



LATVIJAS REPUBLIKA  
**SALACGRĪVAS NOVADA DOME**

Reģ.Nr.90000059796, Smilšu ielā 9, Salacgrīvā, Salacgrīvas novadā, LV – 4033;  
tālrunis sekretārei: 64 071 973; fakss: 64 071 993; e-pasts: [dome@salacgriva.lv](mailto:dome@salacgriva.lv)

**ĀRKĀRTAS SĒDES PROTOKOLS**

**Nr. 3**

Salacgrīvā

2015.gada 11.martā

Sēde sasaukta pulksten 17.30

Sēdi atklāj pulksten 17.30

**Darba kārtība:**

1. Par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica projektu

**Sēdi vada-**

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs (līdz plkst.17:50)

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis

(no plkst.17:50)

**Protokolē-** Atbildīgā domes sekretāre Inita Hartmane

**Piedalās-**

**Deputāti:** Skaidrīte Eglīte, Jānis Cīrulis, Sanita Šlekone, Anda Alsberga, Māris Trankalis, Andris Zunde, Inga Čekaļina, Gints Šmits, Aleksandrs Rozenšteins, Lija Jokste, Aija Kirhenšteine, Normunds Tiesnesis, Ilona Balode, Dace Martinsone

**Pašvaldības administrācijas darbinieki:**

Kaspars Ķemers - Salacgrīvas novada domes izpilddirektors, Dita Lejniece – Salacgrīvas novada domes padomniece juridiskos jautājumos, Ināra Lazdiņa – Salacgrīvas novada domes ekonomiste, Ilona Jēkabsons – Ainažu pilsētas pārvaldes vadītāja, Aivars Ilgavīzis – Liepupes pagasta pārvaldes vadītājs, Vineta Krūze – Salacgrīvas novada domes teritorijas plānotāja, Ineta Cīrule – Salacgrīvas būvvaldes vadītāja – galvenā arhitekte

**Piedalās** aptuveni 70 intereseņi.

Domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs informē, ka ārkārtas sēde ir sasaukta ar mērķi paust Salacgrīvas novada pašvaldības viedokli par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica projektu, lai noteiktā termiņā, tas ir līdz 2015.gada 15.martam to varētu iesniegt atbildīgajās institūcijās. Domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs lūdz deputātu balsojumu par darba kārtību ar 1 jautājumu. Deputātiem atklāti balsojot: PAR- 15 deputāti (Dagnis Straubergs, Jānis Cīrulis, Skaidrīte Eglīte, Dace Martinsone, Ilona Balode, Lija Jokste, Andris Zunde, Māris Trankalis, Sanita Šlekone, Aleksandrs Rozenšteins, Inga Čekaļina, Anda Alsberga, Aija Kirhenšteine, Gints Šmits, Normunds Tiesnesis), PRET – nav, ATTURAS – nav, Salacgrīvas novada dome nolēmja apstiprināt piedāvāto darba kārtību.

Domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs prezentē apkopoto informāciju par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica projekta būtību kopumā.

Domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs informē, ka viena no dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica projekta alternatīvām skar viņam piederošo nekustamo īpašumu. Tādēļ, pamatojoties uz likuma „Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonas darbībā” 11.pantu, Dagnis Straubergs aicina domes priekšsēdētāja vietnieku attīstības jautājumos Jāni Cīruli turpināt vadīt sēdi.

Plkst. 17:50 domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs aiziet no sēdes.

Sēdi turpina vadīt domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis.

## 1. §

### Par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica

---

Domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis iepazīstina ar sagatavoto lēmumprojektu, informē, ka tas ir atbalstīts šīs dienas Attīstības komitejas sēdē.

*A.Kalniņš:* Ietekmes uz vidi novērtējums tiek darīts Satiksmes ministrijas uzdevumā. Vai kāds (vismaz es nekur neesmu dzirdējis) ir redzējis šī uzdevuma formulējumu? Jo beigās viss būs tā, ka tagad tiks vērtēts tikai un vienīgi - vai tas vērtējums ir apmierinājis šo uzdevumu (respektīvi – vai uzdevums ir izpildīts, vai uzdevums nav izpildīts). Vai kāds ir redzējis šo uzdevumu?

*J.Cīrulis:* Šis pieprasījums ir atsūtīts domei e-pasta veidā un ar to var iepazīties domē.

*A.Kalniņš:* Uzdevums ir skaidrs? Kāds viņš ir formulēts precīzi?

*J.Cīrulis:* Jā, pieteikumā ir skaidrs.

Domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis aicina pēc kārtas izteikties sēdes apmeklētājus, kuri lūguši vārdu, to apliecinot reģistrējoties (reģistrācijas lapa uz 1 lp. pievienota protokolam).

*A.Preiss:* Es atrodos uz pašas Salacgrīvas robežas. Es Jums gribētu nolasīt vēstuli, kuru esam jau nosūtījuši. Ļoti daudz ir Salacgrīvas novada iedzīvotāji un Skultes pagasta iedzīvotāji trasē no Dunties līdz pat Skultei, kura īpašumus skar no Minhauzena kausa tālāk Tūjas krustojuma virzienā. Es šobrīd piekrišu tam, ko saka Salacgrīvas novada dome. Mēs, kā nekā, esam sabiedrotie, esam turpat aiz robežas un šī trase mūs konkrēti skar. Laika mums ir bijis ļoti maz. Projekta bīdītājiem laiks bija seši gadi, mums – nedēļa. Esam konsultējušies ar juristiem, ar speciālistiem.

Atļaušos nolasīt tekstu. – Ar šo mēs, zemāk parakstījušies Limbažu novada iedzīvotāji, nekustamo īpašumu īpašnieki, tiesiskie valdītāji un uzņēmēji, vēršamies pie Satiksmes ministrijas, Vides pārraudzības valsts biroja, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecības, lai vērstu atbildīgo iestāžu uzmanību uz zemāk minētajiem faktiem un apstākļiem. No pieejamās informācijas Rail Baltica mājaslapā, ka pretenzijas un priekšlikumus par projektu var iesniegt no apspriedes pēdējās dienas 2015.gada 11.marta (jo tā ir pēdējā apspriedes diena) līdz 15.martam. Uzskatām, ka noteiktais termiņš četras dienas ir nesamērīgs un prettiesisks. Rail Baltica projekts ir viens no apjomīgākajiem projektiem Latvijas vēsturē un tas skar ievērojamu skaitu Latvijas iedzīvotāju. Līdz ar to sabiedrības līdzdalība projekta apspriešanā ir ļoti būtiska. Likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 17.panta 4.daļa nosaka, ka „sabiedrībai ir tiesības 30 dienu laikā pēc šī panta pirmajā daļā minētā paziņojuma publicēšanas laikrakstā nosūtīt ierosinātajam un kompetentajai institūcijai rakstveida priekšlikumus vai viedokļus par ziņojumu. Ierosinātais sabiedrisko apspriešanu rīko vismaz septiņas dienas pēc paziņojuma publicēšanas laikrakstā un ne vēlāk kā 10 dienas pirms sabiedrības priekšlikumu iesniegšanai noteiktā termiņa beigām.” Tas nozīmē, ka šis laiks ir ārkārtīgi īss. Mēs nevaram nedēļas laikā to visu aptvert. Tas ir no plānotāja tā veiksmīgi ielikts, lai būtu mazāk pretenziju. Rail Baltica gadījumā ir veicams ietekmes uz vidi novērtējums. Tas nozīmē, ka projekta īstenotājam ir saistoši 2015.gada 13.janvāra noteikumi Nr.18 „Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību”.

22.punkts nosaka, ka ierosinātais pēc konsultācijām ar pašvaldību un šo noteikumu (minēti trīs punkti) apakšpunktā minētās informācijas par sākotnējo sanākumi saņemšanas informē sabiedrību par paredzēto darbību un iespēju iesniegt rakstiskus priekšlikumus par šīs darbības iespējamo ietekmi uz vidi. Šeit ir vairāki punkti, kuri, mūsuprāt, ir pārkāpti. Informējam, ka iedzīvotāju aptauja veikta „online” režīmā, nenoskaidrojot, cik iedzīvotājiem no projekta skartajām teritorijām tā ir pieejama un to izmanto. Uzskatām, ka veiktā aptauja neatbilst publisko paziņojumu būtībai, jo nenodrošina informāciju pieejamu tām personām, kuras var skart plānotais projekts. Līdz ar to jāveic iedzīvotāju aptauja un objektu apsekošana uz vietas pēc būtības atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Tāpat jānorāda, ka nav tikts ievērots noteikumu 22.2.punkts, jo virkne nekustamo īpašumu īpašnieki netika individuāli informēti par paredzēto darbību. Rail Baltica izbūve un tai pakārtotā teritorijas atļautās izmantošanas mērķa maiņa Salacgrīvas novada teritorijas plānojumā tika veikta 2012.gadā (tā laikam bija). Iedzīvotāji, iegādājoties īpašumus, pārceļoties uz dzīvi un plānojot uzņēmējdarbību, tiesiski paļāvās uz teritorijas plānojumā noteikto. Līdz ar ko jebkurām izmaiņām jābūt pamatotām ar būtiskām sabiedrības un valsts interesēm, saskaņotām no tām iedzīvotāju grupām, kuras skars minētās izmaiņas. Plānotais Rail Baltica projekts radīs nekompensējamus zaudējumus gan privātpersonām, gan uzņēmumiem, skars virkni apdzīvotu vietu un skaitliski daudz nekustamos īpašumus. Tāpat projekts negatīvi ietekmēs novada uzņēmēju tiesiskās intereses, pasliktinās uzņēmējdarbības vidi novadā, jo šobrīd Latviju ir atstājuši 238 000 cilvēki un iedzīvotāju trūkuma dēļ ir zuduši 100 ciemi. Ja projekts tiks apstiprināts esošajā plānojumā, netiks veikti grozījumi dzelzceļa izvietojumā tā, lai tas pēc iespējas mazāk skartu apdzīvotas vietas un nekustamos īpašumus, situācija valstī var tikai pasliktināties. Ņemot vērā minēto, uzskatām, ka bija jāvērtē projekta ietekme uz tautsaimniecību, iedzīvotāju labklājību un dzīves kvalitāti kopumā. Par šāda apmēra projektiem jāvērtē ieguvumi ne tikai no paša projekta, bet arī ietekme uz vidi, tās attīstību kopumā. Uzņēmējdarbība plānotā dzelzceļa zonā ir saistīta ar tūrismu, kā arī ar projektiem, kas veikti, cilvēka un dabas vienotība, sabalansētība, piemēram, rehabilitācija un tamlīdzīgi. Ar šo projektu šādas darbības skartajās teritorijās tiks pilnībā paralizētas. Saistībā ar projektu nav tikta izpētīta ietekme uz dabas aizsardzību. Projekts skars biosfēras rezervātu, kas atrodas Salacgrīvas novadā. Projekta realizācija radīs negatīvu neatgriezenisku iespaidu uz biotopiem, sugām, putnu migrāciju un arī pie tiem variantiem, kas norādīti projektā. Tāpat nav pietiekoši izpētīta dzelzceļa ietekme uz iedzīvotāju veselību un dzīvību. Projektā nav izvērtēts iespējamais avāriju risks un iespējamās sekas. Cilvēka ilgstoša atrašanās elektromagnētiskā lauka ietekmē ir pretdabiska. Pētījumi apstiprina, ka tā palielina leukēmijas risku, smadzeņu audzēju risku, aizkavē embrionālo attīstību, palielina saslimstību. Ņemot vērā iesniegumā minēto, ievērojot iedzīvotāju tiesības un tiesiskās intereses, lūdzu noteikt jaunu, samērīgu termiņu Rail Baltica projekta izvērtēšanai, pretenziju, priekšlikumu iesniegšanai! Noteikt jaunu publisko apspriešanu. (Tā nebija publiskā apspriešana, tā bija Rail Baltica prezentācija.) Izvērtējot Rail Baltica projektu, ņemt vērā Salacgrīvas novada iedzīvotāju, nekustamo īpašumu īpašnieku un tiesisko valdītāju, uzņēmēju intereses!

Nepieļaut dzelzceļa Rail Baltica būvniecību pēc iespējamā B varianta. Kā arī abi šie varianti mums ir pilnīgi nepieņemami, jo praktiski nav mums dotas nekādas alternatīvas. Domāju, ka ar Salacgrīvas novada domes pārstāvi Satiksmes ministrijā pie lemlēmšanas būs par maz. Es piedāvāju veidot pārnovadu, starppagastu, starppagastu sabiedrisku organizāciju – grupu, kas iet kopā ar pašvaldībām. Šobrīd mēs esam saistījušies ar Sējas grupu, Mārupes grupu. Mēs apmaināmies ar informāciju. Vakar vakarā, par cik mums ir nepieciešama informatīvā telpa, mēs palaidām mājaslapu „Ceļam Rail gudri”. Kaut arī laiks ir bijis ļoti īss, ir izveidojusies brīnišķīga iniciatīvas grupiņa par staciju „Salacgrīva”, kas visnotaļ apspriežama. Vakar telefona sarunā mēs atradām vienotu kopsaucēju, ka Salacgrīvā ir stacija, B trase iet līdz Oltūžiem, tālāk pagriežas uz A trasi, un līdz ar to tiek skarti mazāk īpašumi. Jo mūsu mērķis ir, lai maksimāli maz ciestu privātpašnieki, lai šis projekts maksimāli daudz ietu pa valsts ceļiem. Trešais variants, ko mēs piedāvājam – tas nav ne A, ne B variants, bet tomēr atgriezties pie esošā dzelzceļa, kuram jau ir gatava infrastruktūra, tālāk var sekot valsts meži un doties tālāk uz Salacgrīvu. Paldies par uzmanību un uz sadarbību! Īpašniekiem lūdzu konceptuāli nepiekrīst, nepiekrīst, vēlreiz

nepiekrist, prasiet summas, sāciet ar miljonu! Ja Jums ko piedāvā, lūdzu prasiet tikai rakstiski! Mēs to apkoposim un apskatīsimies kopā.

*L.Alksnis:* Esmu ienācējs Salacgrīvā, lai gan mani senči dzīvojuši un darbojušies. Es vecumdienās esmu atgriezies pie saviem senčiem, kuri lielākoties atrodas kapsētā. Godātie, salacgrīvieši! Arī es esmu izteicis savu viedokli rakstiski. Pie tā es pakavēšos vēlāk. Man bija iespēja iepazīties ar igauņu pieeju savas trases izvēlē, kur tā no Tallinas dodas uz saslēguma punktu pie Ainažiem. Lasot un pētot viņu materiālus, es nācu pie secinājuma, ka, protams, tas valstiskais moments, aspekts paliek spēkā – arī mēs gribam, lai šī līnija būtu, tāpat kā 1940.gadā, kad no Tallinas varēja aizbraukt uz Berlīni ar ātrvilcienu. Igaunī pievērš ļoti lielu uzmanību tieši tam reģionālam un vietējo iedzīvotāju aspektam. Un viņi arī pēta ekonomisko pusi pie jebkura varianta. Viņiem ir atsevišķi posmi. Nācās redzēt piecus variantus, kurus viņi salīdzinājuši ne tikai no novietnes viedokļa, bet arī no ekonomiskā viedokļa, arī no iedzīvotāju lietderības viedokļa. Jo viņi uzskata, ja sliedes būs, tad, protams, tās tiks izmantotas vietējo iedzīvotāju vajadzībām, lai viņi varētu pārvietoties uz Rīgu, braukt Igaunijā. Viens tāds piemērs, kā igauņi pie Pērnavas risina jautājumu. Bija trīs varianti. Projekta autors dod izmaksas, cik maksā variants A, B, C. Tur bija tā atšķirība. Variants, kas iet tuvāk Pērnavai, kas būtu no iedzīvotāju viedokļa un arī no ekonomiskā viedokļa lietderīgāk, ir par pieciem miljoniem euro dārgāks. Bet, viņi tomēr pierāda, ka tas šajā situācijā, respektējot tieši šīs vietējās vajadzības gan šodien, gan arī nākotnē, ir jāizvēlas. Paši projekta autori to iesaka. Lai gan ir variants, kas aiziet gar Pērnavu tur, kur ir Tori pilsētiņa. Tas pierāda igauņu nopietnību un atbildību šajā jautājumā, ko es diemžēl nejūtu no mūsu projekta autoriem.

Es esmu uzrakstījis arī tādu vēstuli, ka dzelzceļš kā (to jau arī priekšsēdētājs pateica) ir lieta, kas stimulē apkārtējās vides infrastruktūras un saimnieciskās attīstības impulsus. Tādēļ, no mūsu viedokļa būtu nepieciešams izveidot Salacgrīvas staciju. Un es pat pievienoju savam rakstam tādu paša zīmētu skici, kā es šo staciju redzu uz sarkanās B-alternatīvas. Tā pieiet tuvāk pie Salacgrīvas. Šī stacija varētu būt starp Baznīcas ielu un Salacu pirms Vecsalacas ciemata. Tālāk es šajā vēstulē rakstu, ka pētot tos topogrāfiskos materiālus, ko mēs redzējām, tur skaidri redzams, ka sarkanā trase pie Svētciema būtu jāpaliec uz zaļās trases pusi. Tādējādi mēs varētu tur saglabāt ļoti daudz īpašumus un neskart cilvēkus. Tas pats ir Vitrupē - tur ar trasi varētu paiet nost. Tāds rakstisks priekšlikums man ir iesniegts. Es ceru, ka projekta autori viņu izvērtēs.

No iepriekšējā runātāja teiktā. Es gribētu viņu atbalstīt tajā aspektā, ka vajadzētu šos terminus lūgt pagarināt. Lai nav tik traki sasteigts. Mums vēl nav dotas atbildes uz ļoti daudziem jautājumiem, kas skar tieši to ekonomisko pusi un reģionālo lietderību šai trasei, arī mazajiem pieturas punktiem. Protams, man radās iespaids, ka Igaunija ir daudz tālāk tikuši, mēs atkal kā latvieši esam palikuši nopakaļ ar saviem darbiem. Notiek diezgan migļaina sacenšanās visos aspektos. Paldies par uzmanību! Principā es atbalstu šo trasi, varbūt arī izdosies aizbraukt uz to Berlīni ar šo skaisto vilcienu. Vēl es gribēju pateikt. – Igaunijai ir jauni vilcieni, man liekas, jau vairākus gadus. Un, protams, tie ir pavisam citi vilcieni, nekā mūsējie Rīgas vagonbūves ražotie grabošie elektriskie vagoni. Pasažieru skaits viņiem ir dubultojies vai pat trīskāršojies. Ar šiem labajiem vilcieniem autobusi paliek tukši, var samazināt autobusu līnijas. Protams, vilcienam ir tā prioritāte, viņš izkonkurēs autobusu satiksmi. Viņš būs lietderīgāks un ekonomiskāks no visiem aspektiem. Paldies!

*A.Kalniņš:* Labdien visiem klātesošajiem, salacgrīviešiem, Salacgrīvas viesiem! Esmu ļoti tieši ieinteresēts šajā projektā, jo tā kā pašlaik dzelzceļš ir zīmēts, tad viņš skar arī manā īpašumā esošo zemi. To es pasvītroju, ka ļoti tieši ieinteresēts. Tāpēc es nedomāju, ka es pēkšņi vairs nevaru izteikties vai man ir jāiet ārā no zāles. Domāju gluži otrādi. Tas man dod par pienākumu izteikties.

Tātad, par manām pārdomām šajā jautājumā. Tiešām ir prieks dzirdēt par to, ka beidzot ir saņemts tas uzdevums, kuru ministrija devusi šim te vides novērtējumam. Droši vien, ja ar viņu būtu varēts iepazīties, tad tie jautājumi no manas puses būtu ļoti savādāki un konkrētāki (visticamāk), vai arī ierosinājumi. Pašlaik to, ko es gribētu teikt, varētu nosaukt par tādām kā pārdomām. Kā Dagnis sākumā zīmēja šīs četras interešu grupas, sākot ar Eiropu un beidzot ar privātpersonām, tad man šis process tā arī izskatās. Tik tiešām ir četras interešu grupas. Eiropa

principā ignorē zemāk esošās intereses. Protams, ka valdība savukārt tieši tāpat. Reģions šobrīd, visticamāk, ka tomēr mēģina uzklaut to pašu apakšējo – privātīpašnieku - intereses. Es gan gribētu teikt, ka mēs, protams, varam šādi spēlēt to spēli. Bet varbūt, ka prātīgāk viņu būtu spēlēt tā – ka vismaz tie apakšējie divi, reģionālās intereses un privātīpašnieku intereses, saskaņo savas lietas. Jo pašlaik es skatos tā. – Kungi, kas iepriekš runāja, ir sagatavojuši vienu dokumentu. Man ir informācija un pats daļēji piedalos vēl viena dokumenta tapšanā. Pa stūriem mēs radām dažādus dokumentus. Pa stūriem mēs veidojam dažādus viedokļus. Un droši vien pa stūriem mēs mēģināsim katrs savu viedokli nonest iespējami tuvu tai vietai, ko mēs esam iedomājušies, kur viņi varētu tikt uzklauti. Tāpēc man tomēr liekās, ka domei varbūt ir jāapdomā un jārada kaut kāds orgāns, struktūra vai kaut kas tamlīdzīgs, kur visi šie viedokļi tiek nevis tikai šajā ļoti īsajā periodā līdz 15.martam uzklauti, bet arī visi viedokļi apkopoti, izdiskutēti un jau ar lielāku spēku pasniegti tālāk, lai mūsu viedokļi nonāktu tur, kur tiem jānonāk.

Runājot par Igauniju un Latviju. Mēs pašlaik diskutējam, pat nediskutējam. Mums ir iedotas divas līnijas – zaļa un sarkana. Un kāds ir atļāviens mums piešķirt divas stacijas – Rīgā un lidostā. Savukārt, skatos, ka igauņi pilnīgi nemaz nesaskumst par to, ka vilciens zaudēs ātrumu apstājoties Pērnavā. Mēs skumstam par to, ka vilciens varētu zaudēt ātrumu, ja viņš pietās Salacgrīvā vai Saulkrastos. Mēs varbūt esam Eiropas patrioti. Un, ja es skatos igauņu pieeju šim visam projektam kopumā, tad es gribētu teikt, ka varbūt mums vajag kā novadam padomāt un nevis pievienoties Rīgas metropolei ar šo dzelzceļa projektu, bet izvēlēties pretēju virzienu – tuvināties Pērnavai. Pie tās stacijas, kas būs Rīgā, mēs nevarēsim pat lāgā piebraukt, nebūs kur nolikt mašīnu, jātiek cauri sastrēgumiem. Pērnavā to būs vieglāk izdarīt.

Par tām līnijām runājot. Es arī piedalījos 2.marta sapulcē. Esmu vairākkārt runājis ar cilvēkiem. Pašlaik tas skats ir tāds, ka mēs ļoti labprāt atbalstītu to variantu, kas ir tuvāk pilsētai ar nosacījumu, ja mēs kaut nedaudz ticētu, ka būs šeit kādreiz stacija un būs kādreiz šeit šīs aktivitātes. Ja šīs aktivitātes būs, tad labāk lai šī stacija būtu tuvāk pilsētai un arī dzelzceļš iet tuvāk. Ja nav, tad labāk pēc iespējas tālāk. Un tad es brīnos, kāpēc mēs runājam tikai par divām līnijām. Tad tiešām mums varbūt vajadzētu parūpēties par to – ja reiz mēs neticam, ka būs aktivitātes, stacija un tā tālāk, tad nesam to vēl tālāk nekā pašreiz iezīmētā līnija. Lai viņš mums vienkārši pa kājām nemaisās. Ticiet vai ne, bet tas skars ne tikai mani kā tieši blakus dzīvojošu, tas skars mūs visus.

Par stacijas lietām. Visticamāk arī vajadzētu skatīties. Tūjā novietojot šo stacijas mezglu (vai kā viņu nosauc), mēs iegūstam tās aktivitātes, kas veidojas no Valmieras, no Limbažiem, no Cēsīm. Savukārt, varbūt to staciju nevajag uz tā ceļa, kas iet no Salacgrīvas uz Mērnikiem. Bet, varbūt mums vajag padomāt, piemēram, par to, ka staciju varbūt novietot uz tā ceļa, kas iet no Ainažiem uz Mērnikiem. Jo tad mēs pavelkam sev tuvāk Staiceli, Aloju un tamlīdzīgi.

Tāda veida pārdomas ir ļoti daudz. Bet, visticamāk, diez vai kāds vispār par viņām izdzirdēs un arī ņems vērā. Tāpēc vēlreiz būtu lūgums parūpēties par to, lai, teiksim, tādu necilu viedokļu kā manējais un daži citi tomēr tiktu apkopoti un ar pēc iespējas lielāku spēku pasniegti tur, kur viņiem būtu jānonāk.

*D.Birkenbergs:* Labdien! Esmu no iniciatīvas Stacija Salacgrīva. Sākšu ar statistiku par lapu „Stacija Salacgrīva”. Lapu ir apskatījušies uz šo dienu 22 000 apmeklētāji. Lapai sekotāji ir 700. Šobrīd parakstījušies uz papīra veidlapas, kur prasām izvērtēt staciju Salacgrīvā un izstrādāt alternatīvos risinājumus, ir virs 500 personas. Internetā elektroniskās veidlapas šajā mājaslapā ir apskatījuši 1700 apmeklētāji.

Galvenie jautājumi, kas ceļo apkārt par šo projektu, ir projekta izmaksas no Latvijas nodokļiem. Vidējie aprēķini ir, ka tie matemātiski varētu būt apmēram 300 miljoni no Latvijas iedzīvotājiem, reāli tie visticamāk varētu būt 400 miljoni. Cik tad mums būs jāmaksā pirmos desmit gadus sliežu uzturēšanai? Galvenais viedoklis, kas ceļo internetā ir – ja mēs maksājam par šo trasi no saviem nodokļiem, tad kaut ko gribam dabūt arī atpakaļ.

Šodien sazinājos ar Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta pārstāvi Māri Riekstiņu (tas, kurš ceļo ar Rail Baltica prezentāciju). Nosaucu statistiku, prasīju viņa viedokli. Gandrīz vai nodiktēšu viņa atbildi - Staciju uzbūvēt ir sākums, ja tur būs novilkta sliedes, jo pie sliedēm

atradīsies visas komunikācijas, jo tās ir galvenās prasības, lai izbūvētu staciju. Staciju nevar iekļaut tiešajās Rail Baltica izmaksās. Sākumā varētu būt sezonālie reisi vasarā, kamēr attīstās pilsēta, lai pēc tam vēlāk palaistu reisu cauru gadu. Ir runa par reģionālajiem reisiem. Staciju uzceļot uzreiz, nekā nenotiek. Stacija būs, bet ja nav plūsma, cilvēku ieradums, tad sākumā viņai nav atdeve. Līdz ar to varētu būt tā, ka vasarā tūristi brauc no Rīgas uz laukiem atpūsties, vai uz pludmalī. Savukārt, tie, kas atpūšas pie Rīgas, brauc uz Rīgu darbā. Ziemā visticamāk šis varētu mainīties. - Tā bija mutiska informācija. Es atstāstu to, ko dzirdēju.

Es arī iepazīnos ar igauņu materiālu. Igauņiem internetā ir (nezinu, vai viss), bet daudz. (D.Birkenbergs rāda izdrukātu materiālu). Par katru kilometru, katru gabaliņu ir aprēķini naudiņās, dažādi plusi, mīnusi. Ja mēs paskatāmies kaut kādu pilsētu vai apdzīvoto vietu, kur ir uzreiz vairākas līnijās. Internetā ir iespējams iegūt daudz šādus materiālus. Igauņu trašu variantos ir ļoti daudz sarkanās līnijas.

Dzelzceļnieks mums atsūtīja, ko ielikām internetā par Polijas piemēru, kur šāda pati reģionālā stacija mazā mazpilsētā tika uzcelta par Eiropas naudām. Savukārt, Latvijā (tā kā mēs pārejam no fosilās degvielas uz elektrisko, ja mēs runājam par autotransportu un vilcienu) pašvaldībai ir iespējas startēt Klimata pārmaiņu finanšu instrumentā. Tas tāds mans viedoklis. Līdz ar to tur varētu dabūt atbalstu stacijas izveidei.

*I.Tomsons:* Labvakar! Es uzstājos kā privātpersona. Man tāds jautājums: Cik Salacgrīvā iedzīvotāji? Vai Eiropas Savienība ņems vērā, ka 3000 iedzīvotājiem ir vajadzīga dzelzceļa stacija? Eiropai noteikti vajag tranzītu. Stacija būtu laba lieta, bet vai Eiropa to ņems vērā? Domāju, ka viņiem dzelzceļš vairāk vajadzīgs pārvadājumiem. A variants iet cauri manai zemei, man jādzīvo 100 metru attālumā no dzelzceļa, nekā labs tur nevar būt. Ja bērniem tur jādzīvo un jāaug, tad es domāju, ka noteikti būs slimības un viss kaut kas. Zeme ļoti labi pārnes vibrāciju. Zvanīju uz Rīgu uz informācijas telefonu. Saņēmu atbildi, ka cilvēks var dzīvot pie dzelzceļa, jo dzelzceļš ir uz gumijas spilveniem, būšot kluss. Tikai nevar saprast, kāpēc Vācijā, kad iet ātrgaitas vilciens, tas ir tik pat kā zemu lidojoša lidmašīna. Neesmu redzējis, ka mājas tuvumā ir ātrgaitas dzelzceļš. Ātrgaitas dzelzceļam tuvumā ir vai nu autostrādes, vai ceļš, vai apsēti lauki. Ja Latvijā ceļ dzelzceļu cauri Salacgrīvai, es uzskatu, ka Salacgrīvā jābūt dzelzceļa stacijai. A variantu vajadzētu pa mežu, kur skar mazāk privātās saimniecības. Ja ietu pa manu zemi, es neko neteiktu. Bet, ja man iet tuvumā mājai, sadala zemi uz pusēm, kur es pēc tam netieku klāt, tad esmu tikai pret šo te dzelzceļu. Vajadzētu C variantu. Es tikai nesaprotu, kāpēc no Rīgas puses viss tik ātri notiek? Tik īsā laikā visu vajag paspēt, vajag iesniegt iesniegumus, to es nevaru saprast. Varbūt tas ir speciāli, lai cilvēki neko neuzzinātu. Noteikti ir noteikumi, cik tālu no mājām drīkst būt dzelzceļš. Nevienam tas netiek uzrādīts.

*A.Lapkovskis:* Labvakar! Esmu Salacgrīvas novada iedzīvotājs. Sākumā es gribētu lūgt kādu no domes pārstāvjiem paskaidrot, cik sen tiek plānots šis te projekts par Salacgrīvas stacijas izveidošanu?

*J.Cīrulis* atbild, ka līdz šim nav plānots.

*A.Lapkovskis:* Tieši tā. Rodas tādas pārdomas – var iekļaut domes lēmumā šādus jautājumus, kas nav plānoti, nav veikta šo te jautājumu novērtēšana uz vidi vai jebkāda cita izvērtēšana. Tajā pašā laikā, ja runā par kaut kādu autobusu atslogošanu un vilcienu izmantošanu, man kaut kā neliekās šīs te lietas kopā. Varbūt mēs varam iekļaut domes lēmumā tādus jautājumus, kādus šovakar te apspriežam? Es domāju, ka ir arī vēl citi jautājumi. Manuprāt, viens no būtiskākajiem ir B2 alternatīva, kas ir posms no Vitrupe līdz Svētcieņam, kur tiek skartas 54 saimniecības. Varbūt, ka būtu vienkārši jālūdz pastiprināti izvērtēt šī posma ietekmi. Tas būtu tikai normāli iekļaut šādus jautājumus, jo 54 saimniecības ir ievērojams skaits iedzīvotāju. Tas nenozīmē, ka Jūs izslēdzat Salacgrīvas stacijas iespējamību kā tādu. Ja mēs varam censties virzīt šo te projektu, mēs varam censties virzīt arī vēl kādu alternatīvu, tādējādi izvairoties no 54 saimniecību attīstības pārtraukšanas.

*A.Strods:* Labvakar! Biedrība „Tūjaskrasts”. Mēģināšu neatkārtoties, kas jau te ir runāts. Pievērsīšu uzmanību vienam faktam, kuru daudzi ir palaiduši garām. Citāts no likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”, kas tas tāds vispār ir: „Ietekme uz vidi — paredzētās darbības vai plānošanas dokumenta īstenošanas izraisītas tiešas vai netiešas pārmaiņas vidē, kuras ietekmē vai var ietekmēt cilvēku, viņa veselību un drošību, kā arī bioloģisko daudzveidību, augsni, gaisu, ūdeni, klimatu, ainavu, materiālās vērtības, kultūras un dabas mantojumu un visu minēto jomu mijiedarbību”. Tātad, tas, ko pašlaik dara „RB Latvija”, braukājot pa šiem pasākumiem pa Latviju, nodarbojas tikai ar ietekmi uz vidi. Apskatījos, kādus ministru kabineta noteikumus šis likums izraisa. Visur ir noteikumi, kas saistīti ar Valsts vides dienestu, ar vides lietām. Neviens nevienā momentā nav paaugstinājies par Jūsu sociālekonomisko stāvokli. Tā kā viss, kas tiek runāts, ir sava veida „matu skaldīšana”. Jūs runājat par vienu, viņi runā par otru. Turklāt, viņi ievēro to, ko viņiem ir jāizdara. Beigās viņi pateiks, ka iedzīvotāju atsauce ir bijusi liela, visi ir nākuši, kaut ko runājuši, rādīs savas lapas, kur cilvēki ir parakstījušies par piedalīšanos, un uzskatīs, ka process ir noticis tā, kā tam vajadzētu būt, un principā viss ir kārtībā. Skatieties! Nepalaidiet kaut ko garām, nepareizi saprotot to, kas šobrīd notiek tajās apspriedēs!

Domei gribētu ieteikt. – Ja tiek veidota kāda struktūra (kā iepriekš izskanēja), kas apvienos visas šīs lietas, sāciet ar to, ka npublicējiet visus materiālus savā interneta mājaslapā, lai cilvēki varētu izlasīt, lai nav tā, ka mēs visu laiku runājam par vienu un to pašu. Lai redz, kāds viedoklis domei ir izteikts, lai visi neraksta vienu un to pašu.

*J.Cīrulis* norāda, ka domei ir jāievēro Fizisko personu datu aizsardzības likums, tādēļ iesniegumus nevar publicēt.

*A.Strods:* Mūsu iesniegums formulēts kā atklāta vēstule.

*D.Lejniece* norāda – ja iesnieguma iesniedzējs rakstiski dod piekrišanu vēstuli publicēt, tad tikai to drīkst darīt.

*A.Strods:* Tādā gadījumā tie, kuri ir izveidojuši mājaslapu, lūdzu, ielieciet forumu, uz kuru sūtam (paralēli domei) savus iesniegumus. Vēl viens ieteikums domei par instrumentu, kā tālāk virzīt attiecības ar Satiksmes ministriju – ņemiet visam par pamatu jau apstiprinātos attīstības plānus, sākot no Latvijas Nacionālā attīstības plāna. Kā Salacgrīvas novada domei ir ar šīm lietām, grūti spriest, jo Jūsu mājaslapā informācija ir no 2014.gada vasaras. Tur ir runa par attīstības stratēģiju 2014.- 2038.gadam, kuru nekur nevar dabūt. Vēl ir attīstības programma 2014.- 2020.gadam. Pieņemsim, ka viņas ir. Varbūt viņās var atrast to, uz kā atkal tālāk pamatoti balstīt visu to, ko Jūs nesīsiet Satiksmes ministrijai. Noteikti var daudz ko atrast tādu, ko viņi paši Nacionālajā attīstības plānā ierakstījuši, un aizmirsuši. It īpaši gribu akcentēt. – Kādreiz bija runa par Ziemeļu koridori, respektīvi, Valka, Valmiera, Salacgrīva. Tam vajadzētu būt arī nacionālajā attīstības plānā. Tātad, ja kādreiz ir paredzēts šis koridors, tad vismaz tam pieprasiet, lai tagad būvējot dzelzceļu, izbūvē viaduktu vai tuneli. Ja viņi dzelzceļa būvniecības laikā kaut ko neuzbūvēs, tad tas nozīmē, ka neuzbūvēs nekad.

*V.Ieviņa:* Labdien! Es esmu ieinteresētā persona. Mana māja atrodas no plānotās trases B2 60 metru attālumā. Manu vecāku un senču māja. Līdz ar to es pastiprināti kopš 14.februāra, kad šo nepatīkamo jaunumu uzzināju, esmu pētījusi gan dokumentus, gan citu valstu pieredzi, gan domājuši arī par to, kas mums būtu jādara. Jautājums ir par to. – Mēs šeit visi esam it kā pēc brīvas gribas. Bet, tomēr mēs esam šīs sabiedriskās apspriešanas procedūras laikā. Šī ir sākotnējā apspriešana. Tieši šinī laikā līdz 15.datumam mums ir jāiesūta tas būtiskais, ko komisija vērtēs. Mēs varam vākt sazin cik parakstus par sazin ko, bet tas, kas no mums tiek prasīts sākotnējā apspriešanā, ir tas, ka mēs uzskatām, piemēram, ka pirmā vērtība ir cilvēks, viņa dzīvesvieta, viņa iespēja veidot savu saimniecisko darbību, viņa kaut kāda nepārtrauktība, tiesiskā pašārvība. Un tad nāk visi pārējie punkti. Tas ir katram jāizvērtē, kas ir svarīgākais un kas šai komisijai ir jāvērtē. Jo jautājums – bija programma, vai nebija? Es arī vairākas reizes gribēju noskaidrot, kādi ir šie vērtēšanas kritēriji. Bet, taisnība, viņu vēl nav. Un mūsu šīs sākotnējās apspriešanas uzdevums ir dot savu viedokli, izteikt nepieciešamību pēc tādiem kritērijiem, kas mums nāk par labu, kas runā mūsu labā. Tas bija tas, uz ko es Jūs visus aicinu.

Otrais jautājums ir par uzdevumu domei. – Es domāju, ka mūsu Salacgrīvas novada domei vajadzētu iet notikumiem pa priekšu. Tiek skartas tik ļoti novada iedzīvotāju intereses kā nevienam citam novadam. Līdz ar to ierosinu, ka dome izveidotu komisiju Rail Baltica seku novērsšanai. Jo ir pilnīgi skaidrs, ka tiks skarti vai nu A vai B varianta cilvēki. Ir visi šie materiāli un ir zināms (pēc kartes var izsecināt), kur katra māja atrodas un cik cilvēki tiks skarti. Es ierosinu, ka līdz septembrim, kad notiks īstā apspriešana, kad dome gatavojas sniegt savu lēmumu, kurš variants A vai B ir jāizvēlas, Jums būtu visa informācija, cik cilvēki vēlēties kompensēt savus zaudējumus, cik cilvēkiem ar naudu būs par maz. Jo cilvēki nepārtiek no naudas. Viņi dzīvo kaut kur uz zemes un kaut kādā mājā. Es pieļauju domu, ka šie cilvēki negribēs mājas kaut kur ārpus mūsu novada robežām. Viņi vērsīsies tieši pie domes, un Jums būs jārisina šis jautājums, jādod viņiem mājas. Tāpēc es aicinu – sāciet iet notikumiem pa priekšu! Variants A, variants B, tik un tik īpašumi, tik un tik cilvēki. Nepieejiet tam, lūdzu, mehāniski! Apjautājiet šos cilvēkus, ievāciet informāciju! Tas bija uzdevums domei.

Es neesmu ieinteresēta tikai savas dzīvesvietas saglabāšanā, bet es esmu ieinteresēta arī Latvijas attīstībā. Es esmu savas valsts pilsone un esmu patriote, un es saprotu, ka šim te dzelzceļam, 1435 milimetriem, būs būt. Bet, mani līdz ar ļoti daudziem citiem māc šaubas, cik tas viss mums dos labumu. Iespējams, ka ir kompetentāki un gudrāki cilvēki noteikti par mani. Ir jāiet, jāpaaicina šie eksperti un jādomā, kādā veidā mēs, mūsu novads varam no šī dzelzceļa dabūt maksimālu labumu. Man šķiet, ka ar šo staciju vien ir par maz.

Ātrvilciens Eiropas nozīmē brauc ar 250 km/h. Šis nav ātrvilciens, kas piesaistīs Eiropas tūristus braukšanai uz Helsinkiem ar savu ātrumu. Patiesībā pēc tiem dokumentiem, kas ir minēti Rail Baltica mājaslapā, šīs sliedes ir kravas vilcienu transportam. Tur tie dati ir – ja 43 vienības kopā un 9 no tiem pasažieru, tad 34 kravas vilcieni vienā virzienā. Tāpat tur ir teikts – ņemot vērā, ka viņi brauc ar dažādu ātrumu, projektā ir paredzētas saīsinātas stacijas, bet ļoti konkrēti – apdzīšanas stacijas. Tā kā tās tiek izvietotas no Rīgas ik pa 50 kilometriem, tad gluži automātiski ļoti tuvu Salacgrīvai būs šī apdzīšanas stacija. Vai nu mēs balsojam par staciju vai nebalsojam, šī apdzīšanas stacija būs. Es aicinātu padomāt, ko tas nozīmē, kādi šai projektā ir paredzēti vilcienu garumi. Tas nav nekāds mazbānītis, Rail Baltica mājaslapā tiek stāstīts par 100 un 200 metrus gariem vilcieniem. Kolēģis ir atradis informāciju par 750 metriem. Viens vilciens brauc ļoti ātri Latvijas apstākļiem, otrs brauc lēnām. Tad kaut kur lēnajam vilcienam ir jāpauz malā, un tās ir tās četras sliedes. Skatos, kādu platību tas kopumā varētu aizņemt ar visiem loģistikas centriem, infrastruktūrām, industriāliem centriem. Jo es pieļauju domu, ka tiešām vilcienu ietekmē saimniecība varētu attīstīties, ja mēs te varētu krāmēt iekšā vagonos konservus, aitu vilnu, kukurūzu, piemēram. Tad ar tām četrām sliedēm būs par maz. Saprotot, ka tas aizņems kādus 10 – 14 hektārus (šī visa stacija), tad mājaslapa „Stacija Salacgrīva” to visu ļoti idilliski ņem. Patiesībā tur būs ļoti daudz sliežu, ļoti daudz kravas vagonu un, es ceru, patiesa saimnieciska rosība. Es ļoti ceru, ka šīs satiksmes ietekmē Salacgrīvas novads attīstīsies, stacija izvērtīsies par lielu centru, un ka mums nenāksies pievienoties ne Pērnavai, ne Rīgai (tādā netiešā nozīmē). Tādēļ stacijai noteikti ir jāatrodas uz trases A, lai būtu vieta pilsētai, kur augt. Mēs taču tik tuvu pilsētas centram negribēsim tādu kravas industriālo rajonu. Es domāju, ka noteikti ir jāparunā ar sertificētiem teritorijas plānotājiem un mazliet jāpaskicē, kā tā stacija izskatīsies. Jo mēs zinām, ka neviens ceļš, neviena iela dzelzceļu taisnā līnijā nešķērsos. Tie būs vai nu tuneļi zem dzelzceļa, vai arī tie būs tilti pāri dzelzceļam. Paldies!

*V.Kalniņš:* Labvakar! Es mēģināšu paturpināt tos runātājus, kas izteicās pirms manis. Es, klausoties domes priekšsēdētāja runā, pierakstīju tādus trīs jautājumus. - A, B vai C varianti ir tikai loģistikas jautājums. Izteikt viedokli nebūtu gudri. Kā spējams... (atvainojos, nevaru izlasīt). Man šķiet, ka šiem te jautājumiem vai apgalvojumiem prasītos tāda kā detalizācija. Iepriekšējā runātāja jau pieskārs - manuprāt, ir diezgan dīvaini, ka novada dome ieņem tādu pasīvu pozīciju. Gan pēc būtības, gan pēc formāliem priekšstatiem, viņu pirmais uzdevums ir plānot novada attīstību - stratēģisku tālākā periodā, un konkrētāk, kas izpaužas teritorijas plānojumā, ko sauc „atļautā izmantošana”, kur ir iezīmētas konkrētas teritorijas, kādiem mērķiem viņas ir paredzētas. Vismaz es, skatoties spēkā esošo teritoriālo plānojumu, nevienā Salacgrīvas un tās plašākā



teritorijā neieraugu šīs te potenciāli industriālās teritorijas, sabiedriskās attīstības teritorijas un arī tās teritorijas, kurās Rail Baltica projektētāji ir iezīmējuši šīs te līnijas. Nevienā vietā viņas nav atbilstošas šai paredzētai funkcijai. Rodas jautājums – Kā tad tā? Kurš tad ne tā plāno? Novada domes uzdevums jau ir saskaņot šīs te vietējās, lokālās intereses ar kaut kādām stratēģiskām vīzijām, tā teikt, valstiskām vajadzībām un šos te pieturas punktus iezīmēt. Tātad, ja šeit ir osta, tad kāda tā ir? Ja šeit ir konservu fabrika, tad viņiem ir kaut kāds noteikts apjoms, kaut kāda perspektīva un tas ir jāsamēro šajos mērogos, vai šos apjomus ir perspektīvi pāravadāt pa dzelzceļu, vai nē. Tad (kā Strauberga kungs pieskārās) A, B, vai C variants nav virs tikai loģistikas jautājums. Iedzīvotājiem ir jāpasaka, kā tad Jūs tos konservus no tās fabrikas dabūsi līdz tai stacijai? Vai kāds stums ar maziem ratiņiem, vai brauks ar lielām mašīnām? Un tas jau to vidi iespaido, atstāj ikvienam, kas tur tagad dzīvo vai nākotnē dzīvos šajā ceļā. Tas būs jautājums par šiem te mērogiem. Konkrētam dzelzceļam ir tehniskie parametri, ir jau tās bildītes izmēriem, ir zināms, kādas ir aizsargjoslas. Varu Jūs informēt, ja kāds klātesošais nav ar to iepazinies. Dzelzceļa aizsargjosla ir 100 metrus no sliedes. Tātad šajā teritorijā nekāda apbūve nav iespējama. Es uzskatu, ka tā ir cilvēku mānīšana, kur projekta attīstītāji saka, ka „mēs jau tikai tajā 300 metru zonā ieliksīm tos 40 metrus, un tas arī būs viss”. Tā ir klaja nepatiesība. Vēl no katras sliedes jāatmēra 100 metri uz katru pusi un tad sanāks tie paši 300 metri. ICOM pētījumā skaidri un gaiši ierakstīts, ka potenciālais vilciena garums ir ne vairāk, ne mazāk, kā 750 metri. Tātad, rēķiniet! Ja Jums vajag apdzīšanas staciju, tad katrā no divām sliedēm ir vajadzīga teritorija vismaz 750 metru garumā, plus pievadceļi, tātad rupji rēķinot 1 kilometrs jau četras sliedes. Kā mēs zinām šī līnija ir elektrificēta, tātad tur ir kaut kādas elektriskās komunikācijas apakšstacijas, vēl kaut kāda infrastruktūra, arī vagonu kabināšanai būs nepieciešama speciāla infrastruktūra, noliktavas un tā tālāk, un tamlīdzīgi. Tad mums ir jāpaskatās, kur tad novadā vispār ir šāda teritorija, vai viņa ir brīva. Ja viņa nav brīva, tad Jums tāpat jābūt godīgiem un jāpasaka cilvēkiem, ka, lūk, mēs te varam kaut kur kartē to zonu apvilkt, bet tās konsekvences ir tieši tādas pašas, kā Rail Baltica trasei. Tātad, ja tur ir kāda dzīvojamā māja, tad acīmredzot viņa tur nevarēs palikt. Ja tur ir kaut kāda lauksaimniecībā izmantojama zeme, tad viņu arī nevarēs izmantot. Un šie te jautājumi ir tāpat jāskatās kontekstā ar citiem uzdevumiem, kas ir tautsaimniecībā kopumā, teiksim, kaut vai tai pašā lauksaimniecībā. Jo novada teritorijā lauksaimniecībai izmantojamā zeme tieši tajā zonā piejūras teritorijā, kur ir viens no trašu variantiem. Es konkrēti nupat dzirdēju, ka Eiropas Savienības lauksaimniecības attīstības atbalsta instrumenti pieprasa, lai subsīdijas var saņemt tikai tās saimniecības, kuras kāpinās savu ražošanu. Es atvainojos, viena no iepriekšējo runātāju pieminētām saimniecībām, ja viņiem atņems zemi, uz kā rēķina viņi attīstīs šo savu ražošanu? Tātad viņiem šajā Eiropas Savienības atbalsta mehānismā ir zaudējumi. To visu var izteikt naudā konkrēti, un arī nenoliedzami jāliek tai sadaļā, ko vērtē (ko teica iepriekšējā runātāja). Igaunijai ir pastrādājuši vairāk. Ir detalizētāka analīze, nevis tikai ICOM pētījumi. Dati ir novecojuši, pagājuši jau pieci gadi kopš tiem. Informācija ļoti vispārīga ar daudziem pieņēmumiem. Līdz ar to tas noteikti ir jāvērtē. Līdz ar to šāda te domes pasīva pozīcija ir noteikti nepieņemama. Attiecībā uz piedāvāto lēmumprojektu. – Viņu varētu tā kā pieņemt zināšanai, bet es domāju, ka ar tiem piedāvājumiem iekļauties kaut kādā darba grupā un kaut ko tur gaidīt, kamēr kāds izpētīs, tas nekādā veidā nevar veicināt šo procesu. Es atbalstītu to piedāvājumu par interešu grupas izveidošanu, kur būtu iespējama koordinācija, lai mēs varētu vienoties par tiem momentiem, kas mūs vieno, kur mums nav domstarpības. Ja stacija, tad stacija, bet kāda. Jāsāk vērtēt šīs te ietekmes un arī pārējie aspekti, jo nenoliedzami (kā jau iepriekšējais runātājs teica) Satiksmes ministrija ir pateikusi, ka no Eiropas naudas to nevarēs finansēt. Tad, no kādas naudas? Var, protams, cerēt uz kaut kādiem nākotnes fondiem, bet ir jāapzinās, vai novada rīcībā ir šādi finanšu resursi, lai attīstītu, pieņemsim, vietējo transportu, kurš aizvedīs potenciālos pasažierus līdz ostai, ja viņu nāksies, iespējams, bīdīt tālāk no centra. Varbūt vajag dzelzceļu pievilkt līdz ostai un tāda ir tā attīstības iespēja. Tātad, visi šie daudzpusīgie kritēriji būtu jau novada zemākā līmenī jāapsver, jāanalizē, jāatrod kopsaucēji un tādu pozīciju varētu šis pārstāvis Satiksmes ministrijā vai kaut kur citur prezentēt. Vajadzības ir tādas un tādas, un mēs uz viņām pastāvam! Un tad, protams, kontekstā ar pārējiem dokumentiem, nonākt pie A, B, C, D<sup>1</sup> vai kādiem citiem variantiem. Nav jau nekur teikts, ka labākais ir A vai B. Ja mēs neesam izvērtējuši šos apstākļus.

Protams, sliktais ir tas, ka laika ir maz, viss ir ļoti sasteigti, atkal esam iepalikuši. Bet, tur jau nav cita risinājuma, jāmēģina neizdarītos mājas darbus, tā teikt, darīt un tādā veidā mēģināt potenciālos ieguvumus un potenciālos zaudējumus. Likst kopā un skatīties, kāds ir ekonomiskais pamatojums visam projektam kopumā, ko ietekmēs šīs sastāvdaļas, konkrēti, kādas ir vietējās, reģionālās intereses. Viens vēsturisks piemērs, ko ikviens var izlasīt vietnē „vikipedija” (ko Alkšņa kungs pieminēja). Tur skaidri un gaiši rakstīts – tad, kad Ainažos izbūvēja dzelzceļu, tad Salacgrīvā iestājās krīze. Tas jāņem vērā. Arī viss šis dzelzceļa attīstības projekts lielā mērā ir balstīts uz to, ka kravu plūsmas pārcelsies no eksistējošiem- atslogosies autoceļš, atslogosies jūras ceļš. Jautājums – Salacgrīva kā ostas pilsēta – vai tas ir drauds, vai ieguvums? Vai autoceļa atslogošana tas ir labi, vai slikti? Un cik labi? Tas noteikti jāņem vērā. Tā kā ne viss ir tik rožaini. Galvenais, kas, manuprāt, jāņem vērā – tēlaini sakot, mēroga jautājums. Viss, kas līdz šim no projekta virzītāja puses, ir mēģināts teikt, ir tāds abstrakts sapnītis par to, kā tas notiek kaut kur citur. Bet, citur ir cita situācija. Jā, protams, ir šie precedenti, ko pieminēja, ka Polijas mazpilsētā ir stacija, tad šie fakti jāliek galdā un jāsaka: „Poļi varēja! Kāpēc mēs nevaram?” Jāņem vērā mērogi. Jābūt realīstiem par šo situāciju. Dzelzceļu uz Limbažiem, kas ir lielāka pilsēta par Salacgrīvu, slēdza diezgan sen. Joprojām dienas kārtībā ir daudzi jautājumi eksistējošā dzelzceļa tīklā par viņu eksistenci, tīri ekonomiski. Vajag tā ļoti stingri stāvēt uz zemes un nelolot ilūziju par to, ka Salacgrīva kļūs par Latvijas centru. Paldies!

Domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis jautā sēdes apmeklētājiem, vai vēl kāds vēlas izteikties.

Piesakās M.Strazds.

*M.Strazds:* Esmu no Salacgrīvas lauku teritorijas. Es piekritīšu iepriekšējam runātājam par to, ka šobrīd cilvēkiem tāpat ir diezgan sakāpinātas emocijas. Labi, var ar pompu aiziet no sēdes protam tāpēc, ka ir ieinteresēta persona. Tad jautājums, vai Jums nav nevienam radniekam īpašums, kuram ies pāri dzelzceļš? Tas tā dīvaini liekās. Cilvēkiem nav tāda sajūta, ka dome pati zina, kas ir tas, uz ko mēs ejam, kas ir tas plāns, kā dome redz Salacgrīvu (ar staciju, bez stacijas), kas ir tas, ko mēs gribam. Varbūt, ka mums simts gadus nevajag ne staciju, ne „Brīvo vilni”. Visu taisām ciet un dzīvojam katrs savā mājā. Ja mēs uzstādām kaut kādus mazus mērķītīšus, mēs varam paraudāt viens otram uz pleca. Ja mūsu šī vakara mērķis ir pasēdēt šeit, lai beigās nobalsotu par šo dokumentu, tad varbūt tam nav jēga. Ja domei nav viedokļa un nebūs viedokļa līdz septembrim, tad varam nākt kopā kaut vai katru nedēļu un sūdzēties viens otram. Tas ir man viedoklis. Paldies!

Domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis jautā sēdes apmeklētājiem, vai vēl kāds vēlas izteikties.

Piesakās N.Vilkaušs.

*N.Vilkaušs:* Esmu Salacgrīvas novada iedzīvotājs. Man arī, savelkot kopā visas šīs dienas sarunas, māc šaubas, vai tik tiešām šis dzelzceļš un stacijas izveide veicinās šī reģiona izaugsmi. Mums ir ļoti labs piemērs, katru dienu braucot garām cauri Skultei pa labi izveidotu apvedceļu. Es kaut kā pēdējos gados neredzu, ka tur notiktu ļoti liela izaugsme gar dzelzceļu. Tieši otrādi. Ņemot vērā kopš neatkarības gadiem reģionālo dzelzceļu attīstību Latvijā, tā ir tikai ar mīnuss zīmi. Man nav cipari, kādi ir pasažieru vilcienu ekonomiskie rādītāji, bet lielākoties visi jau sen ir nonākuši pie slēdziena, ka reģionālie dzelzceļa pārvadājumi ir nerentabli. Ja mēs runājam par Salacgrīvu, kur ir 3000 iedzīvotāji, es ļoti šaubos, vai visi salacgrīvieši sakāps vilcienā un brauks uz Rīgu. Vai tas neveicinās tieši pretēju efektu, ka Salacgrīva sāks lēnām pagrimt, jo visiem būs izdevīgāk iekāpt vilcienā un aizbraukt uz Rīgu meklēt darbu? Lielā roka ir to trasi uzņāpusi, viņi nav pat painteresējušies, kur un kas tur zem tām dzelzceļa līnijām ir. Varbūt tiešām no spēku samēra viedokļa raugoties, mums ir izdevīgāk to lielo mašīnu drusciņ pagrūst uz sānu un lai viņa iet visiem garām, lai valsts meži kompensē to lielo skādi, tā līnija lai iet ar tik tiešām lielu ātrumu un dod vajadzīgo efektu. Nevis celt kaut kādu pagrīmušo pili, reanimēt reģionālās dzelzceļa pārvadājuma līnijas. Man liekas, ka Salacgrīvas reģionam būtu lielāks ieguvums no tās pašas

vecās domas par Via Baltica projektu, kas, kā reiz, būtu gājis pa to vietu starp Salacgrīvu un Vecsalacu. Ja šeit radīsies dzelzceļa līnija, tad apvedceļam nebūs vietas.

*J.Cīrulis* secina, ka izteiktajos viedokļos saklausītas tās pašas lietas, kuras ir iekļautas sagatavotajā lēmumprojektā.

*A.Kalniņš*: Vēl viens komentārs, priekšlikums. – Šobrīd tiešām mums ir ļoti daudz nezināmo. Mēs nevaram saprast, vai būs tā, vai būs šitā, vai simts citi faktori būs tie, kas kaut ko ietekmēs. Es tiešām nezinu, kas ir rakstīts tajā ministrijas uzdevumā, bet varētu dot šim uzdevumam savu līdzuzdevumu no domes puses - pētot ietekmi uz vidi, ir jāņem vērā tas, tas..... Un varbūt pat nedaudz pakoriģēt to uzdevumu, kuru šobrīd uzstādījusi Satiksmes ministrija. Tad mums beigās būs iemesls vilkt ar pirkstu līdz un teikt - Jūs neesat izpildījuši to vai varbūt Jūs tomēr neesat ievērojuši to, un tamlīdzīgi.

*J.Cīrulis* atbalsta izteikto priekšlikumu, ierosina to darīt tajā koordinācijas grupā, kas tiks veidota pēc A.Kalniņa ierosinājuma.

*J.Cīrulis* ierosina, ņemot vērā izskanējušos viedokļus, papildināt sagatavoto lēmumprojektu ar vēl vienu punktu par izpētes termiņa pagarinājumu. Aicina izteikt priekšlikums, kāds šis termiņš varētu būt.

*A.Preiss* ierosina noteikt vispirms mēnesi, lai atbildīgās institūcijas atbildētu uz jau iesniegtajiem jautājumiem, un pēc tam vēl pusgadu apspriešanai.

Domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis aicina izteikties domes deputātus.

*L.Jokste*: Šis projekts skar mani ļoti stingri. Esam bioloģiskā saimniecība ar lieliem hektāriem, kurus mums sadala pilnībā uz pusēm, mājai iet garām 100 – 120 metru attālumā. Es arī šodien nepiedalīšos balsošanā. Te mēs visu laiku spriežam par Salacgrīvu. Bet, ir arī Dunte. Ja ir dzelzceļš, tad tas jāizmanto maksimāli, mums visiem ir jāsaņem kaut kas labs no tā visa. Mēs šo lielo projektu neapstādināsim. Un tas nav svarīgi, vai šī trase ies caur manām zemēm, vai caur Tūjasmuižas zemēm, jebkurā gadījumā bioloģiskās saimniecības tiks dalītas. Mūsu produkcija iet uz Ameriku. Paldies!

*A.Zunde*: Ja man, vienkāršam novada iedzīvotājam, vienkāršam muzikantam kāds būtu pirms pieciem gadiem jautājis kaut ko par šādu ātrvilcienu, tad es droši vien būtu apsvēris iespēju to visu tā kā atlikt malā un vēlreiz sarēķināt un pārrēķināt, vai gadījumā visus miljardus, kas tiks izlietoti ātrvilcienam, nebūtu bijis lietderīgāk izmantot autoceļu pilnveidošanai. Teiksim, viens autobānis būtu nācis no Berlīnes līdz Tallinai. Man šķiet, ka tad tas būtu pieejamāks, demokrātiskāks, arī mūsu novada attīstību veicinošāks pasākums. Bet, man neviens neprāstja, tāpat, kā nevienam no šeit pie galda sēdošiem. Šis projekts top bez mūsu vēlmju uzklaušanās. Tāpēc tagad ir tas svarīgākais jautājums, par ko mēs šovakar balsosim, kā iespējami vairāk iegūt no tā, kas mums tiek likts priekšā. Te ir runa par divām stacijām, par reģionālo satiksmi. Es droši vien balsošu par sagatavoto lēmumprojektu. Taču man liekas ļoti svarīgi (tā arī daļa no Jums izteicās), ka vajadzētu veidot kaut kādu koordinācijas grupu, lai mēs varētu visas domas apvienot, koncentrēt un tad ar domes palīdzību virzīt uz Satiksmes ministriju. Varbūt ieklausās! Paldies!

*I.Balode*: Pēc pamatprofesijas esmu ārste, vadu slimnīcu. Gribu pateikt, ka, protams, ietekme uz cilvēku veselību būs nenovēršami. Viena lieta, kas man nepatīk, ir šī steiga. Kāpēc mūs tā dzen? Tas ir liels projekts, kas skars tik daudz cilvēku, Jūs, Jūsu radniekus, mani, zemes, biznesu. Protams, šādai lielai infrastruktūrai jābūt, tas ir tikai laika jautājums. Ko mēs no tā iegūsim? Mums par to jācinās, lai būtu stacijas, gan reģionālā infrastruktūra. Un, kā jau klātesošie teica – ja tas neko nedos, tad tālāk prom no šejienes, lai tas mūs netraucē un nekaitina. Vēlreiz uzsvēršu, ka

mani satrauc šī steiga. Bieži vien pie lieliem notikumiem valstī, lai cilvēki tik daudz neiejauktos, viņiem dod pēc iespējas mazāku laiku. Viņš ir apmulsis, apjucis. Es gribu pateikties visiem, kuri ir tik ļoti iedziļinājušies šajā īsajā laika periodā. Protams, ka tas ir katram personīgi svarīgi, it sevišķi, ja māja atrodas 60, 100 metru attālumā no dzelzceļa līnijas. Paldies, Jums! Mēs noteikti ņemsim to vērā un noteikti pie tā strādāsim, uzklausīsim visus Jūsu viedokļus. Salacgrīvai noteikti ir jāattīstās, un visai Latvijai ir jāattīstās.

*D.Martinsons:* Esmu no Liepupes pagasta. Kā runāja daudzi klātesošie, var piekrist gandrīz katram vārdam lielākā mērā, ka ir šī milzīgā steiga. Jājautā domes pārstāvjiem, kas piedalījušies Satiksmes ministrijas sapulcēs – grāmatā ir publicēts, ka viedokļi saskaņoti ar pašvaldībām. Mums jau ir milzīgais informācijas bads. Abi divi varianti skar saimniecības, skar iedzīvotājus, skar uzņēmējus. It īpaši tas ir B variants, kas pagastā ienāk Minhauzena pasaulē (nesen uzbūvētais skaistais alus kauss), turpinās pa ciemiem Liepupi un Jelgavkrastiem, skar lielas zemnieku saimniecības, turpinās pa Svētciemum un Vecsalacu. Tātad, pa visapdzīvotākajām vietām. Mūsu novadā arī otrs variants skar īpašumus. Ja paskatāmies kartē, tad taisnākais variants būtu Salacgrīva – Vangaži, kur praktiski ir ievērojami mazāk apdzīvotas vietas, apdzīvotas viensētas. Es piekristu tādām lēmumiem, ka mēs lūdzam pagarināt termiņus saprātīgā ilgumā un izvirzīt domes pārstāvi, kas koordinē. Es tomēr gribētu zināt, ko Satiksmes ministrija ir saskaņojusi ar mūsu pašvaldības pārstāvjiem, kā viņi raksta šajā pielikumā, kur viņi attiecina visu to, ko izvērtēt - ietekmi uz vidi, ietekmi uz sabiedrību, kā tas ietekmēs cilvēku veselību, dzīves kvalitāti. Kā viņi paši norāda, protams, būšot vibrācijas, būšot skaļums un elektromagnētiskais starojums. To viņi paši atzīst, bet uzskata par labu. Es, protams, atbalstu, ka būtu šāds dzelzceļš, bet pa pieņemamu trasi.

*S.Šlekone:* Esmu pa daļai no Liepupes, pa daļai no Salacgrīvas. Arī mani šis jautājums skar personīgi, jo manu tuvnieku īpašumus un mājas arī šķērsos šī trase. Apturot emocijas, es saprotu, ka mēs neapturēsim šo projektu. Kā jau teica pārējie runātāji, tas ir liels starptautiska mēroga projekts. Nebūtu godīgi domei pārņemt pasivitāti un stāvēšanu malā, jo mēs neesam Jūsu ienaidnieki, bet gan tādi paši kā Jūs. Arī mēs vēlamies, lai mūsu novads iegūtu pēc iespējas vairāk. Mēs to tiešām arī darīsim. Paldies par visiem konkrētajiem priekšlikumiem, kurus Jūs izteicāt! Tie nekur nepazudīs, tie ir piefiksēti, mēs tos ņemsim vērā. Un kopā mēs varam panākt to, ko gribam, kopēju rezultātu. Paldies!

*N.Tiesnesis:* Lielākā vai mazākā mērā šis projekts skar visus. Ir cilvēki, kurus tas skar tieši un netieši. Visi šie viedokļi, kas šodien izskanēja, es domāju, nav atšķirīgi. Viņi lielā mērā ir vienādi. Vienkārši mums ir jāsaprot viena lieta, ka šim vilcienam galvenā mērķauditorija ir tie bērni, kas tagad ir ratiņos vai vēl nav dzimuši. Apturēt šo projektu mēs nevaram. Mums vajag, lai pēc 20 gadiem, kad mūsu bērni un mazbērni brauks uz Rīgu, viņi varētu iekāpt vilcienā ar savu velosipēdu, aizbraukt uz Rīgu un atgriezties. Domāju, ka ātrvilciens mūs īsti neinteresē. Galvenais – reģionālais vilciens.

*G.Šmits:* Informācija par Rail Baltica, ka tas būs, mēs zinājām, Jūs zinājāt. Es domāju, ka katrs bija dzirdējis, ka principā viņš kaut kad būs. Bet ap Ziemassvētkiem, kad mēs tikāmies, saruna bija tāda, ka mēs mēģinām saprast, kur viņš būs, bet mums nav informācijas. Reāli tad, kad kartes parādījās publiskā telpā, mēs par to uzzinājām. Nav bijis gluži tā, ka mēs gadu gadiem tos papīrus būtu šķirstījuši un neko nedarījuši. Informācija ir aktuāla, aktuāli mēs kaut kā mēģinām grābt.

Tas, kas ir iekļauts lēmumprojektā, ir tas, ko mēs varam mēģināt darīt. Mēģināt, lai mūsu pārstāvis tiktu iekļauts projekta izstrādes darba grupā. Ja to akceptē, tad mums ir visas iespējas savu viedokli paust, mēģināt šo procesu virzīt mūsu interesējošā virzienā. Protams, ir emocijas un es piekristu runātājiem. Bet, es uzskatu, ka tas, par ko mēs šodien lejam, ir tas maksimums, ko mēs varam.

*J. Cīrulis* ierosina sagatavoto lēmumprojektu papildināt ar punktu - prasīt LR Satiksmes ministrijai izpētes termiņa pagarinājumu, nosakot vispirms mēnesi, lai atbildīgās institūcijas atbildētu uz jau iesniegtajiem jautājumiem, un pēc tam vēl pusgadu apspriešanai. Citu ierosinājumu par sagatavoto lēmumprojektu nav.

Domes priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos Jānis Cīrulis aicina deputātus balsot par sagatavoto lēmumprojektu ar grozījumiem:

- 1) papildinot ar punktu - prasīt LR Satiksmes ministrijai izpētes termiņa pagarinājumu, nosakot vispirms mēnesi, lai atbildīgās institūcijas atbildētu uz jau iesniegtajiem jautājumiem, un pēc tam vēl pusgadu apspriešanai;
- 2) papildus iekļauto punktu numurējot kā pirmo, attiecīgi mainot pārējo punktu numerāciju un lēmumprojekta 8.punktu izsakot sekojošā redakcijā: „Uzdot domes priekšsēdētāja vietniekam attīstības jautājumos sagatavot nodomu protokola projektu par šī lēmuma punktu 2.,3.,4. realizāciju un veikt sarunas ar LR Satiksmes ministriju par nodomu protokola noslēgšanu.”

Noklausījies 2015.gada 2.marta SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” Salacgrīvā organizēto sākotnējo sabiedrisko apspriešanu par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu, iepazīsies ar informāciju par plānoto dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica izbūvi mājas lapā [www.railbalticainfo.lv](http://www.railbalticainfo.lv), Salacgrīvas novada dome konstatē, ka plānotā dzelzceļa līnijas infrastruktūras līnija Rail Baltica šķērso Salacgrīvas novadu visā tā garumā, t.i., aptuveni 60 km, un ietekmes uz vidi novērtējuma izvērtēšanai tiek piedāvāti divi iespējamie alternatīvie risinājumi - A alternatīva un B alternatīva. Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī 2015.gada 11.marta Attīstības komitejas atzinumu, atklāti balsojot PAR- 11 (Jānis Cīrulis, Skaidrīte Eglīte, Ilona Balode, Andris Zunde, Māris Trankalis, Sanita Šlekone, Aleksandrs Rozenšteins, Inga Čekaļina, Aija Kirhenšteine, Gints Šmits, Normunds Tiesnesis), PRET – nav, ATTURAS – 2 (Anda Alsberga, Dace Martinsone), Lija Jokste balsojumā nepiedalās, pamatojoties uz likuma „Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonas darbībā” 11. pantu, Salacgrīvas novada dome **NOLEMJ**:

1. Prasīt LR Satiksmes ministrijai nodrošināt, ka mēneša laikā tiek sniegtas rakstiskas atbildes uz visiem LR Satiksmes ministrijā, Vides pārraudzības valsts birojā, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” un pilnsabiedrībā „RB Latvija” saņemtajiem Salacgrīvas novada iedzīvotāju un institūciju iesniegumiem un priekšlikumiem par Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras līnijas projektu, un prasīt pagarināt līdz 2015. gada 30.oktobrim rakstisko priekšlikumu iesniegšanas termiņu Vides pārraudzības valsts birojā par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecību.
2. Prasīt LR Satiksmes ministrijai Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras līnijas izbūvē paredzēt un izbūvēt pieturvietas Salacgrīvas novada Salacgrīvā un Tūjā (ceļa Tūjas krustojums - Limbaži šķērsojuma apkaimē) reģionālo pārvadājumu nodrošināšanai saskaņā ar pielikumu „Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras līnijas pieturvietu izvietojuma Salacgrīvas novadā shēma”.
3. Prasīt LR Satiksmes ministrijai iekļaut Salacgrīvas novada pārstāvi dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica tehniskā projekta izstrādāšanas darba grupā, lai rastu veiksmīgākos risinājumus, kas skar novada infrastruktūras (ceļu, upju šķērsojumus) izveidošanu, piekļuvi īpašumiem.
4. Lūgt LR Satiksmes ministriju paralēli ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras veikšanas procesam izstrādāt skaidru un saprotamu kompensācijas mehānismu nekustamo īpašumu īpašniekiem, kuru nekustamie īpašumi dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica izbūves gaitā tiks aizskarti vai ietekmēti, un par to informēt katru nekustamā īpašuma īpašnieku atsevišķi.

5. Uzdot domes priekšsēdētāja vietniekam attīstības jautājumos ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms otrās sabiedriskās apspriešanas procedūras organizēšanas pieprasīt ietekmes uz vidi novērtējuma veicējam iesniegt domei dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica iespējamo alternatīvo risinājumu „A alternatīva” un „B alternatīva”, kas skar Salacgrīvas novada administratīvo teritoriju, ietekmes uz vidi novērtējumu un ar to saistītos dokumentus.
6. Atbalstu dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica iespējamiem alternatīviem risinājumiem „A alternatīva” un „B alternatīva” izteikt ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanas procedūras otrās sabiedriskās apspriešanas laikā.
7. Kopumā dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica izbūvi atbalstīt kā spēcīgas saimnieciskās aktivitātes attīstīšanas iespējas Salacgrīvas novadā, līdz ar to iedzīvotāju dzīves labklājības jeb dzīves kvalitātes celšanas faktora nodrošināšanu, **ja tiek plānota un izbūvēta reģionālo pārvadājumu infrastruktūra.**
8. Uzdot domes priekšsēdētāja vietniekam attīstības jautājumos sagatavot nodomu protokola projektu par šī lēmuma punktu 2.,3.,4. realizāciju un veikt sarunas ar LR Satiksmes ministriju par nodomu protokola noslēgšanu.
9. Uzdot domes priekšsēdētāja vietniekam attīstības jautājumos līdz 2015.gada 15.martam lēmumu nosūtīt SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” un LR Satiksmes ministrijai.

Lēmums Nr.90. Pielikums uz 1 lp. pievienots protokolam.

Sēdi slēdz plkst. 20:20.

Sēdes vadītājs

\_\_\_\_\_ 13.03.2015.  
Jānis Cīrulis

Sēdes protokolētāja

\_\_\_\_\_ 13.03.2015.  
Inita Hartmane