



RĪGAS DOME

## PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

REG. NR. 90000056484  
AMATU IELĀ 4, RĪGĀ LV-1050, TĀLRUNIS 67012947, FAKSS 67012949  
WWW.RDPAD.LV, E-PASTS: PAD@RIGA.LV

### ***DISKUSIJA AR EKONOMIKAS UN VIDES EKSPERTIEM RĪGAS ZIEMEĻU TRANSPORTA KORIDORA 2.POSMA IETVAROS***

**15.01.2010., plkst.11:00**

**Rīgas domē, Rātslaukumā 1, 511.telpā**

**Rīgas domē, Rātslaukumā 1, 511.telpā**

2010.gada 15.janvārī  
Sanāksme tiek atklāta plkst. 11<sup>00</sup>

### **SANĀKSMES PROTOKOLS**

**Sanāksmē piedalās 45 dalībnieki (reģistrācijas saraksts protokola 1.pielikumā).**

**Sanāksmi vada: H.Burkovskis.**

#### **Sanāksmē piedalās:**

▪ **Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji:**

**A.Kublačovs**, Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs;

**G.Pāvils**, Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītāja vietnieks tehniskajos jautājumos;

**N.Kotoviča**, Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītāja vietniece finanšu un administratīvajos jautājumos;

**R.Raubiško**, Projektu vadības un attīstības direkcijas tehniskais eksperts;

**M.Ābeltiņa**, Sabiedrisko attiecību vadītāja;

**D.Ķirķe**, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālpļānošanas nodaļas galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā;

**K.Brikule**, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālpļānošanas nodaļas galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā.

▪ **SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvji:**

**V.Vilnītis;**

**L.Konošonoka;**

**A.Kāla;**

**S.Dišlere.**

▪ Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs:  
S.Dolgopolovs.

▪ Rīgas domes Īpašuma departamenta pārstāvji:  
V.Jukmane;  
S.Beķere;  
M.Pētersone.

▪ Rīgas Austrumu izpilddirekcijas pārstāvis:  
J.Lejnieks.

▪ Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas pārstāvis:  
V.Pudāns.

▪ VAS „Latvijas Valsts ceļi” pārstāvji:  
J.Tauriņš;  
Z.Šteina.

▪ Basler&Hofmann pārstāvis:  
A.Krēgers.

▪ Ernst&Young pārstāvis:  
N.Kļava.

▪ DNB Nord Banka pārstāvis:  
P.Strautiņš.

▪ SIA „Konstruktionsgruppe Bauen Latvia” pārstāvji:  
A.Skrastiņš;  
O.Mednis.

▪ SIA „Kohlhauer East Group” pārstāvis:  
R.Karašs.

▪ SIA „Podrags – 123” pārstāvji:  
J.Juškis;  
J.Petruško.

▪ Publiskās un privātās partnerības asociācijas pārstāve:  
V.Čukste.

▪ Parex Asset Management pārstāvji:  
Z.Vaikulis;  
R.Klincis.

▪ SIA „NK Konsultāciju birojs” pārstāvis:  
N.Kalniņš.

- **PricewaterhouseCoopers pārstāvji:**  
K.Mikoss;  
A.Pārups;  
A.Kostomārovs.
- **„Deloitte Audits Latvia” SIA pārstāvji:**  
K.Ķepīte;  
I.Opmane.
- **Vides aizsardzības kluba pārstāve:**  
E.Kalniņa.
- **TV5 pārstāve:**  
E.Semjonova.
- **Laikraksta „Latvijas Avīze” pārstāvis:**  
Ģ.Kondrāts.
- **„Mediju tilts” pārstāvis:**  
F.Rajevskis.
- **Iedzīvotāju pārstāvji:**  
V.Pliena, *Miera iela 111*;  
S.Driča, *Upes iela 7*;  
A.Treiguts, *Lāču iela 2*;  
D.Treigute, *Lāču iela 2*.

### **SANĀKSMES MĒRKIS**

1. Sanāksme organizēta *ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojuma automaģistrāles būvniecībai no Daugavgrīvas ielas līdz Gustava Zemgala gatvei (Vairoga iela) – Rīgas Ziemeļu transporta koridora 2.posma sabiedriskās apspriešanas ietvaros.*
2. Sanāksmes mērķis iepazīties ar A.Kublačova *Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs*, A.Kostamārova *PricewaterhouseCoopers*, Andra Krēgera *Basler&Hofmann* un Aigas Kālas *Estonian, Latvian & Lithuanian Environment* sagatavotajām prezentācijām par Ziemeļu koridora 2.posma projekta risinājumiem, plānotajām izmaksām un ietekmes uz vidi novērtējuma darba ziņojumu.
3. Uzklaušīt speciālistu un interesentu viedokļus un argumentus, kā arī rosināt diskusiju par projekta plānotajiem risinājumiem kontekstā ar projekta finansēšanas iespējām, kā arī ietekmi uz vidi.

## VIEDOKĻU KOPSAVILKUMS

### **A.Kublačovs, Rīgas domes Pilsētas attīstība departaments Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs:**

Pašreiz notiekošā sabiedriskā apspriešana attiecas uz Ziemeļu transporta koridora 2.posmu, tas ir posms, starp Gustava Zemgala gatvi un Daugavgrīvas ielu, kas ir tehniski sarežģītākā un dārgākā projekta sastāvdaļa.

Projekta uzdevumi: konkurētspējas celšana ne tikai Rīgai, bet kopumā visai valstij, novirzīt autotransportu no Rīgas vēsturiskā centra, uzlabot pilsētā saikni pār Daugavu, radīt racionālu alternatīvu Rīgas apvedceļam, radīt ērtu Rīgas ostas pieslēgumu Latvijas autoceļiem un Eiropas transporta komunikāciju tīklam, uzlabot vides kvalitāti pilsētā.

Ziemeļu transporta koridors tiek iestrādāts Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānā, tas saslēdzas vienotā Rīgas apvedceļa sistēmā.

Projekts vēl ir sagatavošanas fāzē un mums nav aktuāli šo projektu palaist tirgū vēl šogad. Mēs strādājam, lai izvēlētu pēc iespējas efektīvāku finansēšanas mehānismu, pašreiz visi parametri rāda, ka PPP modelis būtu labākais. Netiek izslēgtas iespējas, piemēram, dalīt šo projektu pa posmiem, pa mazākiem etapiem.

Ja mēs nepiesaistām ES līdzfinansējumu būvniecībai, un izvēlamies kādu no piedāvātajiem scenārijiem priekš visa koridora projekta attīstības, tad ikgadējais pieejamības maksājums 23 gadus pēc kārtas, iespējams, varētu sasniegt ~ 150 miljonu eiro gadā.

Politiku uzdevums ir izlemt – vai mēs ejam uz lētāku variantu, ar relatīvi lielāku negatīvo ietekmi uz pilsētu, vai mēs ejam uz ~ 270 miljoni eiro dārgāku variantu, ar pozitīvāku ietekmi. Šeit gan jāatzīmē, ka visos variantos projekts kopumā sniedz pilsētai daudz ieguvumus, un nevienā gadījumā netiek pārsniegtas vides normas.

Projektu sagatavojām 2008.gadā un tā izmaksas vēl precizēsies. Lai lieki nemaldinātu sabiedrību, kad ekonomika atgūsies un cenas atkal pieaugs, mēs joprojām rādām tās cenas, kas aprēķinātas uz 2008.gada līmeni.

### **A.Kostamārovs, „PricewaterhouseCoopers”:**

Finanšu un ekonomiskā analīze veikta visam projektam kopumā, neizdalot atsevišķi 2.posmu, kas var sasniegt līdz 75% no kopējām projekta izmaksām.

Ņemot vērā projekta sarežģītību un riskus, secinājums ir, ka projektu izdevīgāk realizēt kā publiskās partnerības projektu. Mēs strādājam pie tā, lai šādu projektu varētu īstenot. Runājam ar finansētājiem - Eiropas investīciju banku un Eiropas rekonstrukcijas un attīstības banku, kas aktīvi iesaistās šādu lielu investīciju projektos un var piedāvāt finansējumu, par ievērojami zemākām izmaksām, nekā to nodrošinātu komercsektors.

Priekšrocības PPP - privātie partneri ir ieinteresēti projektu pabeigt laicīgi, kontrolēt izmaksas un salīdzinot ar sabiedrisko sektoru, labāk pārvalda vairākus riskus. Eiropas investīciju banka un ERAB atbalsta publiskās partnerības projekta modeli, maksājumi tiek sākti veikti tad, kad objekts nodots ekspluatācijā.

Neviens no potenciāli iespējami pieejamiem avotiem nav pietiekošs projekta realizācijai, tāpēc maksimāli jāpiesaista Eiropas Savienības finansējums, kā arī jāmeklē papildus finansējumu avoti. Arī maksas ieviešana, par pārvietošanos pa koridoru, nav pilnvērtīgs risinājums.

Kohēzijas fonds ir būtisks finansējuma avots, kas būtu jāpiesaista. Taču attiecībā uz nākamo programmēšanas periodu 2014. – 2020.gadam, skaidrības par kādiem projektiem varētu būt runa, vēl nav. Tas ir jautājums, kas jārisina Rīgas domei, kopā ar Satiksmes un Finanšu ministrijām, kā arī runājot Briselē, ka tas ir svarīgs projekts, kuram ir nepieciešams Eiropas Savienības finansējums.

Kā mēs varēsim pārliecināt tos, kuri aizdos mums naudu? Kādā veidā mēs to atmaksāsim? Viens no būtiskiem jautājumiem, vai tas ir Rīgas domes projekts vai tas ir Rīgas domes un Satiksmes ministrijas projekts? Cik lielā mērā mēs piesaistām Eiropas Savienības līdzekļus? Jāskata visi šie te komponenti, tie ideālā gadījumā, samazina to, ka mums vispār vajag aizņemties. Jo mēs mazāk aizņemamies, jo mazāki būs maksājumi, vienalga pie kādas projekta realizācijas struktūras mēs runājam.

Projektam, kas Rīgai un Latvijai ir svarīgs, finansējums no Eiropas Savienības ir jāsaņem.

**A.Krēgers, *Basler&Hofmann*:**

Ziemeļu transporta koridora 2.posma realizācijā, Basler&Hofmann kā projektētājs iesaka izmantot 3.variantu, kā ģenerālvariantu skiču projektu sagatavošanai.

**A.Kāla, *"Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"*:**

Neviens no piedāvātajiem trases variantiem vai tehniskajiem risinājumiem nav izslēdzošs, nav konstatēti nelabvēlīgi apstākļi vai ietekmes, kas nepieļautu kādu varianta realizāciju.

**P.Strautiņš, *DNB Nord Banka*:**

Netika aplūkoti PPP mīnusi, lielākais mīnuss – privātiem partneriem procentu likmes būtu lielākas nekā Rīgas pilsētai, aizņemoties naudu ar obligāciju izlaidēm. Arī naudai ir cena. Jo ilgāks laiks, jo lielāku naudu ir jāfinansē, jo dārgāk, tas kopumā izmaksā. Lieliem projektiem obligāciju izlaides ir izdevīgāks variants.

Nedomāju, ka vietējām bankām būtu jāgarantē iespēja piedalīties šī projekta finansēšanā. Tās to var darīt, bet uz konkurences pamatiem.

Ja tiek īstenots PPP variants, nebūtu prātīgi, projekta finansiālo smagumu pārnest uz brīdi, kad tilts jau ir izbūvēts. Pilnībā finansēt no attiecīgā brīža nodokļu ieņēmumiem, nebūtu reālistiski. Visas finansēšanas izmaksas, pārnesot nākotnē, tās būs daudz lielākas.

**E.Raubiško, *Rīgas domes Pilsētas attīstība departaments Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs*:**

Kohēzijas fonda iespējas jāskata detalizētāk, bez tam jāizskata priekšlikumi, kā to savietot ar PPP.

**V.Čukste, *Publiskās un privātās partnerības asociācija*:**

Patreizējā vienošanās ar Starptautisko valūtas fondu paredz, ka 2010.gadā netiek uzsākti jauni PPP projekti, mēs nezinām, kas notiks 2011., 2012.gadā, bet zinām Starptautiskā valūtas fonda nostāju. Viņi uzmanīgi skatās uz jebkādam papildu saistībām, kuras uzņemas Latvijas valsts.

**S.Dolgopolovs, *Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētājs*:**

Ziemeļu transporta koridora projekts ir viena no Mobilitātes plāna sastāvdaļām. Darbs pie mobilitātes plāna, tiek finansēts daļēji arī no Eiropas fondu līdzekļiem.

Aktīvāk jāapgūst ES fondi.

Līdzfinansējums projektam Eiropas naudas piesaistīšanai ir paredzēts gan valsts budžetā, gan Rīgas domes budžetā, jo tikai realizējot šāda veida projektus, var nopelnīt naudu, kura ir atdodama aizdevējiem. Projekts, ir viens no tiem, kurā ir ieinteresēta Latvija kā valsts. Šodien nav runa par to – vienu, otru vai trešo variantu. Jādomā par visiem iespējamiem finansēšanas variantiem un visiem iespējamiem modeļiem. Ideja par vērtspapīru emisiju, ir vērā ņemama ideja, bet tālāk ir jādomā par noteikumiem un nodrošinājumiem. Nopietni runāt par Eiropas fondu piesaisti varēs, sākot ar 2014.gadu, kad sāksies jaunais programmēšanas periods. Finanšu ministrija uzskata, ka nav jāfinansē lieli, virs 30 miljoniem latu projekti, bet jāfinansē mazāki projekti, lai piesaistītu vidējo un mazo biznesu.

#### **N.Kalniņš, SIA „NK Konsultāciju birojs”:**

Galvenais PPP atbalstam ir tas, ka mēs sākam maksāt tajā brīdī, kad infrastruktūra ir gatava. Fundamentālais aspekts, kāpēc izvēlēties PPP ir cits risku sadalījums.

Latvijai jābūt daudz aktīvākai citu Eiropas Savienības finanšu instrumentu iniciatīvu programmu izmantošanā un piesaistē.

Ir primārie ieguvumi un sekundārie ieguvumi. Attīstāmās teritorijas ir nākotnē potenciālie ieguvumi.

Vislētākais variants skan paradoksāli, bet vislētākais nav vislētākais ilgtermiņā, ja mēs runājam par visiem piesārņojumiem. Kaut vai cieto daļiņu piesārņojumam, trokšņiem ir konkrēta ietekme uz cilvēka veselību, kas var atsaukties ilgākā laika posmā.

Ja runājam par attīstību, trokšņi un piesārņojums dod konkrētas vadlīnijas tam, kā šīm teritorijām attīstīties. Svarīgi, kāda pievienotā vērtība šajās teritorijās attīstīsies.

Es gribētu izvirzīt cerību, ka finansētāji, dome, politiķi, visas pārējās iesaistītās puses skatīsies uz optimālāko, racionālāko variantu, ņemot vērā visu aspektu kopu. Projekts jāskata kā vienots veselums, tajā skaitā ietekmes un tam nepieciešamās naudas.

#### **K.Mikoss, „PricewaterhouseCoopers”:**

Gribu nodalīt divas lietas, viens, kā mēs dabūsim naudu sākumā, lai samaksātu būvniekiem un pārējiem, kas tur būvēs, jo tā jāmaksā uzreiz. Otrs ir, ja no maksāšanas, Rīgas pilsētai un valstij radīsies saistības, vai būs pietiekoši daudz naudas, lai tās saistības garā periodā segtu.

Runājot par sākotnējo aizdošanu, finansētāji skatās uz projektu izmēru, gan tad, ja viņiem pretī ir pašvaldība, valsts gan tad, ja viņiem pretī ir investors, kas gatavs būvēt un ilgstošā laikā naudu atpakaļ saņemt. Arī privātiem investoriem tirgus neaizdos neierobežotus līdzekļu apjomus. Finanšu tirgi ir pamainījušies un jāskatās līdzī, cik daudz finanšu tirgi ir gatavi aizdot privātam investoram vai pašvaldībai.

#### **Z.Vaikulis, Parex Asset Management:**

Galvenais jautājums, kas interesē investorus, ir vai naudu atdos. Būtisks atbalsta punkts, kā tiks atgriezta šī naudas summa caur Eiropas finansējumu. Otrs jautājums, kā šī atlikušā, saņemtā kredīta nauda, uz kādu ieguldījumu bāzes tiks atdota. Vai tās būs ietaupītās summas? Kā tiek attīstīts viss reģions saistībā ar ostām, termināliem, konteineriem un visu transporta, tranzīta infrastruktūru? Kā no tā iespējami ieguvumi? Ja vienīgais ieguvums ir sadedzinātais benzīns, tas nav pārlicinoši.

**N.Kļava, *Ernst&Young*:**

Nedrīkst aizmirst, ka ieguvumu – izdevumu analīzes mērķis ir zināmā mērā pārliecināties par projekta lietderību. Vai ir lietderīgi ieguldīt sabiedriskos līdzekļus konkrētā projektā un vai sabiedrībai no tā ir kaut kāds ieguvums? Ar ieguvumiem, mēs varam pārdot šo ideju sabiedrībai, bet parādot ietaupītās stundas un laiku, mēs nepārdosim to investoriem. Jāskatās kompleksi un jāmeklē papildus iespējas – labuma saņēmējs ir osta, varbūt osta kaut kādā formā var piedalīties projekta finansēšanā.

Nepieciešams novērst situāciju, ka projekts konkurē ar citiem lieliem infrastruktūras projektiem, kas tiek realizēti vai plānoti valstī un reģionā.

No finansētāju viedokļa vistīcāmāk izvēlētais variants būs tāds, kas saistīts ar vismazākajiem riskiem finansētājam. Variants, kas sasniedz projekta mērķus, respektīvi nodrošina satiksmes kustību un savieno abus krastus ar pēc iespējas mazākām izmaksām.

**R.Klincis, *Parex Asset Management*:**

Naudas summa relatīvi nav liela, ja mēs varam pierādīt, no kurienes mēs viņu atmaksājam. Labu produktu trūkums ir jebkurā vietā. No vietējiem resursiem mēs to nenofinansēsim. Ja spēs pierādīt, no kurienes atdot, tad ar naudas piesaisti problēmu nebūs. Ir labu projektu deficīts nevis naudas trūkums.

**V.Vilnītis, *"Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"*:**

Tika minēti potenciālie aizdevēji: Eiropas rekonstrukcijas un attīstības banka vai Eiropas investīciju banka vai Ziemeļu investīciju banka, tajā pašā laikā tika pieminēts, ka pirmām kārtām, pilnīgi noteikti, aizdevēji skatīsies uz lētāko variantu. Šīs trīs bankas uzmanīgi skatās uz vides ietekmēm, tas nozīmē, ka uz trešo vai pirmo variantu skatīsies labāk nekā uz otro.

**S.Dišlere, *"Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"*:**

Visos trijos trases variantos, lai kuru no alternatīvām izvēlētos, visos gadījumos situācija ar gruntsūdeņiem var tikai uzlaboties. Tādā nozīmē, ka tie var tikai pazemināties un nekādā gadījumā ne paaugstināties. Projektam tika izvērtēta arī applūšanas iespējamība. Arī visas kanalizācijas problēmas projekta ietvaros jāatrisina.

**V.Pudāns, *Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcija*:**

Rīgai trases šķērsojums ir vajadzīgs, tas ir skaidrs, bet par finansēm skaidrības nav, ja ņem vērā, ka Dienvidu tilts vēl jāapmaksā. Vai pilsēta vēl var uzņemties vēl kādus kredītus, tas ir jautājums? Rīgas pilsētai jāpārdomā vai mēs varam ņemt vēl kredītus. Esmu skeptisks pret šā tilta uzsākšanu būvēt tuvākos gados.

**I.Opmane, *„Deloitte Audits Latvia”*:**

Cik pieejams ir Rīgas domes budžets, lai varētu veikt šādus maksājumus? Cik miljonu no budžeta katru gadu plānots novirzīt? Cik būtu nepieciešami papildus ieņēmumi? Vai Kohēzijas fondu nav iespējams piesaistīt?

**J.Lejnieks, *Rīgas Austrumu izpilddirekcija*:**

Jāizvēlas variants, kuram ir vislielākais publiskā atbalsta faktors, kā arī, kuru vides speciālisti ir rekomendējuši. Pieļauju, ka starptautiskajā tirgū ar trim variantiem iet

nevarēs. Ja būs publiskais atbalsts izvēlētajam variantam, tad varēs teikt, ka tas nav tikai pilsētas, valsts, bet tas ir rīdzinieku projekts. Es atbalstu trešo variantu, kur ir iespējas samazināt piesārņojumu un tas nav pats dārgākais.

Projektētāji nav iedevuši tādas vizualizācijas, kas dotu iespaidu, kāds tilts īsti izskatīsies. Tās animācijas ir shematiskas. Cilvēkam, kas dzīvo Dzegužkalnā ir diezgan svarīgi, kā tilts izskatīsies skatoties pa logu. Jāuztaisa tādas bildes, kas publikai parādītu, kāds tas būs.

**A.Pārups** – Visā pasaulē PPP projektus ļoti rūpīgi un detalizēti vērtē attiecīgās valsts Finanšu ministrija, kas pārbauda visus veiktos pieņemumus, kritizē, un tikai tad, ja ir gūts akcepts, projektam tiek dota zaļā gaisma. Projektu veiksmīgu īstenošanu garantē PPP līgumā ietvertās finansētāja tiesības iejaukties, ja projekts noiet greizi vai redz, ka operators neveic līgumam atbilstošas darbības.

**S.Driča, iedzīvotāja:**

Es atbalstu trešo variantu, jo tas mani skar vismazāk. Visi iedzīvotāji ir pret otro variantu. Esmu pret otro variantu, kas pēc izskata, man kā parastam iedzīvotājam liekās šausmīgs monstros pāri Rīgai.

Pieredze rāda, cik arī projektu nav veidoti, ne par vienu neesmu dzirdējusi, ka viņš būtu uzbūvēts tieši tā, kā projektēts, parasti kaut kad, kaut kur, pietrūkst naudas.

**D.Treigute, iedzīvotāja:**

Brasa ir Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā, tieši tāpat kā Brīvības iela, kuru Jūs gribat izglābt uz mūsu rēķina. Vides speciālisti teica, ka ietekme uz vidi visnegatīvākā ir otrajā variantā. Brasa ir rajons, kurā kopumā ir 17 jūgendstila ēkas, no tām divas – Miera iela 94 un Miera iela 111, pilnīgi saskaras ar plānoto estakādi. Tās ir iekļautas Pasaules kultūras mantojuma sarakstā *UNESCO*. Vai tām ir izvērtēta ietekme uz vidi? Estakāde laužas cauri šim rajonam, atdalot veselu ēku kompleksu. Vai tas nav pietiekams arguments, lai vispār no šī varianta atteiktos.

**V.Pliena, iedzīvotāja:**

Es interesējos apdrošināšanas kompānijā, ja mājas netiek nojauktas un blakus tiks dzīti pāļi, tās plaisās, bet apdrošinātāji šādas izmaksas nesedz. Es domāju, ka visi ieinteresētie iedzīvotāji nomierinātos, ja būvētāji un plānotāji vispār atteiktos no 2. variantā. Iedzīvotājus būtiski neinteresē, kurā bankā dabūs naudu. Izlemt bez ieinteresēto iedzīvotāju piekrišanas nedrīkst.

**Iedzīvotāji:**

Pie otrā variantā realizācijas, apkārt esošajām ēkām pazeminās nekustamā īpašuma vērtība.

**E.Kļaviņa, Vides aizsardzības klubs:**

Ierosinu vērtēt daudz vairāk kopīgās ietekmes uz visu pilsētu kopumā. Pārdaugavā būs arī citi ceļi, piemēram, VIA Balticas pagaidu ievads. Vajadzētu apzināt cik tad ēkas Rīgas ceļu vajadzībām rīdziniekiem jānojauc?



**Rīgas domes Īpašuma departamenta pārstāve:**

Otrais variants graus vidi pilsētā, tas pilsētu sadalīs un ir visnepieņemamākais variants. Ziemeļu koridors viens pats neko neatrisinās, risinājums kopumā ir vajadzīgs Rīgai. Ja tīri subjektīvi jāizvēlas kādu no variantiem, tad atbalsts 3. variantam.

Sanāksme noslēdzas plkst. 13<sup>15</sup>

**Protokola pielikumā:**

1. Sanāksmes atspoguļojums uz 15 lp.
2. Sanāksmes dalībnieku reģistrācijas lapu kopija uz 4 lp.
3. A.Kublačova (*Rīgas domes Pilsētas attīstība departamenta Projektu vadības un attīstības direkcija*) prezentācija uz 2 lp.
4. A.Kostamārova (*PricewaterhouseCoopers*) prezentācija uz 2 lp.
5. A.Krēgera (*Basler&Hofmann*) prezentācija uz 10 lp.
6. A.Kāla (*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*) prezentācija uz 3lp.

**Andis Kublačovs**

Rīgas domes  
Pilsētas attīstības departamenta  
Projektu vadības un attīstības direkcijas vadītājs

**Sanāksmi protokolēja:**

**Dace Ķirķe**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta  
Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas  
galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā  
67037924