



Valsts vides dienests

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67084200, e-pasts pasts@vvd.gov.lv, www.vvd.gov.lv

Rīgā

21.07.2026

Nr.11.14/AP/6546/2026

Lēmums Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras nepiemērošanu

Adresāts, plānošanas dokumenta izstrādātāja:

Jūrmalas valstspilsētas administrācija, reģistrācijas Nr. 90000056357, adrese: Jomas iela 1/5, Jūrmala, LV-2015, e-pasts: 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 25. jūnija iesniegums Nr.1-1-37/26N-2950 “Par lēmuma “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanas” apstrīdēšanu” (turpmāk – Apstrīdēšanas iesniegums), Valsts vides dienesta (turpmāk – Dienests) 2026. gada 13. maija lēmums Nr.11.14/AP/4498/2026 “Lēmums par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”, 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, Dienesta 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:

Iesniegumā 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.gadam¹ (turpmāk – Stratēģija), Jūrmalas valstspilsētas attīstības programmas 2023.-2029.gadam² (turpmāk – Programma) un Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojuma³ (turpmāk – Teritorijas plānojums) veiktajos Stratēģiskajos novērtējumos.

Apstrīdēšanas iesniegumā Izstrādātāja papildus norāda, ka Mobilitātes plāns neparedz jaunas attīstības ieceres vai darbības, kas pēc būtības atšķirtos no tām, kuras jau ir izvērtētas Stratēģijas, Programmas un Teritorijas plānojuma izstrādes procesā. Tādēļ, Izstrādātājas ieskatā, nepastāv ne tiesisks, ne faktiskais pamats Mobilitātes plānam piemērot Stratēģiskā novērtējuma procedūru. Pamatojoties uz Apstrīdēšanas iesniegumā sniegtajiem papildus skaidrojumiem (skat. šī lēmuma 5.punktā), Izstrādātāja lūdz atkārtoti izvērtēt Stratēģiskā novērtējuma procedūras piemērošanas nepieciešamību un pieņemt lēmumu par tās nepiemērošanu Mobilitātes plānam.

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

1. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk – Likums) 23.¹ 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 institūcijai⁴ –Dienestam⁵ – 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 23.³ panta 1. punkts noteic, ka Dienests pieņem motivētu lēmumu par to, vai konkrētam plānošanas dokumentam ir nepieciešams Stratēģiskais novērtējums.
2. Dienestā saņemts Izstrādātājas 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

¹ Aktualizētā redakcija apstiprināta ar Jūrmalas domes 2023. gada 25. maija lēmumu Nr. 190.

² Apstiprināta ar Jūrmalas domes 2022. gada 15. septembra lēmumu Nr. 409.

³ 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”.

⁴ Likuma 6. panta pirmā daļa.

⁵ 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.

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 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 “Bulļu 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 vērš 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. Dienests, izvērtējot pieejamo informāciju, tostarp balstoties uz šī lēmuma 2.punkta apakšpunktos un 3.punkta apakšpunktos minēto, 2026. gada 13. maijā Mobilitātes plāna izstrādei pieņēma lēmumu Nr.11.14/AP/4498/2026 "*Lēmums par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*" (turpmāk – Lēmums par SIVN piemērošanu), kurā:
 - 4.1. Dienests secināja, ka plānošanas dokuments aptver visu Jūrmalas valstspilsētas administratīvo teritoriju, tostarp teritorijas ar augstu dabas aizsardzības vērtību (*Natura 2000* teritorijas, piekrastes aizsargjoslu un citus īpaši aizsargājamus dabas objektus), un paredz mobilitātes un transporta infrastruktūras attīstības risinājumus, kas var radīt būtisku ietekmi uz vidi. Dienests konstatēja, ka Mobilitātes plānā paredzēts izvērtēt un konkretizēt vairākus transporta infrastruktūras attīstības pasākumus, tostarp autoceļu, ielu, transporta infrastruktūras, publiskās ārtelpas, ūdenstransporta un aktīvās mobilitātes infrastruktūras attīstību.
 - 4.2. Izvērtējot plānošanas dokumenta izstrādes ietvaros pārskatāmos pasākumus, Dienests īpašu uzmanību pievērta tādiem attīstības pasākumiem kā Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūvei un jauna tilta pār Lielupi izbūvei, secinot, ka šie risinājumi iepriekš veiktajos stratēģiskajos novērtējumos nav pilnvērtīgi izvērtēti vai atsevišķos plānošanas dokumentos vispār nav vērtēti. Vienlaikus jau Stratēģijas vides pārskatā attiecībā uz minētajiem objektiem bija norādīta nepieciešamība priekšizpētes stadijā izvērtēt teritorijas vides stāvokli un nepieciešamību veikt ietekmes uz vidi novērtējumu.
 - 4.3. Dienests norādīja, ka Mobilitātes plāna izstrādes gaitā var tikt izvērtēti risinājumi, kas atbilst Likuma 2. pielikumā minētajām darbībām un kuriem ir veicams sākotnējais izvērtējums, kā arī nevar izslēgt iespējamu ietekmi uz *Natura 2000* teritorijām. Tādēļ secinot, ka Mobilitātes plāns atbilst Likuma 4. panta trešās daļas 1. un 2. punktā noteiktajiem kritērijiem plānošanas dokumentiem, kuriem piemērojams Stratēģiskais novērtējums.
 - 4.4. Vienlaikus Dienests secināja, ka, lai gan Mobilitātes plāns balstās uz augstāka līmeņa plānošanas dokumentiem, kuriem jau veikts Stratēģiskais novērtējums, tajos

ietvertais vērtējums nav pietiekams Mobilitātes plānā paredzēto konkrēto transporta infrastruktūras risinājumu izvērtēšanai, jo tematiskajā plānojumā attīstības virzieni tiek būtiski konkretizēti. Līdz ar to Dienests atzina, ka Stratēģiskā novērtējuma veikšana ir nepieciešama, lai identificētu iespējamās būtiskās ietekmes uz vidi un nodrošinātu atbilstošu preventīvu izvērtējumu.

5. Pēc Lēmuma par SIVN piemērošanu pieņemšanas, Dienestā saņemts Izstrādātāja Apstrīdēšanas iesniegums, ar kuru Izstrādātāja informē, ka ir iepazinies ar Lēmumā par SIVN piemērošanu ietvertajiem secinājumiem un vēlas sniegt papildus skaidrojumus:

- 5.1. Stratēģijas attīstības prioritātē "JŪRMALNIEKS" ir paredzēta iecere J2 "Jauna tilta būvniecība pār Lielupi". Savukārt, Programmas Investīciju plāna 2023. – 2029. gadam (turpmāk – Investīciju plāns) prioritātes "Ērta un integrēta mobilitāte" (Ē), rīcības virziena "Kvalitatīva un droša satiksmes infrastruktūra" (Ē1) ietvaros ir iekļauts projekts 11.Ē1 "Jaundubultu tilta būvniecība", kura paredzētais rezultāts ir tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrāde iespējamai tilta izbūvei. Vienlaikus ņemams vērā, ka minētajam projektam ir noteikta C prioritāte, kas saskaņā ar Programmas Investīciju plānā ietvērto prioritāšu skaidrojumu nozīmē, ka projekta īstenošanas darbības ir uzsākas pēc tam, kad ir pabeigtas ar projektu saistītās augstākas prioritātes (A un B) darbības, identificēti nepieciešamie finanšu resursi, izstrādāta projekta īstenošanas vīzija un izpildīti citi priekšnoteikumi tā īstenošanai.
- 5.2. Programmas vides pārskatā ir norādīts, ka jau priekšizpētes ietvaros ir rekomendējams izvērtēt teritorijas vides stāvokli un nepieciešamību veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, tostarp Teritorijas plānojuma vides pārskatā norādīts, ka jauna tilta pār Lielupi izbūves gadījumā detalizēta tilta un tam nepieciešamās infrastruktūras ietekme uz vidi vērtējama turpmākajās projekta izstrādes stadijās, nosakot projektēšanas prasības vai piemērojot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.
- 5.3. Stratēģijas attīstības prioritātē "JŪRMALNIEKS" ir iekļauta arī iecere J3 "Tranzīta samazināšana caur pilsētu", kuras ietvaros paredzēta Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūve. Savukārt, Programmas Investīciju plānā pie prioritātes "Ērta un integrēta mobilitāte" (Ē), rīcības virziena "Kvalitatīva un droša satiksmes infrastruktūra" (Ē1) ietvaros ir iekļauts projekts 8.Ē1 "Slokas savienojuma un Kauguru apejas izbūve". Minētā projekta paredzētais rezultāts ir šī savienojuma izbūve, ja būs pieejams ārējais finansējums. Programmas vides pārskatā teikts, ka jau priekšizpētes ietvaros ir rekomendējams izvērtēt attiecīgās teritorijas vides stāvokli un nepieciešamību veikt ietekmes uz vidi novērtējumu. Vienlaikus, Teritorijas plānojuma Vides pārskatā norādīts, ka minēto transporta projektu ietekme uz satiksmes plūsmām un vides komponentēm ir izvērtēta alternatīvu risinājumu ietvaros. Vides pārskatā secināts, ka šī projekta īstenošanas rezultātā sagaidāma pozitīva, tieša un ilgtermiņa ietekme uz vides kvalitāti, tostarp uz gaisa kvalitāti, trokšņa līmeņa samazināšanu, virszemes ūdeņu kvalitāti, kā arī tranzīta radītās ietekmes mazināšanu pilsētas dzīvojamajās teritorijās.
- 5.4. Izstrādātāja uzsver, ka minētās ieceres nav ietvertas Mobilitātes plāna pasākumu kopumā kā konkrēti īstenojami projekti Mobilitātes plāna ieviešanas periodā. Pašvaldība līdz šim nav veikusi un šobrīd neplāno veikt darbības, kas būtu vērstas uz jauna tilta pār Lielupi vai Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūves projektu sagatavošanu. Attiecībā uz tilta būvniecības ieceri nav pieņemti lēmumi par tās turpmāku virzību, tostarp, nav uzsākta tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrāde, nav noteikts finansējuma avots un nav veikta projekta priekšizpēte. Līdz ar to, nepastāv objektīvs pamats secināt, ka Mobilitātes plāns pats par sevi radītu

priekšnoteikumus minēto projektu īstenošanas uzsākšanai vai noteiktu to īstenošanas ietvaru.

- 5.5. Attiecībā uz Lēmuma par SIVN piemērošanu 4.5. apakšpunktā minēto, Izstrādātāja norāda, ka Mobilitātes plānā paredzētie mikromobilitātes infrastruktūras pasākumi galvenokārt ir vērsti uz gājēju un veloinfrastruktūras attīstību, sekmējot drošu, ilgtspējīgu un videi draudzīgu pārvietošanās veidu pieejamību. Vienlaikus paredzot, ka konkrētie risinājumi tiks precizēti turpmākajos plānošanas un projektēšanas posmos. Minētie pasākumi izriet no Programmas Rīcības plāna 2023.-2029. gadam noteiktās prioritātes “Ērta un integrēta mobilitāte” (Ē), rīcības virziena “Kvalitatīva un droša satiksmes infrastruktūra” (Ē1) uzdevuma Ē1.1. “Attīstīt drošu, kvalitatīvu un ilgtspējīgu gājēju celiņu un veloceļa infrastruktūru” darbībām Ē1.1.2. “Veloceļu tīkla attīstīšana” un Ē1.1.4. “Gājēju celiņu sakārtošana, atjaunošana un jauna izbūve”. Programmas vides pārskatā šo pasākumu ietekme uz vidi jau ir izvērtēta, secinot, ka sagaidāma ilglaicīga pozitīva ietekme uz vidi, veicinot videi draudzīgu pārvietošanās veidu izmantošanu.
- 5.6. Jūrmalas valstspilsētas teritorijā atrodas *Natura 2000* teritorijas un citas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, kuru aizsardzībai piemērojamas normatīvajos aktos noteiktās prasības. Tomēr, Mobilitātes plāns nerada jaunus attīstības priekšnoteikumus šajās teritorijās un neparedz jaunas infrastruktūras attīstības ieceres tādā detalizācijas pakāpē, kas pati par sevi noteiktu konkrētu projektu īstenošanas ietvaru.
- 5.7. Mobilitātes plāns neietver jaunas attīstības ieceres vai darbības, kas pēc būtības atšķirtos no tām, kuras jau ir tikušas izvērtētas Stratēģijas, Programmas un Teritorijas plānojuma izstrādes procesā. Mobilitātes plāns nenosaka jaunu ietvaru Likuma 1. un 2. pielikumā minēto darbību īstenošanai un neparedz tādas jaunas attīstības ieceres, kurām šajā plānošanas stadijā būtu identificējama nepieciešamība veikt Stratēģisko novērtējumu.
6. 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. Izvērtējot esošo informāciju un papildus sniegtos skaidrojumus, kā arī vadoties no Likuma 23.² pantā noteiktajiem kritērijiem, Dienests konstatē, ka konkrētais Mobilitātes plāns atbilst plānošanas dokumenta veidam, kam Stratēģiskais novērtējums nav nepieciešams:
- 6.1. Likuma 23.² pants noteic, ka, vērtējot Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību, ņem vērā plānošanas dokumenta būtību (23.² 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 (23.² panta 1. punkta “a”, “b”, “c”, “d” apakšpunkts). Tāpat Likuma 23.² 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 23.² panta 3. un 4. punkts paredz, ka jāņem vērā ietekmei pakļautās teritorijas jutīgums, tostarp ietekmi uz aizsargājamām dabas un kultūras vērtībām, vides resursiem.
- 6.2. 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.

- 6.3. Izvērtējot Izstrādātājas Apstrīdēšanas iesniegumā sniegtos papildu skaidrojumus un sākotnēji sniegto informāciju, Dienests atkārtoti izvērtēja iepriekš pieņemtajā lēmumā norādītos apstākļus attiecībā uz Mobilitātes plāna būtību, tajā ietvertajām attīstības iecerēm, to detalizācijas pakāpi un iespējamo ietekmi uz vidi. Sākotnējā izvērtējumā Dienests, ņemot vērā Mobilitātes plāna izstrādes darba uzdevumā ietvertos uzdevumus un tajā pārskatāmos Stratēģijā noteiktos pasākumus, tostarp Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūvi un jauna tilta pār Lielupi ieceri, secināja, ka pastāv nepieciešamība piemērot Stratēģiskā novērtējuma procedūru. Minētais secinājums tika balstīts uz apsvērumu, ka Mobilitātes plāna ietvaros minētās ieceres varētu tikt konkretizētas tādā apjomā, kas radītu priekšnoteikumus Likuma 1. vai 2. pielikumā minēto darbību īstenošanai, kā arī varētu būt saistīts ar iespējamu būtisku ietekmi uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.
- 6.4. Vienlaikus, atkārtoti izvērtējot jautājumu par Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību, Dienests ņem vērā Izstrādātājas papildus sniegto informāciju par Mobilitātes plāna saturu, tā izstrādes mērķi un detalizācijas pakāpi. Izvērtējot minēto informāciju, Dienests secina, ka Mobilitātes plāns pēc būtības ir stratēģisks tematiskās plānošanas dokuments, kura mērķis ir izvērtēt esošo mobilitātes situāciju, noteikt attīstības virzienus un sniegt priekšlikumus turpmākai mobilitātes sistēmas pilnveidei. Mobilitātes plāns ir izstrādāts, ievērojot attīstības plānošanas dokumentu hierarhiju, un tā risinājumi balstīti jau spēkā esošajos augstāka līmeņa plānošanas dokumentos – Stratēģijā, Programmā un Teritorijas plānojumā, kuros noteiktie attīstības virzieni tiek precizēti tematiskās plānošanas līmenī. Mobilitātes plāns nenosaka konkrētu infrastruktūras objektu tehniskos risinājumus, būvniecības parametrus, īstenošanas nosacījumus, finansējuma avotus vai realizācijas termiņus, kā arī tā apstiprināšana pati par sevi nerada tiešu tiesisku vai faktisku priekšnoteikumu konkrētu projektu īstenošanas uzsākšanai.
- 6.5. Vērtējot to, cik lielā mērā plānošanas dokuments nosaka priekšnoteikumus paredzēto darbību īstenošanai, Dienests ņem vērā, ka Mobilitātes plānā pārskatāmās Stratēģijā noteiktās ieceres, tostarp, Slokas savienojuma un Kauguru apvedceļa izbūve un jauna tilta pār Lielupi izbūve, jau ir ietvertas augstāka līmeņa plānošanas dokumentos un to vides pārskatos. Minēto ieceru turpmāka īstenošana ir atkarīga no atsevišķu priekšnoteikumu izpildes, tostarp nepieciešamo izpēšu veikšanas, tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādes, finansējuma pieejamības un turpmāku lēmumu pieņemšanas. Līdz ar to Dienests secina, ka Mobilitātes plāns šajā plānošanas stadijā neietver tādu detalizāciju, kas ļautu uzskatīt, ka tas nosaka minēto projektu īstenošanas ietvaru vai rada priekšnoteikumus Likuma 1. vai 2. pielikumā minēto darbību īstenošanai. Minēto infrastruktūras projektu iespējamā ietekme uz vidi, tostarp uz aizsargājamām dabas teritorijām, hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni, būs vērtējama turpmākajās projekta sagatavošanas un īstenošanas stadijās, kad būs pieejami konkrēti tehniskie risinājumi un būs iespējams piemērot normatīvajos aktos noteiktās procedūras, tostarp, ja tas būs nepieciešams, sākotnējā izvērtējuma vai ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru.

- 6.6. Vērtējot plānošanas dokumenta ietekmi uz citiem plānošanas dokumentiem, Dienests secina, ka Mobilitātes plāns neveido jaunu attīstības ietvaru, bet gan konkretizē jau spēkā esošajos attīstības plānošanas dokumentos noteiktos mobilitātes attīstības virzienus. Mobilitātes plāna risinājumi nav pretrunā ar augstāka līmeņa plānošanas dokumentiem un nerada jaunas attīstības ieceres ārpus tajos noteiktā ietvara.
- 6.7. Vienlaikus, vērtējot, vai Mobilitātes plāns rada vai pastiprina vides problēmas, Dienests ņem vērā, ka plānā paredzētie risinājumi pēc būtības ir vērsti uz ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanu – sabiedriskā transporta attīstību, mikromobilitātes infrastruktūras pilnveidi, ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, transporta emisiju samazināšanu un vides kvalitātes uzlabošanu. Tādējādi plāna īstenošana pati par sevi nav vērsta uz jaunu būtisku vides problēmu radīšanu vai esošo vides problēmu pastiprināšanu.
- 6.8. Vērtējot iespējamās ietekmes raksturu un skarto teritoriju jutīgumu, Dienests ņem vērā, ka Mobilitātes plāna teritorija aptver visu Jūrmalas valstspilsētas administratīvo teritoriju, kurā atrodas *Natura 2000* teritorijas un citas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas, kā arī teritorijas ar paaugstinātu vides jutīgumu. Tomēr, izvērtējot Mobilitātes plāna saturu, tajā ietverto risinājumu raksturu un detalizācijas pakāpi, Dienests secina, ka plānošanas dokuments nenosaka konkrētus risinājumus, kuru īstenošana pati par sevi varētu radīt paredzamu būtisku ietekmi uz minētajām teritorijām vai noteikt šādu darbību īstenošanas ietvaru. Ja nākotnē tiks virzīti konkrēti infrastruktūras projekti, to iespējamā ietekme uz *Natura 2000* teritorijām un citām īpaši aizsargājamām dabas vērtībām būs izvērtējama atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajām procedūrām.
- 6.9. Ņemot vērā minēto, Dienests uzskata, ka Stratēģiskā novērtējuma veikšana Mobilitātes plānam konkrētajā gadījumā nav nepieciešama. Pie nosacījuma, ka Mobilitātes plāna īstenošana neparedz nozīmīgas jaunas attīstības ieceres vai darbības ar papildu būtisku negatīvu ietekmi uz vidi, kā arī tiek ievēroti institūciju sniegtie nosacījumi, publiskās apspriešanas laikā saņemtās rekomendācijas un spēkā esošo normatīvo aktu prasības, iespējamo ietekmi uz vidi ir iespējams identificēt un mazināt turpmākajās konkrētu projektu plānošanas un izvērtēšanas stadijās.
- 6.10. Līdz ar to Dienests, izvērtējot tā rīcībā esošo un iesniegto informāciju atbilstoši Likuma 23.² panta 1., 2., 3. un 4. punktā noteiktajiem kritērijiem, secina, ka Mobilitātes plāns pats par sevi nenosaka tādu darbību īstenošanas ietvaru, kas varētu radīt paredzamu būtisku ietekmi uz vidi vai īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Ņemot vērā minēto, Dienests maina iepriekš izdarīto secinājumu par Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību un konstatē, ka Mobilitātes plānam Stratēģiskā novērtējuma procedūra nav piemērojama.

Piemērotās tiesību normas:

- Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4. pants, 23.² pants, 23.³ 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 lēmumā ietvertu faktisko un tiesisko apstākļu izvērtējumu, argumentiem un apsvērumiem, Likuma 23.² pantā noteiktajiem stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma nepieciešamības kritērijiem un piemērojot citas iepriekš minētās tiesību normas un lietderības apsvērumus, Dienests atbilstoši Likuma 23.³ panta 1. punktam secina, ka konkrētajā gadījumā plānošanas dokumenta īstenošanai nav paredzama tik būtiska negatīva ietekme uz vidi, lai piemērotu Stratēģisko novērtējumu.

Lēmums:

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

Ar šo lēmumu spēku zaudē 2026. gada 13. maija lēmums Nr. 11.14/AP/4498/2026 “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.

Atļauju pārvaldes direktora p.i.,
direktora vietnieks

A.Veliks

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