8. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Iecavas novadā

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

IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSMES

PROTOKOLS Nr. 3

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 24. februārī, plkst. 12:00

Sanāksmes norises vieta: Iecavas Kultūras nams, Rīgas iela 18, Iecava, Iecavas novads

Sanāksmi atklāj Iecavas novada domes priekšsēdētājs Jānis Pelsis 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 klātesošos par ietekmes uz vidi (šeit un turpmāk tekstā – IVN) procedūras gaitu un IVN uzdevumiem. E. Brante norāda, ka iedzīvotāji nesaņems individuālas vēstules par nākamo sabiedrisko apspriešanu, kas tiek plānota 2015. gada septembrī, un lūdz iedzīvotājus sekot līdzi informācijai publiskajā telpā.

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs Kaspars Vingris iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā izstrādes gaitu. Pilnsabiedrības "RB Latvija" pārstāve Kristīne Casno detalizētāk iepazīstina par šobrīd projektā paveikto, plānotajiem dzelzceļa parametriem un citiem tehniskajiem parametriem. K. Casno iepazīstina ar izstrādātajām dzelzceļa trases novietojuma alternatīvām.

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

Jautājumi un diskusijas:

1) Klātesošais jautā, kāpēc autoceļš un dzelzceļš netiek plānots pilnībā paralēli vienā transporta koridorā.

Pilnsabiedrības "RB Latvija" izpētes vadītājs Arnis Skrastiņš atbild, ka tajās vietās, kur tehniski bija iespējams savienot abus ceļus vienā koridorā ar VAS "Latvijas ceļi" risinājumiem, tas ir izdarīts.

2) Klātesošais uztraucas par bīstamo kravu pārvadājumiem pa plānoto dzelzceļu un par to, ka avārijas gadījumā visvairāk cietīs vietējie iedzīvotāji.

A. Skrastiņš apstiprina, ka kravas tiks vestas pa šo dzelzceļu, un iespējams tās būs arī bīstamās kravas. Šobrīd aprēķini un prognozes liecina, ka pārsvarā tās varētu būt

dzelzceļa konteineru kravas. Izbūvējot dzelzceļu, drošības līmenis būt tikpat augsts kā jebkuram citam Eiropas dzelzceļam, taču A. Skrastiņš norāda, ka teorētiski minētā situācija var atgadīties.

3) Klātesošais jautā - Kad zeme tiks atpirkta, par cik un par kura datuma vērtību? Kad iedzīvotāji saņems kompensāciju? Klātesošais iesaka kompensācijas nokārtot laicīgi, lai iedzīvotāji, kuru īpašumi tiks atpirkti, varētu laicīgi atrast un pārvākties uz jaunu mājvietu.

A. Skrastiņš paskaidro, ka šobrīd tiek strādāts pie tehniskajiem risinājumiem, lai noteiktu precīzi nepieciešamās zemes daudzumu. Konkrētie atsavināmie zemes gabali būs zināmi nākamajā gadā (2016. gadā). Plānots, ka projektēšana un zemju atsavināšana tiks uzsākta ne ātrāk kā 2017. gadā. A. Skrastiņš precizē, ka plānā norādītās izpētes teritorijas nav atsavināmās zemes. Dzelzceļa vajadzībām tiks atsavinātas zemes, kas ietilps 40-60 metru joslā, kurā paredzēts izvietot sliežu ceļus, kontakttīklus un visu nepieciešamo aprīkojumu. A. Skrastiņš norāda, ka, saskaņā ar jauno likumu regulējumu, zemes tiks atsavinātas par taisnīgu atlīdzību. A. Skrastiņš aicina zemju īpašniekus sadarboties un sniegt informāciju par esošo situāciju īpašumā un nākotnes plāniem, lai precīzāk tiktu novērtēts atlīdzības apjoms. A. Skrastiņš norāda, ka pilnsabiedrība "RB Latvija" neveic atsavināšanu, bet gan sagatavo informāciju par dzelzceļu un tā sistēmas izvietošanu.

4) Iecavas novada domes deputāts Atis Avots jautā par atsavināšanas gaitu un, vai par konkrēto zemes vienību kompensācijā tiks samaksāta nauda, vai arī pastāv iespēja, ka tiks piešķirts kāds cits līdzvērtīgs zemes gabals Latvijas teritorijā.

A. Skrastiņš paskaidro, ka šobrīd uz šo jautājumu nevar atbildēt precīzi un norāda, ka ir paredzētas kompensācijas ne tikai par taisnīgu atlīdzību, bet arī par aizstāšanas vērtību. Šāds gadījums attiektos uz cilvēkiem, kam vienīgā dzīvesvieta tiek atsavināta, un kompensācija varētu būt tāda, kas nodrošina ekvivalentus dzīves apstākļus citā vietā.

5) Klātesošais jautā - Vai Iecavā ir paredzēta pietura vietējai satiksmei un preču pārkraušanas terminmāls?

A. Skrastiņš atbild, ka Iecava ir viena no vietām Latvijā, kur tehniski tiks paredzēta vieta gan kravas stacijai, gan arī pieprasījuma gadījumā iespējai attīstīt un pielāgot vietu pasažieru pārvadājumiem.

6) Iecavas novada domes zemes ierīcības dienesta vadītājs Aivars Mačeks jautā, kas notiks ar ceļu E67 dzelzceļa būvniecības laikā.

K. Vingris atbild, ka visi izstrādātie risinājumi, kas attiecas uz esošajiem un plānotajiem ceļiem, tiek saskaņoti ar VAS "Latvijas Valsts ceļi". Nākamā gada (2016. gada) sākumā tiks izstrādāti konkrēti tehniskie risinājumi dzelzceļa līnijai, kur tiks sniegti risinājumi arī viesiem skartajiem ceļiem.

7) Klātesošais jautā, kas kompensēs zaudējumus tiem zemes īpašniekiem, kam zemes atradīsies, piemēram, 300 m no dzelzceļa līnijas.

A. Skrastiņš atbild, ka likumdošana paredz kompensāciju tikai tiem īpašniekiem, kuriem zeme tiek atsavināta. K. Vingris papildina, ka šobrīd kompensācijas mehānisms nav paredzēts tiem īpašniekiem, kuriem netiks atsavinātas zemes, tomēr iespējams, ka pie tā tiks strādāts. K. Vingris norāda, ka nav iespējams viennozīmīgi apgalvot, ka zeme ap dzelzceļu kļūs lētāka. Ja to izmanto vajadzībām, kas saistītas ar ražošanu vai loģistiku, tad Eiropas nozīmes dzelzceļa tuvums var zemes vērtību palielināt.

8) Juris Eizentāls, nekustamie īpašumi "Zobi", "Smilgaiņi", lūdz parādīt kartē dzelzceļa trases posmus, kuri atradīsies vienā transporta koridorā ar autoceļu, un tos posmus, kuri ar ceļu nesakrīt.

K. Casno prezentācijas materiālos parāda vietas, kur dzelzceļa trases posmi sakrīt ar esošo un plānoto autoceļu trasējumiem un dzelzceļa trases posmus, kuri nesakrīt ar autoceļu trasējumiem un atrodas mežā vai kādā citā teritorijā. Klātesošais jautā, vai pēc dzelzceļa trases izbūves, autoceļš tiks būvēts blakus šai trasei. K. Casno atbild, ka tāda ir ideja, taču kā tas tiks tehniski atrisināts, būs skaidrs tad, kad tiks īstenots minētā autoceļa projekts, jo finansējumi un projekti paredzētajai dzelzceļa trasei un autoceļam ir atšķirīgi. Klātesošais jautā, vai šobrīd dzelzceļa trases izbūves vajadzībām atzīmētajā teritorijā būs vieta arī autoceļam. K. Casno apstiprina, ka tā tas tiek plānots. A. Skrastiņš prezentācijas materiālos parāda, kā tehniski 100 m koridorā izvietojas dzelzceļa trase un autoceļš. Klātesošais jautā, kurā autoceļa pusē tiks izvietots dzelzceļš. A. Skrastiņš norāda, ka pārsvarā dzelzceļš atradīsies austrumu pusē.

9) Klātesošais izsaka viedokli, ka dzelzceļu un autoceļa iespējams projektēt reizē un, viņaprāt, tas būtu vienkāršāks risinājums. Klātesošais izsaka pieņēmumu, ka laikam atbildīgajiem par dzelzceļa un autoceļa būvniecību ir grūti satikties.

K. Vingris atbild, ka Satiksmes ministrija un VAS "Latvijas Valsts ceļi" atrodas vienā ēkā, tāpēc attālums nerada traucējumus risinājumu un plānu saskaņošanai. K. Vingris atsaucas uz iepriekš sacīto un norāda, ka dzelzceļa un autoceļu būvniecība netiks veikta vienā laikā. K. Vingris norāda, ka Satiksmes ministrijas uzstādījums ir pēc iespējas vairāk dzelzceļa trasi un autoceļu censties ietilpināt vienā transporta koridorā. Ja tas nav iespējams, tad nodrošināt, lai infrastruktūras objekti viens otru netraucē un šo objektu starpā nepaliek nepieejami zemes gabali.

10) Klātesošais izsaka atbalstu A alternatīvai, jo šī trase iet vairāk cauri mežiem, savukārt otra skar daudzus īpašumus. Tāpat klātesošais paredz, ka ievadu Rīgā nav iespējams izbūvēt, un iesaka būvēt staciju Ērgļos, kur varētu notikt pasažieru pārsēšanās un tālāk tiktu izmantota esošā dzelzceļa infrastruktūra.

K. Vingris komentē viedokli un norāda, ka apsvērumi dzelzceļa trases novietojumā balstās uz iespēju izbūvēt dzelzceļu vienā koridorā ar valsts ceļiem. Ja tas neizdodas,

tad tiek meklēts risinājums, kur trase tiktu izvietota pēc iespējas tālāk no apdzīvotām vietām. K. Vingris informē, ka variants par stacijas izbūvi Ērgļos tika rūpīgi izvērtēts un tika atzīts, ka šāds risinājums nav labs Latvijas ekonomikai. K. Vingris norāda, ka Latvijai un Rīgai ir izdevīgi, ka starptautiskie pasažieri nokļūst gan Rīgas Centrālajā stacijā, gan lidostā.

11) Klātesošais uzskata, ka paredzētais trases līkums caur Rīgas piepilsētu rajoniem un Rīgai ir lieki un nevajadzīgi tēriņi. Klātesošais uzskata, ka labāk būtu būvēt staciju Salaspilī, un pauž neticību, ka vilcienu satiksme būs pietiekami bieža. Klātesošais turpina - Ja tie būs maksimums 2 vilcieni diennaktī, tad vai tiešām ir nepieciešams veidot tik garu līkumu līdz Rīgas centram un lidostai? Klātesošais lūdz rūpīgi izvērtēt visas iespējamās alternatīvas.

K. Vingris atbild, ka izvērtējums tieši šobrīd tiek veikts, un norāda, ka Eiropas Komisija bez pamatojuma līdzfinansējumu nepiešķir. Ir izpētīts, ka projektam ir pozitīva naudas plūsma 30 gadu periodā un līdz nākamā gada (2016. gada) sākumam tiks izstrādāta detalizēta ieguvumu un izdevumu analīze. K. Vingris norāda, ka starptautiskā lidosta "Rīga" ir iekļauta Eiropas Savienības nozīmes prioritārā transporta koridorā. Ir precīzi noteikts, ka Rīgas lidostai jābūt savienotai ar Eiropas transporta koridoru ar ātrvilcienu, ja tas ir iespējams. K. Vingris informē, ka starptautiskajā maršrutā Tallina-Rīga-Paņeveža-Kauņa-Varšava-Berlīne un pretēji paredzēti 9 vilcienu pāri dienā, kas ir vidēji viens vilciens 2 stundās. Gada laikā varētu pārvietoties ap 10 miljoni pasažieru. Šis optimālais pieņēmums tiks precizēts līdz 2015. gada beigām.

12) Klātesošā jautā – Cik pieturu būs Latvijas posmā?

A. Skrastiņš atbild, ka starptautiskajam vilcienam Latvijā būs 2 pieturas – Rīgas Centrālā stacija un starptautiskā lidosta "Rīga". Baltijas valstīs būs sekojošas pieturas: Tallina, Pērnava, Rīgas Centrālā stacija, starptautiskā lidosta "Rīga", Paņeveža un Kauņa. Vietās, kur būs pieprasījums pēc reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem, varēs atklāt reģionālo satiksmi, jo infrastruktūra jau būs izveidota. K. Vingris papildina sakot, ka ir jāsaprot, ka tiks būvēts Eiropas līmeņa infrastruktūras mugurkauls uz vairāk nekā 100 gadiem. K. Vingris min piemērus, kā attīstās apdzīvotas vietas, pateicoties dzelzceļa tuvumam.

13) Klātesošo izbrīna, ka paredzētā dzelzceļa tīkla Tallina-Rīga-Kauņa pabeigšanas termiņš ir 2025. gads, savukārt savienojumu ar Varšavu plānots pabeigt vien 2030. gadā.

K. Vingris atbild, ka plānotā savienojuma izbūves termiņš ar Varšavu ir noteikts ar lielu rezervi, jo nav iespējams skaidri zināt, kad Polijas valdība nodrošinās posma Lietuvas robeža-Varšava izbūvi. K. Vingris norāda, ka jau tagad Kauņa ir savienota ar Varšavu ar Eiropas standarta dzelzceļu, un tiklīdz tiks izbūvēts dzelzceļš līdz Kauņai, būs dzelzceļa tīkls tiks savienots ar Eiropu. Pa šo dzelzceļu kravas varēs tikt pārvietotas savukārt, ja pasažieru vilcienu operatori būs ar mieru, braucot cauri Polijai, neuzņemt maksimālo ātrumu, jo tas šobrīd nav iespējams, tādā gadījumā arī

pasažieru satiksme tiks nodrošināta. Klātesošais jautā, vai 2030. gads ir pesimistiskais scenārijs, uz ko K. Vingris atbild apstiprinoši. Optimistiskais scenārijs būtu vienlaicīgi ar līnijas izbūvi, kas ir 2025. gads, taču K. Vingris norāda, ka neviens nevar atbildēt Polijas valdības vietā.

14) Klātesošais norāda, ka Igaunijā ir aptuveni ap 5 miljoniem iedzīvotāju, un atsaucoties uz iepriekš teikto, ka paredzētais pasažieru skaits varētu būt 10 miljoni gadā, uzskata, ka šis skaitlis ir pārspīlēts. Klātesošais izsaka viedokli, ka savienojums Centrālā stacija-lidosta neatmaksāsies, jo lidostai jābūt savienotai ar tālāk pilsētām, kā Varšava un Berlīne.

A. Skrastiņš norāda, ka nepieciešamība pēc šī dzelzceļa ir tieši Latvijai, nevis Eiropai. Svarīgi, lai starptautiskā lidosta "Rīga" attīstās kā spēcīgākā reģionālā lidosta, kā arī lai cilvēki spētu nepilnās divās stundās nokļūt līdz Tallinai vai Kauņai. Tas palīdzētu arī tūrisma attīstībai. K. Vingris piebilst, ka savienojums ar lidostu nodrošinās starptautisko lidostu "Rīga" kā vienīgo avio kravu pārvadāšanas vietu Baltijā.

15) Klātesošais jautā, kas šobrīd vietējiem iedzīvotājiem ir jādara, lai izteiktu savu viedokli. Cik liela ietekme būs uz iedzīvotājiem no abām alternatīvām un kuru trases variantu izvēlēties? Vai jāizsaka kādi atbalsti vai protesti?

E. Brante informē, ka šobrīd IVN procesā sākotnējo sabiedrisko apspriešanu laikā ir iespēja izteikt savas bažas, viedokli par abiem variantiem. Kad IVN ziņojums būs gatavs un septembrī notiks sabiedriskā apspriešana, tās laikā iedzīvotāji varēs uzzināt abu variantu ietekmi un izteikt savu viedokli par tiem. Vides pārraudzības valsts birojam (šeit un turpmāk tekstā – VPVB) iespējams rakstīt gan šobrīd, gan arī septembrī, kad iedzīvotāji tiks informēti par izvērtēto alternatīvu ietekmi.
A. Skrastiņš aicina izteikt un iesūtīt priekšlikumus, jo tie visi tiks izskatīti, apstrādāti un ņemti vērā.

16) Pēteris Bite, Z/S "Jumis", jautā, kādi ir gan plānotās trases, gan trases un autoceļa ierobežojumi būvniecībai un citām saimnieciskām darbībām. P. Bite izsaka nepieciešamību katram konkrētajam zemes gabalam izstrādāt rasējumu un apspriest visas dzelzceļa infrastruktūras detaļas ar katru īpašnieku atsevišķi. Tad būtu iespējams rast konkrētu risinājumu katrai situācijai. P. Bite iesaka uz nākamajām sabiedriskajām apspriešanām pārtaisīt rasējumus, kas redzami slaidos, jo klātesošajiem praktiski nav redzams nekas.

A. Skrastiņš pateicas par aizrādījumu un norāda, ka rasējumi tiks sagatavoti izdrukātā veidā. Darbības ierobežojumu paredzēt līdzvērtīgi, kādi tie ir Latvijas Valsts ceļiem. Dzelzceļš būs nožogots, un tam pāri būs iespējams tikt tikai konkrētajās vietās, kur tas būs paredzēts. A. Skrastiņš norāda, ka gaida sadarbību ar iedzīvotājiem par maršrutiem, kas tiek ikdienā izmantoti un citām darbībām, ko varētu ietekmēt dzelzceļa klātbūtne. Rail Baltica dzelzceļa paredzētais vilcienu maksimālais ātrums ir 240 km/h un drošības apsvērumu dēļ tas visā garumā atradīsies aiz sētas. Klātesošais jautā, kad labāk vērsties ar ieteikumiem un viedokli. A. Skrastiņš atbild, ka paredzētie

risinājumi būs gatavi līdz ar IVN ziņojumu, kad tie tiks rādīti un apspriesti nākamajā sabiedriskajā apspriešanā.

17) Vai pēc dzelzceļa izbūves un pirms plānoto autoceļu būves tiks atsavināti papildus īpašumi autoceļu vajadzībām?

K. Vingris atbild, ka šie ir divi dažādi projekti, un Satiksmes ministrija centīsies koordinēt, ka tas tiks izdarīts saprotamā laika grafikā, lai maksimāli ātri katrā projektā iesaistītais īpašums zinātu, kas ar to notiks tālāk. Ja dzelzceļa līnijas trases novietojums ietekmēs esošos vai plānotos autoceļus, kopējā ietekme tiks izpētīta jau šajā procesā.

18) Klātesošais Iecavas novada domes pārstāvis pieņem, ka Iecavas novada iedzīvotāji pārsvarā ir pozitīvi noskaņoti un atbalsta dzelzceļa tīkla būvniecību. Klātesošais jautā, ko visam projektam nozīmē, ja kāds no novada domes priekšsēdētājiem neatbalsta trases būvniecību viņa novadā. Kura intereses tiek uzskatītas par primārajām – valsts vai pašvaldības? Klātesošais jautā, kāda nozīme ir novada domes viedoklim.

A. Skrastiņš norāda, ka dzelzceļa tīkla projektētāji ir pateicīgi par jebkuru viedokli. Arī negatīvi viedokļi tiek uzklausīti, ņemti vērā un tiek mēģināts rast tiem risinājums. K. Vingris turpina un norāda, ka visi risinājumi tiks iestrādāti lokālplānojumos, kurus pašvaldībām jāakceptē. Pašvaldībām ir iespēja izteikt savus komentārus gan tagad, gan IVN ziņojuma apspriešanas laikā. VPVB seko tam, lai katrs no komentāriem un ierosinājumiem tiktu izskatīts un ņemts vērā. Gadījumos, ja pašvaldība nepiekrīt nevienam no piedāvātajiem variantiem, turpmākais lēmums sekos no Ministru Kabineta.

19) Klātesošais jautā par zemes atsavināšanas procesu – Vai novadā tiks izstrādāts komplekss detālplānojums vai arī katram zemes īpašumam tiks izstrādāts atsevišķs zemes ierīcības projekts? Vai, izstrādājot zemes ierīcības projektu, uzreiz tiks veikta paredzētā autoceļa atdalīšana un parcilācija, kas no zemes īpašnieka viedokļa būtu lētāk un vienkāršāk?

Pilnsabiedrības "RB Latvija" pārstāve Līga Ozoliņa atbild, ka visas izmaksas un darbības saistībā ar zemju atsavināšanu tiks kompensētas, kas notiks tajā brīdī, kad zemes īpašnieks noslēgs līgumu ar valsti. Jau izstrādāti detālplānojumi un citi juridiski dokumenti, ar kuru palīdzību īpašnieks var pierādīt, ka ir plānojis veikt kādas darbības, ir par pamatu individuālai pieejai īpašuma novērtēšanā un atlīdzības apmēra noteikšanā. Šobrīd Latvijā ir trīs pamatprincipi, pēc kuriem tiek noteikts atlīdzības apjoms, augstākā jeb tirgus vērtība, individuāla pieeja un sadarbība ar īpašnieku jau agrīnā stadijā. L. Ozoliņa vēlreiz lūdz visus zemju īpašniekus un lauksaimniekus, kurus skar vai iespējams var skart dzelzceļa līnijas būvniecība un ekspluatācija, jau tagad sazināties ar projektētājiem un ziņot par savu situāciju, ikdienas maršrutiem un citu noderīgu informāciju. L. Ozoliņa paskaidro, kā tiks nodrošināta individuāla pieeja un sadarbība ar zemju īpašniekiem, kā arī informē, ka, lielu daļu zemes īpašnieku, ka atrodas izpētes zonā, nemaz neskars zemju

atsavināšana, jo izpētes koridors veidots ar lielu rezervi. L. Ozoliņa atbildot uz jautājumu par vienota lokālplānojuma (kā klātesošais to devē – detālplānojuma), apstiprina, ka lokālplānojuma ietvaros būs priekšlikums zemes robežu sadalīšanai. Atsavināšanas process sāksies ne ātrāk kā 2017. gadā, kura laikā tiks veikta zemju sadalīšana. Klātesošais vēlreiz uzdod jautājumu – Vai tiks izveidots vienots detālplānojums Iecavas novadam, kas tiks apstiprināts pašvaldībā, vai arī tiks izstrādāti zemes ierīcības projekti, katram zemes īpašniekam atsevišķi? L. Ozoliņa atbild, ka tiks izveidots vienots lokālplānojums Iecavas novadā, ko apstiprinās pašvaldība, pēc tam, kad būs nepieciešama zemes ierīcība, tas būs vienots iepirkums, ko veiks Satiksmes ministrija, kas notiks pēc detalizētās izpētes projekta.

20) Andis Arājs, Z/S „Jaunstrīķeri" Iecavas novads, jautā, kādas ir iespējas un kas būtu jādara (parakstu vākšana, demonstrācijas), lai tiktu izvēlēta A alternatīva, kuras gadījumā dzelzceļa trase tiktu izbūvēta tuvāk Dzelzāmura mežiem, nevis B alternatīva, kas skar daudz iedzīvotājus un to īpašumus.

E. Brante atbild, ka līdz septembrim IVN procesa laikā abi varianti tiks vērtēti vienādā detalizācijas pakāpē, lai tos būtu iespējams salīdzināt. E. Brante atgādina, ka šobrīd netiek pieņemts lēmums par alternatīvu izvēli. Septembrī sabiedrība tiks informēta par IVN rezultātiem, kur tiks publicētas gan priekšrocības, gan trūkumi katrai alternatīvai. Pēc tam sekos VPVB rekomendācija kādai no alternatīvām un pašvaldību vai Ministru Kabineta ziņā būs izdarīt lēmumu par trases novietojumu. E. Brante informē, ka sabiedrībai ir iespējas izteikt savu viedokli par alternatīvām un tas tiks ņemts vērā.

21) Klātesošais jautā, kāpēc plānotā autoceļa un dzelzceļa ietekme uz vidi netiek vērtēta kopā, jo tas ir komplekss transporta infrastruktūras risinājums?

E. Brante norāda, ka ceļu projektiem IVN jau ir bijis pirms vairākiem gadiem un ir noslēdzies. Rail Baltica IVN procesā tiks veikta dzelzceļa trases un autoceļa kumulatīvā ietekme tajās vietās, kur dzelzceļš un autoceļš tiks novietoti vienā transporta koridorā. A. Skrastiņš papildina atbildi uz A. Arāja jautājumu, lūdzot sniegt visa veida informāciju par dzelzceļa trases ietekmi uz konkrētām lauksaimniecības zemēm, piemēram, ja tās tiek sadalītas uz pusēm, jo projektā ir paredzēti līdzekļi individuālie šķērsojumiem lauksaimniecības tehnikas kustības nodrošināšanai. Visa veida iesniegtā informācija tiks izvērtēta.

22) Iecavas novada iedzīvotājs Mārcis izsaka savu atbalstu A alternatīvai, kas iezīmēta zaļā krāsā, kā arī vēlas noskaidrot, ja gadījumā tiks izvēlēta A alternatīva, vai ir garantija, ka plānotais autoceļš tiks novietots turpat blakus, vai arī tā novietojums var vēl mainīties.

A. Skrastiņš un paskaidro, ka jau izstrādātajā IVN procesā autoceļam tika noteikta un izvērtēta konkrēta tā atrašanās vieta. A. Skrastiņš norāda, ka no dzelzceļa puses garantēt var to, ka visi šķērsojumi un piekļuves, kas bija risinājumos ar paredzētajiem autoceļiem, tiks saglabātas. Klātesošais jautā, vai tas nozīmē, ka plānotajam autoceļam ir tikai viens konkrēts variants. A. Skrastiņš atbild, ka visi lēmumi par

apstiprinātajiem autoceļu variantiem pieejami VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā: www.lvceli.lv.

23) Iecavas novada iedzīvotājs Mārcis jautā, kā no pašvaldības un valsts puses tiks ierobežoti būvdarbi apkārt esošajās zonās. Klātesošais norāda, ka ir svarīgi to zināt savlaicīgi, jo biznesa plāns ir laikietilpīgs process.

L. Ozoliņa informē, ka attiecīgie ierobežojumi stāsies spēkā ar to brīdi, kad tiks pieņemts lēmums par būvniecības uzsākšanu. Klātesošie diskutē par to, ka jau šobrīd izpētes zonas teritorijā netiek izsniegtas būvatļaujas. L. Ozoliņa precizē, ka attiecībā uz ierobežojumiem, ko nosaka teritorijas plānojums, šobrīd tiek veikta izpētes koridora samazināšana un līdz ar to, arvien vairāk teritorijas tiks atbrīvotas no ierobežojumiem. Lokālplānojumu apstiprināšana plānota 2015. gada beigās vai 2016. gada sākumā. Klātesošie diskutē un lūdz precīzi atbildēt uz jautājumu. K. Vingris atbild, ka tiklīdz tiks izstrādāti un apstiprināti lokālplānojumi, tie tiks iekļauti teritorijas plānojumā un stāsies spēkā konkrētie darbību ierobežojumi konkrētajās teritorijās.

24) Klātesošais izsaka savu atbalstu A alternatīvai, kā arī apgalvo, ka masu medijos parādījusies informācija par esošām slepenām projekta daļām. Klātesošais norāda, ka ar šo projektu tiek ietekmēts un izkropļots Iecavas novada attīstības plāns un vēlētos dzirdēt Iecavas novada domes pārstāvju un būvvaldes viedokli par to. Klātesošais jautā, kad visus variantus ar plānotajiem autoceļiem un dzelzceļa trasi būs iespējams redzēt. Klātesošais izsaka savu viedokli par to, ka lauksaimniecības zemju vērtība kritīsies un tehnikas pārvietošanās būs ievērojami apgrūtināta. Klātesošais norāda, ka šobrīd paredzēts, ka kompensācijās netiks iestrādāts attīstības koeficients, par to, ko ar atsavinātas zemes palīdzību, īpašnieki būtu nopelnījuši. Klātesošais lūdz ietvert šo koeficientu kompensāciju aprēķinā.

K. Vingris norāda, ka neviens plāns nav slepens un visi plāni ir pieejami projekta mājaslapā. Visi tehniskie risinājumi tiks iestrādāti lokālplānojumā un gadījumā, ja būs nepieciešams grozīt pašvaldības attīstības plānu, tas tik darīts. Saistībā ar kompensācijas apmēru - tiks piemērots taisnīgas atlīdzības princips neatkarīgi vai tā ir dzīves vieta vai uzņēmējdarbības teritorija.

25) Klātesošais jautā, kad īpašniekam būs jāpārtrauc sava saimnieciskā darbība saistībā ar lokālplānojumā iestrādātajiem noteikumiem. Klātesošais informē, ka viņam pieder cirsma un viņš vēlētos to izcirst, un jautā, vai viņam tas tik ļauts pēc iepriekš pieminētā lokālplānojuma apstiprināšanas 2015. gada beigās vai 2016. gada sākumā.

L. Ozoliņa norāda, ka, kamēr mežs nav atsavināts, tikmēr īpašnieks var turpināt darīt visu, kas paredzēts, līdz brīdim, kad tiek parakstīta vienošanās, kas reizē ir atsavināšanas līgums. L. Ozoliņa informē, ka kompensācijās tiks iekļauta negūtā peļņa jeb attīstības koeficients, kas nocirstam mežam būs zemāks.

26) Klātesošais jautā - kā dzelzceļš ietekmēs vietējo iedzīvotāju ikdienas pārvietošanos un zvēraudzētavu darbību?

A. Skrastiņš norāda, ka šis vēlreiz ir tas jautājums, par kuru lūdz sniegt informāciju par esošajiem ceļu tīkliem un infrastruktūru. Apdzīvotām vietām tiks veikta arī trokšņu modelēšana, lai novērstu normatīvajos aktos noteiktos pārsniegumus. A. Skrastiņš informē, ka visa veida informāciju var sniegt gan telefoniski, gan rakstiski, un iesaka to veikt rakstiski, lai konkrētāk iespējams sniegt informāciju. Klātesošais lūdz norādīt, kāda konkrēti informācija ir jāsniedz projektētājiem. A. Skrastiņš atbild, ka tam noteikti jābūt kadastra numuram, lai īpašums tiktu identificēts, tie ir tehnikas parametri un jebkura cita informācija, kas zemes īpašniekam liekas svarīga. Tie var būt pārvietošanās paradumi, ceļi, pārdalītas saimniecības. Projektā ir paredzēta atsevišķa sadaļa – pārejas lauksaimniekiem. A. Skrastiņš lūdz mednieku kolektīviem sniegt informāciju par zvēru migrācijas ceļiem, lai spētu izvērtēt vietas, kur nepieciešamas zaļās pārejas, lai zvēru populācijas netiktu sadalītas.

27) Klātesošā jautā, no kuras puses sāksies dzelzceļa trases būvniecība, un jautā, vai Bauskas iedzīvotāji piekritīs izstrādātajam novietojumam, kas ir tuvu Bauskas pilsētai.

K. Vingris atbild, ka būvniecības pirmais posms ir Rīgas Centrālā stacija – Lidosta „Rīga". Dzelzceļa trases izbūve sāksies Rīgā un ap Rīgu un tālākais virziens – ziemeļi vai dienvidi – vēl nav noteikts. K. Vingris informē, ka Bauskas iedzīvotājiem būs iespēja izteikt savu viedokli gaidāmajā sabiedriskajā apspriešanā Bauskas novadā. K. Vingris norāda, ka dzelzceļa trases tuvums sniedz Bauskas iedzīvotājiem potenciālas iespējas izmantot to kravu pārvadājumiem vai izveidot reģionālo pieturu, ja pēc tādas būs pieprasījums.

28) Klātesošais jautā - Kāds ir Iecavas novada pašvaldības viedoklis?

Iecavas novada domes pārstāvis atbild, ka pašvaldība primāri uzstāja, lai dzelzceļa trases novietojums pēc iespējas vairāk tiktu iekļauts vienotā transporta koridorā ar E67 autoceļu. Tā kā Baldones pašvaldība vēlas trasi atvirzīt pēc iespējas tālāk no radioaktīvo atkritumu glabātavas "Radons", tad Iecavas novada pašvaldība lielāku atbalstu pauž A alternatīvai. Iecavas novada domes pārstāvis izsaka cerību, ka kādreiz arī Iecavas novadā tiks veidots iepriekš pieminētais loģistikas krustojums, kas sniegtu jaunas darbavietas novada iedzīvotājiem. Tāpat tiek norādīts, ka ieguvums gan darbaspēkam, gan vietējo materiālu ieguvē un izmantošanā, notiks arī būvniecības procesā. Iecavas novada domes sniegs atbalstu šim projektam, ja vien novada iedzīvotāji nav pret to. K. Vingris papildina, ka līdzīgi šo situāciju komentēja Salaspils novada domes priekšsēdētājs. K. Vingris norāda, ka katra pašvaldība saskata riskus, kuri sabiedriskās apspriešanas laikā tiek izrunāti un pēc tam izstrādāti risinājumi, lai tos novērstu vai samazinātu.

29) Klātesošais jautā, līdz kuram brīdim iesniegumi un viedokļi var tikt iesniegti?

A. Skrastiņš informē, ka tas var tikt darīts līdz brīdim, kamēr tiek sagatavots IVN ziņojums, kas ir šā gada jūlijs un augusts, taču, jo ātrāk šī informācija tiks iesniegta, jo detalizētāk tā tiks apstrādāta. Līdz 15. martam rakstiskus priekšlikumus par paredzēto darbību var iesniegt VPVB. K. Vingris papildina, ka labāk būtu noskaņoties uz konstruktīvu sadarbību, lai atrastu labāko risinājumu.

30) Klātesošais norāda, ka nekur nav izskanējusi informācija par trokšņa līmeni, ar ko iedzīvotāji var rēķināties. Klātesošais jautā, kāpēc Iecavas novadam gandrīz vienīgajam ir tikai divas izvēles alternatīvas? Kāpēc netiek izskatīti varianti, kad dzelzceļš iet Iecavai otrā pusē vai pie Vecumniekiem?

A. Skrastiņš norāda, ka par trokšņa līmeni nekāda informācija netiek slēpta un paskaidro, ka projektētais dzelzceļš būs atbilstošs visiem Eiropas valstu normatīviem. Šobrīd Latvijā vislielāko troksni no dzelzceļa transporta rada tieši ritošais sastāvs, kas plānotajam dzelzceļa pavisam citi normatīvi un līdz ar to, tehniskie risinājumi ir savādāki. A. Skrastiņš apstiprina, ka troksnis būs, un norāda, ka tiks veikta trokšņa modelēšana, lai noteiktu vietas trokšņa ierobežošanai. A. Skrastiņš informē, ka ir skatīti vairāki dzelzceļa trases novietojuma varianti arī Iecavas novadā. Alternatīvu izvēlē, būtisku lomu ieņēma fiksētās dzelzceļa vietas – Daugavas šķērsojums un Lietuvas robeža. Dzelzceļam ir citi līkņu rādiusi nekā autoceļiem un sistēma nav tik elastīga. Dzelzceļa trases novietojuma izvēlē, tika ņemtas vērā apdzīvotās vietas un ēkas, kultūrvēsturisko vietu novietojums un citi faktori.

31) Klātesošais jautā - Vai valsts varēs atskaitīties iedzīvotājiem par iztērētajiem līdzekļiem?

K. Vingris atbild, ka pēc projektu pieteikumu apstiprināšanas, detaļas par to, kā tiks iztērēti līdzekļi, būs pieejamas. Būvniecības un tehniskās projektēšanas procesa izpildītāji tiks noteikti publiskā iepirkuma kārtībā, kur arī gan summas, gan darba uzdevumi būs precīzi redzami. Tāpat atbilstoši noteiktajiem normatīvajiem aktiem darbosies neatkarīga būvuzraudzība. K. Vingris norāda, ka, ņemot vērā projekta nozīmīgumu, process tiks rūpīgi uzraudzīts, un kontrolētāju būs daudz.

Sanāksmes vadītājs Valts Vilnītis

Protokolētājs Agnese Skujevska

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

Iecavas kultūras nams, Rīgas iela 18, Iecava, Iecavas novads
2015. gada 24. februārī, plkst. 12.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1	Irmeta Jēra	biedrība „Mēs Iecavai"
2	Ineta Šlosberga	„Čiekuri"
3	Gunārs Landsbergs	„Balvas"
4	Valdis Štrauss	„Krūmiņi" Iecava
5	Terēze Eitmane	„Aumaņi" Iecavas nov.
6.	Ilmārs Eitmanis	privātā
7	Valija Lagzda	„Balvas"
8	MĀRĪTE INDRIKSONE	"GULBJI"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
9.	Lolita Turmale	„Lejas Stūrēni"
10.	Dace Stūrīte	„Liepzari"
11.	Raisa Sondare	„Sesuduabiņi"
12.	Gunārs Šlosbergs	Zoskalni
13.	Andris Olehnovičs	„Kārini"
14.	Natālija Fedkina	„Kēreņi"
15	AGRIS Francuži	„Ošukalni"
16	Eduards Pumpurs	„Pumpuri"
17	Fjodorova Zinaida	51a Dzērvieša.
18	Raitis Jurtas	Z/s „Dimanti"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
19.	Viesturs Rozītis	Z/s „Stungas"
20.	Alda Kadike	Z.S. Jesi
21.	ALDIS KADIKIS	Z.S Jesi
22	Jānis Ansons	„Dzilnīši
23	ARTURS BIEZIŅ	Bērziņiem
24	RAIMONDS MELĶIS	„SEGLIŅI"
25	Kalniņš, Dainis	Z/S Jaunstubēni
26.	Edvīns Ceirāns	Jecava Ozoli 1
27.	Igors Dmitrijevs	„Kunenas"
28.	Skaidrīte Godaine	„Lejas Godaiņi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
29	Ēlerts Balode	Jecavas nov. „Jaunsmuģi"
30	Aivars Balodis	"Jaunsmuģi"
31	ANTRA ĒRGLE	Jec. nov, Temīdas, Torņi
32	ARĢIS ZĀĢERS	„ZĀĢĒRI", IECAVAS NOV.
33	Edvīns Ozoliņš	Jecavas nov. „Stiebri"
34	Zigmārs Kalniņš	Jecavas nov. „Smiltnieki"
35	LELDE ETKINA	Bauskas nov. „Ozolkalns" Vecsaules pa
36	BEĀTA BUNDULE	Jecavas nov., „Kaķpēdiņas"
37	Andis Cīlava	Jecavas nov. „Lodiņi"
38	Saulīte Riekstiņa	Jecavas nov „Krauklīši"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
39	Andris Pūriņš	Jēcava, Skolas iela 23.
40	Velta Leiežīte	Jēcava, Skolas 6a
41.	Dace Baltmuižiete	Jēcavas nov., Jaunaudzupi 5.
42.	Baiba Ozoliņa	Jēcavas nov. „Jaunsviekali"
43	Jānis Bidzānis	Jēcava - Rāiņa - 23
44	Ērika Dilāre	Jēcava, Rīgas 61
45	Vanda Sama	Jēcavas nov. „Strēķi"
46	Hubert Krapiņš	Jēcava, Mazdiebavas"
47	Mārtiņš Briedis	Jēcavas novads, „Skroņas"
48.	Mārtiņš Bunkšteins	Jēcavas nov. „Sīļi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
49.	Indulis Abolinš	Jecavas nov. Dzimtsmisa „Tulpes"
50	Lidija Rudzīte	Jecavas nov „Upes Krieviņi"
51.	Sarmīte Bērziņa	— " —, „Lejasupuri"
52	Ivars Sm.5	Jecavas „Bečas" Ločī"
53	Reinis Blaudums	SIA „BALTIC DEVON MINK"
54	Anita Gu[illegible]	Jaunā Mellēji
55	Kristofers Šīrdelis	Jecavas nov. „Mazstrēķi"
56	Uldis Rutums	VAS „Latvijas Valsts ceļi"
57	Matīss Ziņģis	VAS „Latvijas Valsts ceļi"
58	INARA PAVLOVSKA	VAS „Latvijas Valsts ceļi"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
59	Lauma Kalniņa	Jecavas nov. "Ārēji"
60	Agris Kauliņš	Jecavas nov. "Paegļi"
61	Māris Ķirēns	Jecavas novads "Dižzuikalns" kalna 3
62	Dzintars Dreimanis	VAS "Latvijas valsts ceļi" Bauskas nodaļa
63	KRISTAPS ARĀJS	VAS "LATVIJAS VALSTS CEĻI" BAUSKAS NODAĻA
64.	Lūcijs Audkis	Līvānu nov. "Mazsīmīšeki"
65.	Mārcis Bergmanis	"Melderi", Dzimtmisa, Jecavas nov.
66	ILONA Purviņa	ZS "Lamiņi"
67	Ieva Bajāre	"Pelaški" Jecavas n.
68	Aivars Mačeks	Iecavas nov. dome

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
69	Ivars Kozlovs	Rūpniecība 3
70	Ojārs Šaudiņš	„Šaimnieki"
71	Agnese Kauce	„Jaun-Šimnieki"
72	Inese Kalvo Feldmane	„Mazjēši"
73	Tālivs Krastiņš	SIA „Metrum"
74.	Richards Mūrnieks	Vecumnieku novads
75.	Atis Avots	Jēcavas novada dome
76.	Mārtiņš Ķirbergs	Jēcavas nov. dome
77.	Andris Boreika	"Mazkrastiņi"
78	Guntars Kazoks	Dzimtmisa

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
79.	Uldis Bušs	„Gaiņi" Jelgavas novads
80.	Juris Eizentāls	"Zobi", "Smilgaiņi" Jelgavas novads
81	Pēteris Brīže	Z.S. Jumis Jelgavas novads
82	ANDIS ARĀJS	Z/S JAUNSTRĪĶERI JELGAVAS NOV.
83	VLADISLAVS GRECKIS	mājas „Lejnieki" !!! trasu krustpunktā

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

Dienas kārtība

Laiks	Tēma	Runātājs
5 min	Sanāksmes atklāšana	Pašvaldības pārstāvis
10 min	Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra	E. Brante, SIA ELLE
10 min	Informācija par Rail Baltica	K. Vingris, Satiksmes ministrija
15 min	Rail Baltica alternatīvu izvēles process	N. Balgalis, PS RB Latvija
Diskusija, jautājumi un komentāri par Rail Baltica projektu		Diskusiju vada V. Vilnītis, SIA ELLE

Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

Informācija par ietekmes uz vidi novērtējuma procesu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment, Evija Brante, 24.02.2015, Iecavas 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

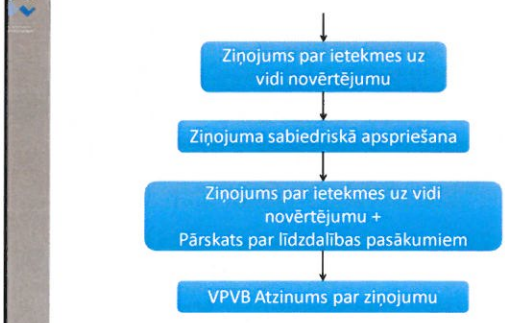
Procedūras nepieciešamību un kārtību nosaka likums *"Par ietekmes uz vidi novērtējumu"*

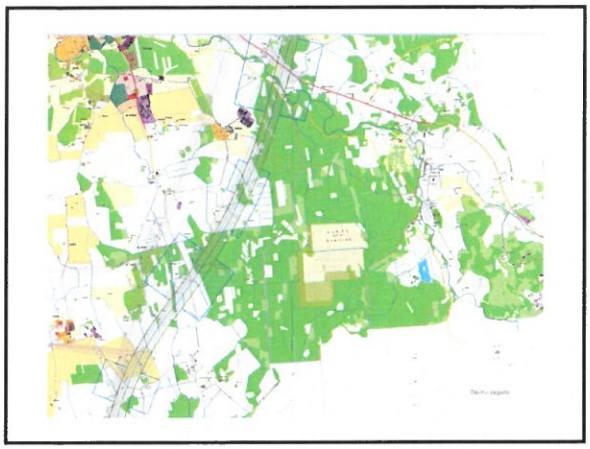
IVN galvenie uzdevumi

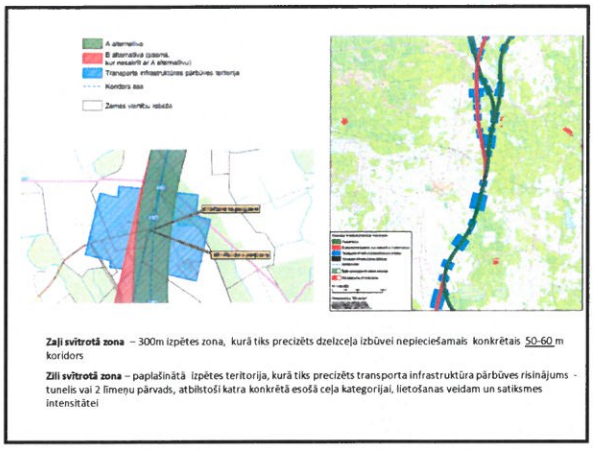
1. Esošā vides stāvokļa izpēte
2. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi izpēte, alternatīvu analīze
3. Priekšlikumu izstrāde nelabvēlīgo ietekmju samazināšanai vai novēršanai
4. Nepieciešamo monitoringa prasību izstrāde paliekošo ietekmju novērošanai

IVN procedūra







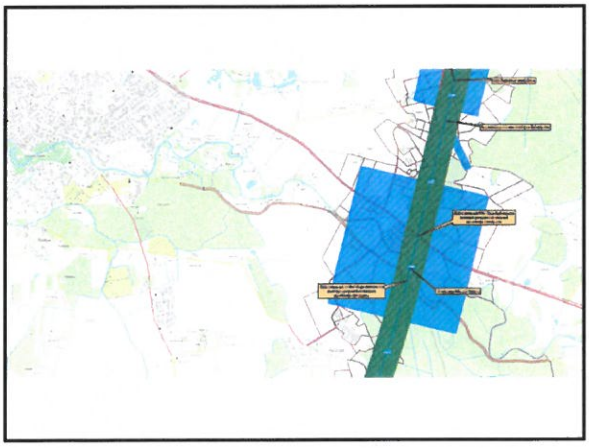


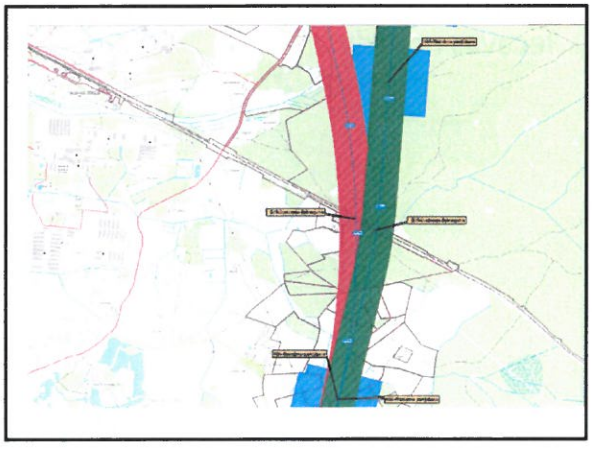
Zaļi svītrotā zona – 300m izpētes zona, kurā tiks precizēts dzelzceļa izbūvei nepieciešamais konkrētais 50-60 m koridors

Zili svītrotā zona – paplašinātā izpētes teritorija, kurā tiks precizēts transporta infrastruktūra pārbūves risinājums - tunelis vai 2 līmeņu pārvads, atbilstoši katra konkrētā esošā ceļa kategorijai, lietošanas veidam un satiksmes intensitātei

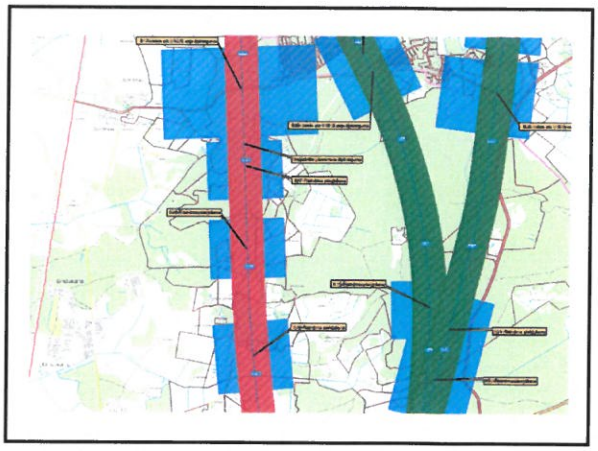
















rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis 27577344