20. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Ropažu novadā

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

IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSMES

PROTOKOLS Nr. 15

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 10. martā, plkst. 17:00

Sanāksmes norises vieta: Zaķumuižas klubs, Parka iela 6, Zaķumuiža, Ropažu novads

Sanāksmi atklāj Ropažu novada domes priekšsēdētājs Zigurds Blaus un dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvei Lūcijai Kursītei.

L. Kursīte 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 projektu vadītājs Kaspars Vingris 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 un kā Rail Baltica trase ir novietota Ropažu novadā.

AS "Latvijas elektriskie tīkli"pārstāve Laila Zemīteinformē par dzelzceļam Rail Baltica paralēli paredzēto elektropārvades līnijas Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums izveidi. L. Zemīte iepazīstina ar projekta izstrādes gaitu un elektropārvades tīklu un paredzētās dzelzceļa līnijas kopīgo risinājumu tehniskajiem parametriem. SIA „Eiroprojekts" pārstāvis Valdis Felsbergs informē par IVN gaitu saistībā ar elektropārvades tīkla starpsavienojuma izveidi.

L. Kursīte aicina sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus par paredzētajām darbībām.

Jautājumi un diskusijas:

Sanāksmes diskusiju sadaļa iesākas ar atbilžu sniegšanu uz jau iepriekš iesūtītajiem pašvaldības jautājumiem.

1) Kā tiks nodrošināta dzīvnieku kustība, šķērsojot dzelzceļa līniju?

E. Brante sniedz atbildi, ka šobrīd jau strādā zīdītāju eksperti un pēta to migrācijas koridorus, lai izvēlētos vietas, kur ir jāparedz šķērsojumi dzīvniekiem. Tie var būt gan tuneļi zem dzelzceļa līnijas, gan pārvadi pāri dzelzceļa līnijai.

2) Kādi būs pamatnorobežojumi un skaņas sienas?

E. Brante norāda, ka visā trases garumā būs dzelzceļa norobežojums un vietās, kur trokšņa modelēšana parādīs, ka ir iespējami trokšņu robežlielumu pārsniegumi, tiks plānotas trokšņu sienas.

3) Posms starp upēm: Lielā Jugla un Tumšupe, faktiski ir aplūstoša teritorija ar 10 % applūstamību, kas ir lauksaimniecībā izmantojamās zemes. Ja veidos trasi ar uzbēruma metodi, tad faktiski tiks veidots dambis 1,3 km garumā. Vai šajā zonā ir paredzēta trase uz balstiem?

E. Brante apstiprina, ka šobrīd tiek vērtēta iespēja minētajā zonā veidot trasi uz balstiem.

4) Jautājums, kādā veidā paredzēti šķērsojumi ar autoceļiem.

E. Brante sniedz informāciju, ka visi šķērsojumi ar autoceļiem tiks izbūvēti divos līmeņos – vai nu autoceļš virs dzelzceļa, vai autoceļš zem dzelzceļa. E. Brante arī norāda, ka tiks nodrošinātas piebraukšanas iespējas visiem īpašumiem.

5) Kā tiks risināts šķērsojums pāri Skuķīšu hidroelektrostacijai (šeit un turpmāk tekstā – HES)?

Pilnsabiedrības "RB Latvija" izpētes darba grupas vadītājs Arnis Skrastiņš atgriežoties pie pirmā jautājuma informē, ka notiek sadarbība ar Valsts meža dienestu, un lūdz vietējo mednieku kolektīvus sniegt informāciju par zvēru migrācijas ceļiem, lai projektētāji varētu labāk un pareizāk izvietot zvēru pāreju vietas. Attiecībā uz trešo jautājumu A. Skrastiņš norāda, ka tiek ņemta vērā teritorijas applūstamība un tiek paredzēta applūstošo teritoriju savietojamība ar dzelzceļa trasi un tiks paredzēti gan posmi ar caurtekām, gan posmi, kas izvietoti uz dzelzceļa balstiem. Saistībā ar šķērsojum pāri Skuķīšu HES A. Skrastiņš norāda, ka pēc tagadējās situācijas tiek paredzēts, ka dzelzceļš atradīsies otrajā stāvā, ko nodrošinās konstrukcija uz balstiem. Dzelzceļa trase autoceļu P3 un Skuķīšu HES šķērsos pa augšu.

6) Ja atsavināšanā nevar vienoties ar īpašnieku, kā notiek turpmākais process?

K. Vingris informē, ka tiklīdz ir zināms konkrēts trases novietojums, notiek individuāls darbs ar zemes īpašnieku, lai notiktu vienošanās par taisnīgu atlīdzību, kas varētu būt tirgus vērtības vai aizvietošanas apjomā, kas nozīmē, ka īpašniekam ir jāiegūst tāds pats īpašums līdzvērtīgā vietā. Ja īpašnieks nepiekrīt nekustamā īpašuma vērtētāja vērtējumam, viņam ir tiesības izvēlēties savu sertificētu vērtētāju. Ja abi vērtējumi nesaskan, strīdu izskata vērtētāju asociācija. Ja īpašnieks principā atsakās no sadarbības ar valsti, lai realizētu sabiedriskā objekta būvniecību, Saeima ar likuma spēku lemj par piespiedu atsavināšanu.

7) AS „Augstsprieguma tīkls" pārstāvis Antons Kutjuns atbild uz jautājumu par iespējamo augstsprieguma apakšstaciju 110 kV vai vairāk saistībā ar šo projektu.

A. Kutjuns norāda, ka ir noteikta procedūra atbilstoši Ministru kabineta un Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas noteikumiem. Ja pašvaldība izsaka vēlmi par iespējamu jaudas palielināšanu vai jaunas apakšstacijas izbūvi, pieteicējs griežas vai nu pie AS „Augstsprieguma tīkls" vai AS "Sadales tīkls", tiek izskatīts pieteikums, izdoti tehniskie noteikumi un notiek tālākā sadarbība ar pašvaldību.

8) Ropažu novada domes deputāts Ivars Gailītis vēlas uzzināt vai ir paredzēti lauksaimniecības tehnikas tuneļi un kādā platumā tie būs.

A. Skrastiņš skaidro, ka ar valsts autoceļu tīklu ir paredzēti šķērsojumi, taču saistībā ar "V" ceļiem ir nepieciešama informācija, kāda tehnika pa šiem ceļiem pārvietojas. Pretējā gadījumā var būt tā, ka, lai gan pārvads ir izbūvēts pēc Latvijas valsts standarta, bet dēļ tilta margām, piemēram, kombains netiek pāri. A. Skrastiņš lūdz iedzīvotājus sadarboties un sniegt informāciju par tehnikas parametriem un to ierastajiem maršrutiem. A. Skrastiņš norāda, ka attiecībā par pārējiem ceļiem jebkura informācija arī ir svarīga, jo ceļu funkcijas ir dažādas, piemēram gājēju, velosipēdistu ceļam nepieciešams viens augstums un platums, savukārt, ja tā ir lauksaimniecības tehnika, šķērsojumu nevar veidot pa dzelzceļa apakšu.

9) Lija Lidija Batarevska, Mucenieku iedzīvotāja, informē, ka starp Silakrogu un Muceniekim atrodas sporta komplekss "333", kā arī starp minētajiem ciemiem iedzīvotāji pārvietojas gan ar kājām, gan automašīnām. L. L. Batarevska vēlas uzzināt, vai šajā vietā ir paredzēts kāds tunelis iedzīvotājiem, jo ne tikai dzīvnieki tur pārvietojas.

A. Skrastiņš atbild, ka šis jautājums tiks skatīts kontekstā ar pašvaldības attīstības plāniem autoceļa izveidei starp Silakrogu un Muceniekiem, jo pašreiz šajā vietā autoceļa nav, ir tikai meža stigas. A. Skrastiņš norāda, ka jautājums tiks skatīts arī tādā kontekstā, ka nākotnē šajā vietā varētu būt reģionālā dzelzceļa pietura. N. Balgalis papildina, ja

nākotnē tiktu izbūvēts ciemus savienojošais ceļš, tas kopā ar dzelzceļa trasi būtu vērtīgs ieguvums.

10) Klātesošais jautā, cik augstu ir plānoti balsti pie Lielās Juglas. Klātesošais vēlas uzzināt, kā būvniecības laikā tiks uzturēti un atjaunoti pašvaldības ceļi un ko no tā iegūs iedzīvotāji. Klātesošais norāda, ka pārvads pāri Lielajai Juglai - Pūricas tilts jau šobrīd nav drošs un vai iespējams, ka šī projekta ietvaros iedzīvotāji iegūs jaunu tiltu. Klātesošais jautā, kāds būs balstu augstums un norāda, ka lauksaimniecības dzīvniekiem būtu svarīga pieeja abām dzelzceļa trases pusēm.

A. Skrastiņš atbild, ka paredzētais balstu augstums tiek aprēķināts ņemot vērā ūdeņu maksimālos applūstamības līmeņus ar varbūtību reizi 100 gados un pieskaitot vēl brīvtelpu, kas ir paredzēta 1,5-2 metru augstumā. A. Skrastiņš norāda, ka klātesošā minētais tilts atrodas apmēram 200 m attālumā no paredzētās dzelzceļa novietojuma vietas, taču iesaka uzrakstīt priekšlikumu par šo piedāvājumu. Būvniecības laikā tiks slēgta vienošanās starp būvnieku un pašvaldību vai konkrētiem īpašniekiem par ceļu tīkli izmantošanu un kādi būs iedzīvotāju ieguvumi ir viņu pašu rokās, sastādot šīs vienošanās nosacījumus. A. Skrastiņš atbild, ka projektā ir paredzēts, ka pie visiem tiltiem notiks arī dzīvnieku kustība un tajās vietās, kur tiltu nav, tiks meklēti risinājumi zvēru pārejām. A. Skrastiņš aicina iesūtīt informāciju tiem lauksaimniekiem, kuru pļavas tiek pārdalītas uz pusēm, un attiecīgie risinājumi tiks meklēti. Klātesošais jautā, vai būs žogs zem dzelzceļa balstiem. A. Skrastiņš atbild, ka dzelzceļa pārvades gadījumā žoga nebūs, bet, ja dzelzceļš būs zemes līmenī, žogs būs.

11) Klātesošais jautā, kāpēc viņš nav ticis informēts par sanāksmē prezentētā elektropārvades tīklu savienojuma projektu. Klātesošais vēlas uzzināt kādā veidā tiks norobežots ūdens ar sauszemi, ja dzelzceļa trase atradīsies uz balstiem.

A. Skrastiņš atbild, ka tajos gadījumos, ja dzelzceļš atrodas uz estakādes, norobežojums nav nepieciešams un balstiem apkārt žogs netiks likts. A. Skrastiņš paskaidro, ka pienākot pie ūdens šķēršļa dzelzceļš jau atradīsies otrajā stāvā un žogs uz zemes nebūs. Žogs beigsies tajā brīdī, kur sāksies uzbraukšanas rampa.

A. Kutjuns paskaidro, ka paredzētais projekts ir pārvades līnijas izbūve ar 330 kV spriegumu un Skuķīšu HES, kas pieslēgts pie AS "Sadales tīkls", jaudas izdošana nemainīsies. Klātesošais atkārto jautājumu, ka nav ticis informēts parelektropārvades tīklu savienojuma projektu. L. Zemīte sniedz atbildi, ka šī gada februārī kopā ar projektu Rail Baltica viesiem ietekmētajiem iedzīvotājiem tika izsūtīti paziņojumi par abu projektu sākotnējo sabiedrisko apspriešanu. V. Felsbergs norāda, ka informācija netika sūtīta tikai individuāli, bet gan bija pieejama arī publiski – novadu mājaslapās un publikācijās.

12) Biedrības "Vides Aizsardzības klubs" pārstāvis Edmunds Kance vēlas vērst uzmanību uz lielajām meža teritorijām, ko šķērsos Rail Baltica un elektropārvades starpsavienojums. Piemēram, Vangažu meža masīvs ir viens no lielākajiem vienlaidus

meža masīviem Pierīgas reģionā un Latvijā. E. Kance norāda, ka trase šķērsos vai ies gar pašu robežu vienai no mikroliegumu teritorijām, kur Ropažu novadā pie Krievupes ir melno stārķu mikroliegums. Biedrības "Vides Aizsardzības klubs" uzskats, ka, dzelzceļa trasei tik tuvu esot, tiek iznīcinātas mikrolieguma pamatvērtības. E. Kance norāda, ka lielas dabas vērtības atrodas netālu no Skuķīšiem, piemēram, reti staipekņi, vecas mežaudzes. Biedrības "Vides Aizsardzības klubs" viedoklis ir, ka, balstoties sniegto informāciju, ietekme no paredzētās dzelzceļa trases ir ļoti būtiska.

E. Brante pateicas par komentāru un norāda, ka minētās ietekmes tiks vērtētas. Šobrīd viena otrai pretī tiek nostatītas divas lietas – iedzīvotāju dzīvesvietas un dabas vērtības. E. Brante informē, ka ornitologi un citi eksperti jau strādā, un tiek meklēti risinājumi, kā neietekmēt medņu riesta vietas. E. Brante norāda, ka izskanējušais priekšlikums ir fiksēts un noteikti tiks iekļauts IVN programmā.

13) Klātesošais (runā krievu valodā) ir sagatavojis prezentāciju un rāda attēlus no vietām, kuras tiks ietekmētas Rail Baltica dzelzceļa trases izbūves un ekspluatācijas laikā. Tiek rādīti attēli ar Skuķīšu HES, kāpu, kritušo karavīru kapiem, zaļo vārnu, pelēko dzērvi un citām aizsargājamām sugām, kas atrodamas Ropažu novadā. Klātesošais apgalvo, ka Latvijā nepastāv migrācijas ceļi un dzīvnieki nedosies uz paredzētajām zvēru pārejām. Klātesošie diskutē par prezentācijas materiāliem un prezentētāja apgalvojumiem.

L. Kursīte pateicas par sniegto informāciju un norāda, ka projekti eksperti izvērtēs paredzētās darbības ietekmi uz klātesošā norādītajām dzīvnieku un augu sugām. Klātesošais turpina un jautā sanāksmes dalībniekiem, kam šāds dzelzceļš ir nepieciešams.

A. Skrastiņš informē, ka plānotais dzelzceļš nebūs tāds, kāds šobrīd ir redzams Latvijā. Tas būs Eiropas standarta elektrificēts dzelzceļš ar savādāku ritošo sastāvu nekā šobrīd Latvijā esošais. A. Skrastiņš norāda, ka arī lielie autoceļi nākotnē tiks aprīkoti ar žogu un visas drošības prasības būs tādas pašas kā dzelzceļam. A. Skrastiņš lūdz klātesošajam sniegt informāciju par konkrētajām vietām, kas tika prezentētas, lai projektētāji pilnībā varētu izvērtēt situāciju. A. Skrastiņš informē, ka balstoties uz šobrīd projektētājiem pieejamo informāciju, dzelzceļa trase neiet pāri nevienam kapiem, baznīcām un pilskalniem. A. Skrastiņš aicina sniegt informāciju, ja kādam ir ziņas par trases tuvumā esošās šādām jutīgām vietām. A. Skrastiņš norāda, ka ja šobrīd zaļās vārnas sadzīvo ar esošo 1520 mm dzelzceļu Garkalnes mežos, tad nav pamata apšaubīt, ka tās savādāk sadzīvos ar 1435 mm dzelzceļu.

14) Biedrības "Vides Aizsardzības klubs" pārstāvis Aivars Jakovičs jautā, cik km uz katru pusi, piemēram, sēņotājam starp Skuķīšiem un Vangažiem būs jāiet, lai nokļūtu dzelzceļa otrā pusē.

Šī jautājuma sakarā A. Skrastiņš lūdz iesūtīt informāciju par velobraucēju, kājāmgājēju maršrutiem mežā un ieteikumiem, kur būtu jāparedz šķērsojumi. A. Skrastiņš norāda, ka

iedzīvotājiem ir jāsaprot, ka pašu iedzīvotāju drošībai uz sliežu ceļa tie netiks. N. Balgalis pateicas par iepriekš prezentētajiem dabas attēliem. N. Balgalis norāda, ka šī dzelzceļa uzdevums ir sabalansēt dabas, cilvēku un ekonomiskās attīstības iespējas. N. Balgalis norāda, ka dzīvnieku pārejas varēs izmantot arī cilvēki, taču projektētājiem ir svarīga informācija arī par to, cik aptuveni sēņotāju ikdienas pārvietojas no Ropažiem virzienā uz Garkalni.

15) E. Kance norāda, ka ir izskanējusi informācija, ka Rail Baltica savienojums ar Varšavu tiks izveidots tikai kaut kad pēc tam, kad trase jau būs izbūvēta. E. Kance apšauba, vai pasažieru intensitāte starptautiskajos pārvadājumos būs pietiekami liela. E. Kance uzskata, ka pareizāk būtu izbūvēt līniju Varšava-Kauņa un tad domāt tālāk. E. Kance norāda, ka Latvijā jau ir problēmas uzturēt esošo dzelzceļa infrastruktūru, bet tagad vēlamies piesaistīt vēl jaunu. E. Kance norāda, ka biedrība "Vides Aizsardzības klubs" aktīvi atbalsta esošā dzelzceļa elektrifikāciju, taču neatbalsta Rail Baltica būvniecību. Saistībā ar Latvijas – Igaunijas 3. starpsavienojuma izveidi biedrība "Vides Aizsardzības klubs" atbalsta 2. alternatīvu, kas iet pa esošo 330 kV līniju. E. Kance uzsver, ka izveidojot elektrolīnijas starpsavienojumu blakus paredzētajai Rail Baltica trasei, tiks pastiprināta jau tā kritiskā vides fragmentācija.

N. Balgalis jautā vai E. Kance pārstāv biedrības "Vides Aizsardzības klubs" oficiālo viedokli. Klātesošie biedrības pārstāvji to apstiprina. N. Balgalis norāda, ka dzelzceļa attīstība pirmkārt ir nepieciešama Latvijai un dzelzceļš ir videi visdraudzīgākais transports, jo ilgtermiņā atstāj daudz mazāku ietekmi. K. Vingris papildina, ka šobrīd no Kauņas līdz Varšavai jau pastāv Eiropas standarta dzelzceļa tīkls un atliek tam pievienoties. L. Zemīte sniedz atbildi, ka sakarā ar elektropārvades starpsavienojuma izveides projektu, iepriekš notikušajās IVN sabiedriskās apspriešanas sanāksmēs izskanējušie viedokļi ir ņemti vērā. L. Zemīte norāda, ka līdz Valmierai ir esošā 330 kV līnija, bet ir jāņem vērā, ka trase, kas iet cauri Valmierai ir ievērojami garāka un šķērso Gaujas Nacionālo parku. L. Zemīte norāda, ka gadījumā, ja uz vieniem balstiem tiktu izvietotas divas 330 kV līnijas, avārijas gadījumā ir iespējami lieli un ilglaicīgi elektroapgādes atslēgumi.

16) Klātesošais vēlas uzzināt kādēļ Ropažu novada teritorijā dzelzceļa trase ir tik tālu ievirzīta Rīgas virzienā. Klātesošais norāda, ka trasi varēja novirzīt vairāk pa labi.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka galvenais iemesls, kādēļ dzelzceļš ir novirzīt uz Rīgas pusi, ir pasažieru vilciena primārā nepieciešamība nonākt centrālajā dzelzceļa stacijā un labākais variants, kā to nodrošināt, ir izmantot bijušā Rīga-Ērgļi dzelzceļa līniju. Klātesošais norāda, ka runājis par Mālpils ceļu, kas iet pa Inčukalnu. Klātesošais vēlas noskaidrot, kāpēc konkrētajā vietā dzelzceļa trasi nevarēja virzīt tālāk. N. Balgalis rāda kartē un atbild, ka, novietojot trasi uz vienu vai otru pusi, tā skartu Zaķumuižas ciemu vai Ropažus, savukārt ja dzelzceļš tiktu novietots pa vidu, tas ietu cauri Podkājas ciemam. Klātesošais rāda kartē un norāda, ka dzelzceļu vajadzētu veidot taisnā virzienā un neizprot līkuma esamību Ropažu novadā. K. Vingris atbild, ka tas ir nepieciešams, lai

netiktu skartas Natura 2000 teritorijas. N. Balgalis paskaidro, ka labajā pusē dzelzceļam atrodas Podkājas un Ropaži un kreisajā pusē atrodas Natura 2000 teritorijas un apdzīvotās teritorijas gar Tumšupi. A. Skrastiņš papildina, ka dzelzceļam ir svarīgi atrasties plānotā Rīgas apvedceļa zonā un viens no fiksētajiem punktiem Latvijas teritorijā ir dzelzceļa šķērsojums pāri Daugavai pie Salaspils. Klātesošie diskutē par iespējamajiem trases novietojuma variantiem. A. Skrastiņš norāda, ka dzelzceļam ir ierobežoti pagrieziena rādiusi un, būtiski novirzoties no trases, nav iespējams atgriezties zonā pie Salaspils.

17) Klātesošais atsaucas uz iepriekš uzdoto jautājumu un vēlas uzzināt, kāpēc dzelzceļa trasi nevar tuvināt Garkalnei, jo tur atrodas esošā dzelzceļa trase un tur ir zināma infrastruktūras koncentrācija. Klātesošais norāda, ka tagadējā trases alternatīva sadala lielu meža masīvu.

N. Balgalis atbild, ka minētā teritorija ir aizsargājamās sugas zaļā vārna mītnes teritorija un tā ir Natura 2000 teritorija. N. Balgalis norāda arī uz apkārt esošajiem mikroliegumiem, kas ierobežo trases pārvietošanu, kā arī to, ka apdzīvotā vieta Podkājas nu jau ir „izstiepušās" gar ceļu. N. Balgalis rāda kartē vietas un faktorus, kas ierobežo trases novietojumu citur. Klātesošie diskutē par iespējami labāko trases novietojuma variantu.

18) Silakroga iedzīvotājs Raitis Gultnieks jautā vai ir paredzēta pāreja ar pašvaldības dokumentos paredzēto ceļu starp Silakrogu un Muceniekiem.

N. Balgalis informē, ka projektēšanas procesā situācija tiks izvērtēta un norāda, ka projekta uzdevumā nav izbūvēt visu šo ceļu, bet paredzēt šķērsojuma vietu ar dzelzceļa trasi.

R. Gultnieks jautā, kā tiks nodrošināta transporta plūsma būvniecības laikā. R. Gultnieks norāda, ka Silakrogā gājēju ceļu nav un pa galveno ceļu pārvietojas iedzīvotāji, tostarp bērni un vecāka gadagājuma cilvēki.

A. Skrastiņš informē, ka šo dzelzceļu var uzbūvēt praktiski neizmantojot esošo ceļu tīklu, jo 40-60 m zonā 20 m aizņems pats divvirzienu dzelzceļa tīkls. A. Skrastiņš norāda, ka tas ir dārgāk un būvuzņēmēji noteikti meklēs arī citas piebraukšanas iespējas, bet bez pašvaldības un īpašnieka atļaujas, būvuzņēmējs nevarēs izmantot esošos ceļus. Tiks slēgta vienošanās, kuras nosacījumos tiks iekļauts, kādā kārtībā jābūt infrastruktūrai būvdarbu laikā un pēc tā.

R. Gultnieks norāda, ka Silakrogā atrodas 2 būri, kas paredzēti zaļajai vārnai, un ka šobrīd neraugoties uz teritorijas plānojumu trase ir pietuvināta Silakrogam. R. Gultnieks jautā, kāpēc nav ņemta vērā teritorijas plānojumā paredzētā Rail Baltica trases vieta, jo šajā vietā līdz šim netika izsniegtas būvatļaujas.

N. Balgalis rāda kartē un skaidro, kāpēc tieši šāds trases novietojums ir izveidojies. N. Balgalis norāda, ka tad, kad tiks precizēta konkrētās trases novietojuma vieta, tiks veikti teritorijas plānojuma detalizācija ar grozījumu palīdzību. N. Balgalis skaidro, ka plānošanas process sākas no vispārīgas informācijas uz arvien detalizētāku. N. Balgalis norāda, ka vietās, kur tas ir iespējams, teritorijas plānojums tiek respektēts.

R. Gultnieks norāda, ka nav saņēmis atbildi.

N. Balgalis skaidro, ka lokālplānojums ir instruments, ar ko iespējams grozīt teritorijas plānojumu, ja tas ir pamatots teritorijas attīstības stratēģijā. Paralēli IVN procesam tiks izstrādāts lokālplānojums, kur trase tiks attiecīgi ieplānota.

R. Gultnieks jautā, vai lokālplānojuma neapstiprināšanas gadījumā mainīsies trase. R. Gultnieks jautā pašvaldības pārstāvjiem, vai Ropažu novada gadījumā teritorijas plānojumu nevarētu ievērot un dzelzceļa trasi virzīt pa ieplānoto maršrutu.

Ropažu novada domes priekšsēdētājs Zigurds Blaus norāda, ka inženieriem ir jāizvērtē, lai trase ietu sakarīgi cauri novada teritorijai. Z. Blaus norāda, ka šobrīd nav iespējams vadīt dzelzceļa trasi tajā teritorijā, kas iezīmēta teritorijas plānojumā.

R. Gultnieks norada, ka vieta tieši tam tika paredzēta.

Z. Blaus atbild, ka kopš teritorijas plāna izstrādes situācija ir mainījusies.

R. Gultnieks jautā vai būs savienojošais ceļš starp Muceniekiem un Silakrogu.

Z. Blaus norāda, kas tiek ņemts vērā un no projektētājiem būs prasība paredzēt šo savienojumu.

R. Gultnieks jautā, vai pašvaldība piedalīsies ar savu finansējumu šī ceļa izbūvē.

Z. Blaus atbild, ka šī ir iespēja iegūt savienojuma izveidi ar projekta finansējuma palīdzību. Pašvaldība ar savu finansējumu nevar segt ceļa izbūvi visā garumā, bet to ir iespējams izdarīt, piesaistot kāda fonda līdzekļus. A. Skrastiņš papildina, ka Rail Baltica projekta ietvaros ir iespējams izbūvēt šķērsojumu, līdz tas atgriežas nulles līmenī un pašvaldība jābūt gatavai šo ceļu turpināt gan līdz Muceniekiem, gan Silakrogam. A. Skrastiņš norāda, ka ar lokālplānojuma palīdzību būtu iespējams risināt tālāko infrastruktūras objektu izveidi – iespējamo reģionālā vilciena pieturu un saimniecisko pieslēgumu izveidi.

R. Gultnieks norāda, ka Silakrogā 2 km attālumā ir labi dzirdams, ka sporta kompleksā "333" notiek sacensības, un izsaka šaubas par sanāksmē izskanējušo informāciju, ka Silakrogā 700 m attālumā vilcienu nedzirdēs.

A. Skrastiņš atkārto, ka šis būs Eiropas standarta elektrificēts dzelzceļš un skaņa ir būtiski mazāka. Tiks veikta trokšņa modelēšana un tajās vietās, kur tuvumā būs apbūve tiks veikti prettrokšņa pasākumi, tā ir, trokšņu sienu uzstādīšana.

R. Gultnieks jautā, cik bieža būs satiksme.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tie būs 9 starptautisko pasažieru vilcienu pāri dienā, 17 kravas vilcienu pāri diennaktī. Kravas vilcienu kustība visticamāk nenotiks nakts stundās. Pasažieru vilcienu kustība notiks aptuveni no pulksten 6:00 līdz pusnaktij.

R. Gultnieks jautā vai arī pašvaldības interesēs ir izveidot reģionālā vilciena staciju un izsaka viedokli, ka iespējams pēc 20 gadiem šis būtu ērtākais veids, kā iedzīvotājiem no savas dzīvesvietas nokļūt Rīgā.

A. Skrastiņš atbild, ja būs pašvaldības interese, tā tiks ņemta vērā.

19) Klātesošā vēlas uzzināt, kurā starplaikā varētu ietilpt vietējais vilciens.

A. Skrastiņš atbild, ka ir paredzēti 17 kravas vilcieni dienā, kas ies aptuveni reizi stundā, un 9 pāri starptautisko pasažieru vilcienu dienā, kas ies reizi 2 stundā. Tātad 2 stundu laikā pa trasi aiziet 3 vilcienu un pārējā laikā, kaut vai ik pēc 5 min iespējams laist vietējo vilcienu, protams, ievērojot ātrvilcienu kustības ātrumu.

20) Klātesošais jautā, uz kāda pamata ir balstītas prognozes par paredzēto pārvadāto kravu apjomu. Klātesošais jautā, kādas kravas tiks pārvadātas.

K. Vingris atbild, ka vidējais pieņēmums 13 milj. tonnas gadā un izsaka pieņēmumu, ka daļa autotransporta kravas tiktu pārvietotas uz dzelzceļu. Tās būs augstas pievienotās vērtības kravas. K. Vingris izstāsta piemēru, par Leipcigas lidostas attīstību pateicoties dzelzceļa savienojumam. A. Skrastiņš papildina, ka šobrīd kravu pārvadājumi ar jūras transportu ar katru gadu paliek arvien dārgāki, un tiek ņemts vērā, ka daļa kravas varētu tikt pārceltas uz dzelzceļu. A. Skrastiņš min arī būtisku argumentu, ka lielākā daļa tranzīta automašīnas tikai izbrauc cauri Latvijai un valsts nesaņem nekādu finansējumu, turpretī, par katru pārvadāto dzelzceļa kravas kilogramu valsts saņems infrastruktūras lietošanas maksu.

21) E. Kance vēlas saņemt informāciju tieši par bīstamajām kravām. E. Kance piekrīt, ka kravu pārkraušanas punkts varētu būt Salaspilī un izsaka biedrības "Vides Aizsardzības klubs" priekšlikumu, par piedāvātā kravu pārkraušanas punkta izveidi Baldonē. Saistībā ar savienojumu ar lidotu „Rīga", E. Kance izsaka biedrības "Vides Aizsardzības klubs" priekšlikumu, ka pasažieru vilcienam būtu jādodas uz Rīgas centrālo staciju un tad atpakaļ nevis jāveido cilpa ar lidostu. E. Kance norāda, ak biedrībai nekas nebūtu pretī pret ātrgaitas tramvaja izbūvi līdz lidostai „Rīga".

A. Skrastiņš pateicas par viedokli un norāda, ka minēto tramvaju saredz kā papildinošu infrastruktūras objektu nevis konkurējošu. A. Skrastiņš informē, ka Rīga varētu kļūt par nopietnu spēlētāju Āzijas aviokravu sadales jomā. Šādai kravai būtu iespēja nonākt līdz Eiropas vidienei aptuveni 24 stundu laikā. A. Skrastiņš norāda, ka dzelzceļam nebūs ierobežojumi bīstamo kravu pārvadāšanas jomā, taču paredzēts, ka pa dzelzceļu tiks pārvadātas galvenokārt konteinerkravas. A. Skrastiņš norāda, dzelzceļš ir daudz drošāks kravu pārvadāšanas veids nekā autoceļš. K. Vingris papildina ar piemēru no Leipcigas lidostas, kur ienākot uzņēmuma DHL, radās būtiski lielāks kravu apgrozījums. Arī Latvijā būtu iespējams piesaistīt līdzīgas kompānijas.

22) E. Kance norāda, ka, atsaucoties uz iepriekš izskanējušo informāciju, dzelzceļam nepieciešama 25 kV elektroapgādes sistēma, un jautā, no kurienes tiks ņemta dzelzceļam nepieciešamā elektroenerģija. E. Kance norāda, ka iedzīvotāji un uzņēmēji ir izteikuši bažas par vidējā sprieguma jaudas trūkumu jau tagad.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka dzelzceļš elektroenerģiju ņems no 110 kV vai 230 kV līnijām. Latvijas teritorijā minimālais apakšstaciju apjoms ir trīs, bet faktiski tās varētu būt 4-5 apakšstacijas. A. Skrastiņš norāda, ka Latvijā ir plašs 110 kW elektrotīkls un ir izvēles iespējas, kur izveidot apakšstacijas.

23) Klātesošais norāda, ka ar dzelzceļa maģistrāles izveidi meži tiks pārdalīti uz pusēm. Klātesošais jautā, kas notiks valdošo rietumvēju pusē esošajiem mežiem.

E. Brante pateicas par priekšlikumu un norāda, ka Latvijā ne viens vien mežs stāv valdošo vēju ceļā. Klātesošais norāda, ka projektā Rail Baltica ļoti maz tiek izmantotas esošās maģistrāles, bet gan plānots būvēt jaunu. A. Skrastiņš informē, ka virzienā no ziemeļiem uz dienvidiem, kur tas tehniski ir iespējams, trase ir savietota ar Latvijas valsts ceļu tīklu, un min konkrētus piemērus, kā tas ir risināts.

L. Kursīte noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs Lūcija Kursīte

Protokolētājs Agnese Skujevska

Paredzētās darbības: Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība un elektropārvades tīklu savienojuma „Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums"

Zaķumuižas klubs, Parka iela 6, Zaķumuiža, Ropažu nov.
2015. gada 10. martā, plkst. 17.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1.	Jānis Ģērmanis	SIA Rīgas Meži
2.	Helita Hainovska	Nekust. īpaš. „Jugla" īpašniece
3	Raisa Buša	Nekust. īpaš. „Dziņi"
4.	Zigurds Bumbo	Nekust. īpaš. „Dziņi
5.	Zigurds Blaus	Domes priekšsēdētājs
6.	Valdis Felsbergs	SIA „Eiroprojekts"
7.	Aigars Olle	AS „Augstsprieguma tīkls"
8.	Laila Zemīte	AS LET

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
9.	Antons Kutjuns	AS „Augstsprieguma Tīkls"
10	Žanete Eihmane	„Lāršiši"
11	MĀRTIŅŠ KRIEĶIS	SIA KRIEĶIS LAW OFFICE
12	Ivars Gailītis	„Ritausmas"
13.	Ilga Mudīte Gailīte	Ritausmas
14	EDMUNDS KANCE	VIDES AIZSARDZĪBAS KLUBS, INČUKALNA NOV. IEDZĪVOTĀJS
15.	Elita Kalniņa	Biedrība „Vides aizsardzības klubs",
16	Aivars Jakovičs	(VAK Montāžnieki) biedrība
17	Leonīds Kapustins	„Ozolaine" - Īpašnieks
18.	Līga Blanka	SIA Eiroprojekts

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
19.	Silva Putriča	SIA „Eiroprojekts"
20	Renāte Greuze	Ropažu novada deputāte
21.	Raitis Ozoliņš	„Lidlja", Stūnīši, Rop. nov.
22	Valērijs Mihailovs	Podkrajas iedzīvotājs
23.	Marina Suvorova	Ds. Jugla Ropažu nov.
24.	Leonīds Lavrenovs	Mazā zuzu iela 1, Ropažu nov.
25	Valentīna Šeogoļeva	d/s „Jugla"-4, Podkrajas, Ropažu n
26	Dmitrijs Šeogoļevs	d/s "Jugla"-4, Podkrajas, Ropažu nov.
27.	Oļegs Patrejevs	d/s Jugla II Podkrajas, Ropažu nov
28	Marina Saul	d/s Jugla 96 Podkrajas, Ropažu no

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
29.	Dzintars Plūms	Zaķumuiža Saules 28
30	Ērika Sloka	Ropažu nov. Nāgelmuiža, Dzilnu
31.	Ilzīte Tūkiņa	„Lotkalē"
32.	Daiga Putniņa	Rīti
33	Mārtiņš Vimba	Ropažu novada pašvaldība
34.	EVA HABERKORNE-VIMBA	VRG „ROPAŽU GARKALNES PARTNERĪBA"
35	Jānis Ozols	
36	Valts Smudela	SIA „Rīgas meži"
37.	Arno Klevinskis	Ropažu nov. Zaķumuiža, Krampēs
38.	Iveta Priede	Ropažu nov. DB Jugla N° 240

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
39	Jānis Andris Kalnenes	Ropaži mājas „Liepzalas"
40	Ludmila Kalniņa	Ropaži mājai „Liepzalas"
41	Sarmīte Bukliša	Ropažu novads, Priedulaj
42	Aivars Feldmanis	Ropažu novads „Līčupes"
43	Jautrīte Feldmane	Ropažu novada mājas „Līčupes"
44.	Jautrīte Feldmane	Ropažu novada, Zaķumuižā, mājas „Līčupes"
45.	Erika Daņeva	Ropažu nov. „Zaķumuižā" m. „Lauvenieki"
46	Valerijs Mucinš	Ropaž. nov. DKS „Jugla" m-ā 16
47	Vasilijs Pīšlenks	Ropaž. nov DKS „Jugla" maiņ. 19
48	Līga Lidija Batarevska	Ropažu novads, Lauvenieki

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
49	Dija Užulevica	Ropažu nov. Murcemiekī
50	Jānis Blocis	Ropažu nov. pašv. Vides pārv. speciā
51	Kaspars Gavriļovs	Ropažu nov. Podkājas
52	Edvīns Gavriļovs	Ropažu nov, Podkājas
53	Rita Banga	Ropažu nov. Tīkbangas
54	Rita Ozoliņa	Ropažu nov. Šūnas
55	L Šmidzvaldē	Ropažu nov. Silakrogs
56	Rita Šaurīte	Ropažu nov. „Bērzlejas"
57	Antonina Rozeiko	Ropažu nov. „Podkājas"
58	Sergejs Rozeiko	Ropažu nov. „Podkājas"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
59	Velta Šīģena	jaunozoli Bajāri
60	Jelita Mihailova	Ropažu novads, Podvojas
61	Andrejs Belijs	Ropažu novads, Podvojās
62	Valdis Šīrants	Ropažu novada Zemmuiža
63	Jēgars Kleins	Ropažu nov. Ropaži
64	Sodiņa Ilvenieka	Ropaži Ropažu nov
65	Arvīrs Petrēvics	"Jaunternuzē" Ropažu nov Mucenieki
66	Vladislavs Štēgelmeijers	Ropažu nov. SK 333
67	Andrejs Elkins	Rop. nov. Kangari, Brūveri
68	Rihards Rozentāls	Ropaži, Skaķīšu ielā 5

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
69	Artūrs Stavriņins	Ropažu nov. Ropaži
70	Aivars Gudrinieks	Ropažu nov. „Dāvidi"
71	Kristaps Zaķis	Ropažu nov. „Plakanzemnieki"
72	Dalda Žaka	Ropažu novada uzņēmēju pārstāvniecība
73	Kristīne Ozoliņa	Biedrība „Citi Silarogs" 'Silarogs
74	Ināra Skrodele	Ropažu novads, Silarogs
75	Ludmila Gorbunova	Ropažu novads, d/s Jugla
76	Uldis Pampoos	"Priedes" Ropažu novads z/s Pr.
77	Jānis Lapiņš	„Vipenes" Ropažu novads
78	ĶĀRS PENTJUŠS	ROPAŽU NOV „KADIĶI"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
79	Gita Gruntkalne	Ropažu novads, Silarozs
80	Indulis Lidaka	Ropažu novada pašvaldības domes p-ja v.i.
81	Kristīne Vītone	AC Konsultācijas
82	Agnis Garkājs	Dabīgo daudzgadīgo pļavas
83	Sigma Gruba	Ropažu nov. pašvaldība
84	Inga Kolica	Ropažu nov. pašvaldība
85	Klaudija Hēla	Ropažu nov. deputāte
86	Valdis Valkuba	Ropaž. nov. pašvaldība

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	L. Zemīte, 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 L. Kursīte, SIA ELLE

INSPIRING ENVIRONMENT

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, Evija Brante, 10.03.2015, Ropažu novads

Ietekmes uz vidi novērtējums (IVN)

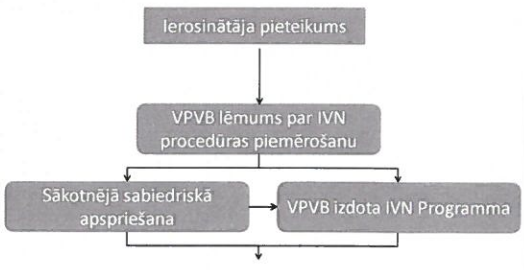
Ietekmes uz vidi novērtējums ir vairāku stadiju procedūra, kuras pielietošana ir nepieciešama pirms nozīmīgu objektu būvniecības, kas var atstāt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi

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, caurulvadi, 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

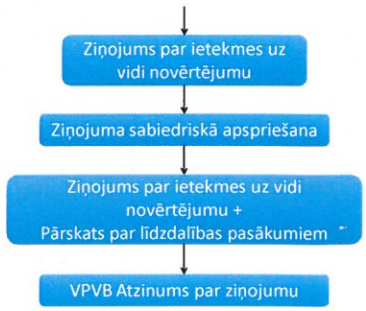


Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 1

- 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

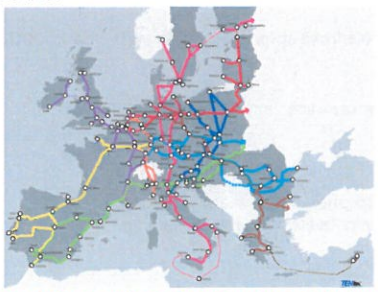
videi draudzīgs

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

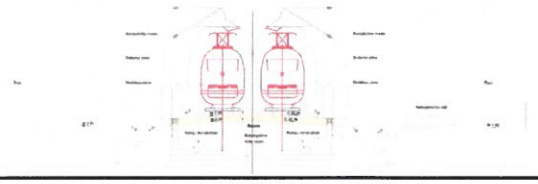
Kalpos Latvijas biznesa un privāto ienākumu palielināšanai

- 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)

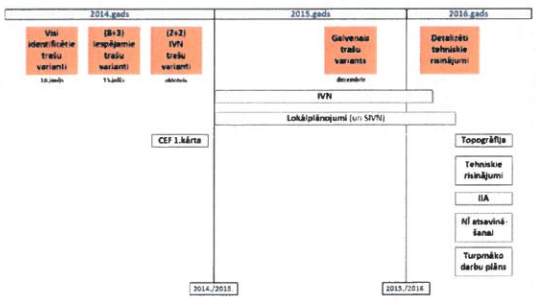


Pašlaik sasniegtais:

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



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**

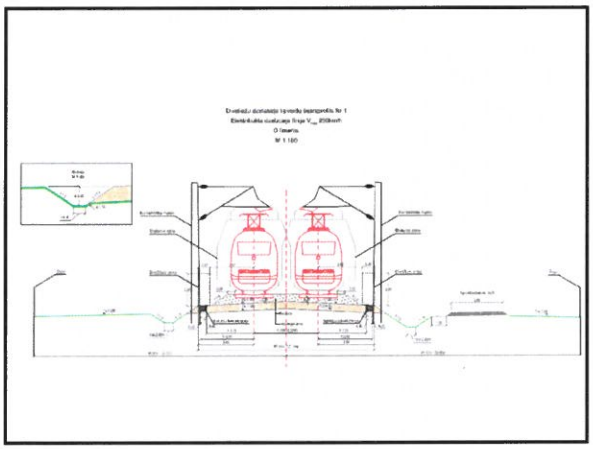
2011. gads - vienošanās par RailBaltica novietojumu Baltijā

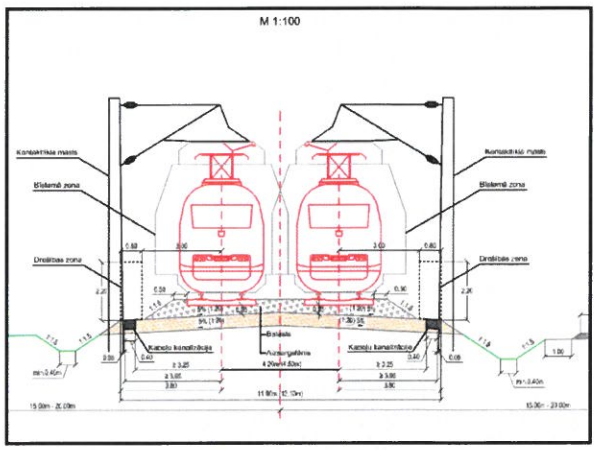
AECOM līnija



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

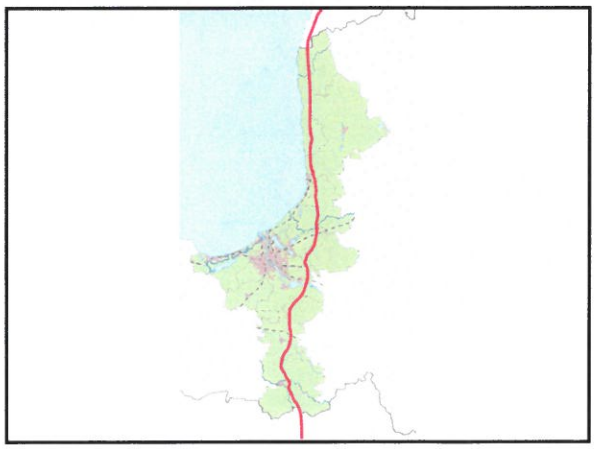
no visiem aspektiem pamatot un noteikt **precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas teritorijā**, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu

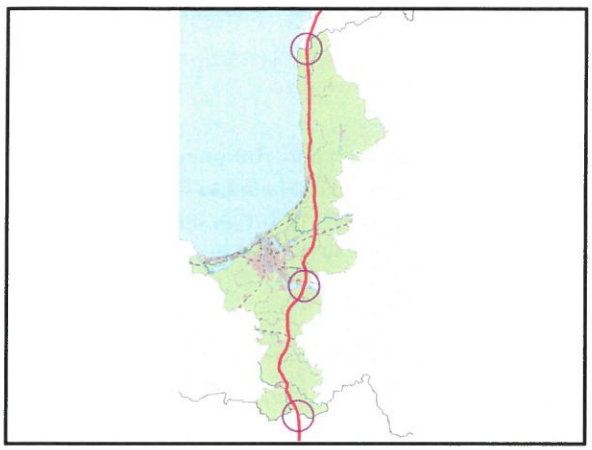




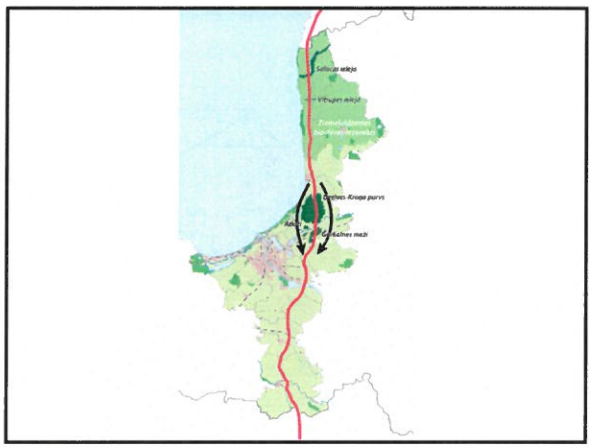
Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

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

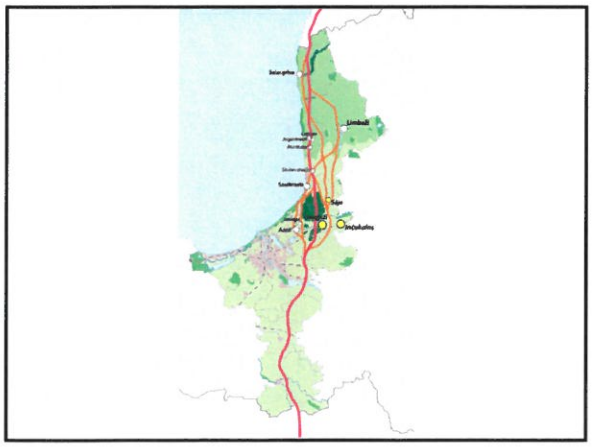


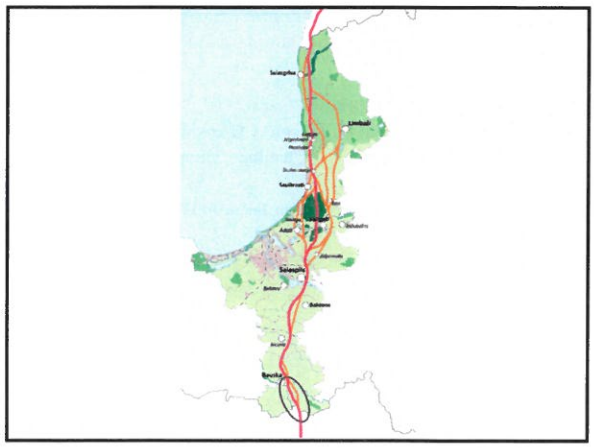




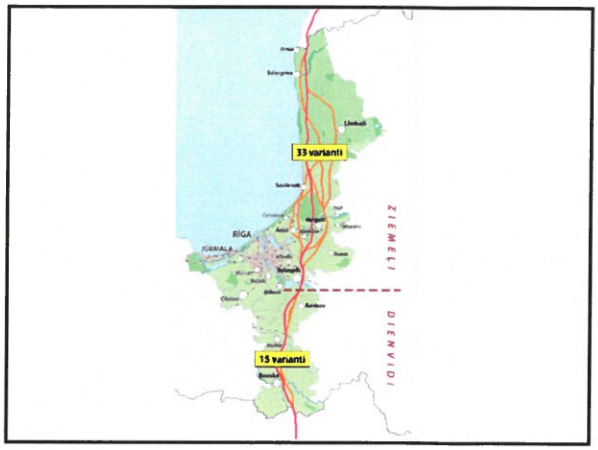














Daudzkritēriju analīzes metodika

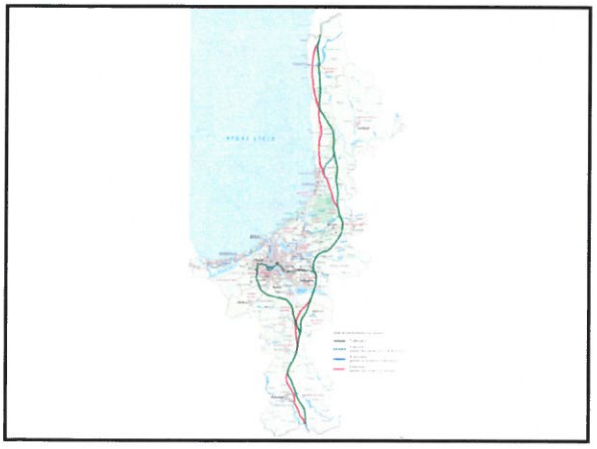
Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

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

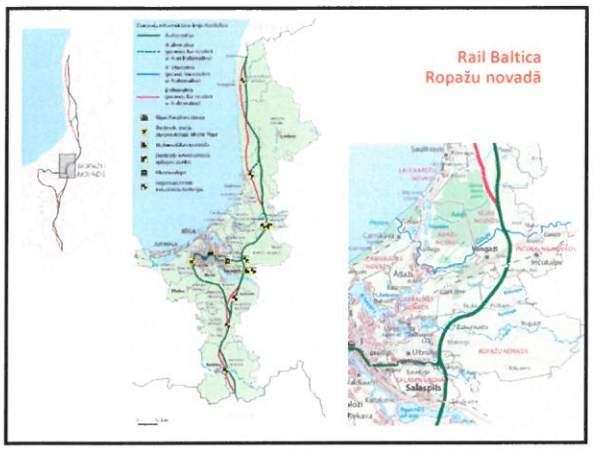
cilvēks

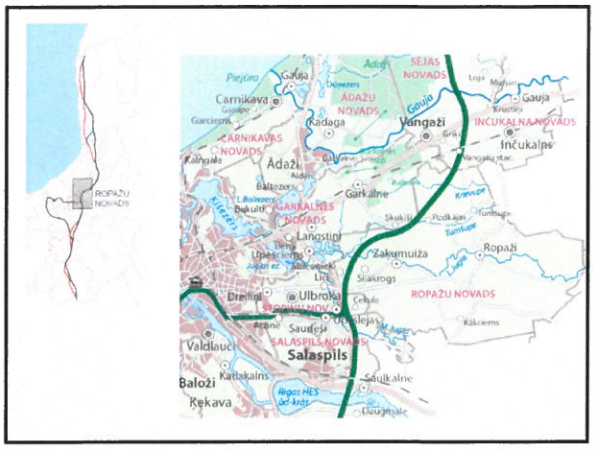
vide

ekonomika

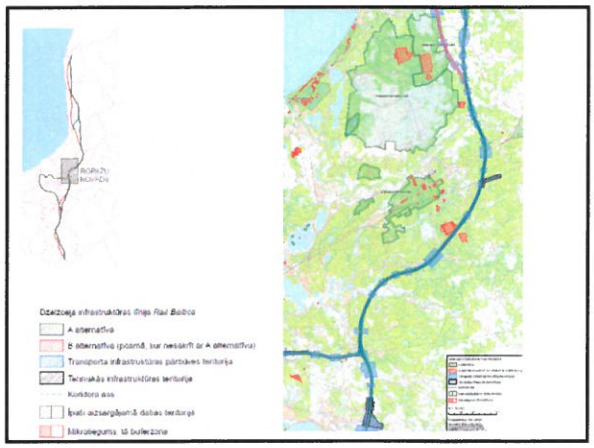
vienotie transporta koridori

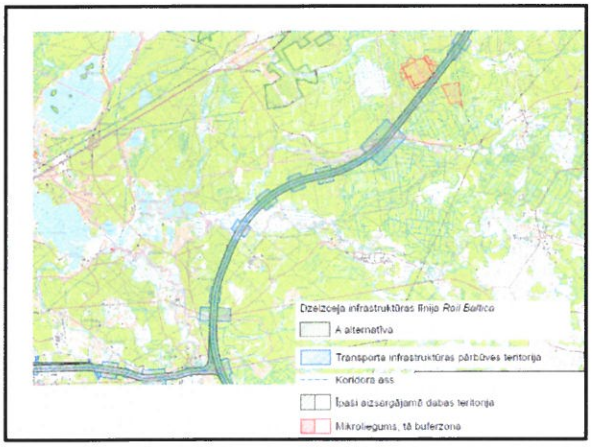










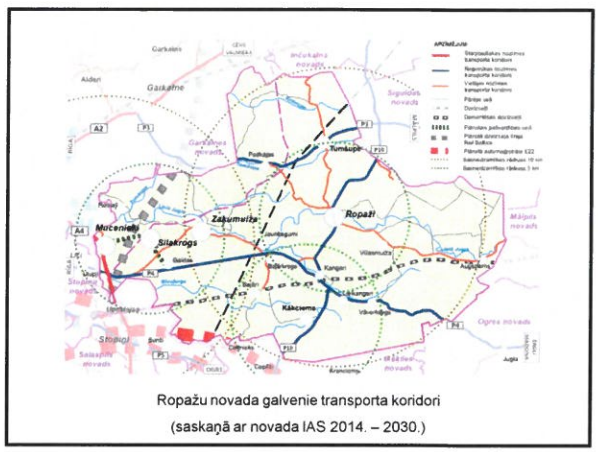




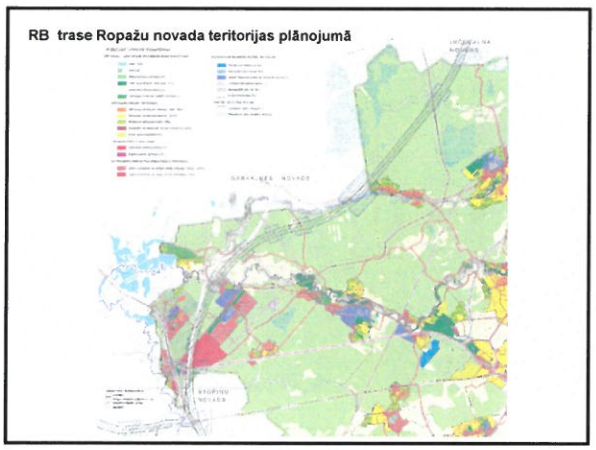
Ropažu novada apdzīvojuma struktūra

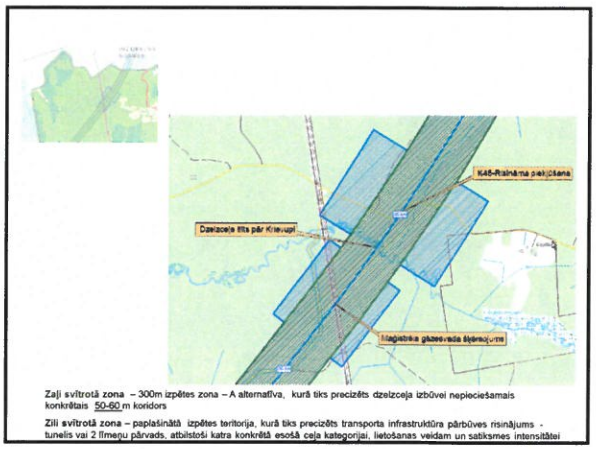


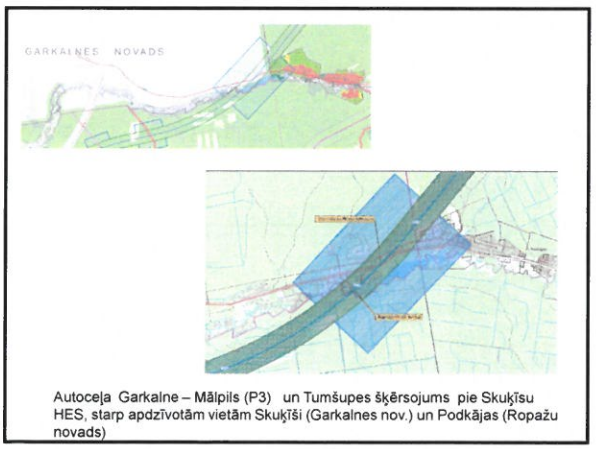
Ropažu novada plānotā telpiskā struktūra
(saskaņā ar novada IAS 2014. – 2030.)



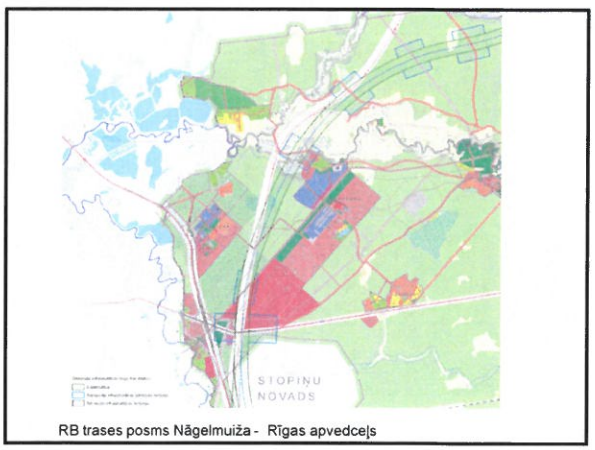
Ropažu novada galvenie transporta koridori
(saskaņā ar novada IAS 2014. – 2030.)



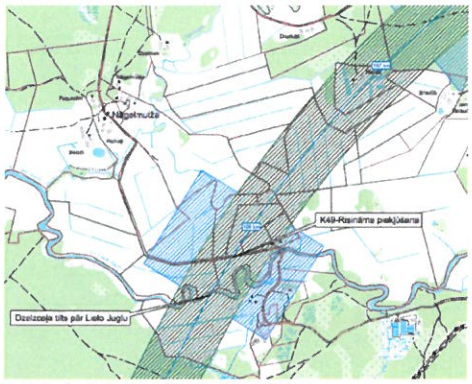




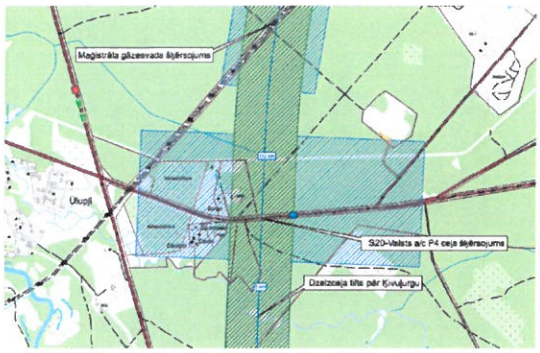
Autoceļa Garkalne – Mālpils (P3) un Tumšupes šķērsojums pie Skuķīšu HES, starp apdzīvotām vietām Skuķīši (Garkalnes nov.) un Podkājas (Ropažu novads)



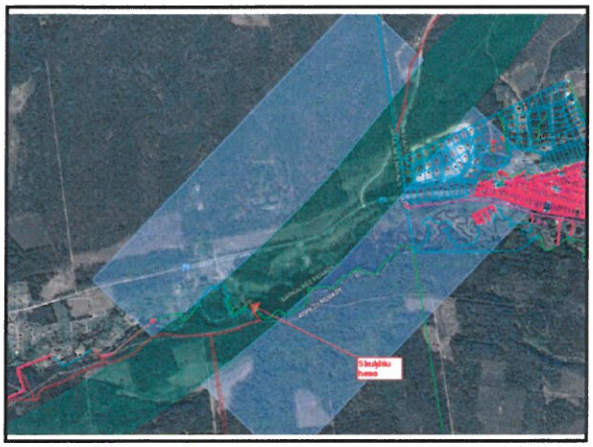
RB trases posms Nāgelmuiža - Rīgas apvedceļs

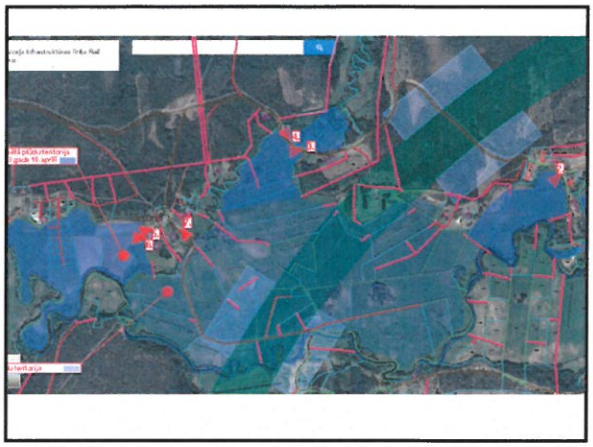


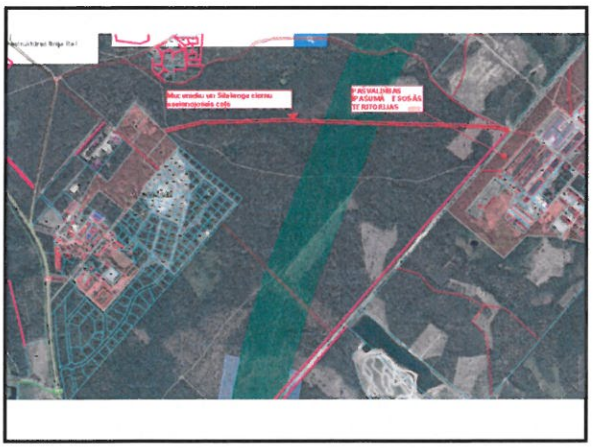
Lielās Juglas šķērsojums Nāgelmuižas apkārtnē



Maģistrālā gāzes vada un valsts autoceļa P4 (Ulbroka – Ropaži) šķērsojums pie Rīgas apvedceļa









rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**