



Valsts vides dienests

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67084200, e-pasts [pasts@vvd.gov.lv](mailto:pasts@vvd.gov.lv), [www.vvd.gov.lv](http://www.vvd.gov.lv)

Rīgā

13.05.2026

Nr.11.14/AP/4498/2026

## **Lēmums** **Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras** **piemērošanu**

### **Adresāts, plānošanas dokumenta izstrādātāja:**

Jūrmalas valstspilsētas administrācija, reģistrācijas Nr. 90000056357, adrese: Jomas iela 1/5, Jūrmala, LV-2015, e-pasts: [pasts@jurmala.lv](mailto:pasts@jurmala.lv) (turpmāk – Izstrādātāja).

### **Plānošanas dokumenta nosaukums un izstrādes mērķis:**

Tematiskais plānojums “Jūrmalas valstspilsētas Mobilitātes plāns” (turpmāk – Mobilitātes plāns). Mobilitātes plāna izstrādes mērķis ir izstrādāt stratēģiskās plānošanas ietvardokumentu, kas identificēs esošo situāciju, analizēs to un noteiks nepieciešamās izmaiņas un uzlabojumus Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes jomā ar virsmērķi nodrošināt ilgtspējīgus risinājumus Jūrmalas valstspilsētas mobilitātē. Mobilitātes plāns kalpos par vadlīnijām tālāko rīcību plānošanā un īstenošanā. Mobilitātes plāna robežas ir Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības administratīvā teritorija.

### **Izvērtētā dokumentācija:**

Izstrādātājas 2026. gada 27. aprīļa iesniegums Nr.1.1-37/26N-1966 “*Iesniegums par tematiskā plānojuma “Jūrmalas valstspilsētas Mobilitātes plāns” izstrādes uzsākšanu*” (turpmāk – Iesniegums), Jūrmalas domes 2022. gada 31. marta lēmums Nr.123 (protokols Nr.6, 51.punkts) “*Par tematiskā plānojuma “Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes plāns” izstrādes uzsākšanu*” (turpmāk – Lēmums), Jūrmalas domes 2024. gada 29. augusta lēmums Nr.413 (protokols Nr. 11, 28.punkts) “*Grozījumi Jūrmalas domes 2022. gada 31. marta lēmumā Nr.123 “Par tematiskā plānojuma “Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes plāns” izstrādes uzsākšanu”*” (turpmāk – Lēmuma grozījumi) un darba uzdevums, Valsts vides dienesta (turpmāk – Dienests) 2026. gada 5. marta vēstule Nr. 2.3/AP/2181/2026 “*Par SIVN viedokli tematiskajam plānojumam “Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes plāns”*”, Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) 2026. gada 9. aprīļa vēstule Nr. 4.8/2293/2026-N “*Par Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes plānu*”, Veselības inspekcijas 2026. gada 31. marta vēstule Nr. 1.7.5.-1./3219 “*Par ietekmes uz vidi stratēģisko novērtējumu Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes plānam*”.

### **Plānošanas dokumenta Izstrādātāja viedoklis:**

Izstrādātāja sniegusi viedokli, ka Mobilitātes plānam stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma

(turpmāk – Stratēģiskais novērtējums) procedūra nav nepieciešama, jo darbības un ieceres ir analizētas Jūrmalas attīstības stratēģijas 2010.-2030.gadam<sup>1</sup> (turpmāk – Stratēģija), Jūrmalas valstspilsētas attīstības programmas 2023.-2029.gadam<sup>2</sup> (turpmāk – Programma) un Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojuma<sup>3</sup> (turpmāk – Teritorijas plānojums) veiktajos Stratēģiskajos novērtējumos.

### **Faktu konstatācija, izvērtējums, argumenti un apsvērumi lēmuma satura noteikšanai:**

1. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk – Likums) 23.<sup>1</sup> panta pirmā daļa paredz, ka, uzsākot tādu plānošanas dokumentu sagatavošanu, kam saskaņā ar šo Likumu var būt būtiska ietekme uz vidi, arī uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (*Natura 2000*), tā izstrādātājs iesniedz kompetentajai institūcijai<sup>4</sup> –Dienestam<sup>5</sup> – rakstveida iesniegumu. Pirms rakstveida iesnieguma iesniegšanas izstrādātājs konsultējas ar ieinteresētajām vides un sabiedrības veselības institūcijām un iesniegumā pamato nepieciešamību plānošanas dokumentam piemērot Stratēģisko novērtējumu vai iemeslus, kādēļ šāds novērtējums nav nepieciešams. Likuma 23.<sup>3</sup> panta 1. punkts noteic, ka Dienests pieņem motivētu lēmumu par to, vai konkrētam plānošanas dokumentam ir nepieciešams Stratēģiskais novērtējums.
2. Dienestā saņemts Izstrādātāja Iesniegums, ar kuru Izstrādātāja informē par Mobilitātes plāna izstrādes uzsākšanu. Atbilstoši Iesniegumam, Lēmumam, Lēmuma grozījumiem un darba uzdevumam:
  - 2.1. Mobilitātes plāns izstrādāts, balstoties uz pašvaldībā izstrādātiem un apstiprinātiem dokumentiem: Stratēģiju, Programmu un Teritorijas plānojumu.
  - 2.2. Izstrādājot Mobilitātes plānu, tiek ietvertas darbības, kas jau ir paredzētas Programmā un tās ir: drošas, ērtas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveide; uzlabot ceļu satiksmes drošību; veicināt mikromobilitātes attīstību pilsētā; ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas organizēšanai; attīstīt multimodālu sabiedriskā transporta tīklu ar dzelzceļu kā “mugurkaulu”; samazināt transporta emisiju daudzumu, uzlabojot gaisa un vides kvalitāti, tai skaitā nepalielinot trokšņa līmeni pilsētā. Iesniegumā norādīts, ka ietvertās darbības un ieceres nav saistītas ar jaunu/ citu vides problēmu identificēšanu un norādīts, ka, īstenojot Mobilitātes plāna rīcības/ aktivitātes, tiks ievērotas valsts normatīvajos aktos noteiktās vides aizsardzības prasības, gadījumos, kad tas nepieciešams atbilstoši Likuma nosacījumiem.
  - 2.3. Atbilstoši Darba uzdevumam, Mobilitātes plāna izstrāde nepieciešama Stratēģijā šādu attīstības prioritātes JŪRMALNIEKS pasākumu pārskatīšanai un atbalstam:
    - J1 “Integrētas pilsētas transporta sistēmas izveide” (autobusu maršruti, pilsētas velo infrastruktūra, autostāvvietas, ielu tīkla attīstība, dzelzceļa

<sup>1</sup> Aktualizētā redakcija apstiprināta ar Jūrmalas domes 2023. gada 25. maija lēmumu Nr. 190.

<sup>2</sup> Apstiprināta ar Jūrmalas domes 2022. gada 15. septembra lēmumu Nr. 409.

<sup>3</sup> Apstiprināts ar Jūrmalas pilsētas domes 2012. gada 11. oktobra saistošajiem noteikumiem Nr. 42 “Par Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojuma grafiskās daļas, teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu apstiprināšanu”, kurā veikti grozījumi ar Jūrmalas domes 2024. gada 25. janvāra saistošajiem noteikumiem Nr. 2 “Par Jūrmalas valstspilsētas teritorijas plānojuma grozījumu, grafiskās daļas, teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu apstiprināšanu”.

<sup>4</sup>Likuma 6. panta pirmā daļa.

<sup>5</sup>Vides pārraudzības valsts birojs, saskaņā ar Ministru kabineta 2024. gada 17. decembra rīkojumu Nr. 1191 “Par Vides pārraudzības valsts biroja un Būvniecības valsts kontroles biroja reorganizāciju” ar 01.02.2025. reorganizēts par Enerģētikas un vides aģentūru. Saskaņā ar Ministru kabineta 2025. gada 26. augusta rīkojuma Nr. 533 “Par Enerģētikas un vides aģentūras pievienošanu Valsts vides dienestam” 2. punktu, no 2025. gada 1. oktobra Valsts vides dienests pārņem likvidējamās Enerģētikas un vides aģentūras funkcijas.

satiksmes iekļaušana pilsētas transporta sistēmā, transporta savienojumu attīstīšana ar starptautisko lidostu "Rīga", videi draudzīgas transporta sistēmas ieviešana un mikromobilitātes punktu izveide un pilnveide);

- J2 "Jauna tilta būvniecība pār Lielupi";
- J3 "Tranzīta samazināšana caur pilsētu" (Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūve, satiksmes mierināšanas pasākumi Dubultu-Majoru posmā);
- J4 "Publiskās telpas izcilība" (pilsētas parku labiekārtošana, pilsētvides informatīvās telpas uzlabošana, universālā dizaina nodrošināšana pilsētas vidē);
- J5 "Droša pilsēta" (publiskās telpas apgaismojuma uzlabošana, satiksmes drošības pasākumi);
- J13 "Pilsētvides uzlabošana Kauguros un Slokā" (Satiksmes drošības uzlabošana).

2.4. Jūrmalas valstspilsētas administratīvās teritorijas robežās atrodas sekojošas *Natura 2000* teritorijas: Ķemeru Nacionālais parks, dabas parks "Ragakāpa", dabas liegums "Lielupes grīvas pļavas", aizsargājamā jūras teritorija "Rīgas līča rietumu piekraste". Bez iepriekš minētajām *Natura 2000* teritorijām Jūrmalā, Lielupes labajā krastā, atrodas unikāla priežu audze - dabas liegums "Darmšates priežu audze", Bolderājas - Priedaines kāpu grēda: īpaši aizsargājams ģeoloģiski-morfoloģiskais dabas objekts "Bullu kāpas" (ĪADT statuss apstiprināts 2019. gadā) un Bažciemā pie Rīgas - Tukuma - Ventspils dzelzceļa līnijas - mikroliegums.

2.5. Pilsētas teritorijā atrodas jūras aizsargjosla, Rīgas līča krasta kāpu aizsargjosla, ierobežotas saimnieciskās darbības josla, virszemes ūdensobjekti: Lielupes, Vēršupītes, Jāņupītes, Varkaļu kanāla, Hapaka grāvja, Slokas karjera ūdenskrātuves, Slokas ezera, Aklā ezera, Akača ezera un Melnezera aizsargjoslas, mežu aizsargjosla ap pilsētām, aizsargjoslas ap purviem (Raganu, Slokas un Slēperes purvs), aizsargjoslas ap dzeramā ūdens ieguves vietām, t.sk. minerālūdeņu ieguves vietām.

2.6. Iesniegtajos materiālos nav norādīta Mobilitātes plāna ietvaros plānoto darbību atbilstība Likuma 1. un 2. pielikumā iekļautajām darbībām.

3. Saskaņā ar Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr. 157 "Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums" (turpmāk – Noteikumi Nr. 157) III nodaļas 5. un 6. punktu pirms plānošanas dokumenta izstrādes uzsākšanas izstrādātāja konsultējas ar Dienestu, DAP administrāciju un Veselības inspekciju par plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamo ietekmi uz vidi un cilvēku veselību, kā arī par Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību un minēto konsultāciju rezultātus iesniedz Dienestā. Iesniegumam pievienoti šādi dokumenti un viedokļi:

3.1. DAP 2026. gada 9. aprīļa vēstule Nr. 4.8/2293/2026-N "Par Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes plānu". DAP norāda, ka Mobilitātes plānam var nepiemērot Stratēģisko novērtējumu, ja plānotās ieceres ir salāgotas ar spēkā esošo Jūrmalas attīstības programmu un teritorijas plānojumu. Vienlaikus DAP iesaka Mobilitātes plānā neparedzēt risinājumus, kas iznīcinātu vērtīgus dabas objektus un teritorijas vai pasliktinātu to stāvokli. Kā arī Mobilitātes plāna izstrādē ņemt vērā īpaši aizsargājamo dabas teritoriju dabas aizsardzības plānos noteikto un neplānot risinājumus, kas būtu pretrunā dabas aizsardzības plānu apsaimniekošanas pasākumiem un īpaši aizsargājamo dabas teritoriju aizsardzības noteikumiem.

3.2. Veselības inspekcijas 2026. gada 31. marta vēstule Nr. 1.7.5.-1./3219 "Par ietekmes uz vidi stratēģisko novērtējumu Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes plānam". Veselības inspekcija vēstulē norāda, ka ņemot vērā, ka Mobilitātes plānā netiek

paredzētas jaunas attīstības ieceres, kas pēc būtības, apjoma vai iespējamās ietekmes uz vidi būtiski atšķirtos no iepriekš izvērtētajām un saskaņā ar Likuma 4. panta prasībām, Veselības inspekcija piekrīt, ka stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma veikšana Mobilitātes plānam nav nepieciešama. Vienlaikus Veselības Inspekcija vērs uzmanību, ka Mobilitātes plāna īstenošanas gaitā jāņem vērā sabiedrības veselības aspekti, īpaši gaisa kvalitātes saglabāšana un trokšņa līmeņa samazināšana.

- 3.3. Dienests atbilstoši Noteikumu Nr. 157 5. un 6. punktu prasībām nav atsevišķi paudis savu viedokli par Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību, bet tā kā Dienests pieņem lēmumu par Stratēģiskā novērtējuma piemērošanu vai nepiemērošanu, tad Dienesta viedoklis ir pausts turpmāk tekstā.
4. Mobilitātes plāns nav ietverts to plānošanas dokumentu vidū, kam saskaņā ar Noteikumu Nr. 157 2. punktu Stratēģiskais novērtējums būtu nepieciešams, neatkarīgi no plānošanas nolūka un saturiskās ieceres. Līdz ar to jautājums par Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību izriet no vērtējuma par sagaidāmās ietekmes būtiskumu, tostarp plānošanas dokumentā iekļautajiem vides problēmu risinājumiem un to ietekmes būtiskumu:
  - 4.1. Likuma 23.<sup>2</sup> pants noteic, ka, vērtējot Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību, ņem vērā plānošanas dokumenta būtību (23.<sup>2</sup> panta 1. punkts), tostarp un to, cik lielā mērā tajā tiek ietverti priekšnoteikumi paredzēto darbību un projektu realizācijai, ievērojot vietas izvēli, darbības veidu, apjomu, nosacījumus un resursu izmantošanu, kā arī to, cik lielā mērā dokuments ietekmē citus plānošanas dokumentus atšķirīgos plānošanas līmeņos, pastiprina vai rada vides problēmas (23.<sup>2</sup> panta 1. punkta “a”, “b”, “c”, “d” apakšpunkts). Tāpat Likuma 23.<sup>2</sup> pants 2. punktā noteic, ka jāņem vērā iespējamai ietekmei pakļautās teritorijas un sagaidāmās ietekmes raksturs, – ilgums, summārās ietekmes, pārrobežu ietekmes, avāriju riski u.c. Savukārt Likuma 23.<sup>2</sup> panta 3. un 4. punkts paredz, ka jāņem vērā ietekmei pakļautās teritorijas jutīgums, tostarp ietekmi uz aizsargājamām dabas un kultūras vērtībām, vides resursiem.
  - 4.2. Likuma 4. panta trešās daļas 1. un 2. punkts noteic, ka Stratēģisko novērtējumu citu starpā veic plānošanas dokumentiem, kurus apstiprina vietējā pašvaldība, kuri saistīti ar reģionālo attīstību, zemes izmantošanu, teritoriju plānojumiem un ietver pamatnosacījumus šā Likuma 1. vai 2. pielikumā paredzēto darbību īstenošanai, kā arī plānošanas dokumentiem, kas var būtiski ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (*Natura 2000*). Savukārt Likuma 4. panta piektā daļa paredz, ka Stratēģisko novērtējumu šā panta trešās daļas plānošanas dokumentiem neveic, ja tie attiecas uz nelielu teritoriju izmantošanu vietējās pašvaldības līmenī vai nelieliem to grozījumiem, izņemot gadījumus, kad šo dokumentu īstenošana var būtiski ietekmēt vidi.
  - 4.3. Mobilitātes plāna izstrāde attiecināma uz lielu teritoriju, kas ir visa Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības administratīvā teritorija, tajā nosakot ilgtermiņa mobilitātes un infrastruktūras attīstību. Plānošanas teritorijā ir vairākas Natura 2000 teritorijas, piekrastes aizsargjosla u.c. dabas objekti, kas attīstības iecerē neizslēdz paaugstināta riska veidošanos uz tiem. Vienlaikus, izvērtējot darba uzdevumu, konstatējams, ka Mobilitātes plāna mērķis ir izstrādāt stratēģiskās plānošanas ietvardokumentu, kas identificēs esošo situāciju, analizēs to un noteiks nepieciešamās izmaiņas un uzlabojumus Jūrmalas valstspilsētas mobilitātes jomā ar virsmērķi nodrošināt ilgtspējīgus risinājumus Jūrmalas valstspilsētas mobilitātē. Turklāt Mobilitātes plāns ietver divus izstrādes uzdevumus: 1) mobilitātes tīkla un transporta sistēmas esošās situācijas izpēti un analīzi; 2) mobilitātes rīcības plāna izstrāde, sniedzot risinājumus/ priekšlikumus, tādās jomās kā, piemēram, auto ceļu un ielu tīkla attīstība, transporta apkalpojošās infrastruktūras attīstība, publiskās ārtelpas pilnveidošana, ūdenstransporta attīstība, velosipēdistu, gājēju un mazjaudas

transportlīdzekļu infrastruktūras attīstība u.c. Tāpat arī Stratēģijā ir definēti konkrētāki pasākumi, kas jāpārskata Mobilitātes plāna ietvaros un kā daži no tiem, kuriem, Dienesta ieskatā, pastāv būtiskāka ietekmes uz vidi iespējamība, ir Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūve un jauna tilta būvniecība pār Lielupi. Izvērtējot Izstrādātājas norādi, ka Mobilitātes plānā ietvertās plānotās darbības un ieceres ir analizētas Stratēģijas, Programmas un Teritorijas plānojuma Stratēģiskajos novērtējumos, Dienests, attiecībā uz iepriekš izceltajiem pasākumiem, konstatē sekojošo:

- Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūve plānota Kauguru apvidū, no valsts reģionālā autoceļa P128 “Sloka-Talsi” virzienā uz dienvidiem un savienojoties ar valsts galveno autoceļu A10 “Rīga-Ventspils”, kopā sastādot ~5 km garu autoceļa posmu, tostarp skarot arī Ķemeru nacionālo parku:
    - 4.6.1. Stratēģijas Vides pārskatā par šo pasākumu ir norādīts, ka tam ir pozitīva ietekme uz pilsētas vidi, tai skaitā gaisa kvalitāti. Turpat minēts, ka, plānojot Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūvi, uzmanība pievēršama sulfīdo minerālūdeņu veidošanās un tranzīta areālam, izvērtējot būvniecības un ekspluatācijas iespējamo ietekmi uz minerālūdeņu veidošanās procesu, nepieļaujot ar skābekli bagātinātu virszemes vai gruntsūdeņu lejupejošo infiltrāciju Augšdevona Salaspils ūdens horizontā. Rekomendējams iespēju robežās plānot autoceļu būvniecību neskarot ar sērūdeņradi bagāto sulfīdo minerālūdeņu atradnes teritoriju. Rekomendējams jau priekšizpētes ietvaros izvērtēt teritorijas vides stāvokli un nepieciešamību veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.
    - 4.6.2. Programmas Vides pārskatā šis pasākums nav pieminēts un vērtēts.
    - 4.6.3. Teritorijas plānojumā ir noteiktas teritorijas ar īpašiem noteikumiem, kā, piemēram, TIN72 “Satiksmes infrastruktūras attīstībai nepieciešamā teritorija”, taču šobrīd spēkā esošajā Teritorijas plānojumā apvedceļa izbūves vieta nav noteikta kā TIN72, lai gan Grafiskās daļas kartē ir identificējama šim apvedceļam atvēlētā teritorija. Teritorijas plānojuma Vides pārskatā šis pasākums nav pieminēts un vērtēts.
  - Tilts pār Lielupi plānots Druvciema apkaimē un tas, atbilstoši Stratēģijai paredzēts Jaundubultu šķērsojuma (ceļa) izbūves ietvaros, un tilta posmam sākoties no Slokas ielas un Lielupes otrā pusē savienojoties ar valsts galveno autoceļu A10 “Rīga-Ventspils”:
    - 4.7.1. Stratēģijas Vides pārskatā rekomendēts jau priekšizpētes ietvaros izvērtēt teritorijas vides stāvokli un nepieciešamību veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.
    - 4.7.2. Programmas Vides pārskatā šis pasākums nav pieminēts un vērtēts.
    - 4.7.3. Teritorijas plānojumā tilta pār Lielupi izbūves vieta ir noteikta kā TIN72 “Satiksmes infrastruktūras attīstībai nepieciešamā teritorija” un ietverta Grafiskās daļas kartē. Teritorijas plānojuma Vides pārskatā šis pasākums nav pieminēts un vērtēts.
- 4.4. No augstāk minētā Dienests secina, ka plānotās attīstības ieceres, tostarp divas izceltās un apskatītās attīstības ieceres, nav minētas visos augstāk pieminētajos Stratēģiskajos novērtējumos, attiecīgi tās no vides aspekta nav vērtētas. Tajā pat laikā Stratēģijā pret šiem diviem plānotajiem attīstības pasākumiem norādīts, ka jau priekšizpētes ietvaros būtu jāizvērtē teritorijas vides stāvokli un nepieciešamība veikt

ietekmes uz vidi novērtējumu. Tas savukārt sasauca ar Likuma 3. panta 1. punktā noteikto ietekmes savlaicīgas novērtēšanas principu.

- 4.5. Tāpat arī balstoties uz augstāk minēto, Dienesta ieskatā Mobilitātes plāna izstrādes gaitā tiek izskatīti risinājumi, kurus var attiecināt uz Likuma 2. pielikuma darbībām, kurām ir veicams sākotnējais izvērtējums. Vērtējot augstāk izceltos piemērus, norādāms, ka Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūvei, kā arī tilta pār Lielupi izbūvei, no šobrīd zināmā informācijas apjoma, būtu piemērojams sākotnējais izvērtējums atbilstoši Likuma 2.pielikuma 5.punkta a)apakšpunktā (*jauna ceļa būvniecība, ja tā garums ir 1 kilometrs un vairāk*) un b)apakšpunktā (*jauna ceļa būvniecība, ja tas paredzēts īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, robežojas ar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vai paredzēts 100 metru attālumā no tās*) noteiktajam. Tādēļ šajā gadījumā plānošanas dokuments pielīdzināms Likuma 4. panta trešās daļas 1. punktā noteiktam plānošanas dokumentiem, kam nepieciešams veikt Stratēģisko novērtējumu.
- 4.6. Tāpat konstatējams, ka Mobilitātes plāns atbilst Likuma 4. panta trešās daļas 2. punktā noteiktiem plānošanas dokumentiem, kam Stratēģiskais novērtējums nepieciešams saistībā ar ietekmi uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas (Natura 2000) teritorijām, jo nav izslēdzams, ka, vērtējot iespējamās mobilitātes risinājumus, kāds no tiem varētu skart arī īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Kā viens no objektiem, kas nelielā daļā skars Natura 2000 teritoriju (Ķemeru nacionālo parku, tā dabas lieguma zonu) ir plānotā un augstāk minētā Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūve.
- 4.7. Vienlaikus Dienests secina, ka, lai gan Mobilitātes plāna izstrāde balstīta uz augstāka līmeņa plānošanas dokumentiem, kuriem veikts Stratēģiskais novērtējums, tomēr, kā jau arī augstāk tika secināts, Stratēģiskajos novērtējumos (Stratēģijai, Programmai un Teritorijas plānojumam) minētais par plānotajiem Mobilitātes plāna pasākumiem nav uzskatāms par pietiekamu analīzi un vērtējumu attiecībā uz konkrēto plānošanas dokumentu. Augstāka līmeņa plānošanas dokumenti nosaka vispārīgus attīstības virzienus un prioritātes, savukārt šajā tematiskajā plānojumā šie virzieni tiek konkretizēti, nosakot specifiskus transporta infrastruktūras attīstības risinājumus, satiksmes organizācijas pasākumus un telpiski identificējamus attīstības scenārijus, jo izstrādātais Mobilitātes plāns arī kalpos kā vadlīnijas tālāko rīcību plānošanā un īstenošanā. Līdz ar to tematiskā plānošana var radīt tādas ietekmes uz vidi, kas nav pietiekami identificētas vai izvērtētas iepriekš veiktajos Stratēģiskajos novērtējumos, ko arī Dienests ir konstatējis šajā lēmumā (skat. 4.3. un 4.4.punktu). Veselības inspekcija arī uzsver, ka Mobilitātes plāna īstenošanas gaitā ir jāņem vērā sabiedrības veselības aspekti, īpaši gaisa kvalitātes saglabāšana un trokšņa līmeņa samazināšana. Papildus Dienests vērs uzmanību, ka, piemēram, Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūves gadījumā ir būtiski ņemt vērā to izbūves vietu, kas plānota tieši gar dzīvojamo apbūvi un plānota Vecslocenes posmā, pārmitrajā/ purvainajā vietā, kur attiecīgi ir svarīgi vērtēt iespējamās negatīvās ietekmes, tostarp ietekmes uz hidroģeoloģiskajiem apstākļiem.
- 4.8. Ņemot vērā iepriekš norādīto, Stratēģiskā novērtējuma piemērošana un veikšana konkrētā plānošanas dokumenta izstrādei izriet no normatīvajiem aktiem (Likuma 4. panta trešā daļa, 23.<sup>2</sup> pants) un ir konkrētā plānošanas dokumenta izstrādes gadījumā pamatota, atbilstīga un nepieciešama. Veicot Stratēģisko novērtējumu, būs sniegta iespēja identificēt iespējamās būtiskās negatīvās ietekmes uz vidi, t.sk. Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības administratīvajā teritorijā reģistrētajām dabas vērtībām, piekrasti, sniedzot risinājumus un priekšlikumus ietekmes uz vidi novēršanai un samazināšanai, kas ilgtermiņā sekmētu nelabvēlīgās ietekmes uz vidi

samazināšanu vai novēršanu. Plānošanas dokumentos paredzētās darbības jāvērtē atbilstoši Likuma 23.<sup>5</sup> pantā noteiktajam, tai skaitā, sagatavojot plānošanas dokumenta vides pārskatu, jāņem vērā Likuma 23.<sup>5</sup> panta pirmajā daļā noteiktais, ka vides pārskatā, lai izvairītos no informācijas dublēšanās, iekļauj tikai tādu informāciju, kas nepieciešama attiecīgajā plānošanas stadijā, kā arī izmanto informāciju, kas iegūta iepriekšējās plānošanas stadijās, iekļaujot nepieciešamo informāciju atbilstošā detalizācijas pakāpē, kas ļauj novērtēt konkrētus jaunus plānošanas dokumenta risinājumus, t.sk. iespēju robežās ar teritoriālu piesaisti, kā arī, izstrādājot vides pārskatu ir jāņem vērā Likuma 23.<sup>5</sup> panta trešajā daļā noteiktais “izstrādātājs konsultējas ar kompetento institūciju par vides pārskata detalizācijas pakāpi”.

#### **Piemērotās tiesību normas:**

- Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4. pants, 23.<sup>2</sup> pants, 23.<sup>3</sup> pants.
- Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1. panta 5. punkts.
- Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr. 157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” 5., 6., 7. punkts.
- Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 “Vispārējie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”.
- Ministru kabineta 2014. gada 14. oktobra noteikumi Nr. 628 “Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”.

#### **Lēmuma pieņemšanas pamatojums:**

Pamatojoties uz izvērtēto dokumentāciju un faktiem, kā arī šajā Dienesta lēmumā ietvertu faktisko un tiesisko apstākļu izvērtējumu, argumentiem un apsvērumiem, Dienests konstatē, ka Mobilitātes plāns atbilst Likuma 23.<sup>2</sup> pantā noteiktajiem kritērijiem (23.<sup>2</sup> panta 1. punkta “a” un “d” apakšpunkts, 2. punkta “a” un “e” apakšpunkts, 3. punkta “d” apakšpunkts, 4. punkta “a” un “b” apakšpunkts) un Likuma 4. panta trešās daļas 1. un 2. punkta nosacījumiem, kad veicams Stratēģiskais novērtējums, ņemot vērā Likuma 3. panta 1. punktā noteikto ietekmes savlaicīgas novērtēšanas principu.

#### **Lēmums:**

Piemērot stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru tematiskajam plānojumam “Jūrmalas valstspilsētas Mobilitātes plāns”.

Atļauju pārvaldes direktore

D.Kalēja

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO  
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Sintija Bikovska, 22040539  
sintija.bikovska@vvd.gov.lv

Lēmums nosūtīts:

1. Jūrmalas valstspilsētas administrācijai, \_DEFAULT@90000056357
2. Veselības inspekcijai, \_DEFAULT@90002448818
3. Dabas aizsardzības pārvaldei, \_DEFAULT@90009099027