

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

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

PROTOKOLS Nr. 6

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 26. februāris, plkst. 17.00

Sanāksmes norises vieta: Ķekavas kultūras nams, Gaismas iela 17, Ķekava, Ķekavas novads

Sanāksmi atklāj SIA „AC Konsultācijas” pārstāvis Artūrs Caune. A. Caune iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību un dod vārdu Evijai Brantei.

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 lokālplānojumu izstrādes uzsākšanu. N. Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija” pārstāvjiem, izmantojot e-pastu un informatīvo tālruni.

A. Caune aicina sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus par paredzētajām darbībām.

1) Ķekavas novada domes priekšsēdētājs Valts Variks vēlas precizēt, kādā veidā iedzīvotāji var izteikt savu viedokli saistībā ar šo projektu.

E. Brante atbild, ka priekšlikumi, kuri tiks izteikti mikrofonā, tiks nodoti ar protokolu. Pārējos viedokļus var iesniegt brīvā formā gan e-pasta, gan vēstuļu un arī faksa veidā Vides pārraudzības valsts birojam. Papildinot, ka visi priekšlikumi, jautājumi un

komentāri, kuri tiks nogādāti pašvaldībā, „RB Latvija” un SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” birojos, arī tiks nodoti tālāk Vides pārraudzības valsts birojam.

2) Kārlis Krūmiņš („Melnkalēji”) jautā, cik decibelu būs transporta koridora malā, kurš ies gar klātesošā māju.

E. Brante atbild, ka IVN ietvaros tiks veikta trokšņa modelēšana, kurā tiks ņemts vērā ne tikai jaunais, bet arī esošais trokšņa līmenis. Papildinot, ka vietās, kur nepieciešams, tiks izbūvētas prettrokšņu sienas, lai trokšņa līmeņi netiktu pārsniegti.

3) Sanāksmes dalībnieks vēlas zināt, kāpēc Rīga tiek izslēgta no pamattrases.

N. Balgalis atbild, ka Rīga ir iekļauta trasē.

4) Sanāksmes dalībniece vaicā, kas tiks darīts ekoloģiskas katastrofas gadījumā.

A. Skrastiņš skaidro, ka plānotais dzelzceļš atšķiras no šobrīd ierastā dzelzceļa, kāds ir Latvijā, norādot, ka plānotie kravu veidi ir galvenokārt konteinerkravas un kombinētie auto – dzelzceļa pārvadājumi. Atzīmējot arī to, ka plānotais dzelzceļš būs atbilstošs Eiropas drošības prasībām. Klātesošā norāda uz to, ka ziņās tiek bieži minētas vilcienu katastrofas arī Eiropā.

5) „Vides aizsardzības kluba” pārstāvis Edmunds Kance jautā par Daugavas šķērsošanu Rīgas centrā, par kravu pārkraušanu Salaspilī un par pasažieru iebraukšanu Rīgā no Salaspils puses.

N. Balgalis atbild, ka, iebraucot Rīgā pa Ērgļu dzelzceļa līniju, esošā dzelzceļa līnija tiek šķērsota vienu reizi. Salaspils ir labākā vieta, kur savienot abus dzelzceļus, jo tur jau atrodas lielākā kravu plūsma un apvedceļš. N. Balgalis atbild, ka ir plānota jauna dzelzceļa tilta izbūve paralēli esošajam dzelzceļa tiltam, jo esošais tilts nevar tikt izmantots jaunajam vilcienam. Šo ideju atbalsta arī Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padome.

6) Sanāksmes dalībnieks jautā pēc kādām tirgus cenām tiks piešķirtas kompensācijas par īpašumiem.

N. Balgalis skaidro, ka atsavināšanas laiks varētu sākties tikai no 2017. gada un ka kompensāciju nosaka trīs principi. Pirmkārt, tā ir tirgus cena, kuru nosaka individuāli vērtētājs. Otrkārt, individuāla pieeja. Treškārt, sadarbība. Papildinot, ka Rail Baltica mājas lapā (railbaltica.info) ir pieejama informācija par atbilstošajiem Ministru kabineta noteikumiem.

7) Jaunsila iedzīvotāja Anita Kanteruka uzdod jautājumu par to, vai trase var iziet no šobrīd iezīmētā 300 m koridora.

A. Skrastiņš atbild, ka nav paredzēts iziet no iezīmētā 300 m koridora, izņēmums varētu būt kādi līdz šim nezināmi nepārvarami apstākļi. Klātesošā piebilst, ka ļoti būtiski ir, lai tiktu saglabāta esošā pāreja, kas ir Ziemeļu ielas turpinājums ceļā uz Jaunsilu.

8) Jaunsila iedzīvotājs Ilmārs Vecumnieks jautā par trases savienojumu ar lidostu.

N. Balgalis atbild, ka šis savienojums ir būtisks starptautiskās lidostas „Rīga” attīstībā, kā arī būtisks aspekts tam, lai pēc 20 vai 30 gadiem Olaines, Bauskas, Iecavas un Ķekavas u.c. iedzīvotāji varētu izmantot šo dzelzceļa infrastruktūru. Klātesošais vērš uzmanību uz to, ka dzelzceļš ir viens no būtiskiem terorisma riska objektiem. N. Balgalis komentē, ka Latvijai ir nepieciešams savienojums ar Eiropu ne tikai ar Austrumiem.

9) Aldis Mikanovskis jautā, kurš no izbūvētajiem satiksmes mezgliem būs dārgākais.

N. Balgalis atbild, ka jau šobrīd dārgākais mezgls ir starptautiskā lidosta „Rīga”. Turpinot, ka konkrētas izmaksas būs zināmas pēc izpētes. Paredzētais atmaksāšanās laiks visam projektam ir 30 gadu.

10) Ķekavas novada domes priekšsēdētājs Valts Variks jautā, vai Ķekavā kādreiz varētu būt pieturas stacija.

N. Balgalis skaidro, ka sākotnēji pa izbūvēto dzelzceļa līniju notiks starptautiskā un kravu satiksme. Pārējā laikā var tikt organizēta reģionālā satiksme. V. Variks jautā, kura no trasēm ir pirmais un kura otrais variants. E. Brante atbild, ka IVN procesā tiek vērtēti abi trases varianti. N. Balgalis skaidro, ka visā Latvijas teritorijā tiek vērtētas trašu novietojuma un tehnoloģiskās alternatīvas vai tikai tehnoloģisko risinājumu iespējamās alternatīvas.

11) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik ilgs laiks būs nepieciešams, lai veiktu trases posmu caur lidostu „Rīga”.

N. Balgalis atbild, ka tās varētu būt papildus 13 minūtes.

12) Jānis Ozoliņš vēlas zināt, kā tiks risināti piekļuves jautājumi vietās, kur privātīpašums tiek sadalīts daļās.

A. Skrastiņš atbild, ka piebraukšanas iespējas tiks risinātas izpētes teritorijas ietvaros. Ja zemes gabals tiek pārdalīts divās daļās, no kurām kādu vairs nav iespējams izmantot, tad tiks vērtēta zemes atsavināšana. Atkārtoti aicinot iesniegt iedzīvotājus informāciju par viņu zemes gabalu struktūru, lai varētu nodrošināt to turpmāku izmantošanu.

13) Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu par to, kāpēc ir nepieciešams būvēt jaunu trasi un jaunu dzelzceļa tiltu.

A. Skrastiņš atbild, ka Rail Baltica ietvaros ir viens tehnoloģisks ierobežojums, proti, jaunais dzelzceļš nevar šķērsot esošo dzelzceļu vienā līmenī. Klātesošais jautā, kāpēc pārkraušana nepieciešama Salaspilī. A. Skrastiņš atbild, ka šādā gadījumā jaunā trase atrodas pēc iespējas tuvāk kravu sadalīšanas punktam. Norādot, ka viens ostu izteiktajiem nosacījumiem, ir prasība, lai stividoru iespējas saņemt kravas būtu vienādas.

14) Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc paredzētais kravu terminālis Salaspilī netiek būvēts otrā pusē esošajam dzelzceļam.

A. Skrastiņš skaidro, ka otrā pusē tam nav pietiekami lielas teritorijas.

15) Ilgonis Malauskis jautā, vai tiek saglabāta doma Ķekavas novadu sadalīt divās daļās un caur to vest kravas transportu.

A. Skrastiņš atbild, ka dzelzceļš cauri Ķekavai pa Rīgas HES konstrukciju nav paredzēts. Šobrīd esošā auto transporta slodze rada problēmas HES konstrukcijām, tāpēc sadarbībā ar Latvijas Valsts ceļiem tiek risināts jautājums par Rīgas apvedceļa būvniecību.

16) Ķekavas novada domes priekšsēdētāja vietnieks Juris Krūmiņš vaicā, kāpēc ir nepieciešama dzelzceļa būvniecība, ja jūras transports ir lētāks.

K. Vingris atbild, ka šobrīd jūras transports kļūst arvien dārgāks.

17) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai Latvijā būs tikai divas pieturas vietas – stacija un lidosta un cik ilgs laiks paies ceļā Rīga – Tallina.

Izpētes grupa šo apgalvojumu apstiprina. A. Skrastiņš atbild, ka attālums Rīga – Tallina tiks veikts nepilnās divās stundās.

18) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik ilgā laikā varēs tikt no Rīgas līdz Berlīnei.

K. Vingris skaidro, ka tas ir atkarīgs no sliežu ceļu stāvokļa Polijā. Tad, kad Polijā dzelzceļa kvalitāte būs tāda, kā šobrīd ir plānota Rail Baltica, tad šis attālums tiks veikts 8 stundās.

19) Diāna Blūma vēlas zināt, vai tiks kompensēta līdz šim notikusī piespiedu dīkstāve viņas īpašumā un nekustamā īpašuma vērtības kritums.

Kristīne Casno atbild, ka līdzšinējo ierobežojumus nosaka Ķekavas pašvaldība, nevis Rail Baltica dzelzceļš. A. Skrastiņš atbild, ka šis jautājums tiks precizēts būvvaldē. K. Casno atbild, ka, nē, par dīkstāvi netiks maksāts, jo šo dīkstāvi nenosaka Rail Baltica projekts. Diskusijā iesaistās arī Ķekavas novada domes teritorijas plānotāja Iveta Zālīte. 2012. gadā Teritorijas plānojumā tika iestrādāta informācija, kas saņemta no Satiksmes ministrijas saistībā ar dzelzceļa izpēti. A. Caune aicina šo specifisko gadījumu risināt individuāli.

20) Vaira Paupe („Jaunbalgalvji”) jautā, kuri, no klātesošajiem, izteica piekrišanu par Rail Baltica būvniecību aptaujā, kuras rezultāti publicēti informatīvajā bukletā. Klātesošā arī izsaka satraukumu par to, ka plānotais dzelzceļš sadala valsti divās daļās. Tāpat arī vēlas zināt, kāda būs morālā kompensācija un kā tā tiks aprēķināta, ja tiek atsavināts īpašumu.

K. Vingris skaidro, ka, viņaprāt, šāda dzelzceļa līnija nevis sadala valsti divās daļās, bet gan iedala Latviju Eiropas daļā. Morālās kompensācijas nebūs, tajā pašā laikā pārrunās par atsavināšanu tiks ņemti vērā visi aspekti. K. Casno skaidro, ka aptaujāti tika 1000 līdz 1500 Latvijas iedzīvotāju. E. Brante papildina, ka IVN procesa ietvaros tiks veikta aptauja par iedzīvotāju attieksmi pret projektu, piebilstot, ka tā varētu notikt aprīlī un maijā.

21) Edvīns Rande („Randes”) jautā, kā tiks novērtēts nekustamā īpašuma vērtības kritums vietās, kur īpašums ir tuvu dzelzceļam. Klātesošais arī jautā, vai ir iespējams uzzināt konkrētāku informāciju par plānoto tiltu pie Daugmales.

K. Vingris atbild, ka šobrīd ir redzams tikai trases koridors, konkrētāki tehniskie risinājumi būs zināmi septembrī. Šobrīd nav paredzētas morālās kompensācijas, tomēr, ņemot vērā, ka šis jautājums bieži izskan, tādas varētu tikt vērtētas.

22) Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc paredzēta pietura tikai Rīgā un vai autoceļš būs kopā ar dzelzceļu.

A. Skrastiņš skaidro, ka viss tiek plānots sadarbojoties ar Latvijas Valsts ceļiem, kā arī norāda, ka iezīmētā zona ir, lai risinātu piekļūšanas iespējas īpašumiem. Norādot, ka ātrgaitas vilcienu pieturu starpā ir jābūt vismaz 150 km attālumam.

23) Igors Kleins („Lazdas”, Kļauģu kalns) vēlas zināt, vai šis dzelzceļa projekts ir integrēts ar Latvijas Valsts ceļiem.

A. Skrastiņš atbild, ka šis projekts ir integrēts gan tajā vietās, kur ir esošie autoceļi, gan tajās vietās, kur saskaņā ar Latvijas Valsts ceļiem tie ir plānoti.

24) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik mājas tiks nojauktas Ķekavas novadā.

A. Skrastiņš skaidro, ka Ķekavas novadā tās ir 1 līdz 2 mājas, visā Latvijas teritorijā tās ir aptuveni 10 mājas. K. Casno papildina, ka māju skaits, kuras varētu tikt nojauktas, var mainīties iezīmētā 300 m koridora ietvaros. Kā arī skaidro to, ka mājas ārpus dzelzceļa žoga netiks nojauktas. A. Skrastiņš aicina iedzīvotājus, kuri atrodas iezīmētā koridora vidū, iesniegt savu kontaktinformāciju, lai kopā ar plānotājiem varētu risināt individuālus jautājumus un situācijas. Klātesošais izsaka bažas par citiem plānotajiem infrastruktūras objektiem, kas varētu tikt būvēti nākotnē Ķekavas novada teritorijā. K. Vingris šīs bažas apstiprina.

25) *Sanāksmes dalībniece vēlas noskaidrot, vai nākotnē, ja varētu tikt attīstīta reģionālā satiksme ar pieturu Ķekavā, vai būtu nepieciešamība izbūvēt papildus sliežu ceļus.*

A. Skrastiņš atbild, ka tā varētu būt, piebilstot, ka abu platumu sliežu sistēmas savā starpā nav kombinējamās.

26) *Daugmales pagasta iedzīvotājs Guntis Kazāks jautā, vai atzars no Saulkalnes šķīrotavas ir paredzēts tikai kravu kustībai. Klātesošais jautā, kā vilciens uzņem ātrumu no Saulkalnes, vai tas ir ātrāk par 30 km/h un kāda būs vibrācija.*

A. Skrastiņš atbild apstiprinoši, ka pa šo ceļu pārvadātu tikai kravas. A. Skrastiņš skaidro, ka vibrācijas rada ritošais sastāvs. E. Brante atbild, ka konkrēti trokšņu un vibrāciju līmeņi tiks pateikti septembrī, piebilstot, ka, jo ātrāk brauc vilciens, jo tas ir skaļāks. Klātesošais jautā, vai apkārt Saulkalnes kravu terminālim būs izvietoti skaņu norobežojoši žogi. E. Brante atbild, ka nepieciešamība pēc tādiem būs zināma septembrī, kad tiks noslēgts IVN.

27) *Ķekavas iedzīvotājs Ārijs Lejenieks vēlas zināt, kam šis projekts ir izdevīgs, kā arī kas veidos plānoto pasažieru plūsmu.*

K. Vingris atbild, ka šis projekts ir izdevīgs visiem, kuri par to maksā – gan Eiropas Savienība, gan Latvijas valsts. Tiek paredzēta aptuveni 5 miljonu pasažieru satiksme gadā, norādot, ka tiek runāts par starptautisko satiksmi un starptautisko darbaspēka mobilitāti. A. Skrastiņš atbild, ka valsts ar dzelzceļu tiks sadrumstalota ne vairāk un ne mazāk, kā tas būtu tikai autoceļa izbūves gadījumā.

28) *Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu par dzelzceļu savienojumiem un ratiņiem, kā arī par kompensācijām, proti, kas veidos īpašuma tirgus cenu kompensāciju.*

A. Skrastiņš atbild, ka šis ir vienots dzelzceļa tīkls, kurš būs pieejams dažādiem operatoriem no visas Eiropas. Par kompensācijām atbild K. Vingris skaidro, ka kompensācijas apjomam ir jābūt tādām, lai ar iegūto naudu varētu iegādāties līdzvērtīgu īpašumu citā vietā.

29) *Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu Satiksmes ministrijai saistībā ar kravu transportu pa Daugavas kreiso krastu.*

K. Vingris skaidro, ka šāds dzelzceļš ir tikai pētīts, bet nekur nav apstiprināts. Gadījumā, ja tāds būtu plānots, to apstiprinātu Ministru kabinets. Ņemot vērā, ka par šo jautājumu ir bijusi tikai viena izpēte, nav pamata par to runāt kā par reālu projektu. Komentē Iveta Zālīte: saņemtie vektora formāta dati no Satiksmes ministrijas par dzelzceļa izpēti ir iekļauti novada teritorijas plānojumā. K. Vingris apstiprina, ka šis dzelzceļš ir iestrādāts Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā, tomēr tas nav nostiprināts detalizētos dokumentos.

30) Sanāksmes dalībnieks aicina plānotājus pēc iespējas laicīgāk informēt tos cilvēkus, kuru mājas varētu tikt nojauktas.

A. Skrastiņš garantē to, ka šī informācija tiks nodota individuāli un pēc iespējas ātrāk.

31) Vladislavs Briuņa („Rasmaņi”, „Lielozoli”, „Vedmeri”) jautā, cik tiltu būs pāri Daugavai. Klātesošais vēlas precizēt informāciju par Via Baltica projekta realizāciju. Kā arī jautā, vai jaunā projekta ietvaros tiks uzlabota jau esošā ceļu infrastruktūra.

K. Vingris atbild, ka projekta Via Baltica IVN jau ir veikts un ka tā risinājumi tiks saskaņoti ar Rail Baltica. K. Vingris atbild, ka būs divi tilti – dzelzceļam un autoceļam savs. A. Skrastiņš papildina ar to, ka konkrēti risinājumi, kā savienot autoceļu ar dzelzceļu pāri Daugavai, tiek skatīti. Esošo ceļu infrastruktūru šī projekta ietvaros ir iespējams uzlabot tikai situācijā, ja to ir nepieciešams pārveidot vai pārvietot Rail Baltica realizācijas ietvaros.

32) Sanāksmes dalībniece jautā par morālo kaitējumu. Vai plānotāji nebaidās no tiesas procesiem?

A. Skrastiņš skaidro, ka absolūt var tikai to, ko šobrīd nosaka likumdošana. Vēlreiz aicinot iesūtīt konkrētu informāciju par konkrēto gadījumu, lai varētu konkrēti uzrunāt tuvāk esošo māju īpašniekus.

33) Edmunds Kance („Vides aizsardzības klubs”) jautā par elektromagnētisko lauku, kas rastos no dzelzceļa, un par meža zemju transformācijām.

A. Skrastiņš atbild, ka ir paredzēta 25 kV trase, kāda tiek izmantota visā Eiropā. A. Skrastiņš norāda, ka Eiropā nav novērotas problēmas ar elektromagnētisko lauku, tāpēc tādām nevajadzētu būt Latvijā. Situācijā, kur trase ies vienotā koridorā ar 330 kV līniju, tiek veikts atsevišķs IVN, kurā tiks veikta arī situācijas modelēšana. Piebilstot, ka meža izciršana notiks minimālajos nepieciešamajos apjomos dzelzceļa izbūves vajadzībām, kas ir no 40 līdz 60 m atkarībā no reljefa. A. Skrastiņš aicina vietējos iedzīvotājus un pašvaldību informēt par vietām, kur būtu nepieciešamas zvēru pārejas.

Klātesošais aicina apsvērt iespēju kravu pārkraušanas termināli veidot nevis Salaspilī, bet Iecavā (pie dzelzceļa līnijas Jelgava – Krustpils).

A. Skrastiņš norāda, ka Latvijā ir četras unikālas vietas, kurās esošā dzelzceļa trase šķērso plānoto. Šajās vietās nākotnē ir paredzēti termināli. Tā ir Skulte, Vangaži, Saulkalne un klātesošā pieminētā Iecava.

34) Sanāksmes dalībniece vēlas zināt, cik sliežu ceļi ir paredzēti kravu pārvadājumiem un kā tas ietekmēs trokšņa līmeņus.

A. Skrastiņš atbild, ka visā Rail Baltica līnijā ir paredzēti divi sliežu ceļi, piebilstot, ka trokšņa modelēšanā tiks ņemts vērā arī faktors, ka pa katru no sliežu ceļiem vienlaicīgi var braukt viens vilciens.

35) Sanāksmes dalībnieks pauž viedokli, ka šī nevar būt sākotnējā sabiedriskā apspriešana, ja jau ir veiktas sarunas ar citiem novadiem.

A. Skrastiņš skaidro, ka Rail Baltica nav dzelzceļš, kas atrodas tikai Ķekavas novadā. Šis dzelzceļš šķērso 15 pašvaldības, kurās kopā notiek 16 sākotnējās sabiedriskās apspriešanas. E. Brante papildina, ka likums paredz, ja projekts šķērso vairākas pašvaldības, sanāksmes notiek katrā no pašvaldībām. Tiek skaidrots, ka šobrīd notiek sākotnēja sabiedriskā apspriešana pēc tam, kad Vides pārraudzības valsts birojs ir pieņēmis lēmumu par IVN nepieciešamību.

36) Ķekavas novada domes priekšsēdētājs Valts Variks jautā, kāda ir adrese, uz kuru iedzīvotāji var nosūtīt savus viedokļus. V. Variks jautā, vai e-pasts tiks uzskatīts kā oficiāls viedokļa izpaušanas veids.

E. Brante nosauc Vides pārraudzības valsts biroja adresi, kā arī atbilstošo e-pasta adresi. Tiek apstiprināts, ka visi e-pasti tiek uzskaitīti un ņemti vērā, kā arī apstiprināts tas, ka e-pasts ir veids, kādā paust oficiālu viedokli.

V. Variks aicina iedzīvotājus sūtīt savus viedokļus arī pašvaldībai (novads@kekava.lv), kura tos apkopos.

E. Brante piebilst, ka informācijas aprīte starp iesaistītajām pusēm, ir ierasta prakse. K. Vingris piebilst, ka būtu vēlams savus viedokļus paust konstruktīvā veidā ar pamatojumiem.

V. Variks aicina novada iedzīvotājus savus viedokļus paust arī pagastu pārvaldēs mutiski, kur tie tiks pieņemti un apkopoti.

K. Vingris skaidro, ka uz katru no šiem e-pastiem netiks sniegtas atbildes, jo vēstuļu un e-pastu mērķis ir tos apkopot un pievienot ziņojumam. K. Casno papildina, ka ir divi e-pasti. Viens no tiem ir, lai saņemtu papildus informāciju (info@railbaltica.info) un atbildes uz jautājumiem, savukārt otrs e-pasts ir priekšlikumiem, ieteikumiem un viedokļiem (vpvb@vpvb.gov.lv). Uz pirmo e-pastu atbildēs pēc iespējas ātrākā laikā. A. Skrastiņš papildina, ka vietās, kur trase šķērso mājas, īpašnieki tiks individuāli uzrunāti jau sākot no sabiedriskās apspriešanas beigām. Savukārt, ja ir kādi konkrēti priekšlikumi vai konkrētas bažas, tad ir nepieciešams atstāt savu kontaktinformāciju, lai varētu sazināties un precizēt detaļas. Tas ir nepieciešams, lai strādājot pie tehniskajiem risinājumiem, varētu sazināties ar īpašniekiem, lai nerastos pārpratumi.

37) Inārs Bāgants vaicā, vai ir iespējams izteikties atsevišķi tikai par lidostas savienojumu ar trasi, ierosinot, ka labāk būtu, ja kravas no lidostas ieltu un izietu tikai no vienas puses, t.i. ne cauri Mārupes, Olaines un Ķekavas novadiem.

Klātesošais norāda, ka viņš un arī citi nevēlētos būt tā sabiedrības daļa, kas iestājas pret visu Rail Baltica projektu kopumā.

A. Skrastiņš atbild, ka viedokli var izteikt gan par visu trasi kopumā, gan par atsevišķu kādu tās daļu, konkrētiem posmiem vai konkrētām vietām. Papildinot, ka plānotāji priecājas par jebkuru viedokli – gan pozitīvu, gan negatīvu.

38) Aivars Porietis („Buči”, Bērzmente) jautā, vai Ķekavas pusē iezīmētajā izpētes kvadrātā ir paredzēta uzgaidāmā zona vilcieniem, kuri netiek Saulkalnē.

A. Skrastiņš atbild, ka šī zona nekāda gadījumā nav paredzēta vilcieniem kā uzgaidāmā zona. Tiek plānots, ka vilcienu sastrēgumu nebūs.

Klātesošais vēlas precizēt, cik sliežu ceļi tiks izbūvēti Ķekavā.

A. Skrastiņš atbild, ka Ķekavas pusē tiks izbūvēti divi sliežu ceļi ar iespēju nākotnē papildus pievienot infrastruktūru tam, lai attīstītu reģionālo vilcienu satiksmi.

39) Sanāksmes dalībnieks jautā, cik liela josla tiks atsavināta – 300 vai 60 m.

A. Skrastiņš atbild, ka zeme tiks atsavināta joslā, kas ir starp dzelzceļa žogiem jeb 40 līdz 60 m plata josla. Skaidrojot, ka iezīmētā 300 m josla ir izpētes zona, kuras iedzīvotāji tiek aicināti uz sadarbību.

Klātesošais vēlas zināt, kā būs ar piebraukšanas ceļiem. Vai no kāda īpašnieka var tikt atsavināta papildus platība, lai izveidotu piebraukšanas ceļus?

A. Skrastiņš skaidro, ka 40 – 60 m platajā zonā tiek iekļauts arī dzelzceļa apkalpojošais ceļš. Tomēr vienošanās par apkalpojošo ceļu statusu piederību, tiks risināta kopīgi visās trīs Baltijas valstīs, lai sistēma būtu vienāda. Papildinot, ka neviens īpašums nepalikts bez piebraukšanas ceļa.

Klātesošais izsaka komentāru par to, ka 40 eksperti ir strādājuši un nav pamanījuši to, ka tiek šķērsotas vairākas dzīvojamās mājas, iespējams izmantota novecojusi informācija. Klātesošais jautā, vai tiek pieļauta iespēja, ka varētu tikt veiktas izmaiņas arī koridora novietojumā.

A. Skrastiņš atbild, ka eksperti ir strādājuši ar valsts institūciju rīcībā esošo informāciju, kas tiek atjaunota reizi piecos gados. Iedzīvotāji, kuru mājas atrodas trases koridorā, par kurām līdz šim nav bijusi pieejama informācija no kartogrāfiskajiem materiāliem, tiek aicināti sazināties ar izpētes grupu. Piebilstot, ka ir iespējamas izmaiņas trases koridorā un ka ir paredzēta situācijas aktualizēšana.

Klātesošais vaicā, ko nozīmē kartē iezīmētie zilie kvadrāti.

A. Skrastiņš atbild, ka šie kvadrāti ir paredzēti piekļūšanas iespēju īpašumiem risināšanai. Trases koridors ir iezīmēts plašs, lai būtu iespēja risināt dažādas

situācijas, kuras līdz šim nav bijušas zināmas (gan piebraukšana, gan zvēru pārejas, lauksaimniecības tehnikai paredzētie šķērsojumi u.c.).

40) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai sākotnējās sabiedriskās apspriešanas prezentācija būs pieejama internetā.

K. Casno atbild, ka visas prezentācijas būs pieejamas mājas lapā www.railbaltica.info sadaļā „Sabiedriskā apspriešana”.

41) Aigars Vītols izsaka viedokli par to, ka šis dzelzceļš konkrēti Ķekavas novada iedzīvotājiem tiešu labumu nesniedz un ka lielai daļai sabojā dzīvi. Klātesošais lūdz nosaukt kaut vienu tiešu ieguvumu, kāds būs no šī projekta tieši Ķekavas novada iedzīvotājiem. Klātesošais jautā, vai ministriju līmenī ir apspriests jautājums par nodokļu atvieglojumiem tiem zemju īpašniekiem, kuru zemes tiek ietekmētas un sabojātas, bet ne atsavinātas.

A. Skrastiņš skaidro, ka dzelzceļa līnija, kas 19. gs. tika izbūvēta uz Daugavpili, tiek izmantota arī šodien, norādot, ka infrastruktūra veicina attīstību. Komentējot, ka šajā projektā nav iespējams izvairīties no īpašumu aizskaršanas. Šis projekts ir jāuztver kā iespēja, kura vairs netiks dota. Vēlreiz norādot, ka jaunradītā infrastruktūra būs pamats reģionālajai satiksmei. Rail Baltica līnija nedublē esošo dzelzceļu, tāpēc tā sniedz jaunas līdz šim nebijušas iespējas.

Klātesošais vērs uzmanību, ka Ķekava un Mārupe ir Rīgas guļamrajoni. Šajos novados iedzīvotāji ir izbūvējuši ģimenes mājas, lai atpūstos no Rīgas. Norādot, ka arī līdz šim viņiem ir pietiekami laba nokļūšana uz pilsētu un lidostu. Klātesošais norāda, ka nav saprotams, kāpēc atzars uz lidostu ir svarīgs. Ja šajā posmā tiks izvietoti loģistikas centri, tad iedzīvotāju sadzīve papildus tiks apgrūtināta. Klātesošais jautā, vai konkrētais posms („izbrauciens caur Rīgu”) tiks izbūvēts pa ES naudu vai valsts līdzekļiem.

A. Skrastiņš atbild, ka viss projekts, kurš tiek rādīts, ir finansēts ar Eiropas līdzekļiem. Norādot, ka šis ir ne tikai guļamrajonu, bet arī saimnieciskās darbības teritorijas, kā piemēru minot Mārupi. Pieminot, ka jo vairāk šis dzelzceļš tiks izmantots vietējo vajadzībām, jo labāk. K. Vingris komentē, ka visi līdz šim izteiktie viedokļi var sasniegt kritisko masu, kas veicinātu likumdošanas izmaiņas konkrētajā jautājumā. Pēdējās izmaiņas likumdošanā, kas skāra atsavināšanas jautājumus, notika Nacionālās bibliotēkas būvniecības laikā, norādot, ka Rail Baltica ir pietiekami apjomīgs un ilgstošs projekts, lai varētu ietekmēt likumdošanu. Ir vietas, kurās pašvaldība sniedz nodokļu atvieglojumus zemju īpašniekiem, bet šī ir vienošanās starp pašvaldību un valsti. A. Skrastiņš piebilst, ka atsavināšanas procesi sāksies ne ātrāk kā 2017. gadā, aicinot iedzīvotājus būt aktīviem.

42) Sanāksmes dalībnieks vērs uzmanību uz to, ka līdz šim sanāksmes laikā nav pieminēta ietekme uz kultūrvēsturisko mantojumu, konkrēti par Daugmales pilskalnu. Vai novads varētu saņemt kompensāciju par vides degradēšanu?

E. Brante atbild, ka process ir tikai sākumā, tomēr eksperti līdz šim ir secinājuši, ka šobrīd neviena no trasēm nešķērso kultūrvēsturiskos pieminekļus. Abas alternatīvas iet garām pieminekļu aizsardzības zonām. Šis projekts būs viena no iespējām arheoļiem saņemt līdzekļus papildus izpētēm.

Klātesošais jautā, kas notiek, ja Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija sniedz noraidošu atzinumu attiecībā uz Rail Baltica projektu.

E. Brante skaidro, ka šādā gadījumā tiek izmantots Aizsargjoslu likums, tiek meklēti konkrētās situācijas risinājumi. A. Skrastiņš papildina, ka var rasties situācijas, kurās ir jāizdara izvēle starp kāda objekta aizsardzību un cita ietekmēšanu. No visiem trases variantiem tieši šis piedāvātais trases novietojums skar vismazāko īpašumu skaitu.

43) Sanāksmes dalībiece jautā, kāds ir procentuālais sadalījums projekta finansējumam.

K. Vingris atbild, ka šobrīd paredzētais procentuālais sadalījums ir 15% valsts un līdz 85% Eiropas Savienība. Šie 15% ir jāsedz valstij, tomēr valstij ir iespējas šo finansējumu piesaistīt arī no privātā kapitāla u.c. finanšu instrumentiem.

Klātesošā jautā, kad tieši būs pieejama šī prezentācija internetā. Līdz šim nav atrasta karte, kurā būtu redzama arī plānotā auto infrastruktūra.

E. Brante atbild, ka prezentācijas būs pieejamas pēc visām sanāksmēm jeb pēc 15. marta.

Klātesošā jautā, ko nozīmē tas, ka priekšlikumi tiek pieņemti līdz 15. martam, bet tomēr arī pēc tam.

E. Brante skaidro, ka priekšlikumi līdz 15. martam tiek pieņemti vides novērtējumam, jo Vides pārraudzības valsts birojam līdz marta beigām ir jāizsniedz IVN programma. Paralēli IVN procesam tiek strādāts pie tehnisko risinājumu meklēšanas, kuriem priekšlikumu iesūtīšana var notikt arī pēc 15. marta.

Klātesošā jautā, vai autotransporta koridoram netiek paredzēta ietekme uz vidi.

E. Brante atbild, ka autotransporta koridoram jau ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Šis novērtējums ir pieejams Latvijas Valsts ceļu mājas lapā.

44) Aldis Balodis vaicā, vai atzars, kas ved caur lidostu, ir ātrvilciens pasažieru transportam un vai tas Rīgā pieturēs divās vietās. Ierosinot, ka vilciens varētu veikt apļveida kustību pie lidostas un braukt atpakaļ uz staciju pa to pašu ceļu. Atzīmējot, ka šādam risinājumam, kāds tiek piedāvāts šobrīd nav pamatojuma.

A. Skrastiņš skaidro, ka vilciens nav tramvajs, norādot, ka vilcienam šāds apgrīšanās rādīuss būtu ļoti liels. Vilcienam ir iespējams mainīt vadības kabīni, bet tas prasa daudz laika.

Klātesošais vēlas saprast, kāpēc tūristam ir nepieciešams izkāpt Centrālajā stacijā.

A. Skrastiņš skaidro, ka šis dzelzceļš ir iespēja attīstībai, šī ir jauna dzelzceļa līnija, kuru ir iespējams attīstīt ļoti dažādos veidos. Papildinot, ka atzaru, kas savieno starptautisko lidostu „Rīga” varēs izmantot gan pasažieru, gan kravu transportam. Piebilstot, ka šobrīd lielākas kravas no Āzijas tiek sūtītas uz Helsinkiem un Frankfurti, bet tā varētu būt arī Rīga. Šīs kravas nav bīstamās kravas.

Klātesošais jautā, vai izbūvēt šādu atzaru ir dārgāk nekā būvēt tuneli zem Āgenskalna un jaunu tiltu pār Daugavu.

A. Skrastiņš atbild, ka mūsdienās dzelzceļa infrastruktūrai var uzbūvēt visu, kas nepieciešams. Papildinot, ka tunelis Āgenskalnā ir nepieciešams tāpēc, ka plānotais dzelzceļš nevar šķērsot esošo dzelzceļu vienā līmenī. Tuneļiem ir augstas izmaksas. Ja tiek veidots tunelis, kāpēc to neveidot īsāku. Ja tiek izvēlēts šķērsot esošo dzelzceļu pa augšu, ir nepieciešams izbūvēt vēl 3 papildu tiltus. Abas šīs alternatīvas tiks vērtētas nākamā pusgada laikā. Piemēram, ja tiek izvēlēts veidot tuneli, tad tas ir vai nu garāks un dārgāks zem esošā dzelzceļa vai īsāks un lētāks zem Āgenskalna.

45) Sanāksmes dalībniece pauž viedokli, ka sanāksme liek domāt, ka sadarbība starp autoceļu attīstītājiem, dzelzceļu attīstītājiem un pašvaldībām ir nepietiekama. Klātesošā vēlas zināt, vai lidosta „Rīga” ir informēta par Rail Baltica projektu, kā arī no kuries būs potenciālās kravas.

K. Vingris atbild, ka sadarbība tiek nodrošināta ar vairāku darba grupu palīdzību. Pirmā darba grupa ir Tehniskā darba grupa, kurā ietilpst visas iesaistītās iestādes, t.sk. arī lidosta. Papildinot, ka lidosta „Rīga” ir informēta par šī dzelzceļa būvniecību. Kravas, kas tiktu pārvadātas, būtu vai nu izejvielas, vai jau gatava produkcija virzienā no Baltijas uz Rietumeiropu un atpakaļ. Kā piemēru minot uzņēmumu „Knauf”, kas jau ir izteikuši vēlmi plānoto dzelzceļu izmantot savu izejvielu pārvadāšanai no Vācijas. Arī pašvaldības ir informētas par plāniem. A. Skrastiņš papildina, ka ir zināma konkrēta vieta, kur lidostā ienāk dzelzceļš, tāpat arī citas detaļas tiek un ir saskaņotas ar lidostu „Rīga”.

46) Sanāksmes dalībnieks jautā, vai ir iespējams zināt, kur tieši būs tilts pār Daugavu, jo pieejamā informācija atšķiras.

K. Vingris atbild, ka tāda situācija varētu būt tāpēc, ka tie ir dažādi plāni un projekti, kas ir redzami, norādot, ka tālākajā attīstības scenārijā tie varētu būt trīs tilti, tomēr citu informāciju attiecībā uz projektu vai plāniem, kas ir saistīti ar 1520 mm platuma dzelzceļu Ķekavā, nav kompetents sniegt. K. Vingris aicina klātesošo, kā arī pašvaldību, sazināties ar ministriju šajā jautājumā, lai varētu tikt saņemta kompetenta un oficiāla atbilde.

47) Ķekavas novada pašvaldības teritorijas plānotāja Gita Rengarte jautā, vai tiek apsolīts tas, ka pašvaldība saņems sanāksmes prezentāciju, lai varētu to ievietot pašvaldības mājas lapā.

E. Brante atbild, ja tiks atstātas koordinātes, tad šī prezentācija tiks saņemta ātrāk.

A. Caune noslēdz sanākumi.

Sanāksmes vadītājs

Artūrs Caune

Protokolētājs

Anete Zvaigzne