

**Paredzētās darbības “Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa
infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai”
IETEKMES UZ VIDĪ NOVĒRTĒJUMA SĀKOTNĒJĀS SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS
SANĀKSMES**

PROTOKOLS Nr. 14

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 9. martā, plkst. 16.00

Sanāksmes norises vieta: Vangažu pilsētas kultūras nams, Gaujas iela 12, Vangaži,
Inčukalna novads

Sanāksmi atklāj Inčukalna novada pašvaldības domes priekšsēdētājs Aivars Nalivaiko un dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāvim Valtam Vilnītim.

V. Vilnītis iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāve Evija Brante informē sanāksmes dalībniekus par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk tekstā – IVN) procedūru, galvenajiem IVN uzdevumiem, kā arī IVN ziņojuma izstrādes gaitu. E. Brante norāda, ka pirms nākamās sabiedriskās apspriešanas iedzīvotājiem netiks izsūtīti individuāli paziņojumi, tādēļ ir jāseko līdzi informācijai interneta vietnēs un pašvaldībā. E. Brante informē sanāksmes dalībniekus par iespējamām ietekmēm uz vidi un sabiedrību, tajā skaitā, trokšņa līmeņa izmaiņām, ietekmi uz ainavām, ietekmi uz kultūrvēsturiskajām vērtībām, ietekmi uz dabas vērtībām, biotopiem, putniem, dzīvniekiem, ģeoloģiskiem apstākļiem, iespējamo ietekmi uz hidroloģisko režīmu un šķērsojamām ūdenstecēm. 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 un tās laika grafiku, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, par esošo alternatīvu izvēli, izmantojot daudzkritēriju analīzes metodes, iespējamo dzelzceļa līnijas novietojumu Inčukalna novadā. N. Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija” pārstāvjiem, izmantojot e-pastu un informatīvo tālruni.

Sanāksmes turpinājumā AS "Latvijas Elektriskie tīkli" pārstāve Laila Zemīte un SIA “Eiropprojekts” pārstāvis Valdis Felsbergs informē klātesošos par elektropārvades tīklu savienojumu „Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums” un paredzētās darbības IVN.

V. Vilnītis aicina sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus par paredzētajām darbībām.

Jautājumi un diskusijas:

1) Klātesošā, pārstāv Vides aizsardzības klubu, vēlas uzzināt sīkāku informāciju par iespējamo ietekmi uz gudrona dīķiem, kā arī izsaka komentāru par vienlaidus meža masīviem un vilcienu satiksmi. Klātesošā vēlas noskaidrot, kādēļ nebija iespējams dzelzceļa līniju novietot bijušās dzelzceļa līnijas Rīga – Tallina koridorā.

E. Brante sniedz atbildi, ka IVN izstrādātājiem ir pieejama informācija par gudrona dīķiem. E. Brante norāda, ka pašlaik tiek veikta gudronu dīķu sanācija un dzelzceļa līnijas Rail Baltica būvniecība tiks uzsākta tikai pēc sanācijas procesa īstenošanas. „RB Latvija” izpētes vadītājs Arnis Skrastiņš sniedz atbildi, ka izpētes laikā tika apskatīta iespēja izmantot bijušo dzelzceļa līniju koridorus, tomēr tika konstatēts, ka esošie koridori neatbilst ātrvilcienu līnijas ģeometrijai, tomēr atsevišķās vietās ir plānots izmantot dzelzceļa līnijas Rīga – Rūjiena koridorus.

2) Zvērināts advokāts Jānis Junkers, pārstāv zemes īpašnieku Inčukalna novadā, vēlas uzzināt, cik plats tiks veidots izcirtums mežu teritorijās.

V. Felsbergs sniedz atbildi, ka dzelzceļa koridors aizņems aptuveni 40-60 m platu koridoru, bet kopā ar elektrolīnijām un to aizsargjoslām tiks veidots aptuveni 80-100 m plats koridors.

3) J. Junkers norāda, ka, kā jau iepriekš minēts prezentācijas laikā, Inčukalna novadā Rail Baltica dzelzceļa līnija nav bijusi plānota. J. Junkers jautā, kas ir mainījies teritorijas plānojumā un atbildīgo ministriju un iestāžu saskaņojumos, kas tika sniegti blakus esošajiem novadiem, un par ko tika sniegta informācija arī Inčukalna novadam.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka pašlaik tiek veikta detalizēta tehniskā izpēte, kurā iepriekš noteiktā līnija tiek precizēta. N. Balgalis piebilst, ka likumdošanā ir noteikts, ka plānošana ir pastāvīgs process, un tādēļ normatīvajos aktos ir paredzēta situācija, kad ir nepieciešams veikt izmaiņas attīstības stratēģijās un teritorijas plānojumos, kā arī izstrādāt lokālplānojumus.

4) J. Junkers jautā, kas ir mainījies Natura 2000 teritorijās kopš 2013. gadā, kad tika izstrādāti teritorijas plānojumi Inčukalna un Sējas novadiem, kuros bija iepļānots Rail Baltica dzelzceļa līnijas novietojums netālu no Dzelves-Kroņu purva un Ādažu poligona.

E. Brante sniedz atbildi, ka ir mainījušās Natura 2000 teritoriju robežas, precīzāk, tās ir paplašinātas.

K. Vingris piebilst, ka pēc diskusijas sabiedriskās apspriešanas sanāksmē Sējas novadā Satiksmes ministrija ir nosūtījusi vēstuli Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, kurā lūdz izvērtēt šo jautājumu.

5) J. Junkers vēlas uzzināt, kas tieši ir darīts un pie kādām institūcijām projekta īstenošanai ir vērsušies ar iesniegumiem par Rail Baltica iespējamo novietojumu Natura 2000 teritorijās.

E. Brante atkārtro, ka aizvadītajā nedēļā Satiksmes ministrija ir nosūtījusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai vēstuli ar jautājumu, kādas ir iespējas, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērso *Natura 2000* teritorijas malu. E. Brante piebilst, ka vēstulē Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai ir norādīti J.Junkera iesūtīto trases novietojuma varianti. E. Brante skaidro, ka, ja paredzētā darbība šķērso *Natura 2000* teritoriju un prioritāros biotopus, kuru aizsardzībai šī teritorija ir izveidojusi, tad akceptu par paredzēto darbību sniedz Eiropas Komisija, izsverot vai zaudējumi dabas teritorijai ir salīdzināmi ar Eiropas Savienības indivīdiem. V. Felsbergs piebilst, ka darbību, kas atstāj būtisku ietekmi uz *Natura 2000* teritoriju, ir iespējams akceptēt tikai tad, ja tas tiek atzīts par vienīgo iespējamo risinājumu sabiedriski nozīmīgu interešu apmierināšanai, bet, ja ir iespējamās alternatīvas, tad neatkarīgi no ministrijas atbildes nav iespējama *Natura 2000* teritorijas šķērsošana.

6) *J. Junkers sniedz klātesošajiem informāciju par aizsargājamo ainavu apvidū „Ādaži” konstatētajiem biotopiem.*

7) *Viktors Grūtups izsaka savu viedokli par Natura 2000 teritorijām saistībā ar plānoto dzelzceļa līniju.*

8) *Klātesošais uzdod jautājumu par plānotajām elektropārvades līnijām.*

9) *Klātesošais jautā, kāda ir perspektīva esošajiem nekustamajiem īpašumiem ciematā „Meža miers”, kā arī vēlas uzzināt precīzāku informāciju par iepriekš minētajām joslām, piemēram, nodalījuma josla, izpētes josla u.c. Klātesošais norāda, ka nākamā sabiedriskās apspriešanas sanāksmes tiek plānota šī gada septembrī, bet šī ciemata iedzīvotāji vēlētos zināt precīzāku informāciju, lai zinātu, ar ko rēķināties.*

N. Balgalis norāda, ka pašlaik ir iezīmēts 300 m izpētes koridors, kurā tiks novietota 40-60 m plata dzelzceļa nodalījuma josla. N. Balgalis sniedz informāciju, ka ar ciemata „Meža miers” iedzīvotājiem „RB Latvija” pārstāvji kontaktēsies ātrāk, tādēļ lūdz sanāksmes apmeklētājiem nosūtīt projekta īstenotājiem savu kontaktinformāciju, kā arī kadastra numuru. N. Balgalis piebilst, ka nākamo mēnešu laikā tiks iegūta papildus informācija par dabas vērtībām, tiks veikta modelēšana, kā arī tiks veidoti konkrēti tehniskie risinājumi, un pirms nākamās sabiedriskās apspriešanas pilnsabiedrības „RB Latvija” pārstāvji kontaktēsies ar ietekmētajiem iedzīvotājiem.

10) *Klātesošais jautā, kādi varētu būt šie konkrētie risinājumi.*

A. Skrastiņš norāda, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija atšķirsies no esošā 1520 mm dzelzceļa un tas būs tāds dzelzceļš, kas ir redzams Vācijā, Francijā, Zviedrijā u.c. valstīs. A. Skrastiņš skaidro, ka esošo dzelzceļa līniju Rail Baltica šķērsos +1 līmenī, kā arī tiks nodrošināta autoceļa V75 šķērsojums un piekļūšana infrastruktūras apkopes terminālim. A. Skrastiņš norāda, ka infrastruktūras apkopes termināls tiek plānots ciemata „Meža mieri” tuvumā, jo tam ir vajadzīgs esošā 1520 mm dzelzceļa pieslēgums (piemēram, sliežu un šķembu piegādāšanai), un min, ka Latvijā ir tikai 4 šādas vietas.

11) Klātesošais jautā, vai ir plānots uzstādīt aizsargsienas.

A. Skrastiņš sniedz informāciju, ka IVN laikā tiks veikta trokšņa modelēšana.

A.Skrastiņš skaidro, ka visā līnijas garumā tiks uzstādīts dzelzceļa žogs, lai dzelzceļa līniju nešķērsotu cilvēki un meža dzīvnieki. Pie dzīvojamās apbūves teritorijā, kur saskaņā ar modelēšanas rezultātiem, gaidāmi normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu pārsniegumi, tiks uzstādītas troksni samazinošās sienas.

12) Klātesošais vēlas precizēt, vai, ja viņa īpašums atradīsies ārpus 60 m dzelzceļa koridora, tad tas netiks atsavināts, uz ko A. Skrastiņš atbild apstiprinoši.

13) Klātesošais jautā, vai viņš var doties uz Būvvaldi un iegūt būvatļauju ēku būvniecībai savā nekustamajā īpašumā, lai gan ir zināms, ka tur var tikt būvēta dzelzceļa līnija, uz ko N.Balgālis atbild apstiprinoši.

14) Klātesošais sanāksmes dalībniekiem sniedz informāciju par gudrona dīķiem un ar tiem saistīto izpēti. Klātesošais jautā, kādēļ militārā poligona dēļ būtu jākustina gudrons.

E. Brante sniedz atbildi, ka Rail Baltica projekts un gudronu dīķu sanācija ir divi atšķirīgi projekti. E. Brante atkārtoti skaidro, ka tikai pēc sanācijas realizēšanas, tad tiks uzsākta dzelzceļa līnijas būvniecība.

15) Klātesošais precizē gudrona dīķa novietojumu, kurš tika minēts iepriekšējā komentārā.

E. Brante min, ka dzelzceļa līnijas novietojums vēl tiks precizēts, balstoties uz izpētes rezultātiem. A. Skrastiņš papildina, ka ģeoloģi pašlaik veic detalizētu gudrona dīķu izpēti, un min, ka riskantā zona atrodas aptuveni 1,8 m dziļumā, kā arī ir paredzēts veikts pazemes ūdeņu plūsmas modelēšanu.

16) Klātesošā jautā, vai ir pētīta dzelzceļa līnijas iespējamā ietekme uz dzīvojamo ēku iedzīvotājiem, kā arī vēlas uzzināt kādas ir plānotās kompensācijas māju un zemju īpašniekiem.

E. Brante sniedz atbildi, ka IVN laikā tiks novērtēta ietekme ne tikai uz dabu, bet arī uz cilvēkiem, cilvēku dzīves kvalitāti un sociālekonomiskiem faktoriem. K.Vingris sniedz atbildi, ka dzelzceļa līnijas būvniecībai nepieciešamo zemi atsavinās saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem par tirgus vērtību vai aizvietošanas vērtību, sadarbojoties ar zemes īpašniekiem. K. Vingris min, ka pašlaik nav paredzētas kompensācijas netieši ietekmētajiem iedzīvotājiem, bet ir izveidota darba grupa, kurā vairāku ministriju pārstāvji strādā pie izmaiņām likumdošanā, lai būtu iespējams kompensēt netiešos zaudējumus.

17) Klātesošā jautā, no kāda budžeta tiks maksātas kompensācijas.

K. Vingris sniedz atbildi, ka kompensācijas tiks maksātas no projekta ieviešanas budžeta.

18) Klātesošā jautā, kā tiks risināts jautājums ar nodokļiem pēc kompensāciju saņemšanas.

K. Vingris sniedz atbildi, ka šādi specifiski jautājumi pašlaik tiek precizēti un atbildes uz šiem jautājumiem tiks publicētas projekta mājaslapā. Klātesošā min, ka, ja pēc kompensācijas saņemšanas viņa vēlēsies iegādāties jaunu īpašumu, tad atkal būs jāmaksā nodokļi. K. Vingris skaidro, ka šādā gadījumā tiks izmantota īpašuma aizvietošanas vērtība. K. Vingris norāda, ka, tiklīdz tiks noteikts precīzs trases novietojums, ar visiem skarto nekustamo īpašumu īpašniekiem tiks uzsāktas individuālas sarunas.

19) Klātesošā vēlas uzzināt precīzāku informāciju par plānoto apkopes depo Vangažos un norāda, ka pastāv risks, kas saistīts ar eļļas, degvielas, neattīrītu mazgāšanas šķidrumu un citu kaitīgo vielu nonākšanu augsnes virskārtā. Klātesošā min, ka pa dzelzceļa līniju tiks pārvadāti naftas produkti, ķīmikālijas, dīzeļdegviela, un pastāv avāriju risks. Klātesošā informē sanāksmes dalībniekus Vangažu apkārtnē ir augsts gruntsūdens līmenis, un netālu atrodas Straujupīte, kurā nārsto laši un dzīvo foreles.

A. Skrastiņš norāda, ka infrastruktūras apkopes punkts tiks izbūvēts atbilstoši visiem normatīvajiem aktiem, tajā skaitā tiks izbūvētas arī notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas iekārtas. A. Skrastiņš min, ka visa dzelzceļa līnija būs elektrificēta, līdz ar to netiks izmantotas dažādas smērvielas. Klātesošā jautā, vai vilcieni šajā punktā tiks mazgāti un tīrīti, uz ko A. Skrastiņš atbild noraidoši. A. Skrastiņš norāda, ka apkopes punktā atradīsies infrastruktūra, kas nepieciešami sliežu ceļu uzturēšanai, piemēram, šķembu balastēšanas mašīnas, izlāgošanas mašīnas, blīvēšanas mašīnas, iespējams, arī pacelšanas tehnika. A. Skrastiņš skaidro, ka pamatlīnija būs atvērta pārvadājumu tirgum un teorētiski var tikt pārvadāts jebkas, tomēr, saskaņā ar izpētes rezultātiem, netiek plānots pārvadāt naftas produktus, bet gan konteinerkravas, kombinētās autopārvadājumu kravas, kā arī tās kravas, kuru transportēšanai pašlaik tiek izmantots autotransports.

20) Klātesošā jautā, vai nebija loģiskāk apkopes punktu plānot teritorijā, kur Inčukalna teritorijas plānojumā ir paredzēta rūpniecības teritorija pie Vangažu rūpnīcas.

N. Balgalis sniedz informāciju, ka šādā gadījumā Rail Baltica dzelzceļa līnijai nāktos šķērsot Vangažu pilsētas teritoriju. Klātesošā ierosina Vangažu pilsētu šķērsot, izmantojot Pleskavas šoseju. N. Balgalis norāda, ka plānotais infrastruktūras apkopes punkta novietojums ir ļoti labs, jo atrodas apdzīvotas vietas nomalē, kur krustojas vairāki infrastruktūras objekti. N. Balgalis piebilst, ka tehniskajos risinājumos tiks ņemts vērā ciemata „Meža mieri” novietojums.

21) Klātesošā jautā, ar kādu ātrumu pārvietosies vilcieni.

N. Balgalis norāda, ka katrs līkums tiks projektēts tā, lai maksimālais ātrums, ar kādu var pārvietoties pasažieru vilciens ir 240 km/h, izņemot ievadu Rīgā.

22) Klātesošā vaicā, vai šis projekts līdz tā realizēšanas brīdim nebūs morāli novecojis, jo citur Eiropā vilcieni pārvietojas ar ātrumu 300 km/h un vairāk, uz ko A. Skrastiņš atbild noliedzoši.

A. Skrastiņš norāda, ka ātrums 240-250 km/h ir maksimālais ātrums, ar kādu pa vieniem sliežu ceļiem var pārvietoties gan kravas vilcieni, gan pasažieru vilcieni, kā arī min, ka, ja gribētu lielāku ātrumu, tad būtu jābūvē vēl viens sliežu pāris. A. Skrastiņš piebilst, ka visas 3 Baltijas valstis ir vienojušās, ka vispiemērotākais variants kopējai dzelzceļa līnijai ir kombinētā satiksme.

23) Viktors Grūtups uzdod jautājumu par plānoto elektropārvades līniju būvniecību un projekta laika grafiku.

24) Klātesošais uzdod jautājumu par plānoto elektropārvades līniju tehnisko risinājumu.

25) Jānis Junkers vēlas precizēt informāciju par plānoto aizsargjoslu un plānoto izcirtumu platumu, kā arī vēlas uzzināt, ko ir iespējams darīt dzelzceļa aizsargjoslā.

A. Skrastiņš norāda, ka atbilstoši Aizsargjoslu likumam dzelzceļa aizsargjoslas platums ir 25-100 m, bet dzelzceļa aizsargjoslā, saskaņojot ar infrastruktūras pārvaldītāju, var veikt tās darbības, kas ir noteiktas likumā. A. Skrastiņš piebilst, ka, ja netiek pārvadātas bīstamās kravas, tad aizsargjosla nebūs 100 m, kā arī visā dzelzceļa aizsargjoslā nav nepieciešams izcirst mežu.

26) Klātesošais jautā, vai vienīgā stacija Latvijā pasažieru pārvadājumiem būs Rīga, vai arī tiek plānota reģionālā satiksme.

A. Skrastiņš norāda, ka Latvijā ir paredzēts īstenot 2 veidu pasažieru pārvadājumus. A. Skrastiņš skaidro, ka tiek plānoti starptautiskie pasažieru pārvadājumi, kuriem ir paredzētas 2 pieturas (Rīgas centrālā stacija un lidosta „Rīga”) un 9 vilcienu pāri diennaktī, kā arī kravas vilcieni 17 vilcienu pāri dienā, t.i., 1 reizi stundā, bet pārējā laikā ir iespējams organizēt reģionālo satiksmi un iekšējo saimniecisko satiksmi.

27) Klātesošā jautā, vai projekta īstenotāji ir kontaktējušies ar AS „Latvijas Gāze”. Klātesošo uztrauc risinājums, ka dzelzceļa līnija šķērsos Gauju blakus gāzes vadam, kā arī norāda, ka gāzes vadam ir 150 m aizsargjosla.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka pilnsabiedrība „RB Latvija” sadarbojas ar AS „Latvijas Gāze”, jo Inčukalna novads nav vienīgā vieta, kur ir jāmeklē kopīgs tehniskais risinājums. A. Skrastiņš norāda, ka ir AS „Latvijas Gāze” ir izvirzījusi nosacījumu, ka

dzelzceļš ir jāšķērso taisnā leņķī, līdz ar to tiks pārvietoti gāzes vadi. A. Skrastiņš piebilst, ka sabiedrības ieguvums būs tāds, ka maģistrālajiem gāzes vadiem, kas ir izbūvēti līdz 2004. gadam aizsargjosla ir 150 m, bet pēc 2004. gada – 50 m. Šajās vietās, kur tiks pārbūvēti gāzes vadi, tiks izmantotas jaunas tehnoloģijas un jauni materiāli, tādējādi aizsargjosla būs 50 m plata. N. Balgalis piebilst, ka visas šķērsojuma vietas ir saskaņotas ar AS „Latvijas Gāze” pārstāvjiem un kopīgi ar Inčukalna speciālistiem ir noskaidrotas, ka plānotā dzelzceļa līnija nešķērsos Inčukalna gāzes krātuvi.

28) Klātesošā informē sanāksmes dalībniekus, ka aptuveni 95% no viņas īpašuma ir iekļauta IVN izpētes teritorijā, un vēlas uzzināt, kas viņu sagaida turpmākos 10 gadus.

N. Balgalis aicina klātesošo pēc sabiedriskās apspriešanas sanāksmes noslēguma uz individuālu sarunu par viņas nekustamo īpašumu.

V. Vilnītis informē sanāksmes dalībniekus, ka pēc sanāksmes noslēguma kultūras nama vestibilā pilnsabiedrības „RB Latvija” pārstāvji atbildēs uz klātesošo individuāliem jautājumiem.

29) Klātesošais informē, ka starp „Cepļiņiem” un „Gravām” ir dziļa grava, līdz ar to tur nav iespējams izlaist dzelzceļa līniju.

30) Klātesošais min, ka VAS „Latvijas Valsts ceļi” 2018. gadā plāno veikt „Sēnītes” satiksmes mezgla rekonstrukciju, un vēlas uzzināt kā dzelzceļa šķērsojums saies kopā ar šo mezglu.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka pilnsabiedrība „RB Latvija” sadarbojas ar VAS „Latvijas Valsts ceļi”, lai atrastu labāko risinājumu. A. Skrastiņš norāda, ka, izstrādājot šī transporta mezgla tehnisko projektu, nebija plānots savienojums ar dzelzceļu.

31) Klātesošais min, ka IVN izpētes teritorija atrodas 20 m attālumā no viņa dzīvojamās ēkas, un vēlas uzzināt, vai nebūs jūtamas vibrācijas.

N. Balgalis aicina klātesošo pēc sabiedriskās apspriešanas sanāksmes noslēguma uz individuālu sarunu par viņa nekustamo īpašumu.

32) Klātesošais jautā, vai visas kravas tiks vestas ar ātrgaitas vilcienu, un kāds būs šo vilcienu garums.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka kravas vilcieniem maksimālais vilciens būs 120 km/h, kā arī to garums būs aptuveni 740 m (50-60 vagoni).

33) Klātesošais vēlas uzzināt detalizētu informāciju par Rail Baltica dzelzceļa līnija iespējamo ietekmi uz autopārvadājumiem.

K. Vingris paskaidro, ka 2014. gadā tranzītā Latviju šķērsoja 800 kravas automašīnas dienā, bet ir plānots, ka līdz 2030. gadam šis skaits pieaugs līdz 1020 automašīnām. Klātesošais un N. Balgalis diskutē par kravu pārvadājumiem un ceļu kvalitāti.

V. Vilnītis noslēdz sanākumi.

Sanāksmes vadītājs

Valts Vilnītis

Protokolētājs

Aiga Tora