**Salacgrīvas novada iedzīvotāju**

**konsultatīvās darba grupas sēdes**

**par dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica projektu**

**PROTOKOLS**

Salacgrīvā, Salacgrīvas kultūras namā

2015. gada 13.oktobrī, plkst. 19.00

Sēdi vada: Vīva Ieviņa

Sēdi protokolē: Solvita Kukanovska

Sēdē piedalās ~35 dalībnieki. Sapulces dalībnieku saraksts ar parakstiem pielikumā (visi nav parakstījušies).

Sapulce apstiprina darba kārtību.

**Sēdes darba kārtība:**

**DISKUSIJA "STACIJA - cerības un bažas par novada attīstību"** - 3 stundas ar starpbrīdi.

1)KAS - Par kādu staciju mēs katrs domājam, sakot STACIJA SALACGRĪVA

2)VAI un KAD - cik pamatotas ir cerības, ka vispār būs iespējams šādai STACIJAI -  uzsākt darbību uz RB sliedēm, kā un kad tas varētu notikt?

3) KUR – kāda ir STACIJAS atrašanās vietas nozīme tās paredzēto funkciju pildīšanai?
4) KĀDS KOPĒJAIS IEGUVUMS – ko novads iegūst no stacijas (vai  stacijām) un reģionālā dzelzceļa?
5) DAUDZAS STACIJAS NOVADĀ, vai tas ir reāli?

Sapulce apstiprina diskusijas vadītāju – V.Ieviņu

**1.§ DISKUSIJA "STACIJA - cerības un bažas par novada attīstību".**

**V.Ieviņa** Uz sapulci šoreiz bija aicināti deputāti, aicina pacelt rokas klātesošos deputātus, jo tos nepazīst vaigā. *(Atsaucas J.Cīrulis)*

Jau pašā sākumā teikšu, ka šodien nenonāksim ne pie kāda galīga rezultāta, jo izvirzītie jautājumi par stacijām novadā ir ļoti sarežģīti un prasītu vairāku zinātnisko institūtu iedziļināšanos. Mēs savā izpratnes līmenī mēģināsim atbildēt uz izvirzītajiem jautājumiem. Es gribētu, ka visi, kam ir ko teikt paceļ rokas un pastāsta, ko par šo jautājumu domā.

**1)KAS - Par kādu staciju mēs katrs domājam, sakot STACIJA SALACGRĪVA**

           \* apdzīšanas stacija – jā/⁠nē ? pēc pēdējām ziņām Salacgrīvas tuvumā iespējama par 95%.
           \* reģionālā apkopes stacija – jā/⁠nē ?
           \* reģionālā pasažieru stacija – jā/⁠nē ?
           \* reģionālā kravas stacija – jā/⁠nē ?
           \* cits variants – kāds ?

**L.Alksnis** Esmu pēc profesijas arhitekts, esmu bijis arī domes deputāts, vienu sasaukumu priekšsēdētājs, augstākās padomes deputāts. Manas dzimtas saknes ir Salacgrīvā. Šobrīd esmu pensionārs. Es saprotu, ka šis dzelzceļš valdības līmenī ir apstiprināts un gribam vai nē tas būs. Tas, ka ir vajadzīga stacija ir aksioma un šodien mums galvenais ir vienoties, ka stacijai ir jābūt Salacgrīvā, tāpat kā igauņi to savā lēmumā ir pierādījušu, viņiem ir 6-7 stacijas. Otra vieta Salacgrīvas novadā Tūjas ceļgalā. Šai stacijai ir jābūt apdzīšanas stacijai, pasažieru stacijai un nākotnē arī kravas stacijai.

**V.Ieviņa** Kāds ir jūsu viedoklis par apkopes staciju?

**L.Alksnis** Es īsti nesaprotu tās funkciju un kas ir domāts ar apkopes staciju.

**D.Birkenbergs** Sākumā atvainojos, ka šī diskusija notiek Salacgrīvā nevis Liepupē, kā sākotnēji plānots.

Salacgrīvas apkārtnē ir nepieciešama apdzīšanas stacija, kuru papildinot ar peroniem iegūstam pasažieru staciju.

Apkopes stacija var izveidoties, tad, ja Salacgrīva ir galapunkts Latvijā, kur vilciens nakšņo.

Kravas stacijas neveido valsts, bet privātie komersanti, bet lai veidotos kravas stacija ir vajadzīgas gan šīs apdzīšanas, gan apstāšanās sliedes.

**A.Skrastiņš** Parasti dzelzceļa infrastruktūras uzturētājs, pārvaldītājs kopā ar komersantiem.

**I.Īstenais** Kravas pārvadājumi noteikti būs starptautiskie, jo Latvijas ietvaros pārvadāt kravas nav reāli, nokomplektēt kravu Latvijas pārvadājumiem, manuprāt, ir neiespējami.

**J.Cīrulis** Es gribētu atgādināt, ka jau pašā sākumā, kad šo darba grupu dibinājām mēs pateicām, ka mums ir nepieciešama stacija. Sākumā, protams, apdzīšanas un pasažieru staciju, pārskatāmā nākotnē (~50 gadus) kravu pārvadājumu attīstību es neredzu. Galvenais ir atstāt šo iespēju tādu izveidot.

**V.Ieviņa** Kā osta redz dzelzceļu?

**M.Kļaviņš** Skultes kokostas īpašnieks. Tas ir tas par ko es mēģinu pārliecināt Skultes iedzīvotājus. Tas, ka sliedes uz ostu nevilks tas ir pilnīgi loģiski. Līdzko būs zināms, kur tās sliedes ies uzņēmējs var domāt. Vienmēr runā, ka mums nebūs ko likt šajos vilcienos, bet tā nav taisnība, man pašlaik uz galda stāv vairāki bioloģisko graudu ražotāju pieprasījumi.

**V.Ieviņa** Tātad no šī var saprast, ka par staciju runājot mēs domājam – apdzīšanas stacija, reģionālā pasažieru stacija, kravas stacija un, iespējams, arī apkopes stacija.

Pārejam pie 2) jautājuma:

**2)VAI un KAD - cik pamatotas ir cerības, ka vispār būs iespējams šādai STACIJAI   uzsākt darbību uz RB sliedēm, kā un kad tas varētu notikt?**

Pašlaik ir vairāki plusi, kas liek domāt, ka šāda stacija var pastāvēt.

Vai Salacgrīvas novada dome saskata dzelzceļa stacijā (ās) visa novada attīstības virzītājspēku? Vai tas ir fiksēts kādos novada attīstības dokumentos, kādos?

**J.Cīrulis.** To dome nolēma ārkārtas sēdē, mēs pateicām, ka stacija ir tā lieta, kur saskatām Salacgrīvas attīstības nākotni. Ja paskatāmies kā tas ir noticis citās valstīs – visur, kur ir izveidotas stacijas veidojas attīstība. Kāda tā būs, mēs varam tikai minēt. Nav pamata domāt, ka pie mums tā nenotiks.

**V.Krūze** Salacgrīvas novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā ir minēts, ka Salacgrīva ir sasniedzama arī ar dzelzceļu. Kad tiks izstrādāts Salacgrīvas novada lokāl plānojums, tajā detalizēti tiks attēlots šīs trases novietojums.

**V.Ieviņa** Tātad perspektīvā, kad tiks izstrādāti šie dokumenti, dzelzceļš tiks paredzēts saskaņā ar to, kāds lēmums tiks pieņemts februārī.

Jautājums par Salacgrīvā savāktajiem 500 parakstiem - vai tas ir rādītājs, ka lielākā daļa vēlas staciju?

**D.Birkenbergs** Prezentācijā Rīgā, 23.09. man izdevās aprunāties ar igauņu pārstāvjiem. Igaunijā sākumā tikai Tallinā bija paredzēta stacija, tad apstiprināja staciju arī Pērnavā, tagad viņi ir dabūjuši arī pieturvietu Raplā (maza pilsētiņa ar 5500 iedzīvotājiem starp Tallinu un Pērnavu). Vēl ir plāns līdz 2030.gadam attīstīt vēl 6-7 pieturvietas. Igaunijā būs 2 kravas stacijas – Pērnavā, Mūga. Igauņi domā, ka var būt reģionālais Baltijas vilciens, kas kursē ar ātrumu 200km/h.

„Lauku avīzē” izlasīju, ka ir veikta priekšizpēte, kurā secināts, ka izrakt tuneli no Helsinkiem uz Tallinu būs ekonomiski pamatoti.

**V.Ieviņa** Vēl bija jautājums vai savāktie 500 paraksti liecina, ka salacgrīvieši ir par staciju Salacgrīvā. Redzu, ka māj ar galvu, ka jā.

**G.Ukalne** Tad, kad paraksti tika vākti, runa bija tikai par ātrvilciena staciju, ja parakstus vāktu tagad, situācija būtu cita.

**D.Birkenbergs** Sākumā izveido reģionālo staciju, kad cilvēki pierod lietot vilcienu apstājas arī ātrvilciens. Abām peronu darbs ir vienāds.

**D.Birkenbergs** Igauņi pirms nolēma, ka vajadzēs vēl 7 reģionālās stacijas, veica pētījumu Nīderlandē un vēl vienā valstī, kur pirms vairākiem gadiem bija īstenots līdzīgs projekts kā RB. Ir pagājuši vairāki gadi un ir secināts, ka reģionālo vilcienu viņi izmanto vairāk kā ātrvilcienu.

**A.Damsone** Es arī biju šajā konferencē un esmu sapratusi mums ir jādomā plašāk, ja es nepagūšu braukt ar šo vilcienu, tad mani mazbērni brauks un varbūt, kad viņi studēs Rīgā, viņiem nebūs jāmeklē dzīvoklis, bet varēs no rīta ar vilcienu aizbraukt uz turieni un vakarā atbraukt. Es domāju, ka pieturai Salacgrīvā ir jābūt.

**V.Ieviņa** Nākamais jautājums ir par darbiem, kas tiek paveikti, lai nākotnē šo staciju kaut kā tuvinātu. Vai jau uzbūvēts perons veicinās stacijas attīstību? Kāpēc? Vai tas iespējams šajā projektā? Jau labiekārtota stacijas ēka ar biļešu kasi, tualeti, apsargājamu, apgaismotu autostāvvietu, atkritumu savākšanu, velosipēdu novietni. Vai arī tas ir iespējams šajā projekta? Mēs labi atceramies, ka bija domes lēmumi, nodomu protokols ar Satiksmes ministriju, kur šie jautājumi iekļauti.

**J.Cīrulis** Bija nodomu protokols par stacijas izveidi – tur nebija minētas ne tualete, ne apgaismojums. Domāts arī perons. Nodomu protokols nav parakstīts, esam saņēmuši atbildi ar uzaicinājumu šo sarunu atsākt 2016.gada sākumā, bet mēs neliekamies mierā. Ir sarunāta tikšanās ministrijā tuvākajā laikā, lai šos jautājumus pārrunātu. Vēlme ir to parakstīt līdz lēmuma pieņemšanai.

**D.Birkenbergs** Vilciens iet daudz precīzāk kā autobuss. Bet gribēju pateikt, ka labs piemērs Salacgrīvā ir Statoil, kur pašvaldība ir noslēgusi koplīgumu, kas paredz, ka lai Statoil tur varētu saimniekot, tam jārada kaut kas pilsētai. Šis modelis, manuprāt, ir perfekts – lai es varētu veikt savu biznesu, man kaut kas jārada sabiedrībai.

**V.Ieviņa** Jautājums par loģistikas centru. Vai to arī uzskatām par privāto iniciatīvu?

**A.Kalniņš** Par loģistikas centriem – es nedomāju, ka šobrīd kāds ir gatavs pateikt kā dzelzceļš darbosies pēc daudziem gadiem. Mums šobrīd vajadzētu visiem kopā domāt, kas mums visiem kopā darāms, lai mēs dabūtu pēc iespējas vairāk. Mēs jau varam teikt, lai igauņi būvē staciju Iklā, jo mēs nezinām kā tā darbosies.

**I.Īstenais** Man šķiet, ka šis jautājums šajā brīdī ir pilnīgi neloģisks, nav nevienas vietas, kur valsts uzbūvē loģistikas centru. Mums jāpieliek visas pūles, lai RB akceptē Salacgrīvā pieturu – pasažieriem, kravām un tad jau tas viss apaugs. Mums jānosprauž lielais mērķis (ģenerālplāns), detaļas nāks pēc tam, jāņem vērā, ka tā ir nākotne un mēs pat nezinām kāda tad valstī un ES būs ģeopolitiskā situācija.

**V.Ieviņa** Šī diskusija tiek veidota tāpēc, ka šobrīd šķiet, ka pieturas rašanās pati par sevi atrisinās visas problēmas, tā tas dzīvē nenotiek.

**A.Viļļa** Paskatāmies Amerikas vēsturi, kur izbūvēja dzelzceļu, tur sabūvējās pilsētas.

**V.Ieviņa** Mēs neesam tajā attīstības posmā, kādā bija Amerika pirms 200 gadiem.

**V.Kalniņš** Es gribētu vērst uzmanību uz plānošanas procesu – mums cerības ir gandrīz nulles līmenī. Neviens to nav plānojis, nevienā plānošanas dokumentā tāds nav, tāpēc cerēt, ka kaut kas notiks ir naivi, atšķirībā no igauņiem. Viņi nav uzaudzējuši tādu ūdensgalvu kā Rīga, viņu teritorija ir attīstīta vienmērīgāk. Tā ir viņu priekšrocība. Mans viedoklis ir, ka šīs cerības ir ļoti bēdīgas.

**J.Cīrulis** Ko Jūs, kungs, ar to gribat pateikt, ko tālāk?

**V.Kalniņš** Tāpēc jau ir šī diskusija, lai saprastu, ka stacija nav soliņš sliežu malā, tas ir kaut kas vairāk. Ja šajā stacijā nav kravu, ko iekraut, tad to vagonu neviens neapturēs.

**V.Ieviņa** Jautājums vai šāds reģionālais dzelzceļš ir paredzēts valsts plānošanas dokumentos?

**A.Skrastiņš** Dzelzceļš būs un apdzīšanas stacija Salacgrīvas tuvumā būs. Mēs neplānojam tualetes un stacijas.

**V.Krūze** Valsts plānošanas dokumentos un Rīgas reģiona plānošanas dokumentos ir ietvers RB, arī pašvaldības attīstības plānā ir minēts RB. Visi šie dokumenti ir bijuši nodoti publiskai apriešanai un iedzīvotājiem ir bijusi iespēja paust savu viedokli. Nākamajos plānošanas dokumentos tiek plānots ar sīkāku detalizācijas pakāpi.

**V.Ieviņa** Bet tur ir minēts kā RB, ne kā reģionālais vilciens?

**V.Krūze** Jā.

**A.Kalniņš** Dažus (3-4) gadus atpakaļ man sanāca runāties ar Baltkrievijas pārstāvjiem, kuri pētīja Baltijas valstu ostas, t.sk. arī Salacgrīvas. Pēc tam viņi teica „Mēs izskatījām iespēju līdz Salacgrīvas ostai aizvilkt dzelzceļu, mums tas sanāk nedaudz par dārgu”. Tas ir neliels piemērs, ka ja tas dzelzceļš šeit būtu bijis, vai būtu mazliet tuvāk, viņi būtu veidojuši savu investīciju vidi. Es tikai gribēju pateikt, ka mēs nezinām kādas kravas var tikt pārvadātas.

**J.Cīrulis** Tas tikai apliecina to, ka baltkrievi gribēja vest uz Salacgrīvu, kaut ko konkrētu, ko mēs nezinām.

**V.Ieviņa** Rezumējot šo jautājumu varam secināt, ka mums ar staciju joprojām saistās ļoti daudzas cerības. Mums ir arī iesākti nodomu protokoli un plānošanas dokumenti. Bet tagad varbūt parunāsim par to, ka ir fakti, kas rada šaubas, ka šāda reģionālā stacija vispār ir saimnieciski pamatota, iespējama un vai šīs reģionālais vilciens vispār varētu uzsākt darbību. 1) Vai ir skaidrs, kas šādu projektu finansēs, uzturēs, dotēs, jo mēs zinām, ka pasažieru transportam pašam par sevi ir grūti un neiespējami, ja paskatāmies „Pasažieru vilciena rādītājus 5milj. dotācijas, 2milj. no biļetēm.

**D.Birkenbergs** Man vēl viens komentārs par plānošanu. Pēc RB trases uzrašanās mums uzradās arī 110kw līnija, kas arī nebija nekur ieplānota. Šobrīd Salacgrīva saņem šādu elektrību no Alojas puses. Ko tas nozīmē – šobrīd, lai, piemēram, „Positivus” nodrošinātu savas vajadzības katrai estrādei tiek uzstādīts savs ģenerators, jo pilsētā pietrūkst elektrības. Plānā nebija, bet līnija parādās un tā pilsētas attīstībai ir nozīmīga.

**V.Ieviņa** Mēs uz novadu skatāmies kā uz Latvijas daļu, vai tas būs Salacgrīvas novads nav zināms, bet dzelzceļš būs tur, kur deputāti to nolems. Mums ir zināmi fakti, ka Latvijā dzelzceļa pārvadājumi samazinās, maršruti un stacijas tiek slēgtas. Kāpēc tika slēgtas stacijas Limbažos, Alojā, Meitenē, Mazsalacā, Rūjienā, Ventspilī, Ērgļos u.c.? Kāpēc uz staciju Gulbene var aizbraukt tikai 5 reizes gadā, tur ir 8.9 tūkst. Iedzīvotāji?

**XX** Tāpēc, ka tur ir pavisam citi ātrumi. Vecais vilciens iet ar ātrumu līdz 80km/h, šis vilciens kustēsies ar ātrumu līdz 200 km/h.

**V.Ieviņa** Neila prezentācijā bija rakstīts, ka līdz Salacgrīvai varēs atbraukt ~ 1 h.

**XX** Tas ir ātrāk kā ar auto. Autobuss iet 2 ½ h.

**V.Ieviņa** Tātad iemesls kāpēc cilvēki neizmanto vilcienus – tas ir lēns un dārgs.

**A.Viļļa** Jūs tagad mūs cenšaties pārliecināt, ka dzelzceļa pārvadājumi ir nerentabli. Kaut kur tie ir nerentabli, bet kopumā taču tie ir rentabli. Savādāk dzelzceļi būtu nojaukti.

**V.Ieviņa** Tos dotē.

**A.Viļļa** Tāpēc jau mēs maksājam nodokļus.

**A.Damsone** Un tas jau būs arī starptautiskais dzelzceļš un kā tāds pelnīs arī ar starptautiskajiem reisiem.

**I.Īstenais** Ko mēs zaudēsim – 1) ja pateiksim, ka mums vajag staciju, 2) ko zaudēsim, ja pateiksim, ka nevajag.

**Z.Dancis** Ja RB pārstāvis saka, ka apdzīšanas stacija būs Salacgrīvā, tad runas par to, ka stacija varētu nebūt ir noziedzīgas. Ja stacija būs Salacgrīvā, tad vienkārši no gada uz gadu uz to ir jāiet.

**V.Ieviņa** Tātad visi klātesošie domā, ka nepastāv bažas, ka stacija nebūs. Jo vienmēr ir tā, ka, ja kāda vara grib kaut ko panākt, tā paklausīgajiem iedzīvotājiem sola, to ko viņi vēlas.

**A.Viļļa** Mums ir tikai cerības, šaubu nav.

**A.Kalniņš** Vai tava doma, Vīva, ir atbrīvot valdību no solījumu došanas.

**D.Melnalksnis** Man jautājums – no kā ir atkarīgs tas, ka stacija Salacgrīvā būs vai nebūs? No mums vai RB?

**J.Cīrulis** Ja pašvaldība teiks – nē nevajag, tad noteikti nebūs.

**K.Kazaks** Dairi, tu tā optimistiski domā par staciju, dziļi esi pētījis šos jautājumus, ar sirdi un dvēseli. Ja mēs tagad par to spriežam – vai tu negribētu šo staciju attīstīt sava biznesam tuvumā. Pateikt savu viedokli un visi pārējie tevi atbalstīs. Es būtu priecīgs par to.

**XX (daudzbalsīgi)** Visi cīnās par staciju un par to, kur tā atradīsies tādā gadījumā arī varētu cīnīties.

**V.Ieviņa** Esam nonākuši pie nākamā diskusijas jautājuma.

**3) KUR – kāda ir STACIJAS atrašanās vietas nozīme tās paredzēto funkciju pildīšanai?**

**A.Damsone** Dome par to, kurš variants tiks atbalstīts, lems februārī, tad arī runāsim par to, kur būs stacija, jo tagad sanāk tāda lieka laika tērēšana.

**J.Cīrulis** Kad būs izdarīta izvēle par labu vienam vai otram trases variantam , tad tas faktiski būs tehniskā projekta jautājums.

**A.Skrastiņš** Stacija vairāk ir plānošanas jautājums – ja to attīsta kā reģionālo, kravas staciju, ir nepieciešamas teritorijas.

**XX** Katrs diskusijas dalībnieks varētu pieiet pie kartes un pateikt, kur viņš šo staciju redz un kāpēc.

**K.Kazaks** Es jau savu viedokli pateicu, puiši uzklausīja. Baigi labs viedoklis.

**K.Strazds** Tas droši vien neietilps RB plānos, bet man liktos vislabāk A2 trase un no valdības iegūt apstiprinājumu, ka ir iespējams reģionālais transports. No A trases, netālu no Statoil vilkt atzaru kaut kur uz POSITIVUS pļavām. Tur var būvēt staciju, kravu centru, gala punktu. Ātrvilciens arī šajā gadījumā ir tālu prom – tas, kas iet garām, tas aiziet garām tālu no pilsētas.

**A.Damsone** Tas ir pilsētas centrā.

**XX** Tas ir nereāli.

**A.Kalniņš** Es arī to atbalstu pavisam nopietni. Jo šī līnija iet garām manai zemei – es 1) iegūtu kompensāciju, 2) šī 110 kV elektrolīnija, 3) visas iespējas atdzīt dzelzceļu un vēl stacija ir pilsētas teritorijā, kas savukārt dod attīstības iespējas teritorijai, kuras attīstību es vēlos. Ja šāds variants ir iespējams es esmu gatavs par to balsot ar abām rokām un kājām.

**S.Birkenbergs** Stacijai jābūt B2 trasē – tas ir tūristi, Kuiviži, Salacgrīva.

**XX** Ko tie tūristi tur darīs?

**S.Birkenbergs** Atpūtīsies. Šajā vietā ir jau izveidota infrastruktūra. Citās vietās veidojot staciju, infrastruktūra ir jāveido no jauna, lielākas izmaksas.

**L.Alksnis** Staciju redzu saistītu ar trasi B2 uz Baznīcas ielas (galā), upes labajā krastā, jo paredzu, ka no šīs stacijas varēs izveidot pieslēgumu ostai. Tiltu pār Salacu būvēs par valsts līdzekļiem, un mēs varētu uzstāt, lai pamatus taisa platākus, lai nākotnē tur var paredzēt autoceļa trasi, apvedceļu autoceļam. Tāpat redzu šeit plašas teritorijas, kur nākotnē var attīstīt ražošanas, jeb noliktavu zonu. Šobrīd esošajā teritorijas plānojamā tāda zona ir iezīmēta upes otrā krastā, bet nākotnē to vajadzētu pārskatīt, jo upes kreisais krasts ir vairāk pietuvināts jūras krastam un tur varētu domāt par atpūtas funkcijām, dzīvojamām funkcijām, bet šo ražošanas funkciju pārnest uz Salacas ziemeļu (labo) krastu. Tāpat būtu labi noklausīties arī ostas plānus par attīstību.

**K.Kazaks** Par pievadu uz ostu – es pagājušā sanāksmē diezgan skaidri saklausīju domes priekšsēdētāja viedokli, ka kravu transporta, kravu pārvadājumi nav iespējami, nav pieprasījama.

**D.Straubergs** Es izteicu savu viedokli, es runāju par to kā šo situāciju es redzu šobrīd.

**A.Damsone** Par cik % dzelzceļš atslogos autoceļu no šī te kravas transporta.

**A.Skrastiņš** Ap 60%.

**A.Damsone** Vai tad mums vajag to apvedceļu? Ja mēs tagad paskatāmies Saulkrasti ir burtiski izmiruši.

**L.Alksnis** Mums ir jāparedz iespēja, tas varbūt nemaz nebūs tik ātri. Perspektīvās stacijas nozarojumu var izveidot pa Tīruma, Transporta ielām, neskarot esošo apbūvi.

**I.Īstenais** Arī manā skatījumā stacijas novietojums varētu būt Tīruma ielā. Tā ir tāda šī brīža versija, es neesmu dziļi pētījis. Osta pilsētā nelien, plānā osta iet uz jūru. Līdz ar to attīstās gan viens, gan otrs krasts. Kā tas notiks, es nemāku pateikt, tas atkarīgs no uzņēmējiem. No ostas viedokļa var būt abi krasti. Šobrīd ostai tiek izstrādāts attīstības plāns, ar to var iepazīties Vides pārraudzības valsts biroja mājas lapā.

Šobrīd izstrādes procesā ir ostas attīstības stratēģija, tas nav publiski apspriežams dokuments. Kad šīs stratēģija tiks apstiprināta, tā kļūs par pilsētas plānošanas dokumentu sastāvdaļu.

Šobrīd fakts ir tāds, ka vairāk attīstās Salacas kreisais krasts.

**G.Uzkalne** Nevajag uztvert manu teikto kā argumentu pret staciju - es staciju redzu uz A trases. Reģionālā stacija tiek solīta kaut kad nākotnē, bet pirms tam pietiekami intensīvi kursēs kravas transports, kas vismaz līdz 2030.gadam diez vai attieksies uz Salacgrīvu. Līdz iepriekš rādītajai stacijas vietai ir pietiekami tālu, lai uz turieni ietu ar kājām, ērtāk būs aizbraukt ar automašīnu, un tad jau nav starpības vai braukt tur vai mazliet tālāk. Starpība ir tikai dažas minūtes.

**V.Kalniņš** Ir jānovērtē apdzīvotības blīvums vienā un otrā upes krastā, pēc kartes redzu, ka X krastā tas ir mazāks. Ja atzarojums ir kopā ar industriālo zonu, tad es teiktu, ka tas ir loģiskās XX krastā. It īpaši, ja izvēlamies B trasi, tad XX krasts ir vairāk apdzīvots, skar vairāk cilvēku, vismaz es tā pēc kartes redzu. Ja mēs vispār cilvēku uzskatām par vērtību. Es staciju redzu upes kreisajā krastā, tālāk no pilsētas. RB projekts ir tik globāls, ka kilometrs šurp vai turp neko nenozīmē. Tas pats par ostu. Ja es dzīvotu Salacgrīvas centrā, tad man būtu diezgan nepieņemami, ja centra tuvumā notiktu intensīva kravu kustība pa dzelzceļu uz ostu. Es drīzāk skatos uz nosacīti brīvāku teritoriju – Kuivižu osta, industriālā teritorija. Protams, tas ir jāskatās konkrēti, to nevar tā – patīk, nepatīk. Konkrēti cilvēki, konkrēti īpašumi, konkrēti kukaiņi, konkrētas dabas vērtības.

Es runāju par slikto šajā plānošanas procesā. 5 gadu termiņš (tāds ir reālais attīstības plāna termiņš) ir par īsu globālam plānošanas procesam. Globālie projekti - ja transporta kustība palielinās, tad ir skaidrs, ka agri vai vēlu, apvedceļš būs. Ja tas ir ieplānots, tad tas neskars cilvēkus. Tagad mēs sakām, ka Tu tur drīksti būvēt. Cilvēks paņem kredītu uz 40 gadiem, pēc 5 gadiem viņam saka – jaucam nost, tur ies autoceļš. Es runāju par cilvēku paļāvību un nemānīšanu tādā kontekstā, ka mēs kā ostas speciālisti, varam prognozēt kādas ir tās kravas. Ir skaidrs, ka Salacgrīvas osta nevarēs konkurēt ar Rīgu vai Liepāju.

Mans piedāvājums, ņemot vērā, ka sākotnējā prioritāte ir kravu pārvadājumi, dzelzceļš ir tālāk no pilsētas, ar iespēju atzarojuma veidā veidot staciju. Ne staciju kā soliņš pie esošām sliedēm, bet kā atzarojums. Tikai tad, ja reģiona attīstība iet kopā ar Satiksmes ministrijas transporta stratēģiju par integrēto sistēmu. Tas nozīmē - ar dzelzceļu mēs atvedam cilvēku tūkstošus uz kaut kādu centru, tālāk ar to pašu biļeti viņi nokļūst citā transporta veidā.

Mēs zinām, ka apdzīvotības līmenis mūsu valstī ir zems un nav prognozējams, ka tas ļoti strauji mainīsies.

**A.Kalniņš** Man ir prieks, ka visi kolēģi runā par to, ka stacija ir vajadzīga nevis vienā vai otrā mežā, bet tuvāk pilsētai. Es negribētu teikt, ka esmu speciālists un saprotu visus argumentus. Būtisks arguments ir par apvedceļu. Būtu saprātīgi, ja abus transportus virzītu pa vienu koridoru cauri pilsētai. Tāpat risināt stacijas novietojumu- lai tā saskaras ar abiem transporta ceļiem. Stacija ir vajadzīga tuvāk pilsētai uz B trases upes labajā krastā.

**V.Joksts** Manuprāt, izdevīgākā ir B trase. Stacija vainu vienā vai otrā upes krastā, jāskatās vai ir pievedceļi, vai ir iespējams izbūvēt. Ja stacija ir kreisajā krastā un attīstās reģionālais dzelzceļš, tad, piemēram, Rīdziniekiem ir iespēja atbraukt uz jūrmalu.

**K.Kazaks** Salacgrīvā taču jūrmala nav tik laba kā Saulkrastos, visi brauks uz Saulkrastiem.

**N.Birkenbergs** Es gribētu stacijas visās pilsētās, kur vilciens ies cauri. Salacgrīvā staciju gribētu pie pilsētas, nav svarīgi kurā pusē. 5 gadus esmu dzīvojis 100 m attālumā no dzelzceļa, man tas nekā nav traucējis, man tikai patika, ka varu ērti braukt ar vilcienu. Tagad dzīvoju pilsētā, no kuras uz Rīgu var aizbraukt mazāk nekā 1st. Es gribētu, ka uz Salacgrīvu var atbraukt ar vilcienu. Kas būs pēc 30 gadiem mēs vispār nevaram prognozēt.

Pludmale Salacgrīvā ir labāka nekā Saulkrastos.

**A.Viļļa** Vēl viens moments - pludmali mēs izmantojam tikai 2 mēnešus gadā.

**V.Ieviņa** Vai zālē ir kāds no Vecsalacas? Vai jūs nesatrauc, ka B variantā no krasta līnijas būsiet atdalīti ar žogu?

**I.Īstenais** Mēs taču nepaliksim bez ceļiem.

**A.Kalniņš** Mēs jau tagad esam atdalīti ar VIA Baltica, ar upi no tā krasta.

**D.Birken**b**ergs** Tehniski iespējamas ir tikai 2 alternatīvas, kur var būt stacijas pie Salacgrīvas. Uz A trases - Burlaku silā, Trautu ceļš. Uz B trases, ja izvēlamies alternatīvu, kas apiet Svētciemu - upes labajā krastā.

Par pievedceļiem – uz Burlaku silu ir viens pievedceļš caur Svētciemu.

Uz B trases pie Salacgrīvas - plānotais apvedceļš, kas šobrīd saucas Āķu iela (tautā zināms kā Ķēniņ ceļš).

**4) KĀDS KOPĒJAIS IEGUVUMS – ko novads iegūst no stacijas (vai  stacijām) un reģionālā dzelzceļa?**

**V.Ieviņa** Es dzirdu, ka tas ir izrunāts un nav vairs ko runāt.

**G.Uzkalne** Es domāju, ka vajag kaut kādu ievadu - pievadu izcenojumu piemēri, vai domei ir finansiāla iespēja tādus izveidot. Pārvadi. Mēs nezinām. Cik daudz zemes vajadzēs iedomātajai stacijai?

**J.Cīrulis** Es domāju, ka vispirms jātiek skaidrībā par kuru trases variantu mēs runājam un, tad domāt, kur novietosim staciju.

**A.Kalniņš** Skaidrs ir tas, ja stacija ir tālāk no pilsētas, tai vieta būs vajadzīga lielāka – vieglo automašīnu stāvvietas būs nepieciešamas.

**V.Ieviņa** Uz staciju mēs skatāmies, ka tā ir paredzēta iedzīvotājiem no Svētciema, Kuivižiem, tā kā stāvvietas jebkurā gadījumā būs nepieciešamas.

**V.Ieviņa** Kā mēs prognozējam, kas notiks ar autobusu satiksmi, kad būs vilciens.

**D.Melnalksnis** Manuprāt mums jānolemj tikai divas lietas – 1)vajag vai nevajag staciju? 2) kur?

**V.Ieviņa** Man ir ierosinājums, ka diskusija ir jābeidz.

**S.Lesiņa** Kā jūs visi zināt turpinās ietekmes uz vidi novērtējuma process, gala ziņojums būs oktobra beigās. Tajā būs atbildes uz dažādiem jautājumiem, par visiem iespējamiem trases variantiem

Sēde beidzas 22:38

Protokolēja S.Kukanovska