

Dažādi sludinājumi: Šajā laidienā 2 Pēdējās nedēļas laikā 15 Visi

Laidiens: 07.10.2020., Nr. 194

Oficiālās publikācijas Nr.: 2020/194.DA2

◀ Iepriekšējā publikācija Nākamā publikācija ▶

OFICIĀLAIS PAZIŅOJUMS

**Paziņojums par Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. - 2027. gadam un Vides pārskata projektu sabiedrisko apspriešanu**

Dokumenta nosaukums un izstrādātājs	TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDĒNES 2021.-2027. GADAM Izstrādātājs: LR Satiksmes ministrija; adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743; kontakti: tālr. 67028205, e-pasts: satiksmes.ministrija@sam.gov.lv; <a href="http://www.sam.gov.lv">www.sam.gov.lv</a> > <a href="http://www.sam.gov.lv">http://www.sam.gov.lv</a> STRATĒĢISKĀ IETEKMES UZ VIDĪ NOVĒRTĒJUMA VIDES PĀRSKATA PROJEKTS Izstrādātājs: SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment"; adrese: Vilandes iela 3-6, Rīga, LV-1010; kontakti: tālr. 67242411, e-pasts: <a href="mailto:elle@environment.lv">elle@environment.lv</a> ; <a href="https://environment.lv/lv">https://environment.lv/lv</a>
Joma, uz kuru attiecas plānošanas dokuments, istenošanas ilgums un teritorija, kuru ietekmēs plānošanas dokumenta istenošana	Plānošanas dokuments attiecas uz transporta attīstības politiku visā Latvijas teritorijā. Pamatnostādņu istenošanas termiņš - no 2021. līdz 2027. gadam.
Dokumenta mērķis	Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027. gadam (turpmāk - TAP2027) mērķis ir vērst uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsmē, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā. Lai novērtētu TAP2027 iespējamo būtisko ietekmi uz vidi, plānošanas dokumentam tiek veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, kura ietvaros ir sagatavots Vides pārskata projekts.
Dokumenta pieejamība	Dokumentu projekti pieejami Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē <a href="http://www.sam.gov.lv">www.sam.gov.lv</a> > <a href="http://www.sam.gov.lv">http://www.sam.gov.lv</a> ; sadaļā Aktualitātes - Sabiedrības līdzdalība - Izstrādē esošie attīstības plānošanas dokumenti un tiesību akti.
Sabiedrības pārstāvju iespējas līdzdarboties	Saskaņā ar Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likumu dokumentu projektu sabiedriskā apspriešana notiks neklātienē formā no 2020. gada 7. oktobra līdz 2020. gada 6. novembrim. Tās laikā, izmantojot tiešsaistes videokonferences formātu, 2020. gada 19. oktobrī plkst. 10.00 tiks organizēta sabiedriskās apspriešanas sanāksme.
Pieteikšanās līdzdalībai	Sabiedrības pārstāvjiem ir iespējas līdzdarboties: - iesniedzot rakstiskus priekšlikumus un atsauksmes par dokumentu projektiem. Norādot iesniedzēja vārdu, uzvārdu vai nosaukumu, adresi, tālruna numuru, adresi un/vai e-pasta adresi, tos nosūtīt līdz 2020. gada 6. novembrim (pasta zīmogs) pa pastu LR Satiksmes ministrijai (adrese: Gogoļa ielā 3, Rīga, LV-1743) vai elektroniski uz e-pastu: <a href="mailto:satiksmes.ministrija@sam.gov.lv">satiksmes.ministrija@sam.gov.lv</a> ; - piedaloties neklātienē sabiedriskās apspriešanas sanāksmē 2020. gada 19. oktobrī plkst. 10.00. Sīkāka informācija par sanāksmi tiks publicēta Satiksmes ministrijas tīmekļvietnē <a href="http://www.sam.gov.lv">www.sam.gov.lv</a> līdz 2020. gada 12. oktobrim.

RĪKI

- PASTĀSTI CITIEM
- PUBLIKĀCIJAS ATSAUCE
- ATVĒRT PUBLIKĀCIJU (PDF)
- IZDRUKĀT PUBLIKĀCIJU
- INFORMĀCIJAS DROŠĪBA
- PAR ŠO GRUPU

**SEKO LĪDZI  
"LATVIJAS VĒSTNEŠA" SATURAM!**

Saņem jaunumus e-pastā

DAŽĀDAS ATLASĒS KOMBINĀCIJAS

**Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027.gadam un to Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (SIVN) Vides pārskata projektu sabiedriskās apspriešanas sanāksme**

PROTOKOLS

Rīgā

2020. gada 19. oktobrī

Saskaņā ar Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likumu (spēkā ar 2020. gada 5. jūniju) sanāksme notiek attālināti.

Sanāksme tiek atklāta plkst.10:00

**Sanāksmi vada:**

Artūrs Caune, sanāksmes moderators

**Sanāksmes dalībnieki:** Attālināti sanāksmē piedalās 118 dalībnieki (dalībnieku saraksts pieejams pēc pieprasījuma)

**Sanāksmi protokolē:**

Ilva Lazdiņa, SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" vides speciāliste

**Sanāksmes gaita:**

**A. Caune** atklāj Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027.gadam un to Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (SIVN) Vides pārskata projektu sabiedriskās apspriešanas sanāksmi, sniedzot tehnisku informāciju, tai skaitā informē par darba kārtību, sanāksmes gaitu un par iespēju uzdot jautājumus sanāksmes laikā, kā arī lūdz iesniegt jautājumus, komentārus un priekšlikumus pēc sanāksmes, izmantojot Satiksmes ministrijas mājas lapā dotās iespējas līdz 2020. gada 6. novembrim.

**A. Caune** dod vārdu uzrunai Satiksmes ministram Tālim Linkaitam.

**T. Linkaits** sniedz uzrunu par Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027. gadam un Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskata projektu. T. Linkaits lūdz katram dalībniekam vēlreiz pārskatīt dokumentu un izvērtēt, vai nozaru mērķi, uzdevumi un vajadzības ir atspoguļoti pamatnostādnēs, lai līdz 2027. gadam varētu piemeklēt atbilstošo finansējumu un īstenot mērķus.

**A. Caune** dod vārdu Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietniecei Ligītai Austrupei.

**L. Austrupe** sniedz prezentāciju par Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027.gadam projektu. Izklāsta koncentrētu pārskatu par transporta politikas attīstības virzieniem, politikas mērķiem, uzdevumiem un nepieciešamo finansējumu uzdevumu īstenošanai.

**A. Caune** dod vārdu SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" pārstāvei Lūcijai Kursītei.

**L. Kursīte** sniedz prezentāciju par sagatavoto Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskata projektu. Tiek izklāstīta tā nepieciešamība un procedūra, SIVN ietvaros vērtētie vides aspekti, vērtēšanas kritēriji un secinājumi. Vides pārskatā secināts, ka izstrādājot TAP, ir liels uzsvars uz vides (klimata pārmaiņu) aspektiem un ka kopumā SIVN ietvaros netika konstatēti izslēdzoši faktori, kas nepieļautu Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027. gadam īstenošanu. Prezentācijas noslēgumā tiek sniegta informācija par Vides pārskatā piedāvātajiem risinājumiem, kuri jāņem vērā TAP uzdevumu īstenošanas ietvaros vai nu pirms uzdevumu ieviešanas, vai uzdevumu ieviešanas laikā.

**A. Caune** paziņo, ka prezentācijas ir noslēgušās un lūdz uzdot jautājumus.

**Sanāksmes dalībnieks** uzdod jautājumu L. Austrupei: Tika izteikta frāze, ka ņemot vērā, ka pāreja uz elektrotransportlīdzekļiem aizņems vairāk nekā desmit gadus, esot gaidāmas stingrākas tehniskās stāvokļa kontroles izmaiņas. Ko tas nozīmē un ar kādām izmaiņām cilvēkiem būtu jāsaskaras turpmākajos gados? Un vai ir plānots atbalsts cilvēkiem, lai mudinātu iegādāties elektrotransportlīdzekļus?

**L. Austrupe** atbild uz jautājumu, pieminot, ka jautājums jāskata no divām pusēm. Pirmkārt, kādā veidā turpmāk tiks organizētas tehniskās kontroles, uz ko ir atbilde, ka ir iecerēts publiskais iepirkums par tehniskās kontroles pakalpojumu sniegšanu transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates sistēmas ietvaros, tātad atteikties no valsts monopola un pāriet uz tirgus dalību šajā sektorā. Otrkārt, Satiksmes ministrija plāno izvērtēt iespējamus tehniskos risinājumus transportlīdzekļu atgāzu pēcapstrādes sistēmu pārbaudēm valsts tehniskajā apskatē un uz autoceļiem. Nav runa par to, ko tieši kontrolēs, bet gan kādā veidā to darīs un par pakalpojuma kvalitāti.

Savukārt jautājums par atbalstu privātpersonām elektrotransportlīdzekļu iegādē ir skatāms no valsts atbalsta viedokļa, un ir jāņem vērā, ka arī privātais sektors izrāda arvien lielāku interesi. Šajā aspektā arī komercbankas jau ir gatavas nākt ar saviem produktiem un piedāvājumiem privātpersonām autotransporta nomainīšanai no fosilajām degvielām uz videi draudzīgāku.

**Sanāksmes dalībnieks** uzdod papildjautājumu L. Austrupei: Vai tehniskā stāvokļa kontrole varētu pāriet no CSDD uz privāto sektoru? Un par elektrotransportlīdzekļiem - vai no valsts puses nav plānots konkrēts finansiāls atbalsta mehānisms? Atsaucoties uz to, ka pāreja uz elektrotransportlīdzekļiem visbiežāk netiek veikta, jo to iegāde ir dārga.

**L. Austrupe** atbildot uz papildjautājumiem, apstiprina, ka Satiksmes ministrija plāno tehnisko apskatu veikšanai piesaistīt privāto sektoru. Otrs jautājums vairāk ir Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetencē. No Satiksmes ministrijas puses tam tiek sekots līdzī un tiek veicināta šī jautājuma virzība uz priekšu pēc labākajām iespējām. Piekrītam, ka ir nepieciešama finansiāla motivācija privātpersonām nomainīt savu autoparku uz videi draudzīgāku, bet ir jāreķinās ar ārkārtīgi ierobežotiem līdzekļiem, tāpēc liels atbalsts tiek sagaidīts arī no privātā sektora, kā arī no Attīstības finanšu institūcijas "Altum" un komercbankām, kuras jau ir gatavas piedalīties, piedāvājot savu produktu iedzīvotājiem.

**A. Caune** paziņo, ka ir saņemts jautājums no cita sanāksmes dalībnieka: Vai CNG transporta iegādei atbalsta mehānisms ir paredzēts tikai pasažieru pārvadātājiem (autobusiem) vai arī smagās tehnikas izmantotājiem?

**L. Austrupe** informē, ka valsts nedrīkst iesaistīties tajā jomā, kurā tirgus pats ir spējīgs sevi regulēt un pats ir spējīgs piedāvāt produktus, kā tas ir attiecībā uz smago transportlīdzekļu un komerctransporta iegādi, tāpēc no valsts grantiem var atbalstīt tikai sabiedriskā transporta nomainīšanu.

**A. Caune** paziņo, ka ir jautājums no cita sanāksmes dalībnieka - TAP un arī NAP noteikts, ka dzelzceļš ir transporta sistēmas mugurkauls. Kā plānots to īstenot Kurzemes reģionā, kur dzelzceļa pasažieru pārvadājumi ir pavisam nelieli? Vai nav plānots pa dzelzceļu pārvietot kravas auto līdz ostām, lai atslogotu autoceļus, līdzīgi kā to dara daudzviet Eiropā, piemēram, Austrijā?

**L. Austrupe** atbild uz jautājumu, atsaucoties uz savu prezentāciju, ka dzelzceļš kā videi draudzīgākais transporta veids ir un paliek kā mugurkauls un attiecīgi pārējo loģistiku plāno veidot par un ap dzelzceļu. Tātad visas autotransporta piegādes un plūsmas novadīt līdz dzelzceļam un tālāk sasaiste ar ostu arī ir plānota ar dzelzceļu. Tas, ka Kurzemes reģionā ir mazāks iedzīvotāju skaits, salīdzinot ar, piemēram, Rīgu, nav arguments neizmantojot tās iespējas, kas mums jau ir un dzelzceļš ir viena no mūsu iespējām, kas ir jāizmanto gan no vides ilgtspējības viedokļa, gan arī no ērtību viedokļa, jo, kā jau tika minēts, dzelzceļš ir ātrāks, ērtāks un drošāks mobilitātes veids.

**A. Caune** informē, ka nav saņēmti papildus jautājumi, izsaka pateicību par līdzdalību un atgādina, ka priekšlikumus un komentārus var iesniegt līdz sabiedriskās apspriešanas noslēgumam 2020. gada 6. novembrī.

Sanāksme tiek slēgta plkst.11:00

Sanāksmes vadītājs A. Caune

Sanāksmi protokolēja I. Lazdiņa

**Sabiedrības iebildumi un priekšlikumi par Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027.gadam stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskata projektu**

<b>Nr. p.k.</b>	<b>Datums</b>	<b>Iebilduma/priekšlikuma iesniedzējs</b>	<b>Iesniegtā iebilduma/priekšlikuma būtība</b>	<b>Ņemts vērā/ nav ņemts vērā</b>	<b>Pamatojums, ja iebildums/priekšlikums nav ņemts vērā</b>
1	06.11.2020	Rīgas pilsētas attīstības departaments	Transporta sektora emisijas ir lielā mērā atkarīgas no degvielas patēriņa, kuru ietekmē arī tādi faktori, kā ekonomiskā situācija, ar ko var paskaidrot emisiju pieaugumu pēc recesijas perioda – 2007. gadā un turpmāko samazinājumu, kas sakrīt ar būtisku degvielas cenu pieaugumu, kā arī iedzīvotāju skaita samazinājumu valstī (skat. 3.2.2. attēlu).  3.2.2. attēlā redzamo diagrammu papildināt ar ekonomikas tendenču pamatojumu grafiku vai arī sniegt papildus statistiku par ekonomisko situāciju minētam periodam (piemēram 2004–2010).	Ņemts vērā, 3.3.2. diagramma papildināta ar diviem attēliem	N/a
2	06.11.202	Rīgas pilsētas attīstības departaments	Precizēt, par kāda līmeņa (mikromobilitātes punkts, pilsētas mobilitātes punkts, reģionālās mobilitātes punkts, starptautiskās mobilitātes punkts) un par tieši kuriem mobilitātes punktiem šeit ir domāts. Monitoringa ietvaros būtiski veidot sasaisti starp mobilitātes punktu attīstību un sabiedriskā transporta lietotāju, kā arī mikromobilitātes transportlīdzekļu lietotāju dinamikas korelāciju.	Nav ņemts vērā	Mobilitātes punktu līmeņu definēšanas prasības skatāmas ārpus TAP2027 ietvara
3	13.11.2020	VARAM	Nodalīt starptautiskos vides aizsardzības dokumentus no Eiropas Savienības vides aizsardzības dokumentiem pārskatāmības dēļ.	Ņemts vērā	N/a

4.	13.11.2020	VARAM	Izvērtēt, vai nepieciešams atsaukties uz stratēģiju "Eiropa 2020", ņemot vērā, ka pamatnostādnes stāsies spēkā 2021. gadā.	Ņemts vērā, atsauce ir dzēsta	N/a
5.	13.11.2020	VARAM	Papildināt ar Eiropas Komisijas 17.09.2020. paziņojumu "Eiropas 2030. gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā".	Ņemts vērā, Vides pārskats papildināts	N/a
6.	13.11.2020	VARAM	Precizēt 58.lpp 35. uzdevumu, jo nav saprotams pamatojums secinājumam, ka elektrificētas ostu pietātnes neradīs būtisku SEG emisiju samazināšanu. VARAM ieskatā ostu pietātņu elektrifikācija ir nozīmīgs pasākums SEG emisiju samazināšanai.	Ņemts vērā, teksts precizēts	
7.	13.11.2020	VARAM	a. aktualizēt norādīto informāciju attiecībā uz Nacionālā attīstības plāna 2021.-2027.gadam statusu. Šobrīd tekstā norādīts, ka dokuments ir izstrādes gala stadijā, lai gan ir apstiprināts Saeimā šī gada 2. jūlijā; b. aizvietot vārdu "adaptācija" ar vārdiem "pielāgošanās klimata pārmaiņām".	Ņemts vērā	N/a
8.	02.11.2020	Dabas aizsardzības pārvalde	Saskaņā ar Eiropas Savienības Vides pārskatu, kurā apkopota informācija no Eiropas Savienības dalībvalstu Ziņojumiem Eiropas Komisijai par biotopu (dzīvotņu) un sugu aizsardzības stāvokli, tai skaitā Latvijas sniegto informāciju, konstatējams, ka transporta infrastruktūra vislielāko ietekmi rada attiecībā uz rūpuļiem un abiniekiem, kam seko ietekme uz putniem, kā arī dažādiem biotopiem. Transporta infrastruktūras radītā negatīvā ietekme var būt netieša, piemēram, saistīta ar izmaiņām hidroloģiskajā režīmā, kā arī ceļu nomales var kalpot par izplatības koridoriem svešzemju un invazīvām sugām.	Vides pārskatā ir iekļauta minētā informācija	N/a

9.	02.11.2020	Dabas aizsardzības pārvalde	Papildu informācija par transporta infrastruktūras radīto fragmentācijas ietekmi uz ainavu pieejama arī Eiropas Vides aģentūras mājaslapā, kur redzams, ka Eiropas Savienībā kopumā izmaiņas ir negatīvas.	Teksts Vides pārskatā papildināts	N/a
10.	02.11.2020	Dabas aizsardzības pārvalde	3. Plānojot jaunu ceļu infrastruktūras izveidi, Pārvalde aicina ņemt vērā jau esošo meža ceļu infrastruktūru, lai mazinātu meža un lauksaimniecības zemju fragmentāciju. Lūdzam paredzēt, ka, veicot esošo ceļu pārbūvi, iespēju robežās tiek pielāgoti tehnoloģiskie risinājumi, lai tiktu saglabāti dabas un ainavas elementi, piemēram, alejas un koku rindas gar ceļiem, kā arī ieviesti risinājumi sīko dzīvnieku migrācijas nodrošināšanai, piemēram, izbūvējot migrācijas koridorus (tuneļus) zem ceļiem un norobežojošas joslas. Katru gadu liels skaits sīko dzīvnieku (it sevišķi abinieki, rāpuļi) iet bojā uz ceļiem, tādējādi piesaistot lielākus dzīvniekus (maitēdājus), kas vēl vairāk rada avārijas riskus automašīnu sadursmēm ar dzīvniekiem un putniem. Līdz ar to arī netieši tiktu uzlabota drošība uz autoceļiem. Vienlaikus arī attiecībā uz lielajiem zīdītājiem ir identificēta negatīva ietekme, ko var radīt jaunas līnijveida transporta būves, piemēram, fragmentējot populācijas. Tāpēc plānojot jaunu transporta infrastruktūras objektu izbūvi, ir nepieciešams izvērtēt un plānot dzīvnieku pāreju veidošanu.	Pieņemts zināšanai. Tiek vērtēts veicot projektu sākotnējo ietekmes uz vidi novērtējumu vai pilno ietekmes uz vidi novērtējumu	N/a
11.	02.11.2020	Dabas aizsardzības pārvalde	Pārvalde lūdz ņemt vērā, ka, pārbūvējot un uzlabojot transporta tīklu, var paplašināt trasi vai mainīt tās novietojumu, attiecīgi arī paplašinās ietekmes zona, piemēram, ceļa nodalījuma josla. Arī jaunu veloceļu izbūve būtu plānojama, iepriekš izvērtējot risinājumus	Ņems vērā	Šis ierosinājums ir jau iestrādāts 5.1. tabulas iekļautajā 1. risinājumā

			un vietas, kur to būvniecība rada vismazāko ietekmi uz aizsargājamām sugām un biotopiem. Vienlaikus pamainot ceļa nodalījumu joslu apsaimniekošanas praksi, ir iespējams mazināt negatīvo ietekmi, jo nereti ceļa nodalījumu joslās attīstās piemēroti apstākļi dažādām savvaļas augu sugām, bezmugurkaulniekiem.		
12.	26.10.2020	Transportbūvju inženieru asociācija	Tomēr ņemot vērā, ka plānošanas dokumentā viens no virzieniem ir transporta drošības aspekti, lūgums vērtēt vai SIVN nebūtu papildināms ar transporta (satiksmes) drošības aspektu izvērtējumu. Ja šāds izvērtējums nav reglamentēts ārējos normatīvajos aktos, vai normatīvo aktu papildināšana nebūtu viens no būtiskiem rīcību virzieniem, kas būtu iestrādājams TAP2027 un īstenojams pārskatāmā periodā?	Nav ņemts vērā	Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros transporta drošības jautājumi tiek vērtēti ciktāl atbilstoši uzdevumiem ir ietverti plānošanas dokumentā, vērtējot to ietekmi uz aspektiem, kas vides pārskatā ietverami atbilstoši MK noteikumiem 1587 "Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums", proti, ietekme uz cilvēkiem, viņu veselību, materiālajām vērtībām, kultūras, arhitektūras un arheoloģisko mantojumu, dabas un ainavu daudzveidību, augsnes kvalitāti, ūdens kvalitāti, gaisa



					kvalitāti, klimatiskajiem faktoriem, kā arī minēto jomu mijiedarbības novērtējumu. Piekrītam Satiksmes ministrijas viedoklim, ka jautājums par normatīvā regulējuma pilnveidošanu transporta drošības aspektu izvērtējuma jomā, var tikt vērtēts Ceļu satiksmes drošības plānu izstrādāšanas un īstenošanas ietvaros.
13.	05.11.2020	Ekonomikas ministrija	Lūgums 9.1.nodaļā kā vienu no indikatoriem iekļaut arī “transporta enerģijas patēriņš ceļu transportā”. Norādām, ka ceļu transports ir otrs lielākais enerģijas galapatērētājs, līdz ar to transporta enerģijas patēriņa rādītājam būs ļoti liela ietekme valsts energoefektivitātes mērķa “enerģijas galapatēriņa samazinājums” izpildē.	Vides pārskatā ir iekļauts indikators - transporta enerģijas patēriņš autoceļu transportā	