

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

PROTOKOLS Nr. 8

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 2. martā, plkst. 11.00

Sanāksmes norises vieta: Limbažu novada pašvaldības Lielā zāle, Rīgas iela 16,
Limbaži, Limbažu novads

Sanāksmi atklāj Limbažu novada pašvaldības domes priekšsēdētājs Māris Beļauņieks un norāda, ka Limbažu novada pašvaldībai būtu svarīgi, lai plānotajai Rail Baltica tiktu pieslēgta Skultes osta, kā arī iedzīvotāji, kuru īpašumus skars plānotā dzelzceļā līnija, saņemtu taisnīgu kompensāciju. M. Beļauņieks dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāvei Lūcijai Kursītei.

L. Kursīte iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāve Evija Brante informē sanāksmes dalībniekus par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk tekstā – IVN) procedūru, galvenajiem IVN uzdevumiem, kā arī IVN ziņojuma izstrādes gaitu. E. Brante norāda, ka pirms nākamās sabiedriskās apspriešanas iedzīvotājiem netiks izsūtīti individuāli paziņojumi, tādēļ ir jāseko līdzi informācijai interneta vietnēs un pašvaldībā. E. Brante informē sanāksmes dalībniekus par iespējamām ietekmēm uz vidi un sabiedrību, tajā skaitā, trokšņa līmeņa izmaiņā, 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 metodi, iespējamām alternatīvām Limbažu 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.

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

Jautājumi un diskusijas:

1) Raitis Beicis, nekustamais īpašums „Strazdiņi” Vidrižu pagastā, norāda, ka lai gan dzelzceļa līnijas trase izskatās taisna, bet mazākā mērogā ir redzams, ka tā ir diezgan līkumaina. R. Beicis komentē, ka apmēram 300-400 m uz rietumiem no A alternatīvas 62. līdz 65. km AS „Latvijas Valsts meži” ir izcirtuši mežus un, likvidējot šo līkumu, trasi būt iespējams novirzīt pa šo teritoriju un nebūtu jāveido piebraukšanas ceļi uz 5 nekustamajiem īpašumiem. R. Beicis norāda, ka, ja trase netiek pārvietota, tad tas sadārdzinās celtniecības izmaksas, jo paredzētā trase ietu pa purvu. R. Beicis piebilst, ka saprot šādas dzelzceļa līnijas nozīmīgumu un nepieciešamību, tomēr aicina koncentrēt uzmanību uz esošām trasēm, kas ir tuvāk Salacgrīvai un Saulkrastiem.

N. Balgalis pateicas par sniegto komentāru, un min, ka turpmākā pusgada laikā tiks precizēts dzelzceļa trases novietojums. N. Balgalis piebilst, ka projektētājus ierobežo pagrieziena rādiuss. N. Balgalis piebilst, ka R. Beiča komentārs tiks fiksēts sanāksmes protokolā.

2) Klātesošā norāda, ka iepriekš rādītājā prezentācijā ir bijis redzamas, ka sabiedrības intereses ir tikai 3. vietā, tādēļ rodas jautājums, kādēļ šādu projektu ir plānots īstenot. Klātesošā min, ka nav dzirdējusi no sabiedrības viedokli, ka tai šis projekts būtu vajadzīgs. Klātesošā norāda, ka, viņasprāt, šis projekts būtu jāapspriež nevis valsts pārvaldē, kā arī aicina sanāksmes dalībniekus vienoties un izstrādāt kopīgu stratēģiju, lai nepieļautu dzimtas īpašumu izpostīšanu.

K. Vingris min, ka, būvējot infrastruktūru, tā tiek būvēta ilgām periodam uz priekšu. K. Vingris piebilst, ka izpētes par šādu dzelzceļa līniju sākušās jau 20. gadsimta 90. gados, kuru laikā aprēķināta projekta dzīvotspēja un sociālekonomiskais pienesums gan Baltijas valstīm, gan Eiropas Savienībai kopumā. K. Vingris min, ka šobrīd detalizētās izpētes laikā tiek aprēķināti katra novada sociālekonomiskie ieguvumi. N. Balgalis papildina, ka projekta laikā ir jāabalansē 157 zemes īpašnieku Limbažu novadā intereses ar visas Latvijas interesēm.

3) Zane Ozola jautā, vai šajā 300 m platajā joslā ir iekļauta visu būvniecības teritoriju, tajā skaitā nepieciešamā platība tehnikas izvietošanai.

Pilnsabiedrības „RB Latvija” izpētes vadītājs Arnis Skrastiņš sniedz atbildi, ka dzelzceļa līnijas trase aizņems 40 – 60 m platu joslu, un norāda, ka ir būvniecības tehnoloģijas, kuras neiet ārā no plānotā trases koridora, bet, ja gadījumā būvniecība izies ārpus tā, tad visas darbības tiks saskaņotas ar zemes īpašniekiem. A. Skrastiņš norāda, ka dzelzceļa līnijas būvniecība ilgs 5 gadus un tās laikā pavērsies dažādas iespējas vietējiem uzņēmējiem.

4) *Ingrīda Žagare norāda, ka 1 000 iedzīvotāju aptauja par plānoto dzelzceļa līniju ir nekorekta. I. Žagare jautā, kādā veidā sanāksmes dalībnieku viedoklis ietekmēs šo trašu variantu izvēli.*

E. Brante sniedz atbildi, ka IVN procesā iedzīvotāju, sabiedrības un pašvaldības viedoklis ir viens no galvenajiem aspektiem. E. Brante norāda, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā iedzīvotāji var izteikt savu viedokli par vai pret paredzēto darbību un trases iespējamo novietojumu, kā arī līdz šī gada 15. martam ir iespējams sūtīt priekšlikumus Vides pārraudzības valsts birojam. E. Brante piebilst, ka IVN programmā tiks iekļauts punkts par sabiedrības un pašvaldības attieksmi, kura izpildei tiks organizētas aptaujas, kuru laikā tiks intervēti paredzētās trases tuvumā dzīvojošie iedzīvotājus. E. Brante aicina klātesošos veltīt 10-15 minūtes, lai atbildētu uz anketētāju uzdotajiem jautājumiem, lai varētu ņemt vērā iedzīvotāju viedokli.

5) *I. Žagare jautā, kad ir paredzēts veikt E. Brantes minētās iedzīvotāju aptaujas.*

E. Brante sniedz atbildi, ka iedzīvotāju aptaujas tiks veiktas šī gada aprīlī vai maijā. N. Balgalis piebilst, ka B alternatīva ir redzama gan Limbažu domes attīstības programmā 2011.-2017. gadam, gan Limbažu novada teritorijas plānojumā 2012.-2024. gadam. N. Balgalis aicina klātesošos izteikt savu viedokli arī rakstiski. A.Skrastiņš piebilst, ka pilnsabiedrības „RB Latvija” pārstāvjiem ir īpaši svarīgi uzklaut to cilvēku viedokli un priekšlikumus, kuru īpašumi vai saimnieciskā darbība tiks pārdaļīta, kā arī aicina mednieku kolektīvus sniegt informāciju par dzīvnieku migrācijas ceļiem. V. Felsbergs papildina, ka viens no sākotnējās sabiedriskās apspriešanas uzdevumiem ir iegūt informāciju no iedzīvotājiem, kura izmantos Vides pārraudzības valsts birojs, lai sastādītu IVN programmu.

6) *Atis Strenga, nekustamais īpašums „Lakstīgalas” Skultes pagastā, min, ka viņa īpašumā esošā dzīvojamā ēka atrodas aptuveni 40 m attālumā no paredzētā dzelzceļa koridora ass, un vaicā, kāds būs kompensācijas mehānisms par atsavinātajiem īpašumiem.*

K. Vingris min, ka katrs gadījums tiks skatīts individuāli un, ja īpašumu vairs nevarēs lietots tā sākotnējam mērķim, tad tiks atpirkt viss īpašumu. N. Balgalis norāda, ka 300 m koridors ir izpētes teritorija, kurā tiks izvēlēts labākais dzelzceļa trases novietojums 40-60 m platumā, kā arī piebilst, ka pilnsabiedrība „RB Latvija” sagatavos sarakstus ar īpašumiem, kuri tiks skarti, bet nenodarbosies ar īpašuma atsavināšanu. N. Balgalis sniedz informāciju sanāksmes dalībniekiem, ka īpašuma atsavināšanas laikā, kura tiks veikta atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, tiks ievēroti 3 principi: tirgus cena, individuāla pieeja katram īpašumam un sadarbība. N. Balgalis piebilst, ka galvenais atsavināšanas mērķis ir godīga atlīdzība. K. Vingris min, ka pašlaik normatīvajos nav paredzētas kompensācijas īpašumiem, kas tiek skarti netieši.

7) *Juris Žūriņš jautā, vai dzelzceļu apkalpojošais ceļš būs tikai kā tehnoloģiskais ceļš, vai tas būs publiski izmantojams.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tajās vietās, kur nebūs risināmi piebraukšanas risinājumi tur būs tehnoloģiskais ceļš un atradīsies žoga iekšpusē, tomēr atsevišķās vietās tas atradīsies ārpus žoga un tiks izmantots arī kā publiskais ceļš un piebraukšanai īpašumiem.

8) *Rīgas Stradiņa universitātes docente Ilva Duļevska, nekustamais īpašums „Viļņi” Skultes pagastā, jautā, vai projekta īstenotāji ir informēti par ātrgaitas dzelzceļu, kas PSRS laikā tiks iecerēts izbūvēt līdzīgā maršrutā, I. Duļevska norāda, ka šī projekta izpētes laikā tika secināts, ka biotopu zonā, kas iet paralēli Rīgas jūras līcim un kurā mitinās aptuveni 120 putnu sugas, nedrīkst būvēt dzelzceļa līniju. I. Duļevska min, ka neredz šī projekta ilgtermiņa vērtības un jautā, kur tiks izbūvētas dzelzceļa pieturas. I. Duļevska vaicā, kāds saimnieciskais ieguvums viņai kā Latvijas iedzīvotājai būs no šīs dzelzceļa līnijas, kā arī pauž bažas, ka pēc 10-15 gadiem pa šo dzelzceļa līniju tiks pārvadāti bīstamie atkritumi no pārējās Eiropas. I. Duļevska izsaka komentāru par elektrolīnijām un to ietekmi uz veselību. I. Duļevska norāda, ka pēc dzelzceļa līnijas izbūves, Latviju tūristi vairs negribēs apmeklēt.*

N. Balgalis sniedz atbildi uz I. Duļevskas komentāriem un min, ka plānotā 1435 mm dzelzceļa līnija savienos Latviju ar Eiropu. N. Balgalis norāda, ka priekšstatī, ka Eiropa uz Latviju pārvadās atkritumus, ir saglabājušies no PSRS, tomēr Eiropas Savienības investīcijas saņem gan lauksaimnieki, gan ceļu būvei. N. Balgalis skaidro, ka tiek plānots izbūvēt dzelzceļa līniju vietā, kur tas nekad nav bijis, tāpat kā agrāk tika no jauna izbūvēta dzelzceļa līnija Rīga- Maskava. N. Balgalis skaidro, ka tiks būvēta jauna dzelzceļa līniju nākamajām paaudzēm. N. Balgalis sniedz informāciju, ka no sākuma tika noslēgta vienošanās, ka tiks izbūvēta dzelzceļa līnija, kas savienos Tallinu, Pērnavu, Rīgu, lidostu „Rīga”, Paņevēžu un Kauņū. N. Balgalis min, ka tiks radīta jauna transporta infrastruktūra, par kuru plānots pārvadāt 13 miljonus tonnu kravu. N. Balgalis norāda, ka no sākuma pa paredzēto dzelzceļa līniju kursēs tikai starptautiskie pasažieru ātrvilcieni un kravu vilcieni, tomēr nākotnē ir iespējama arī reģionālo vilcienu satiksme ar pieturām apdzīvotās vietās. A. Skrastiņš piebilst, ka starptautiskie vilcieni kursēs 1 reizi 2 stundās, bet kravas vilcieni reizi stundā, bet pārējā laikā ir iespējams izmantot dzelzceļa līniju reģionāliem pārvadājumiem un saimniecisko vilcienu kustībai. A. Skrastiņš norāda, ka visa dzelzceļa līnija būs elektrificēta. K. Vingris skaidro, ka dzelzceļa līnijas izbūve varētu veicināt tūristu skaitu palielināšanos, un visi sociālekonomiskie ieguvumi tiks definēti līdz 2015. gada beigām vai 2016. gada sākumam.

9) *Auseklis Lazdiņš komentē 20. gadsimta 80. un 90. gados plānoto 750 kV elektrolīniju izbūvi. A. Lazdiņš norāda, ka līdzekļus labāk vajadzētu ieguldīt Latvijas austrumu reģionā, kā arī min, ka ir jāievēro visu intereses katrā vietā.*

10) *Dainis Kreilis, nekustamā īpašuma īpašnieks Vitrupes pagastā, izsaka savu viedokli par A un B alternatīvām saistībā ar Vitrupes šķērsojumu, kā arī ierosina A alternatīvas īstenošanas gadījumā dzelzceļa līniju pārvietot tuvāk Salacgrīvas un Limbažu novadu robežai, jo pašreizējā 300 m izpētes koridorā ir īpašas dabas vērtības, kā arī min, ka šī mežu teritorija ir viens no lielākajiem viendabīgajiem*

mežu masīviem Latvijā un pašreizējā variantā šī teritorija tiek sagriezta 2 daļās, kā arī abos gadījumos zemes īpašnieks ir AS „Latvijas Valsts meži”. D. Kreilis Vitrupes ielejas iedzīvotāju vārdā lūdz Vitrupes ieleju izvērtēt kā ļoti būtisku šķērsojumu un pārvirzīt to par aptuveni 1 km uz rietumiem.

E. Brante izsaka pateicību par izteikto priekšlikumu un min, ka vietas, kur tiks šķērsotas *Natura 2000* teritorijas, tiks izvērtētas īpaši, kā arī norāda, ka ietekmi uz prioritāriem biotopiem novērtēs biotopu eksperti, kā arī tiks izskatīti labākie pieejamie tehniskie risinājumi, piemēram, tilta, nevis uzbēruma izbūve. E. Brante norāda, ka norit sadarbība ar Dabas aizsardzības pārvaldi un, lai īstenotu *Natura 2000* teritoriju, iespējams būs nepieciešamas saņemt Eiropas Komisijas atzinumu.

11) *D. Kreilis vēlas uzzināt, vai tālākajā IVN procesā tiks apskatītas tikai šīs 2 alternatīvas, vai arī ir iespējamās dzelzceļa līnijas novietojuma modifikācijas.*

E. Brante sniedz atbildi, ka pašlaik tiek vērtēti divi 300 m plati koridori, bet, ja būs priekšlikumi kā pārvirzīt, tad pirmkārt tiks vērtēts, vai tas ir iespējams no tehniskā viedokļa. E. Brante piebilst, ka visi priekšlikumi tiks izvērtēti.

12) *Maruta Čaša, nekustamais īpašums „Krūmiņi”, Stiene Skultes pagastā, norāda, ka viņas īpašums ir saistīts ar hipotēkām, un zemei ārpus pilsētām nav nekāda vērtība. M. Čaša norāda, ka tiek runāts tikai par izdevīgumu Latvijai un Eiropai, bet cilvēku labklājība ar šādu projektu tiek nolikta otrā plānā. M. Čaša jautā, vai, ja dzelzceļa līnijas izbūves gadījumā viņas īpašums tiks atsavināts, valstij ir priekšlikumi par līdzīga īpašuma pārvietošanu un kompensācijām.*

N. Balgalis sniedz atbildi, ka A alternatīvas gadījumā Limbažu novadā tiks šķērsoti 120 īpašumi (tai skaitā 27 savrupmājas), bet B alternatīvas gadījumā – 157 īpašumi (tai skaitā 12 savrupmājas), un norāda, ka nākamā pusgada laikā ar zemes īpašniekiem tiks strādāts, lai atrastu labāko risinājumu.

13) *Uldis Bērziņš informē klātesošos, ka pirms 10 gadiem tika plānots Rail Baltica dzelzceļa līniju novirzīt pamatā pa bijušo dzelzceļa trasi Rīga – Rūjiena ar mērķi, lai nebūtu jāšķērso un jāsadala lauksaimniecības teritorijas.*

K. Vingris komentē, ka sākumā tiek definēta sākotnējā ideja, bet, veicot priekšizpēti, 2011. gadā AECOM definēja konkrētu dzelzceļa līnijas koridoru, lai tas būtu rentabls un dotu ilgtermiņa ieguldījumu.

14) *Pēteris Eglītis, nekustamais īpašums „Vecpuļķi” Liepupes pagastā, jautā, vai skartos īpašumus apmeklēs kāds speciālists, lai pārlicinātos par esošo situāciju.*

A. Skrastiņš atbild apstiprinoši un aicina iedzīvotājus sūtīt savu kontaktinformāciju, īpaši tie zemju īpašnieki vai lietotāji, kuru īpašums tiks pārdalīts 2 daļās, lai varētu atrast labāko risinājumu.

15) *Valdemārs Miķelsons, nekustamais īpašums „Lapiņkalni” Limbažu pagastā, jautā, kādēļ dzelzceļa līnija nevirzās veco dzelzceļa Rīga – Rūjiena koridoru, jo tad nebūtu jāatsavina īpašumi. V. Miķelsons norāda, ka, ja Latvijas valsts ziedo šim projektam savu zemi, tad kādēļ Eiropas Savienība atmaksās tikai 85% no vajadzīgā finansējuma, jo tiks nodarīta neatgriezeniska ietekme uz apkārtējo vidi. V. Miķelsons izsaka atbalstu projektam, kā arī rosina noteikt paredzētās dzelzceļa pieturvietas jau tagad, un kā vienu no piemērotākajām vietām min Salacgrīvu. V. Miķelsons norāda, ka saprot tos cilvēkus, kuru īpašumi tiks skarti, un min, ka viņi ir pelnījuši saņemt godīgas kompensācijas.*

K. Vingris sniedz atbildi, ka plānotais Eiropas Savienības līdzfinansējums 85% apjomā ir liels ieguldījums, jo, piemēram, plānoto elektropārvades līniju izbūvei Eiropas Savienības līdzfinansējums būs mazāks. K. Vingris piebilst, ka atlikušajam valsts finansējumam būs iespējams piesaistīt finansējumu no citiem projektiem, un tas, ka vilciens šķērso valsts īpašumus, jau tā samazina finansējumu. N. Balgalis sniedz atbildi, ka, uzsākot lokālpilnojamu izstrādi, tiks atzīmētas iespējamās pieturvietas, kā arī norāda, ka Latvija ir ieguvēja no Rail Baltica projekta, jo atrodas starp Lietuvu un Igauniju. N. Balgalis min, ka tika izskatīts variants, izmantot veco dzelzceļa sliežu ceļu līdz Limbažiem, tomēr šis variants skartu daudz vairāk īpašumus, kā arī pieaugtu projekta izmaksas un laika patēriņš. N. Balgalis norāda, ka Limbažu novadu novada interesē punkts, kur krustosies 3 dažādi infrastruktūras objekti – VIA Baltica šoseja, esošā 1520 mm dzelzceļa līnija un 1435 mm dzelzceļa līnija, kā arī ir iespējams pieslēgums Skultes ostai.

16) *Rita Veinberga, nekustamais īpašums „Pakaviņi” Sējas novads, min, ka viņas ģimene ir uzsākuši dzīvojamās ēkas būvniecību un bija plānojuši uzsākt zirgkopību, kā arī min, ka viņu īpašums atrodas B alternatīvas tuvumā, kā arī no viņas vecāku īpašuma „Gāršas” ir plānots atsavināt 1/3 zemes, palīgēkas, kā arī daļu dzīvojamās ēkas. R. Veinberga informē sanāksmes dalībniekus, ka viņa un apkārtējo īpašumu iedzīvotāji, neatbalsta Rail Baltica dzelzceļa līnijas realizāciju, jo tas pārkāpjot novada iedzīvotāju intereses un nelabvēlīgi ietekmēs zemes īpašniekus. R. Veinberga min, ka Gāršmuižas iedzīvotāji gatavo vēstuli Latvijas augstākajām amatpersonām un institūcijām. R. Veinberga piebilst, ka šī gada 26. februārī ir nosūtījusi 2 jautājumus projekta Rail Baltica mājaslapā, bet vēl aizvien nav saņēmusi nevienu atbildi. R. Veinberga jautā, vai ekonomiskā izaugsme nebūs jūtama tikai pāris izredzētajiem, kas ir tieši saistīti ar šo projektu, kā arī vēlas uzzināt, kas konkrēti būs atbildīgs par kompensāciju izmaksu. R. Veinberga vaicā, vai nosakot kompensācijas apjomu, tiks vērtēta tikai tirgus vērtība, vai tiks ņemti arī vērā ieguldījumi nekustamajā īpašumā, kā arī morālais kaitējums. R. Veinberga rosina pārvietot dzelzceļa līniju par mežu teritorijām, nevis dzīvojamo teritoriju pagalmiem, kā arī min, ka elektrotīklu pārvades līnija ietekmēs cilvēku veselību.*

N. Balgalis sniedz komentāru, ka kompensācijas tiks aprēķinātas ievērojot 3 principus – tirgus vērtību, individuālu pieeju un sadarbību. N. Balgalis piebilst, ka tiks kompensētas izmaksas, kas saistītas ar pārvākšanos radītajām neērtībām. N. Balgalis norāda, ka atsavināšanas process sāksies ne ātrāk kā 2017. gadā un to veiks Satiksmes ministrijas izveidota komisija saskaņā ar spēka esošajiem normatīvajiem

aktiem. N. Balgalis sola noskaidrot, kādēļ R. Veinberga nav saņēmusi atbildi uz nosūtīto e-pastu, kā arī sola atbildēt pēc sanāksmes personīgi.

17) *Vija Muskare izsaka savu viedokli par plānotās dzelzceļa līnijas būvniecību un ekonomisko izaugsmi Latvijā.*

18) *Gunārs Grīnbergs informē sanāksmes dalībniekus par savu personīgo pieredzi saistībā ar autoceļa A1 būvniecību un piekļūšanas iespējām savam īpašumam. G. Grīnbergs uzskata, ka līdz nākamajai sabiedriskajai apspriešanai ir jānorāda konkrētas pieturvietas paredzētajā dzelzceļa līnijai.*

N. Balgalis sniedz atbildi, ka katram nekustamajam īpašumam tiks nodrošināta piekļuve. N. Balgalis piebilst, ka septembrī būs zināms plānoto pieturvietu novietojums.

19) *Klātesošais Bernarts, Skultes pagasts, jautā par plānoto atzaru uz Skultes ostu, kā arī vēlas uzzināt, vai projekta izstrādātāji neuzskata, ka 1000 aptaujātie iedzīvotāji ir par maz. Bernarts vaicā, cik liela daļā no projekta kopējā budžeta tiks izmantota kompensāciju izmaksai.*

N. Balgalis sniedz atbildi, ka no kopēja projekta izdevumiem kompensācijas tiks tērēti līdz 10% no kopējā budžeta. N. Balgalis min, ka aptauju rezultāti Latvijā balstās uz reprezentatīvu izlasi, kas atbilst socioloģijas noteikumiem. N. Balgalis min, ka pašreiz pieslēgums Skultes ostai nav plānots. N. Balgalis norāda, ka Mandagās krustosies 3 veidu infrastruktūra un šis krustojums atradīsies 5 km attālumā no Skultes ostas.

20) *Klātesošais norāda, ka trase sadalīs teritoriju 2 daļās, un vēlas uzzināt, kādi argumenti atturēja neieplānot Rail Baltica dzelzceļa līniju tādā veidā, lai tiktu pārklātas jau esošās dzelzceļa līnijas.*

N. Balgalis sniedz atbildi, ka vajadzība pēc ātrvilciena ar taisnāku maršrutu izslēdza iespējamo maršrutu par bijušā dzelzceļa Rīga – Rūjienu koridoru. N. Balgalis norāda, ka uz VIA Baltica autoceļa ir redzams liels kravas automašīnu, bet šis kravas ir iespējams pārvadāt, izmantojot Rail Baltica dzelzceļa līniju, tādējādi atvieglot autoceļus no kravas automašīnām un autobusiem. N. Balgalis skaidro, ka plānošanā ir jāatrod līdzsvars, lai tiktu ietekmēti pēc iespējas mazāks skaits iedzīvotāju, bet ietekmētajiem iedzīvotājiem valstij ir jānodrošina godīga atlīdzība par radītajiem zaudējumiem.

21) *Klātesošā jautā, vai kravas vilcieni, kas pārvadās naftas cisternas un bīstamās vielas, arī pārvietosies ar ātrumu 250 km/h.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka kravas vilcienu maksimālais ātrums sasniegs 120 km/h, kā arī norāda, ka pa Rail Baltica dzelzceļa līniju lielākoties tiks pārvadātas konteinerkravas.

22) *Klātesošais jautā, kādēļ netiek apspriests dzelzceļa līnijas variants pa dzelzceļa Rīga – Rūjiena koridoru, ka atrodas 1-2 km attālumā no Limbažiem. Klātesošais norāda, ka tas ir nepieņemami, ka šīs 2 alternatīvas ir izvēlētas bez iedzīvotāju līdzdalības, un IVN būtu jāiekļauj vēl viena alternatīva – pa bijušā dzelzceļa līniju.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka laikā, kad tik pētīts dzelzceļa Rīga - Rūjiena koridors, izpētes laikā tika secināts, ka izmantojams ir posms no Limbažiem līdz Skulte, bet uz ziemeļiem no Limbažiem koridors nav piemērots ātrvilcienu kustībai.

23) *Arvīds Troiņikovs izsaka komentāru, ka Satiksmes ministrija par dzelzceļa Skulte - Limbaži likvidēšanu kā kompensāciju ir solījusi autoceļa Dūči – Limbaži rekonstrukciju, tomēr tas vēl nav īstenots. A. Troiņikovs izsaka komentārus par plānoto dzelzceļa līniju un politisko varu, kā arī jautā, kādā veidā pašlaik tiek pārvadātas tās 13 miljoni tonnu kravas, kuras ir plānots pārvadāt pa dzelzceļa līniju.*

A. Skrastiņš min, ka jautājums par autoceļu Dūči - Limbaži tiks nodots Satiksmes ministrijai. A. Skrastiņš norāda, ka autoceļš A1 ir noslogots ar kravas automašīnām, jo virzienā no ziemeļiem uz dienvidiem nav citu alternatīvu, kā arī min, ka kravu pārvadājumi, izmantojot dzelzceļu, ir lētāki. A. Skrastiņš piebilst, ka veiktie aprēķini norāda, ka 30 gadu laikā dzelzceļš atmaksāsies un gūs peļņu, un tādējādi būs ieguvums Latvijas ekonomikai

24) *Jānis Balodis iepazīstina, ka sākotnēji ir bijis plānots, ka, ja nebūs Salacgrīvā stacija, tad dzelzceļa līnija tiks novirzīta uz Limbažu novadu, kā arī min, ka Latvijas teritorija ir plānotas tikai 2 oficiālās stacijas (centrālā stacija un lidosta „Rīga”). J. Balodis piedāvā trasi novirzīt caur Katrīnes mežniecību Viļķenes pagastā (Rīgas pilsētas mežu īpašums), tādējādi netikšot ietekmēti nekustamie īpašumi apdzīvotajā vietā Stiene, kur plānots dzelzceļu novirzīt caur mežu, kas radies aizaugot ezeru teritorijām, tādējādi pamatā ir kūdra. J. Balodis norāda, ka kreisajā pusē no Stienes, atrodas ezers, kuru vietējie sauc par Bezdibenī, un kurā 1944. gadā atkāpjoties vācu armija nogremdēja daudz kara tehnikas ar munīciju, kā arī šajā mežā ligzdo melnie stārķi. J. Balodis arī min, ka šķērsojumi būtu jābūvē tik lieli, lai tos varētu šķērsot kombaini.*

N. Balgalis min, ka klātesošā minētais variants ir ticis izvērtēts un tajā nav būtiski mazāks ietekmēto īpašumu skaits kā izvēlētajās alternatīvās. A. Skrastiņš min, ka, runājot par starptautiskajiem vilcieniem, Latvijā ir paredzētas 2 stacijas, bet, uzsākot reģionālo satiksmi, tiks paredzētas vietas, kur varēs izveidot stacijas, nepārbūvējot līniju. A. Skrastiņš min, ka lokālplānojumos, kas tiks izstrādāti sadarbībā ar pašvaldībām, tiks norādītas iespējamās pieturvietas, kā arī ar tām saistītie objekti, piemēram, stāvlaukumi.

25) *Klātesošais min, ka bijušais Satiksmes ministrs Ainārs Šlesers esot piedāvājis īstenot tādu Rail Baltica variantu, kas iet pa veco dzelzceļa līniju Rīga – Rūjiena. Klātesošais min, ka A alternatīva ir visneizdevīgākā, kā arī min, ka līkums uz lidostu „Rīga” arī ir neizdevīgs.*

N. Balgalis min, ka dzelzceļa līnija Rīga – Rūjiena tika likvidēta, jo tā bija lēna un neekonomiska. N. Balgalis pateicas klātesošajam par izteikto viedokli, kā arī norāda, ka savienojums ar lidostu „Rīga” ir nepieciešams.

26) *Klātesošā, nekustamais īpašums „Laurīši” Skultes novadā, min, ka viņas īpašumam nav risināma piekļuve, un jautā vai viņas māju plānots nojaukt.*

N. Balgalis sniedz atbildi, ka Limbažu novadā nav plānots nojaukt nevienu ēku, kā arī min, ka piekļuves jautājumi tiks risināti un aicina klātesošo uz individuālu sarunu pēc sanāksmes.

27) *Klātesošais norāda, ka uzskata, ka tā ir nepareiza rīcība, ka stacijas reģionālajiem pārvadājumiem tiks izbūvētas pēc tam, jo tas varētu kavēt saimnieciskās darbības attīstību. Klātesošais norāda, ka var iebraukt lidostā „Rīga” pa vienu ceļu un pa to pašu ceļu arī izbraukt ārā, neveidojot loku.*

A. Skrastiņš min, ka šī projekta laikā tiek radīta dzelzceļa infrastruktūra, pa kuru pārvietoties, kā arī staciju novietojums tiks noteikts lokālpāņojumos, sadarbojoties ar pašvaldībām. A. Skrastiņš piebilst, ka atsevišķās vietās, jau izbūvējot pamatlīniju, tiks izbūvēti 4 sliežu ceļi, veidojot apdzīšanas punktus, un, uzsākot reģionālos pārvadājumus, būs nepieciešams izbūvēt tikai peronus.

28) *Ivars Sīga izsaka atbalstu gan Rail Baltica projektam, gan plānotajai elektrolīnijai, kā arī min, ka arī Vācijā ātrgaitas dzelzceļa līnijas šķērso ciematu teritorijas un būtisku ietekmi nerada. I.Sīga jautā, kāds ir paredzētais attālums no dzelzceļa līnijas, kurā tiks būvētas troksni samazinošās sienas, vai arī ir paredzēti kādi citi risinājumi, piemēram, dzīvžogs. I.Sīga, minot personīgu piemēru, norāda, ka, izmantojot Rail Baltica dzelzceļa līniju, būtu iespējams veikt militāro transportlīdzekļu transportēšanu.*

A. Skrastiņš sniedz informāciju, ka IVN laikā tiks veikta trokšņu modelēšana un, balstoties uz tās rezultātiem, tiks plānoti troksni samazinošie pasākumi. A. Skrastiņš komentē Ādažu poligona darbību un militārajām mācībām.

29) *Voldemārs Ignāts, nekustamais īpašums „Jaunviesturi” Skultes pagastā, jautā kādā nolūkā veidota A’ alternatīva un kad tā stāsies spēkā. V. Ignāts norāda, ka viņa īpašums atrodas transporta infrastruktūras uzlabošanas teritorijā un dzelzceļa līnija ies aptuveni 300-400 m attālumā no viņa mājām. V. Ignāts vēlas uzzināt, vai, ja tiek uzlabota infrastruktūra, ceļš tiks paplašināts.*

N. Balgalis sniedz atbildi, ka A’ ir kā viena no iespējamām alternatīvām. N. Balgalis norāda, ka V. Ignāta īpašums transporta infrastruktūras uzlabošanas teritorijā ir

iekļauts, jo būs jāatrisina esošā ceļa šķērsojums ar dzelzceļa līniju, kā arī septembrī tiks parādīts jau konkrēts risinājums. V. Ignāts jautā, vai būs iespējams 3 m platu ceļu paplašināt, uz ko N. Balgalis sniedz atbildi, ka katrs gadījums tiks skatīts atsevišķi un tiks vērtēts šī ceļa nozīmīgums un vajadzības nākotnē.

30) *Laura Kornišenko, nekustamais īpašums „Aizsaules” Skultes pagastā, norāda, ka gaida atbildi uz 26. februārī nosūtīto e-pastu, un lūdz precizēt, cik bieži būs dzelzceļa līnijas šķērsojumi un kā cilvēki varēs to šķērsot.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka paredzēts saglabāt visus valsts autoceļu šķērsojumus, kā arī kopā ar pašvaldības pārstāvjiem vienosies par šķērsojumiem ar pašvaldības ceļiem, bet pārējiem ceļiem tiks meklēti risinājumi kā tos pieslēgt valsts autoceļiem.

31) *Dainis Puisītis vēlas uzzināt, vai ir aprēķināti paredzamie zaudējumi autotransportam, kā arī vai nevarētu pa šo pašu izbūvēto dzelzceļa līniju pārvietot lēnākus vilcienus.*

K. Vingris sniedz atbildi, ka priekšizpētes laikā tika novērtēta paredzētās dzelzceļa līnijas ietekme uz citām nozarēm un pašlaik notiek detalizēta izpēte, un, lai gan daļa kravas tiks noņemta no kuģiem un kravas automašīnām, tas sniegs iespēju autotransporta pārvadātājiem attīstīties citās sfērās. A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka plānotie reģionālie vilcieni būs „lēngaitas” vilcieni, kuru maksimālais ātrums sasniegs 120-160 km/h.

32) *Kaspars Verners, Skultes pagasts, vēlas uzzināt, kāda būs kopējā apgrūtinātās un atsavinātas platības Latvijas teritorijā. Pēc K. Venera aprēķiniem kopējā atsavināamo īpašumu platība sasniegs 7,5 tūkstošus ha, līdz ar to 0,1 % no Latvijas valsts teritorijas nebūs iespējams izmantot. K.Verners vēlas uzzināt, kādēļ nevar dzelzceļa līniju izbūvēt virs autoceļa A1, kā to dara, piemēram, Japānā un citur Eiropā. K. Verners norāda, ka, ja valsts ir ieinteresēta šī projekta īstenošanā, tad lai valsts būvē uz savas zemes, nevis privātīpašumiem. K.Verners vaicā, kādēļ netiek izskatīts variants, kad dzelzceļš iet gar piekrasti, nešķērsojot nevienu privātīpašumu un saglabājot lauksaimniecības zemes. K. Verners aicina klātesošos balsots par vai pret atbalstu projektam un uzskata, ka, lai noskaidrotu valsts iedzīvotāju viedokli, ir jāierosina referendums.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka dzelzceļa koridors aizņems 40-60 m platu joslu, bet tiltu estakādēm tiks aizņemta aptuveni 20 m plata zona, kā arī precīzas ietekmētās platības būs zināmas 2016. gada sākumā. A. Skrastiņš norāda, ka pasaulē dzelzceļš tiek būvēts virs autoceļiem, bet tas tiek darīts valstīs, kur nav citas iespējas, jo tas ir viens no dārgākajiem tehniskajiem risinājumiem. A. Skrastiņš piebilst, ka šāds risinājums tika izskatīts kā iespējama Daugavas šķērsojuma risinājums, tomēr izpētes laikā tika secināt, ka izbūvēt atsevišķus tiltus dzelzceļam un autoceļam ir vairākas reizes lētāk nekā būvēt kombinēto tiltu. A. Skrastiņš min, ka, ja pieaugs projekta izmaksas, tad pieaugs arī Latvijas līdzmaksājuma summa. A. Skrastiņš skaidro, ka var būvēt arī pa piekrasti, bet šādam risinājumam ir ļoti lielas izmaksas. K.Verners min, ka iepriekš tika norādīts, ka projekta izmaksas sasniegs 1,3 miljardus

eiro un vēlas zināt, vai ar šo summu būs pietiekami gan tiltu, gan tuneļa, gan dzelzceļa līnijas izbūvei. A. Skrastiņš min, ka pašlaik izmaksas tiek aprēķinātas ap 1,8-1,9 miljardi eiro. K. Verners izsaka šaubas, ka vietējie uzņēmēji no dzelzceļa līnijas būvniecības neiegūs, jo tiks izsludināts konkurss, kurā visticamāk uzvarēs kāds starptautisks uzņēmums. V. Felsbergs papildina A. Skrastiņu, ka, būvējot jaunu transporta infrastruktūras objektu blakus esošajam, tiks ietekmēti vēl vairāk īpašumu nekā izbūvējot jaunu līniju.

33) *Klātesošais uzdod jautājumu par plānotajām elektrolīnijām.*

34) *Dainis Jurka jautā, kad būs zināms, kura no alternatīvām tiks izvēlēta.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka alternatīvas tiks izvērtētas IVN laikā, un viena alternatīva tiks izvēlēta 2015. gada beigās vai 2016. gada sākumā.

35) *Klātesošā vēlas uzzināt sīkāku informāciju par kompensācijām.*

N. Balgalis min, ka atsavināšana tiks uzsākta ne ātrāk kā 2017. gadā un kompensācijas tiks aprēķinātas, balstoties uz 3 principiem – tirgus cenu, individuālu pieeju un sadarbību. A. Skrastiņš piebilst, ka ir iespējama arī īpašumu aizvietošana. Klātesošā jautā, kurā vietā, tiks ierādīti jauni īpašumi, jo brīvas zemes Latvijā nav. A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka šo jautājumu risinās valsts un nepieciešamības gadījumā valsts atpirks zemi ietekmēto zemes īpašnieku vajadzībām. A. Skrastiņš norāda, ka kompensācijas netiks aprēķinātas pēc to kadastrālās vērtības.

36) *Klātesošais norāda, ka būtu vajadzīgs IVN novērtējuma procesā iekļaut ar C alternatīvu, kas virzītos pa veco dzelzceļa līniju Rīga - Rūjiena, kas atrisinātu daudzas problēmas, kā arī rosina maksāt kompensācijas cilvēkiem, kuru īpašums tiek sašķelts 2 daļās.*

L. Kursīte atgādina, ka līdz 15. martam var sūtīt vēstules Vides pārraudzības valsts birojam.

A. Skrastiņš aicina sanāksmes dalībniekus savus priekšlikumus par plānoto dzelzceļa līniju pilnsabiedrībai „RB Latvija” sūtīt arī pēc 15. marta, kā arī aicina pēc sanāksmes uz individuālām sarunām pie kartogrāfiskā materiāla.

L. Kursīte noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs

Lūcija Kursīte

Protokolētājs

Aiga Tora