

## **Pārskats par jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedrisko apspriešanu**

Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskā apspriešana notika laika posmā no 2011. gada 16. marta līdz 15. aprīlim. Paziņojums par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu bija publicēts laikraksta „Neatkarīgā rīta avīze Latvijai” 2011. gada 16. marta numurā Sludinājumu kopija pievienota 1. pielikumā.

Blakus esošo nekustamo īpašumu īpašniekiem (valdītājiem) (skat. sarakstu 2. pielikumā) tika nosūtīti individuālie paziņojumi (skat. 3. pielikumu). Privātpersonām individuālos paziņojumus nosūtīja Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes Rīgas 1. nodaļa (skat. vēstules 4. pielikumā).

Paziņojumi par jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedrisko apspriešanu bija pieejami valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš” mājas lapā ([www.ldz.lv](http://www.ldz.lv)), SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” mājas lapā ([www.environment.lv](http://www.environment.lv)), Vides pārraudzības valsts biroja mājas lapā ([www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv)) un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta mājas lapā ([www.rdpad.lv](http://www.rdpad.lv)). Papildus paziņojumi bija izvietoti arī Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā.

Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums un tā kopsavilkums bija pieejams valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”, Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā un Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centrā.

Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes notika 2011. gada 31. martā plkst. 18.00 Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā. Sanāksmju protokoli ir pieejami SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” mājas lapā, kā arī tika nosūtīti Rīgas domei un Vides pārraudzības valsts birojam. Sanāksmes protokola kopija pievienota 5. pielikumā. Sanāksmē izmantotās prezentācijas kopija pievienota 6. pielikumā.

Papildus atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma programmai Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums tika nosūtīts Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei, Rīgas domei un Rīgas domes Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldei.

Sabiedriskās apspriešanas laikā tika saņemtas šādas vēstules:

- E. Uldrika 2011. gada 10. aprīļa iesniegums,
- M. Rugevicas 2011. gada 14. aprīļa iesniegums,

- A. Egļītes un 18 Sieksātes un Mūkupurva iedzīvotāju parakstīts 2011. gada 14. aprīļa iesniegums,
- Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vies pārvaldes 2011. gada 14. aprīļa vēstule Nr. DMV-11-1141-nd;
- VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2011. gada 13. aprīļa vēstule Nr. 2.1/1016;
- Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2011. gada 13. aprīļa vēstule Nr. DA-11-469-nd.

Sabiedriskās apspriešanās tika uzdoti šādi jautājumi (līdzīgi jautājumi sagrupēti par grupām), kas attiecas uz paredzētās darbības ietekmi uz vidi un ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu un uz kuriem atbildes tika sniegtas gan sanāksmju laikā (skat. sanāksmes protokolu 5. pielikumā), gan attiecīgā informācija ir pieejama ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, kas tika nodots sabiedriskajai apspriešanai:

- paredzētās darbības aktualitāte un nepieciešamība;
- īpašumu atsavināšana, kompensācijas par sagādātajām neērtībām un ar to saistītie jautājumi;
- paredzētās darbības alternatīvas, trases novietojuma pamatotība, trases platums, dzelzceļa aizsargjoslas un nodalījuma joslas platums;
- būvniecības uzsākšanas laiks un būvdarbu veikšanas ilgums;
- biotopu novērtējums Mūkupurva teritorijā;
- paredzētā darbības teritorijas ģeoloģiskie un hidroģeoloģiskie apstākļi, tuvākās apkārtnes polderu sistēmas;
- iedzīvotāju informēšana par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedrisko apspriešanu;
- Imantas dzelzceļa pārbrauktuves noslodze un darbības režīms;
- pasažieru plūsma uz/no lidostas, pasažieru pārvadājumu apjomi;
- projekta izmaksas un finansējums.

Saņemtajos iesniegumos un vēstulēs norādītais ņemts vērā šādi:

Jautājums/komentārs	Atbilde
<b>Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta Vides pārvalde</b>	
1.1. Tekstā ir atsauce uz spēkā neesošu Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” redakciju (06.03.2010);	Ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) ziņojuma tekstā veikti nepieciešamie labojumi.
1.2. 2.1.tabulā (Starptautiskās lidostas „Rīga” lidojumu un pasažieru skaits) Latvijas likumdošanā (Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumos Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīvā 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un uzraudzību) noteiktā termiņa „pārveicšanās” vietā lietots „lidojums”;	IVN ziņojuma 2.1. sadaļā labojumi nav veikti, jo tajā sniegts starptautiskās lidostas „Rīga” raksturojums, nevis izmantojot starptautiskās lidostas „Rīga” lietoto terminoloģiju.
1.3. 4.10., 4.11., 4.12 utt attēlos, kuros attēlotas trokšņu kartes nav precizēts, kādam vilcienu tipam trokšņa līmenis tika prognozēts – dīzeļvilcienam vai elektrovilcienam. Trokšņa līmeņu prognoze būtu nepieciešama dīzeļvilcienu kustībai, kā trokšņainākiem transporta līdzekļiem.	INV ziņojuma 4.4.1. sadaļā labojumi nav veikti, jo šīs sadaļas tekstā jau ir norādīts sekojošais: „Plānotajai dzelzceļa līnijai tiek paredzēti divi alternatīvi risinājumi, kuros tiek izmantoti elektrovilcieni un vilcieni ar dīzeļdzinēju. Paredzams, ka abu tipu vilcieni būs aprīkoti ar disku vai kompozītmateriālu bremzēm. Pie iepriekšminētajiem nosacījumiem skaņas emisijas līmenis abu vilcienu veidu izmantošanas gadījumā būs identisks (pamatojoties uz trokšņa emisijas līmeņa aprēķinu, kas veikts izmantojot RMR SRM II aprēķinu metodē noteiktos algoritmus), līdz ar to trokšņa modelēšana veikta tikai vienā variantā.”.
<b>Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments</b>	
1. Plānotā dzelzceļa trase atbilst Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, tādēļ Ziņojuma 111.lpp. ir koriģējama minētā informācija, ka plānotā darbība daļēji neatbilst Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, un tai ir veicamas izmaiņas Rīgas teritorijas plānojumā, lai plānotās dzelzceļa līnijas pieslēgumam Jūrmalas virzienā noteiktu atbilstošu teritorijas lietojuma veidu.	IVN ziņojuma 4.17. sadaļā veikti attiecīgie labojumi.
2. Ziņojumā nav sniegti argumenti, kas pamato paredzētās darbības un alternatīvu izvēli, t.i., nav norādīti iemesli, kāpēc Ziņojumā netika vērtētas citas dzelzceļa trases novietnes alternatīvas, ja sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā tika pausti sabiedrības iebildumi pret esošās trases koridoru.	Papildināts IVN ziņojuma Ievads, 2.4. un 2.6. sadaļas.

<p>3. Ziņojumā nav vērtēts kopējais dzelzceļa plūsmas apjoma palielinājums, kas tiek plānots dzelzceļa līnijas posmā Rīga - Imanta, to vērtējot būtu jāņem vērā gan plānotais kravu apgrozījums uz Daugavgrīvu un Krievu salu, gan plānotā vilciena satiksme uz Jūrmalu (vasaras periodā) un uz lidostu „Rīga”. Ziņojumā nav vērtēta plānotās dzelzceļa plūsmas palielinājuma ietekme uz pārbrauktuvēm, kuras nav aprīkotas ar divlīmeņu šķērsojumu (Liepājas ielas pārbrauktuve un Zolitūdes ielas pārbrauktuve), jo caur šīm pārbrauktuvēm tiks virzīta dzelzceļa satiksme gan uz Jūrmalu, gan perspektīvē uz lidostu „Rīga”, uz Daugavgrīvu un Krievu salu.</p>	<p>Papildināta IVN ziņojuma 2.4. sadaļa.</p>
<p>4. Ziņojumā nav vērtēta plānotās darbības ietekme uz pieguļošo teritoriju hidroloģisko režīmu un drenāžas apstākļiem. Ziņojumā ir minēta atsauce uz starptautiskās lidostas „Rīga” izstrādāto lietussūdeņu sistēmas un lidlauka drenāžas rekonstrukcijas projektu, kurā ir izstrādāti jauni papildus melioratīvās sistēmas būvniecības pasākumi virszemes ūdeņu noteces nodrošināšanai. Diemžēl, izstrādātais projekts nav pievienots Ziņojumam, tādēļ Departaments nevar spriest par dzelzceļa trases un lidostas iespējamo ietekmi un ietvertajiem risinājumiem uz tam pieguļošo teritoriju hidroloģisko režīmu.</p>	<p>Papildināta IVN ziņojuma 4.6. sadaļa. IVN ziņojuma sagatavošanā izmantota no Starptautiskās lidostas „Rīga” saņemtā informācija par meliorācijas projektu, bet tas nav iekļauts IVN ziņojumā, jo tieši neattiecas uz plānoto darbību.</p>
<p>5. Saskaņā ar 141.lpp. minēto, Ziņojumā nav veikta inženierģeoloģiskā izpēte, nav iekļauts grunts stāvokļa novērtējums, izņemtas grunts apjomi tiek balstīti uz pieņēmuma pamata, tai pat laikā Ziņojuma 108.lpp norādīts, ka tieši teritorijas ģeoloģiskā uzbūve ir uzskatāma par ierobežojošo faktoru plānotajai darbībai.</p>	<p>Papildināta IVN ziņojuma 3.3.1. sadaļa.</p>
<p>6. Ziņojumā 87.lpp. norādīts, ka praktiski visās teritorijās, uz kurām attiecināmi trokšņa robežlielumi, novērojami to pārsniegumi dienas, vakara un nakts periodos. Tādēļ tiek plānoti prettrokšņa pasākumi – prettrokšņa barjeras dažādu garumu un augstumu. Departaments norāda, ka ir dzelzceļa posmi, kuros saskaņā ar Ziņojumam pievienoto kartogrāfisko materiālu nav plānoti prettrokšņa pasākumi, bet, ņemot vērā plānoto trokšņa pīcsārņojumu, tie būtu nepieciešami, t.i, pie mazstāvu apbūves (netālu no Rīgas robežas). Ziņojumā nav norādīts pēc kādiem kritērijiem ir izvērtēts trokšņa barjeru augstums, garums, kā arī nav norādīta informācija, cik tuvu no esošajām ēkām atradīsies šīs trokšņa barjeras. Departaments norāda, ka Ziņojumā būtu jāiekļauj ilustratīvi piemēri paredzētajiem trokšņa barjeru veidiem.</p>	<p>Veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, troksni samazinošie pasākumi noteikti, lai aizsargātu dzīvojamās un darījumu teritorijas, uz kurām attiecināmi trokšņa robežlielumi saskaņā ar MK noteikumu Nr. 597. 2. pielikumu. Par pamatu šo teritoriju noteikšanai izmantota Rīgas teritorijas plānojumā 2006. - 2018. gadam (ar grozījumiem) noteiktas teritorijas izmantošanas veids un apbūves noteikumi. Prettrokšņa barjeras nodrošina trokšņa līmeņa atbilstību normatīvam visās teritorijās, kur trokšņa līmenis tiek reglamentēts. Izvēlētais barjeru augstums un garums ir minimālais nepieciešamais, lai nodrošinātu trokšņa normatīvu ievērošanu teritorijās aiz barjeras. Garuma un augstuma optimizāciju automātiski veic trokšņa aprēķinu programmatūra. Ņemot vērā, ka ziņojumā izvērīti tikai kritēriji prettrokšņa barjeru novietojumam, augstumam un skaņas slāpēšanas rādītājiem, bet nav noteikti ierobežojumi dizaina risinājumam, šobrīd pievienot piemēru fotoattēlus būtu nepraktiski milzīgās barjeru tehnisko parametru un estētiskās dažādības dēļ. Visas prettrokšņa barjeras novietotas dzelzceļa nodalījuma joslā maksimāli tuvu dzelzceļa līnijai.</p>
<p>7. Ziņojumā nav sniegta informācija cik tuvu plānotā dzelzceļa līnija tiks pietuvināta esošajām ēkām. Ziņojumā nav norādīts cik ēku būtu jāatsavina, cik liels cilvēku skaits tiks pakļauts dzelzceļa radītajām ietekmēm, cik ēkas un kuras atradīsies perspektīvajā dzelzceļa līnijas aizsargjoslā.</p>	<p>Papildināta IVN ziņojuma 4.6. sadaļa.</p>

8. Departaments norāda, ka pilnībā pārstrādājama 2.7.nodaļa „Autoceļu un ielu šķērsojumu raksturojums”, jo Ziņojumā minētie risinājumi ielu un autoceļu šķērsojumiem izstrādāti neņemot vērā Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos apstiprinātās ielu sarkanās līnijas (skat. Departamenta vēstulei klāt pievienoto pielikumu).	Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos apstiprinātās ielu sarkanās līnijas tika noteiktas, neņemot vērā iespējamo dzelzceļa pieslēgumu Starptautiskajai lidostai „Rīga”. Pirms dzelzceļa pieslēguma būvniecības būs nepieciešams attiecīgi koriģēt skarto ielu sarkanās līnijas.
9. Ziņojumā minēts, ka ir veikta projekta ieceres izmaksu un ieguvumu analīze, diemžēl, Ziņojumā nav redzami šīs analīzes rezultāti un pamatojums.	Papildināta IVN ziņojuma 9.1. sadaļa.
<b>Iedzīvotāju vēstules</b>	
1.Sobrīd esoša satiksme uz pilsētas centru ir ērta un pilnībā nodrošina pasažieru pārvadājumus. Pēc mūsu domām, varētu būt vēl viena autobusa maršruta līnija uz pilsētas centru pāri Salu tiltam, tā izlīdzinot pasažieru plūsmu.	Esošā sabiedriskā transporta tīkla raksturojums dots IVN ziņojuma 2.3. sadaļā un ietekmes uz vidi novērtējums veikts jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecība no esošās dzelzceļa līnijas Rīga - Tukums līdz starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijai, izskatot divas tehnoloģiskās alternatīvas.
2.Lai nodrošinātu pasažieru pārvadāšanu ar vilcienu, būs jāmēro garāks ceļš uz pilsētas centru, vispirms prom no tā virzienā uz Jūrmalu. Loģiski, ka pasažieri var izvēlēties sev ērtāku transporta veidu un nav garantijas, ka iespējamā vilciena satiksme būs rentabla un valstij izdevīga.	Izpētes ietvaros tika secināts, ka Starptautiskajā lidostā „Rīga” iespējams nokļūt ar personisko transportu un ar šādiem transporta veidiem un transportlīdzekļiem: 22. maršruta autobuss un 241. mikroautobuss, kuri nodrošina satiksmi ar pilsētas centru; viesnīcu „ParkHotel”, „Hotel Māra”, „Islande Hotel” un „Radison SAS” autobusi, kas nodrošina satiksmi ar attiecīgo viesnīcu; lidsabiedrības „airBaltic” maršruta mikroautobuss „Airport Express”, kas nodrošina satiksmi ar pilsētas centru; firmu „Rīgas taksometru parks”, „Rīgas taxi” un „BalticTaxi” taksometri. Sabiedriskā transporta braukšanas laiks ir 30 minūtes (sastrēguma stundās līdz pat 40 minūtēm), savukārt ar automašīnu no Rīgas centra līdz Starptautiskajai lidostai „Rīga” var nokļūt 15 minūtēs (sastrēguma stundās līdz pat 30-40 minūtēm). Paredzētais vilciena braukšanas laiks ir 20 minūtes, pieturot visās dzelzceļa stacijās starp Imantas un Rīgas pasažieru staciju. Bezpieturu maršrutā braukšanas laiks var pat tikt saīsināts līdz 10-13 minūtēm. Līdz ar to, ja ņem vērā tikai tiešo braukšanas laiku no Starptautiskās lidostas „Rīga” līdz Rīgas centram, pasažieriem rodas braukšanas laika ekonomija. Īpaši sastrēguma stundās šī braukšanas laika ekonomija ir vērtējama pozitīvi, jo sastrēgumi neietekmē vilcienā kustības grafiku.
3.Paredzētais vilcienā ātrums 60km/h nedos nekādu laika ekonomiju pasažieriem.	
4.Jaunizveidotā dzelzceļa līnija būtiski palielinās satiksmes sastrēgumus pie Imantas stacijas. Jau šobrīd esošā dzelzceļa pārbrauktuve ir pārslogota un Zolitūdes ielā praktiski visu dienu ir satiksmes sastrēgumi.	Papildināta IVN ziņojuma 2.4. sadaļa.
5.Paredzētā dzelzceļa būvniecība varētu apmierināt tikai nelielas sabiedrības daļas (Starptautiskās lidostas " Rīga" pasažieru, t.sk., lielāko daļu ārvalstu tūristu, un darbinieku) intereses. Pārējai sabiedrības daļai, arī tuvākās apkārtnes iedzīvotājiem, no šīs dzelzceļa līnijas nebūs nekāds labums. Gluži pretēji, tas	Papildināta IVN ziņojuma 9.1. sadaļa.

<p>pasliktinās tuvākās apkāmes iedzīvotāju dzīves kvalitāti un veselību. Nav pieņemami, ka vienas sabiedrības daļas intereses tiek apmierinātas uz citas sabiedrības daļas rēķina.</p>	
<p>Mūsaprāt, ir iespējams vairākreiz ekonomiskāks (lētāks!), ērtāks un plašākam sabiedrības lokam pieejamāks transporta kustības attīstības risinājums:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) var izveidot tramvaju līniju maršrutā lidosta "Rīga" – Jūrkalnes iela pāri K.Ulmaņa gatvei – Zaslauka iela – Šampētera iela – pieslēgums 2.maršruta tramvaja līnijai pāri dzelzceļa līnijai pie Zaslauka stacijas. Šobrīd šajās ielās ir neliela transporta plūsma, tās ir arī iespējams paplašināt. Bez tam, pilsētas iedzīvotājiem posmā no Rucavas ielas virzienā līdz Zaslaukam nav pietiekams sabiedriskā transporta nodrošinājums. Vienīgais 35.maršruta autobuss kursē vidēji vienu reizi stundā;</li> <li>2) Zaslaukā būtu iespēja pārsēties uz vilcienu tiem pasažieriem, kas vēlētos doties uz Jūrmalu. Tāpat arī būtu iespēja izmantot 2.maršruta tramvaju abos virzienos;</li> <li>3) Ierosinām Valsts a/s "Latvijas Dzelzceļš" padomāt par iespējamu dzelzceļa līnijas Zaslauks – Bolderāja rekonstrukciju un jaunu pasažieru maršruta izveidi.</li> </ol>	<p>Ietekmes uz vidi novērtējums, atbilstoši pasūtītāja definētajam darba uzdevumam un Vides pārraudzības valsts birojs 2010. gada 13. oktobrī izsniegtajai programmai, veikts jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecība no esošās dzelzceļa līnijas Rīga - Tukums līdz starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijai, izskatot divas tehnoloģiskās alternatīvas.</p>
<p>B. Plānotā dzelzceļa izbūve skar daudzus privātpašumus un to īpašnieku intereses uz viņu dzīves telpas turpmāko nākotni. Piemēram, neskatoties uz visiem drošības pasākumiem, pēc dzelzceļa izbūves, daudzi iedzīvotāji būs spiesti dzīvot veselībai un dzīvībai bīstamā vidē. Dzelzceļa līnijas tuvumā iespējamais trokšņa līmenis pārsniegs pieļaujamo normu – Sieksātes ielā 1 (ziņojumā kļūdaini norādīts kā neapbūvēts zemes gabals "Sieksānes 1"), kur dzīvo 12 cilvēki ( 3 ģimenes), t.sk., četri bērni no 2 mēnešu līdz 7 gadu vecumam, trokšņu līmenis būs virs 69 decibeliem. Mūkupurva ielā 22, dzīvo 6 cilvēki, virs 54dB, Mūkupurva ielā 24, dzīvo 2 cilvēki virs 60dB u.t.t. Ja arī mēģinātu dzelzceļa līnijas maršrutu koriģēt, tas situāciju būtiski neuzlabotu. Plānotā dzelzceļa līnija šķērso apdzīvotu teritoriju Mūkupurva, Sieksātes un Gramzdas ielu rajonā.</p>	<p>Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumā 2006. - 2018. gadam (ar grozījumiem) noteikto plānoto atļauto teritorijas izmantošanas veidu Sieksātes iela 1 un Mūkupurva iela 24 atrodas lidlauka izbūves teritorijā. Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma 2006. - 2018. gadam (ar grozījumiem) apbūves noteikumiem lidlauka izbūves teritorijā nav izvietojama dzīvojamā apbūve, kā rezultātā uz šīm teritorijām nav attiecināmi MK noteikumos Nr. 597 noteiktie trokšņa robežlīmeņi. Trokšņa līmenis šajās teritorijās netiek reglamentēts. Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumā 2006. - 2018. gadam (ar grozījumiem) noteikto plānoto atļauto teritorijas izmantošanas veidu Mūkupurva iela 22 atrodas lidlauka teritorijas jauktas apbūves teritorijā. Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma 2006. - 2018. gadam (ar grozījumiem) apbūves noteikumiem lidlauka teritorijas jauktas apbūves teritorijās atļauts izvietot dzīvokļus tikai kā palīgizmantošanas objektus. Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 597. 2. pielikumu šai teritorijai piemērojami robežlīmeņi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diena – 60 dB (A);</li> <li>• Vakars – 55 dB (A);</li> <li>• Nakts – 45 dB (A).</li> </ul> <p>Saskaņā ar veikto trokšņa līmeņa aprēķinu, pēc prettrokšņa pasākumu ieviešanas ap</p>



	plānoto dzelzceļa līniju, dzelzceļa troksnis neradīs šo robežlielumu pārsniegumu nevienā no diennakts periodiem.
C. Pilnībā vai daļēji atsavinot visus skartos īpašumus par labu dzelzceļa izbūvei, būtu pārkāpta LR Satversme un uzskatāma par politisku tuvredzību. Atrunas par īpašumu atsavināšanu (faktiski konfiskāciju un piespiedu iedzīvotāju deportāciju!) valsts un sabiedrības labā nav piemērojamas, jo var taču arī citādi atrisināt transporta problēmas, lieki netērējot valsts (sabiedrības) finanšu līdzekļus un rēķinoties ar visu pušu interesēm.	Saņemtais komentārs izvērtēts. Tā kā tas tieši neattiecas uz IVN ziņojumu, tad labojumi nav veikti.
D. IVN ziņojumā sniegtā informācija par Mūkupurva teritorijas augu valsti, kā nabadzīgu ir melīga. Gluži pretēji – lielākajā tās teritorijā un apkārtnē ir sastopami tādi pilsētas videi neraksturīgi un saudzējami augi kā ēriku dzimtas augi; smaržīgās naktsvijoles, meža sila purene u.c. IVN ziņojumā nav nekādu ziņu par šīs teritorijas faunu, par putnu ligzdošanas vietām u.tml. Laika gaitā ir mainījušās Mārupes un Babītes pagastu robežas, kā rezultātā ir pazudis sākotnējais teritorijas kods 091216 – dabas pamatne. Šā IVN ziņojuma autori, acīmredzot, dabā nav apsekojuši Mūkupurva teritoriju. Ielu nosaukumi kartē un to izvietojums ir sagrozīts jau Rīgas pilsētas attīstības departamenta vadītāju darbības laikā (V.Štrams, R.Janita, P.Strancis, toreizējais mērs J.Birks). Dažiem pat nav nojausmas, kur dotā teritorija atrodas.	IVN ietvaros vērtēta plānotās trases vieta un tās tuvākā tiešā apkārtnē (100 m attāluma uz katru pusi no plānotās dzelzceļa līnijas koridora). Attiecīgi vērtējums ir sagatavots par konkrēto purva daļu, nevis par visu purvu un visām purva malām.  Papildināta IVN ziņojuma 3.5. sadaļa.
Fakts, ka tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija "Natura 2000" atrodas tikai 0.3 – 3 km attālumā no paredzētās darbības teritorijas, vien nozīmē, ka vajadzētu centties tīši nedegradēt vidi (urbanizācija u.c.). Lielākā vai mazākā mērā tas atstās ietekmi uz augu un dzīvnieku valsti. Laikā, kad Rīgā jau pastāv problēmas ar gaisa kvalitāti, būtiski ir pēc iespējas maksimāli saglabāt esošo pilsētas zaļo zonu, arī nākošajām paaudzēm. Domājam, ka iespējams daļu Mūkupurva teritorijas varētu izveidot kā atpūtas vietu rīdziniekiem, it īpaši Zolitūdes apkaimes iedzīvotājiem.	Ietekmes uz vidi novērtējums tika veikts saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja 2010. gada 13. oktobrī izsniegto programmu un IVN procesā tiek vērtēta plānotā darbības vieta un tās tuvākā apkārtnē, kura potenciāli var tikt ietekmēta. Ja ietekme ir plaša, tā tiek vērtēta plašākā rādiusā/joslā ap plānoto objektu.  Paredzētās darbības atbilstības teritorijas plānojumam izvērtējums ir dots IVN ziņojuma 4.17. sadaļā.
Iepazīstoties ar valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš” plānotās jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, konceptuāli nepiekrītu tam, ka man piederošais nekustamais īpašums (Gaviezes iela 4a) ir iekļauts to īpašumu sarakstā, kurus dzelzceļa līnijas izbūves gadījumā paredzēts atsavināt visā platībā. Cik noprotams no minētā ietekmes uz vidi novērtējumā attēlotajām grafiskajām shēmām, plānotā dzelzceļa līnija tieši manu īpašumu neskar, to skar tikai aizsargjoslas sarkanās līnijas. Saistībā ar iepriekš minēto, lūdzu izvērtēt iespēju man piederošo nekustamo īpašumu (Gaviezes iela 4a) izņemt no visā platībā atsavināmo nekustamo īpašumu saraksta minētajā ietekmes uz vidi novērtējumā.	Gaviezes iela 4a paredzēta pilnīga īpašuma atsavināšana, jo dzīvojamā ēka atrodas tuvāk par 6 m no plānotās dzelzceļa līnijas aizsargjoslas. Izstrādājot dzelzceļa līnijas būvniecības skici un tehnisko projektu, ar īpašnieku precizējams jautājums par īpašuma pilnīgu vai daļēju atsavināšanu.
<b>Latvijas valsts ceļi Tehniskā pārvalde</b>	

<p>Piemēram, konsultantam būtu ieteicams precizēt, vai Mūkupurvā ir veikta ģeoloģiskā izpēte vai nav. 103.lpp. un 41. lpp. minēts, ka tāda nav veikta, taču 55. lappusē apgalvots pretējais un pat uzrādīti dati. Pie tam minēts, ka līdz 10 m dziļumam atrodamās smiltis ir ar vāju nestspēju un tās ir jāblīvē – tāpat ar teorētiski pieņemtajiem izrokamajiem 2 kūdras metriem var arī nepietikt. Tekstā minēts nodrošināmais „minimālais dzelzceļa līnijas kāpums 0,012 promiles jeb 1,2%”. Acīmredzot tekstā kļūda - 1,2% atbilst 12 promilēm.</p>	<p>Veikti labojumi IVN ziņojuma 2.7 un 2.9. sadaļās.</p>
<p>Galvenās problēmas un neskaidrības rada nepilnības pašā piedāvātajā projektā. Ņemot vērā pieticīgos grafiskos materiālus un ļaujoties uz attēlos iezīmēto orientējošo plānotās dzelzceļa trases shēmu (bez vispārpieņemtajiem apzīmējumiem un norādēm par trases sākumu, beigām, piketāžu utt.), nākas secināt, ka praktiski tās realizācija tūri tehniski ir apšaubāma. Attālums starp Ulmaņa gatvi un dzelzceļu diez vai spēj nodrošināt nepieciešamo pārvada pieceļu garumu. Lai gūtu priekšstatu par projekta iespējām, būtu vajadzīgs trases plāns un garenprofils atbilstošā mērogā. 2.17. un 2.18.attēls ilustrē situāciju, bet neraksturo tehniskās iespējas konkrētajai situācijai.</p>	<p>Lai izvērtētu paredzētā šķērsojuma tehnisko iespējamību, tika izstrādāti gan trases plāns, gan garenprofili visam paredzētā maršruta posmam. Tie nav pievienoti IVN ziņojumam, jo nav prezentējoši. Ja ir nepieciešams, ar šiem darba materiāliem var iepazīties SIA „Konstruktionsgruppe Bauen Latvija” birojā.</p>
<p>Projekta izstrādātāji <u>nav nēmuši vērā</u> VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2010.gada 13.septembra vēstulē Nr.2.1/2310 izteikto nosacījumu paredzēt dzelzceļa un autoceļa A10 Rīga – Ventspils mezglā brīvtempu virs ceļa brauktuves virsmas vismaz 5,0 m. Ņemot vērā, ka maršrutā A10 jānodrošina lielgabariņa kravu pārvadājumi, arī pārējie pārvadi un gājēju tilti, kas rekonstruēti vai būvēti pedēja laikā, <u>nodrošina brīvtempu, kas lielāka par 5,0 m.</u></p> <p>Palielinot pārvada pār a/c A10 augstumu par vismaz 0,5 m, palielināsies arī attālums līdz pieslēgšanās vietai esošajam dzelzceļam un ir pamatotas šaubas, vai tas ir iespējams vietas trūkuma dēļ. Sevišķi problemātisks ir atzars Rīgas virzienā, io tur ir anbūve.</p> <p><b>No vecās vēstules</b></p> <p>1. Lai nodrošinātu lielgabariņa kravu pārvadājumus pa autoceļu A10 (Rīga – Ventspils), dzelzceļa un a/c A10 divlīmeņu mezglā brīvtempa virs ceļa brauktuves virsmas ir paredzama vismaz 5,0 m (standarta LVS 190:2 ieteikums).</p> <p>2. Ņemot vērā sarežģītos divlīmeņu mezglu izveidošanas apstākļus, kā rezultātā paredzama liela apjoma uzbūvē, LVC ierosina kā iespējamo alternatīvu paredzamajos šķērsojumos apskatīt arī tuneļu izveidi zem a/c A10.</p>	<p>Veikti labojumi IVN ziņojuma 2.7 un 2.9. sadaļās.</p>
<p>Darbā nav atrodami dati par būvizmaksām, uzturēšanas u.c. izmaksām abu alternatīvu gadījumā. Minēts, ka ir veikta ieguvumu un izmaksu analīze, taču nebija atrodami pieminētie ekonomiskie kritēriji, kas tikuši izvērtēti.</p> <p>Darbā nav atrodami dati par būvizmaksām, uzturēšanas u.c. izmaksām abu alternatīvu gadījumā. Minēts, ka ir veikta ieguvumu un izmaksu analīze, taču nebija atrodami pieminētie ekonomiskie kritēriji, kas tikuši izvērtēti.</p>	<p>Papildināta ziņojuma 9.1. sadaļa. Projekta „Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām un Starptautisko lidostu „Rīga”” ietvaros veiktās izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti ir pieejami valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”. IVN ziņojumā atspoguļoti ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti.</p>
<p>Kopumā izvērtējot apspriešanai pieejamo Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, rodas secinājums, ka bez izpētes stadijai atbilstošiem materiāliem (trases plāns, garenprofils, ekonomiskie aprēķini), izmantojot vien pašreiz pieejamos grafiskos materiālus, <u>nav iespējams uzskatīt par reālu normatīviem atbilstoša dzelzceļa izbūves iespējamību.</u></p>	<p>IVN tika veikts atbilstoši Vides pārraudzības valsts biroja 2010. gada 13. oktobrī izsniegtai programmai un šī novērtējuma rezultāti atspoguļoti IVN ziņojumā. Pārējie ziņojumi, kas sagatavoti projekta „Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām un Starptautisko lidostu „Rīga”” ietvaros ir pieejami valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”.</p>



**1. pielikums**

**Sludinājuma kopija**



nepieciešama augstāka izglītība. Tas saistīts ar pāreju uz zinātnietilpīgu ekonomiku. Protams, ja ekonomika neatkopsies, tad arī viņiem būs problemātiski atrast darbu.

### STUDENTU SKAITS IZGLĪTĪBAS GRUPĀS

Studentu skaits izglītības tematiskajās grupās valsts un juridisko personu dibinātajās augstskolās un koležžās (2010./2011.)	Joma	Studentu skaits	No tiem par budžeta līdzekļiem
Izglītība		6993	686
Humanitārās zinātnes un māksla		9264	1605
Sociālās zinātnes, komerczinības un tiesības		48 614	1703
Dabas zinātnes, matemātika, IT		6682	2085
Inženierzinātnes, ražošana un būvniecība		13 936	3258
Lauksaimniecība		1178	234
Veselības aprūpe un sociālā labklājība		10 589	2094
Pakalpojumi		6526	799

Avots: Izglītības un zinātnes ministrija

vietas. Sociālajam zinātnēm, komerczinībām un tiesībām – 1749 vietas nost. To ties inženierzinātnēm, dabaszinātnēi, matemātikai, IT, ražošanai un būvniecībai klāt pieliktas 1354 budžeta vietas. Tiesa gan – arī humanitārājam zinātnēm un mākslai + 544 vietas.

Profesors A. Baumanis spriež, ka dzīve un naudas trūkums piespiedis izglītības jomu sakārtot, bet pagaidām uzņemt gaitu šajā virzienā traucējot daudzus nozares darbošos dzīvā filozofija: «Budžeta nauda ir dāvana no debesīm, un mūsu galvenais uzdevums ir to notērēt.» ■

## Leģionāru piemiņu atkal politizē

Edgars GERTNERS, tāl. 67886751

Šodien Rīgas centrā pie Brīvības pieminekļa, Lestenes Brāļu kapos un citviet Latvijā notiks piemiņas pasākumi par godu latviešu leģionāru atcerai. Visskaļākie notikumi gaidāmi skvērā pie Laimas pulksteņa, kur pulcēsies vairākas organizācijas, lai protestētu pret šiem pasākumiem. Policija šodien aicina bez liekas vajadzības netuvoties Brīvības pieminekļa apkāmei, tomēr sola nodrošināt kārtību jeb-

ka pašvaldība latviešu leģionāru piemiņas dienā atļaus rīkot pasākumus. Atšķirībā no iepriekšējiem gadiem *Daugavas vanagi* no RD šoreiz vēlējās arī piedzīt morālo kompensāciju 10 000 latu apmērā un panākt, ka Rīgas mērs Nils Ušakovs (*Saskaņas centrs*) biedrībai publiski atvainojas, taču tiesa šīs prasības noraidīja.

Valsts policijas Rīgas reģiona parvaldes priekšnieks Ints Kuzis apstiprina, ka šodien Rīgā patrulēs vairāk policistu, nekā ierasts, un aicina

meistricē un eņāmā, jo bija bojāti dzesēšanas sistēmas cauruļvadi un elektropadeve. Tāpēc nenostrādāja arī dzesēšanas drošības vārsti,» komentē E. Pakers.

To, ka Japānā uzreiz pēc pirmā no trim reaktoru dzesēšanas sistēmu sprādzieniem palielinājās radiācijas līmenis, apstiprina pirmie mērījumi. «Arī lietotās koldzeģvielas glabātavā radās sprādziens, taču to divu stundu laikā veiksmīgi likvidēja. Mērījumi rādīja, ka uzreiz pēc sprādziena radiācija bija palielinājusies 20 reizes, taču pēc eksplozijas likvidēšanas, tā attiecīgi samazinājās,» precizē Radiācijas drošības centra pārstāvis.

Fukušimas AES tika projektēta ap 1965. gadu, un to nodeva ekspluatācijā 1973. gadā. «Tā ir veca AFS. Japānā daudz darījuši, lai uzlabotu drošību, un faktiski visas reaktoru ēkas tika būvētas tā, lai spētu izturēt lielāko lidmašīnu svāru, taču šoreiz spiediens tika radīts no iekšpusēs, nevis ārpusēs, un saņēma betona apvalku. Reaktora kodolu korpusi nav bojāti, un tas ir galvenais,» uzsver profesors V. Zēbergs.

Viņš norāda, ka ir liela atšķirība, vai katastrofa notiek Krievijā vai Japānā. Pa- gaidām Latvijā dzīvojoša-

atīje, ka par diviem metriem Eiropas Komisija. ■

## PAZIŅOJUMS

par valsts a/s "Latvijas Dzelzceļš" plānotās jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedrisko apspriešanu

Paredzētās darbības nosaukums: jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecība Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga").

Paredzētās darbības norises vietas: Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsēta.

Ierosinātais: valsts a/s "Latvijas Dzelzceļš", reģ. Nr. 40003032065.

Informācija par IVN procedūru: Vides pārraudzības valsts biroja lēmums Nr. 221 par IVN procedūras piemērošanu pieņemts 2010. gada 30. jūlijā. IVN ziņojuma "Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga") ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums" sagatavošana pabeigta 2011. gada martā.

Ziņojuma sagatavotājs: SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", adrese: Skolas iela 10-8, Rīga, LV-101, tālr. 67242411.

Informācija par sabiedrisko apspriešanu:

IVN ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sākums notiks 2011. gada 31. martā plkst. 18.00 Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Eduarda Smilģa ielā 46, Rīga.

Ar IVN ziņojumu un tā kopsavilkumu var iepazīties:

• SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" mājas lapā [www.environment.lv](http://www.environment.lv) sadaļā Aktualitātes.

• Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Eduarda Smilģa ielā 46, Rīgā darba laikā.

• Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centrā, Kungu ielā 7/9, Rīgā darba laikā.

Rakstiskus priekšlikumus par IVN ziņojumu var iesniegt valsts a/s "Latvijas Dzelzceļš", sūtot uz adresi Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1547, un Vides pārraudzības valsts biroja, sūtot uz adresi Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, līdz 2011. gada 15. aprīlim. Vides pārraudzības valsts biroja adrese ir Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, interneta mājas lapas adrese [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv).

Valsts a/s "Latvijas Dzelzceļš" adrese ir Gogoļa iela 3, Rīga LV-1547, tālr. 67232264, interneta mājas lapas adrese [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv).



## **2. pielikums**

### **Individuālo paziņojumu adresātu saraksts**

Aldis Soikāns  
Aija Šeicāne  
Normunds Kurbako  
Saulcerīte Deputā  
Dace Cīrule  
Zane Sarmīte Bitmete  
Daunuvīte Markelova  
Jānis Andersons  
Ieva Ansonē  
Ivars Bērzups  
Andrejs Liepa  
Ainārs Rosnis  
Tatjana Andrejeva  
Andrejs Rubenis-Lukjanovs  
Vaira Kārcliņa  
Sandra Zariņa  
Māris Graudiņš  
Maija Rugevica  
Māra Eglīte  
Jānis Bazēvičs  
Edgars Uldriks  
Silvija Igaune-Blumberga  
Ingrīda Eveliete  
Rauls Veide  
Ēriks Dzenītis  
Jānis Dzenītis  
Jeļena Uldrika  
Valentīna Pinkāne  
Irina Kujala  
Irina Sokoļenko  
Dāvis Gersons  
Juris Gersons  
Andrejs Laškovs  
Vizma Žagata  
Sarmīte Eglīte  
Ausma Eglīte  
Aleksandrs Petenko  
Kristīne Zonne  
SIA "Miera auto" Rīga, Krasta iela 54  
LR Finanšu ministrija SMILŠU IELĀ 1, RIGA, LV-1919  
SIA "Dinara Investments" Rīga, Aleksandra Čaka iela 143-9  
SIA "Čuguna projekts" Rīga, Alfrēda Kalniņa iela 4-20  
LR Satiksmes ministrija Gogoļa 3, LV-1743, Rīga  
SIA "ZINGA HOLDINGS" Mūkusalas iela 73, Rīga, LV – 1004  
SIA "SALIX ALBA" Turlavas 5, Rīga, LV-1029  
Rīgas dome Rātslaukums 1, Rīga LV–1539  
AANDS THREE SIA Rīga, Rūsiņa iela 1, LV-1003

**3. pielikums**

**Individuālā paziņojuma kopija**





*SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*

Rīga, 2011. gada 14. marts

**Par valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš” plānotās jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedrisko apspriešanu**

Vēlamies Jūs informēt, ka, atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma procedūrai, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” ir sagatavojusi un nodod sabiedriskai apspriešanai Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā (dzelzceļa savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”) ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu.

Paredzētās darbības sabiedriskā apspriešana notiks no š.g. 15. marta līdz 16. aprīlim. **Uzaicinām Jūs piedalīties ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmē, kas notiks 2011. gada 31. martā plkst. 18.00 Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Eduarda Smiļģa ielā 46, Rīgā.**

Ar IVN ziņojumu un tā kopsavilkumu var iepazīties

- SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” mājas lapā [www.environment.lv](http://www.environment.lv) sadaļā Aktualitātes,
- Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā, Eduarda Smiļģa ielā 46, Rīgā darba laikā;
- **Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centrā**, Kungu iela 7/9, Rīgā darba laikā.

Rakstiskus priekšlikumus par IVN ziņojumu var iesniegt valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”, sūtot uz adresi Gogoļa iela 3, Rīga LV-1547, un Vides pārraudzības valsts birojā, sūtot uz adresi Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, līdz 2011. gada 14. aprīlim.

Ar cieņu,

E. Brante  
Projektu vadītāja

---

***SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment***

Skolas iela 10-8, Rīga LV-1010, Latvija  
Tel: +371 67242 411; fax: +371 67242 466;  
e-mail: [elle@environment.lv](mailto:elle@environment.lv)  
[www.environment.lv](http://www.environment.lv)



#### **4. pielikums**

**Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes vēstuļu kopijas**



LATVIJAS REPUBLIKAS IEKŠLIETU MINISTRIJA  
PILSONĪBAS UN MIGRĀCIJAS LIETU PĀRVALDE  
**RĪGAS 1.NODAĻA**

Čiekurkalna 1.līnija 1, k-3, Rīga, LV-1026, tālrunis 67829830, fakss 67829837

Rīgā

2011.g. *24* martā Nr. *24/2011-1-20/150*  
Uz 2011.gada 15.marta pieprasījumu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment  
Skolas ielā 10-8, Rīgā, LV-1010

Par vēstules pārsūtīšanu

Atbildot uz Jūsu pieprasījumu par vēstules pārsūtīšanu, informējam, ka Jūsu pieprasījumam pievienotās vēstules, ierakstīta sūtījuma veidā, 16.03.2011. nosūtītas pieprasījumā norādītajām 36 personām uz personu deklarētajām dzīvesvietas adresēm.

Ar cieņu  
nodaļas vadītāja

V.Ģērmane

R.Mačukāne  
67219639



LATVIJAS REPUBLIKAS IEKŠLIETU MINISTRIJA  
PILSONĪBAS UN MIGRĀCIJAS LIETU PĀRVALDE  
**RĪGAS 1.NODAĻA**

Čiekurkalna 1.līnija 1, k-3, Rīga, LV-1026, tālrunis 67829830, fakss 67829837

Rīgā

2011.g. 11.maijā Nr. *24/2011-1-20/226*  
Uz 2011.gada 15.marta pieprasījumu

SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment  
Skolas ielā 10-8, Rīgā, LV-1010

Par vēstules atpakaļsūtīšanu

Informējam, ka vēstules, kuras bija adresētas un nosūtītas personām: ANDREJAM LAŠKOVAM p.k.081150-10601, ANDREJAM RUBENIM-LUKJANOVAM p.k.101275-11721, VIZMAI ŽAGATAI p.k.070359-10509, IVARAM BĒRZUPAM p.k.070359-10509, DACEI CĪRULEI p.k.280149-11097, JEĻENAI ULDRIKAI p.k.040682-11014, SARMĪTEI EGLĪTEI p.k.011049-10100 uz deklarētajām dzīvesvietas adresēm, pasta nodaļas atsūtījušas atpakaļ, sakarā ar to, ka beidzies vēstuļu glabāšanas laiks.

Ar cieņu  
nodaļas vadītāja

V.Ģērmāne

R.Mačukāne  
67219639

## **5. pielikums**

### **Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes protokols**



**Valsts A/S „Latvijas dzelzceļš” plānoto jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecību no esošās dzelzceļa līnijas Rīga-Tukums līdz starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijai ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme 2011. gada 31. martā**

Norises vieta: Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcija, Eduarda Smiļģa ielā 46, Rīgā, plkst. 18:00;  
Dalībnieku saraksts: pielikumā.

Pasākumu vada: **Gvido Princis**, *Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments* direktora vietnieka p.i..

Protokolē: **Baiba Maskoļūna**, *SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment* vides speciāliste.

Sanāksmi atklāj **Māris Kalve** - Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas izpilddirektors. Klātesošie tiek iepazīstināti ar sanāksmes mērķi un ar projekta iecerē iesaistītām personām.

**G. Princis** informē par sanāksmes būtību un gaitu, iepazīstina ar sabiedriskās apspriešanas kārtību un dara zināmu turpmāko sabiedriskās apspriešanas procedūru - vietas, kur iespējams iepazīties ar pilnu IVN ziņojumu un mudina sūtīt rakstiskus priekšlikumus un jautājumus uz norādītajam adresēm līdz 2011. gada 15. aprīlim.

**E. Brante** iepazīstina klātesošos ar sagatavoto ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma saturu (turpmāk tekstā IVN) un paskaidro sabiedriskās apspriešanas procedūru.

Pēc **E. Brantes** un **G.Prinča** ierosinājumiem klātesošie tiek aicināti uzdot jautājumus, komentēt un izteikt savu viedokli par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā sniegto informāciju.

**Iedzīvotājs** jautā - Vai būvprojekts vēl nav gatavs?

**E.Brante** skaidro, ka IVN ir pats projekta sākums, tas nav būvprojekts.

**E.Brante** informē, ka pie zāles sienas ir izvietotas 2 kartes ar īpašumiem, kuri tiks atsavināti daļēji un pilnībā un iedzīvotāji var apskatīt tajās attēloto informāciju.

**Iedzīvotājs** jautā: Ko lai dara ar tiem īpašumiem, kuri daļēji ir projekta teritorijā - mājai „nogriež” stūri - pa logu būs jākāpj ārā? Īpašums atrodas Sieksātes ielā 1.

**E.Brante** - Šādi īpašumi arī tiks daļēji atsavināti. Informācija par atsavināšanu ir sniegta ziņojumā. Priekšlikumus, par īpašumiem, kurus būtu jāatsavina pilnībā, jāsūta Vides pārraudzības valsts birojam - Rūpniecības ielā 23.

**Iedzīvotāja** vaicā: Ja projekta mērķis ir attīstīt pasažieru pārvadājumus - vai mērķis attaisno līdzekļus? Kāpēc ,kā alternatīva nav apskatīta tramvajs?

**E.Brante** -Darba uzdevums bija izvērtēt ietekmi uz vidi kādu radīs vilcienu līnijas izbūve uz lidostu „Rīga” un normatīvie akti paredz salīdzināt alternatīvas, kas var būt gan vietas, gan tehnoloģiskas alternatīvas.

**Iedzīvotāja** ierosina izvērtēt tramvaja līnijas ieviešanu maršrutā: Jūrkalnes iela - Zaslauka ielu- Šampētera iela un pievienot šo līniju 2. maršruta tramvajam. Tas nodrošinātu tādu pašu attālumu, daudz zemākas projekta izmaksas, šajā maršrutā nav noslogotas ielas, nelabvēlīgi neskartu tik daudz iedzīvotāju īpašumus un šajā maršrutā iedzīvotājiem jau tagad nav normālas satiksmes ar pilsētas centru.

Tāpat **iedzīvotāja** secina, ka šis projekts skar ļoti daudz intereses - ja atsavina īpašumus, tad tādā veidā, lai īpašnieks, kam paliek tas īpašums nebūtu zaudētājs, jo tādu īpašumu nevar ne apsaimniekot normāli, ne pārdot, kā arī īpašumus atpērk pa kadastra vērtību.

**Iedzīvotāja** arī neredz nepieciešamību šim projektam, jo 22. maršruta autobuss nav šobrīd noslogots un pārpildīts un kāda problēma ir lidostai Rīga dot papildus transportu?

**Iedzīvotāja** izsaka šaubas, ka projektā ir pārstāvētas valsts un sabiedrības intereses - Tiem cilvēkiem, kas dzīvo 10-30 m no potenciālām sliedēm 10-20 gadus būs mūžīgais būvlaukums, bet vajag attīrīt teritoriju tā, lai projektā paredzētā darbība būtu 200-300 m attālumā no

dzīvojamām mājām un arī par atbilstošu īpašuma kompensācijas apmēru (īpašuma vērtību, fizisko un morālo kaitējumu) vienoties ar īpašnieku -kā jūs samaksāsiet par sagandētu dzīvi cilvēkiem bērniem un mazbērniem? Tāpat trases būtu jāpārprojektē un darba gaita vēlreiz detalizēti jāizpēta katrs zemes gabals - trase taču var apiet daudzus īpašumus, ja to izplānotu pareizi. Arī augu valsts apraksts neatbilst pašreizējais situācijai ,tas viņsprāt ir stipri safabricēts raksts - vai dabas pētnieki sertificēti dabas pētnieki arī ir pieaicināti?

**E.Brante** atbild, ka dabas vērtību pētījumu veica sertificēti dabas pētnieki.

**Iedzīvotāja** vaicā, ja projekts tiks palaists 20 gadā vai cilvēki 10 gadus dzīvos mūžīgā būvlaukumā?

**A.Brante** - Projektēšana notiek uz papīra un neviens būvlaukumu neierīkos ātrāk kā brīdī saņemta būvatļauja. Būvniecība ir paredzēta pa etapiem nevis visā trasē vienlaicīgi sākt rakt un būvēt, bet pa posmiem, iespēju robežās, samazinot ietekmes.

**Iedzīvotāja** ieilst, ka ziņojumā ir norādīts, ka būs atsevišķa iedzīvotāju grupa, kam būs būtiski traucējumi un ciešanas - Sieksātes iela 1, kur paredzēts uzbraukt virsū mājām. Kāpēc nevarat pavisam 200 m tālāk - ir brīvas pļavas, kādēļ nevarat novirzīties tālāk un netraucēt cilvēkiem - īpaši ar bērniem, bērni rotaļāsies sliežu pakājē. Ēkā dzīvo 12 deklarēti cilvēki, ir pat inventarizācijas grāmata, bet ziņojumā rakstīts - neapbūvēts zemes gabals- no kurienes tāda informācija?

**E.Brante** atbild, ka ziņojumā ir izmantoti publiski pieejamie valsts kadastra dati- publiska informācija Atsūtiet konkrētu kadastra numuru?

**G.Princis** - Jautājumi par trases novietojuma pamatotību? Kāpēc tik tuvu mājām, cik tas ir izsvērts šajā stadijā viennozīmīgi? Kādas ir manevru iespējas?

**A.Skrastiņš** pamato autoceļa un dzelzceļa atšķirības un informē par trases būvniecības ierobežojošiem kritērijiem: esošā dzelzceļa līnija - Rīgas Jūrmalas līnija, Ventspils šoseja - kuru dzelzceļš šķērso divās vietās; minimālais rādiuss , sliežu nodilums, utml.

Trasi projektā izvietoja tā, lai skartu absolūtos skaitļos minimālu skaitu zemes īpašniekus un izvērtēja pieejamo informāciju par apbūvi tiks izlemts par īpašumiem, kas pilnībā vai daļēji atsavināmi. Iespējams, ka nebija publiskā informācija pilnīga, tādēļ arī iedzīvotāji ir aicināti sniegt informāciju par saviem zemes gabaliem, lai precizētu trases izvietojumu.

**A.Skrastiņš** informē, ka šobrīd Latvijā ir jauns likums par zemju atsavināšanu sabiedrības labā, kur parādās jēdziens - taisnīga atlīdzība - īpašniekiem, kas paredz vienošanos starp īpašnieku un darbības ierosinātāju - izdalīti kritēriji, kas jāievēro atsavināšanas procesā, un kura brīdī sakas piespiedu atsavināšana. Likums ir orientēts , lai kompensētu zaudējumus. Iedzīvotāja ieilst – likums norāda - valsts un sabiedrības labā, taču šī projekta rezultāta vienīgie ieguvēji ir lidostas pasažieri un darbinieki. Parastiem iedzīvotājiem nebūs pieturvietas, ko iedzīvotāji varētu izmantot. Likumā norādīts, ka atsavināt sabiedrības labā var tikai tad, ja citādi nevar, šajā gadījumā var – izvietot savādāk trasi ,izsverot šos īpašumus, vai arī ieviest tramvaja maršrutu.

**Iedzīvotāja** jautā, kur ir palikusi dabas pamatnes teritorija ar kodu 091216 (Mūkupurva teritorija) kura ir visos iepriekšējos Rīgas attīstības plānos, kuri nebija līdz galam attīstīti? Vai likums pieļauj šo teritoriju nolikvidēt, izcirst mežu 6 ha platībā? Kas attiecas uz speciālistu izvērtējumiem – kādi sertificēti speciālisti ir pieaicināti? Kādēļ nav atsauces IVN ziņojumā? Vai pieaicināta ir tikai viena eksperte? Vai hidromeliorators ir pieaicināts, hidrologs, ģeologs?

**E.Brante** atbild, ka biotopa inventarizācijā ir ietverta dabas pamatnes teritorija un likums pieļauj saimniecisko darbību šāda veida teritorijās. Meža zemju transformācijai ir sava kārtība. IVN programmā nebija prasīts pievienot ekspertu sarakstu. Biotopus izvērtēja sertificēta biotopu eksperte – Ieva Rove. Uz vietas ir hidrologs un ģeologs, kas ir gatavs atbildēt uz jautājumiem.

**Iedzīvotāja** jautā - Vai vispār izstrādātāji zina kāda ģeoloģiskajā reģionā atrodas iecerētās darbības teritorija? Kas ir Senā Lielupes gultne, ka tā ir saistīta ar šo vietu?

**M.Grāse** atbild, ka tā atrodas Piejūras zemienē. Senā Lielupes gultne šeit nav saistīta. Tuvākā vieta, kas saistīta ar Lielupes seno gultni ir Babītes ezers, kurā ietek Neriņa un Dzilnupīte,

veido kopēju polderi. Pēc ģeoloģiskā griezuma Lidostas teritorija, apbūve gar Ulmaņa gatvi un projektējamie objekti, kas paredzēti lidostas teritorijā, tad kvartāra kārtā caurmēra ir 30-35 m. Likumdošana - būvniecības noteikumi, attiecībā uz inženierizpēti par ģeoloģiju uz dzelzceļa un ceļa objektiem, paredz, ka kvartāra griezuma dziļums ir no 10-15 m dziļums. Izskatot pieejamās ģeoloģiskās atskaites, tika konstatēts ~6 atskaitēs kūdras atsegumi, kūdra ir atsegta urbemos augšējā kārtā un apartās kūdras atsegumi, kas acīmredzot ir paliekas, kas veidojušas Baltijas jūras attīstības stadijās. Neviens no šiem faktoriem neizslēdz iespēju veidot uzbērumu, lai varētu būvēt dzelzceļu

**Iedzīvotāja** turpina jautāt - Vai kāds poldertornis ir uztaisīts? Vai zināt, kas ir polderis?

**M.Grāse** paskaidro, ka ar Babītes polderiem, tad tiem ar šo projektu nav nekāda sakara. Dzilnupītes un Neriņas upes polderim ir vislielākā nozīme.

Būvēt ir iespējams arī polderi un dūņainās vai vājās gruntīs, tikai jautājums ir par to cik tas maksā. Taču šajā gadījumā neiet runa par teritoriju, kurā ir tikai vājās gruntis. Svarīgi ir tas, ka šeit ir augsti gruntsūdeņu līmenis. Mantnieka kartes laikā šajā teritorijā jau ir parādījušās pirmās meliorācijas sistēmas iezīmes un tas veido divus melioratīvos rajonus - notece uz Lāčupīti, Rātsupi pēc tam uz Hapaka grāvi un otrs notece uz Neriņas upi uz kuru šobrīd tiek veidota pamatnotece. Šobrīd Neriņas upe atsevišķās vietās ir zaudējusi savu profilu un tā nepaņem pretī visu meliorācijas sistēmu, ko tai vajadzētu paņemt. Dzelzceļš var tikt izbūvēts tikai tad, kad tiks sakārtota lidostas teritorijas meliorācijas sistēma. Otra Lāčupe puse – Rīgas pilsētas teritorijas meliorācijas apsaimniekošana nav saistīta ar zemkopības ministrijas Lauku atbalsta dienesta pasākumiem, jo tā ir pilsētas zeme un šie jautājumi ir jākārtā Attīstības departamentam, kas veido plānojums, kas paredz detālplānojumus un sakārtot noteci un paredzēt atsevišķu īpašnieku līdzdalību savu grāvju sistēmu, profilu un caurteku atjaunošanā.

**Iedzīvotāja** iebilst - Ūdens līmenis ir 40 cm virs zemes un runa iet par to, ka lidosta Rīga savu 20 bezdarba gadu laikā un īpaši jauno būvju laikā izbūvējot jaunus projektus ir aizbūvējusi lielās notekas, kas strādāja pirms tam. 80 gadu sakumā tika veikta meliorācija un viss darbojas perfekti, un līdz ar lidostas skrejceļa pagarināšanu arī sākās visas problēmas. Sešus gadus atpakaļ tika izbūvēts pasts un tad aizbērts milzīgs grāvis un pacelta grunts ar akmeņiem.

**M.Grāse** informē, ka ir paredzēts lidostas pasūtītajā meliorācijas projektā – atklātās drenāžas un slēgtās drenāžas sistēmu paplašināšana lai noteci no apbūvētajam teritorijām no jaunajiem skrejceļiem un arī no ceļu zonām, bet vai tas apmierinās iedzīvotāju intereses.

**Iedzīvotāji** diskutē, ka jau tagad lidosta appludina viņu īpašumus.

**M.Grāse** precizē, ka lidosta paredz ūdeņus novadīt uz Neriņu.

**Iedzīvotāja** ierosina, ka pašvaldībai vai Pilsētas attīstības departamentam būtu jāiejaucas, jo ielas šajā paredzētās darbības teritorijas apkārtnē netiek apsaimniekotas - ziemā netiek tīrītas, apgaismojums arī nav. Tas būtu jāsakārto, jo tā taču arī ir Rīgas pilsēta.

**M.Grāse** piebilst, ka šodien IVN ziņojuma apspriešanas laikā nav iespējams atrisināt iedzīvotāju problēmas un arī ziņojumā ir atspoguļots tas, kas ir secināts uz šo brīdi.

**A.Skrastiņš** paskaidro, ka tikai tad kad tiks sakārtots jautājums par meliorāciju, tika tad tiks risināts jautājums par dzelzceļa būvniecību. Tas ir diezgan strikts solis, kam ir jāizpildās, lai notiktu tālāk paredzētā darbība.

**M.Čable** iebilst, ka katrs aizstāv savas intereses. Galīgi ir aizmirsts cilvēciskais faktors - vai darbības ierosinātajiem un ziņojuma izstrādātajiem ir zināms cik mājās dzīvo bērni un kādi cilvēki tur dzīvo? Varbūt tiešam var tur pavirzīt drusciņ to dzelzceļu nevis braukt virsū mājām? Drusciņ iedziļināties - cilvēki neko nevar izdarīt- puscelta māja (4 gadi atpakaļ) un tālāk neko nevar iesākt. Nav saprotams kādēļ jāmaksā nodokļi? Ielā ir plūdi nevar ātrā palīdzība atbraukt. Tā taču ir Rīga.

**M.Grāse** atbild, ka ir veikta sabiedriskā domas aptauja un aptaujas materiāla ir iespējams ietvert savas domas un komentārus.

**A.Skrastiņš** informē, ka projekta iecere ir pašā procesa sākumā un tā ir iespēja izzināt sabiedrības viedokli un, iespēju robežās, šis viedoklis arī tiks ņemts vērā.



**Iedzīvotāja** vaicā - Kāpēc nav informēti visi iedzīvotāji - mēs 5 zemju īpašnieki neesam informēti ne par pirmo sanākumi ne par šo sanākumi, esam spiesti uzzināt par šiem pasākumiem no kaimiņiem, jāseko internetā līdzī? Laikam neesam tiesīgi zināt par šiem pasākumiem.

**E.Brante** atbild, ka atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem šie individuālie paziņojumi ir sūtāmi tiem īpašniekiem un valdītājiem, ar kuru īpašumu robežojas paredzētā darbība un paziņojumi jāšūta tikai uz sākotnējo apspriešanu. Vēstuli sūtīšanu uz šo sabiedrisko apriešanu likumdošana vairāk neparedz un tā ir izstrādātāju brīva izvēle.

**A.Eglīte**- zemes īpašniece - Sieksātes ielā 1, zemi lieto mans dēls un dzīvo tur ar saviem 4 bērniem un sievu, kopā 6 cilvēki. Pirmkārt ļoti nepatīkami, ka ir gramatiskas kļūdas – ielas nosaukumā īpaši. Par matemātisko aprēķinu ziņojumā norādītais - 2,3 km sliežu garums – tas ir dīvaini. Cik precīzi to varēja aprēķināt? Ziņojumā norādīts, ka Imanta atrodas 5,56 km attālumā, bet sliežu garums būs 2,3 km. Tur nav tāda starpība, ka līdz Imantai vēl paliek pāri 3km. Es domāju, ka tie aprēķini neiet kopā, man ir laba vizuālā redze pēc profesijas un tur ir kādi 4va i5 km - vajadzētu pārskatīt šos sliežu ceļus - bez likumiem tur ir vairāk kā 2,3 km.

**A.Skrastiņš** atbild – ka, ja tas ir par jauno līniju, tad parasti projektētāji strādā ar reāliem mērogu materiāliem ,taču šī informācija tiks pārbaudīta.

**S.Eglīte** –vaicā vai izstrādātāji zina, kur atrodas Ventspils šoseja un , ka visu to gabalu, kas ir iepļānots var pārbīdīt līdz Jūrkalnes ielas gabalam, kas iet uz lidostu. Aiz lidostas iet Ventspils ceļš, kas ir kādreiz bijusi Kalnciema iela – pa to kādreiz varēja aizbraukt uz Kalnciemu. IVN ziņojumā ir atzīmēts, ka tur kur ir pasts ir Kalnciema iela un līdz ar to iedzīvotāji ir kaut kur aizbīdīti. Gramzdas iela visu mūžu ir bijusi Mūkupurva iela. Viss ir pārgrozīts.

**G.Princis** ierosina izstrādātājiem atstāt karti, lai iedzīvotāji varētu detalizēti izpētīt un sarakstīt virsū labojumus vai komentārus un, atdot to projektētājiem.

**Iedzīvotājs** jautā: cik ir zaļā zona (aizsargzona) dzelzceļam?

**A.Skrastiņš** atbild, ka sarkanās līnijas ir 50m no sliežu ceļu ass.

**Iedzīvotājs** precizē – vai tas nozīmē, ka pēc 25 m var sākt būvēt māju?

**A.Skrastiņš** apstiprina, ka var būvēt.

**Iedzīvotājs** jautā: Cik sliežu klātnes paredzēts izbūvēt?

**A.Skrastiņš** paskaidro, ka paredzētas sākotnēji viena, bet ja koridors atļaus tad 2 sliežu ceļi. 50m koridors pilnīgi pietiks sliežu ceļu izvietojšanai, zemes klātnes izvietojšanai, kontakttīklu izvietojšanai ceļu, lietusūdens novadīšanas sistēmai - visam, kas paredzēts lai sliežu ceļš būtu drošs un izmantojams. Nevajag jaukt nodalījumu joslu no aizsargjoslas. Nodalījuma joslā tiek izvietota visa sliežu ceļu infrastruktūra.

**Iedzīvotāja** vaicā - Kas notiks ar Imantas sliežu ceļu pārbrauktuvi, vai pēc paredzētās darbības īstenošanas barjera arī kādreiz pacelsies?

**A.Poča** paskaidro, ka šī ir izpēte, kuras rezultāta, ņemot vērā analīzi, kas ir veikta par ekonomiskiem , vides un citiem būtiskiem faktoriem tiks pieņemts lēmums - vai šis projekts ir dzīvotspējīgs un tam ir attiecīgais efekts, kas tiek paredzēts. Šinī brīdī, lēmums vai šis sliežu ceļš tiks būvēts nav vēl pieņemts. Kad tiks izanalizēt visi būtiskie aspekti, kas ir saistīti ar šo paredzēto darbību, tikai tad tiks pieņemts lēmums vai būvēt šo sliežu ceļu vai ne.

Iedzīvotājiem vajadzētu priecāties, ka ir tāda iespēja izteikt savu viedokli un ir arī saprotams, ka iedzīvotāji ir neapmierināti, taču ziņojuma sagatavošanas laikā tika ņemti vērā priekšlikumi no iepriekšējās sabiedriskās apspriešanas - meliorācija, biotopi, iebraukšanas un izbraukšanas vietas. Projekta pasūtītājs ir Satiksmes ministrija un viņiem būs jāpieņem lēmums, kā arī lidosta var izteikt savu viedokli, vai dzelzceļš būs nepieciešams, jeb vai tas varētu būt tramvajs vai autotransports. Plānotā iecere būs publiskās lietošanas valsts dzelzceļa infrastruktūra. Valsts nefinansēs to pilnā apjoma un tiks piesaistīts Eiropas līdzfinansējums. Dzelzceļa uzdevums ir nodrošināt ar infrastruktūru pasažieru pārvadājumiem.

**Iedzīvotājs** vaicā - Vai katru dienu brauks 3 x dienā pilni vagoni ar pasažieriem?

**A.Poča** atbild, ka jautājumi šādi tika uzdoti izpētes veicējiem, ir pieņemti, aprēķināti dažādi cipari, lai redzētu kāda būs projekta efektivitāte.

**Iedzīvotājs** jautā: Kas šīs pirmās informācijas caurskati pašreiz finansē?

**A.Poča** atbild, ka šobrīd finansējums ir 100% no Eiropas.

**A.Poča** paskaidro, ka šis vilciens maršruts ir nepieciešams, lai pārvadātu pasažierus un tā gala mērķis ir lidosta. Vilciens pārvietosies pa tām pašām sliežu kārtām kas iet uz lidostu un cilvēki, kas dzīvo šajās teritorijās, virziena uz Jūrmalu varēs izmantot šo vilcienu, kas, iespējams, kursēs biežāk – tā būs papildus pārvietošanās iespēja. Šobrīd tiek analizēta perspektīva, tiek skatīts vai objekts ir nepieciešams, ja nākotnē pieaugs pasažieru plūsma, lai zinātu ko darīt.

**Iedzīvotāja** iebilst, ka 4,4 milj. ir pasažieri, kas lidojuši no lidostas un paredzēts, ka 20 gadā būs ap 8 milj. un tas nozīmē, ka būs tika apmēram nepilnas divas reizes vairāk kā šobrīd jau ir. Tāpēc jau vilciens nebūs vajadzīgs? Kurš normāls cilvēks brauks no lidostas prom no centra uz Imantu un tad uz centru? Tas ir ~40 min garš brauciens, ka tai pat laikā 25-30 min ar visiem sastrēgumiem kursē 22. autobuss un tā intervāls ir 20 min. Samazinām intervālus uz 15, 12, 10 min un nokļūstam jau centrā. Kāpēc ir jāiegulda milzīgi līdzekļi, ja mūsu cilvēkiem nav biļetei nauda? Bet šeit milzīgi valsts un Eiropas līdzekļi tiks ieguldīti šādā projektā. Tas ir nesaimnieciskums.

**A.Poča** atbild, ka šos ierosinājumus var sūtīt va/s „Latvijas dzelzceļam”. Katrs viedoklis, kas tiks izteikts tiks pieņemts un izanalizēts.

**A.Poča** piebilst, ka Rīgas domes attīstības departaments un arī citi ieinteresētie var atbalstīt šo IVN un neatbalstīt. Šis projekts tika uzsākts tad, kad nebija ekonomiskā krīze un bija stipri labākas attīstības prognozes un perspektīvas. Šobrīd šis projekts ir jāpabeidz. Arī secinājums, ka nav lietderīgi būvēt ir rezultāts.

**G.Princis** paskaidro, ka šim procesam ir jānoslēdzas ar lēmumu. Pirmkārt šo procesu ierosināja Satiksmes ministrija un no Satiksmes ministrijas ilgtermiņa redzējuma būs atkarīgs kas būs šis savienojums ar dzelzceļu vai cita veida alternatīva. Tikai tad pilsēta un attiecīgie dienesti risinās ar to saistītos jautājumus. Ministrija iesāka un ministrija pieliks punktu.

**Starptautiskās lidostas „Rīga” pārstāvis** paskaidro par pasažieru prognozēm - no 2004. līdz 2010. gadam pasažieru skaits lidostā ir trīskāršojies - no 1,5 milj., līdz 4,5 milj.. Šī brīža prognoze lidostai ir sasniegt pasažieru skaitu 10 milj. - 2022 gadā. Lai šos visus pasažierus nogādātu uz Rīgu būs nepieciešams ne tika autobuss, kas kursē ar 12 min intervālu un brauc 50 min līdz centram ar visiem sastrēgumiem, un tas neapmierina pasažierus. tādēļ lidostai būs nepieciešams, ātrāks, efektīvāks un videi draudzīgāks risinājums.

Dzelzceļš ir videi draudzīgāks un ātrāks risinājums, kā autobuss. Lidosta tādēļ arī izskata šos divus variantus. Ir izstrādāts Rīgas Mobilitātes plāns, kurš ir pierādījis, ka lidostai nepieciešams tramvaja līnija un šīs izpētes laikā lidosta ir informējusi projekta izstrādātājus, ka lidostai tramvajs būs labāks.

**Iedzīvotāji** vaicā – Kā lidosta var uzlabot un kompensēt lidmašīnu radīto troksni un izmešus? Ka varētu savas dzīves kvalitāti mainīt vai uzlabot? Vai iedzīvotājiem jāiet projām no mājām, ja mājas uzceltas 1892. gadā? Vai lidosta to var kompensēt? Skaņas izolācija visiem kas ir apdraudēti no šīs skaņas ir jākompensē, jo to dara visur ES.

**Starptautiskās lidostas „Rīga” pārstāvis** atbild, ka Mārupes un Rīgas pilsētas plānos ir atzīmētas atļautās lidmašīnu pacelšanās un nolaišanās zonas, kurās ir atļauts paaugstināts trokšņa līmenis. Troksnis tiek monitorēts. Tiek izstrādātas trokšņu kartes un saskaņotas Civilas aviācijas aģentūrā. Troksnis ir normatīvu robežās. Lidosta neplāno izmantot citas klases daudz jeb lielāka tipa gaisa kuģus - lidos tie pasi c klases gaisa kuģi tikai daudz biežāk periodā, kas nodrošinās to pašu trokšņa līmeni. Iedzīvotāji var griezties pie lidostas administrācijā un pierādīt, ka troksnis pārsniedz normatīvus, tad tiks kaitējums kompensēts. Lidostas attīstības plāni ir vērsti Mārupes virzienā.

**Iedzīvotāja** vaicā – Savulaik, kad uzbūvēja lidostu tai nebija projektu un plānu, ka lidosta izpletīsies milzīgos apjomos. Šobrīd lidostai ir paredzēts attīstīties un 5 reizes vairāk plašināt uzņēmuma teritoriju. Tas, ka tas notiks tikai uz Mārupes pusi, tas nav tiesa. Kāpēc lidosta „Rīga” nevar izmantot Spilvas lidostu?



**Starptautiskās lidostas „Rīga” pārstāvis** atbild, ka Spilvas lidlauks nav starptautiska lidosta un lidosta „Rīga” nav Spilvas īpašnieki. Kāpēc lidostai tas būtu jādara? Lidostas turpmākas attīstības teritorija, kas ir iezīmēta plānā, tiks pārskatīta līdz ar jauno lidostas attīstības plāna izstrādi, kuru ir iecerēts uzsākt šī gada vasarā.

**Iedzīvotāja** iebilst: Kurā vēl valstī ir iespējama šāda situācija – ka lidosta uzliekt veto ķepu uz šo teritoriju, bet iedzīvotāji to zemīti nevar dabūt - nevar saņemt atļauju darbnīcas būvniecībai. Būvvalde uzrakstīja atteikumu.

**Iedzīvotāja** papildina, ka visu laiku šajā teritorijā tiek mainīti būvniecības noteikumi un zonējums.

**G.Princis** paskaidro, ka divdesmit četru mēnešu laikā, pašvaldība kopā ar va/s „Latvijas dzelzceļš” un Satiksmes ministriju nonāks pie atbildes vai šis projekts ir nākotnes projekts vai nav. Tajā brīdī kad šis lēmums tiks pieņemts tad šīs institūcijas ar katru zemes īpašnieku individuāli izrunāsies.

**Iedzīvotājs** vaicā: Vai es savu īpašumu, kas atrodas lidostas interešu zonā varu pārdot jebkuram?

**G.Princis** apstiprina, ka drīkst un ierosina apkopot priekšlikumus un ieteikumus.

**Iedzīvotāja** sniedz ierosinājumus, ja tas dzelzceļš tiešām būs, tad:

1. Ļoti rūpīgi jāizvērtē īpašumu atsavināšanas procedūra, - ja daļēji tiek skarti īpašumi, tad tie tiek atsavināti pilnībā –par pieklājīgu samaksu, ietverot arī morālo kaitējumu un tiek nodrošināta arī dzīves vieta.

2) Jāmēģina izvairīties no to īpašumu aizkaršanas, kuri ilgstoši ir atradušās dzīvojamās mājas un, lai nebūtu dzelzceļš viņiem blakus - būtu vismaz 100 -200 m no dzelzceļa līnijas.

**G.Princis** precizē, ka dzelzceļa nodalījumu joslu atsavinās valsts.

**A.Poča** paskaidro, ka zeme, uz kuras atrodas dzelzceļš ir valsts īpašums. Valsts uzstāsies kā šo zemju ieguvējs. Likums par atsavināšanu paredz taisnīgo atlīdzību un tajā ir noteikti kritēriji, lai varētu iegūt līdzvērtīgu īpašumu vietā -par tirgus cenu. Tas arī, papildus, ietekmē vienas vai otras ieceres realizāciju. Ja ir jāmaksā lielas kompensācijas iespējams tiks meklēts cits risinājums šī projekta vietā.

**G.Princis** apkopo šādus ieteikumus:

- 1) Kartogrāfiskais materiāls nav saprotams, salasāms, neprecīzs, būtu jāuzlabo.
- 2) Tiek kritizēts un precīzāk jāpamato tās lietas, kas attiecas uz dzelzceļa trases novietojumu, jā pamato, kāpēc tas skar vienu vai citu zemes gabalu.
- 3) Jāprecizē iedzīvotāji, ēkas vai būves, kas neparādās ziņojumā.
- 4) Izstrādātājiem vajadzētu vienoties par kaut kādu areālu, sarakstu, par ietekmējamie iedzīvotājiem un izveidot, kaut kādu viedokļu aptaujāšanas programmu, lai nebūtu tā, ka, kāds iedzīvotājs, zemes īpašnieks, būtu izkritis no informācijas loka.

**A.Poča** jautā – Vai pēc iepazīšanās ar ziņojumā norādīto informāciju vēl ir kāds īpašums, kurš nav ticis iekļauts ziņojumā un, kuru plānotā darbība skar daļēji vai pilnībā, tad, lūdzu, sniedziet informāciju va/s „Latvijas dzelzceļam”, vai IVN izstrādātājiem.

**G.Princis** ierosina, ja kādam vēl ir priekšlikums kā viņš vēlas šo savu zemes gabalu, kaut kā citādi nākotne izmantot, tad arī par to ziņot Pilsētas attīstības departamentam vai projekta izstrādātājiem.

**M. Kalva** noslēdz sanāksmi un mudina rakstīt priekšlikumus uz ekrānā norādītajam adresēm.

Sanāksmi protokolēja:



B. Maskoļūna

**Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības  
Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā ietekmes uz vidi  
novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme**

**Dalībnieku saraksts**

Rīga, 2011. gada 31. marts

N.p.k.	Vārds, Uzvārds	Adrese vai pārstāvētā organizācija
1.	Eiija Braule	SI "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"
2.	Maija Graze	—  —
3.	Māris Kalve	Pārdaugavas izpilddirektors izpilddirektors
4.	ARTŪRS CAŅĒ	AC KONSULTĀCIJAS
5.	Guido Princis	RD PAD
6.	Inita Bārtulis	RD PAD
7.	Ingrīda Ļubure	RD PAD
8.	Guna Janovska - Galstane	RD PAD
9.	Ike Purnale	RD PAD PAP
10.	Jānis Jazda.	
11.	Nizma Jazda	
12.	Melita Čabli	
13.	Jens Čablis	
14.	Ausma Jāht	
15.	Lūcija Barone	
16.	Nijša Veinberga	
17.	Sarmīte Eglīte	

**Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības  
Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā ietekmes uz vidi  
novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme**

**Dalībnieku saraksts**

Rīga, 2011. gada 31. marts

N.p.k.	Vārds, Uzvārds	Adrese vai pārstāvētā organizācija
18.	Silvija Igaļene - Blumberga	
19.	Dace Baēde	
20.	Jānis Holunsons	
21.	Dace Cīrule	
22.	Jaune-Sauvte Bīskups	
23.	Egoms Andersons	
24.	Roberts Ruģevičs	
25.	Māra Eglīte	
26.	Dainište Pēterpaula	
27.	Agnese Kārkli	
28.	Irene Driņman	
29.	Ieva Anšone	
30.	Jānis Ansons	
31.	Kārlis Evans	
32.	Sandra Zarina	
33.	Teija Rujāla	
34.	Ināra Laka-Grīva	



**Jaunas publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecības  
Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētā ietekmes uz vidi  
novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme**

**Dalībnieku saraksts**

Rīga, 2011. gada 31. marts

N.p.k.	Vārds, Uzvārds	Adrese vai pārstāvētā organizācija
35.	LINARDS ZARINS	
36.	Holants Austrups	Rīgas Dome
37.	Elmārs Janiņš	uvd LRUP koordinācija darbu vadītājs.
38.	Aija Pōca	Valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”
39.	Vladimirs Šiskovs	Valsts a/s „Latvijas Dzelzceļš”
40.	Baiba Masokolina	SA „ELLE”
41.	Oskars Benulis	SA „ELLE”
42.		
43.		
44.		
45.		
46.		
47.		
48.		
49.		
50.		
51.		

**6. pielikums**

**Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes informatīvais  
materiāls**






**Ietekmes uz vidi novērtējums  
jaunas publiskas lietošanas  
dzelzceļa līnijas būvniecībai Rīgas  
pilsētas Zemgales priekšpilsētā**

IVN ziņojuma sabiedriskā apspriešana  
Rīga, 2011. gada 31. marts


### IVN procedūra

- IVN ziņojuma sabiedriskā apspriešana ilgst 30 dienas līdz 15. aprīlim
- Pēc sabiedriskās apspriešanas tiks sagatavots pārskats par sabiedrisko apspriešanu un nepieciešamības gadījumā papildināts IVN ziņojums
- IVN ziņojums tiks iesniegts VPVB
- VPVB sagatavos atzinumu 60 dienu laikā
- Pašvaldību akcepts paredzētajai darbībai




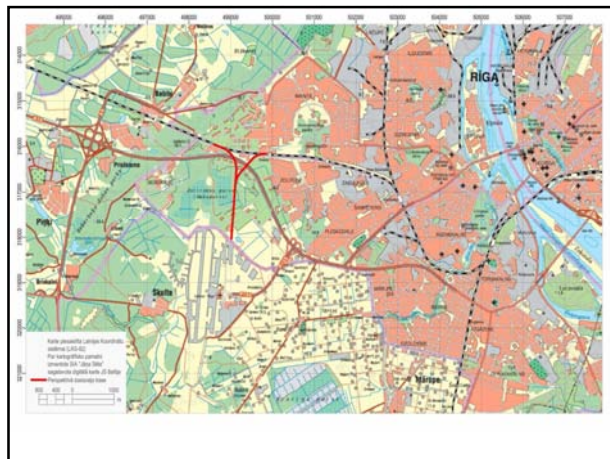
### IVN ziņojuma saturs

- Normatīvo aktu prasību analīze
- Esošās situācijas un dzelzceļa līnijas raksturojums
- Vides stāvokļa novērtējums
- Iespējamā ietekme būvniecības un ekspluatācijas laikā
- Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas apkopojums un izvērtējums
- Pasākumi ietekmju samazināšanai vai novēršanai
- Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums
- Monitoringa nepieciešamības izvērtējums



### Plānotā darbība - 1

- Paredzētā darbība ir jaunas publiskas lietošanas dzelzceļa līnijas būvniecība no esošās dzelzceļa līnijas Rīga-Tukums līdz starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijai

## Plānotā darbība - 2

- Dzelzceļa līniju paredzēts izbūvēt virszemes līmenī
- Autoceļa A10 Rīga- Ventspils šķērsošanai paredzēts izbūvēt divlīmeņu dzelzceļa pārvadu pār autoceļu



## Plānotā darbība - 3

- Tika vērtētas 2 alternatīvas – elektrificēta un neelektrificēta dzelzceļa līnija
- Paredzētais pasažieru pārvadājumu apjoms ir vidēji 5 vilcienu pāri stundā vai 72 vilcienu pāri diennaktī Rīgas virzienā un 18 Jūrmalas virzienā
- Plānotā dzelzceļa līnijas trase atrodas Rīgas attīstības plānā noteiktajās sarkanajās līnijās



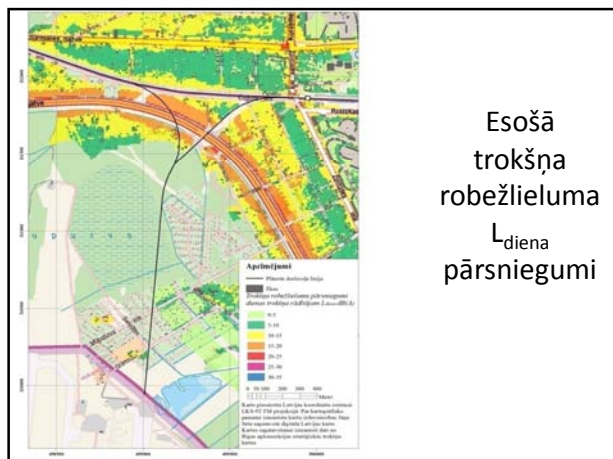
## Ietekme uz vidi – gaisa kvalitātes izmaiņas

- Piesārņojošo vielu emisijas rada dīzeļvilcienu izmantošana
- Tika novērtētas slāpekļa dioksīda, oglekļa oksīda, daļiņu PM<sub>10</sub> un daļiņu PM<sub>2,5</sub> emisijas
- Nevienu no piesārņojošām vielām netiek pārsniegti gaisa kvalitātes robežlielumi

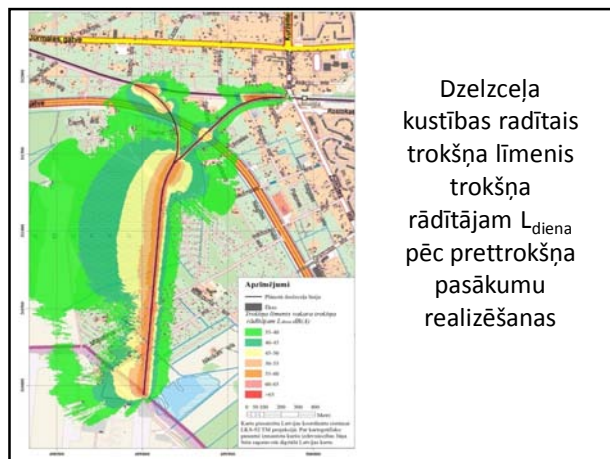


## Ietekme uz vidi – trokšņa līmeņa un vibrācijas izmaiņas

- Esošā situācija – novērojami trokšņa robežlielumu pārsniegumi
- Vilcienu kustība pa jauno līniju nedrīkst radīt trokšņa robežlielumu pārsniegumus
- Plānoti trokšņa un vibrācijas samazināšanas pasākumi:
  - troksni slāpējošie ekrāni
  - vilcieni aprīkoti ar disku vai kompozītmateriālu bremzēm
  - sliežu ceļi aprīkoti ar palikņiem skaņas slāpēšanai



Esošā trokšņa robežlieluma  $L_{\text{diena}}$  pārsniegumi



Dzelzceļa kustības radītais trokšņa līmenis trokšņa rādītājam  $L_{\text{diena}}$  pēc prettrokšņa pasākumu realizēšanas

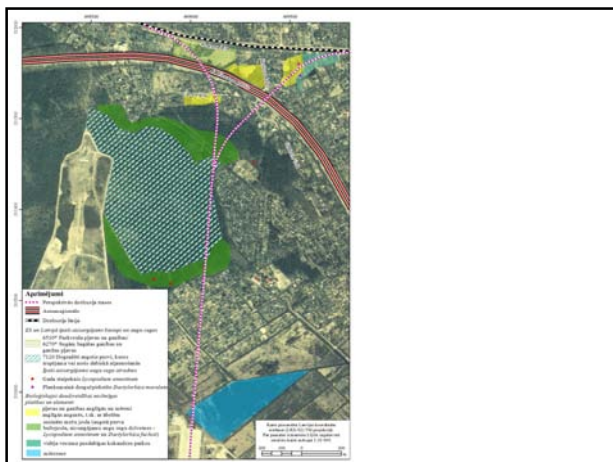
## Ietekme uz vidi – hidroloģiskais režīms un drenāžas apstākļi

- Paredzētā darbība tiks īstenota tikai pēc meliorācijas sistēmas izbūves un esošās renovācijas
- Būvprojekta izstrādes laikā tiks paredzēta
  - tuvākās individuālās apbūves virszemes noteces saglabāšana,
  - grāvju profilu atjaunošana,
  - caurteku izbūve



## Ietekme uz vidi – dabas vērtības

- Īpaši aizsargājamā dabas teritorijas dabas parks „Beberbecki” netiks ietekmēts
- Dzelzceļa līnijas izbūve ietekmēs šķērsojamās parkveida pļavas tās izbaurkājot un fragmentējot, kā arī izcērtot daļu koku
- Papildus tiks fragmentēts Mūkupurva masīvs, nošķeļot tā austrumu malu



## Kopsavilkums

- Nav konstatēti izslēdzoši kritēriji
- Būvniecības posmā:
  - ietekmi radīs būvniecības darbu veikšana
  - salīdzinoši būtiskākā ietekme sagaidāma uz dabas vērtībām
  - pozitīva ietekme – apkārtnes sakārtošana
- Eksploatācijas posmā:
  - trokšņu emisija
  - vibrāciju rašanās
  - hidroloģisko apstākļu izmaiņas
  - ainavas izmaiņas

