6. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Sējas novadā

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

PROTOKOLS Nr. 1

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 23. februārī, plkst. 11.00

Sanāksmes norises vieta: kultūras nams "Loja", Loja, Sējas pagasts, Sējas novads

Sanāksmi atklāj Sējas novada domes vadītājs Guntis Liepiņš 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 dod vārdu Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktora vietnieks Māris Riekstiņš informē, ka Satiksmes ministrija ir atbildīga par to infrastruktūru, kāda ir Latvijā, kā arī par to, lai Latvijā būtu tāda infrastruktūra, kas ir ilgtspējīga. M. Riekstiņš norāda, ka Latvijā ir jārada lieliska, maksimāli laba infrastruktūra labākai dzīvei, līdz ar to bieži vien, ja tas atrodas mums blakus, tad ir jāizvērtē kopīgais labums. M. Riekstiņš lūdz klātesošos izvērtēt tās alternatīvās, par kurām stāstīs gan Satiksmes ministrijas, gan pilnsabiedrības „RB Latvija" pārstāvji.

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, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, par esošo alternatīvu izvēli, izmantojot daudzkritēriju analīzes metodi, iespējamām alternatīvām Sējas novadā, kā arī par plānoto lokālplānojumu izstrādes uzsākšanu. N. Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija" pārstāvjiem, izmantojot e-pastu un informatīvo tālruni.

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, kā arī papildina informāciju par turpmākajiem soļiem IVN procesā.

Sanāksmes turpinājumā AS "Latvijas Elektriskie tīkli" valdes loceklis Jānis Kirkovalds 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.

1) Zvērināts advokāts Jānis Junkers, kurš pārstāv nekustamo īpašumu īpašniekus no Sējas novada, citē Latvijas Republikas Satversmes 1. un 105. pantu. J. Junkers min, ka 237 novada iedzīvotāji ir vērsušies Sējas novada pašvaldībā un Satiksmes ministrijā ar vēstuli, jo uzskata, ka Rail Baltica projekts ir pretrunā ar Sējas novada teritorijas plānojumu, kas ir apstiprināts 2013. gada februārī. J. Junkers norāda, ka Sējas novadā ir izstrādāti tādi plānošanas dokumenti kā Sējas novada attīstības programma 2012.-2018. gadam, Sējas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2037. gadam, kā arī Sējas novada teritorijas plānojums 2013.-2024. gadam, kuros ir noradīts, ka Rail Baltica trase ir plānota tuvu Ādažu poligona teritorijai. J. Junkers uzskata, ka pašlaik Sējas novada iedzīvotāji tiek ievesti jaunā, paralēlā realitātē, kas nav eksistējusi kopš 2013. gada februāra un arī pirms tam, kad tika uzsākta teritorijas plānošana Sējas novadā. J. Junkers min, ka saistībā Natura 2000 teritorijām un Ādažu poligonu kopš 2013. gada nekādas izmaiņas nav notikušas. J. Junkers norāda, ka Sējas novada teritorijas plānojums ir saskaņots ar virkni valsts institūcijām un to var apstrīdēt noteiktā termiņā, un pašlaik šis termiņš jau ir beidzies, kā arī neviens ministriju pārstāvis nav iebildis pret Sējas novada pašvaldību. J. Junkers aicina sanāksmes dalībniekus būt aktīviem sabiedriskās apspriešanas laikā.

J. Junkers jautā, kas ir mainījies kopš Sējas novada teritorijas plānojuma izstrādes, kādēļ Rail Baltica trase vairs nevar šķērsot Natura 2000 teritorijas, kā tas bija iecerēts sākotnēji, kā arī lūdz norādīt kartē, kur Rail Baltica trase šķērsos Ādažu poligonu.

N. Balgalis min, ka pilnsabiedrība „ RB Latvija" ir saņēmusi vēstuli no Latvijas Republikas Aizsardzības ministrijas, kurā teikts, ka nākotnē ir paredzēts palielināt šaušanas rādiusu Ādažu poligonā. Sākotnēji, novelkot Rail Baltica trasi, tā šķērsoja gan *Natura 2000* teritoriju „Garkalnes meži", gan aizsargājamo ainavu apvidu „Ādaži", tomēr plānošanas procesā, uzsākot detalizētāku izpēti, ir jānovērtē konkrētā koridora posma ietekme. Vienlaicīgi ar IVN procesu tajās vietā, kur būs nepieciešams, tiks uzsākta lokālplānojumu izstrāde vai arī veikti teritorijas plānojuma grozījumi. N. Balgalis uzsver, ka lieli projekti attīstās lielās daļās un sākotnēji tas ir stratēģisks lēmums, un pēc tam pakāpeniski tiek precizēts trases novietojums. N. Balgalis norāda, ka lokālplānojumi ir ierasta prakse Latvijas pašvaldībās, jo mūsdienās paredzēt 12 gadus ilgu procesu ir sarežģīti.

M. Riekstiņš papildina, ka sākotnējā trase, kas tika novilkta 2011. gadā, atradās *Natura 2000* malā, bet pēc tam tā tika paplašināta, tādējādi Rail Baltica koridors šķērsoja *Natura 2000* teritoriju, sadalot to 2 daļās. M. Riekstiņš rosinājis 2011. gadā izpētes veicējus atrast trases novietojuma risinājumu, lai tā nepaliktu *Natura 2000* teritorijas vidū.

2) Inga Carbule, „Kliņķu" māju īpašniece, jautā, cik mājas atrodas 300 m trases koridorā konkrēti Sējas novadā abās alternatīvās. A alternatīvā plānotā dzelzceļa līnija Sējas novadā šķērsojot vislabākās aramzemes, kur daļā no īpašumiem aramzemes bonitāte sasniedz 50 balles, tādējādi šādas alternatīvas īstenošanas gadījumā plānotā dzelzceļa līnija būtiski kaitē lauksaimniecības attīstībai novadā. I. Carbule vēlas uzzināt, kāda rīcība būs gadījumā, ja tiks atsavināta daļa no zemes īpašuma un ja daļa, kas tiks atsavināta, ietekmēs pieeju pārējam zemes gabalam un ierobežos tā izmantošanu, kā arī vai zemes īpašniekam būs iespēja pārdot visu nekustamo īpašumu projekta realizētājiem par tirgus cenu, ja, atsavinot daļu nekustamā īpašuma, tas kļūst neizmantojams.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka nekustamo īpašumu atsavināšana netiks uzsākta ātrāk kā 2017. gadā, jo vispirms tiks izvēlēta viena no alternatīvām, kā arī precīzs dzīvojamo māju skaits 300 m koridorā katrā no alternatīvām būs zināms pēc IVN un detalizētas tehniskās izpētes. I. Carbule uzskata, ka N. Balgaļa atbilde nav bijusi pilnīga.

N. Balgalis min, ka pēc sanāksmes Rail Baltica tīmekļa vietnē tiks publicēta informācija par māju skaitu 300 m koridorā katrā no alternatīvām Sējas novadā. Sanāksmes dalībnieki izrāda neapmierinātību par sniegto atbildi uz jautājumu. M. Riekstiņš min, ka detalizētās izpētes veicēji ir saskaitījuši ēku skaitu 300 m koridorā, tomēr šajā brīdī nevar sniegt precīzu atbildi. Ja gadījumā dzelzceļa trase sašķeļ īpašumu tādās daļās, ka tā vairs nav izmantojama, tad projekta pasūtītājam ir jārisina jautājums par īpašniekam neizmantojamās zemes atpirkšanu, kā arī īpašniekam netiks atstāta tāda zemes īpašuma daļa, kurai viņš nevar piekļūt vai to nevar izmantot. M. Riekstiņš norāda, ka īpašumu atsavināšana tiks veikta par projekta naudu un saskaņā ar Ministru kabineta 2011. gada 15. marta noteikumiem Nr. 204 "Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu", kā arī atsavināšana tiks veikta par īpašuma tirgus vērtību, kuru nosaka sertificēti nekustamā īpašuma vērtētāji. M. Riekstiņš papildina, ka īpašuma atsavināšana var tikt veikta pa tirgus vērtību vai īpašuma atjaunošanas vērtību, atkarībā no tā, kura no vērtībām ir augstāka.

3) Viktors Grūtups, nekustamais īpašums „Kurzemnieki", jautā, kādēļ ilgus gadus iepriekš tika plānota Rail Baltica trase, tomēr pēkšņi tā tiek nomainīta, un vai var ticēt tam, kas tiek teikts šajā sabiedriskās apspriešanas sanāksmē. V. Grūtups uzsver, ka Latvijā dzīvo cilvēki, kas gadiem ilgi plāno savu attīstību, nevis tikai zaļās vārnas brūklenes. V. Grūtups jautā, ka, ja Ādažu poligons ir Natura 2000 teritorija, tad kādēļ tur var braukt bruņumašīnas un tanki, bet nevar braukt vilciens. V. Grūtups min, ka, iespējams, būtu nepieciešams mainīt Natura 2000 teritoriju regulējumu, lai atrastu veidu kā novirzīt Rail Baltica trasi mežu teritorijās, neskarot cilvēku īpašumus un laukus.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka *Natura 2000* ir Eiropas Savienības aizsargājamo teritoriju tīkls, kurai nav iespējams cauri novilkt dzelzceļa līniju un nav iespējams ignorēt iepriekš parakstītās saistības, kā arī uzsver, ka, pat ja trases variants caur *Natura 2000* teritorijām tiktu apskatīts kā viena no iespējamām alternatīvām, tad šī

alternatīva ir nelietderīga diskusijai. N. Balgalis jautā V. Grūtupam, vai viņš kā uzņēmējs veiktu plānošanu 12 gadus uz priekšu, uz ko V. Grūtups sniedz atbildi, ka atsevišķas lietas viņš plāno ilgtermiņā. N. Balgalis papildina, ka ar Rail Baltica projektu situācija ir līdzīga, t.i., no sākuma tiek pieņemts stratēģisks lēmums, pēc tam tiek novilkta līnija, un tad dzelzceļa koridors tiek precizēts. N. Balgalis uzsver, ka šajā procesā būtu jāsaprot Rail Baltica līnijas svarīgā nozīme un kopīgi jāmeklē labākais risinājums, lai pēc iespējas mazāk tiktu ietekmēta saimnieciskā darbība. V.Grūtups atbild, ka saprot šīs līnijas nozīmi, bet norāda, ka valsts primāri ir cilvēkiem.

E. Brante papildina, ka *Natura 2000* teritorijas ir Eiropas nozīmes aizsargājamas teritorijas, un ir definēts, ka šajās teritorijās esošie biotopi ir prioritāti un svarīgi ne tikai Latvijai, bet gan visai Eiropai, un ir noteikta procedūra, kurā noteikts, kā šādās teritorijās var plānot un organizēt kādas darbības. Ja tiek iznīcināts Eiropas nozīmes prioritārs biotops, tad ir jāpierāda, ka tas ir izdarīts sabiedrības interesēs, un sabiedrības intereses ir augstākas nekā šī biotopa aizsardzība un nav bijušas citas alternatīvas, lai apietu šo teritoriju. V. Grūtups norāda, ka vajag vairāk domāt par cilvēkiem, nevis burtiski visu ievērot. K. Vingris papildina, ka tiek apbrauktas ne tikai *Natura 2000* teritorijas, bet arī Ādažu poligons, kur pēdējā laikā ir ieguldītas lielas investīcijas.

4) V.Grūtups sniedz komentāru par plānotajām elektrolīnijām, uz kuru sniedz atbildi J. Kirkovalds.

5) Jānis Kūkums, nekustamais īpašums „Saulgoži", norāda, ka ja projekta izstrādātāji būtu norādījuši, ka plānotā dzelzceļa līnija tiks izmantota militārās tehnikas, nevis pasažieru un kravu pārvadājumiem, tad iedzīvotājiem būtu daudz skaidrāks, kādēļ tiek būvēta šī dzelzceļa līnija un viņi attieksme būtu atbalstoša. J. Kūkums min, ka prezentācijas laikā tika minēts, ka trokšņa mērījumi tiks veikti pēc dzelzceļa līnijas izbūvēšanas un tad tiks lemts, vai ir vajadzīgs izbūvēt troksni samazinošās sienas. J.Kūkums arī norāda, ka, lai gan tika norādīts, ka veicot IVN, tiks ievērotas normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, tomēr pašlaik Latvijā nav bijusi tāda situācija, kad tiek izbūvēts ātrgaitas vilciens un blakus 330 kW elektrolīnija. J. Kūkums izsaka savu redzējumu par īpašuma atsavināšanu.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka projekta pirmais mērķis ir ieguldījums Latvijas ekonomikā (kravu pieplūdums ziemeļu – dienvidu virzienā, pieslēgumu veidošana). N. Balgalis norāda, ka Sējas novadā dažas mājas no vairākiem tūkstošiem atrodas trases tiešā tuvumā un izsaka nožēlu, ka trase sakrīt ar atsevišķām interesēm, bet kopējā procesā tiek novērtēts labākais iespējamais risinājums. N. Balgalis atkārtoti norāda, ka īpašumu atsavināšana tiks uzsākta 2017. gadā, ka katrs gadījums tiks izskatīts individuāli un īpašums tiks atsavināts par tirgus vērtību. K. Vingris papildina, ka Aizsardzības ministrija ir izradījusi interesi par militārās tehnikas pārvietošanu, izmantojot dzelzceļu, lai varētu atslogot autoceļus.

6) Vilnis Grunšteins, nekustamais īpašums „Jauncepļi", jautā, kurš izvēlējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes sākuma laiku plkst. 11.00.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka sanāksmes laiks tika izvēlēts kopīgi ar pašvaldības pārstāvjiem. E. Brante papildina, ka arī citos novados sanāksmes norisinās darba laikā. J. Junkurs komentē, ka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas metodiskajos materiālos šāds sabiedriskās sanāksmes laiks ir norādīts kā sliktās prakses piemērs. N. Balgalis norāda, ka kopumā ir jārīko 16 sabiedriskās apspriešanas sanāksmes, tādēļ visur nav iespējams tās organizēt ārpus darba laika. V. Grunšteins atstāsta pirms sanāksmes dzirdēto M. Riekstiņa sarunu. V. Grunšteins izsaka savu viedokli par plānoto dzelzceļa līniju.

7) Ivars Zorgenfeiss, nekustamais īpašums „Kalves", jautā, vai šis projekts ir jārealizē un tādēļ jautā Satiksmes ministrijas pārstāvjiem, vai šim projektam ir izstrādāts biznesa plāns, kā arī aprēķināta tā rentabilitāte, ienākumi un izdevumi.

M. Riekstiņš atbild, ka precīzs biznesa plāns vēl nav pieejams, jo projekta izdevumi ir atkarīgi no izvēlētās projekta trases. I. Zorgenfeiss jautā, vai ir saskaitīts, cik pasažieru no Rīgas lidostas ar vilcienu plāno doties uz Helsinkiem un pēc tam pretējā virzienā. M. Riekstiņš atbild, ka ir saskaitīts, cik cilvēku ierodas lidostā „Rīga" ar autobusiem no Kauņas un Igaunijas.

8) I. Zorgenfeiss vaicā, kādu daudzumu konteineru ir plānots pārvadāt pa dzelzceļa līniju no Helsinkiem, kur ir noregulēta transporta līnija kravu pārvadājumiem pa jūru, kas ir 2 reizes lētāk, nekā izmantojot dzelzceļu.

M. Riekstiņš sniedz atbildi, ka aptuveni 10 gadus iepriekš Somijā tika lobēta konteineru pārvietošana pa jūras ceļiem, tomēr šobrīd situācija ir mainījusies dēļ degvielas izmešu emisijām. I. Zorgenfeiss norāda, ka projekta realizācijas laikā tiek ņemta vērā ietekme uz *Natura 2000* teritorijām, bet netiek ņemts vērā 100 000 Latvijas iedzīvotāju, kurus tas ietekmēs, viedoklis. K. Vingris papildina, ka ir aprēķināts, ka 30 gadu laika periodā šis projekts būs rentabls un tam ir kumulatīva un stabila naudas plūsma, ja tiek nodrošināts Eiropas Savienības atbalsts. K. Vingris norāda, ka kravu plūsma 2030. gada tiek paredzēta 13 miljoni tonnu gadā, bet pasažieru plūsma gada laikā tiek plānota 5 miljoni.

9) Jānis Rakveris, nekustamais īpašums „Lankas", norāda, ka ir skaidrs, ka Rail Baltica projekts tiks realizēts, un jautā, vai tas ir normāli, ka A alternatīva šķērso dārzkopības kooperatīvu „Ābelītes", kurā ir novietotas 360 mājas. J. Rakveris izsaka savu viedokli par putnu aizsargāšanu.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka viens no iemesliem, kādēļ tiek veikts IVN, ir, lai noskaidrotu, vai paredzētās darbības teritorijā nav sastopamas retas putnu sugas. N. Balgalis min, ka dārzkopības kooperatīvā „Ābelītes" dzelzceļa līniju ir plānots novietot pa vidu tā neapbūvētajai daļai. Klātesošie norāda, ka tā nav taisnība. N. Balgalis aicina klātesošos pēc sanāksmes noslēguma kopīgi aplūkot kartogrāfisko materiālu.

10) Lidija Karlsone, Sējas novada iedzīvotāja, jautā kādēļ nevar atjaunot infrastruktūru posmā Rīga – Tallina, kur vēl nesen tika organizēta vilcienu satiksme.

L. Karlsone vaicā, vai aprēķinātajās projekta izmaksās ir iekļautas izmaksas par atsavinātajiem zemes īpašumiem.

N. Balgalis atbild apstiprinoši, bet uzsver, ka aprēķinātās izmaksas ir aptuvenas, kā arī norāda, ka precīzas summas, kas tiks izmantotas kā kompensācijas par atsavinātajiem īpašumiem, tiks aprēķinātas pēc trases maršruta apstiprināšanas. N. Balgalis papildina, ka sākotnējā Rail Baltica trases variantā kopumā visā Latvija skarti tiktu 4 200 īpašumi, bet pašreizējā variantā katra no alternatīvām skar aptuveni 2 000 īpašumus. N. Balgalis min, ka līdzīgi kā ar dzelzceļa līniju Rīga – Maskava, vispirms tika izveidots pamatmaršruts un pēc tam laika gaitā tiks izveidoti pieslēgumi, kā arī reģionālas nozīmes pieturas. N. Balgalis min, ka arī ir braucis ar vilcienu maršrutā Rīga – Tallina, tomēr tas ir aizņēmis aptuveni 4 h, bet, izmantojot šo dzelzceļa līniju, tas aizņems aptuveni 2 stundas.

11) Klātesošais izsaka savu viedokli par plānoto dzelzceļa līniju, iespējamiem kravas vilcienu atzariem un gudrona dīķiem.

12) Tilika, nekustamais īpašums „Lejasvētras", izsaka savas domas par plānoto dzelzceļa līniju un jautā projekta īstenotājiem, kā tiks kompensēta emocionālā vardarbība.

N. Balgalis atbild, ka abas alternatīvas ir veidotas tā, lai ietekmētu pēc iespējas mazāk iedzīvotāju, tomēr atsevišķi īpašumi tiek šķērsoti. N. Balgalis min, ka normatīvajos aktos nav paredzēts kompensēt emocionālo vardarbību, tomēr atgādina, ka katrs gadījums tiks izskatīts atsevišķi.

13) Biruta Ratniece, nekustamais īpašums „Lankas", klātesošajiem izsaka savas pārdomas par nekustamo īpašumu atsavināšanu un dzelzceļa līnijas izbūvi, un norāda, ka ir pret A alternatīvu un arī pārējās alternatīvas būtu jāpārskata.

N. Balgalis sniedz atbildi uz iepriekš izskanējušiem jautājumiem un informē klātesošos, ka 300 m dzelzceļa trases koridorā Sējas novadā A alternatīvas gadījuma ir novietoti 203 nekustamie īpašumi un 18 dzīvojamās ēkas, bet B alternatīvas gadījumā – 180 nekustamie īpašumi un 15 dzīvojamās ēkas.

14) Klātesošais nodod N. Balgalim dārzkopības kooperatīva „Ābelītes" iedzīvotāju parakstus pret paredzēto darbību, un norāda, ka dzelzceļa trasi būtu nepieciešamas pārbīdīt, kur tas ietekmētu mazāk māju.

15) Natālija Lesiņa, dārzkopības kooperatīvs „Ābelītes", jautā, vai ir pieejamas detalizētas kartes.

N. Balgalim min, ka katram īpašniekam tika nosūtīts kartogrāfiskais materiāls un internetā ir pieejamas detalizētākas kartes. N. Lesiņa norāda, ka kartēs ir redzams, ka tiks iznīcināts viss dārzkopības kooperatīvs. N.Balgalis sniedz informāciju, ka detalizētas kartes interneta vietnē tiks ievietotas nedēļas laikā. N. Lesiņa jautā, kādēļ zem *Natura 2000* teritorijām nav iespējams izbūvēt tuneli. N. Balgalis sniedz atbildi,

ka pašreizējā izpētes fāzē tuneļu izbūve ir plānota tikai Rīgas pilsētā un tuneļa izmaksas ir aptuveni 10 reizes lielākas nekā tādam pašam virszemes posmam.

16) Jurijs Šamovs, dārzkopības kooperatīvs „Ābelītes", jautā, vai projekta īstenotāji ir aplūkojuši karti pirms dzelzceļa līnijas novilkšanas cauri dārzkopības kooperatīvam, jo abās pusēs no tā atrodas teritorijas bez apbūves. J. Šamovs norāda, ka, piemēram, Vācijā, ātrvilciens nekad neiet 50 m attālumā no dzīvojamām ēkām. J. Šamovs jautā, kādēļ Ādažu poligons var paplašināties, bet Rail Baltica dzelzceļa līnija nevar šķērsot Natura 2000 teritoriju.

N.Balgalis atbild apstiprinoši, ka dzelzceļa līnija šķērsos dārzkopības kooperatīvu „Ābelītes" pa vidu un aicina pēc sanāksmes parādīt vietu, kur tiks šķērsoti 300 nekustamie īpašumi. N.Balgalis norāda, ka, izstrādājot projektu, ir jāskatās kopumā, kur ir sagaidāma vismazākā ietekme. N. Balgalis min, ka katrā no alternatīvām Sējas novadā 300 m dzelzceļa koridorā atrodas 15 un 18 dzīvojamās ēkas, bet citos iespējamos variantos to skaits būtu lielāks.

17) J. Šamovs atkārtoti jautā par Ādažu poligona paplašināšanos.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka šis poligons ir daļa no NATO apmācības sistēmas un par paplašināšanos vairāk informācijas varētu sniegt Aizsardzības ministrija. N. Balgalis papildina, ka tās mājas, kas atrodas 300 m zonā no dzelzceļa nav plānots nojaukt un uzsver, ka Sējas novadā nav plānots nojaukt nevienu ēku.

18) Raimonda Birģele, Sējas novada iedzīvotāja, izsaka savu viedokli par paredzēto darbību.

19) Kaspars Šulkovskis, Sējas novada iedzīvotājs, 5 nekustamo īpašumu īpašnieks, vaicā, vai Satiksmes ministrija ir iesniegusi regresijas prasību pret Lielbritānijas uzņēmumu AECOM par nekvalitatīvu priekšizpētes veikšanu. K. Šulkovskis norāda, ka AECOM savus pētījumus uzsāka 2010. gadā, bet dabas liegums „Dzelves-Kroņu purvs" ir dibināts 1999. gadā, aizsargājamo ainavu apvidus „Ādaži" 2004. gadā, bet dabas liegums „Garkalnes meži" 2008. gadā. K. Šulkovskis min, ka 30 gadus ir strādājis Valsts mežu dienestā, un jautā, vai ir izskatīta iespēja dzelzceļa līniju novirzīt pa mežu joslu dabas liegumā „Dzelves-Kroņu purvs", neskarot tieši purvu un dabas lieguma zonu. K. Šulkovskis jautā, vai Satiksmes ministrija neuzskata, ka, realizējot šo projektu, tiks uzsākts liels skaits tiesas procesu, jo Sējas novada teritorijas plānojums ir apstiprināts un iedzīvotāji ir paļāvušies uz tā likumību, un tagad tiek veiktas izmaiņas Rail Baltica novietojumā.

M. Riekstiņš norāda, ka 2011. gadā, kad AECOM nodeva pētījumu par Rail Baltica trases novietojumu, tika rūpīgi pamatots un skaidrots izvēlētais trases pamatojums, un akceptējošu lēmumu pieņēma visu 3 Baltijas valstu Satiksmes ministrijas kopīgi. M. Riekstiņš piebilst, ka šobrīd Satiksmes ministrija nav plānojusi vērsties pret AECOM ar regresijas prasību par nekvalitatīvu pētījumu. N. Balgalis min, ka mežu teritorija dabas liegumā „Dzelves-Kroņu purvs" arī ir *Natura 2000* teritorija un virzīt

dzelzceļu cauri *Natura 2000* teritorijai ir neiespējami, kā arī piebilst, ka pilnsabiedrība „RB Latvija" savu izpēti uzsāka 2014. gadā.

20) Inese Puriņa min, ka pirms 2 gadiem, balstoties uz Sējas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2013.-2037. gadam, iegādājās nekustamo īpašumu „Purmaļi" un jautā, vai būs iespējams saņemt kompensāciju zemei bez apbūves.

M. Riekstiņš sniedz atbildi, ka gadījumos, kad dzelzceļa trase šķērso īpašumu un kāda no īpašuma pusēm nav izmantojama vai tai nevar piekļūt, tad projekta īstenotāju uzdevums ir atrast veidu, kā tiek kompensēta īpašuma vērtība.

21) Jānis Grimpulauks, nekustamais īpašums „Kliņķi", jautā, kā turpmāk tiks organizēta komunikācija starp projektētājiem un iedzīvotājiem, kā arī kā tiks veikta šīs komunikācijas kontrole.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka, uzsākot lokālplānojumu izstrādi, tā izstrādātāji sazināsies ar zemes īpašniekiem, sūtot oficiālas vēstules, bet ar projekta izstrādātājiem var kontaktēties, izmantojot e-pastu vai arī informācijas tālruni. J. Grimpulauks jautā, vai tiks veikta kvalitātes kontrole, vai cilvēki ir apmierināti ar izvēlēto komunikācijas veidu un ir saņēmuši atbildes uz saviem jautājumiem. N. Balgalis sniedz atbildi, ka pilnsabiedrībā „RB Latvija" tiek veikta iekšējā kontrole.

22) Ariels Behters, nekustamais īpašums „Zaķi", izsaka savu viedokli par plānoto dzelzceļa līniju un sabiedriskās apspriešanas sanāksmi, kā arī pauž atbalstu projektam. A. Behters min, ka, uzbūvējot dzelzceļa līniju, tiktu nošķirta viņa māja, un jautā, vai jebkurš ceļa krustojums tiks veidots 2 līmeņos un viņa māja nepaliks bez pieejas. A. Behters vaicā, kādēļ vilcienu maksimālais ātrums būs tikai 240 km/h, nevis liekāks, kā arī kā tiks veidotas pārejas dzīvniekiem un kā tiks noteiktas to vietas.

Pilnsabiedrības „RB Latvija" izpētes vadītājs Arnis Skrastiņš sniedz atbildi, ka katram īpašumam tiks meklēts individuāls risinājums un neviens īpašums nepaliks nošķirts, kā arī gar dzelzceļa līniju tiks veidoti gan apkalpojošie, gan savienojošie ceļi. A.Skrastiņš aicina iedzīvotājus sniegt informāciju par ceļiem, kuri tiek izmantoti, lai būtu iespējams atrast labāko iespējamo risinājumu. A. Skrastiņš min, ka pašlaik visas 3 Baltijas valstis ir vienojušās, ka dzelzceļa līnijas maksimālais ātrums būs 250 km/h, bet tas neizslēdz iespēju palielināt ātrumu nākotnē, bet 250 km/h ir maksimālais ātrums, ar kādu pa vienām sliedēm var braukt gan kravas, gan pasažieru vilcieni. A.Skrastiņš lūdz sniegt informāciju, kur ir dzīvnieku migrācijas ceļi. E. Brante papildina, ka pašlaik no Valsts mežu dienesta tiek iegūta informācija par mednieku kolektīviem. A. Skrastiņš papildina, ka, ņemot vērā vilciena maksimālo ātrumu, visas pārejas tiks veidotas 2 līmeņos.

23) Alīna Vasko, nekustamā īpašuma īpašniece, jautā, vai ir pieejami detalizēti paraksti par projektu un paredzētajiem infrastruktūras objektiem. A.Vasko jautā, kā projekta īstenotāji ir plānojuši rīkoties, jo Mārupes novada dome ir noraidījusi šo projektu. A.Vasko vaicā, ko ir plānots pārvadāt ar kravas vilcieniem ziemeļu-dienvidu virzienā.

A. Skrastiņš min, ka detalizētas kartes interneta vidē būs pieejamas šīs nedēļas laikā. M. Riekstiņš sniedz atbildi, ka viena no lietām, ko varētu transportēt, izmantojot plānoto dzelzceļa līniju, ir ogles no Polijas. N. Balgalis papildina, ka detalizēti tehniskie risinājumi ir vēl tapšanas stadijā un būs pieejami septembrī, kā arī min, ka pašlaik kravu plūsma ziemeļu–dienvidu virzienā ir jau pašlaik, izmantojot kuģu transportu un kravas automašīnas. N. Balgalis sniedz atbildi, ka pašlaik Mārupes pašvaldība ir norādījusi, ka nevēlas dzelzceļa trasi šādā variantā, bet ir publiski paziņojuši, ka atbalsta Rail Baltica projektu.

24) A.Vasko min, ka konteineru pārvadāšana ar kuģiem ir izdevīgāka nekā ar vilcienu.

M. Riekstiņš to apšauba un norāda, ka nekad dzelzceļš nepārņems visu autotransportu, kā arī izsaka savu viedokli par kravu pārvadājumiem.

25) Ilmārs Riekstiņš, nekustamais īpašums „Jāņlapiņas", jautā, kādas kartes ir tikušas izmantotas, zīmējot dzelzceļa līnijas novietojumu, jo atsevišķas dzīvojamās mājas nav iezīmētas kartogrāfiskajos materiālos, un norāda, ka ir iespējams trasi novilkt tā, lai tiktu skartas vēl mazāk dzīvojamās ēkas.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka informācija par nekustamajiem īpašumiem tiek iegūta no Valsts zemes dienesta un tiek atjaunota reizi mēnesī. I. Riekstiņš norāda, ka, ja dzelzceļš ies gar mājām, tad tur nebūs iespējams dzīvot. M.Riekstiņš norāda, ka plānotā dzelzceļa līnija radīs minimālas vibrācijas un IVN procesā tiks novērtētas iespējamās ietekmes.

26) Ivo Pavlovičs, Saulkrastu un Skultes evaņģēliski luterisko draudžu mācītājs, izsaka savu viedokli par plānoto dzelzceļa līniju un par plānoto īpašumu atsavināšanu, kā arī norāda, ka šī projekta īstenošanas laikā pietrūkst sabiedrisko attiecību speciālistu darbs ar sabiedrību. I. Pavlovičs arī norāda, ka, tā kā Rail Baltica projekts ir unikāls, tad būtu vajadzīgs unikāls Ministru kabineta lēmums par zemes atsavināšanu un kompensācijām.

27) Austris Plauders, nekustamā īpašuma īpašnieks, norāda, ka saskaņā ar Eiropas Savienības Putnu direktīvu dabas liegums „Dzelves-Kroņu purvs" bija jāsavieno ar aizsargājamo ainavu apvidu „Ādaži", tomēr tā vietā 1000 ha tika pielikti dabas liegumam „Dzelves-Kroņu purvs". A. Plauders aicina ekspertus griezties Ministru kabinetā un rosināt atcelt lēmumu par papildus platību pievienošanu, jo uzskata, ka tas ir bijis nepamatoti.

M. Riekstiņš pauž savu viedokli par Natura 2000 teritoriju robežām un to iespējamām *izmaiņām.*

28) Dace, nekustamais īpašums „Brīvkalni", jautā par kompensācijām un min, ka, uzsākot dzelzceļa būvniecību, tirgus vērtība būs gandrīz nulle.

N. Balgalis paskaidro, kā tiek aprēķināta tirgus cena, kā arī papildina informāciju par nekustamo īpašumu atsavināšanu. M. Riekstiņš sniedz detalizētāku informāciju kā tiks veikta kompensāciju aprēķināšana.

29) I. Pavlovičs norāda, ka būtu nepieciešamas kompensēt arī peļņu, kas netiks gūta no atsavinātā īpašuma. I. Pavlovičs arī norāda, ka nekustamo īpašumu īpašniekiem, kuru zeme atrodas kultūrvēsturisko pieminekļu, piemēram, senkapu, aizsargjoslās ir dažādi ierobežojumi, tomēr, uzsākot starptautisku projektu, tas netiek ņemts vērā.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka par īpašumu atsavināšanu tiks saņemta godīga atlīdzība. N. Balgalis norāda, ka dzelzceļa līnija neskars nevienu kultūrvēsturisko pieminekli, tomēr ja tiks šķērsota aizsargjosla, tad tiks veikta detalizēta katra kultūrvēsturiskā pieminekļa izpēte.

30) Klātesošais jautā, vai neradīsies tāda situācija, ka valsts pasludinās šo dzelzceļa līniju par svarīgu un noteiks, ka īpašumi tiks atpirkti par 1940. gada cenām.

M.Riekstiņš atbild noraidoši.

31) I. Carbule norāda, ka citās sabiedriskajās apspriešanās nebūtu vēlams iedzīvotājiem teikt, ka īpašumu atsavināšana tiks uzsākta „tikai" 2017. gadā.

32) Klātesošie uzdod jautājumus par plānoto elektropārvades līniju.

33) Klātesošais jautā, vai nākamajā sabiedriskajā apspriešanā tiks apskatītas šīs pašas alternatīvas, vai ir iespējamas vēl izmaiņas.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka trašu novietojumu ir iespējams nedaudz mainīt.

34) Klātesošais uzdod jautājumus par plānoto elektropārvades līniju.

V. Vilnītis noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs Valts Vilnītis

Protokolētājs A. Tora 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

Kultūras nams "Loja", Loja, Sējas pagasts, Sējas novads
2015. gada 23. februārī, plkst. 11.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1	Viktors Gūtups	„Eži", „Kurzemnieki"
2	Jurijs Proņins	„Olgas" īpašnieks
3.	Tamāra Sukaševiča	„Jansoni" īpašniece
4.	JĀNIS JANUERS	ĪPAŠNIEKA PĀRSTĀVIS, NEVIENAĪDI ADVOKĀTS.
5.	Ināra Briede	„Bērzkalni" īpašniece
6.	Biruta Krūmiņa	„Saulpasari" īpašniece
7.	Juris Nagla	D/s „Ābeltes" Nr. 295
8.	Larisa Nagla	D/s „Ābeltes" Nr. 304

Ir. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
9.	Andrejs Aleksandrovs	D/S „Abelīte" 289.
10.	Arkadijs Rezničs	D/S „Abelīte" 290
11.	Liona Bonne	„Dambīši"
12	Inese Pliņa	Tērvetes novada pašvaldība
13.	Anita Bērziņš	„BRAKŠĀS"
14	Jekaterina Gulbane p.k. 210175-12754	D/S "Abelīte" 335
15	Juris Šķauns 140472-10716	d/s Abelīte, 320
16.	Regīna Larionova	d/s „Abelīte" 309
17.	Melānija Stabulniece	„Auseklī"
18.	Kārlis Vēveris	„Jaunzeltiņi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
19.	Ilmārs Briedis	„Upenieki"
20.	Austra Čundare	„Upenieki"
21	Ludmila Vaščenko	„Saulītes"
22.	Jekaterina Kokina	„Brekši"
23	Jadviga Turlaja	„Sipolīņi"
24	Raitis Arājs	„Mežirbes"
25.	Ilze Supe	Skaistumkalni, Dzērumnieki, Zeltiņi
26.	Pauls Kļaviņš	„Gārsas"
27.	Jubima Valeniuk	„Abelīte" N266
28	Kasjanova Ludmila	-"- N265
29.	Prokopova Larisa	„Abelīte" N303
30.	Valerijs Nīmanis	„Abelīte

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
31.	Fanis Lapiņš	„Lapiņas" „Zvārguļi"
32.	Gita Lapiņa	„Fazlapiņas"
33.	Grendega Liepiņa	„Fauna Liepiņas"
34	Andris Vaivars	„Gāršas
35.	Maija Muižniece	Šējas novada domes projektu vadītāja
6	Valentīna Ceple	Šējas novada domes zemes ierīkotāja
37	Arnis Bethes	„Zaķi"
38	Arsenijs Kolis	„Skūniņi" - „Ozoli"
39	Rihards Lalmiņš	„Stoķi"
40	Gints Veinbergs	„Rūķi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
41	Evija Zankova	īpašums „Stranti ņi 2"
42	Inese Zankova	Z/s „Vēg.."
43	Peteris Višķenič	īpašums „Paegļi"
44	Jānis Kiskovskis	AS „Latvijas elektriskie tīkli"
45	Armīns Skuskins	PS RB Latvija
46	Laila Ženuža	AS Latvijas elektriskie tīkli
47	MĀRA KALNIŅA	LEĪ vides konsultante
48	Biruta Kuciņš	īpašums „Gāršas" gāršiņās
49	Ināra Līvčāne	īpašums „Sīļas" Gārsenē
50	Jānis Rozenbergs	„PUDURI" īpašnieks
51	Māra Ķiģeniece	Saulkrasti
52	Antons Kuzjuns	AS „Augstsprieguma tīkls"

r. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
53	Anna Cerbule	Z/S "Klinki"
54	Renārs Rozenbergs	Sējas nov. "PUDURI"
5	Gunārs Jakobsons	Sējas nov. "Dzelmi" Sējas nov dome izpilddirektors
6	Valdis Felsbergs	SIA "Eiroprojekts"
57	Silva Putniņa	SIA "Eiroprojekts"
58	Līvija-Līsma Birģele	Sējas nov. "Grīvas"
59	Aleksandrs Rožins	Abelīte 331
60	Vladimirs Gertmanis	Abelīte iecirkn. N335
51	Ināra Neimane	"Cīruļi" "Jaunkalniņos"
52	KĀRLIS BĒRNAUS	"LEJASMUŽNIEKI"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
54	Jānis Kūkums	Zemes īpašums „Saulgoži"
55	Roini Šulc	„Vilnīši" zemes īpašnieks
56	Dainis Šulcs	„Vilnīši" zemes īpašnieka pilnvarotā p. „Mežāzoli", kad. Nr. 80920020650 zemes īpašnieks
57	Aigars Kariņš	„Rejas" zemes īpašuma saimniece
58	Lāra Bērziņa	
59	Monika Kārkliņa	KEMERI 3.
60	Gints Muldurs	AS "Augsprieguma tīkls"
61	Jānis Vidovskis	Saulgoži 2
62	Elita Bērziņa	mājas „Rejas" īpaš.
63	Jānis Ruks	LR saeima.

Ir. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
4	Anatolijs Ivanovs	„VIKTORI"
5	Dina Birģele	„Ģrāvas"
6	Raitis Birzelis	„Ģrāvas"
7	Velta Gaujēe	„Simaņzemnieki"
8	Baiba Felde	„Sīmaņzemnieki"
9	ANDREJS FELDS	„SIMAŅZEMNIEKI"
10	Anna Kuze	Inčukalna nov. „Kalnamāces"
11	Austris Plaudis	Sējas nov. „Vecvētzas"
12	Ljubova Uzrezajeva	Ābelīte, 249
13	Guntis Matuzelis	„Jevas"
14	Māris Zeguns	„Robežnieki"
15	Atis Matuzelis	„Jaunkaulini"

Ir. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
120.	Renāro Lapsiņš	Apsītes, Sējas novads
121	Kristīne Kapsna	Gaujmalnieki, Sējas novads
122	Viktors Finks	Gaujmalnieki, Sējas novads
123	Lāsma Celmiņa	„Dalbes" Sējas nov.
124	Šarnite Nikolsone	Stērķi" Sējas nov. Babaī
125	Roberts Lapiņš	„Smeltiņi" Sējas nov.
126	Dainuvīte Kūmiņa	„Lejzaļni"
127	Leldonis Kūmiņš	„Lejzaļni"
128.	Vaira Kūka	„Grīvas"
129.	Geneta Ozoliņa	„Vīksas"

. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
40.	Baiba Rozīte	„Saulieši"
41	Ivars Ruibāls	„Krasti"
42	Aija Sneča	„Paži"
43.	Edvīns Laukmanis	„Mežgaiļi"
44.	Ēriks Sneds	„Pāņi"
45.	Laima Sneda	„Pāņi"
46.	Robuts Sneis	„Pāņi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
147	Mārim Puriņš	„Purmali", Sējas nov.
148	Viktoram Akuļovam	„Ozoliņi", Sējas nov.
149	Aivaram Tūtim	„Lozīte" „Sējas nov.
150	Jānim Ķērpaitim	„Atvaras"
151	Heminei Jerļovai	mj. „Ennes" Sējas nov.
152	Agrim Veidemanim	„Siksnāni" Sējas nov.
153	Lācei Veidemanei	„Raudiņas" Sējas nov.
154	Didzim Veidemanim	„Raudiņas" Sējas nov.
155	Līnei Veidemanei	„Bērziņi" Sējas nov.
56	Silga Rižova	„Aputas" Sējas nov.

. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
7	Agita Kuidemane	„Rauduļi" Sējas novads
58	Sanita Balode	"Dāvidsoni" Sējas novads
59	Inta Ķiģova	Atpūtas Sējas nov
60	Māris Ķiģors	Atpūtas Sējas nov
61	Līga Ķiģora	Atpūtas Sējas nov
62	Edgars Kviesis	Dārziņi Sējas nov
63	Anda Zauere	"Kalnlapiņas 2" Sējas novads
64	Līga Smirnova	„Saulkrīmulda 1-6" Sējas nov.
65	Elīna Roze	"Lejasgravas" Sējas nov.
66	Ilona Jeršova	„Rāmuļi" Sējas nov.
67	Dace Valle	„Almucas" Sējas nov.
68	Māra Abelīte	Sējas nov. "Liepu 4

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
169	Agnita Timermane	Sējas novads mājas „Vīķi"
170	Ilgvars Dāvinš	Sējas nov. mājas „Dāvini - Pīlādži"
171	Dace Bricde	Sējas nov. „Brīvkalni"
172	Ivo Pavlovičs	Peterupes un Sunītes ev. lut. dr.
173	Dainis Šķilters	„Dīķi"
174	Vaira Šķiltere	„Dīķi"
175	Beatrise Kalniņa	„Atalgas"
176	Līga Gaspare	„Atalgas"
177	Jānis Ēdergailis	„Atalgas"

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

Dienas kārtība

Laiks	Tēma	Runātājs
5 min	Sanāksmes atklāšana	Pašvaldības pārstāvis
7 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
3 min	Rail Baltica sagaidāmā ietekme uz vidi	E. Brante, SIA ELLE
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

Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā apspriešana, Evija Brante, 23.02.2015, Sējas novads

Ietekmes uz vidi novērtējums

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

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

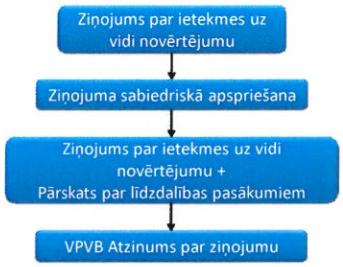
IVN galvenie uzdevumi

1. Esošā vides stāvokļa izpēte
2. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi izpēte, alternatīvu analīze
3. Priekšlikumu izstrāde nelabvēlīgo ietekmju samazināšanai vai novēršanai
4. Nepieciešamo monitoringa prasību izstrāde paliekošo ietekmju novērošanai

IVN procedūra - 1



IVN procedūra - 2



IVN procedūras pamatojums

- *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 –
  - *Rail Baltica*: Auseklis, Rīgas Apriņķa Avīze, Diena, Bauskas dzīve, Iecavas ziņas
  - *Elektropārvades līnija:* Auseklis un Rīgas Apriņķa Avīze
- Atkārtota informācija publicēta pašvaldību izdotajos laikrakstos
- Skarto nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem) nosūtīti individuāli paziņojumi

Sākotnējā sabiedriskā apspriešana - 2

- Informācija pieejama
  - Pašvaldībās un to tīmekļa vietnēs
  - Satiksmes ministrijā un tās tīmekļa vietnē www.sam.gov.lv
  - A/s «Latvijas Elektriskie tīkli» un tās tīmekļa vietnē www.let.latvenergo.lv
  - VPVB tīmekļa vietnē www.VPVB.gov.lv/ivn/projekti
  - PS RB Latvija tīmekļa vietnē www.railbaltica.info
  - SIA ELLE tīmekļa vietnē www.environment.lv

Turpmākie soļi IVN procesā

- Vides pārraudzības valsts birojs 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 birojam 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)



Rail Baltica
Baltijas valstīs



Eiropas Savienības atbalsts

- atbilst ES ilgtermiņa plānam – **pamattīkla** izveide
- Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) **prioritārais** projekts
- līdz **85%** līdzfinansējuma

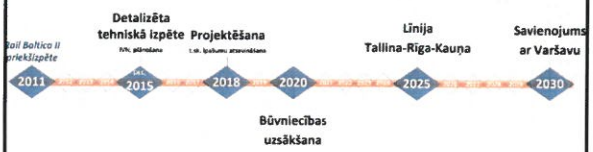
Integrēs Baltijas valstis Eiropā - vienotā dzelzceļa telpa

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

Rail Baltica laika grafiks



2011. gads - vienošanās par RailBaltica novietojumu Baltijā

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



2014-2016 detalizēta tehniskā izpēte

Uzdevums - izvēlēties to *Rail Baltica* trases variantu, kurš Latvijai būtu visizdevīgākais un kurš būtu līdzsvarā starp:

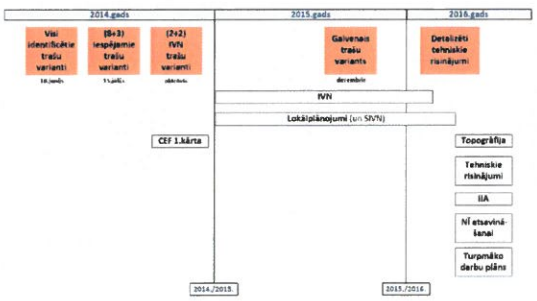
* trases lietotāju
* vietējo iedzīvotāju
* vides interesēm
* atbilstu valsts un pašvaldību ilgtermiņa plāniem
* būtu samērojams no izmaksu viedokļa

Pašlaik sasniegtais:

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



Detalizētās tehniskās izpētes laika plāns



Ietekmes uz vidi novērtējums - process

VPVB lēmums – **oktobris, 2014**
sākotnējā sabiedriskā apspriešana - **februāris - marts, 2015**

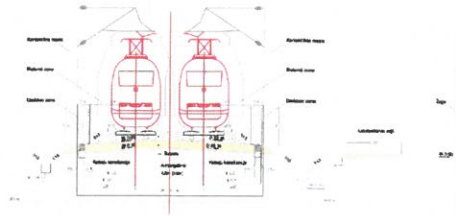
ziņojuma sagatavošana –**aprīlis-augusts, 2015**

sabiedriskā apspriešana – **septembris-oktobris, 2015**
galvenā varianta izvēle – **līdz 2015.g. beigām**

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

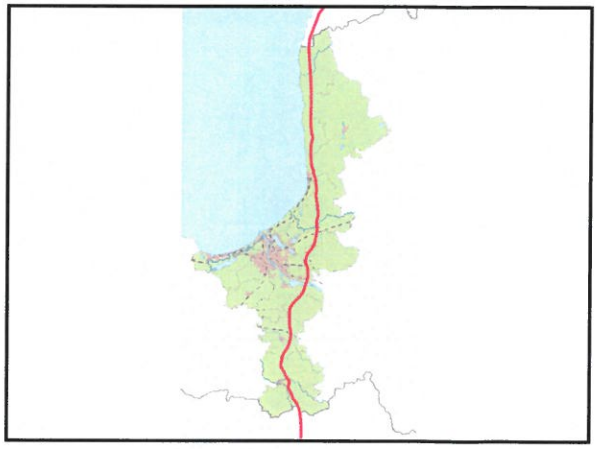
no visiem aspektiem pamatot un noteikt **precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas teritorijā**, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu

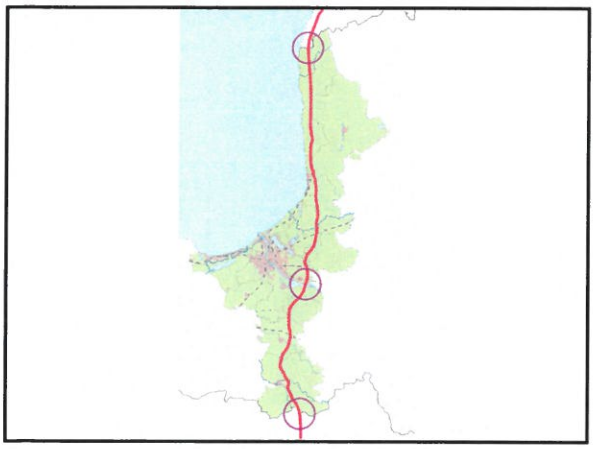
Rail Baltica tipveida šķērsprofils

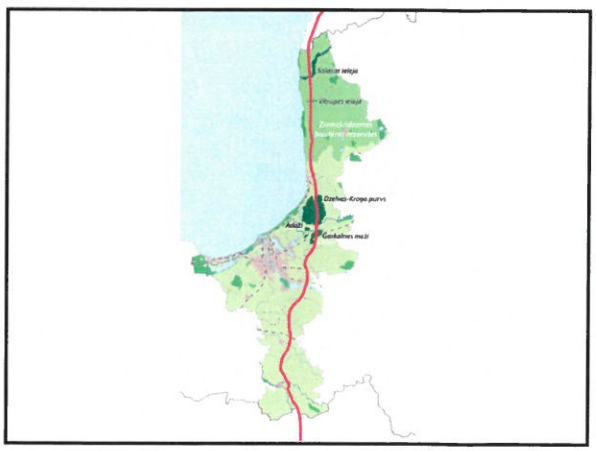


Informācija par nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem

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



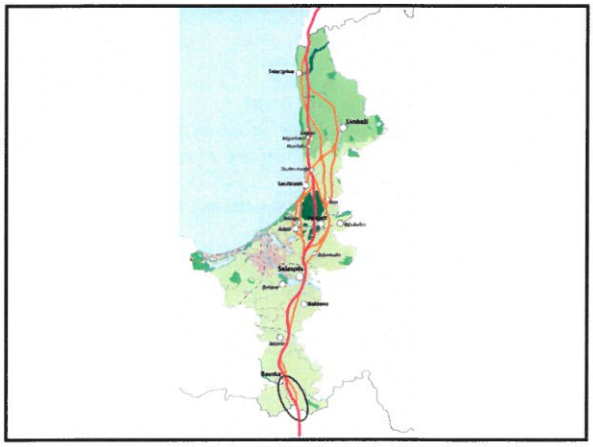


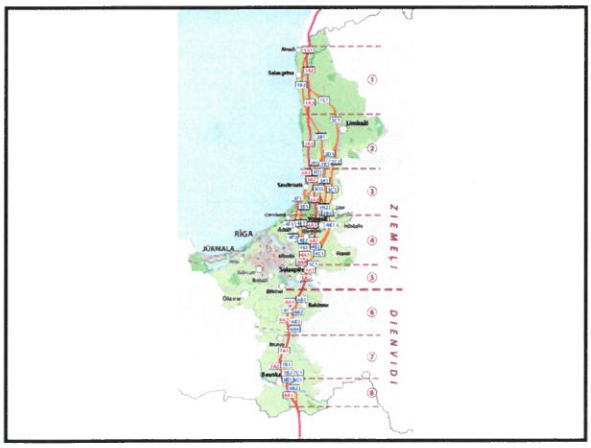


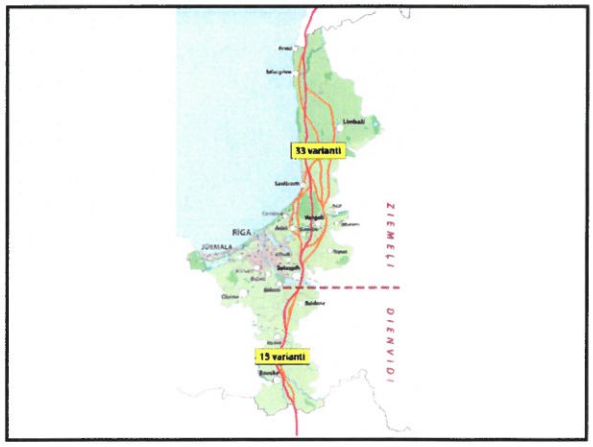









RĪGA
JŪRMALA
ZIEMEĻI
DIENVIDI


33 varianti
15 varianti
RĪGA
JŪRMALA
ZIEMEĻI
DIENVIDI

Daudzkritēriju analīzes metodika

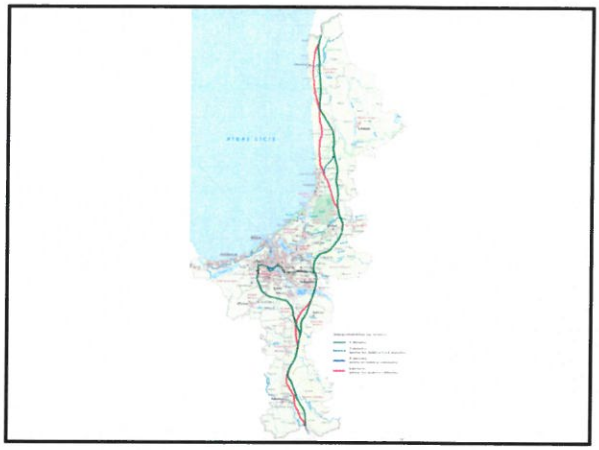
Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

Lietotāju intereses
- Pasažieri (tūristi)
- Kravu pārvadātāji

Infrastruktūras pārvaldītāja intereses

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

Publiskā sektora intereses
- Valsts
- Pašvaldības



ideāls līdzsvars

cilvēks

vide

ekonomika

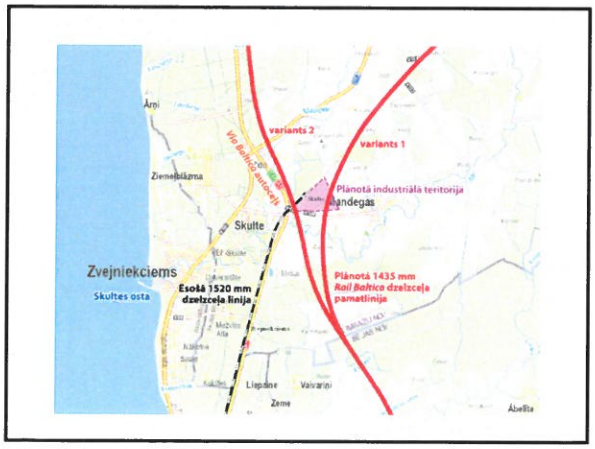
vienotie transporta koridori



Papildus analīze

Sēja-Pabaži-Skulte posmam





A, B un A' alternatīvas

A = B

praktiski vienāds braukšanas laiks un izmaksas, ietekme uz īpašumiem, atšķirīgs cilvēku un saimniecību skaits novados (Sēja, Limbaži, Salacgrīva)

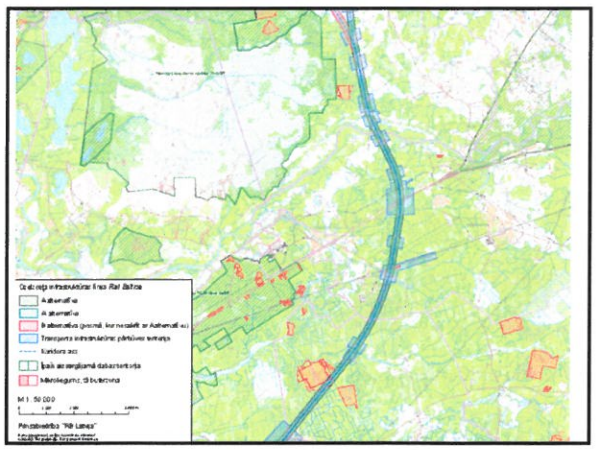
A+A'

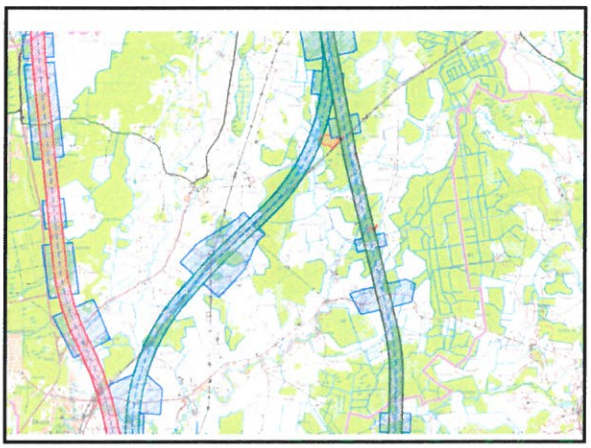
nedaudz ilgāks braukšanas laiks, izmaksas

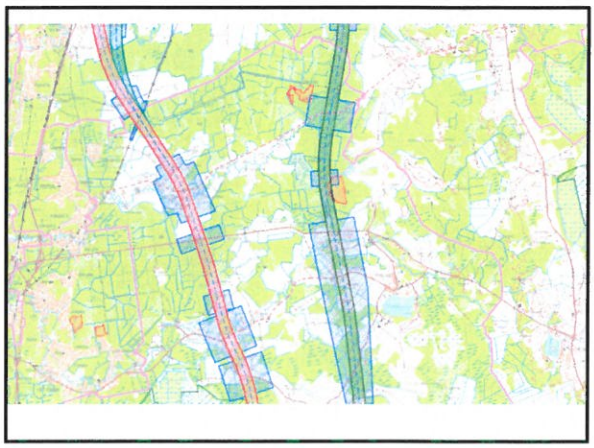
izmanto bijušo dzelzceļa trasi Rīga-Limbaži



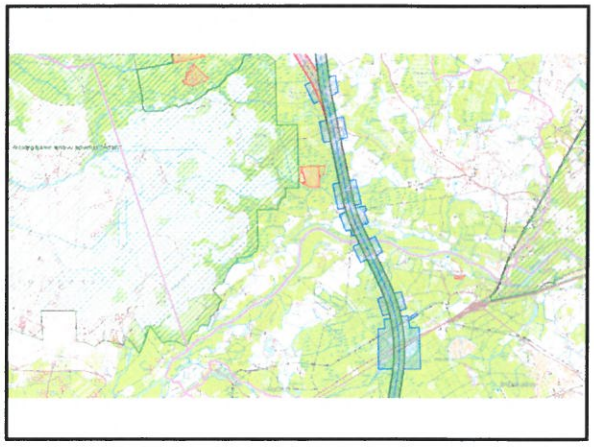














rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis **27577344**