
61	Armands Svilāns	Dzeņu 10, Mārupe, Mārupes nov.
62	Ilzīmiras Bordāša - Vinaccia	Dzeņu 20, Mārupe, Mārupes n
63	Aivars Zivtiņš	Zeltrītu iela 50, Mārupe
64	Viktorija Pavlova	Spridīši-2"
65	Nikolajs Pavlovs	Spridīši-2"
66	Olga Pavlova	
67	Laura Siliņa	Kārkliņu iela 1, Jaunmārupe
68	Arnis Putniņš	„Vētras" Mārupes nov.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
69	Laila Lauka	„Vētras" Rāmuļu nov.
70	Lāsma Putniņa	„Vētras" Rāmuļu nov.
71	Andra Dalbiņa	„Vīndedzi"
72	Jānis Ādamsons	„Mežavoti"
73	Igors Borko	Tuju 4, Jaunmārupe
74	Iva Taurina	Kaukora 85/2-28
75	Aleksandrs Mihailovs	Ozolciems
76	Agris Dirzinš	Ditti Mārupes nov.
77	Mihails Sotņičoks	„Vētras", Ziķeļu iela
78	JĀNIS VEIGAŅIŠ	„GRĀLAS", MĀRUPES NOV

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
79	[illegible]	„GRĀVIS", MĀRUPES nov.
80	MĀRTIŅŠ JAUNAGS	"MEŽGRAVIS" MĀRUPES NOV
81	[illegible]	〃
82	MĀRTIŅŠ GRĪNBERGS	ALISES 2-1, MĀRUPE
83	[illegible]	Morzenu 7.
84	[illegible]	Mārup. Ezeriņi
85	Andis Jucevičs	"VOLTERI" MĀRUPES NOV
86	[illegible]	Jāņu 23, Mārupe, Vēžu
87	Simona Jurāne	Dzeņu 2, Mārupe, Vārpas
88	[illegible]	Morzenu Alejā 10-12, Jaunmārupē

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
89	Valdis Ozoliņš	„Velnīši", Mārupes no v.
90	Gija Stūre	Sīpiņu iela 10/1 Mārupes no vēlas
91	Egils Freibergs	Rīdzēkstes 2
92	Jēkabs Lauskaris	„Smiltes" Stacijas 7 Smiltes 9
93	Rita Lauskare	„Smiltes" Stacijas 4
94	JURIS TAURIŅŠ	KANTORA IELA 25/2-28
95	Juris Dauja	Jāņi, Mārupes novads.
96	Ludmila PAVLOVA	Krokus 56-25, Mārupe
97	Līga Vecvērdiņa	Ziedleju iela 7, Mārupe
98	Laima Vecvērdiņa	Ziedleju iela 7, Mārupe

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
99	ARMANDS LIEPIŅŠ	„JAUNLEJNIEKI"
100	Ivars Ozoliņš	Mārupes nov. „Veclejnieki"
101	Māris Meleri	Mārupes nov. „ĪVAS"
102	Jurģis Lauva	Mārupes nov. „Vētras"
103	Arnis Kļaviņš	Mārupes nov. „Ezeri"
104	Liene Sprugā	Ķiju iela 4, JAUNMĀRupe
105	ARNIS RIEDŽNIEKS	„ARNCĒS", VĒTRAS
106	Artūrs Lizanders	„Amatnieki" Vētras
107	Jānis Saulītis	„Saulrozīnieši"
108	Sigita Pērkone	Ērces 8a, Rīga

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
109	Dace Žīgure	Mārupes novada dome
110	Sieltāla Lejaspuķe	„GRĀLIS" MĀRUPES nov.
111	Baiba Jaunzeme	Jaunmārupe, Kazuļu iela 7
112	Andrejs Ķiršteins	Mārupes novada dome
113	Markus Moll	Mārupe, Liekā iela 126
114	ZIGMĀRS MEŽIŅŠ	STĪPNIEKU ~~CEĻŠ~~ 11 SMILTNIEKU ~~CEĻ~~ 12
115	Vita Poželaite	Ledaiņu 16, Tīraine
116	Raivis Bernāns	Cēres ielas,
117	SAULIS RIMKŪNS	MĀRUPE „EZERIŅI"
118.	MĀRA KAUNĀTE	SIA „METRUM"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
119	Lolita Ledniņa	Idas iela 23, Mārupe
120	Lauma Ēdemane	Pumpuru iela 16, Rīga
121	Elīna Jēkabsone	Zeltrītu 6, Mārupe
122	Osvalds SIA	Kuģu 16, Rīga
123	Jānis Ķērabsons	"MALAS", MĀRUPE, LV2167
124	Asne Šteinberģe	Mārupe Ozolu ielā 6
125	Zaiga Klintsone	Rožu iela 23, Mārupe
126	Uģis Bērziņš	Druvas iela 19, Rīga
127	INTAKS BĀRZ	Zeltrītu iela 24-5
128	INESE AUDRIŅA	"AUDRIŅI", MĀRUPES NOV.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
129	Evelīna Erdmane.	Dzirkules iela 16

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
130	Renāte Kuzmiece	„Spuķēši"
131	Anita Mūrniece	„Spuķēši"
132	Alvis Fjodorovs	Rozes iela 1
133	Uldis Fjodorovs	Vārpu iela 23
134	Uģis Fjodorovs	Vārpu iela 23
135	Inita Kuminga	Avotu iela 30, Mārupe
136	Kārlis Rodmanis	Sanktpēterburgas ielā 2, Mārupe
137	Lilita Ozola	„Veldzes"
138	Inga Kuzmiņa	Sēlu 24 - 1
139	Artūrs Andrejevs	„Zeltiņi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
140	Mārtiņš Bolt	Rīgas raj. Mārupes novads „Kūdras"
141	Ilona Bole	Rīgas raj., Mārupes nov. "Kūdras"
142	Jānis Bole	Rīgas raj. Mārupes nov., Kūdras 4
143	Rita Kalniņa	Jaunmārupe, Meža 9
144	ARVĪDS REMCS	„CIECERI" MĀRUPES NOV.
145	Evija Derbiņa	„Evijas"
146	Edgars Sjakste	Mārupes nov. „KRASTNIEKI"
147	Andris Zariņš	Līčciema iela 34
148	Māris Vaičekonis	Racenas
149	ARVĪDS KRAUKLIS	VECZAĶIŅU 43a

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
150	Kristaps Kaulinš	Olaines nov. pešv. / AS „Celuprojekts"
151	Čirts-Jāņprogis	AS „Celuprojekts"
152	Gundega Nikolajeva	2 p. „Cīrši"
153	Laima Porša	„Roņi"
154	Agnese Salgus	Riteņiku iela 5
155	Jura Ruņina	Riteņiku iela 5
156	Nenranda Šepreņs	Riteņiku iela 5
157	Baiba Jēkabsone	Stīpnieku ceļš 34
158	Jolanta Bunkle	„Dzirnieki"
159	Jēga Bunkle	„Dzirnieki"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
160	Sabīne Šeiktāne	Sēļu iela 24-18, Madona
161	Andrejs Šeiktāns	Sēļu iela 24-18, Madona
162	Inta Lamme	Smilšu iela 3
163	Anita Kalniņa	"Sveņķi"
164	Kristaps Kalniņš	"Sveņķi"
165	Jānis Lācītis	Kāsta iela 2 Lazdonā
166	Arvīds Poišs	Rīgas Senāja valsts 10
167	Egils Spreģis	Lauku dārzs 10
168	Daiga Ģāle	"Dikmaņi", Vētras ciems
169	Ārija Ģāle	"Dzeņi 1",

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
170	Birgita Bolara	"Bērzi", "Ūdgas", "Sēkas"
171.	Zanda Melkina	Jaunsilavas 2, Vēžos, Dūd. nov.
172	Andris Būmanis	Jaunsilavas 2, Vēžos, Mārupes nov.
173	Edijs Jeicāns	
174	NORMUNDS ČIŽEVSKIS	~~PRA~~ BIEDRĪBA „MĀRUPES LAUKĒMEŽI"
175	Solvita Čipa	„Lieknas" Mārupes nov.
176	Ģirts Rūjiņš	Jaunmārupe Skujenes 19-14
177	Zāne Čipa	„Lieknas"
178	Rolands Čipa	„Riekstiņi-3"
179.	KLINTA PRIEDENFELDE	SIA „MELIORATORS-J"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
180	Baiba Čīpa	"Liekņas"; "Jaunliekņas" SIA "Liekņas BS"
181	Māris Milička	„Liekņas" „Jaunliekņas" SIA „Liekņas BS"
182	Jānis Brants	Seglina 9, Jaunmārupe
183	Lana Rozenoča	Dzeņu iela 8
184	Toms Očāns	Dzeņu 8
185	Ieva Pommere	Olaine, Druvu 10
186	Ainars Fīšers	Mārupe Dārzdeles
187.	Aldis Bērziņš	Mārupe „Dārzābeles"
188	AIVARS KALNIŅŠ	Jaunmārupe, Meža 9
189.	Jānis Jaunzēls	Mārupe Stīpnieku ceļš 10.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
190	J. Seiersteva	Mārupes pag. Krastmieri
191	Edgars Spunde	Mārupes pag. „Krastmieri"
192	Ilva Šaicāne	Mārupes pag. „Gārni"
193	Artūrs Gailums	Mārupes pag. „Bērziņi"
194	Maira Brantiece	Mārupes nov., Jaunmārupe Bērziņi
195	Ilona Eistreika	Mārupes nov. „Vētras" „Eistrēči"
196	Ervīns Rečs	Mārupes nov. „Vetras" Eistrēči"
197	Helēna Lēce	Jaunsiliņu iela 11
198	Raimonds Rukšāns	Mārupes nov. mājas „Rukši"
199	Ludmila Pavlova	Mārupes nov., Lauku iela 2

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
200	Gunta Kalniņa	Zīļu iela - 25
201	Ivars Kalniņš	Zīļu iela - 25
202	Pēteris Ozoliņš	Kokles 15
203	Dace Eidmane	Saulaunietāji Mārupes pag.
204	Larisa Rogenberga	Priežu, 20, Jaunmārupe
205	IEVA VADAKOVSKA	„ZELTRĪTI"
206	ELINA KRUMPĀNE	Krones 56-84, Mārupe
207	IVARS LUKAŠEVIČS	LIDOSTA „RĪGA"
208	ANDRIS RUDE	MNO deputats
209	JANIS LIDIEMS	MĀRUPES NOVADA PAŠVIDEVĪGUMS

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
210	Ligita Kārkliņa	Vīnkalna gatve 81-5, Rīga
211	Lidumila Lāce	Mārupe Stūrīši-2
212	Jānis Kļigis	Mārupe, Dzelzceļa iela 61-2
213	Guna Šlisāne	Gaujas iela 49-66, Mārupe
214	Aija Jelisejeva	SIA Polipans NT
215	Dace Šveide	A/S Mārupes komunālie pakalp.
216	Solvita Upmane	Sēļu iela 24-29, Mārupe
217	Jānis Stasjuns	Baltāiču iela 9
218	Lauris Stasjuns	Persiku 10a
219	Ričards Podzis	Kokļūdiņas, Mārupes n.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
220	Vera Krauzle	Mārupe, Kalnciema iela 188.
221	Laima Levenoviča	„Rauna" Vētras c. „Mārupes nov
222	Pēteris Prusts	Mārupes novada Dome
223	Ilze Švēmere	Mārupes novada Dome
224	RITA VOROBJOVA	AKADEMIA, LV.PE
225	Jānis Zilmanis	Mārupe „Zilmaņi"
226	Jānis Lubaņš	ZS „Dārdedzes-1"
227	Arturs Priedenieks	Jaunmūžā-A
228	Sigurds Jaunzēms	„Lielkalni"
229	Pēteris Kalniņš	Jaunmārupe, Gobu dela

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
230	Liina Ādamsone	Mārupe, Lilijas 26
231	SANDRIS KĀRKLIŅŠ	RĪGA, SĒJAS 8A
232	Mārtiņš Bopars	Mārupe, nov. Dauc.
233	Anna Ādmīdiņa	Mārupe Bērzu - 1
234	RENĀRS BULS	STIRNAS
235	Egils Buls	LĀČĒNI
236	IVARA BUŠMANE	KADIĶU 21, JAUNMĀRUPE
237	Kārlis Veisters	Kadiķu 19, Jaunmārupe
238	Arnis Žiluo	Kadiķu 17, Jaunmārupe
239	Ainārs Kalniņš	Kadiķu 16, Jaunmārupe

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
240	Gunta Kapeika	MĀRUPE, Vīndedžu iela 9
241	Andris Zēģele	Vīndedžu iela 23, Mārupe
242	Mika Ulmane	Sēļu iela
243	St. TRUKŠĀNS	MĀRUPE CEPĻU [illegible]
244	Alexejs Kovaļčuks	Spuži, Mārupes pag.
245	Konstantīns Kovaļčuks	Spuži, Mārupes pag
246	Larisa Kovaļčuka	Spuži, Mār. nov.
247	Dmitrijs Kovaļčuks	Spuži Mār. nov.
248	Raimonds Zeiza	„Indrāni" Mārupes novads
249	Lolita Valka	„Rieguzes", Baloži, Mārupe

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
250	Ginta Vaidere	Cīruļu iela 4-2, Mārupe
251	JĀNIS VAIDERS	CĪRUĻU 4-2, VĒTRA P.c.
252	Jons Jansons	„Līčupji"
253	Inga Žīmiece	„Līčupji"
254	Mārtiņš Gvozdaks	LUĢAZE
255	Mārtiņš Jansons	Kalna iela 4, Mārupe
256	Gunārs Grāvis	Jaunbērdaga 1
257	Iveta Sverčika	„Gaigaiši"
258	VIKTORS SVIRČENKOVS	SIA "SA AVIA" Zeltiņu iela 52 Vidzipašnieks
259	Raimonds Rūdelis	Mārupes nov. mājas „Rūdeļi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
260	Sāmi Mežavo	Mārupe pag mājas „Vēveri
261	Lilija Horale	Dārmeles ielā
262	Sandra Zaiceva	Mārupes nov., mājas „Zandeļi"14 (Vetras
263	Normunds Ausenbahs	Mārupes novads „Mozlāčiši"
264	Jānis Spreģis	Mārupes pag. Vecozolu ielā 13-34
265	Mihails Jakunovs	Jaunmārupe, Skuju 5,
266	Genādijs Stupaks	„BSCT-1" Zvārtes
267	ANDRIS BELOUSOVS	NERIŅAS IELA 7
268	ERVINS LINTERS	VĪRCIŅU 6
269	Ralfs Bergmanis	„Jaunbrīdagi 7"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
270	AIGARS LĀCIS	Vīndedžu 18 + (GRUZIJAS 47-47)
271	Aleksejs Mucenieks	Mājas 4 Baložos
272	ĀRMANDS LŪZIS	Auziņu iela 10, Jaunmārupe

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

Dienas kārtība

Tēma	Runātājs
Sanāksmes atklāšana	Pašvaldības pārstāvis
Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra	E. Brante, SIA ELLE
Informācija par Rail Baltica	M. Riekstiņš, Satiksmes ministrija
Rail Baltica alternatīvu izvēles process	N. Balgalis, PS RB Latvija
Diskusija, jautājumi un komentāri par Rail Baltica projektu	Diskusiju vada A. Kāla, SIA ELLE

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, Evija Brante, 07.03.2015, Mārupes novads

Ietekmes uz vidi novērtējums (IVN)

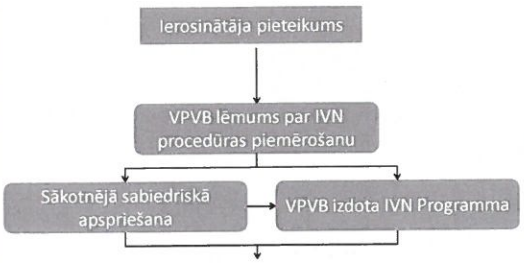
Ietekmes uz vidi novērtējums ir vairāku stadiju procedūra, kuras pielietošana ir nepieciešama pirms nozīmīgu objektu būvniecības, kas var atstāt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi

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
   - 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

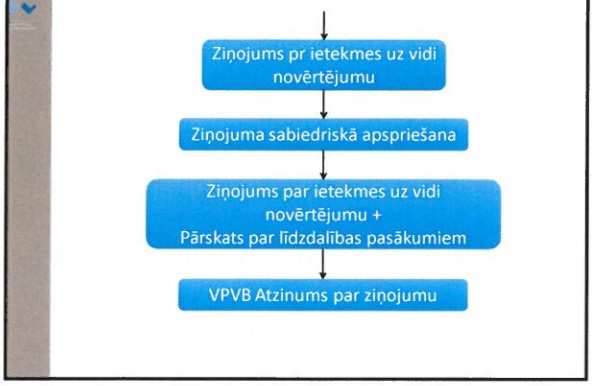


Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 1

- Sākotnējā sabiedriskā apspriešana notiek no 2015. gada 13. februāra līdz 15. martam
- Process ir tikko sācies
- Vēl nav pieejama informācija par ietekmes zonām, līmeņiem, koncentrācijām utt
- Šodien nepieņemam lēmumus
- 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 ietvars

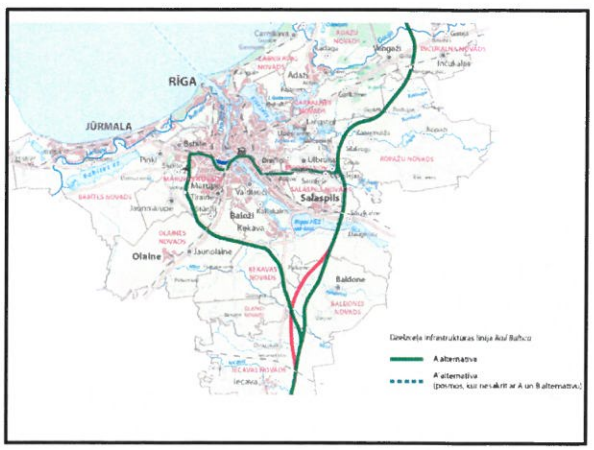
- Viens no svarīgākajiem aspektiem – trases novietojums un tehniskais risinājums
- IVN detalizēti vērtēti
  - trases iespējamie koridori, kas izvēlēti, pamatojoties uz daudzkritēriju analīzi
  - tehniskie risinājumi, kas izvēlēti, ņemot vērā drošības prasības, tehniskos parametrus, esošo un/vai plānoto objektu funkcionālos risinājumus, ekspluatācijas noteikumus u.c. apstākļus

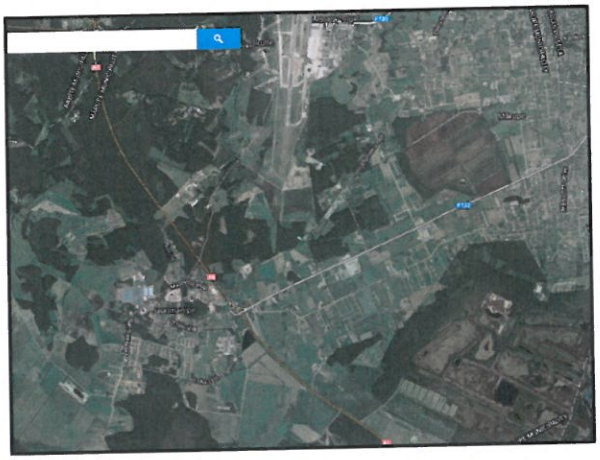


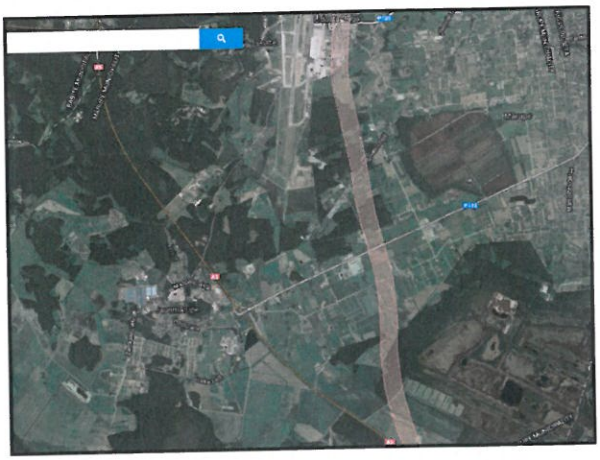
Tuvākie soļi IVN procesā

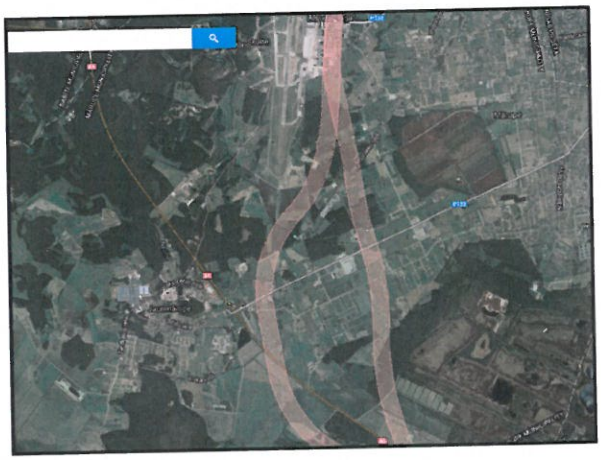
- VPVB izstrādā ietekmes uz vidi novērtējuma programmu
- Programma ietvers prasības ziņojuma sagatavošanai, kā arī norādi par institūcijām un organizācijām, ar kurām nepieciešams konsultēties vai kurām iesniedzams ziņojums, pirms sagatavoto ziņojumu iesniegt VPVB atzinuma sniegšanai
- **Rakstiskus priekšlikumus 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



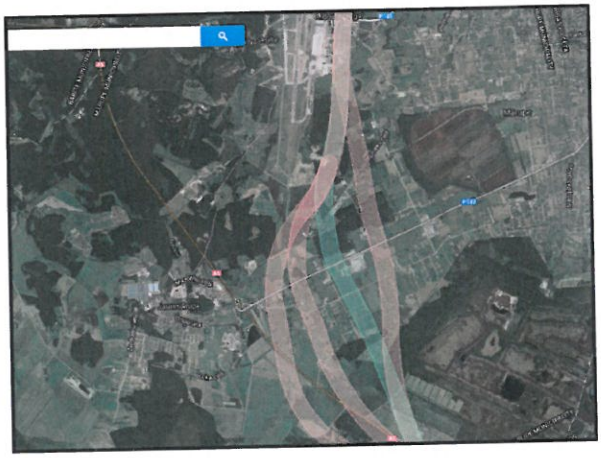


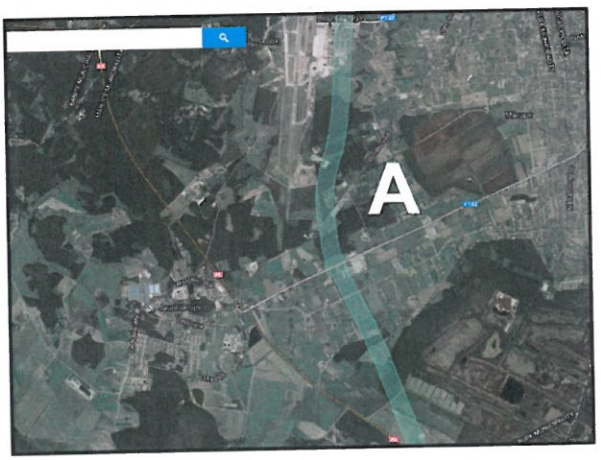











A

Sabiedriskās apspriešanas sākums 13. februārī

notiek diskusijas un sarunas

Uzklausām iedzīvotāju viedokli

Ņemot vērā iepriekš minēto, kategoriski iebilstu pret esošo vienīgo izskatīšanai iesniegto trasējuma variantu, lūdzu izstrādāt, iesniegt izvērtēšanai un ietvert ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) procedūrā alternatīvus risinājumus (vairāk par vienu esošo piedāvāto) Rail Baltica dzelzceļa atzara iespējamiem trasējumiem uz VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga"".

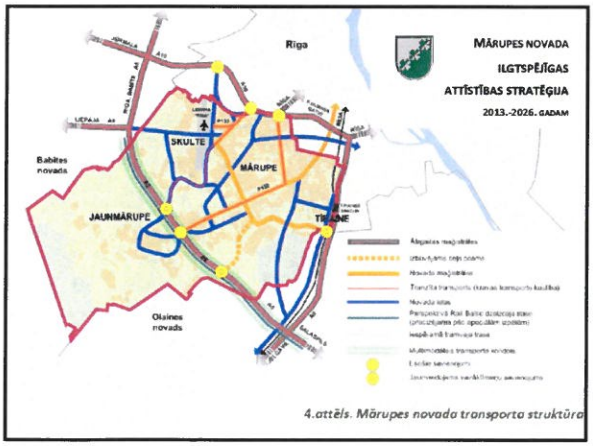
Nepieciešams izstrādāt un nodot izvērtēšanai trasējuma variantus, kas maksimāli tuvināti esošiem transporta koridoriem- autoceļam A5, un kuri noteikti Mārupes novada teritorijas plānojumā kā transporta infrastruktūras objektu teritorijas.

Uzklausām uzņēmēju viedoklis

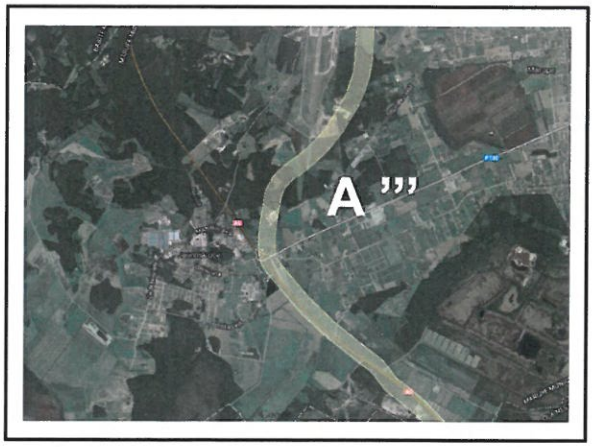
Noteikti iebilstu dzelzceļa izbūvei pēc esošā plāna !!! Izskatiet iespēju pārcelt dzelzceļu gar Salaspils - Jūrmalas apvedceļu, ar skatījumu, lai mums nav teritorijas un pievadceļu apgrūtinājumi, lai nesamazinās esošās situācijas efektivitāte.

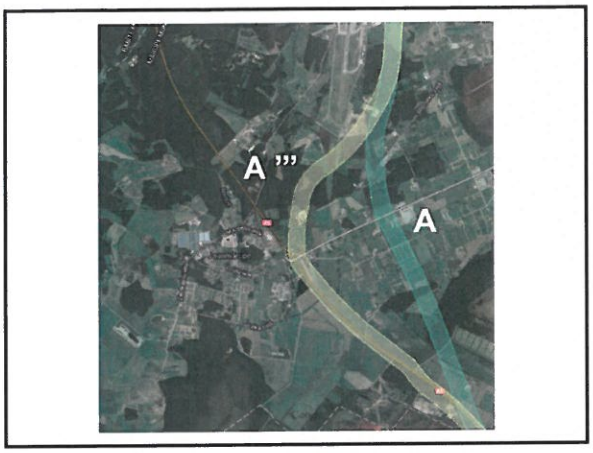
Iedzīvotāju zīmētie trašu varianti

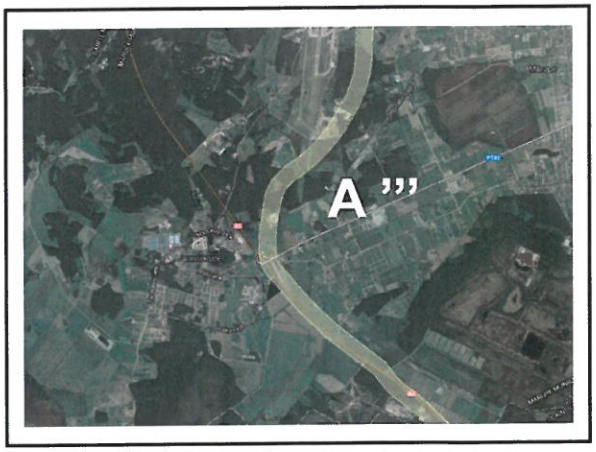




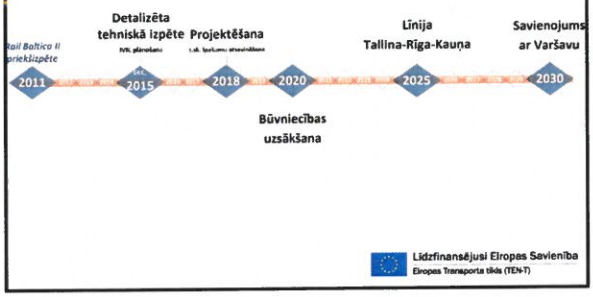
4.attēls. Mārupes novada transporta struktūra





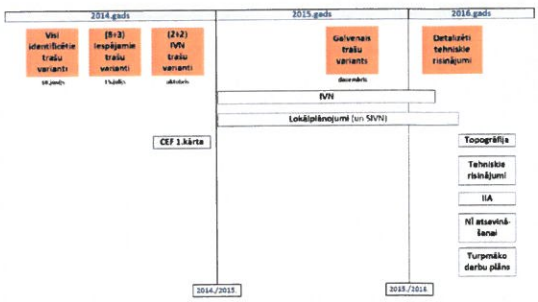


Rail Baltica laika grafiks



Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Detalizētās tehniskās izpētes laika plāns



Ietekmes uz vidi novērtējums - process

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 - Baltijas valstu vienošanās par RailBaltica novietojumu

AECOM pētījums



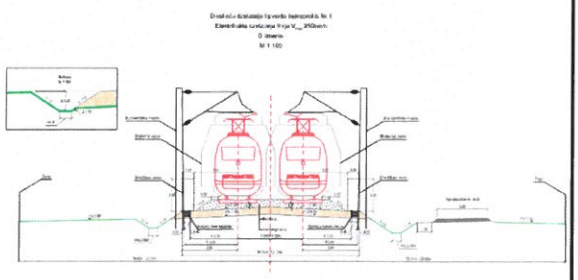
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

2014. gads - Rail Baltica
Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums

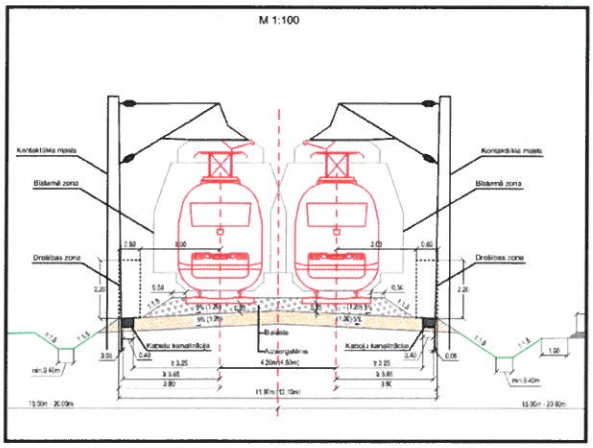
no visiem aspektiem pamatot un noteikt **precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas teritorijā**, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Rail Baltica tipveida šķērsprofils



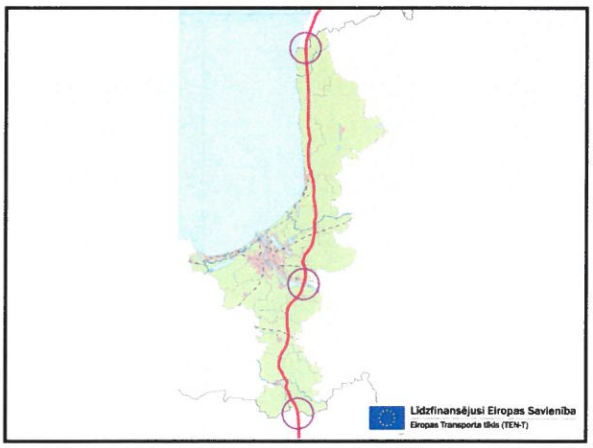
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)



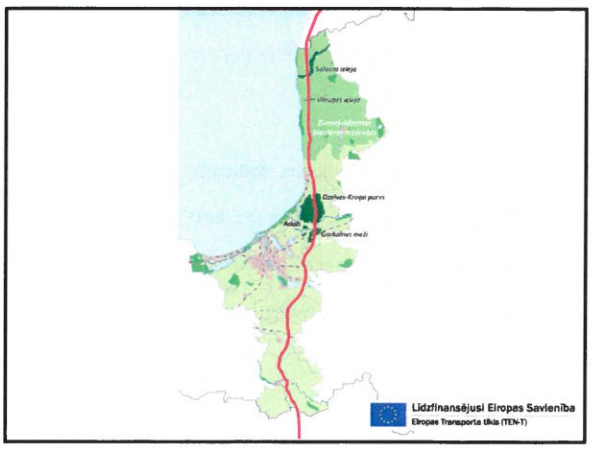
Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

- 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 pazeminātām teritorijām,
- citi nepieciešamie šķērsojumi gājējiem, lauksaimniekiem, citai saimnieciskai darbībai,
- zvēru pārejas (zaļie tuneļi un tilti),
- elektroapgādes apakšstacijas,

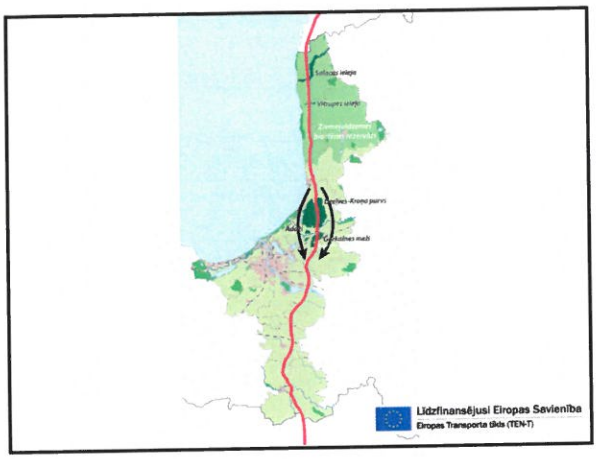
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

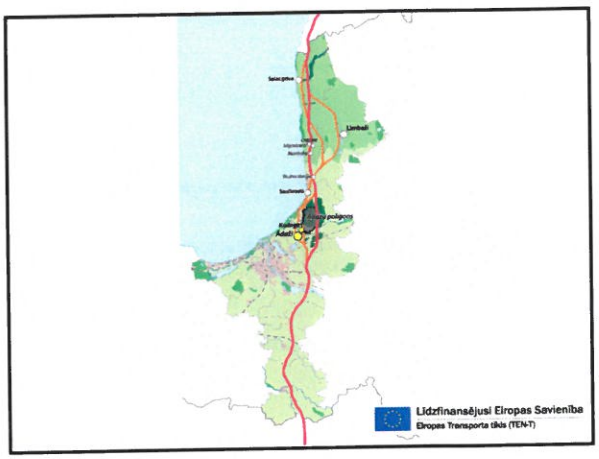


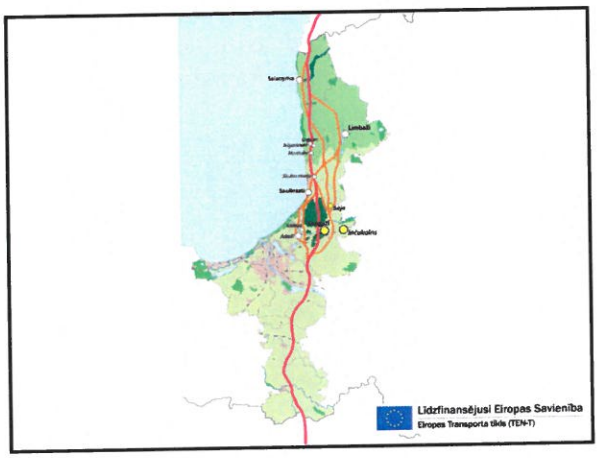
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

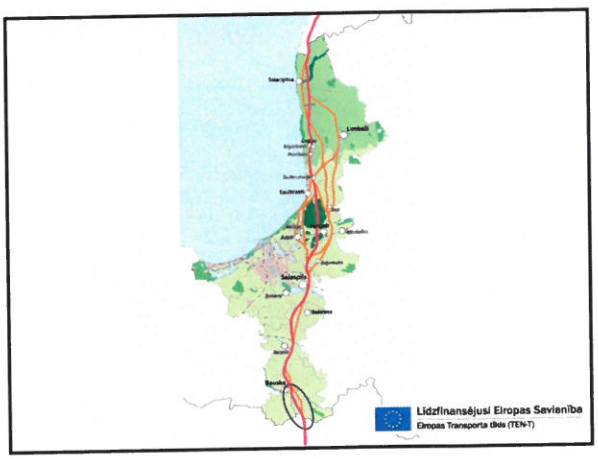


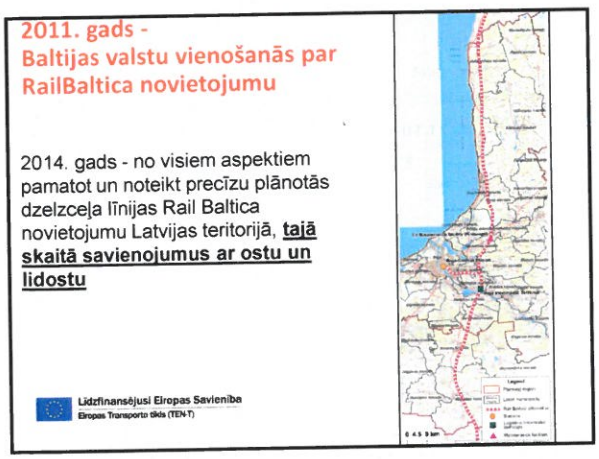
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)


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)


2011. gads -
Baltijas valstu vienošanās par RailBaltica novietojumu
2014. gads - 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)


Rīga, Rīgas brīvosta
un starptautiskā lidosta «Rīga»
RĪGA
JŪRMALA
Salaspils
Baloži
OGRE
Olaine
JELGAVA
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Rīgas stratēģiskās intereses

Rīgas stratēģija 2030

- nodrošināt ērtu un ātru **pilsētas centra un starptautiskās lidostas "Rīga" savienojumu**
- **Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas attīstība,** to izveidojot par multifunkcionālu sabiedriskā transporta mezglu
- **nevirzīt kravas** cauri Rīgas centrālajai dzelzceļa stacijai

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Rīga, Rīgas brīvosta un starptautiskā lidosta «Rīga»



Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

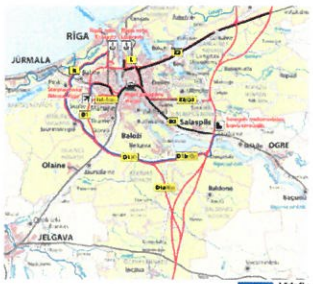
Rīgas brīvostas savienojums - multimodālais kravu terminmāls Saulkalnē

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

Rīgas brīvostas, Latvijas dzelzceļa, uzņēmēju viedokļi



Rīga, Rīgas brīvosta un starptautiskā lidosta «Rīga»



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

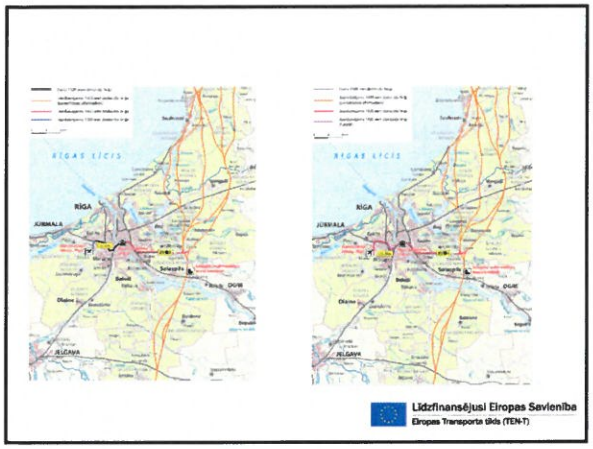
lidostas savienojums ar *Rail Baltica*

- pielāgots *Rail Baltica* vilcienu kursēšanas grafikam;
- kursē 8 reizes dienā (kas atbilst *Rail Baltica* satiksmes intensitātei);

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

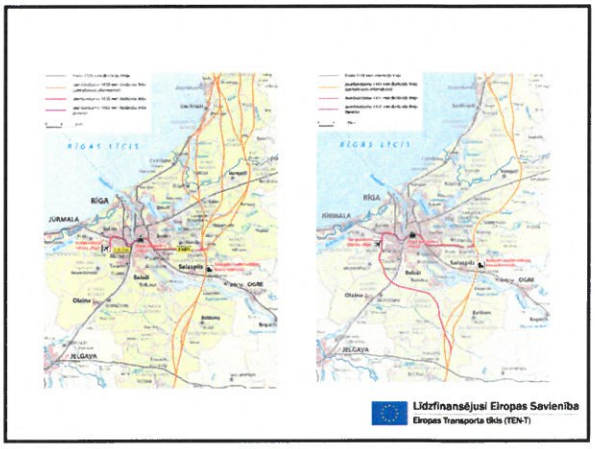
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)





izslēdzamie varianti





Daudzkritēriju analīzes metodika

Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

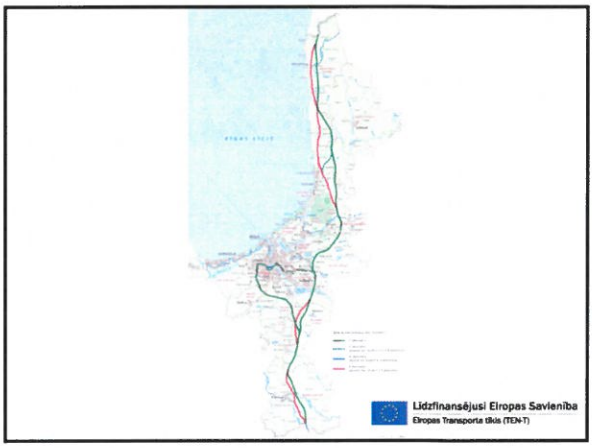
Lietotāju intereses
- Pasažieri (tūristi)
- Kravu pārvadātāji

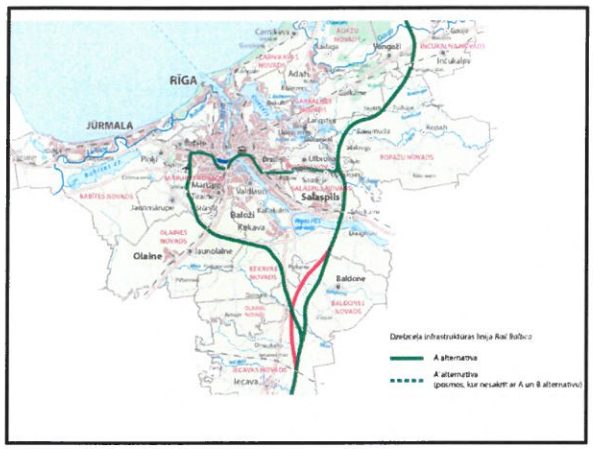
Infrastruktūras pārvaldītāja intereses

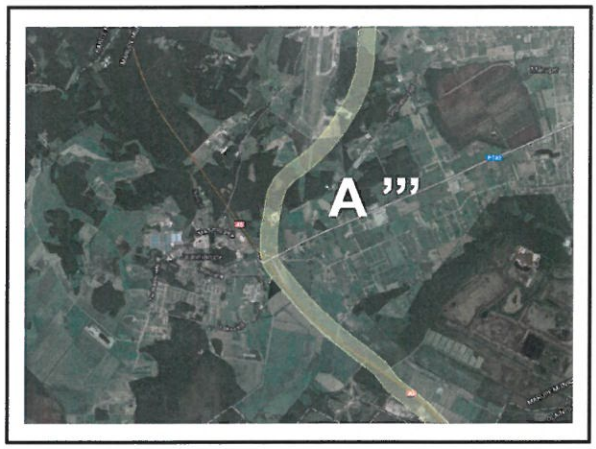
Sabiedrības intereses
- Zemju īpašnieki, saimniecības, uzņēmumi
- Iedzīvotāji, kas dzīvo apkaimē

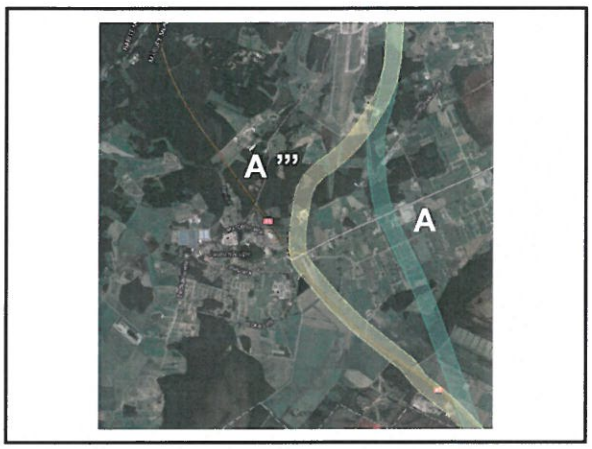
Publiskā sektora intereses
- Valsts
- Pašvaldības

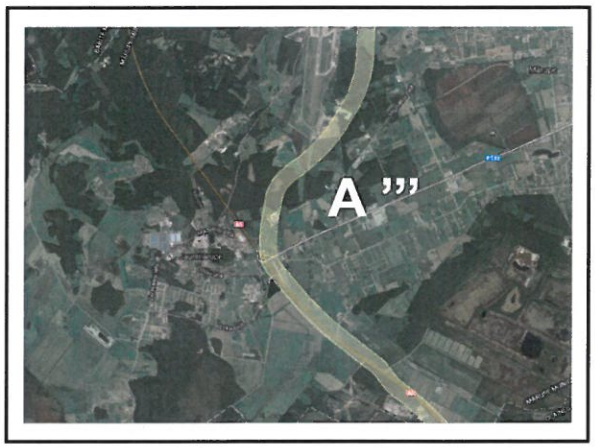
Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)













rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)