9. pielikums

Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme Olaines novadā

2) Artūrs Cinis vēlas zināt, vai Olaines novadā plānotajā savienojumā ar lidostu ir paredzēti tikai kravu pārvadājumi vai arī pasažieru.

A. Skrastiņš atbild, ka savienojumā ar lidostu ir paredzēti pārsvarā pasažieru pārvadājumi, tomēr, ja lidostu kravu segments attīstīties, tad varētu tikt veikta arī kravu pārvadāšana.

3) A. Cinis jautā, vai Olaines novadam ir cerības uz pieturu un iespēju ātri nokļūt lidostā ar vilcienu.

A. Skrastiņš atbild, ka cerības uz pieturu ir visā Latvijas teritorijā. Tomēr šobrīd tiek runāts tikai par pirmo šī dzelzceļa attīstības posmu, kurš paredz starptautisku ātrvilcienu kustību ar deviņiem vilcienu pāriem diennaktī jeb ik pa divām stundām ar divām pieturas vietām Latvijā, kuras būs Rīgas centrālā stacija un Lidosta „Rīga". Igaunijā tās būs pieturas: Tallina un Pērnava, Lietuvā – Paņeveža un Kauņa. Starp šiem reisiem esošās divas stundas ir periods, kurā var tikt attīstīts reģionu transports vai kravu pārvadāšana.

4) Pēc izskanējušās diskusijas seko komentārs no klātesošā sanāksmes dalībnieka par to, ka Olaines iedzīvotājiem nav pamata satraukumam, jo paredzētā dzelzceļa līnija neskars pilsētu, bet gan tikai atsevišķus zemes īpašumus. Ar šo zemes īpašumu īpašniekiem būtu nepieciešams atsevišķi runāt par kādām kompensācijām. Olaines iedzīvotājiem vajadzētu nodrošināt jaunas darbavietas, kā arī visu informāciju, kura attiecas uz Rail Baltica izplatīt vairāk papīra formātā, piemēram, Olaines Domes Vēstīs, nevis paļauties uz interneta vidi. Komentārs pārtop īsā diskusijā ar citiem klātesošajiem par esošo bezdarba līmeni Olaines novadā.

E. Brante izsakās par informācijas pieejamību, norādot, ka visa informācija šobrīd ir pieejama ne tikai internetā, bet arī pašvaldībā papīra izdruku veidā, kā arī publicēta Olaines Domes Vēstīs. Piebilstot, ka šādi tas būs arī turpmāk un aicinot klātesošos sekot līdzi jaunumiem. A. Skrastiņš papildina, ka ir pieejami informatīvie bukleti, piemēram, pie sanāksmes telpas ieejas, arī informācija Satiksmes ministrijā un informatīvais tālrunis, tāpat arī viņa tālrunis un vizītkarte. A. Skrastiņš aicina klātesošos zvanīt pa šiem tālruņiem, lai saņemtu interesējošo informāciju.

5) Sanāksmes dalībniece, kura dzīvo mājās „Virši", uzdod jautājumu saistībā ar pārbūvi: kad un kā norisināsies pārbūve un kā tā skars nekustamos īpašumus (mājas)?

A. Skrastiņš atbild, ka kartēs redzamā 300 m zona norāda ietekmes zonu, nevis zonu, kurā notiks būvniecība vai tiks veikta visa atsavināšana. Dzelzceļam nepieciešamā zona, kurā izvietot dzelzceļam nepieciešamo infrastruktūru, ir 40 – 60 m plata. 20 m plata zona nepieciešama sliežu ceļu un kontakttīklu izvietošanai. Runājot par konkrētiem īpašumiem, A. Skrastiņš piedāvā pēc sanāksmes tikties pie kartes un izrunāt konkrētā īpašuma iespējamo attīstības scenāriju „kā varētu būt".

6) Mājas „Ļielbaloži" iedzīvotājs un apsaimniekotājs Aivis Bērziņš vēlas zināt, kad konkrēti būs zināms tas, vai īpašums tiek skarts, un kas tieši notiks tālāk.

A. Skrastiņš skaidro, ka šobrīd projekts ir pašā attīstības sākumā gan ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrā, gan tehnisko risinājumu izstrādē. Tiek paredzēts, ka šī gada beigās ir zināms ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras rezultāts, kas ļautu noteikt, kurš no trases variantiem ir pieejamākais visas Latvijas mērogā. Nākamajā gadā tiks strādāts pie detalizētiem tehniskajiem risinājumiem, lai varētu precīzi noteikt, kuri zemes īpašumi, kā un kādā apjomā tiek skarti, lai nākamajā solī, kas sāktos no 2017. gada, varētu risināt atsavināšanas jautājumus. Apkopojot atbildi, A. Skrastiņš atbild, ka detalizēta informācija par to, kas un kādā apjomā tiks skarts, varētu tikt sniegta nākamajā gadā. A. Skrastiņš atkārto, ka šis ir procesa sākums, kurā savlaicīgi tiek uzsāktas sarunas un nodota informācija, lai kopā varētu rast labākos risinājumus.

7) Sanāksmes dalībnieks izsaka bažas par problēmām, kādas varētu rasties, izbūvējot dzelzceļu Olaines novadā, šo projektu salīdzinot ar šosejas A8 izbūvi, un atzīmējot to, ka dzelzceļa izbūvē ir ne tikai ieguvumi, bet arī zaudējumi, par kuriem netiek runāts. Arī piebilstot, ka ir vēl dauzi citi jautājumi.

A. Skrastiņš skaidro Olaines novadā esošo trases izvietojumu. Olaines novadā esošais apvedceļš ir svarīgs infrastruktūras objekts, tāpat kā Rail Baltica ir svarīgs infrastruktūras objekts. Ir paredzēts šos abus lielos objektus apvienot vienā transporta koridorā. Ņemot vērā uz dzelzceļa paredzēto ātrumu un nepieciešamos drošības pasākumus, gan šis dzelzceļš, gan autoceļš būs nožogots un tam nevarēs nokļūt pāri jebkurā vietā, lai pasargātu gan cilvēkus, gan dzelzceļu. Ņemot vērā ārzemju pieredzi, ir svarīgi šādus objektus apvienot un abiem diviem objektiem vienlaicīgi atrisināt ar šķērsošanu saistītos jautājumus. Redzamie risinājumi ņem vērā Latvijas Valsts ceļu paredzētos risinājumus.

8) Kāds cits sanāksmes dalībnieks vēlas saprast, ko tieši nozīmē kartē iezīmētie izpētes lauki un kas tajos tiks darīts.

A. Skrastiņš skaidro, ka šie izpētes lauki ir teritorijas, kurās ir pienākums atrast piekļuves risinājumus īpašumiem, kuri tiek nodalīti ar dzelzceļu. Olaines novada teritorijā izpētes lauki skar atsevišķas elektrolīnijas, paaugstinājumus un pievedceļus, savukārt citās pašvaldības ir jārisina jautājumi, kas saistīti ar gāzes vadu un maģistrāļu šķērsojumiem. Šajos laukos fiziski neatradīsies dzelzceļš, šajos laukos tiks risinātas visas ar dzelzceļa izbūvi radušās neērtības.

9) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai par visu grafiski atzīmēto teritoriju faktiski notiks kādas darbības.

A. Skrastiņš atbild, ka pa visu iezīmēto teritoriju nenotiks faktiskas darbības. A. Skrastiņš skaidro, ka šīs izpētes teritorijas aizņem tik lielu platību tāpēc, ka tajās tiks meklēti konkrēti risinājumi, kas vēlāk aizņems tikai mazu daļu no šobrīd iezīmētās platības.

10) Tiek uzdots jautājums par tehnisko risinājumu atzaram no apvedceļa uz Plakanciemu – Jāņupi, kur ir klātesošā un arī citu cilvēku dārziņi.

A. Skrastiņš atbild, ka šo konkrēto risinājumu var redzēt ārpus sanāksmju telpas esošajā izdrukas materiālā. Kartē ir redzams viens transporta mezgls, kurā tiks apkopoti divi ceļi. Viens no šiem ceļiem iet uz Plakanciemu, savukārt otrs iet uz Rīga – Jelgava šosejas malā esošajām mājām. Šis konkrētais risinājums ir redzams kartēs, kuras A. Skrastiņš aicina apskatīt vēlāk kopā. Tiek atzīmēts, ka risinājums ir ļoti līdzīgs tam, kādu ieplānoja Latvijas Valsts ceļi, tomēr sakarā ar to, ka tiek pieslēgts dzelzceļš, ir izmainīts tikai viens pieslēgums trasē, kuru var redzēt un kuru parādīs kartē.

V. Vilnītis piebilst, ka konkrēti jautājumi par atsevišķiem īpašumiem var tikt apskatīti kopā ar ekspertiem pēc sanāksmes, norādot, ka šajā kartēs ir labāk redzama informācija nekā pārskata kartēs, kuras tiek rādītas ekrānā.

11) Sanāksmes dalībnieci interesē reģionālie pasažieru pārvadājumi, kuri iepriekš tika pieminēti prezentācijā. Sanāksmes dalībniece lūdz izstāstīt detalizētāk iedzīvotājiem par reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem. Lai visi Olaines novada iedzīvotāji saprastu, ka faktiski, kad ir uzcelts šāds liels „monstrs", pēc tam reģionālos pasažieru pārvadājumus šajā koridorā nav iespējams realizēt, jo visi ceļi praktiski ir noslēgti.

A. Skrastiņš atbild, ka Rail Baltica sakarā var runāt par trīs veidu vilcieniem. Šobrīd kā par pirmo soli, kuram tiek piešķirts ES finansējums, tiek runāts par starptautisko savienojumu, no pasažieru pārvadājumu viedokļa, Latvijas pievienošanu Eiropas dzelzceļu tīklam, t.i., maršrutā: Tallina – Pērnava – Rīga –starptautiskā lidosta „Rīga" – Paņeveža – Kauņa, tālāk Polija ar savienojumu līdz Berlīnei. Te mēs runājam par ātrgaitas satiksmi, lai tā būtu ērta, lietojama un lai pa viņu varētu braukt ar maksimālo ātrumu 250 km/h. Šobrīd vidējais ātrums, kāds tiek paredzēts ar esošo izvietojumu, ir 170 km/h. Pieturvietas ātrgaitas vilcienu satiksmei nedrīkst būt tuvāk par 150 līdz 200 km. Ja šīs pieturvietas ir tuvāk, tad faktiski dzelzceļa transports nav ātrvilciens, bet gan reģionālais vilciens. Otra lieta šajā projekta kontekstā, kam arī Eiropa piešķir finansējumu, ir kravu pārvadājumi. Ņemot vērā, ka mūsu līnija ir kombinēta ātrumiem līdz 250 km/h, mēs varam kombinēt pasažieru un kravu pārvadājumus uz vieniem un tiem pašiem sliežu ceļiem. Kravu pārvadājumiem ātrumi, protams, ir mazāki. Tie ir 100, 120 km/h. Pēc aprēķiniem ir paredzēts, ka kravu pārvadājumi varētu būt 17 vilcienu pāri dienā. Tas nozīmē, ka šobrīd sliežu ceļš, kuru mēs būsim uzbūvējuši, vienu reizi divās stundās būs aizņemts ar starptautisko vilcienu un reizi stundā ar vienu kravas vilcienu. Visā pārējā laikā sliežu ceļš ir mūsu rīcībā. Reģionāliem pārvadājumiem, saimnieciskiem pārvadājumiem u.c. Jo vairāk mēs paši brauksim pa šo dzelzceļu, jo efektīvāk mēs to izmantosim, jo lētāka būs šī dzelzceļa uzturēšana un tas dos lielāku atdevi mūsu valsts tautsaimniecībai un cilvēkiem. Tas, kas tehniski dzelzceļam nepieciešams, ir vidēji ik pēc 20 km vai nu apdzīšanas punkts, vai savstarpējs sliežu ceļu savienojums. Tas nozīmē, ja ekspluatācija gaitā, kādam sliežu ceļam nepieciešami remontdarbi, tad netiek slēgta visa līnija, bet gan no līnijas tiek izslēgts viens šāds posms. Faktiski šajās vietās, kur būs šie risinājumi (sliežu ceļu savienojumi vai apdzīšanas punkti), tur var

palaist reģionālo satiksmi. Ja tas būs apdzīšanas punkts, tad pietiks piebūvēt tikai peronu, jo pārējā infrastruktūra būs jau gatava. Ja tas būs savstarpējais sliežu ceļu savienojums, tad būs papildus jāpiebūvē katrā pusē vēl viens sliežu ceļš un perons. Šīs lietas piebūvējot, var atklāt reģionālo satiksmi. Tas, kur mēs aicinām uz sadarbību pašvaldības un iedzīvotājus, ir ietekmes uz vidi novērtējums un izmaiņas lokālplānojumos. Gan ietekmes uz vidi novērtējumā, gan lokāplānojumu izstrādē mēs aicinām, sadarbībā ar pašvaldībām atrast un paredzēt vietas, kur attīstīt nepieciešamo infrastruktūru. Šīs teritorijas tiks risinātas un atrastas kopā ar pašvaldībām, lokāplānojumu izstrādes gaitā. Kaspars Vingris papildina A. Skrastiņa atbildi ar vēl vienu reģionālās satiksmes veidu, kas nodrošinātu vietējo satiksmi starp Rīgas centrālo staciju un lidostu „Rīga" 3 līdz 4 reizes stundā. Pēc pašreizējiem aprēķiniem tie varētu būt 5 000 pasažieru dienā, kas nozīmē satiksmes atslogošanu no tiltiem, un modernas satiksmes nodrošināšanu. Eiropas plānošanas dokumentos ir paredzēts, ka tāda līmeņa lidostai, kāda ir lidosta „Rīga", ir jābūt savienotai ar ātrgaitas dzelzceļu.

12) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, kur potenciāli varētu būt tuvākā apdzīšanas vieta jeb tuvākā stacija Rīgai.

A. Skrastiņš atbild, ka konkrētās vietas varētu būt zināmas apmēram mēneša laikā, jo šobrīd tiek veikta modelēšana un izvērtēšana, kur tās vislabāk varētu izvietot. Šīs vietas var izvietot tikai uz horizontāliem līmeņiem, nevis estakādēm un citiem slīpumiem. Šobrīd nevar konkrēti atbildēt, kur būs tāda vieta, bet ja Olaines novads nosaka nepieciešamību pēc šādas vietas, tad, protams, prioritāti tiks izskatīta iespēja šīs vietas izvietošanai Olaines novada teritorijā. Sanāksmes dalībnieci mulsina tas, ka apspriešana beigsies martā, bet tikai pēc marta sāks domāt par to, kur būs šīs plānotās apdzīšanas vietas. A. Skrastiņš skaidro, ka ir zināmas konkrētas vietas jeb šo vietu izvēles kritēriji: tām jābūt izvietotām ik pēc aptuveni 20 km. Tie ir posmi, kuros būtiski neietekmē ne starptautisko, ne kravu, ne iespējamo reģionālo satiksmi. A. Skrastiņš precizē iepriekš sniegto atbildi, ka šīs tehniski nepieciešamās vietas tiks veidotas tā, lai tās vēlāk varētu pēc nepieciešamības attīstīt, ja būs pieprasījums pēc reģionālajiem pārvadājumiem un saimnieciskajiem pieslēgumiem. Šobrīd var pateikt Latvijā konkrētas četras unikālas vietas, kurās „1435" jeb Eiropas dzelzceļa infrastruktūra šķērso un veido mezglu punktus ar 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru. Mēs veidojam mugurkaulu. Mūsu pienākums ir radīt maksimāli labu mugurkaulu, lai to pēc tam var izmantot un attīstīt.

V. Vilnītis aicina atgādināt par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, tieši apspriešanām, proti, ka šī nav pēdējā, bet gan pirmā apspriešana. E. Brante skaidro, ka šī ir sākotnējā sabiedriskā apspriešana, kurā ir tāda detalizācijas pakāpe, kāda tā ir pašreiz. Projekts turpināsies vairāk nekā gadu, bet pēc apmēram pusgadu būs nākošā sabiedriskā apspriešana. Nākamajā sabiedriskajā apspriešanā detalizācijas pakāpe būs daudz precīzāka.

13) Sanāksmes dalībniece, kuras īpašums atrodas vietā, kur šoseja A5 šķērso šoseju A8, vaicā par skaņas absorbēšanu, proti, kādi ir plāni, kā tas tiks veikts.

E. Brante skaidro, ka ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tiks veikta trokšņa modelēšana. Vērtējot ne tikai to troksni, ko radīs jaunā dzelzceļa līnija, bet arī visus tos trokšņu avotus, kas jau šobrīd ir apkārt. Ja teritorijā ir trokšņu pārsniegumi, tiks paredzēti risinājumi – trokšņu sienas, lai nodrošinātu, ka šajās dzīvojamajās teritorijās trokšņa normatīvu atbilstu tiem, kas ir noteikti likumdošanā. Tomēr konkrēti par to, kādas un kur atradīsies sienas, mēs varam runāt septembrī, kad būs veikta modelēšana, rezultāti būs redzami kartē. Būs arī piedāvāti konkrēti risinājumi. A. Skrastiņš arī piebilst to, ka šis Eiropas standarta dzelzceļš būtiski atšķiras no tā, kāds ir dzelzceļš, kuru šobrīd redzam sev aiz loga. Šodien mums galvenais trokšņa emisiju avots ir ritošais sastāvs, kas nāk no Krievijas. Rail Baltica dzelzceļš būs atbilstoši Eiropas standartiem. Tāds, kāds šodien ir redzams citās Eiropas valstīs – Francijā, Vācijā u.c., kur šis troksnis ir būtiski mazāks. Šāds dzelzceļš neklab, bet rada skaņu īsu laiku. Kāds no sanāksmes dalībniekiem piemin arī vibrācijas. A. Skrastiņš skaidro, ka šāda veida vilciens praktiski nerada vibrācijas, jo riteņi ir apaļi un sliežu ceļi ir vienlaidu. Aptuveni 160 km/h ātrumā mainās dzelzceļa tehniskās prasības, kas atšķiras no prasībām, kas tiek piemērotas līdz 160 km/h. Šādam dzelzceļam nav salaidumu vietas, kas rada troksni vai vibrāciju.

14) Antons Kekla (nekustamais īpašums „Dzelzkalni") uzdod vairākus jautājumus, t.sk. par to, vai sanāksmē piedalās kāds no Olaines domes. Pēc šīs informācijas precizēšanas seko jautājums, par to, vai ir plānots apvedceļu apvienot vienā transporta koridorā ar dzelzceļu sadarbībā ar Latvijas Valsts ceļiem un vai šajā saistībā ir bijusi arī kāda tikšanās.

A. Skrastiņš apstiprina, ka visi risinājumi ir saskaņoti ar Latvijas Valsts ceļiem, ņemot vērā arī nākotnē paredzētos transporta mezglus. Kā arī apstiprina to, ka tiks veidots vienots transporta koridors, kur dzelzceļš iet kopā ar apvedceļu. Tālāk tiek uzdots jautājums par to, vai Latvijas Valsts ceļi plāno paplašināties konkrētā ceļa Salaspils – Babīte posmā no 11 līdz 30 kilometram. A. Skrastiņš atbild, ka ir ņemti vērā visi Valsts ceļu paredzētie risinājumi Rīgas apvedceļa pārbūvē, kā arī skaidro, ka dzelzceļš tos neskar, bet iet gar autoceļu. Sanāksmes dalībnieks jautā, vai tiks izmantotas Latvijas Valsts ceļu aizsargjoslas, vai arī tiks izmantotas esošās. A. Skrastiņš atbild, ka abas aizsargjoslas pārklājas. Dzelzceļš ir pēc iespējas tuvu Latvijas Valsts ceļiem, bet ir viena problēma, kas ir jāatrisina. Proti, jāatrisina nepieciešamība pēc 15 - 20 m platas drošības risinājumu josla, lai negadījuma gadījumā vilciena sastāvs neatrastos uz autoceļa. Tiek vaicāts, kāda ir plānota aizsargjosla no dzelzceļa. A. Skrastiņš skaidro, ka aizsargjoslas regulē Aizsargjoslu likums. Ņemot vērā to, ka netiek paredzēti bīstamo kravu pārvadājumi, šī aizsargjosla varētu būt minimālā iespējamā. A. Skrastiņš izvairās saukt konkrētu attālumu, tomēr atzīmē, ka šī aizsargjoslas platība tiks noteikta saskaņā ar Aizsargjoslu likumu un ka tiks pārvadāti tikai pasažieru vilcieni. Pilnsabiedrības "RB Latvija" pārstāve Kristīne Casno precizē ar informāciju par to, ka netiek paredzēta bīstamo kravu pārvadāšana, kas nozīmē, ka dzelzceļam nebūs drošības aizsargjosla, bet tikai ekspluatācijas aizsargjosla. Minimālais aizsargjoslas platums ir nodalījuma joslas platums, respektīvi 60 m. Sanāksmes dalībnieks vēlas saprast, vai tas nozīmē, ka no Latvijas Valsts ceļu asfalta līdz dzelzceļam ir vismaz 60 m. A. Skrastiņš atbild, ka līdz dzelzceļa asij ir orientējoši 30 līdz 40 m. Atzīmējot, ka tas ir atkarīgs no reljefa un ūdens novadīšanas sistēmām, kas

ir jāatrisina gan ceļiem, gan dzelzceļam. Dzelzceļš ir maksimāli tuvu autoceļam. Ja tiek runāts par kopējā transporta koridora platumu, kas varētu būt, kad Latvijas Valsts ceļiem ir 2 + 2 joslas un mūsu dzelzceļš, tad šis koridora platums varētu būt orientējoši 80 m. Pēc šīs atbildes sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu Olaines novada domei par to, kad tiek plānots mainīt teritorijas plānojumu. N. Balgalis atbild, ka teritorijās, kurās tas ir nepieciešams, tiks ierosināta lokālplānojuma izstrāde jeb teritorijas plānojuma grozījumi. Tie tiks ierosināti jau šī gada martā/aprīlī. Pirmā lokālplānojuma redakcija tiks sagatavota vienlaicīgi ar ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma izstrādi. Septembrī kopā vienā sanāksmē tiks runāts gan par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, gan lokālplānojumu. Pēc tam Olaines novada dome var apstiprināt šo lokālpkānojumu, jo ar lokālplānojuma palīdzību tiek mainīts teritorijas plānojums. Pēc atbildes saņemšanas tiek uzdots jautājums Satiksmes ministrijai par to, kur tiek plānots iegūt finansējumu šim projektam. K. Vingris skaidro, ka līdz 85% no finansējuma plānots finansēt Eiropas Savienība, savukārt atlikušos 15% paredzēts segt no valsts budžeta vai kādiem citiem finanšu avotiem. Piemēram, no Eiropas Investīciju bankas aizņēmuma, no privātā kapitāla investīcijām atsevišķiem mezgliem, no publiskās privātās partnerības u.tml. risinājumiem. Tiek jautāts, vai par šo jautājumu notiek komunikācija ar Finanšu ministriju. K. Vingris apstiprina, ka ar Finanšu ministriju notiek komunikācija. Ir pirmais projekta pieteikums Eiropas Komisijā tiek gatavots iesniegšanai uz 26. februāri. Klātesošais iebilst, ka informācija nav saskaņota ar Finanšu ministriju. K. Vingris argumentē, ka Satiksmes ministrijas mājas lapā ziņu lapā var redzēt MK ziņojumu, kas ir pieejams publiski un kuru var izlasīt. Nobeigumā sanāksmes dalībnieks izsaka ieteikumu un viedokli par to, ka ir nepieciešams pievērst uzmanību lauku apbūves teritorijas „Āpšukalns" teritorijas netiešai aizsardzībai, proti, lai paredzētā Rail Baltica trase pēc iespējas sasaistītos ar autoceļu un neizbojātu šo lauku apbūves teritoriju.

15) Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu par trokšņa modelēšanu, proti, vai, veicot modelēšanu, tiks ņemt vērā arī esošais troksnis.

E. Brante atbild, ka tiks summēti visi avoti gan esošie trokšņa avoti, gan klāt likts jaunais dzelzceļš.

16) Olaines iedzīvotāja Elita Kalniņa vaicā par Baložiem, izsakot viedokli par to, ka vienīgais ieguvums Olaines iedzīvotājiem varētu būt pārsēšanās iespēja Baložos. E. Kalniņa uzdod trīs jautājumus: vai Baložos būs savienojums, vai pa līniju, kas iet cauri Olainei, tiks vestas kravas un cik ilgā laikā varēs aizbraukt no Rīgas līdz Viļņai.

Atbildi sniedz A. Skrastiņš. Viņš atbild, ka šobrīd nevar pateikt, cik ilgs laiks būs nepieciešams ceļam Rīga – Viļņa, bet ceļā no Rīgas līdz Kauņai ir paredzētas nepilnas divas stundas. Šobrīd Lietuvā tiek pētītas iespējas Rail Baltica ietvaros veidot atzaru Kauņa – Viļņa. Šis braukšanas laiks varētu būt mazāks par vienu stundu, jo attālums starp šīm pilsētām ir mazliet vairāk nekā 100 km. Tālāk seko atbilde par kravām. Tas būtu iepriecinoši, ja Olainē būtu iespējams izbūvē kravu terminmāli, kurā būtu kravu apgrozījums un darbavietas cilvēkiem. Tāpat būtu iepriecinoši, ja lidostai „Rīga" izdotos piesaistīt kādu segmentu no aviācijas kravām. Šīs ir lietas, kas dotu pozitīvu pienesumu līnijai, ļautu ar to pelnīt un palīdzētu mums visiem. Par šķērsojamo

Baložu staciju, protams, tas ir iespējams. Bet šī ir tā vieta, kur mēs aicinām iedzīvotājus un pašvaldību iesaistīties. Ja novada iedzīvotāji vēlas un redz šo kā pasažieru mezglu/punktu, kur ērti pārsēsties no vienas dzelzceļa līnijas otrā, tad tas ir jāzina pirms estakādes projektēšanas, lai varētu paredzēt tam nepieciešamo vietu. A. Skrastiņš atgādina, ka iedzīvotājiem ir jāiesaistās, jāizsaka savas domas un vēlmes. Gan izmantojot informatīvo tālruni, gan rakstot uz Vides pārraudzības valsts biroju, gan Satiksmes ministriju, jo vairāk būs šīs vēlmes, jo vairāk tās varēs respektēt. No zāles izskan jautājums/komentārs par to, ka ne tikai iedzīvotāji no Olaines vēlētos šo iespēju izmantot, bet arī citi.

17) Sanāksmes dalībnieks uzdod atkārtoti jautājumu par kravām no lidostas „Rīga" pa atzaru.

A. Skrastiņš atbild, ka vēlme par kravu termināļa izveidi Olainē ir tikusi jau apspriesta kopā ar Olaines speciālistiem. Ja šāda vēlme tiks turpināta, tad tiks vērtēts, kā to labāk paredzēt. Ja mēs runājam par lidostas kravām, tad arī šīs kravas ir apskatītas, kā vienas no tām, kas varētu dot ekonomisku ieguvumu gan lidostai, gan Rail Baltica dzelzceļam. Ir jāsaprot, ka nav paredzēts, ka šīs kravas varētu būt apjomīgas. Tie varētu būt pāris kravu vagoni. Mēs ceram, ka viņas varbūt varētu parādīties, kā rezultātā tiktu stiprināta lidosta „Rīga" un Rīga varētu attīstīties kā avio kravu loģistikas punkts. Tehniski kravas varēs pārvadāt. Tranzīta kravas neies cauri šim atzaram. Sanāksmes dalībnieks izsaka viedokli par to, ka realitātē dzelzceļš galvenokārt tiks izmantots tieši kravu pārvadājumiem. A. Skrastiņš precizē, ka, pirmkārt, ja tranzīta kravas ies, tās tiks vestas pa pamattrasi pāri Daugavai. Tranzīta kravas Olainē nebūs. Ja šeit būs kādas kravas, tad tās būs kravas, kas tiks apstrādātas vai nu Olainē, vai Mārupē, vai lidostā. Kas savukārt nozīmē konkrētas darbavietas un ekonomisko aktivitāti. Atkārtojot, ka tranzīta kravu šajā līnijā nebūs. K. Vingris komentē ar to, ka kravas ies no Tallinas, cauri Salaspils novadam, tur uzkavēsies vai neuzkavēsies Salaspils loģistikas terminālī, un taisni aizies uz Lietuvu. Šajā posmā, kas ir Olaines novadā, mēs varam runāt perspektīvā iespējams tikai par atsevišķām vietējām kravām.

18) Sanāksmes dalībnieks uzdot jautājumu saistībā ar to, ka pārējās Baltijas valstīs ir pa divām ātrvilciena pieturām, savukārt Latvijā ir viena. Papildinot ar neizpratni par to, kādā veidā caur Rīgas centram uz lidostu varētu kursēt ātrvilciens. Otrs jautājums ir par to, kā tehniski tiks risināta pāreja pār Rīgas ūdenskrātuvi.

Atbildi par staciju skaitu katrā no valstīm sniedz N. Balgalis. Latvijā pie dzelzceļa tieši pie Rīgas atrodas vairāk cilvēku nekā Igaunijā. Igaunijā bija lielas diskusijas par to, lai līnija ietu nevis Tallina – Pērnava, kā tagad, bet gan Tallina – Tartu. Tartu ir otrs lielākais centrs Igaunijā. Par Latviju. Kaut arī mums ir divas pieturas Rīgā, šis vilciens vēl aizvien ir ātrvilciens. Ja mēs apskatām Lietuvas pilsētu izvietojumu: ir Paņeveža – Kauņa, un kreisajā pusē paliek Klaipēda, kas ir ostas pilsēta, un Viļņa, uz kuru plāno izbūvēt atzaru. Mūsuprāt Latvijā trases izvietojums ir izcils, jo tas ļauj braukt uz abām pusēm. Uz otro jautājumu, papildinot iepriekšējo runātāju, atbild K. Vingris. Nevienā Eiropas galvaspilsētā ātrvilciens neiebrauc ar 240 km/h. Jebkurā gadījumā pilsētā vilciens ienāk bremzējot, un izbraucot no pilsētas uzņem ātrumu. Jebkurā gadījumā

pa pilsētu vilciens brauc lēnāk. A. Skrastiņš atbild par paredzēto risinājumu pāri Daugavas ūdenskrātuvei. Pāri Daugavas ūdenskrātuvei tiks izbūvēti divi blakus esoši atsevišķi tilti, kas būs vienots transporta koridors ar autoceļu un veidots sadarbībā ar Latvijas Valsts ceļiem. Ir izpētīts, ka divi blakus esoši tilti, ir daudz ērtāks un izdevīgāks risinājums, nekā viens liels kopējs.

19) Klātesošā jautā, kāds ir trases novietojums dzelzceļam ienākot Rīgā.

Atbild A. Skrastiņš. Ja mēs skatāmies no Ziemeļiem, tad Rīgā dzelzceļš brauc iekšā pa esošo Rīga – Ērgļi dzelzceļa līniju, pie Šķirotavas šķērsojot Rīga – Krustpils dzelzceļa līniju, un Rail Baltica dzelzceļš novietojas starp esošo dzelzceļu un Lokomotīves ielu. Mēs sadarbojamies ar Latvijas Dzelzceļu par atsevišķām šaurajām vietām, kur Latvijas Dzelzceļš var iedot vietu, kur šobrīd atrodas viņu sliežu ceļi. Rīgas centrālajā stacijā Rail Baltica ienāk no Dienvidu puses, kas ir tirgus puse. Blakus esošajam dzelzceļa tiltam mēs šķērsojam Daugavu. Tālāk mums ir jāatrisina sarežģīts jautājums par Rīga – Jelgava dzelzceļa līnijas šķērsošanu. Šeit ir viens būtisks tehnoloģisks ierobežojums – šo šķērsošanu nav iespējams veikts vienā līmenī. Līdz ar to tiek meklēta iespēja, kā divos līmeņos veikt šo šķērsošanu. Ir divi risinājumi: vai nu mēs paliekam tajā pašā trasē, kas šobrīd ir Rīga – Jūrmala dzelzceļa trasē, ejot zem šī dzelzceļa. Otrs variants ir „īsais tunelis" Āgenskalnā, kas ir lētāks gan no būvniecības, gan ekspluatācijas viedokļa. Tālāk mēs izvietojamies blakus esošajam dzelzceļam un iznākam virspusē Zasulaukā. Pie Ulmaņa gatves esošajam dzelzceļam ir saimnieciskie sliežu ceļu pieslēgumi, kuriem mēs pāri iet nevaram, tātad vai nu ir jāvienojas par šo pieslēgumu likvidēšanu vai mēs vēl aizvien paliekam citā līmenī. Imantā, Zolitūdē mēs ejam blakus esošajam dzelzceļam. Aiz Imantas stacijas tiek šķērsota Kārļa Ulmaņa gatve, un mēs nonākam pie lidostas. Lidostā esam tajā vietā, kur pati lidosta ir plānojusi izbūvēt dzelzceļu savos attīstības plānos, kas ir aptuveni tur, kur šobrīd ir 22. autobusa pietura. Aiz lidostas mēs ejam starp Jaunmārupi un Mārupi un atgriežamies vienotā transporta koridorā ar Rīgas apvedceļu. Tālāk ir risinājums, kas ir redzams Olaines novadā, cik tālu mēs varam, tik tālu esam vienotā transporta koridorā. Tālāk mums ir jānokļūst no Salaspils – Saulkalnes lejā uz Bausku. Arī tur atsevišķā posmā mēs savienojamies vienā transporta koridorā ar paredzamo Ķekavas apvedceļu, kam arī ir bijusi sabiedriskā apspriešana. Tālāk mēs šķērsojam Bauskas šoseju un savienojamies vienā variantā kopējā koridorā ar paredzamo gan Iecavas, gan Bauskas apvedceļu. Visu ceļu ir meklētas iespējas un atrasti risinājumi, kur varam savienot šīs transporta infrastruktūras tā, lai būtu minimāls apgrūtinājums.

20) Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu par to, kurā pusē esošajam dzelzceļam būs Rīgas centrā pāri Daugavai plānotais tilts.

A. Skrastiņš atbild, kas šis šķērsojums būs Salu tilta pusē.

21) Sanāksmes dalībnieks izsaka komentāru par to, ka pilsētā šis ātrvilciens vairs nav ātrvilciens. Un jautā, kāda ir jēga no šāda ātrvilciena. Aicinot izvērtēt to, ka gaisa tramvajs būtu labāks risinājums nekā „mega būves" caur pilsētas centru. Sanāksmes dalībnieks vērš uzmanību uz to, ka arī šādiem dzelzceļiem ir liels skaļums.

A. Skrastiņš skaidro, ka šis dzelzceļš tiek būvēts tam, lai mēs un citu valstu iedzīvotāji varētu ērtu nokļūt uz un no lidostas, kā arī citām Eiropas pilsētām, tāpat citu valstu iedzīvotājiem nodrošināt ērtu nokļūšanu pie mums. Lidosta „Rīga" ir plānota, kā centrālā un galvenā lidosta Baltijas reģionā. Jā, pilsētā neviens dzelzceļš nebrauc uz maksimālo ātrumu virs 200 km/h. To nedrīkst darīt, raugoties no drošības viedokļa. Atskan komentārs no zāles par to, ka jautājums ir par izmaksām. A. Skrastiņš atbild, ka ir veikti izmaksu aprēķini, kuri tiks aktualizēti, kas prognozē to, ka 30 gadu periodā šis dzelzceļš būs ar „+" zīmi. Ja Rīgai kādreiz būtu nepieciešami citi papildus transporta veidi, tad ir iespējama arī gaisa tramvaja izveide, piemēram, no Skanstes. N. Balgalis papildina, ka, protams, gaisa tramvaja investīcijas pēc īsāka perioda būtu ar „+", tomēr lidosta „Rīga" vēl aizvien nebūtu savienota ar Eiropas dzelzceļu. Sākas diskusija par gaisa tramvaja nepieciešamību. N. Balgalis pārtrauc diskusiju ar precizējumu par to, ko nozīmē „pamattīkls Eiropā". Tas ir pamattīkls, kas savieno lidostas savstarpēji, nevis ar vietējo pilsētas tramvaju, bet gan ar dzelzceļa tīklu, kas ir arī lielākais uzstādījums.

22) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai tiks veikts tehniski ekonomiskais salīdzinājums dzelzceļam un tramvajam.

K. Vingris skaidro, ka tiks vērtētas situācijas „ar un bez", kā arī papildina, ka tramvaja līnija no Rīgas uz Mārupe vēl aizvien atrodas Rīgas plānošanas dokumentos. Sanāksmes dalībnieks vēlas konkrēti zināt, vai būs pieejams salīdzinājums Rail Baltica dzelzceļa savienojumam ar lidostu un savienojumam, izmantojot tramvaju. K. Vingris norāda, ka nav iespējams veikt ātrgaitas vilciena salīdzinājumu ar visiem iespējamajiem transporta veidiem. Tiek atsākta diskusija par gaisa tramvaja nepieciešamību un attīstību Rīgā. Sanāksmes dalībnieks izceļ gaisa tramvaja priekšrocības, un izsaka neizpratni par to, kāpēc šāds risinājums nav apskatīts.

23) Tiek uzdots jautājums par finansējumu. Vai plānotā „cilpa" arī tiks finansēta Rail Baltica ietvaros, vai arī tas būs kāds cits finansējuma avots?

K. Vingris atbild, ka šīs izmaksas paredzētas Rail Baltica finansējuma ietvaros. Jebkurā gadījumā šīs tehnoloģiskās izpētes ietvaros tiks veikta arī pilna ieguvumu – izdevumu analīze, kas būs kā papildinājums jau veiktajai izpētei. Mēs veiksim arī pilnu socio-ekonomisko izpēti. Otrs jautājums ir par to, kāds konkrēti dokuments lika veikt šo ietekmes uz vidi novērtējumu. E. Brante atbild, ka nepieciešamību veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, pirmkārt, nosaka likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu" pirmais pielikums, kurā ir uzskaitītas konkrētas darbības, kurām ir veicams ietekmes uz vidi novērtējums un kas nav diskutabls jautājums. K. Vingris papildina, ka nepieciešamība veikt ietekmes uz vidi novērtējumu konkrētajam trases posmam, ka tas ir Satiksmes ministrijas Nacionālās grupas lēmums. Šis lēmums ir publiski pieejams dokuments pēc pieprasījuma Satiksmes ministrijā.

24) Sanāksmes dalībnieks izsaka viedokli, ka šobrīd paredzētās projekta izmaksas varētu būt nepietiekamas šāda apjoma projekta realizācijai. Tāpat arī tiek izteikts atzinums par to, ka kopumā pirmā apspriede ir laba un atzīmējot, ka vēl tiks par šo projektu runāts kādās citās apspriedēs.

25) Sanāksmes dalībniece vaicā, vai taisnais posms tiks izbūvēts pirmais, un pēc tam „līkumiņš" uz lidostu vai arī viss tiks būvēts vienlaicīgi.

K. Vingris atbild, ka pirmais posms, kas tik būvēts, būs Centrālās stacijas rekonstrukcija, savienojums ar lidostu, pietura lidostā un tehniskais projekts gan pamattrasei caur centrālo staciju un lidostu, gan kravu līnijai (tilts pāri Daugavai pie Saulkalnes). Nākamajā posmā tiks projektēta un būvēta trases ziemeļu un dienvidu daļa. Tātad pirmo būvēs posmu ap Rīgu.

26) Sanāksmes dalībnieks izsaka komentāru par to, ka tiek apspriesta iespējamība izbūvēt trasi, tomēr tiek radīts iespaids, ka viss jau ir izlemts.

K. Vingris atbild, ka šobrīd tiek apspriests, kādā veidā tas tiks realizēts. Sanāksmes dalībnieks izsaka Olaines novada nepieciešamību pēc tramvaja, nevis ātrgaitas vilciena. Tiek uzsākta diskusija par tramvaja un trolejbusa nepieciešamību uz Olaini.

27) Sanāksmes dalībniece uzdod jautājumu par kultūrvēsturiskajām vērtībām Rīgas centrā, proti, „ko ir plānots nonest – autoostu vai centrāltirgu"?

N. Balgalis atbild, ka ir plānots rekonstruēt Rīgas centrālo staciju Rail Baltica vajadzībām. Rail Baltica uzdevums Nr. 1 ir rekonstruēt kaut vai daļu no esošās centrālās stacijas. Otrā lieta ir posms no stacijas līdz Daugavai. Optimālā versija ir „norakt dzelzceļa uzbērumu", izveidot balstus, modernu autoostu un savienojumu ar Vecrīgu. Rīt ir tikšanās ar Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības padomi, kurā tiks diskutēts par šo jautājumu. Protams, tiltam pār Daugavu būs nepieciešams veikt atsevišķu konkursu, lai tas iekļautos arhitektūrā. N. Balgalis uzsver, ka lidostas savienošana ar dzelzceļu ir būtiska nepieciešamība lidostas attīstībai, jo lidosta, kurai apkārt ir privātmājas un ir ar gaisa tramvaju, ir ar „0" attīstības iespējām. Tiek uzdots jautājums par Olaines novadā esošajiem „Sila kapiem", kā pie tiem varēs piekļūt? N. Balgalis atbild, ka ir zināms par šiem kapiem, tie netiks skarti, kā arī piekļuve tiks nodrošināta. N. Balgalis papildina ar informāciju par to, ka gadījumā, ja trase aizskar kādu kultūrvēsturisko pieminekli, tad projekta pieteikumā, projektēšanas ietvaros tiks veikta padziļināta šo vietu izpēte. Vēlreiz uzsverot, ka tas tiks darīts, ja tas būs nepieciešams. Atzīmējot, ka šobrīd trase neskar nevienu kultūrvēsturisko pieminekli, tikai pieskaras dažu senkapu aizsargjoslām Sējas novadā.

28) Tiek uzdots jautājums par to, cik maksā vilciena biļete līdz Viļņai.

N. Balgalis atbild, ka tie būs 26 EUR līdz Kauņai un 34 EUR līdz Viļņai.

29) Andris Vaičulis ir sagatavojis vairākus jautājumus. Pirmais jautājums ir Satiksmes ministrijai: vai kartē iezīmētā trase ir saistīta ar jaunbūvējamo ostu Rīgā. Otrs jautājums ir saistībā ar ietekmes uz vidi novērtējumu un trokšņa modelēšanu, proti, ja šobrīd likumdošana pieprasa stundas vidējos trokšņa līmeņus, bet ņemot vērā to, ka šie vienreiz stundā braucošie vilcienu radīs pīķa lielumus, vai tiks veikta detalizēta trokšņa izpēte, kas neatspoguļo tikai stundas vidējos līmeņus, ko nosaka

likumdošana. Nākamais jautājums tiek uzdots par dzīvnieku iespējām šķērsot dzelzceļa trasi.

N. Balgalis atbild, ka ir paredzēti tā sauktie „Eko-tilti", tāpat ir jāvērtē iespējas šķērsot vairākas upes, kā arī jāpēta esošie dzīvnieku migrāciju ceļi. Tālāk tiek sniegta atbilde par pirmo jautājumu. Proti, Rīgas pilsētas vēlme ir izbeigt kravu pārvadājumus pa Centrālo staciju, bet šobrīd tas nav iespējams. Dzelzceļš caur ostu ir viena no dzelzceļa nākotnes iespējām, bet tā ir vēsturiska iecere, kas ir pētīta, tomēr nav apstiprināta plānošanas dokumentos. V. Vilnītis atbild par trokšņa līmeņu novērtējumu, proti, ka, pateicoties jauniem Ministru kabineta noteikumiem, arī maksimālais trokšņa līmenis modelēšanā tiks ņemts vērā un ka arī tam ir noteikts normatīvs. Papildinot ar informāciju par to, ka modelēšanā ir jāvērtē četri rādītāji: dienas vidējais, vakara vidējais, nakts vidējais un maksimālais trokšņa līmeņa rādītājs.

V. Vilnītis noslēdz sanāksmi.

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

Olaines kultūras centrs, Zeiferta iela 11, Olaine, Olaines novads
2015. gada 24. februārī, plkst. 17.00

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
1	[illegible]	Kultūras darbiniece
2.	Laima Ozoliņa	pensionāre (Stūnīši)
3	Valdis Lejiņš	Olaines pag. „Vasks"
4.	Audris Gaidars	SIA „Rīgas ūdeņi" „Ilkas"
	ANDIS VAIČULIS	
5	Aija Zandere	Nek. īpašums „Zanderi"
6	KRISTĪNE FREIMANE	„Mazbaloži 2"
7	IMANTS ZEIZA	„MAZBALOŽI 2"

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
8.	Aivis Bērziņš	"Lielbaloži" dz. 3
9.	Raspars Čuriņš	Lielbaloži dz 4.
10	VIKTORS DOROŽKA	Stunīši „Jaunpēvīši"
11	GUNTA GRŪBE	LATVIJAS ĢEOTELPISKĀS INFORMĀCIJAS AĢENTŪRA
12	Gints Upmalis	ds. „LIEPAS"
13.	Ivars Gothards	Olaines iedzīvotājs
14.	Anita Greidāne	Olaines novads „Irbes"
15.	Patrīcija Greidāne	Olaines novads, „Irbes"
16.	Elvīra Čača	Olaines novada iedzīvotāja
17	Pēteris Prost	Olaines nov Planamcim

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
18.	Baiba Ozoliņa	Olaines iedzīvotāja
19	Aleksandrs Kaļiņičevs	Olaines novads Viršu Vasara
20	Krisanova Svetlana	Olaines novads Virši Vasara
21	Irina Vinokurova	Olaines novads Virši Vasara
22.	Antons Kuka	Olaines novads, Dzelzceļnieki
23	Ilva Saulīte	Olaines nov. Medemuiža
24	Artūrs Gribulis	Olaines nov. Medemuiža
25	Vera Šapirkina	Olaines nov. Virši, Vasara 200
26	Valentina Krasnova	Olaine Jaunā g. Virši 15
27	Ludmila Kalašņina	Olaines nov., Virši - Vasara, N 10.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
28.	Antonina Ulankina	Olaines nov., Virši-Vasara N9
29	Vera Šaxiro	Olaines nov. Vasara el N8
30	Sanita Ozolina	AS „Latvijas valsts meži"
31.	Anda Adamoviča	noaf. „Egļotis"
32.	Indra Vilāne	Olaine, Telg. 16-70
33.	ARTŪRS CINIS	RĪGA, GRAUDU 30-24
34.	Jānis Ulmanis	Olaines pag. „Dāņi"
35	Sista Batraga	Olaines nov. pašvaldība
36.	Kristaps Kaulinš	Olaines nov. pašv.
37.	Māris Jancovs	Olaines nov. pašv.

Nr. p. k.	Vārds, uzvārds	Iestāde, organizācija vai zemes īpašuma nosaukums
38	Mihails Kovaļovs	Olaines Kultūras Centrs
39.	Edgars Prūtis	Jaunolaine Priežu 13
40.	Mirdza Deksnodniņa	Olaines kultūras centrs
41.	Natalja Tropaina	Olaines novada pašvaldība
42.	Elita Kalniņa	Vides aizsardzības klubs Olaines iedzīvotāja, Jelgavas 30-10
43.	Žigmunds Alksnis	Bērzaunē Olaines nov. Olaines pag.

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, Olaines 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

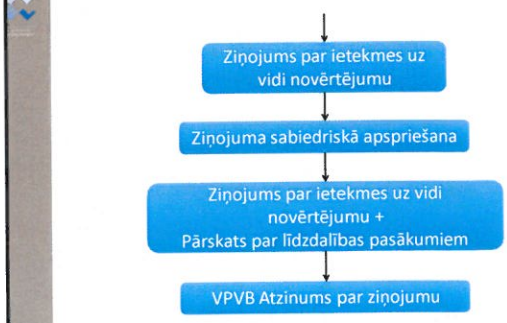
Procedūras nepieciešamību un kārtību nosaka likums *"Par ietekmes uz vidi novērtējumu"*

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





IVN procedūras pamatojums

- Vides pārraudzības valsts biroja 2014. gada 29. oktobra lēmums Nr. 487 par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu
- Iesniegums ietekmes uz vidi novērtējuma programmas saņemšanai paredzētajai darbībai, 2015. gada februāris



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
- 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
- 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

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 1

- Viens no svarīgākajiem aspektiem – trases novietojums
- Turpmāk tiks 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

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 2

Novērtējumam izvirzītie trases varianti:

- Samazina skarto īpaši aizsargājamo teritoriju platību no 93 līdz 5 ha
- Samazina skarto mājokļu skaitu
- Neskar vērtīgās lauksaimniecības zemes Zemgales novadā
- Neskar valsts nozīmes kultūrvēsturiskos pieminekļus

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 3

- 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

Iespējamā ietekme uz vidi un sabiedrību - 4

- Ietekme uz dabas vērtībām, biotopiem, putniem, dzīvniekiem
  - tiks paredzēti tuneļi, pārejas dzīvniekiem
  - sadarbībā ar jomas ekspertiem tiks meklēti piemērotākie tehniskie risinājumi
  - nepieciešamības gadījumā noteikti būvdarbu veikšanas laika ierobežojumi

Turpmākie 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)



Rail Baltica Baltijas valstīs



Eiropas Savienības atbalsts

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

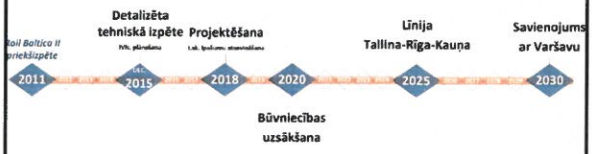
Integrēs Baltijas valstis Eiropā - vienotā dzelzceļa telpa

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:

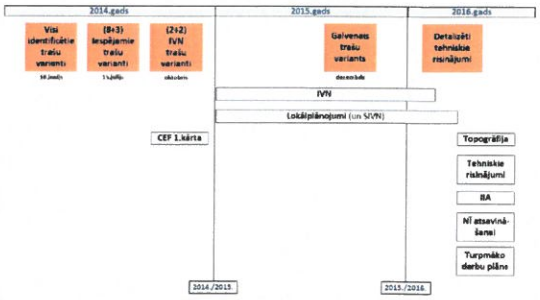
- izdevies izvairīties no blīvi apdzīvotu vietu šķērsošanas (cilvēki)
- pasargāt dabas teritorijas (vide)
- sniegt iespējas Latvijas ekonomikas izaugsmei (ekonomika)



Neils Balgalis
pilnsabiedrība «RB Latvija»
telpiskās plānošanas eksperts

Kurš no Jums ir saņēmis vēstuli par IVN procesu?

Detalizētās tehniskās izpētes laika plāns



Ietekmes uz vidi novērtējums - process

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

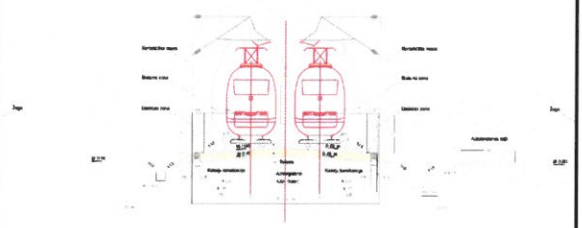
ziņojuma sagatavošana –aprīlis-augusts, 2015

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

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

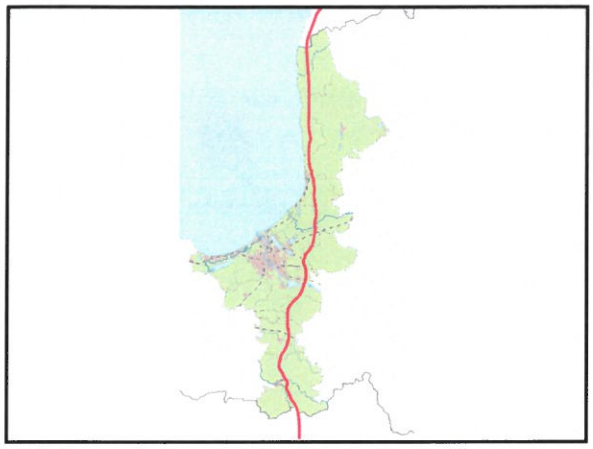
no visiem aspektiem pamatot un noteikt precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas teritorijā, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu

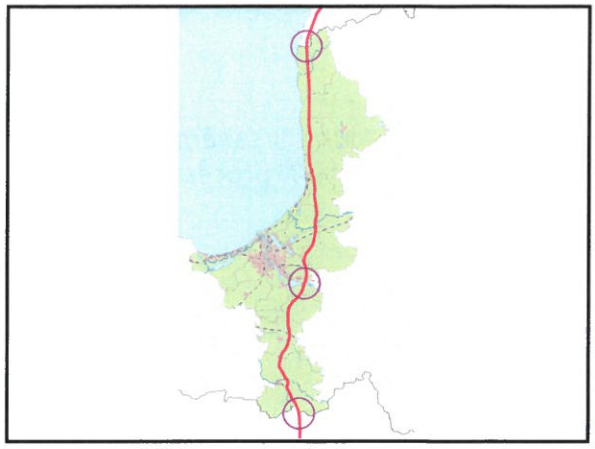
Rail Baltica tipveida šķērsprofils



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

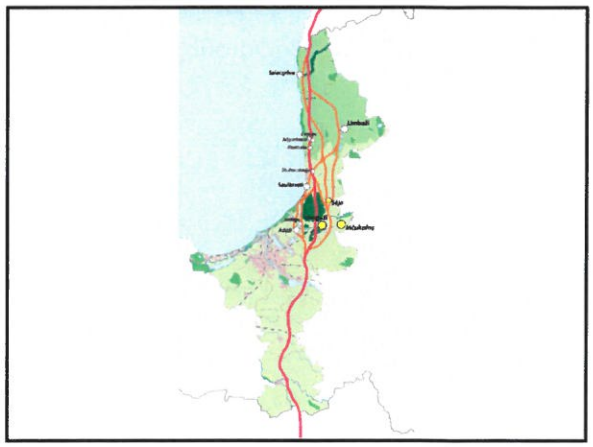


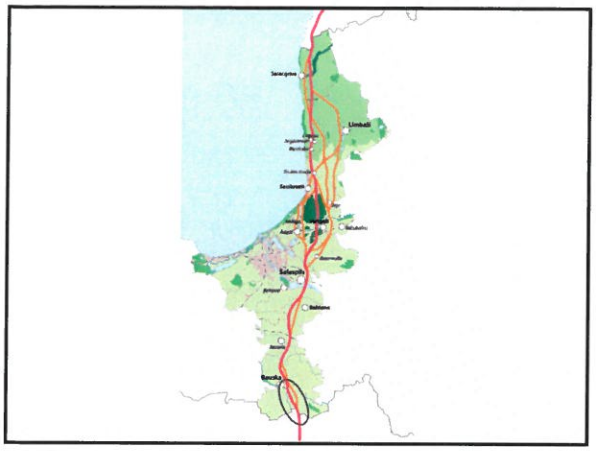


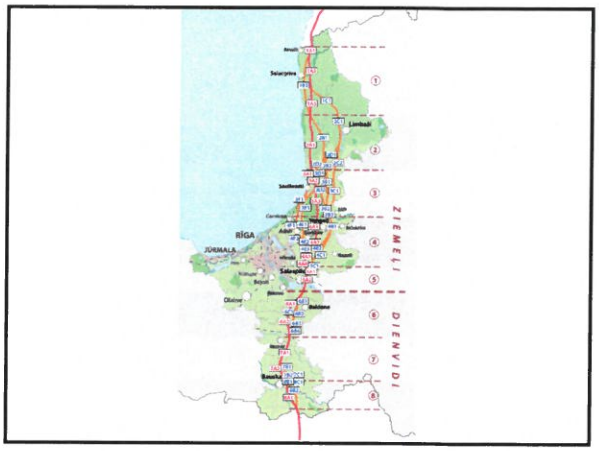

Dzelves-Kroņa parvs

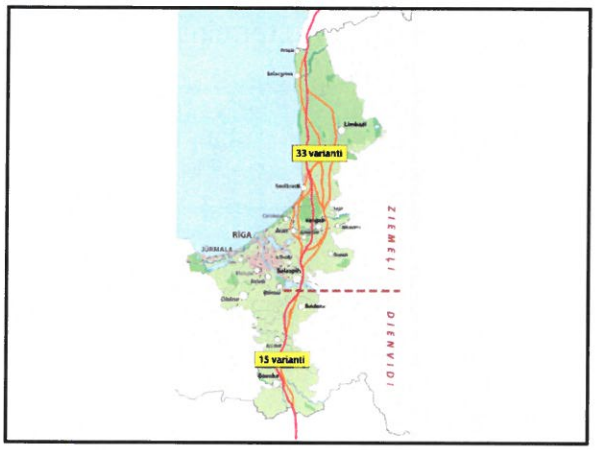

Dzelves-Kroņa parvs











Daudzkritēriju analīzes metodika

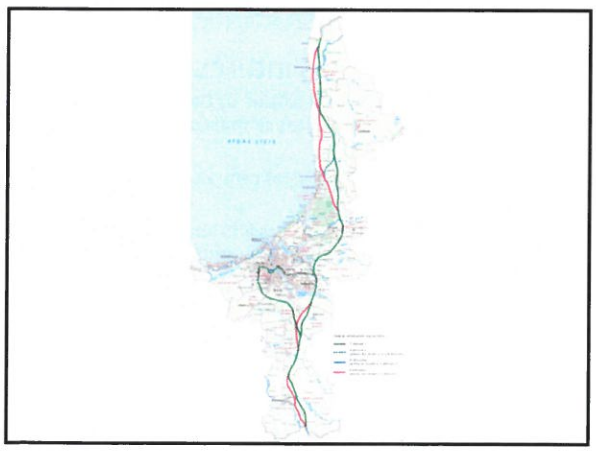
Pēc «gala saņēmējiem» un to interesēm

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





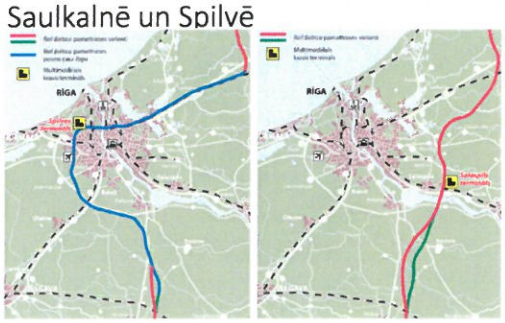








Multimodālais kravu terminālis Saulkalnē un Spilvē



Stratēģiskās intereses – Rīgas brīvostas savienojums

Pieslēgums būtu ekonomiski pamatots, ja pa 1 435mm ievadu ostas teritorijā tiktu pārvadāts kravu apjoms, kas būtiski pārsniedz pašreizējo Rīgas ostas konteineru kravu apjomu.

Līdz ar to, par ekonomiski optimālo Rīgas ostas pieslēgumu Rail Baltica pamattrasei uzskatāms multimodālais terminālis, kas nodrošina 1 520 mm tīkla ievadu izmantošanu.

Saulkalnes termināla izmantošana

Rīgas brīvostas, Latvijas dzelzceļa, uzņēmēju viedokļi

Rīgas stratēģiskās intereses

- nodrošināt dzelzceļa kravu plūsmu uz Daugavas kreiso krastu, nelaižot tās cauri Rīgas centrālajai dzelzceļa stacijai
- nodrošināt ērtu un ātru pilsētas centra un starptautiskās lidostas "Rīga" savienojumu
- Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas attīstība, to izveidojot par multifunkcionālu sabiedriskā transporta mezglu
- pilsētas dzelzceļa loka izveide, saslēdzot abos Daugavas krastos esošo dzelzceļa infrastruktūru pie Ziemeļu transporta koridora trases, kas nodrošinātu pilnvērtīgu dzelzceļa integrāciju pilsētas sabiedriskā transporta tīklā



Lidosta «Rīga» un ES politika

2011. gada 28. marta Eiropas Komisijas baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu".

Nozīmīgs mērķis - līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams, ātrgaitas dzelzceļa tīklu. Norādītajā pamattīklā ietilpst arī Rīgas lidosta

RIX - savienojuma funkcionalitāte

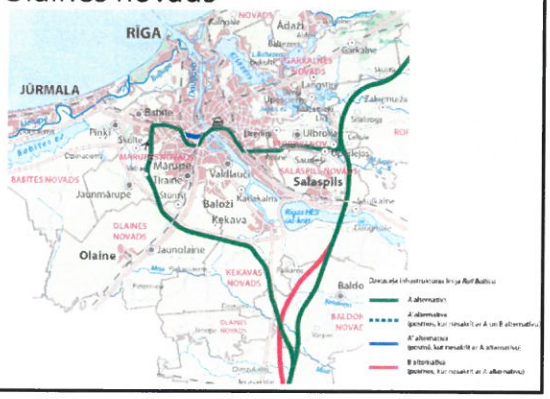
lidostas savienojums ar *Rail Baltica*
- pielāgots *Rail Baltica* vilcienu kursēšanas grafikam;
- kursē 8 reizes dienā (kas atbilst *Rail Baltica* satiksmes intensitātei);
- pārvadā pārsvarā tikai pasažierus no Igaunijas un Lietuvas, kuru mērķis ir nokļūt uz/no lidostas;

lidostas savienojums ar pilsētas centru
- pielāgots kopējai pasažieru plūsmai lidostā;
- kursē pēc intensīva grafika vismaz reizi pusstundā (efektīvi iekļaujoties pilsētas un piepilsētas sabiedriskā transporta sistēmā)
- pamatā pārvadā vietējos pasažierus no/uz pilsētas centru (vietējie lidostas pasažieri un lidostas un tās apkārtējo teritoriju darbinieki), tajā pat laikā šo savienojumu var izmantot arī *Rail Baltica* pasažieri

Stratēģiskās intereses – lidostas savienojums

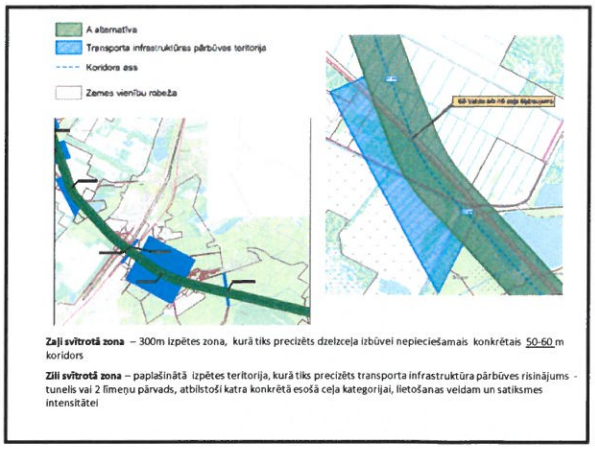
- Stratēģiski un arī ekonomiski pamatots ir tikai savienojums, kas nodrošina regulāru satiksmi (43 vilcienpāri diennaktī)
  - Lai nodrošinātu šādu satiksmi, nepieciešama izdalīta līnija un jauns dzelzceļa tilts arī 1520mm savienojumam
- 1520mm savienojums ar lidostu nav stratēģiski atbalstāms, jo:
  - Neatbilst ES normatīvajiem aktiem un transporta pamatnostādnēm:
    - «Baltā grāmata»: kur iespējams, izveidot ātrgaitas savienojumu
    - TEN-T regula 1315/2013: 13. pants nosaka, ka veicot PCI kā viena no prioritātēm ir pāreja uz nominālo sliežu ceļu platumu 1435mm => tātad 1520mm savienojums nevar būt daļa no PCI jeb *Rail Baltica* projekta
    - Pamatnostādnes un Rīgas strat. intereses: ātrs un efektīvs savienojums
  - tiek izbūvēts jauns dzelzceļa tilts pilsētas centrā, kas ilgterminā netiks izmantots (ilgterminā kravu pārvadājumiem jebkurā gadījumā jābūvē 1520mm tilts ārpus Rīgas centra)
  - nerada priekšnosacījumu Rīgas lidostas attīstībai kā reģionālajam aviokravu sadales centram
  - neļauj lidostā iebraukt Rail Baltica pamatvilcienam, paaugstinot neērtības pasažieriem no Igaunijas un Lietuvas
  - netiek līdzfinansēts no ES struktūrfondiem

Olaines novads



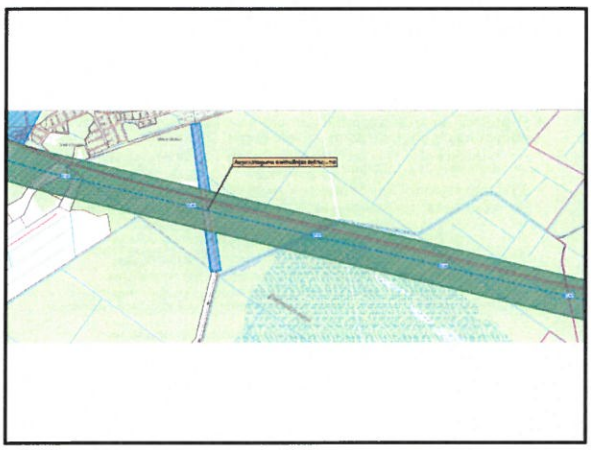






Zaļā svītrotā zona – 300m izpētes zona, kurā tiks precizēts dzelzceļa izbūvei nepieciešamais konkrētais 50-60 m koridors

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









rakstiet & zvaniet mums

info@railbaltica.info

informatīvais tālrunis 27577344