19. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Inčukalna novadā

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

PROTOKOLS Nr. 14

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 9. martā, plkst. 16.00

Sanāksmes norises vieta: Vangažu pilsētas kultūras nams, Gaujas iela 12, Vangaži, Inčukalna novads

Sanāksmi atklāj Inčukalna novada pašvaldības domes priekšsēdētājs Aivars Nalivaiko un dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvim Valtam Vilnītim.

V. Vilnītis iepazīstina klātesošos ar sākotnējas sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāve Evija Brante informē sanāksmes dalībniekus par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk tekstā – IVN) procedūru, galvenajiem IVN uzdevumiem, kā arī IVN ziņojuma izstrādes gaitu. E. Brante norāda, ka pirms nākamās sabiedriskās apspriešanas iedzīvotājiem netiks izsūtīti individuāli paziņojumi, tādēļ ir jāseko līdzi informācijai interneta vietnēs un pašvaldībā. E. Brante informē sanāksmes dalībniekus par iespējamām ietekmēm uz vidi un sabiedrību, tajā skaitā, trokšņa līmeņa izmaiņām, ietekmi uz ainavām, ietekmi uz kultūrvēsturiskajām vērtībām, ietekmi uz dabas vērtībām, biotopiem, putniem, dzīvniekiem, ģeoloģiskiem apstākļiem, iespējamo ietekmi uz hidroloģisko režīmu un šķērsojamām ūdenstecēm. E. Brante dod vārdu Satiksmes ministrijas pārstāvim.

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs Kaspars Vingris iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā laika grafiku. K. Vingris dod vārdu pilnsabiedrības „RB Latvija" telpiskās plānošanas ekspertam Neilam Balgalim.

N. Balgalis informē klātesošos par projekta laika grafiku, plānoto detalizēto tehnisko izpēti un tās laika grafiku, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, par esošo alternatīvu izvēli, izmantojot daudzkritēriju analīzes metodi, iespējamo dzelzceļa līnijas novietojumu Inčukalna novadā. N. Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija" pārstāvjiem, izmantojot e-pastu un informatīvo tālruni.

Sanāksmes turpinājumā AS "Latvijas Elektriskie tīkli" pārstāve Laila Zemīte un SIA "Eiroprojekts" pārstāvis Valdis Felsbergs informē klātesošos par elektropārvades tīklu savienojumu „Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums" un paredzētās darbības IVN.

V.Vilnītis aicina sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus par paredzētajām darbībām.

Jautājumi un diskusijas:
1) Klātesošā, pārstāv Vides aizsardzības klubu, vēlas uzzināt sīkāku informāciju par iespējamo ietekmi uz gudrona dīķiem, kā arī izsaka komentāru par vienlaidus meža masīviem un vilcienu satiksmi. Klātesošā vēlas noskaidrot, kādēļ nebija iespējams dzelzceļa līniju novietot bijušās dzelzceļa līnijas Rīga – Tallina koridorā.

E. Brante sniedz atbildi, ka IVN izstrādātājiem ir pieejama informācija par gudrona dīķiem. E. Brante norāda, ka pašlaik tiek veikta gudronu dīķu sanācija un dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecība tiks uzsākta tikai pēc sanācijas procesa īstenošanas. „RB Latvija" izpētes vadītājs Arnis Skrastiņš sniedz atbildi, ka izpētes laikā tika apskatīta iespēja izmantot bijušo dzelzceļa līniju koridorus, tomēr tika konstatēts, ka esošie koridori neatbilst ātrvilcienu līnijas ģeometrijai, tomēr atsevišķās vietās ir plānots izmanot dzelzceļa līnijas Rīga – Rūjiena koridorus.

2) Zvērināts advokāts Jānis Junkers, pārstāv zemes īpašnieku Inčukalna novadā, vēlas uzzināt, cik plats tiks veidots izcirtums mežu teritorijās.

V. Felsbergs sniedz atbildi, ka dzelzceļa koridors aizņems aptuveni 40-60 m platu koridoru, bet kopā ar elektrolīnijām un to aizsargjoslām tiks veidots aptuveni 80-100 m plats koridors.

3) J. Junkers norāda, ka, kā jau iepriekš minēts prezentācijas laikā, Inčukalna novadā Rail Baltica dzelzceļa līnija nav bijusi plānota. J. Junkers jautā, kas ir mainījies teritorijas plānojumā un atbildīgo ministriju un iestāžu saskaņojumos, kas tika sniegti blakus esošajiem novadiem, un par ko tika sniegta informācija arī Inčukalna novadam.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka pašlaik tiek veikta detalizēta tehniskā izpēte, kurā iepriekš noteiktā līnija tiek precizēta. N. Balgalis piebilst, ka likumdošanā ir noteikts, ka plānošana ir pastāvīgs process, un tādēļ normatīvajos aktos ir paredzēta situācija, kad ir nepieciešams veikt izmaiņas attīstības stratēģijās un teritorijas plānojumos, kā arī izstrādāt lokālplānojumus.

4) *J. Junkers jautā, kas ir mainījies Natura 2000 teritorijās kopš 2013. gadā, kad tika izstrādāti teritorijas plānojumi Inčukalna un Sējas novadiem, kuros bija ieplānots Rail Baltica dzelzceļa līnijas novietojums netālu no Dzelves-Kroņu purva un Ādažu poligona.*

E. Brante sniedz atbildi, ka ir mainījušās *Natura 2000* teritoriju robežas, precīzāk, tās ir paplašinātas.
K. Vingris piebilst, ka pēc diskusijas sabiedriskās apspriešanas sanāksmē Sējas novadā Satiksmes ministrija ir nosūtījusi vēstuli Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, kurā lūdz izvērtēt šo jautājumu.

5) *J. Junkers vēlas uzzināt, kas tieši ir darīts un pie kādām institūcijām projekta īstenotāji ir vērsušies ar iesniegumiem par Rail Baltica iespējamo novietojumu Natura 2000 teritorijās.*

E. Brante atkārto, ka aizvadītajā nedēļā Satiksmes ministrija ir nosūtījusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai vēstuli ar jautājumu, kādas ir iespējas, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērso *Natura 2000* teritorijas malu. E. Brante piebilst, ka vēstulē Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai ir norādīti J.Junkera iesūtīto trases novietojuma varianti. E. Brante skaidro, ka, ja paredzētā darbība šķērso *Natura 2000* teritoriju un prioritāros biotopus, kuru aizsardzībai šī teritorija ir izveidojusi, tad akceptu par paredzēto darbību sniedz Eiropas Komisija, izsverot vai zaudējumi dabas teritorijai ir salīdzināmi ar Eiropas Savienības indivīdiem. V. Felsbergs piebilst, ka darbību, kas atstāj būtisku ietekmi uz *Natura 2000* teritoriju, ir iespējams akceptēt tikai tad, ja tas tiek atzīts par vienīgo iespējamo risinājumu sabiedriski nozīmīgu interešu apmierināšanai, bet, ja ir iespējamas alternatīvas, tad neatkarīgi no ministrijas atbildes nav iespējama *Natura 2000* teritorijas šķērsošana.

6) *J. Junkers sniedz klātesošajiem informāciju par aizsargājamo ainavu apvidū „Ādaži" konstatētajiem biotopiem.*

7) *Viktors Grūtups izsaka savu viedokli par Natura 2000 teritorijām saistībā ar plānoto dzelzceļa līniju.*

8) Klātesošais uzdod jautājumu par plānotajām elektropārvades līnijām.

9) Klātesošais jautā, kāda ir perspektīva esošajiem nekustamajiem īpašumiem ciematā „Meža miers", kā arī vēlas uzzināt precīzāku informāciju par iepriekš minētajām joslām, piemēram, nodalījuma josla, izpētes josla u.c. Klātesošais norāda, ka nākamā sabiedriskās apspriešanas sanāksmes tiek plānota šī gada septembrī, bet šī ciemata iedzīvotāji vēlētos zināt precīzāku informāciju, lai zinātu, ar ko rēķināties.

N. Balgalis norāda, ka pašlaik ir iezīmēts 300 m izpētes koridors, kurā tiks novietota 40-60 m plata dzelzceļa nodalījuma josla. N. Balgalis sniedz informāciju, ka ar ciemata „Meža miers" iedzīvotājiem „RB Latvija" pārstāvji kontaktēsies ātrāk, tādēļ lūdz sanāksmes apmeklētājiem nosūtīt projekta īstenotājiem savu kontaktinformāciju, kā arī kadastra numuru. N. Balgalis piebilst, ka nākamo mēnešu laikā tiks iegūta papildus informāciju par dabas vērtībām, tiks veikta modelēšana, kā arī tiks veidoti konkrēti tehniskie risinājumi, un pirms nākamās sabiedriskās apspriešanas pilnsabiedrības „RB Latvija" pārstāvji kontaktēsies ar ietekmētajiem iedzīvotājiem.

10) Klātesošais jautā, kādi varētu būt šie konkrētie risinājumi.

A. Skrastiņš norāda, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija atšķirsies no esošā 1520 mm dzelzceļa un tas būs tāds dzelzceļš, kas ir redzams Vācijā, Francijā, Zviedrijā u.c. valstīs. A. Skrastiņš skaidro, ka esošo dzelzceļa līniju Rail Baltica šķērsos +1 līmenī, kā arī tiks nodrošināta autoceļa V75 šķērsojums un piekļūšana infrastruktūras apkopes terminālim. A. Skrastiņš norāda, ka infrastruktūras apkopes terminmāls tiek plānots ciemata „Meža mieri" tuvumā, jo tam ir vajadzīgs esošā 1520 mm dzelzceļa pieslēgums (piemēram, sliežu un šķembu piegādāšanai), un min, ka Latvijā ir tikai 4 šādas vietas.

11) Klātesošais jautā, vai ir plānots uzstādīt aizsargsienas.

A. Skrastiņš sniedz informāciju, ka IVN laikā tiks veikta trokšņa modelēšana. A.Skrastiņš skaidro, ka visā līnijas garumā tiks uzstādīts dzelzceļa žogs, lai dzelzceļa līniju nešķērsotu cilvēki un meža dzīvnieki. Pie dzīvojamās apbūves teritorijā, kur saskaņā ar modelēšanas rezultātiem, gaidāmi normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumi, tiks uzstādītas troksni samazinošās sienas.

12) Klātesošais vēlas precizēt, vai, ja viņa īpašums atradīsies ārpus 60 m dzelzceļa koridora, tad tas netiks atsavināts, uz ko A. Skrastiņš atbild apstiprinoši.

13) Klātesošais jautā, vai viņš var doties uz Būvvaldi un iegūt būvatļauju ēku būvniecībai savā nekustamajā īpašumā, lai gan ir zināms, ka tur var tikt būvēta dzelzceļa līnija, uz ko N.Balgalis atbild apstiprinoši.

14) Klātesošais sanāksmes dalībniekiem sniedz informāciju par gudrona dīķiem un ar tiem saistīto izpēti. Klātesošais jautā, kādēļ militārā poligona dēļ būtu jākustina gudrons.

E. Brante sniedz atbildi, ka Rail Baltica projekts un gudronu dīķu sanācija ir divi atšķirīgi projekti. E. Brante atkārtoti skaidro, ka tikai pēc sanācijas realizēšanas, tad tiks uzsākta dzelzceļa līnijas būvniecība.

15) Klātesošais precizē gudrona dīķa novietojumu, kurš tika minēts iepriekšējā komentārā.

E. Brante min, ka dzelzceļa līnijas novietojums vēl tiks precizēts, balstoties uz izpētes rezultātiem. A. Skrastiņš papildina, ka ģeoloģi pašlaik veic detalizētu gudrona dīķu izpēti, un min, ka riskantā zona atrodas aptuveni 1,8 m dziļumā, kā arī ir paredzēts veikts pazemes ūdeņu plūsmas modelēšanu.

16) Klātesošā jautā, vai ir pētīta dzelzceļa līnijas iespējamā ietekme uz dzīvojamo ēku iedzīvotājiem, kā arī vēlas uzzināt kādas ir plānotās kompensācijas māju un zemju īpašniekiem.

E. Brante sniedz atbildi, ka IVN laikā tiks novērtēta ietekme ne tikai uz dabu, bet arī uz cilvēkiem, cilvēku dzīves kvalitāti un sociālekonomiskiem faktoriem. K.Vingris sniedz atbildi, ka dzelzceļa līnijas būvniecībai nepieciešamo zemi atsavinās saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem par tirgus vērtību vai aizvietošanas vērtību, sadarbojoties ar zemes īpašniekiem. K. Vingris min, ka pašlaik nav paredzētas kompensācijas netieši ietekmētajiem iedzīvotājiem, bet ir izveidota darba grupa, kurā vairāku ministriju pārstāvji strādā pie izmaiņām likumdošanā, lai būtu iespējams kompensēt netiešos zaudējumus.

17) Klātesošā jautā, no kāda budžeta tiks maksātas kompensācijas.

K. Vingris sniedz atbildi, ka kompensācijas tiks maksātas no projekta ieviešanas budžeta.

18) Klātesošā jautā, kā tiks risināts jautājums ar nodokļiem pēc kompensāciju saņemšanas.

K. Vingris sniedz atbildi, ka šādi specifiski jautājumi pašlaik tiek precizēti un atbildes uz šiem jautājumiem tiks publicētas projekta mājaslapā. Klātesošā min, ka, ja pēc kompensācijas saņemšanas viņa vēlēsies iegādāties jaunu īpašumu, tad atkal būs jāmaksā nodokļi. K. Vingris skaidro, ka šādā gadījumā tiks izmantota īpašuma aizvietošanas vērtība. K. Vingris norāda, ka, tiklīdz tiks noteikts precīzs trases novietojums, ar visiem skarto nekustamo īpašumu īpašniekiem tiks uzsāktas individuālas sarunas.

19) Klātesošā vēlas uzzināt precīzāku informāciju par plānoto apkopes depo Vangažos un norāda, ka pastāv risks, kas saistīts ar eļļas, degvielas, neattīrītu mazgāšanas šķidrumu un citu kaitīgo vielu nonākšanu augsnes virskārtā. Klātesošā min, ka pa dzelzceļa līniju tiks pārvadāti naftas produkti, ķimikālijas, dīzeļdegviela, un pastāv avāriju risks. Klātesošā informē sanāksmes dalībniekus Vangažu apkārtnē ir augsts gruntsūdens līmenis, un netālu atrodas Straujupīte, kurā nārsto laši un dzīvo foreles.

A. Skrastiņš norāda, ka infrastruktūras apkopes punkts tiks izbūvēts atbilstoši visiem normatīvajiem aktiem, tajā skaitā tiks izbūvētas arī notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas iekārtās. A. Skrastiņš min, ka visa dzelzceļa līnija būs elektrificēta, līdz ar to netiks izmantotas dažādas smērvielas. Klātesošā jautā, vai vilcieni šajā punktā tiks mazgāti un tīrīti, uz ko A. Skrastiņš atbild noraidoši. A. Skrastiņš norāda, ka apkopes punktā atradīsies infrastruktūra, kas nepieciešami sliežu ceļu uzturēšanai, piemēram, šķembu balastēšanas mašīnas, izlāgošanas mašīnas, blīvēšanas mašīnas, iespējams, arī pacelšanas tehnika. A. Skrastiņš skaidro, ka pamatlīnija būs atvērta pārvadājumu tirgum un teorētiski var tikt pārvadāts jebkas, tomēr, saskaņā ar izpētes rezultātiem, netiek plānots pārvadāt naftas produktus, bet gan konteinerkravas, kombinētās autopārvadājumu kravas, kā arī tās kravas, kuru transportēšanai pašlaik tiek izmantots autotransports.

20) Klātesošā jautā, vai nebija loģiskāk apkopes punktu plānot teritorijā, kur Inčukalna teritorijas plānojumā ir paredzēta rūpniecības teritorija pie Vangažu rūpnīcas.

N. Balgalis sniedz informāciju, ka šādā gadījumā Rail Baltica dzelzceļa līnijai nāktos šķērsot Vangažu pilsētas teritoriju. Klātesošā ierosina Vangažu pilsētu šķērsot, izmantojot Pleskavas šoseju. N. Balgalis norāda, ka plānotais infrastruktūras apkopes punkta novietojums ir ļoti labs, jo atrodas apdzīvotas vietas nomalē, kur krustojas vairāki infrastruktūras objekti. N. Balgalis piebilst, ka tehniskajos risinājumos tiks ņemts vērā ciemata „Meža mieri" novietojums.

21) Klātesošā jautā, ar kādu ātrumu pārvietosies vilcieni.

N. Balgalis norāda, ka katrs līkums tiks projektēts tā, lai maksimālais ātrums, ar kādu var pārvietoties pasažieru vilciens ir 240 km/h, izņemot ievadu Rīgā.

22) Klātesošā vaicā, vai šis projekts līdz tā realizēšanas brīdim nebūs morāli novecojis, jo citur Eiropā vilcieni pārvietojas ar ātrumu 300 km/h un vairāk, uz ko A. Skrastiņš atbild noliedzoši.

A. Skrastiņš norāda, ka ātrums 240-250 km/h ir maksimālais ātrums, ar kādu pa vieniem sliežu ceļiem var pārvietoties gan kravas vilcieni, gan pasažieru vilcieni, kā arī min, ka, ja gribētu lielāku ātrumu, tad būtu jābūvē vēl viens sliežu pāris. A. Skrastiņš piebilst, ka visas 3 Baltijas valstis ir vienojušās, ka vispiemērotākais variants kopējai dzelzceļa līnijai ir kombinētā satiksme.

23) Viktors Grūtups uzdod jautājumu par plānoto elektropārvades līniju būvniecību un projekta laika grafiku.

24) Klātesošais uzdod jautājumu par plānoto elektropārvades līniju tehnisko risinājumu.

25) Jānis Junkers vēlas precizēt informāciju par plānoto aizsargjoslu un plānoto izcirtumu platumu, kā arī vēlas uzzināt, ko ir iespējams darīt dzelzceļa aizsargjoslā.

A. Skrastiņš norāda, ka atbilstoši Aizsargjoslu likumam dzelzceļa aizsargjoslas platums ir 25-100 m, bet dzelzceļa aizsargjoslā, saskaņojot ar infrastruktūras pārvaldītāju, var veikt tās darbības, kas ir noteiktas likumā. A. Skrastiņš piebilst, ka, ja netiek pārvadātas bīstamās kravas, tad aizsargjosla nebūs 100 m, kā arī visā dzelzceļa aizsargjoslā nav nepieciešams izcirst mežu.

26) Klātesošais jautā, vai vienīgā stacija Latvijā pasažieru pārvadājumiem būs Rīga, vai arī tiek plānota reģionālā satiksme.

A. Skrastiņš norāda, ka Latvijā ir paredzēts īstenot 2 veidu pasažieru pārvadājumus. A. Skrastiņš skaidro, ka tiek plānoti starptautiskie pasažieru pārvadājumi, kuriem ir paredzētas 2 pieturas (Rīgas centrālā stacija un lidosta „Rīga") un 9 vilcienu pāri diennaktī, kā arī kravas vilcieni 17 vilcienu pāri dienā, t.i., 1 reizi stundā, bet pārējā laikā ir iespējams organizēt reģionālo satiksmi un iekšējo saimniecisko satiksmi.

27) Klātesošā jautā, vai projekta īstenotāji ir kontaktējušies ar AS „Latvijas Gāze". Klātesošo uztrauc risinājums, ka dzelzceļa līnija šķērsos Gauju blakus gāzes vadam, kā arī norāda, ka gāzes vadam ir 150 m aizsargjosla.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka pilnsabiedrība „RB Latvija" sadarbojas ar AS „Latvijas Gāze", jo Inčukalna novads nav vienīgā vieta, kur ir jāmeklē kopīgs tehniskais risinājums. A. Skrastiņš norāda, ka ir AS „Latvijas Gāze" ir izvirzījusi nosacījumu, ka

dzelzceļš ir jāšķērso taisnā leņķī, līdz ar to tiks pārvietoti gāzes vadi. A. Skrastiņš piebilst, ka sabiedrības ieguvums būs tāds, ka maģistrālajiem gāzes vadiem, kas ir izbūvēti līdz 2004. gadam aizsargjosla ir 150 m, bet pēc 2004. gada – 50 m. Šajās vietās, kur tiks pārbūvēti gāzes vadi, tiks izmantotas jaunas tehnoloģijas un jauni materiāli, tādējādi aizsargjosla būs 50 m plata. N. Balgalis piebilst, ka visas šķērsojuma vietas ir saskaņotas ar AS „Latvijas Gāze" pārstāvjiem un kopīgi ar Inčukalna speciālistiem ir noskaidrotas, ka plānotā dzelzceļa līnija nešķērsos Inčukalna gāzes krātuvi.

28) Klātesošā informē sanāksmes dalībniekus, ka aptuveni 95% no viņas īpašuma ir iekļauta IVN izpētes teritorijā, un vēlas uzzināt, kas viņu sagaida turpmākos 10 gadus.

N. Balgalis aicina klātesošo pēc sabiedriskās apspriešanas sanāksmes noslēguma uz individuālu sarunu par viņas nekustamo īpašumu.

V. Vilnītis informē sanāksmes dalībniekus, ka pēc sanāksmes noslēguma kultūras nama vestibilā pilnsabiedrības „RB Latvija" pārstāvji atbildēs uz klātesošo individuāliem jautājumiem.

29) Klātesošais informē, ka starp „Ceplīšiem" un „Gravām" ir dziļa grava, līdz ar to tur nav iespējams izlaist dzelzceļa līniju.

30) Klātesošais min, ka VAS „Latvijas Valsts ceļi" 2018. gadā plāno veikt „Sēnītes" satiksmes mezgla rekonstrukciju, un vēlas uzzināt kā dzelzceļa šķērsojums saies kopā ar šo mezglu.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka pilnsabiedrība „RB Latvija" sadarbojas ar VAS „Latvijas Valsts ceļi", lai atrastu labāko risinājumu. A. Skrastiņš norāda, ka, izstrādājot šī transporta mezgla tehnisko projektu, nebija plānots savienojums ar dzelzceļu.

31) Klātesošais min, ka IVN izpētes teritorija atrodas 20 m attālumā no viņa dzīvojamās ēkas, un vēlas uzzināt, vai nebūs jūtamas vibrācijas.

N. Balgalis aicina klātesošo pēc sabiedriskās apspriešanas sanāksmes noslēguma uz individuālu sarunu par viņa nekustamo īpašumu.

32) Klātesošais jautā, vai visas kravas tiks vestas ar ātrgaitas vilcienu, un kāds būs šo vilcienu garums.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka kravas vilcieniem maksimālais vilciens būs 120 km/h, kā arī to garums būs aptuveni 740 m (50-60 vagoni).

33) Klātesošais vēlas uzzināt detalizētu informāciju par Rail Baltica dzelzceļa līnija iespējamo ietekmi uz autopārvadājumiem.

K. Vingris paskaidro, ka 2014. gadā tranzītā Latviju šķērsoja 800 kravas automašīnas dienā, bet ir plānots, ka līdz 2030. gadam šis skaits pieaugs līdz 1020 automašīnām. Klātesošais un N. Balgalis diskutē par kravu pārvadājumiem un ceļu kvalitāti.

V. Vilnītis noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs Valts Vilnītis

Protokolētājs Aiga Tora

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

DALĪBNIEKU SARAKSTS

Vangažu pilsētas kultūras nams, Gaujas iela 12, Vangaži, Inčukalna novads
2015. gada 9. martā, plkst. 16.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1.	Mežeckis Nikolajs	Inčukalna novada „Sīlavas"
2.	Pēteris Veidemanis	Inčukalna nov dome
3.	Oskars Kalniņš	Inčukalna novada dome
4.	Leonids Mihailovs	Jaunlīcis Muiža
5.	Lubova Romanovska	Auglu dārzs Nº 29
6.	Olga Komanovska	Auglu dārzi, Inčukalns 31/12
7	Mārtiņš Paulis	Inčukalna novads „Samtenes"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
8	INESE VEĪNBERGA	INČUKALNS, ATPŪTAS CIEĻA
9	Zemes īpašnieks	Zemes īpašnieks
10	Molotovskis J.	Vangaži
11	Māriņa Videmane	Vangaži m. „Vecumi"
12	Sigvija Videmane	Vangaži m. „Vecumi"
13	Ervīns Vēcdiņš	Vangaži, m. Vecumi
14	Rihards Buss	„Straujkrasti" Inčukalna nov. Meža miers
15	Aivars Buss	„Straujkrasti" Inčukalna nov. Meža miers
16	Ivars Jansons	Vangaži Vidzemes 12-40
17	Jasmas Ērika Kristiņa	Vangaži Vidzemes 6-16

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
18.	Erna Pluka	"Pīrudulāji" Inčukalna nov.
19.	Inese Stone	"Pīrudulāji" Inčukalna nov.
20.	Gunta Kance	Vangaži Smilšu-1-28 (VAK.
21.	Aivars Glāžnieks	Inčukalna nov. "Stirn
22.	Ārija Slāžniece	Inčukalna nov. "Stirnī"
23.	Agris Eglītis	SIA "Vangažu nafta"
24.	Edgars Voicišs	Inčukalna nov. "Gobziņi"
25.	Sanita Ilde	Vangaži "Jasmīni"
26.	Stroilovs Vladimirs	Inčukalna nov mežu mājas pērnonkalni 1
27.	Stepanov Andrejs	Inčukalna nov. Meža mājas Pērnonkalni 2

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
28.	INGA KROICA	„LEJUPEJ" 2
29.	Uldis Amoliņš	„Ceļlīči"
30.	MARINA MAKAROVA	"KRACES"
31.	JURIJS MAKAROV	"KRACES"
32.	LEILA OZTURK	"KRACES"
33.	ELITA MEDNE	VAIGAŽI
34.	Andris Kuļs	Vaigaži
35.	Ilze Ilga Kreilande	Vaigaži, Mazdaugšus u.c. Vaigaži, aiz Stacijas, Vaigaži
36.	ZV. ADV. TĀNIS JUNKERS	ZVĒRINĀT ADVOKĀTU, „RĀTNIEKI", TRAŠUMĒKĀ PĀRSTĀVIS.
37.	Viktors Grūtups	„RĀMKALNI"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
38.	Vitālijs Bakaļecs	Vangaži, „Skaruļi"
39.	Olga Bašķirova	Vangaži
40.	Nadežda Romanovska	Vangaži
41.	Ainars Strauss	Ķīšukalna novada Būrvalde
42.	Rudīte Stukā	Ķīšukalna novada Būrvalde
43.	Sanita Brauna	„Stoķi"
44.	Armands Konovalovs	„Vangaži"
45.	Roberts Skrodis	Ķīšukalna nov. „LEJUPES"
46.	Ināra Dubkeviča	Ķīšukalna nov. „Priekšī"
47.	Jānis Bernāts	Ķīšukalna nov. „Gredi" Zīles" Sīļnīki" "Vangaži"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
48.	KASPARS KOBITJEUS	Inčukalna nov. zeme „Mālēpes", „Mālijas"
49.	Igors TARVIDS	Inčukalna nov. "Pīlādžu" mājas
50.	Olga Zajina	Inčukalna nov. „Pūces"
51.	Valērijs Ilterovss	Inčukalna nov. Vangaži
52.	Ingrīda Strapcāne.	Inčukalna nov. „Meža mērs 17"
53.	Artūrs Rāls	Meža mērs, Ādaiss stumpājuma celš 11/14
54.	Rolands Rundāns	Inčukalna novads Sidzemnieki"
55.	Rihards Zeltiņš	Inčukalna novads Apiņi-2
56.	Ieta Martinsone	Inčukalna nov. „Granīti"
57.	Jānis Martinsons	Inčukalna nov. „Granīti"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
58.	Jana Bukšes	Jūrmalas novada dome
59.	Kaspars Kiris	DKS „Klavas", Ūdens 4/6
60.	Edgars Patrieks	„Dekmeņezeri", Ķīšu Līvānu nov.
61.	Igors Puņcki	Jaunlaicenes nov. deputāts
62.	Mahmud Mam	Item choreg
63.	Šarova Jekaterina	deputate
64.	Ilze Zurbule	nek. ēp. „Vīgrbi"
65.	Jana Makarova	DKS "Klavas", Dālija 40
66.	Aleksejs Makarovs	DKS "Klavas", Dālija 40
67.	Oskars Bērziņš	„Kalna strauts", „Saulespuķe"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
68.	Kaspars Šulmeisters	Ščučinalu nov. „Mazstrīķi"
69.	Ludmila Vinokjova	Ščučinalna novada dome
70.	Gaļina Silina	Grīņi „Rutki"
71.	Alberts Razumovskis	m. „Sauleszeji" Ščučinalna nov.
72.	Ruta Litvinenka	interesents
73.	Anna Kuzņecova	„Kalnamrāces"
74.	Maija Karlsone	„Cepļēši"
75.	Birute Saulīte	„Adumi"
76.	[illegible]	Olgai
77.	Jānis Lepiņš	Ščučinalna novada deputāts

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
78.	Ainars Ratnieks	Liepzalni.
79.	ALFA CĪSE	VĪGRIEZI
80.	Edvards Rūmis	„Vīgriezi" Inčukalna nov.
81.	Helmuts Zelderis	„Rožumi"
82.	Irēna Zeldere	"Rožumi", Inčukalna nov.
83.	Juris Misāns	Vangaži Gaujmalas iela – 10 "
84.	Ineta Priedīte	Inčukalna pag., Jaunciems
85.	Skaidrīte Leģere	„Lejumiņi" Mežamuiža Inčukalna pag.
86.	Aldis Leģeris	„Lejumiņi" Mežamuiža Inčukalna pag.
87.	Jānis Zirbulis	Vidzemes šos. 13-5, Vangaži, Ādažu nov.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
88.	Silva Putriča	SIA "Eiroprojekts"

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

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

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas transporta tīkls (TEN-T)

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

LET

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība

Dienas kārtība

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

INSPIRING ENVIRONMENT

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment,
Evija Brante, 09.03.2015, Inčukalna novads

Ietekmes uz vidi novērtējums (IVN)

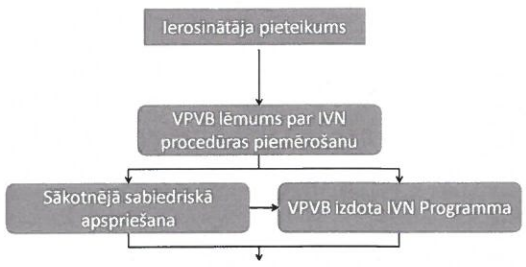
Ietekmes uz vidi novērtējums ir vairāku stadiju procedūra, kuras pielietošana ir nepieciešama pirms nozīmīgu objektu būvniecības, kas var atstāt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi

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



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

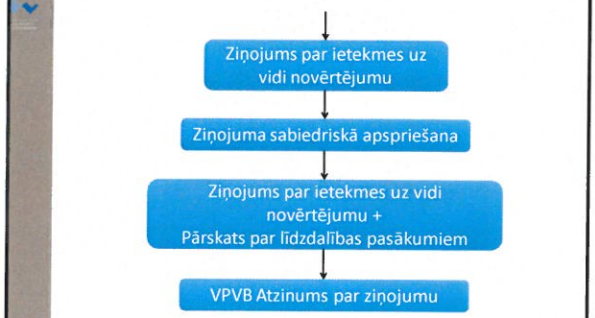


Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 1

- Sākotnējā sabiedriskā apspriešana notiek no 2015. gada 13. februāra līdz 15. martam
- Paziņojumi publicēti laikrakstos Auseklis, Rīgas Apriņķa Avīze, Diena, Bauskas dzīve, Iecavas ziņas
- Informācija pieejama
  - Pašvaldībās un to tīmekļa vietnēs
  - Satiksmes ministrijā un tās tīmekļa vietnē www.sam.gov.lv
  - VPVB tīmekļa vietnē www.VPVB.gov.lv/ivn/projekti
  - PS RB Latvija tīmekļa vietnē www.railbaltica.info
  - SIA *Estonian, Latvian & Lithuanian Environment* tīmekļa vietnē www.environment.lv

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 2

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



IVN ziņojuma saturs - 1

- Viens no svarīgākajiem aspektiem – trases novietojums un tehniskais risinājums
- IVN detalizēti vērtēti
  - trases iespējamie koridori (~300 m), kas izvēlēti, pamatojoties uz daudzkritēriju analīzi, t.sk.:
    - zemes lietojums, skarto īpašumu skaits, īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un dabas vērtības, dažāda veida infrastruktūra, kultūras pieminekļi
  - tehniskie risinājumi, kas izvēlēti, ņemot vērā drošības prasības, tehniskos parametrus, esošo un/vai plānoto objektu funkcionālos risinājumus, ekspluatācijas noteikumus u.c. apstākļus

IVN ziņojuma saturs - 2

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

IVN ziņojuma saturs - 3

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

Tuvākie soļi IVN procesā

- VPVB izstrādā ietekmes uz vidi novērtējuma programmu
- Programma ietvers prasības ziņojuma sagatavošanai, kā arī norādi par institūcijām un organizācijām, ar kurām nepieciešams konsultēties vai kurām iesniedzams ziņojums, pirms sagatavoto ziņojumu iesniegt VPVB atzinuma sniegšanai
- **Rakstiskus priekšlikumus programmas izstrādei var iesniegt Vides pārraudzības valsts birojam līdz š.g. 15. martam.** Adrese:
  Rūpniecības ielā 23,
  Rīga, LV – 1045,
  tālrunis: 67321173,
  fakss: 67321049
  E-pasts: vpvb@vpvb.gov.lv
  www.vpvb.gov.lv



Rail Baltica – ātrgaitas dzelzceļa savienojums ar Eiropu

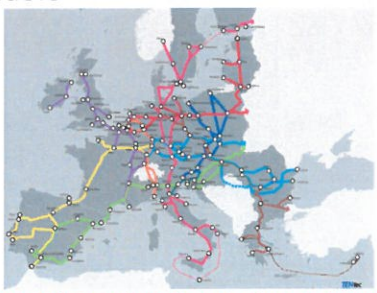
videi draudzīgs

kravas un pasažieri

Baltijas valstu kopprojekts (arī Somija un Polija)



Ziemeļjūras Baltijas transporta koridors



Integrēs Baltijas valstis Eiropā - vienotā dzelzceļa telpā

Rail Baltica laika grafiks



Uzdevums detalizētai tehniskai izpētei līdz 2016.g. - izvēlēties to *Rail Baltica* trases variantu, kurš Latvijai būtu visizdevīgākais un kurš būtu līdzsvarā starp:

* trases lietotāju
* vietējo iedzīvotāju
* vides interesēm
* atbilstu valsts un pašvaldību ilgtermiņa plāniem
* būtu samērojams no izmaksu viedokļa

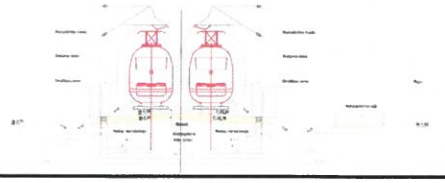
Kalpos Latvijas biznesa un privāto ienākumu palielināšanai

- transporta un loģistikas iespējas
- tūrisma attīstība
- Latvijas reģionālie pasažieru pārvadājumi
- ieguvumi videi

jaunas darbavietas un nodokļi valsts budžetā

Daži tehniskie parametri

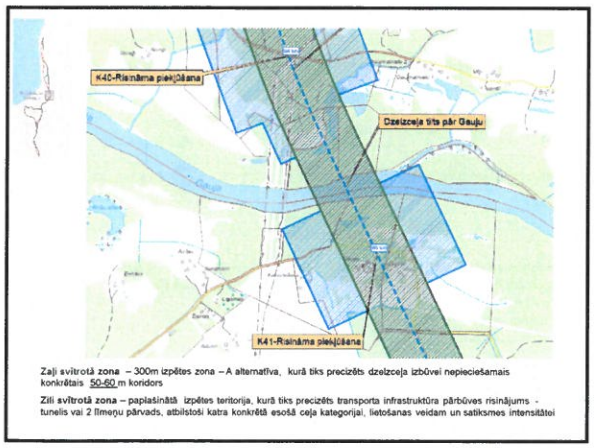
- **elektrificēta 2 sliežu ceļu līnija** (klusāka, videi draudzīga, efektīvāka)
- **pasažieru un kravas pārvadājumi**
- **max 240 km/h**
- plānotās izmaksas 1.3 miljardi EUR (līdz 85% līdzfinansējuma)

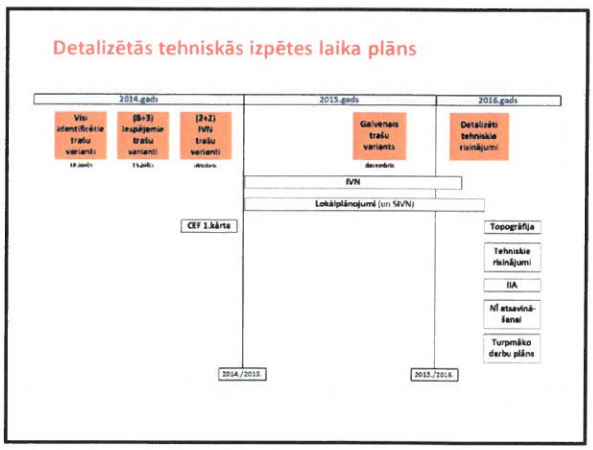


Pašlaik sasniegtais:

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







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**

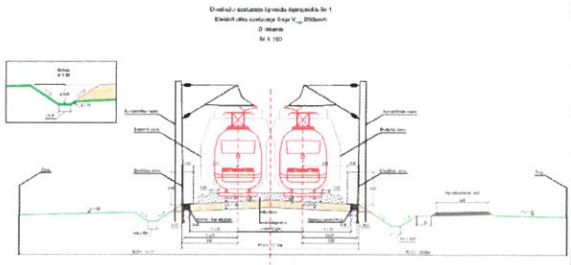
2011. gads - vienošanās par RailBaltica novietojumu Baltijā

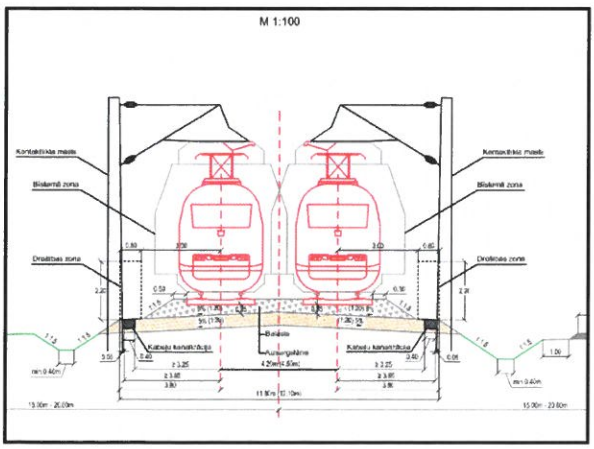
AECOM līnija



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

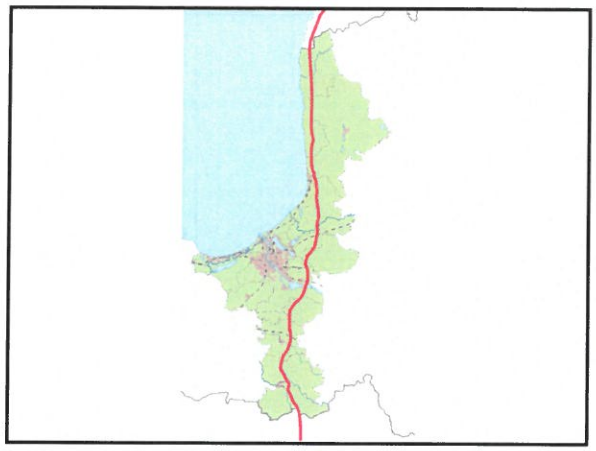
no visiem aspektiem pamatot un noteikt **precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas teritorijā**, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu

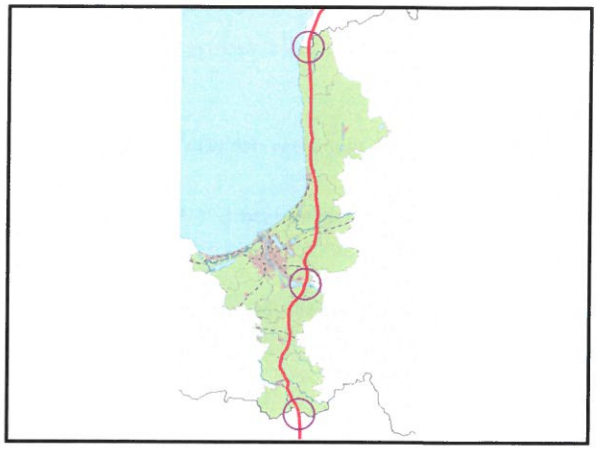


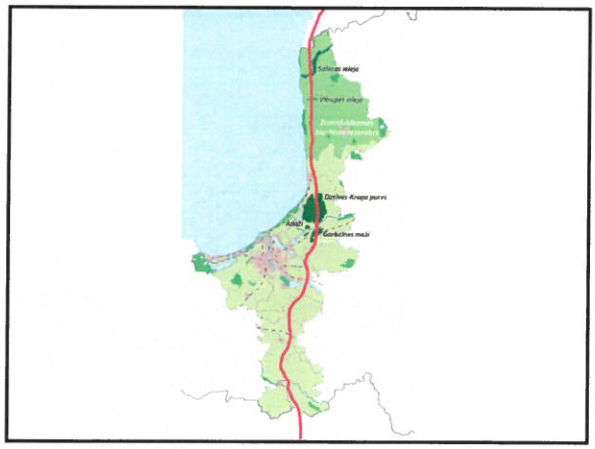


Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

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

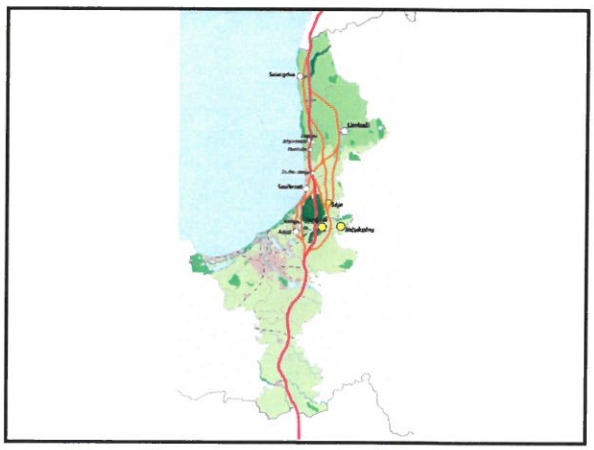


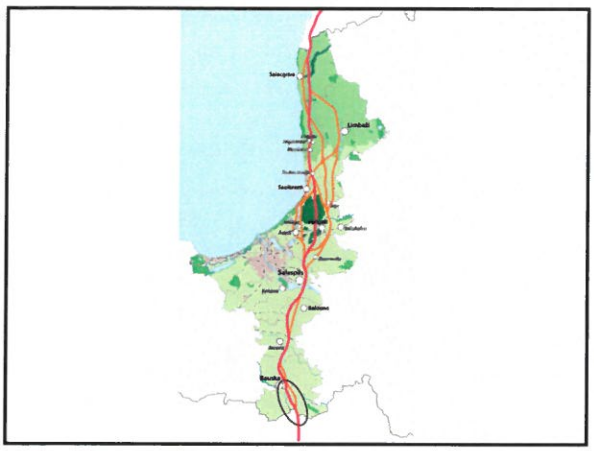




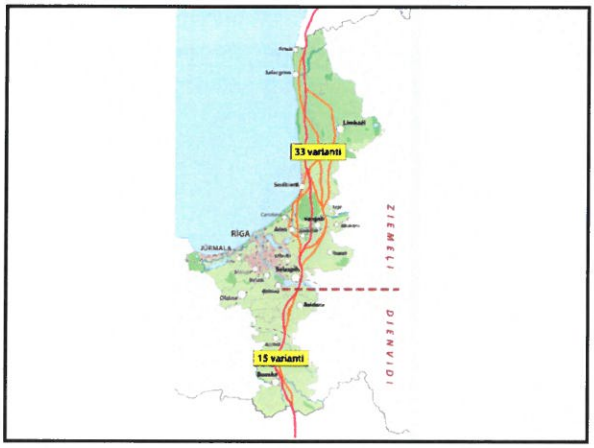












Daudzkritēriju analīzes metodika

Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

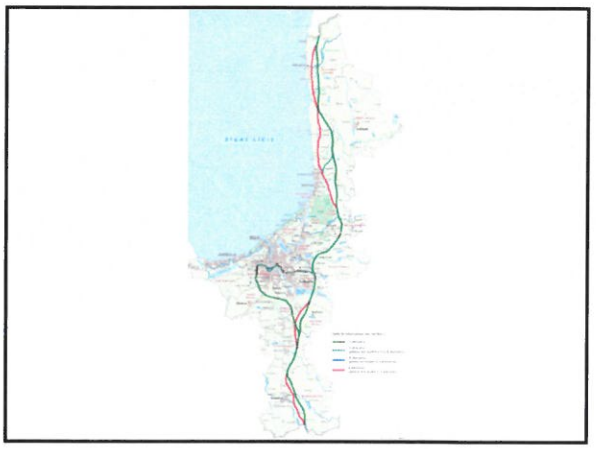
Lietotāju intereses
- Pasažieri (tūristi)
- Kravu pārvadātāji

Infrastruktūras pārvaldītāja intereses

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

Publiskā sektora intereses
- Valsts
- Pašvaldības





ideāls līdzsvars

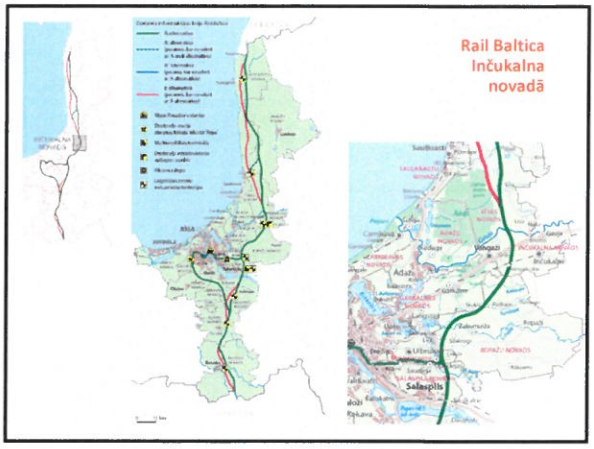
cilvēks

vide

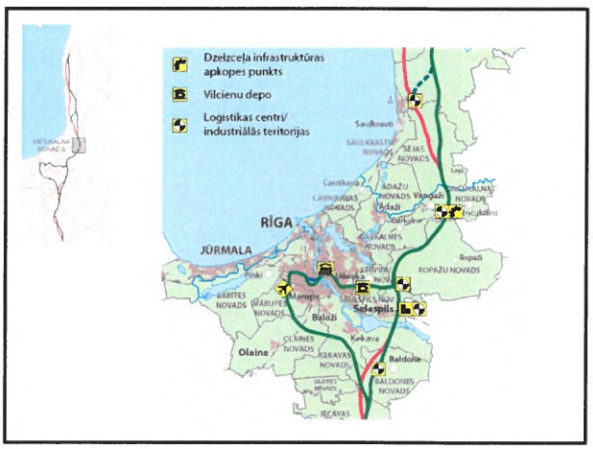
ekonomika

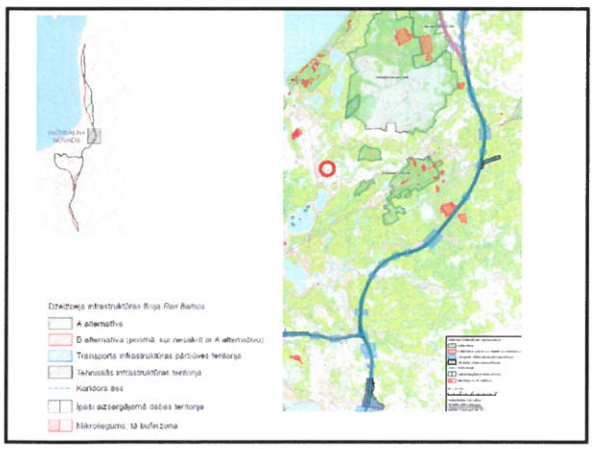
vienotie transporta koridori

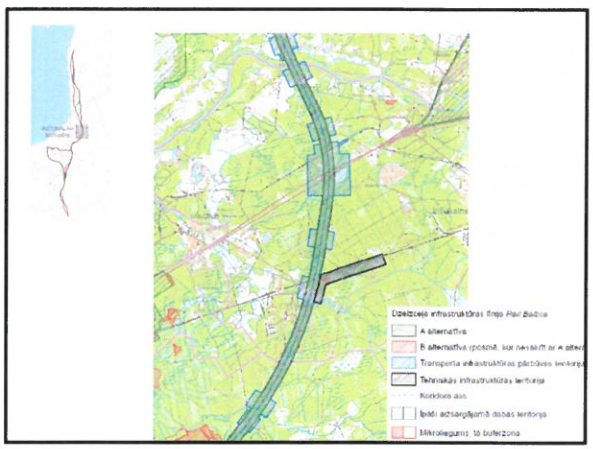


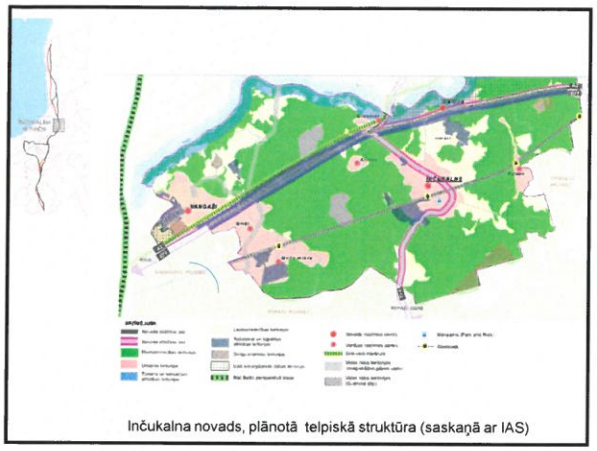




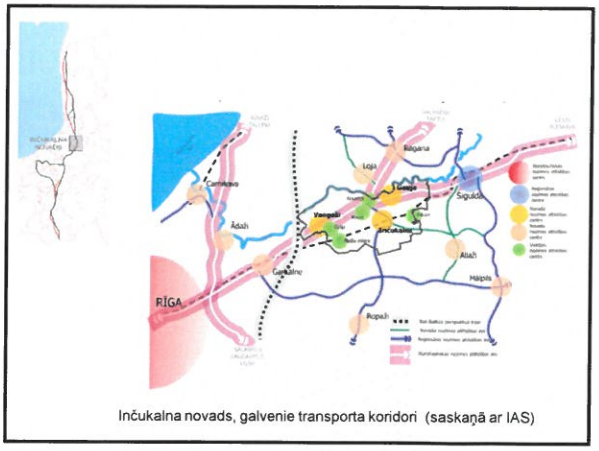




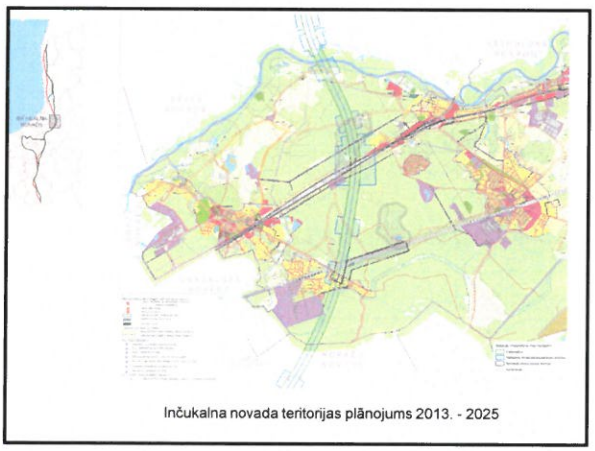




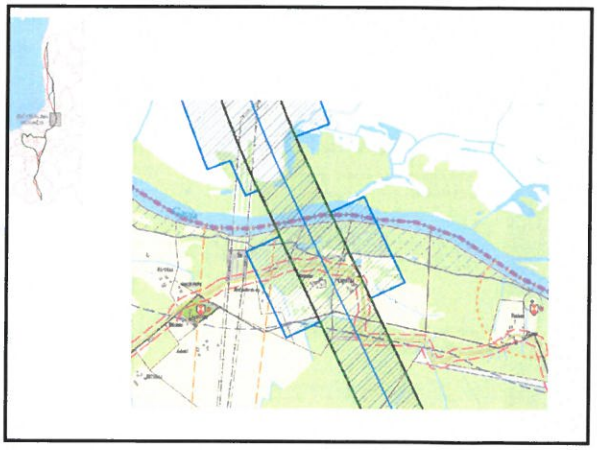
Inčukalna novads, plānotā telpiskā struktūra (saskaņā ar IAS)

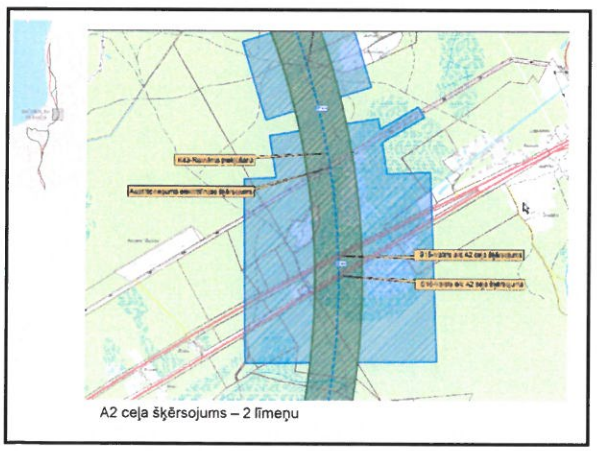


Inčukalna novads, galvenie transporta koridori (saskaņā ar IAS)

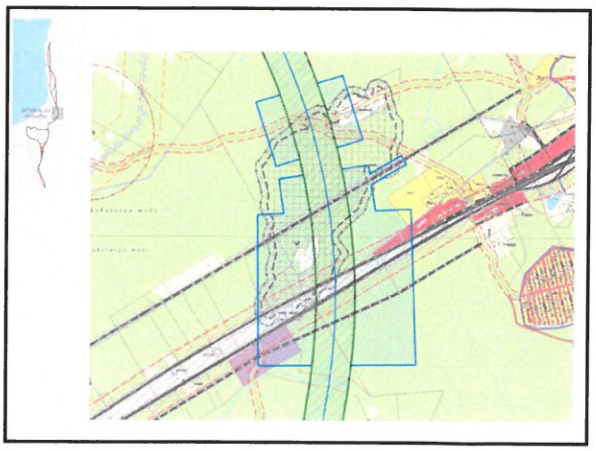


Inčukalna novada teritorijas plānojums 2013. - 2025





A2 ceļa šķērsojums – 2 līmeņu





Vangažu stacijas apkārtne
- dzelzceļa infrastruktūras apkopes punkts
- divu līmeņu šķērsojums pāri autoceļiem





rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**