

**Paredzētās darbības “Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas
dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai”**

**IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS
APSPRIEŠANAS SANĀKSMES**

PROTOKOLS Nr. 11

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 3. marts, plkst. 11.00

Sanāksmes norises vieta: Bauskas kultūras centrs, Kalna iela 18, Bauska, Bauskas novads

Sanāksmi atklāj Bauskas novada domes priekšsēdētājs Raitis Ābelnieks un dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāvei Lūcijai Kursītei.

L. Kursīte iepazīstina klātesošos ar sākotnējās 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 pārstāvim.

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

N. Balgalis informē klātesošos par projekta laika grafiku, plānoto detalizēto tehnisko izpēti, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, par esošo alternatīvu izvēli, izmantojot daudzkritēriju analīzes metodi, kā arī par plānoto lokālpilnošanu izstrādes uzsākšanu. N. Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija” pārstāvjiem, izmantojot e-pastu info@railbaltica.info un informatīvo tālruni 27577344.

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

1) Sanāksmes dalībnieks Elvijs Niedra ir sagatavojis vairākus jautājumus. Pirmais – cik bieži kursēs kravas vilcieni?

A. Skrastiņš atbild, ka plānotie apjomi ir deviņi starptautisko pasažieru vilcienu pāri ar pieturām Rīgas centrā un lidostā „Rīga” un 17 pāri kravas vilcienu. No tiem 3-4 ar kravu izcelsmi Latvijā; pārējie – tranzīta kravu vilcieni. Tie ir trīs vilcieni divas stundās. Pārējā laikā ir iespējams attīstīt gan reģionālo pasažieru, gan kravas vilcienu satiksmi.

Klātesošais vēlas precizēt šo vilcienu braukšanas ātrumus.

A. Skrastiņš skaidro, ka maksimālais ātrums pasažieru vilcieniem ir 250 km/h, savukārt kravas vilcieniem 120 km/h. Piemēram, maršrutā Rīga-Tallina vidējais ātrums visa maršruta garumā (ar iebraukšanu pilsētā un izbraukšanu) pasažieru vilcienam būs 170 km/h.

Vai ir veikti aprēķini par to, kādā attālumā būs ietekme uz tuvākajām mājām?

E. Brante atbild, ka šobrīd tas nav darīts. Septembrī uz šo jautājumu varēs atbildēt.

Klātesošais papildina, ka, vadoties pēc ārvalstu pieredzes, šī ietekme būs līdz 700 m.

E. Brante piebilst, ka vibrāciju ietekme ir atkarīga no grunts sastāva.

Klātesošais vēlas zināt, kas notiks ar klātesošā vecāku māju („Pļaviņas”, Vecsaules pag.), kas atradīsies 50 m attālumā no dzelzceļa ārējās sliedes. Kas notiks ar šīs ēkas stiprību, ar cilvēku veselību un drošību? Vai šī māja šeit paliks?

A. Skrastiņš atbild, ka visas iespējamās ietekmes tiks vērtētas IVN procesā. Papildinot, ka ārvalstīs šāda veida vilcienu maršruti atrodas tiešā apbūves tuvumā.

Klātesošais vēlas vērst uzmanību uz to, ka apvedceļam rezervētā teritorija ir iezīmēta Bauskas teritorijas plānojumā un ka tā nesakrīt ne ar vienu no piedāvātajām alternatīvām. Kāpēc ir šāda nesakritība ar teritorijas plānojumu?

N. Balgalis atbild, ka šāda veida infrastruktūras objekta plānošana notiek pa soļiem. Vispirms tas ir politisks lēmums. Tālāk tiek noteikti robežas šķērsošanas punkti. Tas, ka procesa sākumā šīs teritorijas tiek atzīmētas teritorijas plānojumā, nenozīmē to, ka atzīmētā teritorija nemainīsies. Mainoties mērogam un detalizācijas pakāpei, tiek iegūta jauna informācija. Plānošanas principi netiek pārkāpti, jo plānošana ir nepārtraukts process. Nepārtraukti tiek meklēti labāki risinājumi.

Klātesošais vērs uzmanību uz to, ka zaļās alternatīvas gadījumā (A alternatīva) „mirusī” zona starp auto maģistrāli un dzelzceļu ir krietni lielāka. Kāpēc ir plānota šāda neracionāla zemes izmantošana?

N. Balgalis atbild, ka māju blīvums ap ceļiem vienmēr ir lielāks. Ja starp auto ceļu un dzelzceļu ir aptuveni 30 m zona, tad to nosacīti var saukt par „mirušo” zonu, savukārt ja starp šiem diviem infrastruktūras objektiem ir vairāku kilometru atstarpe, tad tā nav šāda veida zona. Plānotāju uzdevums, protams, ir novērst šādu „mirušo” zonu izveidošanos Bauskas novadā.

Klātesošais izsaka bažas par savvaļas dzīvnieku migrācijas iespējām.

N. Balgalis atbild, ka visā Latvijas teritorijā plānotāji strādā ar medību kolektīviem un vietējiem iedzīvotājiem, lai, izmantojot zvēru pārejas un, t.s. „eko tiltus”, nodrošinātu dzīvniekiem iespēju pārvietoties pāri trasei.

Klātesošais izsaka trīs priekšlikumus. Par A alternatīvu. Tur, kur atrodas nekustamais īpašums „Pļaviņas-Drupas”, tur dzīvo sikspārņi; nekustamais īpašums „Drupas” – pūces un ūpji; nekustamais īpašums „Kugrēni” – varžu migrācijas ceļi. Klātesošais vēlas vērst uzmanību uz to, ka A alternatīvas gadījumā tiek skarti vairāk mežu. Atbilstoši Latvijas Ilgtspējīgas Attīstības Stratēģijai tieši meži ir atzīti par Latvijas visvērtīgāko dabas kapitālu. Vai ir racionāli to vienkārši izcirst? Saprotais, ka arī lauksaimniecības zemes ir būtiskas. Sarkanās trases (B alternatīva) ceļā ir 10 mājas, zaļajā ir 16 mājas.

N. Balgalis komentē, ka šīs nosauktās mājas atrodas 300 m izpētes koridorā.

Klātesošais jautā, kāpēc ir izvēlēta trase, kurā ir vairāk mājas, jo izklausās, ka ir izvēlēta A alternatīva.

N. Balgalis iebilst, ka neviena no trasēm šobrīd nav izvēlēta. Katrai no alternatīvām ir savi plusi un mīnusi, kas tiks izvērtēti IVN. Piebilstot, ka visā Latvijā ir dilemma: starp īpašumu vai mežu ietekmēm.

Klātesošais jautā, kas tieši ir plānots zilajās teritorijās?

N. Balgalis atbild, ka zilajās teritorijās ir paredzēta vieta ceļu pārbūves darbiem. Šīs teritorijas netiek atsavinātas. Teritorijas ir iezīmētas plašākas tikai informatīviem un izpētes mērķiem.

2) Gailīšu pagasta iedzīvotājs Ivars Kalada izsaka viedokli par Rail Baltica projektu. Klātesošais komentē to, ka šī apspriede ir ļoti vajadzīga. Ieteikums novadniekiem, esiet par progresu. Šī infrastruktūra kalpos mūsu bērniem un mazbērniem. Dzelzceļam ir jābūt.

3) z/s „Eriņi” pārstāve izsaka viedokli un uzdod jautājumu. Mēs neesam pret dzelzceļu. Dzelzceļš virzās ļoti tuvu Bauskai un Codei, kur ir vienas no labākajām lauksaimniecības zemēm. Vai meliorācijas sistēmas tiks atjaunotas, ja tās tiks sabojātas? Kāpēc trase jāvirza tik tuvu pilsētai?

N. Balgalis atbild, ka dzelzceļa izbūve nedrīkst traucēt esošo meliorācijas sistēmu darbību. Meliorācijas sistēmas ir viens no izpētes objektiem. Tās tiks saglabātas un salabotas. Trase iet tuvu Bauskai, lai Bauskas uzņēmēji un iedzīvotāji attīstītos. Gluži tāpat kā vēsturiski attīstījās pilsētas dzelzceļa tuvumā ārpus Rīgas.

4) Vaiva Ropāja (“Irbītes”). Mūsu māja, kura ir pabeigta 2009. gadā, iekļaujas zonā starp abām trasēm (gan A, gan B un Via Baltic). Vai šīs trases nevarēja izvērtēt ātrāk, piemēram, pirms būvniecības atļaujas? Klātesošās vīrs jautā, vai kāds ir aprēķinājis arī zemju atsavināšanu saistībā ar Via Baltic?

N. Balgalis atbild, ka nākamā pusgada laikā tiks rūpīgi strādāts kopā ar Latvijas Valsts ceļiem, piebilstot, ka tiks izvēlēts viens no trases variantiem. N. Balgalis atkārto, ka neviena no trasēm šobrīd nav izvēlēta.

5) Jānis Ķirbs izsaka viedokli un uzdod jautājumus saistībā ar būvniecību Bauskas novadā. Klātesošais rakstiski izteiktu viedokli iesniedza Satiksmes ministrijas pārstāvim Kaspāram Vingrim.

6) Codes pagasta iedzīvotājs Atis Slakteris (SIA „Mālnieki” līdzīpašnieks) izsaka viedokli par to, ka neviens no variantiem nav apmierinošs. Klātesošais uzskata, ka lauksaimniecības zemes ir lielākā novada vērtība. Tomēr, ja ir jāizdara izvēle, tad labāk, lai tā ir alternatīva, kas ir vienotā koridorā ar paredzēto apvedceļu.

7) Ineta Niedra atbalsta iepriekšējā runātāja viedokli, proti, par labu dzelzceļa trasei, kas ir vienotā transporta koridorā ar auto ceļu. Bauskai ir nepieciešams dzelzceļš. Klātesošā izsaka viedokli par to, ka ļoti iespējams, ka dzelzceļa būvniecības laikā daļa šobrīd nesakārtotu meliorācijas sistēmu varētu tikt sakārtotas.

8) Jānis Feldmanis, Ceraukstes pagasta iedzīvotājs sniedz priekšlikumu izvērtēšanai, proti, kā tieši būvniecības process ietekmēs Bauskas pilsētu, pašvaldības ceļus un Bauskas pilsētas iedzīvotājus.

E. Brante atbild, ka IVN vērtēs abas stadijas – gan būvniecības, gan ekspluatācijas laikā.

9) Sanāksmes dalībnieks no Ceraukstes pagasta ar īpašumu A alternatīvas trases tuvumā jautā, kas ir zilā krāsā iezīmētais kvadrāts? Kas notiks ar ceļu no A7 uz Brunavu? Vai mainīsies tā segums?

A. Skrastiņš atbild, ka zilajā kvadrātā risinās ceļu šķērsošanas jautājumus. Tur, kur šī projekta ietvaros ir paredzēta auto ceļu pārbūve, tur ceļš tiks pārbūvēts ar cieto segumu.

10) Vecsaules pagasta pārvaldes vadītāja Līga Vasiļauska vērš uzmanību uz to, ka laukos katra apdzīvota māja ir liela vērtība, ko nevar salīdzināt ar māju Rīgā.

N. Balgalis atbild, ka projekta mērķis ir pēc iespējas mazāk traucēt vietējos iedzīvotājus.

11) Ģints Druseins („Paegļi”, Brunavas pag.) jautā, vai pārvadi tiks iepilnināti atbilstoši smagās tehnikas pārvietošanai? Kas pēc būvniecības notiks ar lauku ceļiem, vai šie ceļi pēc būvniecības tiks sakāroti? Kur būs tuvākā vieta, kur tiks krauti kravas vilcieni?

A. Skrastiņš aicina iedzīvotājus, kuru rīcībā ir smagā tehnika, sniegt informāciju par šīs tehnikas parametriem, kā arī ierastajiem maršrutiem. Sevišķi, ja iet runa par mazajiem ceļiem. Par ceļu tīklu – būvniecības līgumā būs noteikts, ka ceļu tīkls ir

jāuztur kārtībā būvniecības laikā. Tāpat arī pēc būvniecības ceļu kvalitātei ir jābūt ne sliktākai, kā pirms būvniecības uzsākšanas. Šobrīd Latvijā ir četras unikālas vietas, kur esošo dzelzceļa infrastruktūru šķērso Rail Baltica. Tās ir Iecava, Saulkalne, Vangaži, Skulte, kur ir plānotas kravu pārkraušanas vietas. Ja Bauskas novada uzņēmēji vēlas, lai kravas pārkraušana būtu Bauskā, tad iedzīvotājiem ir jāsniedz šī informācija lokālplānojuma izstrādes laikā. N. Balgalis papildina A. Skrastiņu un aicina plānot šo jautājumu kopā.

12) Elīna Kūla – Braže („Turķi”, Ceraukstes pag.) aicina nesadalīt pagastu vairākās joslās, kā tas notiek šobrīd (auto ceļš, dzelzceļš, gāzes vads u.c.) un veikt loģisku teritorijas plānošanu. Veicināt racionālu līdzekļu izmantošanu – lai iedzīvotāji gūtu labumu. Klātesošā aicina attīstīt reģionālo satiksmi nākotnē ar pieturām gan Grenstālē, gan Ceraukstē.

13) Lauris Ropājs vēlas zināt, kas un kurā brīdī pieņems lēmumu par A vai B variantu.

E. Brante atbild, ka pēc tam, kad Vides pārraudzības valsts birojs būs sniedzis IVN atzinumu, novada pašvaldības lems par darbības akceptu. Ja viens novads lemj par A alternatīvu, otrs par B alternatīvu un šie varianti nav savienojami, tad lēmumu pieņem Ministru kabinets. Ja pašvaldības nav vienojušās, tad izlemj Ministru kabinets. N. Balgalis papildina, ka tas nenotiks balsošanas veidā.

14) Ceraukstes pagasta iedzīvotājs Guntars Braža vēlas zināt, ja tiek transportēti kravas vilcieni, vai tie būs uzpildīti ar naftu. Kas notiks, ja šādi naftas vagoni avarē mežā? Klātesošais jautā, cik maksā šis projekts.

A. Skrastiņš atbild, ka šī dzelzceļa līnija, kas tiks pievienota Eiropas dzelzceļa tīklam, būs atvērta visiem kravu pārvadājumiem. Nevar aizliegt kādu konkrētu veidu. Tas, kas tiek paredzēts, ir pārsvarā konteinerkravas un kombinētās dzelzceļa – auto kravas. Faktiski tās varētu būt tās pašas kravas, kas šobrīd tiek vestas cauri Bauskai pa ceļu. Runājot par bīstamo kravu pārvadājumiem kopumā Eiropā. Ir ļoti daudz pasākumu, kas uzlabo šāda veida kravu pārvadājumus. Piemēram, dubultie korpusi, kas būtiski ierobežo bīstamo kravu noplūdi. Nevar tikt izslēgta avāriju iespēja, tomēr jāatzīmē, ka Rail Baltica dzelzceļa drošības prasības būs stingrākas, nekā šodien tās ir esošajai dzelzceļa infrastruktūrai. N. Balgalis atbild, ka par 2,5 gadu darbu septiņām iesaistītajām kompānijām ar 40 ekspertiem (visā projekta laikā vairāk nekā 100 eksperti) ar rezultātu 15 lokālplānojumi, ietekmes uz vidi novērtējuma process, detalizēti noteikta dzelzceļa līnija 256 km garumā, tiltu un ceļu šķērsojumu skices, ģeoloģiskā izpētr un topogrāfija projekta kopējā cena ir 3,9 miljoni EUR.

15) Daira Zemtore, zemju īpašniece Ceraukstes pagastā, jautā kad tiek plānots uzsākt atsavināšanu.

N. Balgalis atbild, ka atsavināšanas procesa sākums nekādā gadījumā netiek plānots ātrāk par 2017. gadu. Papildinot, ka izpētes grupas darba rezultāts ir arī skarto īpašumu saraksts, kas ir pamatā tam, lai Satiksmes ministrija nodibinātu komisiju un uzsāktu atsavināšanas procesu. Atsavināšanas paziņojums sākas ar individuālu

paziņojumu. Ir jāatceras trīs galvenās lietas saistībā ar atsavināšanas procesu: 1) tirgus vērtība; 2) individuāla pieeja; 3) sadarbība. Īpašnieks un valsts ir divas līguma puses. Ar katru individuāli vienosies.

Klātesošā jautā, ja zemes īpašumu skars, vai tiks atsavināts viss īpašums vai daļa? N. Balgalis skaidro, ka tā būs individuāla pieeja katram. Šis būs komplicēts, bet individuāls process. Klātesošā izsaka ierosinājumu pašvaldībai par nekustamā īpašuma nodokļa samazināšanu. Piemēram, ja tiks sabojāts zemes gabals, varētu tikt samazināts arī nodoklis.

16) Uldis Biķernieks jautā par Mēmeles šķērsošanu. Vai tiešām ir izdevīgi būvēt divus tiltus? Ja tā, tad klātesošā īpašums atrodas starp abiem.

A. Skrastiņš atbild, ka visticamāk būs divi tilti, jo auto transporta un dzelzceļa transporta slodzes ir ļoti atšķirīgas. N. Balgalis skaidro, ka šis ir jautājums, kas tiks risināts sadarbībā ar Latvijas Valsts ceļiem. Risinājums būs redzams 2015. gada septembrī.

17) Dāvids Viskupaitis no Dunavas pagasta jautā, kas notiek, ja tiek skarta dzīvojamā māja, vai tiek kompensēta dzīvojamās platības zaudēšana? Kā tiks kompensēti plānotie ienākumi no šīs atsavinātās zemes?

N. Balgalis skaidro, ka zemnieku saimniecības zemju atsavināšana tiks vērtēta, kā biznesa zaudējumi. Principā valstij ir jānodrošina godīga atlīdzība jeb līdzvērtīgs īpašums. Šeit ir jāņem vērā arī pārcelšanās u.c. izdevumi.

18) Zemgales reģiona Meliorācijas nodaļas vadītāja Ilze Bergmane izsaka viedokli par to, ka meliorācijas speciālisti atbalsta to trases variantu, kurā auto ceļš iet kopā ar dzelzceļa trasi.

19) Arnolds Jātnieks, z/s "Vaidelotes" pārstāvis un Bauskas novada domes deputāts vēlas zināt, kas notiek, ja lielu zemes gabalu sadala mazākos gabalos, vai šādā situācijā tiks kompensēti transporta izdevumi.

N. Balgalis aicina uz tiešu sadarbību ar īpašnieku, lai varētu uzzināt īpašuma struktūru u.c. detaļas. A. Skrastiņš papildus aicina sūtīt informāciju par zemes gabaliem, jo no kadastra informācijas nav iespējams visu uzzināt.

20) Sanāksmes dalībniece ("Klintēni", Ceraukstes pag.) jautā, cik plata būs aizsargjosla no dzelzceļa?

N. Balgalis atbild, ka saskaņā ar Aizsargjoslu likumu, šobrīd tie ir 25 - 100 m no dzelzceļa sliežu malējās ass. Šis attālums tiks noteikts lokālplānojuma laikā. N. Balgalis aicina jautājumu par konkrētu teritoriju izrunāt pēc sanāksmes pie kartes.

Klātesošā jautā, kas būs redzams?

N. Balgalis aicina šo jautājumu risināt pie kartes. Redzams varētu būt žogs ap dzelzceļu vai trokšņa siena.

Klātesošā jautā, kāds būs pievedceļš? Klātesošās īpašuma pievedceļš atrodas tieši uz trases.

N. Balgalis atbild, ka ikvienam īpašumam tiks izveidota piebraukšana. Ja iespējams, tad apvienota, ja nav iespējams, tad katram sava.

21) Sanāksmes dalībnieks jautā, kurš atbildēs par drenāžu, kas tiks sabojāta? Sanāksmes dalībnieks vērs uzmanību uz nekvalitatīvi veiktu meliorāciju iepriekš veiktos projektos.

N. Balgalis atbild, ka atbildību uzņemas būvnieki, kuri ir saistīti ar dzelzceļa realizāciju.

22) Ineta Niedra jautā, vai šis dzelzceļš ies pa visu Latviju. Būvniecība notiks uzreiz vai pa daļām?

N. Balgalis atbild, ka pašlaik tiek plānots, ka pirmais posms, ko izbūvēs ir Rīgas centrālās stacijas un lidostas „Rīga” savienojums. Tie ir 13 km pa kuriem var regulāri braukt arī pirms ir pabeigta visa trase. Tālāk centrālā apļa tehniskais projekts un izbūve. Pēc tam trases Ziemeļu un Dienvidu daļa.

Klātesošā šo jautājumu attiecina arī uz zemju atsavināšanu.

N. Balgalis atbild, ka pagaidām atsavināšana tiek plānota analogi būvniecības procesa posmiem. Šis jautājums vēl tiek precizēts.

23) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik gados Rail Baltica projekts atpelnīsies.

N. Balgalis atbild, ka projekts atpelnīsies 30 gadu laikā.

Klātesošais vaicā, kas notiks, ja valsts nespēs uzturēt šo dzelzceļu, norādot, ka šāds dzelzceļš ir jāapsaimnieko. Tāpat tiek izvirzīts jautājums par to, ka ietekmēto zemju applūšanas gadījumā, radušies zaudējumi būtu jāsedz projektētājiem. Klātesošais izsaka bažas par to, ka Latvijā hidroģeoloģiskie pētījumi nav veikti pietiekamā apjomā.

E. Brante atbild, ka Latvijā ir veikta hidroģeoloģiskā izpēte un šī informācija ir pieejama. Ja projekta ietvaros būs nepieciešams, tad tiks veikti papildus urbumi izpētei. N. Balgalis atbild, ka plānotais dzelzceļš attīstīs Rīgu no 1 miljona pilsētas par 3 miljonu pilsētu. Pašreizējie aprēķini liecina par 13 miljoniem tonnu kravu 2030. gadā. Šīs kravas ir pašreizējās auto kravas, jūras kravas un jaunradītās kravas, kas radīsies arī šeit Latvijā.

24) Sanāksmes dalībniece izsaka komentāru par to, ka šī projekta ietvaros tiks upurēti autopārvadātāji.

K. Vingris skaidro, ka no auto ceļiem procentuāli tiek noņemta maza daļa esošās satiksmes. Autopārvadātājiem šī projekta rezultātā tiks atklātas jaunas iespējas, piemēram, puspiekabju pārvadājumi, izmantojot dzelzceļu, kā arī citas. N. Balgalis atbild, ka tad, kad sāks darboties dzelzceļa līnija Rail Baltica, Latvijā būs unikāls loģistikas nodrošinājumu komplekss. Latvijā būs lielākā lidosta Baltijā, osta, divas dažādas dzelzceļa sistēmas un auto tīkls. Projekta izpētes grupa uzskata, ka Latvijas uzņēmēji spēs izmantot sniegtās iespējas.

25) Uvis Slakteris (SIA „Mālnieki”) ierosina izstrādāt trešo trases variantu, kas būtu taisnāks. Proti, no Ceraukstes uz Iecavu. Abi šobrīd ierosinātie trases varianti skar klātesošā lauksaimniecības zemes. B alternatīva ir pavisam noraidāma. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka lauksaimniecības zemes ir Codes pagasta lielākā bagātība.

N. Balgalis atbild, ka klātesošā piedāvātās alternatīvas gadījumā, Bauskas stacijas vietā būtu Ceraukstes stacija, Iecavā savienojums ar esošo dzelzceļa līniju nebūtu, kā arī posmi, kuros Rail Baltica ir kopā ar Via Baltica, Iecavā nebūtu iespējami.

Tiek uzsākta diskusija, vai šādā trases variantā tiktu aizskarta arī Natura 2000 teritorija.

Klātesošais jautā, cik liela zona ir nepieciešama vilcienam.

N. Balgalis atbild, ka tie ir 40 – 60 m, atkarībā no reljefa.

Klātesošais jautā, kas notiek ar aizsargjoslas zonu ap dzelzceļu.

N. Balgalis skaidro, ka šajā zonā principiālie ierobežojumi varētu būt būvniecības saskaņošana ar dzelzceļa līnijas pārvaldītāju, norādot, ka šajā zonā ir iespējama arī saimnieciskā darbība, piemēram, lauksaimniecība. Aizsargjoslas platums tiks noteikts.

Klātesošais vēlas precizēt, vai šī aizsargjoslas zona netiek atsavināta un uz tās var veikt lauksaimniecisko darbību.

N. Balgalis atbild apstiprinoši.

Klātesošais jautā, cik lielu joslu aizņem Rail Baltica kopā ar Via Baltica un vai tas ir izdevīgi.

N. Balgalis atbild, ka starp dzelzceļu un auto ceļu varētu būt aptuveni 20 – 30 m josla. N. Balgalis skaidro, ka autoceļa un dzelzceļa savienošana vienā kodirodorā ir izdevīgi un nepieciešami, tomēr gana sarežģīti. Piebilstot, ka ir jāņem vērā jau plānotie auto ceļi.

Klātesošais vēlreiz atkārtu, ka labāks tomēr būtu ierosinātais trešais variants.

Klātesošais jautā par likumdošanu saistībā ar zemes atsavināšanu, piemēram, ja tiek sadalīts mazāks zemes gabals.

N. Balgalis atbild, ka situācijā, kurā nav iespējams veikt saimniecisko darbību, piemēram, 0,5 ha lielā teritorijā, tad zemei jābūt atsavinātai. Norādot, ka neviena interesēs nav atstāt mazas zemes strēmēlītes, kuras nevar tikt izmantotas saimnieciskajai darbībai. Pieminot, ka ir pat iespējamās situācijas, kurās risinājums var būt kādu zemju konsolidācija.

Klātesošais jautā, vai šobrīd Eiropas Savienības finansējums ir tikai starptautiskās satiksmes vajadzībām un vai projekta finansētāji zina, ka vietējā līmenī tiek apspriesta reģionālās satiksmes izveide.

N. Balgalis skaidro, ka finansētāji to zina, piebilstot, ka pirmais uzdevums ir izbūvēt līniju tā, lai tehniski reģionālās satiksmes attīstība vēlāk būtu iespējama. Bez piemērotas dzelzceļa līnijas, nevar tikt plānota reģionālā satiksme. Papildinot, ka šī projekta ietvaros nav paredzēta reģionālās satiksmes būvniecība.

Klātesošais vēlas vērēt uzmanību uz to, ka atsavināšana aizņems ilgu laiku. Kā arī neskatoties uz to, ka dzelzceļam nepieciešama vien 40 – 60 m plata josla, būvlaukums šāda dzelzceļa izveidei būs krietni lielāks.

N. Balgalis atbild, ka atsavināšanas process nebūs saistīts ar būvniecībā nepieciešamo zemi. Zemes, kuras būs nepieciešamas būvniecības procesā, būvnieki varēs iznomāt. Konkursa nolikumā, protams, būs prasība teritoriju pēc būvniecības atstāt tādā kvalitātē, kāda tā ir bijusi pirms būvniecības, papildinot, ka šobrīd ir pieejamas tehnoloģijas, kas ļauj dzelzceļu izbūvēt šaurā joslā. Nodarbināto skaits būvniecības procesā būs mērāms vairākos tūkstošos.

Klātesošais jautā, vai visiem privātīpašniekiem, no kuriem tiks atpirkta zeme, pirkums tiks aplikts ar 15% ienākumu nodokli par šo darījumu.

N. Balgalis atbild, ka šis jautājums tiks precizēts.

Klātesošais ziņo, ka viena zemes gabala nomērīšana/izmērīšana aizņem pusgadu, ņemot vērā pašreizējo likumdošanu.

N. Balgalis atbild, ka, protams, visas trases garumā veikt šīs darbības ar īpašumiem prasīt daudz laika un darba. Tas nozīmē, ka būs daudz darba mērniekiem, zemes vērtētājiem u.c.

Klātesošais min to, ka tiks nosūtīts e-pasts ar visiem klātesošā piederošajiem īpašumiem, kuros viņš ir ieinteresēts uzzināt un precizēt informāciju gan par meliorāciju, gan lauksaimniecības tehnikas transportēšanu un arī citiem būtiskiem jautājumiem.

Klātesošais jautā, vai tad, kad tiks atpirktas zemes priekš Rail Baltica projekta, tiks atpirktas arī zemes priekš Via Baltica auto ceļa.

N. Balgalis atbild, ka, viņaprāt, atsavināmās platības būtu nepieciešams atsavināt vienlaicīgi abiem projektiem.

Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka Bauskas novadā zemes ir jāvērtē, ņemot vērā to, ka šeit notiek aktīva lauksaimnieciskā darbība jeb aktīva uzņēmējdarbība.

26) Sanāksmes dalībiece jautā, kādā veidā tiks kompensēti zaudējumi, kas rodas, ja caur īpašumu brauc dzelzceļš, pieminot, ka pēc dzelzceļa realizācijas ar šo īpašumu vairs neko nevar darīt.

N. Balgalis atbild, ka vispirms ir jāizvēlas trases novietojums. Tad, kad sāksies atsavināšanas process, ir nepieciešams rakstīt iesniegumu Satiksmes ministrijai ar informāciju par to, ka atrodas ietekmētajā teritorijā. Papildinot, ka Latvijā šī likumdošana attīstās. N. Balgalis aicina klātesošo šobrīd par šādiem aspektiem neuztraukties, bet uzmanīgi sekot līdzi notikumu attīstībai, jo šobrīd tiešas kompensācijas saistībā ar šo jautājumu netiek paredzētas.

N. Balgalis noslēdz sanākumi.

Sanāksmes vadītājs

Lūcija Kursīte

Protokolētājs

Anete Zvaigzne