

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

PROTOKOLS Nr. 5

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 25. februārī, plkst. 18.00

Sanāksmes norises vieta: Rīgas domes telpas, Brīvības iela 266, Rīga

Sanāksmi atklāj SIA “AC Konsultācijas” pārstāvis Artūrs Caune. A. Caune iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāve Evija Brante informē sanāksmes dalībniekus ar 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.

Sanāksmes vadītājs A. Caune dod vārdu Satiksmes ministrijas pārstāvim. Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs Kaspars Vingris iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā laika grafiku.

A. Caune dod vārdu pilnsabiedrības „RB Latvija” telpiskās plānošanas ekspertam Neilam Balgalim. N. Balgalis informē klātesošos par projekta laika grafiku, plānoto detalizēto tehnisko izpēti, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, par esošo alternatīvu izvēli, izmantojot daudzkritēriju analīzes metodi, par detalizētu maršrutu Rīgas pilsētā, Rīgas ostas savienojumu ar multimodālo kravu terminālu Saulkalnē, Rīgas stratēģiskajām interesēm, kā arī savienojuma ar lidostu nepieciešamību. N. Balgalis aicina klātesošos kontaktēties ar pilnsabiedrības „RB Latvija” pārstāvjiem, izmantojot e-pastu info@railbaltica.info un informatīvo tālruni 27577344.

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

1) Aivars Jakovļičs, jautā, vai ir aprēķināts plānotais kravu pārvadājumu daudzums.

K. Vingris sniedz atbildi, ka 2011. gadā veiktās priekšizpētes laikā ir aprēķināts, ka gada laikā tiks pārvadātas aptuveni 13 miljoni tonnu (maksimālais apjoms 30 miljoni tonnu), bet pasažieru pārvadājumi tiek plānoti 5 miljoni gadā (starptautiskā satiksme), kā arī piebilst, ka plānotā noslogojuma izpēte vēl turpinās.

2) Raitis Kalniņš izsaka komentāru, ka Rīgas teritorijā dzelzceļš ir plānots tādā veidā, lai būtu iespējams blakus izvietot vēl vienu dzelzceļa līniju, kā arī jautā, vai blakus Rail Baltica līnijai tiks atstāta vieta vēl kādu infrastruktūras objektu izvietošanai.

Pilnsabiedrības „RB Latvija” izpētes vadītājs Arnis Skrastiņš sniedz atbildi, ka ar pieejamām platībām dzelzceļa līnijas izbūvei situācija ir atšķirīga dažādās Rīgas vietās, minot, ka ir vietas, kur dzelzceļa nodalījuma josla ir atstāta platāka, ir vietas, kur agrāk ir bijušas dzelzceļa sliedes, bet tās vairs netiek izmantotas, tādēļ šo teritoriju ir iespējams izmantot Rail Baltica būvniecībai (Šķirotavas apkārtnē), ir atsevišķas vietas, kur Rail Baltica trasē būs iespējams izbūvēt tikai vienu sliežu ceļu (Vagonu parka rajonā), kā arī izsaka pateicību Rīgas pilsētas plānotājiem, kas jaunajā apbūvē (Imanta, Zolitūde) ir atstājusi vietu infrastruktūras objektiem. A. Skrastiņš arī piebilst, ka Rail Baltica projekta ietvaros plānoto zemes atsavināšanu ir paredzēta veikt tikai tik lielā apmērā, lai būtu pietiekami Rail Baltica infrastruktūras izvietošanai.

3) Nina Vilcāne jautā, kādēļ plānotās dzelzceļa līnijas B alternatīva šķērsos dārzkopības kooperatīvu „Ābelītes” Sējas novadā, ja to var novirzīt pa meža teritorijām, kā arī vēlas uzzināt sīkāku informāciju par kompensācijām.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka dārzkopības kooperatīvā „Ābelītes” plānotā dzelzceļa līnija nešķērsos tieši dārza mājiņas, bet gan tiks novietota starp 2 kooperatīva daļām, kā arī norāda, ka šajā dārzkopības kooperatīvā netiks nojaukta neviena ēka. A. Skrastiņš aicina N. Vilcāni pēc sanāksmes apspriest konkrēto gadījumu, izmantojot pieejamos kartogrāfisko materiālu. N. Balgalis sniedz informāciju sanāksmes dalībniekiem, ka īpašuma atsavināšanas laikā tiks ievēroti 3 principi: tirgus cena, vērtēšana un individuāla pieeja katram īpašumam. N. Balgalis piebilst, ka atsavināšana tiks uzsākta ne ātrāk kā 2017. gadā.

4) Klātesošais jautā, kad tiks uzsākta un kas tiks pabeigta plānotās dzelzceļa līnijas būvniecība (jautājums tiek uzdots krieviski), kā arī piebilst, ka vismaz tiks radītas jaunas darbavietas.

K. Vingris sniedz atbildi, ka būvniecība tiks uzsākta 2019.-2020. gadā, bet noslēgsies 2024.-2025. gadā, kā arī min, ka būvniecības laikā visās 3 Baltijas valstīs tiks radītas 11-12 tūkstoši darbavietu, bet, uzsākot vilcienu satiksmi, tiks nodarbināti 300-400 darbinieki (atbilde tiek sniegta gan krieviski, gan latviski).

5) Guna Beikerte, Pārdaugavas iedzīvotāja, uzskata, ka par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu nav bijusi pietiekami daudz informācijas, minot, ka Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas darbinieki nav bijuši informēti par 6. martā plānoto sanākumi izpilddirekcijas telpās, kā arī nav bijusi informācija Latvijas Radio. G. Beikerte vēlas uzzināt sīkāku informāciju par tuneļa izbūvi un tā iespējamo alternatīvu, kā arī min, ka pašlaik, ņemot vērā pieejamo informāciju, iedzīvotāji var tikai uzdot jautājumus, nevis sniegt savu viedokli par alternatīvām.

E. Brante sniedz atbildi, ka informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēta laikrakstos, Rīgas domes mājas lapā un iedzīvotāju apmeklētāju

pieņemšanas centros, kā arī Vides pārraudzības valsts biroja, Satiksmes ministrijas un Rail Baltica projekta mājas lapās. E. Brante papildina, ka informācija par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu ir sniegta atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, kā arī min, ka uz Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijas apmeklētāju centru tika nogādāti vēl papildus eksemplāri un tika sazvanīti visi novadi un apmeklētāju centri, lai noskaidrotu, vai viņi ir saņēmuši nosūtītos materiālus. N. Balgalis papildina, ka šīs nedēļas laikā ir bijusi pieejama pietiekami daudz informācijas sabiedriskajos medijos. N. Balgalis sniedz informāciju, ka šī ir sākotnējā sabiedriskā apspriešana, kuras laikā ir zināms plānotais koridors un tiek sniegta informācija par paredzēto darbību pēc iespējas agrīnākā stadijā. N. Balgalis min, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā tiek gaidīts iedzīvotāju viedoklis par paredzēto darbību. A. Skrastiņš informē klātesošos par to, kādēļ Rail Baltica dzelzceļa līniju ir plānots izvietot tunelī.

6) G. Beikerte jautā, kurā vietā tieši ir plānota tuneļa izbūve.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka plānotais tunelis sāksies pirms Torņakalna dzelzceļa stacijas, tālāk virzīsies gar Māras dīķi un Āgenskalna tirgu, bet virszemē dzelzceļa līnija iznāks Kalnciema tilta tuvumā.

7) Klātesošā jautā, kur tiks izbūvēta Daugavas kreisā krasta osta, kas tika minēta prezentāciju laikā.

A. Skrastiņš min, ka viena no Rīgas domes prioritātēm ir Rīgas centra atbrīvošana no kravas pārvadājumiem, un pašlaik AS „Latvijas Dzelzceļš” un Satiksmes ministrija kopīgi attīsta Bolderāja-1 staciju, Bolderāja-2 staciju un Krievu salu, kā arī piebilst, ka maršruts uz Daugavas kreisā krasta ostu tiks īstenots cita projekta ietvaros. N. Balgalis precizē, ka kravas pārvadājumi tiks veikti līdz Saulkalnes multimodālajam kravu terminālim, kur notiks pārkraušana, un pārvadājumi uz Rīgas ostu tiks veikti, izmantojot esošo 1520 mm dzelzceļa līnijas, vienīgi kravas pārvadājumi uz/no lidostas „Rīga” tiks veikti pa Rail Baltica ievada Rīgā dienvidu daļu.

8) Klātesošā uzdod jautājumu par pieturvietām.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka šī projekta ietvaros tiks izbūvēta pamattrase, kurā tiks savienota Tallina, Pērnavā, Rīga, Paņeveža, Kauņa, bet līnija ļaus vēlāk izveidot reģionālo satiksmi, izveidojot jaunas pieturvietas. N. Balgalis min, ka pašlaik tiek plānoti 8 starptautiskie pasažieru un aptuveni 20 kravas vilcieni diennaktī, tādējādi pa vidu ir iespējams veikt reģionālos pārvadājumus. K. Vingris papildina, ka attālumu no Rīgas līdz Tallinai varēs veikt 2 h. N. Balgalis atgādina, ka līdz 15. martam ir iespējams vēl iesniegt priekšlikumus un jautājumus Vides pārraudzības valsts birojam.

9) Klātesošā jautā, ar kādu paņēmieni tiks rakts tunelis, kā arī sniedz komentāru, ka rīkot reģionālo staciju Olainē būtu neizdevīgi, bet plānotajai dzelzceļa līnijai tuvumā atrodas Baložu stacija.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tuneļa rakšanā netiks izmantota atklātā metode.

10) Klātesošais jautā, kā ir plānots Rail Baltica šķērsojums ar Rietumu maģistrāli (posmā starp Liepājas ielas pārbrauktuvi un Kalnciema ielas tiltu).

A. Skrastiņš min, ka ir iespējami 2 risinājumi. A. Skrastiņš norāda, ka ir paredzēts, ka tuneļa izeja atradīsies Zaslauka depo apkārtnē, bet, ja tiks atrasts risinājums, kā 1435 mm dzelzceļa līniju var novietot blakus esošajam dzelzceļam ātrāk, tad Rietumu maģistrāles šķērsojuma risinājums būs jāmeklē gan Rail Baltica dzelzceļa līnijai, gan esošajai 1520 mm dzelzceļa līnijai. A. Skrastiņš piebilst, ka pašlaik notiek sadarbība ar Rīgas domi.

11) Klātesošais jautā, kas notiks gadījumā, ja automaģistrāle tiks izbūvēta pēc dzelzceļa.

A. Skrastiņš min, ka ir ļoti daudz projektu, kuri arī vēl ir plānošanas stadijā, un ar kuriem būs jāatrisina saskaņošanas un šķērsojumu jautājumi (piemēram, Iecavas un Bauskas apvedceļi, Tīnūžu – Kokneses ceļa pieslēgums Rīgai). A. Skrastiņš min, ka Rietumu maģistrāle pašlaik ir plānota, bet tai vēl trūkst detalizēta plānojuma.

12) Klātesošais komentē, ka uzskata, ka iepriekš ir biju saruna par ziemeļu-rietumu koridoru, nevis Rietumu koridoru.

N. Balgalis un A. Skrastiņš tam nepiekrīt.

13) Klātesošais sniedz komentāru par Ziemeļu koridoru un min, ka tas nešķērsos Rail Baltica dzelzceļa līniju. Klātesošais jautā, vai projekta īstenotāji ir aprēķinājuši, cik cilvēki brauks no Lietuvas un Igaunijas un tālāk izmantos lidostas „Rīga” pakalpojumus, kā arī ierosina veidot dzelzceļa staciju pie Bauskas, t.i., Lietuvas pierobežas zonā.

N. Balgalis pateicas, par izteikto ierosinājumu. N. Balgalis sniedz atbildi uz klātesošā jautājumu un min, ka saskaņā ar AECOM aprēķiniem katru dienu uz Rīgu atbrauc aptuveni 5 000 cilvēku no Lietuvas un Igaunijas, no kuriem lidostu „Rīga” varētu izmantot aptuveni 20 – 25 %, tomēr norāda, ka savienojums ar lidostu „Rīga” tiek veidots, lai pa to varētu pārvietoties savienojšie vilcieni.

14) Nīna Vilcāne min, ka prezentācijas laikā minēts, ka Šķirotavas apkaimē Rail Baltica dzelzceļa līnija ies paralēli jau esošajai 1520 mm līnijai, un norāda, ka pie Lokomotīves ielas atrodas dzīvojamo ēku masīvs. N. Vilcāne min, ka tad, kad brauc kravas vilcieni, iedzīvotāji sajūt vibrācijas, un vēlas uzzināt, kāda aizsardzība būs no trokšņa un vibrācijām, kā arī bīstamām kravām.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka Šķirotavas apkārtnē par Rail Baltica dzelzceļa līniju pārvietosies tikai pasažieru vilcieni. A. Skrastiņš piebilst, ka Rail Baltica dzelzceļa līnija atšķirsies no esošās 1520 mm dzelzceļa līnijas, un norāda, ka pašlaik lielāko troksni un vibrācijas rada vilcienu ritošais sastāvs, kas nāk no Krievijas. A. Skrastiņš norāda, ka pa Rail Baltica dzelzceļa līniju pārvietosies Eiropas līmeņa ritošais sastāvs un

trokšņa līmenis būs daudz mazāks, bet vibrācijas nebūs jūtamas. A. Skrastiņš min, ka IVN laikā tiks veikta trokšņa modelēšana un nepieciešamības gadījumā tiks plānoti troksni samazinošie pasākumi.

15) Klātesošais jautā, vai ja projekta izmaksas pieaugs, tad Eiropas Savienības līdzfinansējums (85 %) paliks plānotajā līmenī.

K. Vingris sniedz atbildi, ka jau tagad ir zināms, ka izmaksas būs lielākas nekā sākotnēji tika prognozēts, un norāda, ka izmaksu pamatotību nosaka aprēķini, ienākumu/izdevumu analīze un Eiropas Savienība naudu dod tikai pamatotiem projektiem un tēriņiem. K. Vingris min, ka kamēr tēriņi ir pamatoti, tikmēr var rēķināties ar Eiropas Savienības atbalstu.

16) Klātesošais jautā par būvniecību Āgenskalnā, un vēlas uzzināt, vai tiks izmantoti esošie pievedceļi vai arī tiks veikta esošās infrastruktūras paplašināšana un stiprināšana.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka būvniecībai maksimāli tiks izmantota esošā infrastruktūra, kas pēc būvniecības darbu noslēguma tiks sakārtota iepriekšējā stāvoklī, bet ir iespējami arī uzlabojumi. A. Skrastiņš piebilst, ka Rail Baltica ir ļoti liels projekts, kura realizācijā būs nepieciešams liels daudzums būvmateriālu, un norāda, ka daļa būvmateriālu Latvijā nav pieejami (piemēram, sliedes, šķembas), bet daļa tiks iegūta Latvijā no vietējiem būvmateriālu ražotājiem.

17) Klātesošā jautā, vai ģeologiem ir zināms, ka Āgenskalnā ir plūstošās smiltis, kā arī vēlas uzzināt, vai tunelis ies zem Dzirciema un Melnsila ielām un vai tas šķērsos visu Āgenskalna priežu rajonu vai tikai nelielu daļu.

A. Skrastiņš atbild, ka zem Dzirciema un Melnsila ielām tunelis netiek plānots, kā arī norāda, ka tunelis no Āgenskalna tirgus virzīsies tālāk uz Kalnciema tiltu. A. Skrastiņš papildina, ka grunts ģeoloģiskie parametri pašlaik tiek vēl vērtēti. A. Skrastiņš min, ka, saskaņā ar pieejamo informāciju, plānotajā tuneļa izbūves vietā problēmas ar plūstošajām smiltīm nav gaidāmas, kā arī norāda, ka pašlaik tiek veikti kamerālie darbi, un, ja šis variants tiks izvēlēts kā īstenojamā alternatīva, tad tiks veikta padziļināta teritorijas ģeoloģiskā izpēte.

18) Vīva Ieviņa, Āgenskalna iedzīvotāja, izsaka savu viedokli par plānoto dzelzceļa līniju un vilcienu braukšanas ilgumu.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka starptautiskie vilcieni, kuru maksimālais ātrums sasniegs 240-250 km/h, bet vidējais ātrums līdz Rīgai 170 km/h, kursēs reizi 2 stundās, bet kravas vilcieni ir paredzēti aptuveni 17-20 vilcienu pāri jeb 1 kravas vilciens stundā. A. Skrastiņš min, ka 2 stundā laikā pa dzelzceļa līniju kursēs 1 starptautiskais un 2 kravas vilcieni, tādējādi pārējā laikā ir iespējams izvietot gan reģionālos pasažieru vilcienus, gan iekšējos saimnieciskos vilcienus. A. Skrastiņš piebilst, ka visur tiks izvietoti 2 sliežu ceļi, izņemot konkrēto posmu Rīgā, kur tas nav tehniski iespējams, bet paralēli sliežu ceļiem tiks izbūvēti arī apdzīšanas punkti, kuros

apstāsies kravas vilcieni un reģionālie vilcieni, lai palaistu garām pasažieru ātrvilcienus.

19) Lelde Eņģele jautā, cik reizes diennaktī Rīgas centrālajā stacijā pienāks pasažieru vilciens no Tallinas.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka 8 reizes.

20) *Annija Švemberga vaicā, kura institūcija pieņems gala lēmumu par īpašumu vērtību un kompensācijām.*

N. Balgalis sniedz atbildi, ka lēmumu pieņems Satiksmes ministrijas izveidota komisija saskaņā ar Ministru kabineta 2011. gada 15. marta noteikumiem Nr. 204 "Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu".

21) *Rūta Dubičina jautā, vai dzelzceļa tilts būs pietiekami plats, lai pār to brauktu gan 1520 mm, gan 1435 mm dzelzceļš.*

A. Skrastiņš un N. Balgalis sniedz atbildi, ka tiks būvēts jauns tilts pāri Daugavai.

22) *R. Dubičina jautā, vai jaunais tilts tiks uzbūvēts uz vecajiem balstiem.*

A. Skrastiņš atbild noliedzoši. N. Balgalis papildina, ka saskaņā ar Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomes prasībām tilts tiks būvēts Zaķusalas pusē no esošā dzelzceļa tilta un nebalstīsies uz Zemgales tilta balstiem, kā arī tilts tiks veidots minimālistiskā stilā, lai tas iekļautos esošajā pilsētas ainavā. R. Dubičina jautā, kādā dziļumā tiks veidots tunelis. A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tunelis tiks veidots 20-25 m dziļumā, lai neietekmētu ēkas.

23) *R. Dubičina jautā, vai Lietuvā Rail Baltica līnijā tiks izveidots savienojums ar Viļņu.*

K. Vingris sniedz, ka savienojums ar Viļņu ir plānots perspektīvā, bet ne šī projekta ietvaros.

24) *Klātesošā jautā, kurā pusē esošajām dzelzceļa sliedēm Rail Baltica trase novietosies pēc izejas no tuneļa netālu no Zasulauka depo.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka pēc izejas no tuneļa Rail Baltica dzelzceļa līnija atradīsies Zolitūdes pusē attiecībā pret jau esošajiem sliežu ceļiem un aizņems aptuveni 20 m platu joslu, tomēr tiks veikta detalizēta izpēte, kā 1435 mm dzelzceļa līniju integrēt kopā ar 1520 mm dzelzceļa sliežu Zolitūdes un Imantas stacijām. A. Skrastiņš atgādina, ka 300 m zona ir izpētes teritorija.

25) *Klātesošā jautā, ka pēc kartogrāfiskā materiāla plānotā Rail Baltica dzelzceļa līnija šķērsos tagadējo autoostas teritoriju.*

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka tiks veikta centrālās stacijas un autoostas savienojuma optimizācija un tiks veidots vienots transporta mezgls. A. Skrastiņš piebilst, ka Centrāltirgus teritorija netiks skarta.

26) Klātesošais min, ka prezentācijas laikā tika norādīts, ka uz lidostu „Rīga” kravas tiks nogādātas no dienvidiem, un vēlas uzzināt, no kurienes radīsies šīs kravas.

N. Balgalis sniedz atbildi, ka šis jautājums vēl tiek detalizēti pētīts, un ir iespējams izveidot aviosatiksmi ar valstīm no Āzijas austrumiem, piemēram, Ķīnu, un pēc tam šīs kravas ar vilcienu nogādāt un Centrāleiropas valstīm.

27) Vīva Leviņa vēlas uzzināt sīkāku informāciju par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu un kā tiks ņemti vērā iedzīvotāju ieteikumi.

E. Brante sniedz atbildi, ka sākotnējas sabiedriskās apspriešanas laikā iedzīvotāji izsaka savus priekšlikumus, jautājumus un sanāksmes tiek protokolētas. Sanāksmju protokoli tiek nodoti gan pašvaldībai, gan Vides pārraudzības valsts birojam, kas izstrādā IVN programmu jeb darba uzdevumu izpētei. E. Brante norāda, ka, noslēdzoties izpētei, tiks organizēta atkārtota sabiedriskā apspriešana, kuras laikā iedzīvotāji tiks iepazīstināti ar izpētes rezultātiem. Pēc sabiedriskās apspriešanas, IVN ziņojums tiks nodots Vides pārraudzības valsts birojam, kas vērtēs, vai programmā izvirzītie jautājumi ir atbildēti pietiekami detalizēti, lai varētu salīdzināt abas alternatīvas. V. Leviņa iebilst, ka grib iepazīties ar sabiedriskās apspriešanas rezultātiem. E. Brante sniedz atbildi, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes noslēdzas 11. martā, bet sākotnējā sabiedriskā apspriešana 15. martā, un pēc tam tiks apkopoti rezultāti un visa saņemtā informācija tiks nodota pašvaldībām un Vides pārraudzības valsts birojam.

28) Klātesošais ierosina, ka projekta skeptiķus vajadzētu aizvest uz Vāciju, kur var nodemonstrēt un izmēģināt ātrgaitas dzelzceļu, kā arī norāda, ka pēc 2025. gada vajadzētu visas esošās dzelzceļa sliedes Latvijā pārveidot par 1435 mm dzelzceļa sliedēm.

K. Vingris pateicas par komentāru un sniedz informāciju, ka, lai pārbūvētu visas dzelzceļa sliedes, izmaksas sasniegtu 10 miljardus eiro.

29) Lelde Eņģele jautā, uz kādiem aprēķiniem balstās pētījums, ka pasažieru skaits gadā sasniegs 5 miljonus un cik pasažieru tiek plānots pārvadāt vienā sastāvā.

A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka 2011. gadā izpēti par plānoto pasažieru skaitu veica Lielbritānijas uzņēmums AECOM. A. Skrastiņš min, ka starptautiskie reģionālie vilcieni būs 200 m gari, bet reģionālo vilcienu, kā arī vilcienu, kas savienos centrālo staciju ar lidostu „Rīga, garums tiek plānots 60-80 m. A. Skrastiņš sniedz atbildi, ka vilcienu skaits vienā vilcienā ir aprēķināms, izdalot plānot pasažieru skaitu gadā ar 365 dienām un vilcienu skaitu diennaktī.

31) *Lelde Eņģele (Latvijas Dabas fonds) jautā, kādus lauku pētījumi ir plānots veikt šajā vasarā.*

E. Brante sniedz atbildi, ka plānoti ir zīdītāju putnu, augu, mikrolietumu un biotopu pētījumi. E. Brante min, ka tā kā Vides pārraudzības valsts birojs vēl nav izdevis programmu, tad tie ir tikai pieņēmumi, bet jau tagad eksperti apkopo esošos datus par izpēti teritorijām. A. Skrastiņš papildina, ka notiek sadarbība ar Valsts meža dienestu un mednieku kolektīviem, lai iegūtu informāciju, kur optimāli ierīkot pārejas meža dzīvniekiem.

A. Caune aicina interesentus pēc sanāksmes A. Skrastiņam uzdot individuālus jautājumus par viņu nekustamajiem īpašumiem. E. Brante atkārti informē sanāksmes dalībniekus par nākamajām sanāksmēm un IVN procesa tālāko gaitu.

A. Caune noslēdz sanāksmi.

Sanāksmes vadītājs

Artūrs Caune

Protokolētājs

Aiga Tora