

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

PROTOKOLS Nr. 10

Sanāksmes norises laiks: 2015. gada 4. martā, plkst. 18:00

Sanāksmes norises vieta: Ulbrokas Kultūras nams, Institūta iela 1a, Ulbroka, Stopiņu novads

Sanāksmi atklāj domes priekšsēdētājs **Jānis Pumpurs** un dod vārdu sanāksmes vadītājam **Artūram Caunem**.

A. Caune iepazīstina klātesošos ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību un ziņo, ka sanāksmē tiks apspriesti divi projekti – „Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecība” un „Elektropārvades tīklu savienojuma „Igaunijas – Latvijas trešais elektropārvades tīkla starpsavienojums””. A. Caune norāda, ka jautājumu gadījumā par konkrētu zemes īpašumu jāvēršas pie projekta ekspertiem sanāksmes beigās – šim nolūkam koridorā ir izvietotas detalizētas kartes. Ievadrunas noslēgumā A. Caune dod vārdu SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” pārstāvei **Evijai Brantei**.

E. Brante informē sanāksmes dalībniekus par ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) procedūru, galvenajiem uzdevumiem, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas mērķiem, IVN ziņojuma saturu, kā arī par svarīgākajiem provizoriskajiem IVN procedūras datumiem. E. Brante uzsver, ka IVN procedūra ir sākuma stadijā, līdz ar to pašlaik nav iespējams runāt par konkrētām ietekmēm uz vidi.

Turpinājumā Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta projektu vadītājs **Kaspars Vingris** īsumā iepazīstina klātesošos ar Rail Baltica projektu un tā laika grafiku.

Pilnsabiedrības „RB Latvija” telpiskās plānošanas eksperts **Neils Balgalis** detalizētāk iepazīstina ar līdz šim paveikto, plānoto detalizēto tehnisko izpēti un tās laika plānu, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem, kā arī trases izvietojuma izvēles procesu. N. Balgalis uzsver, ka Rīgas ievada trases variants, izmantojot bijušo dzelzceļa trasi „Rīga-Ērgļi”, ir izvēlēts kā visatbilstošākais un izdevīgākais, bet vēl jāizvēlas atbilstošākā tehnoloģiskā alternatīva. Tiek uzsvērts, ka „Rīga-Ērgļi” trases ievads Rīgā tiks izmantots tikai pasažieru pārvadājumiem. Prezentācijas noslēgumā N. Balgalis min, ka visa informācija ir pieejama railbaltica.info mājaslapā un aicina jautājumu un neskaidrību gadījumā sazināties, izmantojot prezentācijā norādīto e-pastu info@railbaltica.info vai tālruni 27577344.

Jānis Kirkovalds (AS „Latvijas Elektriskie tīkli”) iepazīstina sanāksmes dalībniekus ar elektropārvades tīkla starpsavienojuma projektu un dod vārdu IVN ziņojuma izstrādātāja SIA „Eiroprojekts” pārstāvim **Valdim Felsbergam**, kurš stāsta par projekta IVN gaitu.

A. Caune atklāj sanāksmes jautājumu sadaļu, aicinot sanāksmes dalībniekus izteikt savus komentārus un uzdot jautājumus.

1) Klātesošie interesējas par elektropārvades tīkla projektu.

J. Kirkovalds un **V. Felsbergs** sniedz atbildi.

2) **Klātesošā (Inta)** interesējas, kas notiks ar iedzīvotājiem Sauriešos, kam īpašums atrodas ap 30 m no plānotās dzelzceļa līnijas, kas kartē atzīmēta kā zaļa josla.

N. Balgalis paskaidro, ka zaļā josla, kas atzīmēta kartē, ir dzelzceļa izpētes koridors un tā pārklājas ar esošo koridoru. Nākamā pusgada laikā tiks nolemts par konkrētu dzelzceļa līnijas izvietojumu attiecīgajā joslā. Precīzāks novietojums pašlaik nav zināms, un ir nepieciešama papildus informācija no iedzīvotājiem, kas dzīvo plānotā dzelzceļa apkārtnē. Risinājumi pašlaik tiek meklēti, nodrošinot iedzīvotāju viedokļu uzklauššanu.

3) **Klātesošā (Jūlija)** atsaucas uz iepriekšējo jautājumu un lūdz precizēt, kas notiks ar mājām Burtņieku ielā, „Sauriešos” un vai ir plānots nojaukt kādas mājas?

N. Balgalis atbild, ka pašlaik nav plānots nojaukt nevienu māju un ar zaļo krāsu kartē ir atzīmēts izpētes koridors, kurā atrodas jau esošā dzelzceļa līnija. Detalizēti tehniskie risinājumi pašlaik vēl nav pieejami.

4) **Klātesošā** no „Upeslejām” interesējas, cik tālu no Upeslejām atradīsies trase.

N. Balgalis atbild, ka 300 – 500 m attālumā.

5) **Andris Lepsis** uzdod jautājumu par elektropārvades tīkla projektu.

J. Kirkovalds sniedz atbildi.

6) **Normunds Vīgants** interesējas, kādas būs kompensācijas īpašniekiem, kuru zemes skar dzelzceļa izbūves projekts, kā arī vēlēts zināt, kāpēc prezentāciju laikā tika minēta zemju atsavināšana, un kas notiks, ja īpašnieks tam nepiekrītis? Papildus **N. Vīgants** vēlēts zināt, kas kompensēs nekustamā īpašuma vērtības krišanos pēc objekta izbūves.

N. Balgalis paskaidro, ka termins „atsavināšana” izriet no normatīvajos aktos izmantotās terminoloģijas, kas patiesībā nozīmē „atpirkšanu” vai „aizvietošanu”. Atsavināšanas process Latvijā balstās uz trim principiem – 1) katrs gadījums ir individuāls; 2) sadarbšanās princips; un 3) tirgus vērtība. Tirgus vērtība tiks aprēķināta, balstoties uz īpašuma vērtību pirms līnijas izbūves.

K. Vingris papildina, informējot, ka attiecībā uz iedzīvotājiem, kuru īpašums atrodas ietekmes zonā, bet netiks atsavināts, esošie normatīvie akti neparedz kompensāciju, bet, ņemot vērā, cik aktuāls ir šis jautājums, Satiksmes ministrija izvērtēs nepieciešamību veikt grozījumus normatīvajā regulējumā. Savukārt, ja īpašnieks atsakās pārdot savu īpašumu, projektā iesaistītās puses cer, ka komisija un sertificēts vērtētājs spēs rast vienošanos ar īpašnieku. Gadījumā, ja vienošanās netiks panākta, atbilstoši likumdošanas prasībām šis jautājums tiks skatīts Saeimā un atpirkšana notiks ar likuma spēku, balstoties uz cenu, ko ir noteicis sertificēts vērtētājs. Gadījumā, ja īpašnieki nepiekrīt sertificēta vērtētāja piedāvātajai cenai, tiem ir tiesības izvēlēties savu vērtētāju un attiecīgi turpināt diskusiju.

7) **Klātesošā** interesējas, vai jau ir izvēlēti sertificēti vērtētāji, pie kuriem īpašnieki var vērsties, lai noteiktu īpašumu tirgus vērtību uz šo brīdi?

N. Balgalis atbild, ka pilnsabiedrība „RB Latvija” neizvēlas vērtētājus un nepiedalās atsavināšanas procesā, bet gan ir atbildīga par projektēšanas tehnisko risinājumu izstrādi. **N. Balgalis** iesaka nemeklēt vērtētājus, kamēr nav izstrādāti konkrētāki tehnoloģiskie risinājumi.

8) **Klātesošā** jautā, kā tiks risināta situācija, kad puse īpašuma vērtības pieder kreditoram – kāds ir kompensācijas mehānisms šādos gadījumos?

N. Balgalis lūdz klātesošo atsūtīt uz norādīto e-pastu savu kontaktinformāciju ar telefona numuru un īpašuma kadastra numuru, lai tuvākajā laikā varētu sazināties ar īpašniekiem un sniegt informāciju par procesu. Attiecībā uz kreditoriem – šodien šis jautājums tika apspriests Satiksmes ministrijā un, lai gan pašlaik nav skaidra konkrēta atbilde, bet tiks meklēts risinājums, lai

neprasliktinātu īpašnieku situāciju to juridisko saistību dēļ. N. Balgalis lūdz arī pārējos, kas atrodas plānotās līnijas tiešā tuvumā, atsūtīt savu kontaktinformāciju uz e-pastu.

9) **Klātesošā** paskaidro, ka viņa pārstāv „Sauriešu” ciema Burtnieku ielas 9 māju ar 120 dzīvokļiem, un lūdz nepasliktināt dzīves kvalitāti šī nama iedzīvotājiem, jo dzelzceļš atradīsoties to tiešā tuvumā.

10) **Arnīs Ivanovs** (SIA „Knauf” pārstāvis) jautā, kāda būs projekta ietekme uz esošajiem kravu pārvadājumiem pa esošo līniju un kāda būs ietekme uz dzelzceļa pievadu rūpnīcai?

Arnīs Skrastiņš („RB Latvija” izpētes vadītājs) atbild, ka viens no aspektiem, kas tika ņemts vērā, pētot līnijas novietojumu, ir nodrošināt pēc iespējas minimālu ietekmi uz esošo uzņēmējdarbību. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc „Sauriešos” līnija ir novietota uz ziemeļiem no esošā dzelzceļa un pie „Preču 2” stacijas pārcelta uz dienvidu pusi. Tehniski ir skaidrs, ka nevar šķērsot vienā līmenī esošos pievadceļus.

11) **Edmunds** (dzīvo pie Acones stacijas – blakus plānotajam depo) interesējas, kādi būs pievadceļi īpašumam un kāda būs depo ietekme uz apkārtējo vidi, kā arī uzdod jautājumu par kompensācijām.

A. Skrastiņš atbild, ka attiecībā uz kompensācijām atbilde jau tika sniegta un pašlaik precīzāka informācija nav zināma. Attiecībā uz pievadceļiem īpašumiem A. Skrastiņš norāda, ka projekta realizētājiem ir pienākums nodrošināt piebraucamos ceļus īpašumiem un iezīmētajās zonās šie risinājumi tiks meklēti. Atzīmētajā depo zonā ir paredzēts izveidot depo, kurā vilcieni atradīsies pa nakti. Pašlaik tiek noteikta depo nepieciešamā infrastruktūra. IVN ietvaros tiks veikta trokšņa modelēšana, un pārsniegumu gadījumā pasākumi tiks paredzēti automātiski.

12) **Klātesošais** interesējas, kāpēc ievadam Rīgā nav piedāvātas vairākas alternatīvas un izskatīts „Rīga-Daugavpils” dzelzceļa trases variants, kā arī jautā, kāpēc tiek piedāvātas tikai tehnoloģiskās alternatīvas. Jautājuma noslēgumā klātesošais aicina Stopiņu novada domi aizstāvēt iedzīvotāju intereses un rekomendēt pārvietot ievada Rīgā posmu uz Salaspils pusi.

N. Balgalis jautā, vai minētās teritorijas iekļaujas atzīmētajā 300 m koridorā.

13) **Klātesošais** atbild, ka iekļaujas, un izsaka viedokli, ka pārvietot ceļus 20 m uz dienvidiem neprasīs tik lielas izmaksas.

N. Balgalis turpina, skaidrojot, ka šis jautājums tiks skatīts kompleksi, analizējot esošo pieslēgumu nozīmīgumu, lai nodrošinātu pēc iespējas kompaktāku sliežu koridoru. Attiecībā uz „Ērgļu” ievadu – N. Balgalis paskaidro, ka tika izvērtētas vairākas alternatīvas un „Ērgļu” ievads tika izvēlēts kā lietderīgākais un nozīmīgākais. Izvēle tika balstīta uz vairākiem aspektiem, t.sk., AECOM 2011. gada pētījumu, kas ir uzskatīts par projekta atskaites punktu. Sākotnēji bija versija staciju novietot mežā [rāda kartē], kur notiktu pārsēšanās un iebraukšana Rīgā jau pa esošo sliežu ceļu. Tika izvērtēti visi esošie dzelzceļa koridori – gan no Salaspils, gan Saulkrastiem –, iespējas savienot tos ar atspoļu vai savienotājlilcieniem, bet pirmais būtiskākais atzinums bija, ka Rail Baltica ir nozīmīgs Latvijai un Rīgai un vilcienam ir jāpienāk Rīgā pa Rail Baltica Eiropas standarta platuma dzelzceļu. Pienākot Rīgas Centrālajā stacijā, galvenais uzdevums ir savienot Tallinu-Rīgu-Kauņu un nākotnē – arī Viļņu. Rīgas Centrālā stacija ir transporta mezgls, kur, pienākot vilcienam, pasažieri var pārsēties uz autobusiem, tramvajiem u.c. satiksmes līdzekļiem.

N. Balgalis turpina, skaidrojot, ka nākamais posms, kas tika izvērtēts bija iebraukšana caur „Saulkrastu”, „Salaspils”, „Ērgļu” līnijām. Pa „Ērgļu” ievadu pagātnē ir gājuši vilcieni un, izvēloties to, netiks dublēta esošā līnija, kas tiek izmantota. Vēl tika izskatīts variants, ka vilciena trase iet kopā ar „Ziemeļu koridoru” un tas ienāk lidostā „Rīga”. Salaspils variants tika izslēgts dēļ tādiem apstākļiem kā „Šķirotava”, jo teritorijas, kas tur atrodas, ir daļa no a/s “Latvijas Dzelzceļš” saimnieciskā kompleksa un katrā šķērsojuma vietā būtu jānodrošina pārbraukšana pa augšu vai apakšu, kas ir sarežģīti, dārgi un neefektīvi.

14) **Klātesošais** jautā, vai saskaņā ar likumdošanas prasībām nav jā piedāvā divas alternatīvas?

N. Balgalis atbild, ka tiek piedāvātas divas alternatīvas – trases novietojuma alternatīva un tehnoloģiskās alternatīvas.

15) **Viena no klātesošajām** aicina pārējos klātesošos izmantot iespēju parakstīt iedzīvotāju vārdā sastādītu vēstuli ar priekšlikumiem attiecībā uz „Vālodzēm”, kas paredz dzelzceļa līniju plānot pēc iespējas tālāk no dzīvojamām mājām. Klātesošā īsi paskaidro saturu. Papildus, klātesošā pauž sašutumu, ka uz viņas 23.02. nosūtīto e-pastu atbilde saņemta tikai šodien [04.03.], kā arī atbildē lūgts norādīt telefona numuru, lai projekta realizētāji varētu ar viņu sazināties. Klātesošā uzsver, ka atbildi vēlas saņemt ar e-pasta starpniecību. Turpinot, klātesošā norāda, ka kartogrāfiskie materiāli ir novecojušie un ekspluatācijā nodoto īpašumu vietā ir attēlotas plāvas. Noslēgumā klātesošā jautā, vai būs iespēja iepazīties ar projekta kapacitāti un ekonomisko novērtējumu?

K. Vingris norāda, ka saskaņā ar AECOM 2011. gada pētījumu 30 gadu periodā projekts ir rentabls – tam ir pozitīva naudas plūsma. Pašlaik notiek darbs pie ieguvumu – izdevumu analīzes, un tiks veikts arī sociāli – ekonomiskais izvērtējums.

N. Balgalis atbild, ka trase tika noteikta, balstoties uz pieciem informācijas avotiem – kadastra dati (divas nedēļas veci), jaunākais aerofoto, datubāzes (Latvijas Valsts mežu u.t.t.), topogrāfiskās kartes, kas izliktas labākam atspoguļojumam, kā arī apsekojumi dabā. N. Balgalis atvainojas, ka klātesošajai informācija netika sniegta rakstiski un apņemas to nodrošināt.

16) **Klātesošā** jautā, pēc kura gada tirgus vērtības kompensācijas tiks rēķinātas un izmaksātas?

N. Balgalis norāda, ka tiks nodrošināta aizvietošanas vērtība.

17) **Klātesošā** jautā par elektrolīnijas projektu.

V. Felsbergs atbild uz jautājumu.

18) **Klātesošā** jautā par teritoriju „Sauriešos”, kas atzīmēta kartē ar zilo krāsojumu.

N. Balgalis atbild, ka attiecīgi iekrāsota teritorija iezīmē vietas, kur autoceļš šķērsos dzelzceļa līniju. Attiecīgā vieta ir potenciālā teritorija, kurā varētu atrasties divlīniju šķērsojums. **A. Skrastiņš** papildina, ka šis šķērsojums būs tāds, kāds jau tika piedāvāts autoceļa izbūves IVN risinājumā, kuram sabiedriskā apspriešana jau notika. Šis risinājums ir pieejams Latvijas Valsts ceļu mājaslapā.

19) **Ainārs Brikmanis** („Sauriešu” iedzīvotājs) interesējas, kādas ir paredzētās aizsargjoslas apdzīvotās vietās un ārpus tām, kā arī, kādi apgrūtinājumi būs blakus esošajās zemes vienībās.

A. Skrastiņš paskaidro, ka aizsargjoslas tiks noteiktas saskaņā ar likumu; apdzīvotās teritorijās – sarkanās līnijas robežās, bet ārpus apdzīvotām vietām – no 25 līdz 100 m. Tā kā aplūkotajā posmā paredzēta tikai pasažieru kustība, netiek runāts par drošības aizsargjoslām 100 m platumā.

20) **Andris Lepsis** izsaka viedokli, ka dzelzceļa līnija „Rīga-Tallina” nav rentabla un šaubās, vai nākotnē tas mainīsies. Uzskata, ka tādēļ nav vajadzīgs dzelzceļa ievads Rīgā un norāda, ka „shuttle” vilciens vai ātrgaitas tramvajs izmaksātu mazāk. **A. Lepsis** pauž viedokli, ka Rail Baltica projekts nevar būt nozīmīgs Latvijai, ja ir paredzēta tikai viena pietura – Rīgā. Noslēgumā klātesošais norāda, ka, viņaprāt, kartes ir neprecīzas un jautā, pēc kāda gada datiem tās tika sastādītas, minot, ka Mārupē 20 skarto mājsaimniecību vietā patiesībā esot skartas 100.

N. Balgalis atbild, ka kartes sastādītas pēc aktuālā kadastra datiem un Mārupē joprojām 300 m koridorā atrodas trīs savrupmājas. **N. Balgalis** norāda, ka tiek izmantoti pieci aktuālākās informācijas avoti. Turpinājumā **N. Balgalis** norāda, ka dzelzceļa līnija tiek celta ilgstošai nākotnei. Ātrgaitas tramvajs esot vajadzīgs vietās, kur tas papildina ātrgaitas vilcienu. Jau 2030. gada ir plānots pārvadāt 5 miljonus pasažieru gadā. Noslēgumā **N. Balgalis** precizē, ka Latvijā plānotas divas pieturas.

21) **Klātesošais (Kaspars)** interesējas, vai depo būvniecība nozīmē, ka vilcieni, braucot caur Rīgu, apstāsies pusceļā un pasažieriem būs jānakšņo Rīgas viesnīcās pirms došanās tālāk no rīta.

A. Skrastiņš sniedz īsu informāciju par vilciena braukšanas ātrumiem (maksimālais – 250 km/h, vidējais – 170 km/h). Atbildot uz klātesošā jautājumu, A. Skrastiņš paskaidro, ka vilcienu apkalpojošais personāls no Lietuvas un Igaunijas nakšņos Rīgā, ja iebrauks Latvijā ar pēdējo vilcienu un turpinās ceļu no rīta. Tāda pati situācija attiecībā uz pēdējiem vilcieniem pastāvēs arī Tallinā un Kauņā. Pasažieriem nevajadzēs pārsēsties, jo vilciens uz apkopes punktu nonāks pēc pieturas Centrālajā stacijā, kas pēdējam vilcienam būs atzīmēta kā galapunkts. **K. Vingris** papildina, ka vilciens no Tallinas braukšot 6-00 no rīta un nonāksot, piemēram, Berlīnē tajā pašā dienā – pārsēšanās nav paredzēta. Tikai vilcieni ar galapunktu Rīgā nonāks depo, un kopumā dienā tiek plānoti deviņi vilcieni.

22) **Klātesošais (Cidoniju iela 40, „Saulīši”)** uzdod jautājumu par elektrolīnijas rekonstrukciju.

Uz jautājumu atbild **A. Skrastiņš** un **J. Kirkovalds**.

23) **Klātesošais (Ivars)** jautā, vai tiks īstenoti vietējie pasažieru pārvadājumi un vai tiek plānotas papildus stacijas.

N. Balgalis paskaidro, ka pašlaik Rail Baltica projekta mērķis ir izbūvēt ātrgaitas dzelzceļa līniju, savienojot Baltijas valstu lielākās pilsētas, nodrošinot pa divām stacijām katrā Baltijas valstī. Pēc dzelzceļa līnijas izbūves radīsies iespēja to izmantot arī reģionālajai satiksmei, veidojot stacijas atbilstoši tehnoloģiskajiem risinājumiem.

24) **Klātesošais** interesējas, vai kaut kas ir plānots Pierīgā.

N. Balgalis rāda kartē vietas Pierīgā, kur nākotnē iespējams ierīkot stacijas.

25) **Klātesošais [runā Krievu valodā]** vērsas pret pārējiem klātesošajiem, aicinot pretenzijas rakstīt tagad, nevis gaidīt septembra sanākumi.

A. Skrastiņš piekrīt klātesošā viedoklim un norāda, lai, rakstot priekšlikumus, iedzīvotāji iekļauj savu kontaktinformāciju.

26) **Klātesošā** atzīmē, ka AECOM pētījums veikts 2011. gadā un jautā, vai ir ņemta vērā šībrīža politiskā situācija un tās ietekme uz pārvadājumiem?

N. Balgalis atsaucas uz AECOM pētījumā iekļauto, kā arī paskaidro, ka kravu avots esot Somija, Latvija, Igaunija un Lietuva. Dzelzceļš daļēji aizvietos autopārvadājumus, kas pašreiz tiek veikti, izmantojot *Via Baltica*. Dzelzceļš daļēji sadarbosies un daļēji konkurēs ar ostu kravu pārvadājumiem. Ilgstošā periodā, ņemot vērā klimata pārmaiņu problēmas, dzelzceļa kravu pārvadājumi kļūs vēl aktuālāki.

27) **Klātesošā** paskaidro z/s „Brieži” nozīmi un jautā, vai, izvēloties attiecīgo alternatīvu Rīgas ievadam, nebūtu korektāk to veikt pēc sabiedriskās apspriešanas, uzklusot iedzīvotāju viedokli?

N. Balgalis uzsver, ka pašlaik tiek uzklusīti sabiedrības viedokļi. Attiecībā uz alternatīvām N. Balgalis paskaidro, ka citas alternatīvas ir ekonomiski neefektīvas.

28) **Klātesošā (Liene)** atzīmē, ka viņas zemes īpašums atrodas blakus plānotajam depo un jautā, kāpēc nav piedāvātas citas, mazāk apdzīvotas vietas depo izbūvei?

A. Skrastiņš atbild, ka citas alternatīvas ir iespējamās un klātesošie var sniegt savus priekšlikumus, uzsverot, ka depo ir jāatrodas pēc iespējas tuvāk gala stacijai (Centrālā stacija). Papildus, A. Skrastiņš atzīmē, ka depo plānots apkalpot tikai pasažieru vilcienus.

29) **Klātesošā (Liene)** interesējas, kādu platību aizņemt depo.

A. Skrastiņš atbild, ka garumā tas aizņemtu aptuveni 600 – 800 m, platumā – atkarīgs no apkalpoto vilcienu skaita, bet min aptuveno platumu, kas varētu būt 100 m vai pat mazāk, bet precīzāk to varēs pateikt tuvāko mēnešu laikā.

30) *Klātesošā interesējas, vai paliks „Knauf” pašreiz izmantotais dzelzceļš.*

A. Skrastiņš atbild, ka tiek paredzēts atstāt „Knauf” izmantojamo dzelzceļu. Caur „Sauriešiem” ir paredzēti trīs sliežu ceļi – esošais dzelzceļš, kas tiek izmantots saimnieciskajā darbībā, un divi Rail Baltica sliežu ceļi, kas tiks novietoti blakus.

31) *Klātesošā jautā, vai dzelzceļam būs organizēti pievadi no rūpnieciskajām teritorijām?*

A. Skrastiņš paskaidro, ka šobrīd tas nav plānots, jo pašlaik tiek runāts par pasažieru pārvadājumiem izmantojamo ievadu Rīgā. Kravas tiek plānots vest caur Saulkalni. **Māris Riekstiņš (Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta vadītājs)** papildina, skaidrojot, ka nākotnē šo dzelzceļu plānots izmantot arī vietējai satiksmei.

32) *Klātesošais jautā atkārtoti, kāpēc nav piedāvāta alternatīva depo, piemēram, Mārupē, „Daugavpils” līnijā?*

A. Skrastiņš pateicas par priekšlikumu un atgādina, ka komentārus un priekšlikumus var sūtīt arī uz prezentācijā norādīto e-pastu. **M. Riekstiņš** papildina, paskaidrojot, ka depo atrašanās vietai jābūt iespējami tuvu Centrālajai stacijai un vecā dzelzceļa līnija ir no aprūtinājumiem brīvs koridors. Ja iedzīvotājiem ir ierosinājumi, kur konkrētāk izvietot depo (tuvāk vai tālāk izvēlētajai vietai), M. Riekstiņš lūdz tos ierosināt un sniegt paskaidrojumu vietas izvēlei.

33) *J. Pumpurs sniedz priekšlikumu depo izbūvēt „Cekulē”, kur atrodas bijušais armijas poligons [vairāki klātesošie pievienojas viedoklim].*

34) *Klātesošais jautā, kurā gadā tiks nodrošināts savienojums ar Berlīni, ņemot vērā, ka Polijā dzelzceļa izbūvi plānots sākt 2030. gadā?*

K. Vingris un **M. Riekstiņš** uzsver, ka Polijā jau pašlaik ir pieejams Eiropas platuma dzelzceļš, kurš ir izmantojams jau šodien, bet ar mazāku ātrumu. Polija sāks attīstīt savu projektu, kad tas būs īstenots Baltijas valstīs.

35) *Klātesošā jautā par aizsargjoslām elektrolīnijai.*

A. Skrastiņš un **J. Kirkovalds** sniedz atbildi.

36) *Klātesošā jautā, vai depo būs nožogots?*

A. Skrastiņš atbild, ka nožogojums noteikti būs; konkrēts nožogojuma veids tiks izvēlēts saskaņā ar IVN ziņojumu. **M. Riekstiņš** uzsver, ka depo atrašanās Stopiņu novadā sniegs pašvaldībai papildus ieņēmumus no nodokļiem.

37) *Klātesošā interesējas par iespējamo gruntsūdeņu piesārņojumu depo.*

A. Skrastiņš paskaidro, ka piesārņojums nebūs, jo runa ir par elektrovilcieniem (nevis dīzeļvilcieniem) un modernu infrastruktūru.

A. Caune īsi pastāsta par paralēli notiekošajām sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmēm, kā arī atgādina, ka priekšlikumi IVN programmai sūtāmi Vides pārraudzības valsts birojam uz e-pastu vpvb@vpvb.gov.lv. A. Caune atgādina par iespējām sūtīt priekšlikumus arī projekta īstenotājiem.

38) *Klātesošais jautā, kad būs pieejams projekta makets?*

A. Skrastiņš paskaidro, ka risinājumi būs attēloti IVN ziņojumā, kas būs pieejams rudenī. A. Skrastiņš pasakās klātesošajiem par sanāksmi un atgādina, ka konkrētus jautājumus iespējams uzdot pie kartēm pēc sanāksmes noslēguma.

A.Caune slēdz sanāksmi un aicina klātesošos jautāt individuālus jautājumus pie kartēm.

Sanāksmes vadītājs

Artūrs Caune

Protokolētājs

Olga Meļņičenko