

Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam projekta un stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma sabiedriskā apspriešana

Protokols

VAS "Latvijas Valsts ceļi" Satiksmes organizācijas pārvaldē, Torņu ielā 7/9, Rīgā, 27.11.2017., plkst. 12:00

Piedalās:

Dalībnieku saraksts pievienots pielikumā.

Sanāksmi atklāj personu apvienības "EIRE" pārstāvis Valdis Felsbergs un iepazīstina ar sabiedriskās apspriešanas sanāksmes darba kārtību, minot, ka apspriežamais dokuments ir trīs gadu plāns, tātad ievirze un pamats turpmākai velosatiksmes attīstībai, iepriekš šāds plāns nav veikts. Tālāk tiek dots vārds ekspertam Pēterim Blumatam, kas sniedz prezentāciju par izstrādāto Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam projektu (turpmāk – Plāns), t.sk. par iesaistītajām pusēm un institūcijām, esošo situāciju, politikas dokumentiem attiecībā uz velotransportu, statistikas datiem, ES valstu pieredzi, Plāna mērķi un noteikto rezultātu, politikas rezultātīvajiem rādītājiem, rīcības virzieniem un rīcības plānu.

Tiek dots vārds jautājumiem par Plānu (pirmā apspriedes daļa).

Jānis Sprūds: Ļoti labi izklāstīts par visiem kopējiem labumiem, tomēr Plānā neizdevās saskatīt konkrētus labumus un konkrētus naudiskus ieguvumus, ko iegūs no Plāna. Līdz ar to pievienojos Vides pārskatā minētajā, ka Plāna īstenošana neatstās nekādu ietekmi uz vidi, bet vispār vajadzētu atstāt pozitīvu ietekmi. Grūti pateikt, ka tas atbilst augstākā līmeņa plānošanas dokumentam, jo, piemēram, nevar atzīt par atbilstošu Vides politikas pamatnostādņem, kur 5. nodaļa ir gaisa aizsardzība, ar mērķi – samazināt gaisa piesārņojumu, samazināt ekosistēmu degradāciju. Šeit nav tāds rezultāts. Otrkārt, neredzam, ka Latvijas ilgtspējīgas stratēģija 2030 (turpmāk – LIAS 2030) atbilst 215. punktam, ka tas izveidotu intensīvāku velotransporta attīstību un nodrošinātu Plānā paredzēto pasākumu realizācija. Tāpat arī nevaram piekrist LIAS 2030 213. punkta atbilstībai, ka velosipēdistiem tiek nodrošināta piemērota atbilstoša infrastruktūra. Kas notiek, kur šeit ir velosipēdu stāvvietas? Visas iespējamās vietas ir aizņemtas. Pie ministrijām nav, kur pieslēgt un nolikt velosipēdus. Vēl arī nav redzams, kā Plāns izpildītu LIAS 2030 236. punktu par velosipēdu izmantošanu un veicināšanu lielajās pilsētās, šeit svarīgi būtu aglomerācijas, brīnos, ka "Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk – LVC) nav pie šī kārtīgi pieķērušies. Aizbraucam līdz Bergiem, Garkalnes novada administrācijai, un tālāk viss beidzas, ir 2 km gar grāvja malu un intensīva autotransporta satiksme ar vairākām joslām, kuras jāšķērso, lai nokļūtu pāri uz Ādažu veloceļa, kur tālāk viss ir kārtībā. Līdzīga situācija ir ceļā uz Ulbroku, ir veloceļš līdz Dreiliņu aplim un viss. Tad ir 3-4 km meža mala, kur var braukt tikai, ja ir sauss, ja ir slapjš, tur nevar tikt. Pa šoseju nevar braukt, nav iespējams pie tik intensīvas satiksmes un šaura ceļa braukt. Līdzīga situācija ir izveidojusies uz Salaspili un Liepājā. Plānā nav paredzēti šie savienojumi.

Vēl viena problēma – MK noteikumi Nr. 737 "Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi" prasa, lai būtu norādīta informācija par sabiedrības līdzdalību, informācijas trūkst (kas tika ieteikts un kas tika ņemts vērā). Kopumā Plāns nav redzams, vajadzētu tādu plānu, kas dotu vajadzīgos labumus. Ir vajadzīga pozitīva ietekme uz vidi.

P. Blumats: Paldies, viedoklis tiks ņemts vērā. Piebilde – Liepāja-Grobiņa ir jaunizbūvēts starpsavienojums 2,8 km garš veloceļš.

Arvīds Vitāls: Kādu ietekmi uz pašvaldībām rada šis Plāns, kādi ir ieguvumi? Kas mums kā Liepājai būtu jāņem vērā, turpmāk plānojot pilsētas teritoriju?

P. Blumats: Šis ir Plāns ar Vislatvijas ietekmi, M. Kučinska Valdības uzdevumā Plāns ir nodots izstrādei LVC un to uzrauga Satiksmes ministrija. Plānā iepriekšējās redakcijās tika apkopots pašvaldībās paveiktais. Šobrīd pašvaldības paveikušas vairāk nekā valsts, tādēļ kopumā Plāns pašvaldībām ir informatīvs dokuments. Šis Plāns nav par veloinfrastruktūras būvniecību, bet gan par velosatiksmes attīstības ieguvumiem tautsaimniecībā.

A. Vitāls: Tātad prognozētie 700 km 2020. gadā ir tikai pašvaldības?

P. Blumats: Pašvaldības kopā ar LVC. LVC veido infrastruktūru, kas ir ārpus pilsētām, bet pašvaldības veido infrastruktūru, kas ir to plānos. Šis dokuments neparedz speciālu ES fondu piesaisti vai finansējumus veloinfrastruktūrai.

A. Vitāls: Vai ir zināms saraksts, kur valstiski būs 27 km?

P. Blumats: Kartogrāfiski tas ir parādīts prezentācijas 8. slaidā, 3. kartē.

Dalībnieks: Sanāk, ka prognozētie 700 km nav Plāna mērķis, bet no aptaujātajām pašvaldībām, esošo plānu mērķi? Un līdz ar to nekas ar Plānu nemainās to plānošanā?

P. Blumats: Jā, pašvaldības dara to neatkarīgi no Plāna.

Arnis Bergs: Politikas rezultatīvais rādītājs (procentuālais velosipēdistu īpatsvars) ir 30%, kāpēc tieši 30? 2020. gads ir aktuāls ar SEG emisijām, bet tas neattiecas uz transportu. Savukārt transporta nozarē aktuāli ir atjaunojamie energoresursi, kur viens no risinājumiem ir energoefektivitātes paaugstināšana. Velosipēds ir visenergoefektīvākais, tāpēc varbūt vairāk uzmanības vajadzētu pievērst tam. Jūs rādījāt ES ieguvumus naudas izteiksmē, varbūt pēc šīs metodes, ieliekot Latvijas rādītājus, varētu pārrēķināt Latvijas ieguvumus naudas izteiksmē?

P. Blumats: Par SEG emisijām – Latvijā autotransports ir ~ 24% no kopējām SEG emisijām, lai to mazinātu dokumentos ir noteikts, ka jāattīsta sabiedriskais transports un jāveicina gājēju un velosatiksmes infrastruktūra. Viens no vājākajiem punktiem ir Rīgas – Pierīgas aglomerācija, kurai nav kopējas vīzijas, kā izveidot saslēgumus, tādēļ situācijas uzlabošanai būtu nepieciešama valsts iejaukšanās. Eiropas līmenī fokuss ir uz elektrovelosipēdiem un ātrgaitas veloceļiem. Latvijā nepieciešams sākt ar pamatlīmeņa regulējumu. Nevar izrēķināt Latvijas ieguvumus, jo nav izejas statistisko datu.

A. Bergs: Cik saprotu, jūs neredzat iespēju sasaistīt Plānu ar aktuālo tēmu politikā un sabiedrībā – atjaunīgie energoresursi?

P. Blumats: Sasaistīt varētu, ja būtu precīzi dati par velostatistiku un pilnveidota metodika. Lai kaut ko sasaistītu ir nepieciešams pareizi uzskaitīt velosipēdistus un velosipēdus valstī. Paradumu līmenī ir lielas atšķirības starp lielajām pilsētām un mazajām. Tādēļ šo sasaisti

varētu definēt pēc šī Plāna realizācijas nākamā periodā, kad būs iegūti nepieciešamie statistikas dati par velosatiksmes attīstību Latvijā.

A. Vitāls: Valstī kopumā 27 km irniecīgs skaitlis, Vai šajos plānotajos km ir iekļauta Liepāja-Nīca? Ja nav, tad būtu labi noteikt, kur valstī visvairāk tos vajag. Un to ieviest jau projektēšanas stadijā, jo vēlāk vairs to nevarēs ielikt.

P. Blumats: LVC neatkarīgi no Plāna iezīmē jaunus posmus. LVC ir arī vairāki labās prakses piemēri, piem., Plācis – Straupe, valsts izbūvēja un nodeva pašvaldībai apsaimniekošanā. Tas modelis ir pareizs, un uz to varētu vairāk virzīties.

Dalībnieks: Es neieteiktu balstīties uz statistikas datiem. Velosipēdistu skaits mērītajos veloceļiem neparāda kopējās vajadzības.

P. Blumats: Ir privātā sektora aktivitātes – jaunākās skaitīšanas digitālās tehnoloģijas ir ieviestas Rīgā, Skolas ielas veloceļam, ar kuru palīdzību var noteikt arī, kas brauc, ne tikai, cik brauc.

Dalībnieks: Skatoties uz prezentācijas 8. slaidu, rodas šaubas vai nav divas reizes viens un tas pats objekts atzīmēts kā plānotais vai projektētais. Atsevišķi punkti 2. un 3. kartē ir vienā un tajā pašā vietā.

Valdis Felsbergs: plānota būvniecība ir tā, kur projektēšanas dokumenti ir gatavi un būvniecība jau notiek, bet projektējamie ir tie, kuri vēl tiek plānoti izprojektēt un vēl ir jārealizē.

P. Blumats: Punkti apzīmē atsevišķus posmus. 2. kartē ir 11 posmi, bet 3. kartē ir 18 citi posmi. Pārbaudīsim vēlreiz informāciju.

Linda Čakše: Priekšlikums līdz 2020. gadam izstrādāt Pierīgas velosatiksmes infrastruktūras attīstības plānu. Komunikācija starp pašvaldībām būtu vienkāršāka.

P. Blumats: Lūdzu, rakstiet viedokli.

Viesturs Silenieks: Paldies LVC un Plāna izstrādātājiem par milzīgo datu apjomu apkopošanu un apgūto aprakstošajā daļā. Tas ir par sākotnējo redakciju, kas bija uz 117 lpp, šobrīd tas ir uz 39 lpp. Rīcības plāna tabula ir krietni samazinājusies. Mērķi šobrīd neiet kopā ar rīcību. Rīcībā galvenais ir palicis tikai tūrisms, bet ikdienas braukšanas palielināšanai nav pasākumu. Galvenais jautājums, neatkarīgi, vai tā ir pašvaldība, vai privātais sektors, vai individuāls, kas ir jādara. Šobrīd Plāns neko nenosaka. Plānā ar Eiropas veloplāniem sakrīt tikai tūrisms, pārējā nav. Plāna rīcības tabula nepiedāvā risināt neko. Plānam vajadzētu būt kā ceļa kartei. Sprotams, ka arguments varētu būt – nav finanšu līdzekļu, bet, piemēram, MK noteikumus par darba vietu aprīkojumu varētu grozīt. Vajadzētu minēt citas līdzīgas rīcības, kas neprasa naudu. Visas mazās rīcības, kas neprasa naudu, varētu būt Plānā. Jāsaprot, ka tas ir pirmais Plāns Latvijas vēsturē, ko apstiprina Ministru kabinets. Tas ir augstā līmenī, bet piedāvā tik seklu līmeni: tas neko nepiedāvā. Konsultants ir apzinājis un iekļāvis aprakstošajā daļā nepieciešamo informāciju, bet pie rīcības nekas nav iekšā. Plānā vajadzētu iekļaut ES tendences un principus, ko pašvaldības var izmantot, plānojot teritoriju. Tērēt naudu tūrismam var atļauties tikai bagātās valstis. Tas ir sezonāla rakstura un īslaicīgs, šobrīd pēc Plāna rīcības

tiek ieteikts investēt nodarbē, ko cilvēki dara dažas dienas gadā. Līdz ar to rīcības tabula ir tukša. Pasākumos ir minētas tikai kampaņas, semināri utt. Latvijas riteņbraucēju apvienības biedri ir kategoriski, ka šādu Plānu Ministru kabinetā atbalstīt nevar. Pati apvienība iniciēja šādu Plānu, bet šo nav gatava parakstīt. Pamatvajadzības un nepieciešamības nav minētas. Plāns neatbilst sākotnējam mērķim.

P. Blumats: Strādājot starpinstitūciju grupā, tika secināts, ka Plāns tiek rakstīts brīdī, kad visi ES fondu projekti jau ir bijuši ieplānoti. Un pārējos dokumentos apguve ir iezīmēta. Plāns tiek rakstīts brīdī, kad naudas nav, bet nākamajā periodā būs. Otrkārt, daudzas aktivitātes, piem., veselība: Veselības ministrija minēja, ka Veselības attīstības pamatnostādnes būs sadaļa par velosatiksmes ietekmi uz veselību. Vairākas sadaļas jau tiek risinātas citu dokumentu ietvarā. Tāpat arī Finanšu ministrija atbildēja, ka naudas nav un var plānot tikai esošā budžeta ietvaros.

V. Silenieks: Tādā gadījumā Plānā vajadzēja būt ierakstam, ka jāizstrādā Sabiedrības veselības pamatnostādnes un velotransports tajā. Ja tas nav, tad velosadaļu var aizmirst. Tāpat arī par, piem., elektrovelosipēdiem u.c., jābūt rīcības plānā.

A. Bergs: Šobrīd nav skaidrs, vai mēs apspriežam Plānu vai ministriju pozīciju.

P. Blumats: Šobrīd jūs pārstāvat sabiedrības viedokli un Jūsu priekšlikumus pēc tam izskatīs starpinstitūciju darba grupa, kura izlems, vai ņemt to vērā, vai ne Plāna gala redakcijas dokumentā. Par ministriju pozīciju Jums stāstam, jo darba grupas sastāvs ir pietiekami plašs un katrs no viņiem kaut ko ieteica izmainīt vai ierosināja no jauna esošajā plāna projektā pirms šīs apspriedes.

Dalībnieks: Vai ir skaidrs (rīcības plāna punkts 1.1. – visaptverošs pētījums), kādi dati tiks vākti, kāda būs metodika, kur tālāk tiks izmantoti utt?

P. Blumats: Pētījumu lietderība tika aizgūta no ES dalībvalstīm, kuras šādus datus kolekcijā. Pamatā ir konkrētu statistisko datu vākšana, kurus vēlāk ar izmaksu ieguvumu metodes palīdzību izmanto tautsaimniecības ietekmes mērīšanai, lai noteiktu tiešos un netiešos ieguvumus no Velosatiksmes attīstības valstī.

Lina Dimitrijeva: Kopumā papildus vajadzētu arī saprast, cik un kāda ir visaptveroša Veloinfrastruktūra valstī. Lai arī darba uzdevumā nebija, mēs veicām aptauju starp pašvaldībām. Tomēr šie dati nav tik reprezentabli, lai parādītu visu Latvijas situāciju, jo atsevišķas pašvaldības neatbildēja.

Dalībnieks: Vajadzētu pēc konkrētiem kritērijiem un metodēm, lai pašvaldības godīgi atbildētu.

L. Dimitrijeva: Jā, protams, tas ir jautājums par aizpildītāju kompetenci, kuru mēs nevaram pārbaudīt. Ir apkopota informācija arī par sporta infrastruktūru, lai arī darba grupā parādījās viedoklis, ka šādai informācijai nevajadzētu atrasties.

Dalībnieks: tiek jauktas divas lietas, ko mēs gribam pateikt: velosatiksmē vai ar velotūrismu saistītās izklaides. Velosatiksmē ar velosportu neiet kopā.

Dalībnieks: Pilnībā iet kopā, personai ir jātiek līdz velosporta infrastruktūrai.

L. Dimitrijeva: Nepiekrītu, ka skeitparki neiet kopā ar velo infrastruktūru, tie trenē.

L. Čakše: Mums ir Velosatiksmes attīstības plāns. Ko tad mēs gribam, velotūrisma vai velosatiksmi? Šobrīd sasaistes nav nekādas.

L. Dimitrijeva: Mēs katru velotūrisma maršrutu neanalizējam (Latvijā kopumā tie ir 106), analizējam tikai Eiropas nozīmes.

L. Čakše: Tad nevar likt Rīcības plānā tūrisma.

L. Dimitrijeva: Par velotūrisma Latvijas mērogā ir pietiekami daudz informācijas. Plāna ietvaros tiek analizēti arī tūrisma maršruti, kas iekļaujas kopējā velosatiksmes infrastruktūrā.

L. Čakše: Uz ko tad ir akcents: uz velotūrisma, velosatiksmi Rīgas aglomerācijā?

L. Dimitrijeva: Uz velosatiksmi ikdienas pārvietošanos pamatā.

Dalībnieks: Vai ir domāts vēl kaut ko apkopot?

P. Blumats: Sabiedrības priekšlikumu rezultātā varētu papildināt pētījuma darba uzdevumu.

Dalībnieks: Ir ļoti daudz dažādu veidu, kā rēķināt velosatiksmes attīstību. Piemēram, Dānijā velosipēdistu skaits nepieaug, bet pieaug nobraukto km skaits. Kopumā varu piekrist, ka Latvijā nav šādu datu apkopojums. Vajadzētu nomērīt, cik daudz cilvēku lieto šobrīd, un tad izmērīt pēc Plāna ieviešanas vēlreiz.

P. Blumats: Tas ir jau piedāvāts.

2.daļa – Vides pārskata apspriede:

P. Blumats dod vārdu personu apvienības "EIRE" vides ekspertam Valdim Felsbergam. V. Felsbergs sniedz prezentāciju par izstrādāto Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam projekta Vides pārskatu, t.sk. par vides pārskata sagatavošanas un sabiedriskās apspriešanas procedūru, Plāna īstenošanas rezultātā vērtētajiem vides kvalitātes aspektiem, ietekmju apkopojumu un secinājumiem.

A. Bergs: Varbūt atstājam 23% pie politikas rezultatīvā rādītāja? Un jāapspiež, vai vispār pētījums ir vajadzīgs? Vai Plāna pasākumi veicinās 30% sasniegšanu? Pamatojuma un scenāriju tam nav. Mērķim nav sasaistes ar darbībām. Nevajadzētu izdomāt kaut ko un uzņemties atbildību. Ja ir plānots negatīvs rezultāts, tad tam ir jābūt pateiktam.

P. Blumats: Sabiedrības paradumi mainās neatkarīgi no politikas, cilvēki sāk vairāk izmantot videi draudzīgākus transportus. 30% sasniegšanā būs liels ieguldījums sabiedrības sapratnei, pie kuras veicināšanas paredz strādāt šī dokumenta Rīcības plāns. Parasti plānos ir atskaites bāzes punkts politikas veidošanai, šim Plānam tāda nebija, tādēļ mēs atradām valstiskā līmenī statistiskos datus, kas kalpo par šādu bāzes punktu uz kura pamata var prognozēt pieaugumu.

A. Bergs: Kā viena no metodēm, lai palielinātu velosatiksmes attīstību, ir ierēdņu un dažādu citu iestāžu darbinieku velosipēdu izmantošana vismaz vasaras sezonā. Piemēram, 2020. gadā ministrijām un to padotajām iestādēm būs jāatsakās no autotransporta izmantošanas izmešu samazināšanas dēļ.

Dalībnieks: Mērķim vajadzētu būt kaut kam, kā dēļ būtu jāveic izmaiņas. Nevis kā šeit: neatkarīgi no Plāna šis izpildīsies.

P. Blumats: Arguments, kāpēc noraidīja darba grupas sapulcē jūsu izteikto priekšlikumu: nebija skaidrs skaidrs, kā pasniegt sabiedrībai faktu, kāpēc velosipēdi jāpērk valsts pārvaldes iestādēm un vai sabiedrība akceptēs šādus izdevumus. Pie tam pie Ministru kabineta jau esot veloparks, kuru neviens nelieto. Vadlīnijas par plānu rakstīšanu saka, ka mērķim ir jābūt izmērāmam.

L. Dimitrijeva: Sākumā bija versija par veselīgo dzīvesveidu, kas ir būtisks velosatiksmes attīstībā. Tomēr tas tika noraidīts, jo to nevar izmērīt.

Dalībnieks: Tieši veselība ir izmērāma. Piemēram, slimības, kas rodas mazkustīga dzīvesveida dēļ.

Dalībnieks: Tāpat arī saskaitāms mērķis ir Aizsardzības ministrijai: cik personu, kuras grib iestāties Bruņotajos spēkos, to nevar veselības dēļ.

P. Blumats: Plāns ir zemākas hierarhijas dokuments, pamatnostādnes – augstāks. Transporta attīstības pamatnostādnes drīz pārrakstīs. Daudzi jūsu priekšlikumi ir citos virsdokumentos iekļaujami jautājumi.

J. Sprūds: Nedrīkst uz esošās statistikas bāzes taisīt Plāna nākotni. Īslaicīgās tendences, kā attīstās sabiedrības vajadzības, vispār netiek ņemtas vērā.

P. Blumats: Šis Plāns ir radīts uz tiem datiem, kas ir valstī pieejami. Bet, kā jau minēju, nākotnē dati ir vajadzīgi citādi, lai varētu izmērīt ieguvumus tautsaimniecībai.

Sanāksme noslēdzās 13:50.

Sapulci vadīja: **Valdis Felsbergs un Pēteris Blumats**

Protokolēja: **Laine Roziņa**



30. 11. 2017.

**Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam
un tā stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma
sabiedriskā apspriešana**

VAS "Latvijas Valsts ceļi" Satiksmes organizācijas pārvalde
Torņu ielā 7/9, Rīgā
2017. gada 27. novembrī plkst. 12.00

Piedalās:

Vārds, uzvārds:

Pārstāvētā iestāde vai adrese:

Paraksts:

1.	Annis Berģs
2.	LINA DIMITRIJEVA
3.	Petris Blumāts
4.	Laine Rožina
5.	Valdis Filšbergs
6.	Rīgas Šaņņicks
7.	Zanda Jansone
8.	VIESTURS SILIENIĀKS
9.	Māris JONOV
10.	LINDA ČAKŠE
11.	INDRA MURZINA
12.	Māris Blumbergs
13.	Mārtiņš Greļs
14.	Zanda Jansone
15.	Māris Jansons
16.	Deniss Sprūds
17.	Nauris Ogorodovs

18.	
19.	GIUNTA SUBSTIVA
20.	ARUNDS VITIS
21.	
22.	
23.	
24.	
25.	
26.	
27.	
28.	
29.	
30.	
31.	
32.	
33.	
34.	
35.	
36.	
37.	
38.	
39.	
40.	