

Personu apvienība “EIRE projekts”

**VELOSATIKSMEŠ ATTĪSTĪBAS PLĀNA
2018.-2020. gadam**

stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums

Vides pārskata projekts

Pasūtītājs: Valsts akciju sabiedrība “Latvijas Valsts ceļi”
Līguma Nr. 100/2017/LVC

2017. gada decembris

Satura rādītājs

Lietotie saīsinājumi	4
1. Kopsavilkums	5
2. SIVN mērķis	6
3. Plāna pamatojums.....	7
3.1 Plāna nepieciešamība un mērķi	7
3.1.1. Eiropas savienības politikas dokumentos noteiktie mērķi un to sasniegšanas iespējamā ietekme uz vidi	7
3.1.2. Nacionālā līmeņa plānošanas dokumentos noteiktie mērķi un to sasniegšanas iespējamā ietekme uz vidi	8
3.1.3. Reģionālo un vietējo pašvaldību attīstības dokumentos noteiktie mērķi un to sasniegšanas iespējamā ietekme uz vidi	11
3.2 Alternatīvas.....	12
3.3. Vides politika, likumdošanas un plānošanas ietvars	12
3.3.1. Starptautiskās konvencijas.....	12
3.3.2. Likumdošanas ietvars	14
4. SIVN veikšanai lietoto galveno metožu un metodoloģijas apraksts	15
4.1 Vispārējā pieeja un metodes	15
4.2 Sabiedrības iesaiste un konsultācijas ar institūcijām	18
4.3 Vērtētās ietekmes un vērtēšanas metodika	19
5. Vides sākumstāvokļa izpēte.....	21
5.1 Bioloģiskā daudzveidība.....	21
5.2 Meža resursi.....	22
5.3 Ūdens resursi	23
5.4 Augsne.....	23
5.5 Zemes dzīles	24
5.6 Atmosfēras gaisa kvalitāte.....	24
5.7 Klimata pārmaiņas	24
5.8 Ainavas	25
5.9 Kultūrvēsturiskie objekti	26
5.10 Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas.....	27
6. PLĀNĀ paredzētie pasākumi un aktivitātes pa rīcības virzieniem	29
7. PLĀNA ietekmes UZ VIDI novērtējums pa rīcības virzieniem.....	31
7.1. Plāna ietekme rīcības virzienā: Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība	31
7.2. Plāna ietekme rīcības virzienā: Popularizēšana un izglītība.....	32
7.3. Kopējā Plāna pasākumu ietekme uz vidi	33
8. Alternatīvu analīze.....	34
9. Ietekmes uz vidi samazināšanas vai optimizēšanas pasākumi	35

10. PLĀNA monitorings un rezultatīvie rādītāji	36
11. Secinājumi un rekomendācijas	38
Pielikums	39

Pielikums. Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam projekta un tā vides pārskata projekta sabiedriskajā apspriešanā saņemto sabiedrības un institūciju priekšlikumu un atbilžu uz tiem apkopojums.

LIETOTIE SAĪSINĀJUMI

CSDP 2020	Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020. gadam
MK	Ministru kabinets
NAP 2020	Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam
NMGOS	Nemetāna gaistošie organiskie savienojumi
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
TAP 2020	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam
Plāns	Velosatiksmes attīstības plāns

1. KOPSAVILKUMS

Šajā stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā Velosatiksmes attīstības plānam 2018.-2020. gadam (turpmāk – Plāns) ir izvērtēta plānā paredzēto darbības virzienu un aktivitāšu sagaidāmā ietekme uz vidi.

Latvijā šobrīd nav nacionālas nozīmes dokumenta, kurā definēts velosatiksmes attīstības ilgtermiņa redzējums, esošā situācija un problēmas.

Velotransports ir ilgtspējīgas transporta nozares sastāvdaļa, kas palielina sabiedrības mobilitātes iespējas. Salīdzinot citas Eiropas Savienības dalībvalstis ar Latviju, var secināt, ka Latvijā transporta un uzglabāšanas nozares īpatsvars kopējā iekšzemes kopproduktā ir visaugstākais ES, tomēr velosatikme un tās infrastruktūra ir attīstības pirmsākumos. Latvijā šobrīd nav nacionāla līmeņa plānošanas dokumenta par velosatiksmes attīstību.

Plāns ir izstrādāts, īstenojot Māra Kučinska Valdības deklarācijas rīcības plāna (03.05.2016.) pasākumā 20.3. noteikto, ar mērķi integrēt velotransportu kopējā transporta sistēmā un veicināt videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu. Atbilstoši analīzei Latvijā 2016. gadā 23% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojās vismaz vienu dienu nedēļā. Turpmāk realizējot plāna rīcības, kas saistītas ar velosatiksmes normatīvās bāzes un standartu uzlabojumiem, vadlīniju izveidi pašvaldību starpsavienojumiem, pētījumiem, kampaņām un citiem pasākumiem sagaidāms, ka velobraucēju skaits valstī pieaugs, sasniedzot 2020. gadā 30% valsts iedzīvotājus, kas ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā.

Redzamākais sociālekonomiskais ieguvums no velotransporta izmantošanas Latvijas tautsaimniecībā ir tūrisma nozarē. Pakāpeniski turpina attīstīties arī citas ar velotransportu un velosipēda izmantošanu saistītas tautsaimniecības nozares: pakalpojumu jomā - velopāravadājumi (pasts un velokurjeri), velonomas punkti un ražošanas jomā - velosipēdu un to piederumu ražošana.

Plāna mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni:

1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;
2. Popularizēšana un izglītība.

Kā sasniedzamais politikas rezultāts ir noteikts: velotransporta izmantošanas pieaugums, 2020. gadā sasniedzot situāciju, ka 30% Latvijas iedzīvotāji ar velosipēdu pārvietojas vismaz vienu dienu nedēļā.

Plānā iekļauto pasākumu īstenošanai 3 gadu periodā no valsts budžeta nav nepieciešami papildus finanšu līdzekļi.

Šā īstermiņa Plāna pasākumi periodā līdz 2020. gadam neparedz fiziskas pārmaiņas dabā papildus tām, ko valsts un pašvaldības jau realizē neatkarīgi no šā Plāna, tāpēc novērtējumā pagaidām nav identificētas nekādas ietekmes uz vidi.

2. SIVN MĒRĶIS

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – SIVN) mērķis ir integrēt vides aspektus Plānā, analītiski izvērtējot to mijiedarbību ar ekonomiskiem un sociāliem apstākļiem, kā arī noskaidrojot un ņemot vērā ieinteresēto pušu viedokli. Galvenais SIVN mērķis ir apzināt plānošanas dokumenta un tā realizācijas alternatīvu ietekmi uz vidi, kā arī veicināt sabiedrības līdzdalību plānošanas dokumenta izstrādē.

Plānā paredzamā attīstība pēc būtības ir videi draudzīga un tās ietekmei uz vidi kopumā jābūt pozitīvai, bet šajā pirmajā trīs gadu periodā reālas izmaiņas dabā tiek paredzētas ļoti mazas un sagaidāmās ietekmes uz vidi ir tik nenožīmīgas, ka pēc būtības SIVN nebūtu nepieciešams, tomēr formāli tam, kā nacionāla līmeņa plānošanas dokumentam SIVN tiek piemērots bezierunu kārtībā, un tā tas arī tiek veikts.

3. Plāna pamatojums

3.1 Plāna nepieciešamība un mērķi

3.1.1. Eiropas savienības politikas dokumentos noteiktie mērķi un to sasniegšanas iespējamā ietekme uz vidi

ES stratēģija „Eiropa 2020”

Viens no galvenajiem stratēģijas mērķiem ES dalībvalstīs: energoefektivitātes uzlabošana un klimata pārmaiņas. Lai sasniegtu izvirzītos mērķus ir izstrādāti apakšmērķi, piemēram, samazināt siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisijas par 20% salīdzinot ar 1990. gadu. Ņemot vērā, ka 27% no kopējām emisijām ES rada tieši transporta sektors, velosatiksmei ir būtiska pozitīva loma.

Septītā vides rīcības programma

Programmā ir norādīti deviņi prioritārie mērķi un ES veicamie uzdevumi, lai šos mērķus sasniegtu. Trīs galvenie mērķi ir:

- aizsargāt, saglabāt un paplašināt Eiropas Savienības dabas kapitālu;
- padarīt Savienību par resursu izmantošanas ziņā efektīvu, zaļu un konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni;
- aizsargāt Savienības iedzīvotājus no vides radītās ietekmes un no apdraudējuma veselībai un labklājībai.

Starp trim prioritārajām jomām ir resursu izmantošanas ziņā efektīva izaugsme ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni: velosatiksmei var būt pozitīva ietekme šajā jomā.

Eiropas Savienības stratēģija Baltijas jūras reģionam

Stratēģija nosaka darbības uzdevumus visām Baltijas jūras piekrastē esošajām valstīm. Eiropas Komisija stratēģijas ietvaros definējusi četrus uzdevumus:

- veicināt ilgtspējīgu vidi;
- kāpināt reģiona labklājību;
- vairo pieejamību un pievilcību;
- nodrošināt reģionā drošību un aizsardzību.

Lai kļūtu par pievilcīgu un pieejamu reģionu, jāveic uzlabojumi transporta sektorā, jo daudzām reģiona daļām ir zema teritorijas pieejamība: Baltijā pieejamības rādītāji ir starp zemākajiem visā Eiropā. Vāji attīstīta infrastruktūra un pakalpojumu biežums nozīmē augstas cenas, tāpēc noteikts, ka jāpanāk uzlabojumi, izmantojot ilgtspējīgus transporta veidus, un velosatiksmi ir starp tiem.

Eiropas transporta politikas Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”

Grāmatā ir uzsvērts, ka galvenā problēma ir pārtraukt transporta sistēmas atkarību no naftas, nepasliktinot transporta sistēmas efektivitāti un neapdraudot mobilitāti. Saskaņā ar pamatiniciatīvu "Resursu ziņā efektīva Eiropa", kas izveidota stratēģijas "Eiropa 2020" ietvarā, un jauno 2011. gada energoefektivitātes plānu, Eiropas transporta politikas galvenais mērķis ir palīdzēt izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk izmantojot resursus. Starp risināmajiem jautājumiem ir šādi:

- infrastruktūra – ilgtermiņa vajadzībām adekvāts un šodienas prasībām piemērots transporta tīkls un efektīva tā izmantošana, lai nodrošinātu nepieciešamo mobilitāti;
- jaunas transportlīdzekļu tehnoloģijas un satiksmes organizācija, lai samazinātu transporta nozares radītās emisijas un palielinātu drošību, kvalitāti un komfortu;
- jauni transporta sistēmas modeļi, izmantojot visefektīvāko transporta veidu vai to kombināciju (komodalitāte).

Velosatikme un tās kombinācija ar citiem transporta veidiem ietilpst vajadzīgajos risinājumos.

Eiropas Ritenbraukšanas stratēģijas

Stratēģija rekomendē veicināt paradumu maiņu, aicinot iedzīvotājus ikdienā pārvietoties ar velosipēdu, kā arī izmantot to ceļojot un sportojot. Videi draudzīgas, kvalitatīvas velotransporta infrastruktūras izveide, ņemot vērā ielu dizainu, autostāvvietas (piemēram, multimodālu mezglos), uzlabo ritenbraukšanas ērtības un pieejamību, palielinot velosatiksmes īpatsvaru, kam ir pozitīva ietekme uz vidi un veselību.

3.1.2. Nacionālā līmeņa plānošanas dokumentos noteiktie mērķi un to sasniegšanas iespējamā ietekme uz vidi

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam

Stratēģijas viens no galvenajiem apakšmērķiem ir nodrošināt valsts enerģētisko neatkarību, palielinot energoresursu pašnodrošinājumu, tostarp ar videi draudzīgu transporta politiku. Autotransports veido 91,3% kopējo transporta SEG emisiju un 23,9% kopējo SEG emisiju. Jā samazina privātā autotransporta izmantošanas īpatsvars, jāuzlabo sabiedriskais transports, un jāveido gājējiem un velosipēdistiem piemērota vide un infrastruktūra. Viens no galvenajiem risinājumiem būtu energoefektīva un videi draudzīga transporta politika, kur paredzēta gājēju ielu, velosipēdu ceļu un zaļo koridoru izveide. Velosatiksmei stratēģija paredz pozitīvu ietekmi uz vidi.

Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam

Plānā viens no galvenajiem rīcības virzieniem ir ilgtspējīga transporta infrastruktūra. Lai gan Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam (turpmāk – NAP 2020) neparedz konkrēti jaunas velosatiksmes infrastruktūras izveidi, galvenā NAP2020 mērķa – vesels un darbaspējīgs cilvēks – sasniegšanā velosatiksmei ir pozitīva ietekme uz veselību un vidi.

Vides politikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam

Vides politikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam virsmērķis ir tīra un sakārtota vide, ar ilgtspējīgu attīstību saglabājot vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību, nodrošinot dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī sabiedrības līdzdalību lēmumu pieņemšanā un informētību par vides stāvokli.

Starp apakšmērķiem ir līdz 2020. gadam samazināt gaisa piesārņojumu līdz līmenim, kas nerada draudus veselībai un neizraisa ekosistēmu degradāciju. Velosatiksmei šo mērķu skatījumā var būt pozitīva ietekme uz vidi.

Sabiedrības veselības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam

Politikas virsmērķis ir palielināt Latvijas iedzīvotāju veselīgi nodzīvoto mūža gadu skaitu un novērst priekšlaicīgu nāvi, saglabājot, uzlabojot un atjaunojot veselību. Kā viena no identificētām problēmām ir fizisko aktivitāšu nepietiekamība, tādēļ būtu nepieciešams popularizēt fiziskās aktivitātes sabiedrībā, īpaši, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļauto iedzīvotāju grupās, veikt interaktīvas informatīvi izglītojošas nodarbības (nūjošana, skriešana, velobraukšana u.c.), tematiskās lekcijas, seminārus, speciālistiem (pašvaldību un izglītības iestāžu pārstāvjiem, veselības aprūpes speciālistiem u.c.), konkrētu rīcību vai iespējas, popularizējošus pasākumus pašvaldībās (veselības dienu organizēšana u.c.), īsas motivējošas intervences, fizisko aktivitāšu popularizēšanas programma izglītības iestādēs u.c. Velosatiksmei ir pozitīva ietekme šo uzdevumu izpildē.

Sporta politikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam

Politikas vadmotīvs ir “Sports – dzīves kvalitātei”, un tajā ir definēts mērķis: palielināt Latvijas iedzīvotāju īpatsvaru, kas vismaz 1-2 reizes nedēļā nodarbojas ar fiziskām vai sportiskām aktivitātēm. Atbilstošais uzdevums ir finansiāli atbalstīt aktīva dzīvesveida pasākumus, tostarp velobraucienus un velomaratonus, visām iedzīvotāju grupām visas dzīves garumā”. Velosatiksmē tieši veicina šādu uzdevumu izpildi.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam

Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020. gadam (turpmāk – TAP 2020) politiskais mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus. Dokumentā definēts, ka transporta sistēmu veido infrastruktūra, transporta līdzekļi (tostarp velosipēdi) un pārvaldība. Velotransports netiek uzskatīts par vienu no galvenajiem transporta veidiem, un Plānam paredzama pozitīva ietekme uz velosatiksmes iekļaušanu nozīmīgos transporta veidos.

Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020. gadam

Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020. gadam (turpmāk - CSDP 2020) tiek aprakstīti rīcības virzieni un pasākumi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, lai sasniegtu TAP 2020 minētos mērķus. Īpaša uzmanība ceļu satiksmes drošības plānā pievērsta mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem – gājējiem, velobraucējiem un motociklistiem –, tostarp izmantojot drošāku infrastruktūru. Ceļu satiksmes negadījumi ar mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem parasti ir ar vissmagākajām sekām, bieži vien letālām. Veidojot jaunus satiksmes risinājumus vai atjaunojot esošos, ir jāpievērš uzmanība, lai mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku plūsmas (gājēju, velosipēdistu) pēc iespējas mazāk būtu saistītas ar pārējo satiksmes plūsmu.

CSDP 2020 noteikts, ka velosipēdistiem ir atļauts pārvietoties pa koplietošanas ceļiem. Visdrošāk velosipēdisti varētu justies, ja velosatiksmē tiktu nodalīta no autotransporta pa speciāli izveidotiem velosipēdu ceļiem.

Vairākas pašvaldības ir sagatavojušas velosatiksmes attīstības koncepcijas, velotransporta organizācijas shēmas, velosipēdu ceļu tīklojuma kartoshēmas, bet valsts mērogā šādu dokumentu trūkst.

Gājēju un velosatiksmes infrastruktūra ir prioritāra starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām: līdz 10 km attālums ir tāds, ko cilvēki labprāt veic ar velosipēdu.

CSDP 2020 paredz metodiski apmācīt bērnus ceļu satiksmes drošības jautājumos izglītības iestādēs un veidot sabiedrisko domu par drošu pārvietošanos ceļu satiksmē, izglītojot gan potenciālos velosipēdistus, gan viņus potenciāli apdraudošos ceļus satiksmes dalībniekus.

Plāns sasaucas ar CSDP 2020 mērķiem un uzdevumiem.

Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam

Pēdējo gadu laikā ir veikti ieguldījumi infrastruktūrā nacionālās nozīmes velotūrisma produktu attīstības programmā: visaktīvākais bijis Rīgas reģions ar 4 projektiem, kuram seko Kurzeme ar 2 atbalstītiem projektiem un Zemgale ar 1 projektu, bet Vidzemē un Latgalē šajā programmā netika atbalstīts neviens projekts. Kā viens no stratēģiskā tūrisma Latvijā veidiem tiek minēta tieši dabas tūrisma attīstība, kura ietvaros būtu nepieciešams attīstīt/atjaunot pašvaldību ceļu posmus, kuros jāuzlabo ceļa kvalitāte, velosipēdu ceļi, marķēti velomaršruti, starptautiska un nacionāla līmeņa velomaršrutu izbūve un rekonstrukcija piekrastē, t.sk. greenways attīstība, *Euro Velo* maršrutu tīkla attīstība un velosipēdu ceļu izbūve Latvijas teritorijā (EV13 „Iron Curtain Trail”, EV10). Tādējādi tieši publiskās infrastruktūras attīstība, lai uzlabotu dabas un kultūras mantojuma objektu un teritoriju sasniedzamību, tostarp velomaršrutu tīkla attīstība Latvijas teritorijā, tajā integrējot starptautiskā, reģionālā un vietējā līmeņa velomaršrutus, tiek uzskatīta par vienu no būtiskākajiem uzdevumiem Latvijai. Tai mazāk ir tieša nozīme vides aizsardzībā, bet vairāk – pozitīva ietekme uz dabas vērtību ilgtspējīgu baudīšanu un popularizēšanu.

Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai

Piekrastes plānojums ir vadlīnijas publiskās infrastruktūras tīkla attīstībai ilgtermiņā, fokusējoties uz tūrisma un rekreācijas attīstību, tostarp velo un kājāmgājēju ceļi un maršruti. Attiecībā uz velosatiksmes infrastruktūru tajā noteikts:

- (1) dzelzceļa tīkla attīstība un velonovietņu, informācijas un velonomas punktu ierīkošana dzelzceļa stacijās veicinātu velotransporta izmantošanu piekrastē un mazinātu nepieciešamību izmantot personīgu autotransportu;
- (2) piekrastes velotransporta un gājēju infrastruktūras tīklu nepieciešams attīstīt, gan izbūvējot jaunu infrastruktūru, gan veicot maršrutu marķēšanu un ar to saistītās infrastruktūras izbūvi, kā arī veidojot savstarpēji saistītus starptautiskos, reģionālos un vietējos velomaršrutus un gājēju ceļus;
- (3) integrēts velotransporta un gājēju infrastruktūras tīkls piekrastē veicinās piekrastes vienotā dabas un kultūras mantojuma objektu savstarpējo sasaisti, piekrastes sasaisti ar iekšzemi un kaimiņvalstu Igaunijas un Lietuvas velotīkliem, kā arī iekļaušanos starptautiskajos velo un kājāmgājēju maršrutos;

- (4) galvenais piekrastē attīstāmais veloinfrastruktūras tīkla elements ir starptautiskais velomaršruts EuroVelo 13, kas vietām pārklājas ar EuroVelo 10 maršrutu.

Plāns sasaucas ar Piekrastes plānojuma mērķiem un uzdevumiem.

3.1.3. Reģionālo un vietējo pašvaldību attīstības dokumentos noteiktie mērķi un to sasniegšanas iespējamā ietekme uz vidi

Reģionu ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentos – stratēģijās un vidēja termiņa attīstības programmās –, secināms, ka katra plānošanas reģiona pieeja un detalizācijas pakāpe attiecībā uz velosatiksmes infrastruktūras plānošanu ir atšķirīga.

Rīgas plānošanas reģions velotransporta attīstību min kontekstā ar pārējā transporta tīkla attīstību, uzsvāru liekot uz velotransportu kā vienu no videi draudzīgiem pārvietošanās veidiem. Līdzīgu pieeju demonstrē arī Vidzemes plānošanas reģions, kurš velotransporta attīstības sekmēšanai pievērš vislielāko nozīmi no visiem reģioniem, skaidri nosakot, ka kvalitatīva velosatiksmes infrastruktūra jāveido gar autoceļiem, autoceļu nodalījumu joslās un ainaviski pievilcīgās teritorijās. Arī Kurzemes plānošanas reģions akcentē velosatiksmes infrastruktūras attīstību kopējās mobilitātes veicināšanas ietvaros, atšķirībā no citiem reģioniem minot arī velosipēdu novietošanu stāvvietās, lai tālāk pārsēstos uz sabiedrisko transportu. Velosatiksmes infrastruktūras attīstību gar ūdensmalām izceļ Rīgas un Vidzemes plānošanas reģions. Savukārt par starpreģionālo sadarbību velosatiksmes infrastruktūras attīstībā min gan Zemgales, gan Kurzemes, gan Rīgas plānošanas reģioni. Viskūrāk velosatiksmes infrastruktūras attīstība skatīta Latgales plānošanas reģiona attīstības plānošanas dokumentos, velotransporta aspektus tikpat kā neizceļot un nevērtējot vispār. Vairāki plānošanas reģioni savos galvenajos plānošanas dokumentos paredzējuši mobilitātes plānu izstrādi, kas paredz daudz plašāku velosatiksmes infrastruktūras aspektu integrēšanu kopējā telpas attīstībā.

2011. gadā izstrādātais Zemgales plānošanas reģiona lauku teritoriju Mobilitātes plāns attiecībā uz videi draudzīga transporta izmantošanas veicināšanu paredz, ka viena no rīcībām ir veicināt veloceļu attīstību, tomēr nekas vairāk par veloinfrastruktūras attīstību Mobilitātes plānā netiek detalizēts.

Nemot vērā to, ka plānošanas reģionu iespējas īstenot velosatiksmes infrastruktūras projektus ir ierobežotas, kā arī to, ka plānošanas reģionu loma kopējā attīstības sistēmā Latvijā ir neskaidri definēta, visbūtiskākā ietekme uz velosatiksmes infrastruktūras attīstību ir tieši vietējām pašvaldībām Latvijā, kuras ir tās, kas visbiežāk īsteno dažādus savas iniciatīvas projektus, t.sk. arī ieguldot velosatiksmes infrastruktūras attīstībā.

Pašvaldību pieejas velosatiksmes plānošanai ir ļoti dažādas: vienas veloinfrastruktūras attīstību redz integrēti ar tūrismu, izglītības, tehniskās infrastruktūras u.c. jomu attīstību, tad ir citas, otras nodala atsevišķi, citas nemin vispār. Vairākas pašvaldības veloinfrastruktūras un maršrutu attīstību paredz ne tikai sava novada, bet raugās pāri sava novada administratīvajai robežai, norādot uz sadarbību ar kaimiņu pašvaldībām funkcionālo saišu stiprināšanai. Tāpat vairākas pašvaldības paredz ne tikai veloceļu attīstību, bet arī velostāvvietu izveidi. Vienas pašvaldības stratēģijas izveidojušas arī telpiskā redzējumā, definējot konkrētas teritorijas, kurās būtu īpaši veicināma velo infrastruktūras attīstība, kamēr citas lielākos uzsvārus liek uz vispārīgiem stratēģiskiem attīstības uzstādījumiem, nenorādot konkrētas novada teritorijas, kuras aktivitāšu īstenošana varētu ietekmēt. Pašvaldības savos plānošanas dokumentos nereti daudz praktiskāk ir piegājušas velotransporta attīstības veicināšanai nekā plānošanas reģioni, lielākoties paredzot integrētus risinājumus teritorijas attīstībai, kur velosatiksmes attīstība ir

pasniegta kā daļa no tūrisma, veselīga dzīvesveida, publiskās ārtelpas, apdzīvojuma struktūras un citiem plānošanas elementiem.

Dažādās plānošanas pieejas lielā mērā skaidrojamas ar to, ka valstī nav velosatiksmes attīstības plāna, kas uzstādītu vienotus mērķus un iedalītu katrai pašvaldībai savu lomu.

3.2 Alternatīvas

SIVN izstrādes laikā tiek izvērtētas visas vērtējamā plānošanas dokumenta realizācijas alternatīvas, kā rezultātā īstenošanai tiek ieteikta visracionālākā no izvērtētajām alternatīvām. Plāna īstenošanu var uzskatīt par galveno alternatīvu jeb *1. alternatīvu*. Lai izvērtētu 1. alternatīvas ietekmi uz vidi, tiek ņemta vērā visa pieejamā informācija par Plānā plānotajiem pasākumiem, kā arī novērtēta šo pasākumu atbilstība vides aizsardzības prasībām un to īstenošanas iespējamās ietekmes. Informācija par esošo vides stāvokli kalpo kā pamats situācijas analīzei, ja Plāns netiek realizēts. Līdz ar to šo alternatīvu var dēvēt par tā saukto „0” alternatīvu.

Starp Plāna pilnīgas īstenošanas un „0” alternatīvu iespējamās dažādas starpalternatīvas, ja Plāns tiek īstenots daļēji. Šo alternatīvu vērtējumam ir svarīgi izdalīt pasākumus ar prognozējamu ietekmi uz vidi un tos, kuriem vērā ņemamas ietekmes nav, un identificēt, kuri pasākumi ir tie, kuru īstenošana vai neīstenošana Plāna daļējas īstenošanas gadījumā maina ietekmi uz vidi.

Neskatoties uz to, ka augstākminētās alternatīvas ir uzskatāmas par galvenajām alternatīvām, SIVN izstrādes laikā būtu bijis pieļaujami arī ieteikt grozījumus pašreizējā Plāna projektā, ja pie tādu nepieciešamības noved vides aizsardzības apsvērumi. Tādā gadījumā tiktu piedāvāta 2. alternatīva Plānam kopumā vai alternatīvas katra tāda pasākuma ietvaros, kuram ir potenciāli būtiska ietekme uz vidi. Tomēr šāda nepieciešamība šajā SIVN nav konstatēta, plāns, kaut arī aptver visu Latviju nacionālā mērogā, regulē nozari, kuras īpatsvars tautsaimniecībā kopumā pagaidām ir margināls. Tas ir ļoti sākotnējs dokuments, kas pārsvarā paredz dokumentu izstrādi plānveidīgas attīstības uzsākšanai, un daudz mazāk – jau fiziskus un organizatoriskus pārveidojumus dabā (tie paliek ilgtermiņa periodā pēc 2020. gada). Līdz ar to visas konstatētās ietekmes uz vidi ir vērā neņemamas: būtībā tās ieskicē iespējamās nākotnes tendences nozarēs attīstības gadījumā. Pagaidām no tām neizriet nekādi pielietojami secinājumi, kas liktu kaut ko koriģēt plānā vides apsvērumu dēļ, tostarp arī izstrādāt alternatīvas.

3.3. Vides politika, likumdošanas un plānošanas ietvars

Izstrādājot Plānu, ir jāņem vērā arī tā saistība ar valsts un Eiropas Savienības vides politikas plānošanas dokumentiem. Pārskatāmības nolūkos ir nepieciešams atsevišķi aplūkot Plāna saistību ar svarīgākajām starptautiskajām konvencijām un ES un Latvijas Republikas vides politikas dokumentiem. Ir būtiski izskatīt ne tikai konkrēti vides politikas dokumentus, bet arī citus svarīgākos plānošanas instrumentus, kas ir cieši saistīti ar Lauku attīstības programmu izstrādi un iekļauj mērķus, kas sekmē vides aizsardzību. Papildus, šajā nodaļā apskatīts arī SIVN izstrādes normatīvais regulējums.

3.3.1. Starptautiskās konvencijas

UNESCO konvencija par pasaules kultūras un dabas mantojuma saglabāšanu

Konvencija ir pieņemta 1972. gadā, un tās mērķis ir veicināt kultūras un dabas mantojuma saglabāšanu. Konvencija definē „dabas mantojumu”, kā:

- dabas pieminekļus, kas radušies no fizikāliem vai bioloģiskiem veidojumiem vai šādu veidojumu grupām, kam ir īpašas nozīmes universāla vērtība no estētikas vai zinātnes viedokļa;
- ģeoloģiskus vai fizioģeogrāfiskus veidojumus un stingri noteiktas zonas, kas ir kādas apdraudētas dzīvnieku vai augu sugas dzīves vieta, kam ir īpašas nozīmes universāla vērtība no zinātnes vai saglabāšanas viedokļa;
- ievērojamas dabas vietas vai ierobežotas dabas teritorijas, kam ir īpašas nozīmes universāla vērtība no zinātnes, saglabāšanas vai dabas skaistuma viedokļa.

Dalībvalstīm ir jānodrošina kultūras un dabas mantojuma identifikācija, aizsardzība, konservācija, popularizācija un nodošana nākamajām paaudzēm, cita starpā, īstenojot atbilstošu politiku un veicot atbilstošus juridiskus, zinātniskus, tehniskus, administratīvus un finanšu pasākumus, lai atklātu, aizsargātu, konservētu, popularizētu un atjaunotu šo mantojumu.

Plānam ir potenciāla ietekme uz konvencijas mērķu sasniegšanu, nodrošinot videi draudzīgāku pieejamību kultūras un dabas mantojumam un tā popularizēšanu, samazinot nepieciešamību pēc piekļuves kultūras un dabas mantojumam ar videi nedraudzīgākiem transporta veidiem.

Ramsāres konvencija „Par starptautiskas nozīmes mitrājiem, īpaši kā ūdensputnu dzīves vidi”

Bernes konvencija par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu saglabāšanu

Bonnas konvencija par migrējošo savvaļas dzīvnieku aizsardzību

Riodežaneiro konvencija par bioloģisko daudzveidību

Helsinku konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību

ANO konvencija par cīņu pret pārtuksnešošanu/zemes degradāciju valstīs, kurās novērojami ievērojami sausuma periodi un/vai pārtuksnešošanās, jo īpaši Āfrikā.

Darba hipotēze ir tāda, ka Plānam neatklāsies tiešas savstarpējas ietekmes ar šo konvenciju mērķiem.

Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām

Konvencijas (pieņemta 1992. gadā) un Kioto protokola (pieņemts 1997. gadā) mērķis ir samazināt siltumnīcas efektu izraisošo gāzu, kuru dēļ notiek globālā sasilšana, emisijas. Atbilstoši Kioto protokolam, Latvijai līdz 2012. gadam bija noteikta 8% SEG emisiju samazināšana, salīdzinājuma ar 1990. gadu. Lai panāktu šī mērķa sasniegšanu, protokolā ir piedāvāti vairāki līdzekļi, kā, piemēram – valstu emisiju samazināšanas politikas stiprināšana vai īstenošana (enerģijas efektivitātes palielināšana, ilgtspējīgu lauksaimniecības veidu veicināšana, atjaunojamo enerģijas avotu attīstība utt.).

Velosatiksmei ir potenciāla pozitīva ietekme uz konvencijas mērķu sasniegšanu.

Konvencija par robežšķērsojošo gaisa piesārņošanu lielos attālumos

Konvencija pieņemta 1979. gadā, un tās galvenais mērķis ir ierobežot, samazināt un novērst robežšķērsojošo gaisa piesārņošanu. Pēc konvencijas stāšanās spēkā tika pieņemti 8 protokoli, kuru prasību ievērošanai jānodrošina gaisa piesārņojuma monitorings, emisiju aprēķini, piesārņojuma novēršanas pasākumi u.c. Latvija ir parakstījusi pusi no protokoliem, to skaitā protokolu “Par noturīgajiem organiskajiem piesārņotājiem” (protokols attiecas uz 16 īpaši bīstamām vielām un vielu grupām – 11 pesticīdiem, diviem ķīmiskiem produktiem, kuras

izmanto rūpniecībā un termisko procesu blakusproduktiem) un protokolu "Par paskābināšanas, eitrofikācijas un piezemes ozona līmeņa samazināšanu".

Velosatiksmei ir potenciāla pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti, tātad zināmā mērā arī uz pārrobežu piesārņojuma mazināšanu.

ANO EEK konvencija par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem (Orhūsas konvencija)

Orhūsas konvencija ir pieņemta 1998. gadā ar mērķi aizsargāt ikvienas personas tiesības dzīvot vidē, kas atbilstu personas veselības stāvoklim un labklājībai, tādēļ katrai valstij, kas parakstījusi konvenciju, saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem ir jāgarantē tiesības piekļūt informācijai, sabiedrības dalība lēmumu pieņemšanā un iespēja griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem. Latvijā šī prasība ir iekļauta Satversmē, kuras 115. pants nosaka, ka valsts aizsargā ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, sniedzot ziņas par vides stāvokli un rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu. Sabiedrības līdzdalība vides jautājumos ir ietverta arī vairumā normatīvo aktu, tajā skaitā MK noteikumos Nr. 1178 „Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” (pieņemti 13.10.2009.), kas attiecas arī uz Plāna izstrādi.

Eiropas ainavu konvencija

Eiropas ainavu konvencija (Latvijā pieņemta ar likumu „Par Eiropas ainavu konvenciju” 2007. gada 29. martā) definē ainavu šādi: „ainava” nozīmē teritoriju tādā nozīmē, kā to uztver cilvēki, un kas ir izveidojusies dabas un/vai cilvēku darbības un mijiedarbības rezultātā.

Konvencijā ir norādīts, ka ainava ir Eiropas dabas un kultūras mantojuma pamatkomponents, iedzīvotāju dzīves kvalitātes svarīga sastāvdaļa un saimnieciskajai darbībai labvēlīgs resurss, kas var dot ieguldījumu darba vietu radīšanā. Tomēr ainavas kvalitāte pārsvarā ir subjektīva, un par objektīvu kaitējumu ainavai kā dabas un kultūras mantojumam var runāt tikai tādos gadījumos, ja kādai ainavai piešķirts aizsardzības statuss sakarā ar kādu tās konkrētu dabisku vai kultūrvēsturisku vērtību, kas ir reti sastopama vai, gluži otrādi, tipiska un konkrētajai kultūrai izšķiroši nozīmīga, un kuras izmaiņa noplicinātu ainavu daudzveidību vai kaitētu šai kultūrai.

Velosatiksmei var būt potenciāli pozitīva ietekme (jeb tā var mazināt negatīvu ietekmi) uz šīs konvencijas mērķu sasniegšanu, nodrošinot piekļuvi ainaviskām vietām ar mazāku iejaukšanos pašā ainavā nekā citi transporta veidi.

3.3.2. Likumdošanas ietvars

Plāna vides pārskats ir sagatavots, ņemot vērā spēkā esošo normatīvo aktu prasības. Pašlaik Latvijā SIVN izstrādi regulē Ministru Kabineta noteikumi Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” (pieņemti 23.03.2004., ar grozījumiem, kas spēkā ar 18.11.2009.). MK noteikumi pārņem Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/42/EK „Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu” un Padomes Direktīvas 92/43/EEK „Par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību” prasības.

4. SIVN VEIKŠANAI LIETOTO GALVENO METOŽU UN METODOLOĢIJAS APRAKSTS

4.1 Vispārējā pieeja un metodes

SIVN ir process, kura mērķis ir uzlabot nozares politikas, politikas plāna, rīcības programmas, kā arī citu nacionālo, reģionālo un vietējo stratēģisko plānošanas dokumentu un normatīvo aktu kvalitāti, vērtējot šo dokumentu iespējamo ietekmi uz vidi un laicīgi novēršot vai mazinot to īstenošanas negatīvās ietekmes. Šis process ir vērsts uz to, lai izvērtētu, kādas būtiskas tiešas vai netiešas pārmaiņas vidē var rasties politikas plānošanas dokumentu īstenošanas rezultātā, un kā tās ietekmēs dabas kapitālu – resursus un pakalpojumus. SIVN ir veicams plānu un programmu sagatavošanas posmā, tā nepieciešamību un procesu nosaka starptautiskā un nacionālā likumdošana.

SIVN novērtējuma procedūras laikā tiek sagatavots Vides pārskats, kurā tiek iekļauta informācija par plānošanas dokumentu, tā mērķiem, saistību ar citiem plānošanas dokumentiem. Tiek aprakstīta vides pārskata sagatavošanas procedūra un novērtējuma veikšanai lietoto galveno pamatprincipu un metožu apraksts. Vides pārskatā tiek analizēts vides stāvoklis teritorijās, kuras saistītas ar plānošanas dokumentu.

SIVN uzdevums ir novērtēt vides apstākļus un sniegt informāciju lēmumu pieņēmējiem, kā arī informēt plašāku sabiedrību par sagaidāmo būtisko ietekmi uz vidi plānošanas dokumenta ieviešanas gadījumā.

Vispārējo pieeju SIVN izstrādē Plānam nosaka SIVN procedūru reglamentējošie normatīvie akti: likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un uz likuma pamata izdotie Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumi Nr. 157 "Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums" (ar grozījumiem, kas pieņemti līdz 09.12.2016). Ar šiem normatīvajiem aktiem Latvijā ir pārņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK „Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”.

Plāna SIVN procedūrā tiek vērtēts stratēģiskā līmenī, SIVN uzdevums nav sīki izvērtēt atsevišķu Plāna pasākumu plānotos nosacījumus konkrētu projektu īstenošanas specifiskajos apstākļos, un daudzas lietas saistībā ar ietekmi uz vidi tiek/tiks vērtētas saskaņojot projektus jau projektēšanas un ieviešanas gaitā.

SIVN procesa pamatprincipi:

Integrācija – vides aspekti ir pilnībā jāintegrē politikas plānošanas dokumentā, tādēļ, lai izvairītos no konceptuālām kļūdām, tie ir jāņem vērā plānošanas sākumstadijā, tādējādi SIVN palīdz veikt piedāvāto rīcības virzienu analīzi un identificēt tās rīcības, kurām no vides viedokļa nepieciešama papildus izpēti par to ietekmi.

Piesardzības princips – pieņemot lēmumus, nepieciešams izmantot piesardzības principu, pat ja plānotās darbības tieša negatīva ietekme nav pierādīta, jo ekosistēmu nestspēju jeb ietilpību un sakarību starp slodzēm un dabas kapitālu nav iespējams precīzi noteikt.

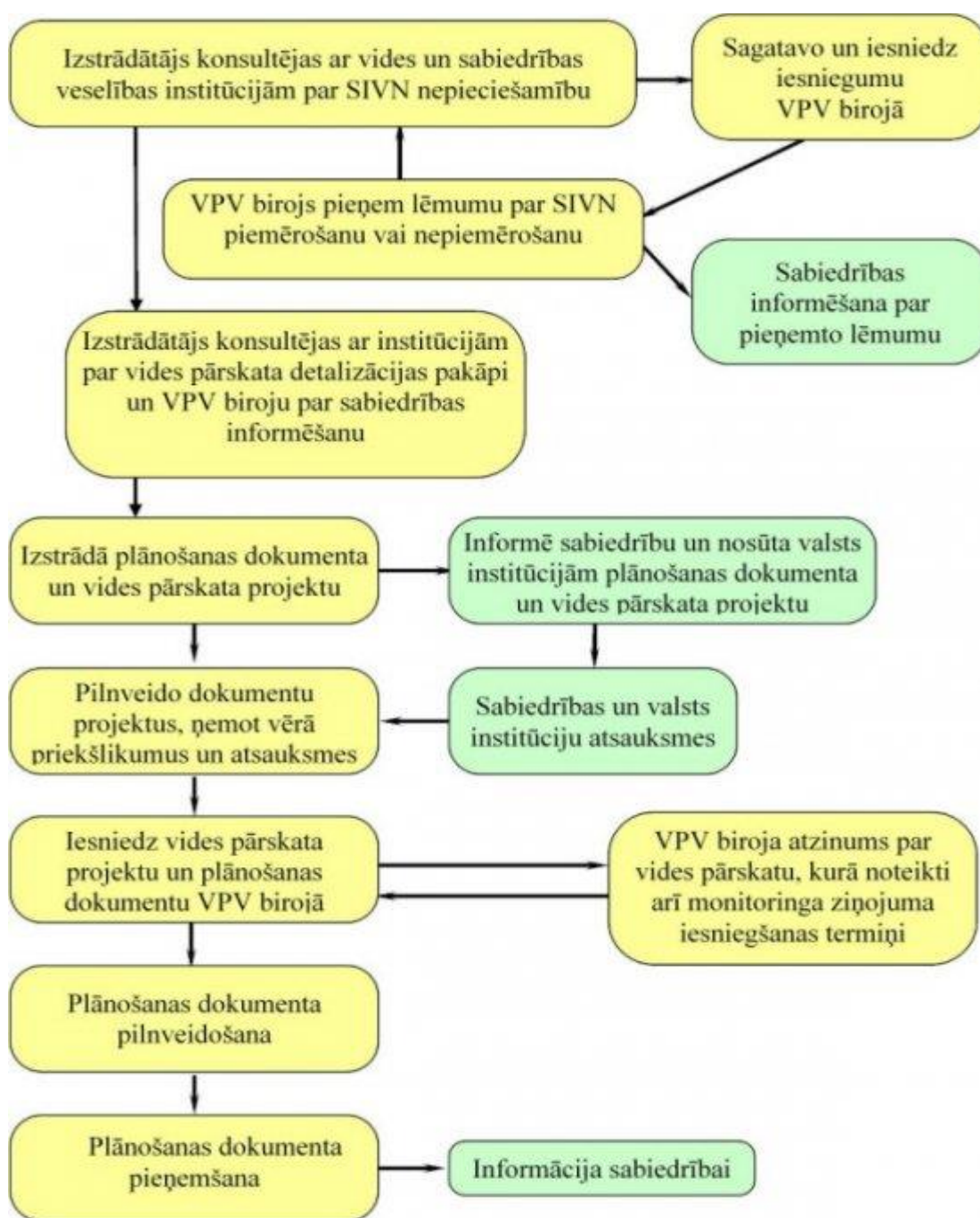
Ilgtspējīgas attīstības princips – Ilgtspējīga attīstība ir definēta kā viens no trim ES stratēģijas „Eiropa 2020” mērķiem, turklāt Plāna īstenošanai ir jāsekmē divu „horizontālo” mērķu sasniegšanu: vide un klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās.

Alternatīvu izvērtēšana – nepieciešams izvērtēt, kā politikas plānošanas dokumentā paredzētās rīcības un to iespējamās alternatīvas ietekmēs vides resursus un to kvalitāti. Tomēr, atšķirībā no paredzētajām darbībām, kam tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums, nacionāla mēroga nozaru plāniem netiek veidotas vairākas alternatīvas vienādā detalizācijas pakāpē: plāna piedāvājums ir viens konkrēts, un iespējami alternatīvi scenāriji, kopumā vai

atsevišķos aspektos, tiek tikai ieskicēti, lai lieku reizi pārliecinātos, ka plānotāji savu piedāvājumu ir kopumā veidojuši profesionāli, bet, iespējams, atklātu kādus konkrētus aspektus, kuros ar nelielām izmaiņām var uzlabot ietekmi uz vidi, vai kādu darbību, kuras ieguvums neattaisno kaitējumu videi.

Pārskatāmība – SIVN ir atvērts un pārskatāms lēmumu pieņemšanas process, kas paredz interešu grupu un nevalstisko organizāciju iesaisti, balstās uz precīzi definētas metodoloģijas un lēmumu pieņemšanas mehānisma un sniedz pamatojumu novērtējumā iekļautajiem apgalvojumiem. SIVN pārskatāmību nodrošina arī Vides pārskata sabiedriskā apspriešana un tās rezultātu publicēšana.

SIVN process kontekstā ar plānošanas dokumenta izstrādi ir attēlots 1. attēlā.



1. attēls. SIVN izstrādes shēma (avots: www.vpvb.gov.lv)

Plāna stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts, lai novērtētu vai samazinātu plānošanas dokumenta iespējamo nelabvēlīgo ietekmi uz vidi, kā arī plānošanas dokumenta īstenošanas laikā izraisītās pārmaiņas vidē. SIVN procesa vispārīgie uzdevumi ir:

- novērtēt vides sākumstāvokli;
- sniegt informāciju lēmumu pieņēmējiem;
- informēt sabiedrību par sagaidāmo ietekmi uz vidi dokumenta ieviešanas gadījumā;
- iesaistīt sabiedrību plānošanas procesā.

Likumdošanas prasības paredz SIVN procesa ietvaros sagatavot Vides pārskatu, kurā raksturotas konkrētā dokumenta būtiskās ietekmes uz vidi. Tas ir īpaši nepieciešams dokumentiem, kuri var būtiski ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), kas lielā mērā attiecas arī uz Plānu. SIVN procesā ir svarīgi stratēģiski identificēt ietekmi uz vidi un dabas resursiem, kas saistīti ar Plāna īstenošanu.

SIVN procesā ir izmantota metodika, kas balstīta uz atbilstības izvērtējumu vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības principiem, mērķu un uzdevumu un kvalitatīvu ietekmju vērtējumu. Rīcības programmas vērtēšanā tika izmantoti vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības principi, kā arī koncepcija par dabas kapitālu kā vienu no sabiedrības vērtībām.

Vides pārskata sagatavošanā var izdalīt šādus būtiskākos etapus:

- *Plāna sasaiste ar citiem plānošanas dokumentiem un atbilstība likumdošanas prasībām*

Īstenojot Plānu, ir svarīgi, lai tiktu ievērotas arī citos plānošanas dokumentos izvirzītās prioritātes un plānotie pasākumi, tādējādi nodrošinot nepieciešamo sinerģiju. Plānotajām aktivitātēm jāatbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Cita starpā, īpaša uzmanība tiks pievērsta Plāna atbilstībai starptautiska, ES un nacionālā līmeņa politikas dokumentiem bioloģiskās daudzveidības, Natura 2000 un klimata pārmaiņu jomās.

- *Pasreizējās situācijas novērtējums un „nulles” scenārijs*

Vide sevī ietver ļoti plašu jautājumu loku, tādēļ noteiktas tās galvenās jomas, kuras Plāna kontekstā ir nozīmīgākās un kurām ir būtiskākā ietekme uz vidi. Apkopota pieejamā pamatinformācija par vides stāvokli Latvijā, tādējādi veicot sākotnējo novērtējumu un identificējot būtiskos vides aspektus, kas saistīti ar plānošanas dokumentu. Raksturojot Latvijas dabas resursus un vērtības galvenajās ekosistēmu grupās, vides kvalitāti un antropogēnās slodzes, sniegts arī vērtējums par to, kādas ir iespējamās izmaiņas, ja Plāns netiktu īstenots jeb t.s. „nulles” scenārijs. Šis vērtējums veidots kā ekspertu vērtējums, ņemot vērā gan līdzšinējās attīstības tendences, gan sagaidāmās izmaiņas.

- *Plāna īstenošanas būtiskāko ietekmju uz vidi vērtējums*

SIVN process organizēts tā, lai identificētu Plānā ietverto pasākumu īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi (ietver tiešo un netiešo, sekundāro, paredzētās darbības un citu darbību savstarpējo un kopējo ietekmi, īstermiņa, vidēji ilgu un ilglaicīgu ietekmi, kā arī pastāvīgo pozitīvo un negatīvo ietekmi). SIVN ietvaros vērtēta plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamā ietekme uz šādām vides jomām:

- bioloģiskā daudzveidība, ietekme uz Natura 2000 teritorijām, flora, fauna, augsne, ūdens, gaiss, klimatiskie faktori;
- iedzīvotāji, iedzīvotāju veselība, materiālās vērtības, kultūras (ieskaitot arhitektūras un arheoloģiskais) mantojums, ainavas;
- saistība starp šīm jomām.

Tiek izmantota informācija, ko sniedz nulles scenārijs, kā arī ietekmes tiek prognozētas. SIVN iespēju robežās tiek arī sniegti priekšlikumi, kādu pasākumu iekļaušana no vides viedokļa būtu nozīmīga un kādi pasākumi būtu maināmi vai izslēdzami no Plāna.

- *Plāna monitorings*

Plānošanas dokumenta ietekmju uz vidi monitoringu veic, lai konstatētu, kādas ir ar plānošanas dokumenta realizāciju saistītās vides ietekmes, t.sk. arī neparedzētās ietekmes un vai plānošanas dokumentā nav jāveic grozījumi. Sniedzot priekšlikumus rādītājiem un plānošanas dokumenta ieviešanas monitoringam, izvēlēti tādi rādītāji, kuri jau tiek aprēķināti vai kuru aprēķināšanai tiek sistemātiski apkopota bāzes informācija. Sagatavojot priekšlikumus Plāna īstenošanas monitoringa pasākumiem un monitoringa pārskatam, ņemta vērā esošā valsts vides monitoringa tīklā veikto novērojumu un informācijas pieejamība, kā arī vērtēta Plāna ieviešanas un monitoringa plāna atbilstība vides monitoringa veikšanai.

3. Konsultācijas un sabiedrības iesaiste

Konsultācijām ir svarīga loma SIVN. To realizācijas kartību nosaka likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”. Šis process ietver kompetento institūciju un sabiedrības informēšanu, dodot iespēju komentēt novērtējumu dažādos SIVN posmos. Kad plānošanas dokuments ir pieņemts, sabiedrība un kompetentās institūcijas jāinformē arī par plānošanas dokumenta pieņemšanu.

4.2 Sabiedrības iesaiste un konsultācijas ar institūcijām

Plāna un SIVN izstrādē tiek ņemti vērā sabiedrības, organizāciju un institūciju viedokļi. Ar Satiksmes ministrijas rīkojumu ir izveidota Plāna darba grupa, kurā pārstāvētas šādas institūcijas:

- Satiksmes ministrija,
- Ekonomikas ministrija (Būvniecības un Mājokļu politikas departamenti),
- Izglītības un zinātnes ministrija (Sporta departaments),
- Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Telpiskās plānošanas, Vides aizsardzības u.c. departamenti),
- Veselības ministrija (Sabiedrības veselības departaments),
- Valsts policija (Satiksmes drošības pārvalde),
- VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”,
- VSIA „Autotransporta direkcija”,
- NVO: Latvijas riteņbraucēju apvienība, Latvijas pašvaldību savienība, biedrība „Latvijas Velo informācijas centrs”, asociācija „Lauku ceļotājs”.

Atbilstoši MK noteikumu Nr. 157 (23.03.2004) prasībām, Plāna aktuālā redakcija un tās vides pārskata projekts tika nodots sabiedriskajai apspriešanai un iesniegts institūcijām komentāru un atzinuma saņemšanai. Vides pārraudzības valsts birojs konkrēti norādīja šādas institūcijas:

- Satiksmes ministrija (ir darba grupas vadībā),
- Latvijas pašvaldību savienība,
- Kurzemes plānošanas reģions,
- Rīgas plānošanas reģions,
- Vidzemes plānošanas reģions,
- Latgales plānošanas reģions,
- Valsts vides dienests,
- Dabas aizsardzības pārvalde,

- AS „Latvijas valsts meži”
- Vides konsultatīvā padome.

Paziņojums par sabiedrisko apspriešanu, t.sk. sabiedriskās apspriešanas sanāksmi, tika publicēts oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis” un veloplans.lv, kā arī Vides pārraudzības valsts biroja mājas lapā www.vpvb.gov.lv, 10.11.2017., sabiedrības priekšlikumi tika pieņemti līdz 10.12.2017., sabiedriskās apspriešanas sanāksme notika 27.11.2017.

Vides pārskata projekta sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtie komentāri un priekšlikumi, kā arī atbildes uz iebildumiem un atsauksmēm par vides pārskata projektu, tika izvērtēti pēc būtības, iespēju robežās ņemot vērā un iestrādājot vides pārskata gala redakcijā, kas iesniedzams VPVB atzinuma saņemšanai. Pilns pārskats par saņemtajiem priekšlikumiem, atbildēm uz tiem un to rezultātā ieviestajiem labojumiem, sniegts Pielikumā.

Konsultācijām ir svarīga loma SIVN. To realizācijas kārtību nosaka likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”. Šis process ietver kompetento institūciju un sabiedrības informēšanu, dodot iespēju komentēt novērtējumu dažādos SIVN posmos. Kad Plāns tiks apstiprināts, sabiedrība un kompetentās institūcijas tiks informētas arī par to.

4.3 Vērtētās ietekmes un vērtēšanas metodika

Vērtējamās ietekmes uz vidi šajā SIVN aptver ietekmi uz dabas vidi un ietekmi uz cilvēkvidi: pilsētas nomales rekreācijas vietas vidi.

4.3. tabulā nodaļas beigās ir sniegtas tās ietekmes, pēc kurām vērtēta esošā situācija un sagaidāmā situācijā atkarībā no īstenojamās alternatīvas. Ietekmēm piešķirtā numerācija turpmāk atbilst nodaļu numerācijai sekojošajās šā vides pārskata daļās, kurās vērtētas atbilstošās ietekmes esošajā un prognozējamajā situācijā.

Vērtēto ietekmju sarakstā nav tādas klasiskas ceļu satiksmes radītas ietekmes kā troksnis, jo ir pamats uzskatīt, ka velosatiksmē pati par sevi rada tik nenozīmīgu troksni, ka vietās, kur pārvietojas tikai velosipēdi, šī ietekme nav vērā ņemama, savukārt vietās, kur velosatiksmes infrastruktūra tiek ieviesta līdzās esošai autosatiksmes infrastruktūrai, nav kritēriju, kādā veidā velosatiksmes infrastruktūra varētu netieši izmainīt autosatiksmes radīto troksni. Ir pamats uzskatīt, ka arī šī iespējamā izmaiņa ir vērā neņemama.

Ietekmes novērtēšanai un alternatīvu salīdzināšanai šajā SIVN tika izmantota daudzkritēriju analīze. Šīs metodes priekšrocība ir atsevišķu novērtējumu (atbilstoši izvēlētajiem kritērijiem) apvienošana kopējā alternatīvas novērtējumā, ko nav iespējams izdarīt parastā lēmumu pieņemšanas procesā. Šī analīze arī ļauj apkopot dažādu ieinteresēto pušu viedokļus. Tā ir atklāta (pieejama visiem), nodrošina komunikāciju ar lēmumu pieņēmējiem un plašu sabiedrības loku.

Daudzkritēriju analīzē pēc dažādiem kritērijiem novērtē un salīdzina alternatīvās izvēles. Daudzkritēriju analīzes posmi:

1. Identificēt un izvērtēt kritērijus, ņemot vērā šādus aspektus:
 - kritēriju kopums ir pilnīgs – neiztrūkst būtiski kritēriji;
 - kritēriji ir novērtējami (jābūt iespējai novērtēt vismaz kvalitatīvi);
 - kritēriji ir savstarpēji neatkarīgi (nav dublējošos kritēriju).

2. Kritēriju nozīmīguma analīze jeb „svēršana”. Šajā SIVN kritēriju nozīmīguma analīze tika veikta, vienkārši salīdzinot kritērijus savā starpā, bet nenosakot to relatīvo “svaru”, jo dažādie kritēriji nebija savstarpēji summējami.
3. Alternatīvu vērtējums pēc katra no kritērijiem. Alternatīvas savā starpā vērtē, piešķirot attiecīgu punktu skaitu katrai no tām. Ietekmes veidam un intensitātei katrā kritērijā piešķir nosacītu skaitlisku raksturojumu:

-2 – būtiska nelabvēlīga ietekme

-1 – nebūtiska nelabvēlīga ietekme

0 – ietekmes nav, ietekme ir neviennozīmīga vai ietekme nav nosakāma

+1 – nebūtiska labvēlīga ietekme

+2 – būtiska labvēlīga ietekme

Sīkāka detalizācija nav lietderīga, jo Plāna sagaidāmās reālās ietekmes dabā ir tik nebūtiskas, ka nevienā ietekmes veidā teorētiski paredzētais būtiskas ietekmes apzīmējums netiek praktiski pielietots.

4. Katrai ietekmei, kas atšķiras no nulles, tiek arī vērtēts, vai tā ir tieša/netieša, ilg-/īstermiņa, primāra/sekundāra, atgriezeniska/neatgriezeniska. Ietekmju ilguma un (ne)atgriezeniskuma vērtējums ir saprotams bez papildu paskaidrojumiem. Kā tiešas ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, ko plānošanas dokumenta īstenošana rada absolūtās vērtībās. Kā netiešas ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, ko paredzētā attīstība rada nevis absolūtās vērtībās, bet sakarā ar vides jutīguma palielināšanos pret tās pašas intensitātes ietekmēm (ko attiecībā uz ietekmju veidiem, kam likumos ir noteiktas robežvērtības, atspoguļo arī šo robežvērtību samazināšanās). Kā primāras ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, ko rada pati velosatiksmē. Kā sekundāras ir vērtētas tādas ietekmes uz vidi, ko velosatiksmes attīstības rezultātā rada citi faktori, ko izmaina velosatiksmes attīstība (piem., autosatiksmē).

4.3. tabula. Plāna ietekmes uz vidi stratēģiskajā novērtējumā vērtētās ietekmes

Nr. p.k.	Ietekmes veids
1.	Bioloģiskā daudzveidība (tieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska)
2.	Ģeoloģiskie riski
3.	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi
4.	Gaisa kvalitāte (tieša, ilgtermiņa, sekundāra, neatgriezeniska)
5.	Klimata pārmaiņas (tieša, ilgtermiņa, sekundāra, neatgriezeniska)
6.	Augšņu kvalitāte
7.	Ainava (netieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska)
8.	Kultūrvēsturiskais mantojums (netieša, ilgtermiņa, primāra, neatgriezeniska)

5. VIDES SĀKUMSTĀVOKĻA IZPĒTE

5.1 Bioloģiskā daudzveidība

„Bioloģiskā daudzveidība”, saskaņā ar 1992. gada 5. jūnija Riodežaneiro Konvenciju par bioloģisko daudzveidību, nozīmē dzīvo organismu formu dažādību visās vidēs, tai skaitā sauszemes, jūras un citās ūdens ekosistēmās un ekoloģiskajos kompleksos, kuru sastāvdaļas tās ir; tā ietver daudzveidību sugas ietvaros, starp sugām un starp ekosistēmām. Bioloģisko daudzveidību mēdz iedalīt trijos līmeņos: 1) sugas ietvaros, 2) starp sugām, 3) ekosistēmā, starp sugu grupām. Ekosistēmu daudzveidība ietver arī biotopus jeb dzīvotnes. Reizēm izdala arī bioloģiskās daudzveidības ceturto – ainavu līmeni. Sugu pastāvēšanai nepieciešami visi šie daudzveidības līmeņi.

Latvijā, tāpat kā citur pasaulē, sugas tiek atklātas no jauna, izzūd vai arī ziņas par to sastopamību ir ar dažādu ticamības pakāpi, tāpēc dati par sugu skaitu Latvijā periodiski mainās. Latvijā reģistrētas 1937 vaskulāro augu sugas, no tām 1304 vietējās (t.sk. 18 izzudušās) un 633 citzemju (293 dārzeņbēgļu un 340 adventīvās jeb ievazātās) sugas un 39 pasugas, kas pieder 665 ģintīm un 132 dzimtām, kā arī 2 hibrīdģintis un 104 hibrīdi. Šajā sarakstā nav iekļautas sugas, kas Latvijā tiek audzētas dārzos, siltumnīcās vai lauksaimniecības kultūrās, bet nav sastopamas savvaļā. Tādējādi kopējais Latvijā sastopamo vaskulāro augu sugu, hibrīdu un šķirņu skaits ir ievērojami lielāks. Sūnu sugu skaits Latvijā tiek lēsts ap 500, ķērpju – ap 542 sugām, bet sēņu – ap 4100 sugu.

Bezmugurkaulnieki ir daudzveidīga, liela dzīvnieku grupa, kurai piederīgo sugu skaits Latvijā sniedzas vairākos tūkstošos, taču precīzs dažādu bezmugurkaulnieku apakšgrupu sugu skaits nav zināms un pastāvīgi mainās. Piemēram, no bezmugurkaulniekiem samērā labi izpētīti ir gliemji – Latvijā ir ap 80 sauszemes gliemežu sugu, 48 saldūdens gliemežu, 42 saldūdens gliemeņu, 3 jūras gliemežu un 4 jūras gliemeņu sugu. Turpretī, piemēram, kukaiņu daudzveidību Latvijā raksturo aptuveni skaitlis – 10 000 sugu, taču tiek atklātas vēl aizvien jaunas sugas, un to kopējais skaits varētu būt vairāk nekā 15 000 sugu. Mugurkaulnieki ir salīdzinoši labāk izpētīti. Latvijā zināmas ap 80 zivju sugu, 13 abinieku un 7 rāpuļu sugas. Retos gadījumos savvaļā konstatētas arī izbēgušas vai apzināti introducētas sugas no citiem pasaules reģioniem, kas pagaidām nav pieskaitītas vietējai faunai. Putnu un zīdītāju sugu skaits nav pastāvīgs, jo šie dzīvnieki pārvietojas lielākos attālumos, tāpēc novērotās sugas ir gan caurceļotāji, gan nejauši ieceļotāji, kas neļauj noteikt precīzu kopējo Latvijas sugu skaitu. Putnu sugu kopējais skaits, kas kopš 19. gs. konstatētas Latvijā, ir vairāk nekā 300, bet zīdītāju sugu ir 62, lai gan iespējama arī dažu sugu ieceļošana.

Biotopus var klasificēt pēc dažādām atšķirīgām metodēm, bet pēdējā laikā biežāk lietotie klasifikatori ir *Kabucis I (red.), 2001. Latvijas biotopi. Klasifikators. Rīga: LDF, 96. lpp. un Auniņš A. (red.) 2010. Eiropas Savienības aizsargājamie biotopi Latvijā. Noteikšanas rokasgrāmata. Latvijas Dabas fonds, Rīga, 320.* Latvijas biotopu klasifikatorā izdalītas 13 biotopu grupas: jūras biotopi, jūras krasta biotopi, stāvoši ūdeņi, upes, pļavas, meži, purvi, iežu atsegumi, tīrumi un dārzi, parki un apstādījumi, ruderāli biotopi, pilsētu un apdzīvotu vietu apbūve, mākslīgas ūdenstilpes un regulētas ūdensteces. Saskaņā ar šo klasifikatoru praktiski jebkuru Latvijas teritoriju var pieskaitīt kādai no biotopu grupām.

Klasifikators „Eiropas Savienības aizsargājamie biotopi Latvijā” paredzēts tikai no bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas viedokļa vērtīgu teritoriju klasificēšanai – īpaši aizsargājamo biotopu noteikšanai. Šajā klasifikatorā iekļauti 58 dažādi biotopi. Saskaņā ar projekta „2007. – 2013. gada finanšu plānošanas perioda ierobežotas atlases 3.5.1.3. aktivitātes „Infrastruktūras izveide Natura 2000 teritorijās” intensīvi apmeklētu Natura 2000

teritoriju ar tūrisma attīstības potenciālu saraksta izvērtējums un priekšlikumu saraksta precizēšanai izstrādē”¹ datiem, Latvijā ir aptuveni 257 913 ha Eiropas nozīmes aizsargājamu biotopu, kas ir aptuveni 3% Latvijas teritorijas.

5.2 Meža resursi

Saskaņā ar Centrālā statistikas biroja datiem² kopējās mežaudžu krājas apjoms 2012. gadā Latvijā sastādīja 631 milj. m³, kas atspoguļo meža krājas stāvokli no 2008. – 2013. gadam. Salīdzinot ar stāvokli pirms 2008. gada, var novērot stabilu mežaudžu krājas pieaugumu, kas ir saistīts gan ar meža zemju platību pieaugumu, gan ar mērķtiecīgu mežsaimniecisko darbību. Koksnes pieaugums pārsniedz 16 milj. m³ gadā. Meža zemju platības procentuālā attiecība pret valsts teritorijas kopējo platību sastāda 51,2%, kas ir vienlīdzīgs 3 020 575 ha, no kuriem 49,5% pieder valstij, bet 50,5% pārējiem mežu īpašniekiem.³ Koksnes ieguvei ir pieejami 93% meža teritoriju. Saskaņā ar VMD datiem⁴, 2011. gadā valstī tika izcirsti 12,72 milj. m³ koksnes, no kuras 52,6% iegūti valsts mežos un 47,4% – privāto meža īpašnieku, pašvaldību un citu meža īpašnieku mežos.

Latvijas mežaudzi pārsvarā veido skuju koki ar divām valdošām sugām – priedi un egli. Skuju koki aizņem 54% no visu audžu platībām, bērzu audzes – 30%, baltalkšņu audzes – 7% un apšu audzes – 4%.⁵ Pārējās platības ir klātas ar osi (1%), ozolu (>0,1%) un citām sugām (>0,1%). Valsts mežos skuju koku audzes aizņem 70%, bet pārējos mežos – 38%, kas privātajos, pašvaldības u.c. mežos, kas nav klasificēti, kā valsts meži, ir vienlīdzīgs bērzu audžu īpatsvaram.

Meža zemju platības pieaugumu raksturo meža ieaudzēšana lauksaimniecībā neizmantotās zemēs. Saskaņā ar Valsts meža dienestu⁶ 2011. gadā valstī lauksaimniecībā neizmantotās zemēs ieaudzētas 4,8 tūkst. ha mežaudzes, no kurām 1,4 tūkst. ha reģistrētas kā plantāciju meži. Galvenās ieaudzētās koku sugas ir egļe (62%), bērzs (24%) un priede (10%).

Bez meža ieaudzēšanas lauksaimniecībā neizmantotajās zemēs, notiek arī mežu atjaunošana, kas 2011. gadā tika īstenota 35,2 tūkst. ha platībās. Mežu atjaunošana notiek ar piecām galvenajām, saimnieciski izmantojamām koku sugām – bērzu, egli, priedi, apsi un baltalksni.

Mežu dinamiskā ekosistēma ieņem svarīgu lomu bioloģiskās daudzveidības kontekstā, tai piemīt ūdeni aizsargājošas un gaisa kvalitātes uzlabošanai būtiskas īpašības, kā arī meži pasargā augsni no erozijas. Visās organismu grupās, par kurām ir pieejama informācija, ar mežu saistīti 17 – 84% aizsargājamo sugu. Latvijas mežu apsaimniekošana tiek noteikta saskaņā ar Ministru konferenci par mežu aizsardzību Eiropā vadlīnijām bioloģiskās daudzveidības, ainavu un īpašu dabisku elementu saglabāšanai. Atbilstoši vadlīnijām Latvijā uz vienu iedzīvotāju tiek aizsargāti 0,2 ha mežu.⁷ Latvijas Meža likums konkrēti šādu aizsardzību nenosaka, tā 2. pantā noteikts, ka „īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, mikroliegumu un aizsargjoslu apsaimniekošanā papildu nosacījumus paredz citi normatīvie akti.”

Kopš Latvijas pievienošanās ES, ir manāmi palielināties aizsargājamo teritoriju skaits meža zemēs. Saskaņā ar Meža valsts reģistra datiem, dažāda veida aizsargājamie meži veido gandrīz 600 tūkstošus ha, jeb 13% no kopējās meža platības. Aizsargājamās teritorijās ir

¹ Latvijas Dabas fonds, Rīga, 2011

² Mežsaimniecība – galvenie rādītāji. CSP, <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/mezsaimnieciba-galvenie-raditaji-30111.html>

³ Meža apsaimniekošana. VMD, <http://www.vmd.gov.lv/?sadala=2>

⁴ Ciršanas apjomi. VMD, <http://www.vmd.gov.lv/?sadala=143>

⁵ *Ibid.*

⁶ Meža ieaudzēšana. VMD, <http://www.vmd.gov.lv/?sadala=146>

⁷ Informatīvais ziņojums „Par meža nozares (mežsaimniecības un kokrūpniecības) attīstības izvērtējumu”, 2011

spēkā dažādi saimnieciskās darbības ierobežojumi. Mežsaimnieciskā darbība aizliegta dabas rezervātu un nacionālo parku dabas rezervātu zonā, mikroliegumos, daļā īpaši aizsargājamo meža iecirkņu u.c. Galvenās un kopšanas cirtes aizliegumi attiecas uz visām dabas liegumu, Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta, Ķemeru un Slīteres nacionālo parku dabas lieguma zonu mežaudzēm, kur valdaudzes vecums pārsniedz: priežu un ozolu audzēm 60 gadus, egļu, bērzu, melnalkšņu, ošu un liepu audzēm 50 gadus un apšu audzēm 30 gadus. Pie platībām ar galvenās cirtes aizliegumu pieskaitītas mežaudzes iepriekš uzskaitītajās teritorijās, kur valdaudze nav sasniegusi priežu un ozolu audzēm – 60 gadu, egļu, bērzu, melnalkšņu, ošu un liepu audzēm – 50 gadu un apšu audzēm – 30 gadu vecumu.

5.3 Ūdens resursi

Latvijā ir vairāk nekā 12000 upju un aptuveni 4000 ezeru un ūdenskrātuvju, kas kopā aizņem ~3,7% no valsts teritorijas. Virszemes saldūdens resursu apjoms ir 33-35 km³⁸. Tomēr vairāk nekā 55% no ūdens daudzuma, kas caur Latvijas teritoriju ietek Rīgas līcī vai tieši Baltijas jūrā, veidojas aiz valsts robežām, un Latvija tikai nosacīti var ietekmēt tā kvalitātes aizsardzību, piesārņojuma kontroli, monitoringu un informācijas sniegšanu Latvijai un citām valstīm. Līdz ar to Latvija raksturojas ar vislielāko pārrobežu ietekmi un riskiem Baltijas jūras ekoreģionā attiecībā uz virszemes ūdeņu kvalitāti.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2011. gada 31. maija noteikumiem Nr. 418 „Noteikumi par riska ūdensobjektiem” noteikto, ievērojamā daļā no Latvijas teritorijā esošajiem virszemes ūdensobjektiem ir aktuāli kādi vides riska faktori, tostarp arī izkliedētā piesārņojuma izplatība ir aktuāla 22% Latvijas teritorijas virszemes ūdensobjektos, kas vislielākajā mērā ir saistāma arī ar lauksaimniecisko ražošanu.

5.4 Augsne

Augsne ir nozīmīgs vides komponents un viens no nozīmīgākajiem Latvijas dabas resursiem. Augsne ir viens no galvenajiem faktoriem, kas nosaka zemes lietojuma veidu diferenciaciju, kā arī augu seku maiņu lauksaimniecībā izmantojamās zemēs. Papildus, augsne darbojas kā filtrs, aizsargājot pazemes ūdeņus no ķīmiskā un bioloģiskā piesārņojuma.

Nemot vērā Latvijas teritorijai raksturīgos klimatiskos apstākļus, aptuveni 90% zemju cieš no pārlieka mitruma. Līdz ar to, lai sekmētu zemju efektīvu izmantošanu ar lauksaimniecību saistītajām darbībām, Latvijas teritorijā ap 60% (1,49 milj. ha) lauksaimniecībā izmantojamās zemēs (2,47 milj. ha) ir izbūvētas nosusināšanas sistēmas, tai skaitā applūstošo zemju mitruma režīma regulēšanai izbūvēti 53 polderi ar kopplatību 50 tūkst. ha. Attiecībā uz meža teritorijām, pamatā ar vaļējo grāvju tīklu nosusinātas ap 50% meža zemes.⁹ Saskaņā ar Informatīvajā ziņojumā „Zemes resursu ilgtspējības saglabāšana” sniegto informāciju, Latvijas teritorijā valsts nozīmes ūdensnotekas 13 097 km kopgarumā nodrošina ūdens režīma uzturēšanu un regulēšanu valsts, pašvaldības, koplietošanas un viena īpašuma meliorācijas sistēmās. Šo sistēmu regulārie kopšanas darbi katru gadu veicami aptuveni 600 km garā posmā, kā arī reizi 15–20 gados ir nepieciešama ūdensnoteku renovācija vai rekonstrukcija. Kopā ar ūdensnotekām valsts nozīmes meliorācijas sistēmās ietilpst arī aizsargdambji 400 km garumā, tajā skaitā aizsargdambji.

Latvijā dominē velēnu podzolaugšnes, kas kopā ar velēnu podzolētām virspusēji glejotām augsnēm aizņem vairāk nekā pusi valsts teritorijas.

⁸ LVGMC Nacionālais ziņojums par vides stāvokli, 2011.

⁹ Meliorācija. ZM, <http://www.zm.gov.lv/?sadala=434>

5.5 Zemes dzīles

Derīgo izrakteņu teritoriālo izvietojumu nosaka ģeoloģiskā uzbūve. Izmantotos derīgos izrakteņus pēc to izplatības biežuma daļa divās grupās. Ierobežotas izplatības derīgie izrakteņi veidojušies pirmskvartāra nogulumiežos. Tie ir kaļķakmens, dolomīts, māls un kvarca smilts. To izmantošanu ierobežo izplatība nelielā Latvijas teritorijas daļā (piemēram, kaļķakmens atrodams tikai Latvijas dienvidos un dienvidrietumos) un ieguves iespējas. Augstienēs virs šiem iežiem atrodas 20—170 m biezs kvartāra nogulumu slānis, bet zemienēs ieguvī traucē augstais gruntsūdens līmenis.

Otrajā grupā ietilpst plaši izplatītie derīgie izrakteņi — smilts un grants, kvartāra māls, saldūdens kaļķieži, kūdra un sapropelis. Šie derīgie izrakteņi sastopami daudzos Latvijas rajonos, un to izmantošanu parasti ierobežo teritorijas ģeoloģiskā uzbūve. Derīgo izrakteņu ieguve nav pieļaujama, ja tie atrodas tiešā apdzīvoto vietu tuvumā vai arī ainaviski augstvērtīgās dabas teritorijās. Maz izplatīti vai arī nepietiekami izpētīti derīgie izrakteņi Latvijā dzīlēs ir nafta, dzelzs rūda un brūnogle.

Kūdra ir galvenais mūsu valsts izraktenis ar ļoti plašu pielietojumu ne vien iekšzemē, bet arī eksportā. Tradicionāli to izmanto augsnes ielabošanai, kā pakaišus fermās, kā kurināmo katlu mājās un termoelektrocentrālēs. Kūdras atradnes ir lielā daļā Latvijas novadu, bet nozīmīgākās no tām atrodas zemienēs.

5.6 Atmosfēras gaisa kvalitāte

Gaisa piesārņojums atstāj negatīvu ietekmi ne tikai uz cilvēku veselību, bet arī uz vidi, radot tādas vides problēmas, kā paskābināšanos (SO_2 , NO_x , NH_3 ietekmē), eitifikāciju (NO_x , NH_3 ietekmē) un piezemes ozona veidošanos (nemetāna gaistošie organiskie savienojumi (turpmāk – NMGOS) un NO_x ietekmē). Palielināta piezemes ozona koncentrācija izraisa lauksaimniecisko kultūru, mežu un augu fizikālus bojājumus, samazina augšanas ātrumu un ražību.

Gaisa kvalitātes monitoringa programmas ietvaros tiek uzstādītas gaisa kvalitātes monitoringa stacijas ne tikai pilsētās, bet arī lauku rajonos. Pašlaik lauku teritorijās operē divas lauku fona stacijas – Rucavā (Liepājas novads) un Zosēnos (Cēsu novads). Saskaņā ar monitoringa datiem, Latvijas lauku teritorijās nepastāv problēmas, kas saistītas ar tiešu atmosfēras gaisa piesārņojumu, tātad pastāv tikai lokāli atsevišķās vietās pilsētās.¹⁰

Lielākie NMGOS avoti Latvijā ir mājāsaimniecība, transports, rūpnieciskie ražošanas procesi, šķīdinātāju un specifisku ķīmisko produktu (krāsas, lakas, polimērie pārklājumu materiāli u.c.) izmantošana, kā arī atkritumu dedzināšana. Lielākie NMGOS apjomi tiek emitēti mājāsaimniecības sektorā, galvenokārt augsta koksnes kurināmā patēriņa dēļ. Lai arī kopējās NMGOS emisijas ir samazinājušās par aptuveni 35,97% kopš 1990. gada, NMGOS emisiju samazināšana ir būtiska, jo gaistošie organiskie savienojumi kaitē sabiedrības veselībai un var veicināt uz troposfēras robežslānī tādu fotoķīmisko oksidantu rašanos, kas ir kaitīgi vitāli svarīgiem vides un tautsaimniecības dabas resursiem.¹¹

5.7 Klimata pārmaiņas

Latvijas atrodas hemoboreālajā zonā, gada vidējā temperatūra ir $+5\text{ }^{\circ}\text{C}$, kas pazeminās vidēji līdz $-6\text{ }^{\circ}\text{C}$ janvārī un paaugstinās vidēji līdz $+17\text{ }^{\circ}\text{C}$ jūlijā. Pēdējo 100 gadu laikā mūsu valsts teritorijā jau konstatēta vidējā gaisa temperatūras paaugstināšanās, pat par $1,5\text{ }^{\circ}\text{C}$. Izmaiņas

¹⁰ Gaisa kvalitātes novērtējums Latvijā 2008. – 2010. gads, LVGMC, 2011

¹¹ Padomes Direktīva 1999/13/EK par gaistošu organisko savienojumu emisijas ierobežošanu no organiskiem šķīdinātājiem noteiktos darbības veidos un iekārtās

gada ritumā nav vienmērīgas: temperatūras paaugstināšanās novērota galvenokārt pavasara mēnešos (marts, aprīlis, maijs) un ziemā (decembris). Mazākais temperatūras kāpums konstatēts jūnijā un jūlijā.¹²

Tiek uzskatīts, ka kopš 20.gs. klimata pārmaiņas galvenokārt notiek SEG koncentrācijas pieauguma dēļ, kas rodas gan dabisku procesu, gan cilvēka darbības rezultātā. Galvenie cilvēka radītie SEG avoti iekļauj¹³:

- fosilo kurināmo (akmeņogļu, naftas un gāzes) izmantošana elektroenerģijas ražošanai, transportam, rūpniecībai un mājāsaimniecībām (CO₂);
- lauksaimniecība (CH₄) un zemes izmantošanas pārmaiņas, piemēram, atmežošana (CO₂);
- atkritumu izgāztuves (CH₄);
- rūpniecisko fluorēto gāzu izmantošana.

CO₂ piesaiste atpakaļ notiek, pateicoties augu fotosintēzes procesiem mežos un lauksaimniecībā izmantojamās zemēs, līdz ar to tādi faktori kā lauksaimniecībā izmantojamo zemju apmežošana sekmē CO₂ piesaisti, savukārt atmežošana – samazina piesaistītos apjomus. Kopš 1990. gada meža zemju skaits ir palielinājies par 181 tūkst. ha, tāpēc SEG piesaiste ir palielinājusies par 29%. Pateicoties Latvijas meža zemju platībām, kas saskaņā ar pēdējiem Centrālās statistikas biroja datiem aizņem aptuveni 51% no kopējās teritorijas platības, SEG piesaiste pārsniedz ikgadējās SEG emisijas.

5.8 Ainavas

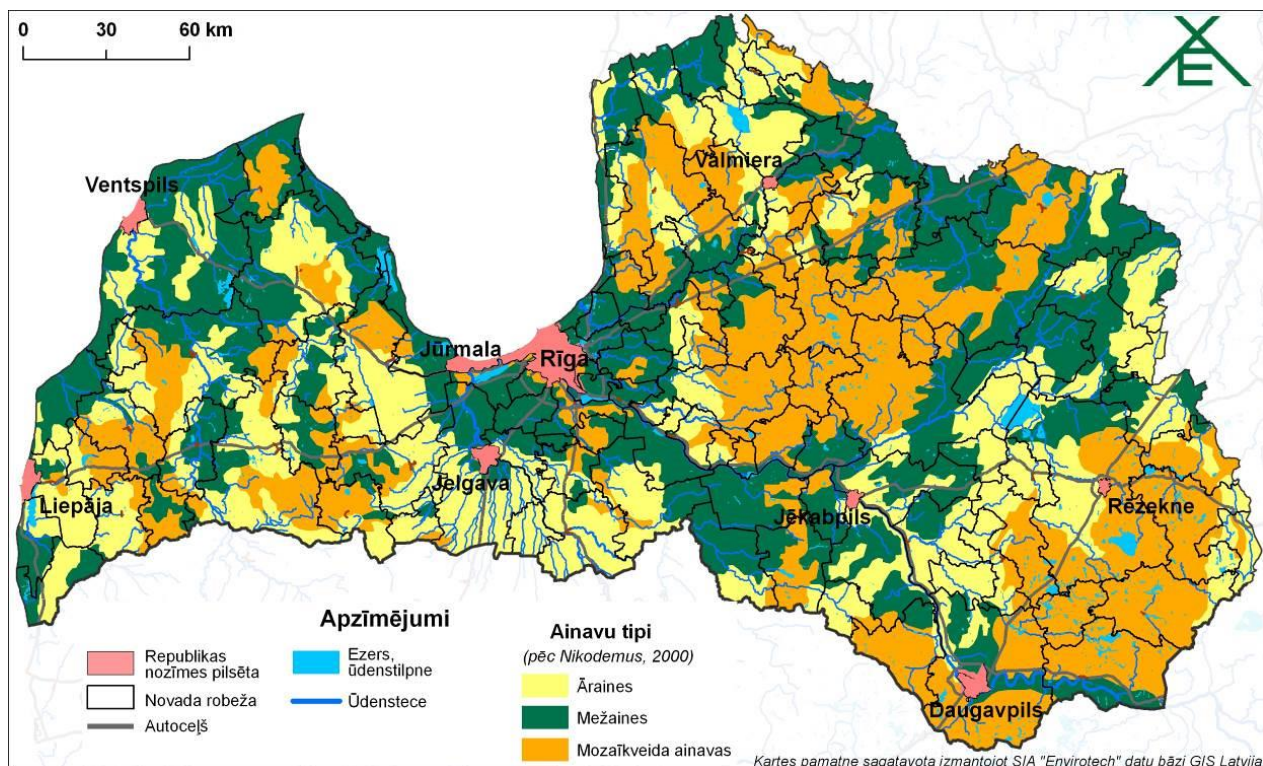
Ainava ir gan cilvēka, gan floras un faunas dzīvesvide, ainava var būt gan tūrisma resurss, gan kultūrvēsturiska vērtība. Ainavu dažādība ir bioloģisko daudzveidību palielinošs elements.

Latvijai pēc aizņemtās platības raksturīgākās ir mozaīkveida, lauksaimniecības zemju (āraines) un meža ainavas (mežaines) (skat. 2. attēlu). Pēc platības nelielu, bet pēc ietekmēto cilvēku skaita visbūtiskāko daļu aizņem pilsētvides (urbānā) ainava. Ainava ir cieši saistīta ar cilvēka darbību un, līdz ar to, arī ar dažāda līmeņa plānošanas dokumentiem. Pārdomāta plānošana ir viens no nozīmīgākajiem veidiem, kā ainavu saglabāt vai pat paaugstināt tās vērtību.

Teritorijas ar savdabīgām vai daudzveidīgām Latvijai raksturīgām ainavām ir iekļautas īpaši aizsargājamās teritorijās – Aizsargājamo ainavu apvidos (23.02.1999. MK noteikumi Nr. 69 „Noteikumi par aizsargājamo ainavu apvidiem”). Šādu teritoriju mērķis ir aizsargāt un saglabāt raksturīgo ainavu un tos ainavas elementus, kas ir būtiski aizsargājamo sugu un biotopu ekoloģisko funkciju nodrošināšanai, Latvijai raksturīgajai kultūrvidei un ainavas daudzveidībai, kā arī nodrošināt sabiedrības atpūtai un tūrismam piemērotas vides saglabāšanu un dabu saudzējošu apsaimniekošanu. Pavisam Latvijā izveidoti deviņi aizsargājamo ainavu apvidi – Augšdaugava, Augšzeme, Ādaži, Kaučers, Nīcgales meži, Veclaicene, Vecpiebalga, Vestiena un Ziemeļgauja.

¹² Kļaviņš M., Briede A. citēts Jansons Ā. Sagaidāmās klimata izmaiņas. Buklets „Meža apsaimniekošana klimata izmaiņu kontekstā”

¹³ Klimata pārmaiņas. Eiropas Vides aģentūra, <http://www.eea.europa.eu/lv/themes/climate/intro>



2. attēls. Latvijas ainavu veidi (Agroresursu un ekonomikas institūts)

5.9 Kultūrvēsturiskie objekti

UNESCO Vispārējā deklarācijā ir uzsvērts, ka kultūras daudzveidība līdzās bioloģiskajai daudzveidībai ir cilvēces kopējais mantojums. Kultūrvēsturiskajam mantojumam un nemateriālai kultūrai ir būtiska nozīme tūrisma un lauku tūrisma attīstībā. Nemateriālā kultūra un kultūras pakalpojumu pieejamība ir viens no faktoriem, kas veicina iedzīvotāju palikšanu lauku teritorijās. Aptuveni 85% valsts aizsardzībā esošu kultūras pieminekļu atrodas privātīpašumā. Daļa kultūras pieminekļu atrodas sliktā tehniskā stāvoklī, netiek nodrošināta to uzturēšana atbilstoši pastāvošajiem noteikumiem.

Saskaņā ar Valsts Kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas datiem¹⁴, Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā ir 8584 pieminekļi, tai skaitā:

- 5183 valsts nozīmes pieminekļi (no tiem 3410 arhitektūras pieminekļi, 2492 arheoloģijas pieminekļi, 11 industriālie pieminekļi, 2494 mākslas pieminekļi, 46 pilsētbūvniecības pieminekļi, 113 vēstures pieminekļi un 18 vēsturiska notikuma vietas);
- 3401 vietējās nozīmes pieminekļi (no tiem 2134 arhitektūras pieminekļi, 1011 arheoloģijas pieminekļi, 1 industriālais pieminekļis, 217 mākslas pieminekļi, 5 pilsētbūvniecības pieminekļi, 3 vēstures pieminekļi un 3 vēsturiska notikuma vietas).

¹⁴ www.mantojums.lv

5.10 Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas

Saskaņā ar 02.03.1993. likumu „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” (ar grozījumiem līdz 28.04.2011), Latvijā ir šāda veida īpaši aizsargājamās dabas teritorijas:

5. pants. Dabas parki

(1) Dabas parki ir teritorijas, kas pārstāv noteikta apvidus dabas un kultūrvēsturiskās vērtības un kas ir piemērotas sabiedrības atpūtai, izglītošanai un audzināšanai.

(2) Atpūtas organizēšana un saimnieciskā darbība dabas parkos veicama, nodrošinot tajos esošo dabas un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu.

6. pants. Dabas pieminekļi

(1) Dabas pieminekļi ir atsevišķi, savrupi dabas veidojumi: aizsargājamie koki, dendroloģiskie stādījumi, alejas, ģeoloģiskie un ģeomorfoloģiskie dabas pieminekļi un citi dabas retumi, kam ir zinātniska, kultūrvēsturiska, estētiska vai ekoloģiska vērtība.

(2) Lai nodrošinātu aizsargājamo koku un akmeņu saglabāšanu un to apskates iespēju, aizsargāta tiek arī teritorija 10 metru rādiusā ap akmeņiem un teritorija zem koku vainagiem, kā arī 10 metru rādiusā ap tiem, skaitot no koka vainaga projekcijas.

7. pants. Dabas liegumi

Dabas liegumi ir cilvēka darbības mazpārveidotas vai dažādā pakāpē pārveidotas dabas teritorijas, kas ietver īpaši aizsargājamo savvaļas augu un dzīvnieku sugu dzīvotnes un īpaši aizsargājamus biotopus.

7.¹ pants. Aizsargājamās jūras teritorijas

Aizsargājamās jūras teritorijas ir vietas Latvijas Republikas teritoriālajā jūrā, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā vai kontinentālajā šelfā, kuras izveidotas īpaši aizsargājamo biotopu un īpaši aizsargājamo sugu dzīvotņu, kā arī migrējošo putnu nozīmīgu barošanās un ziemošanas vietu aizsardzībai.

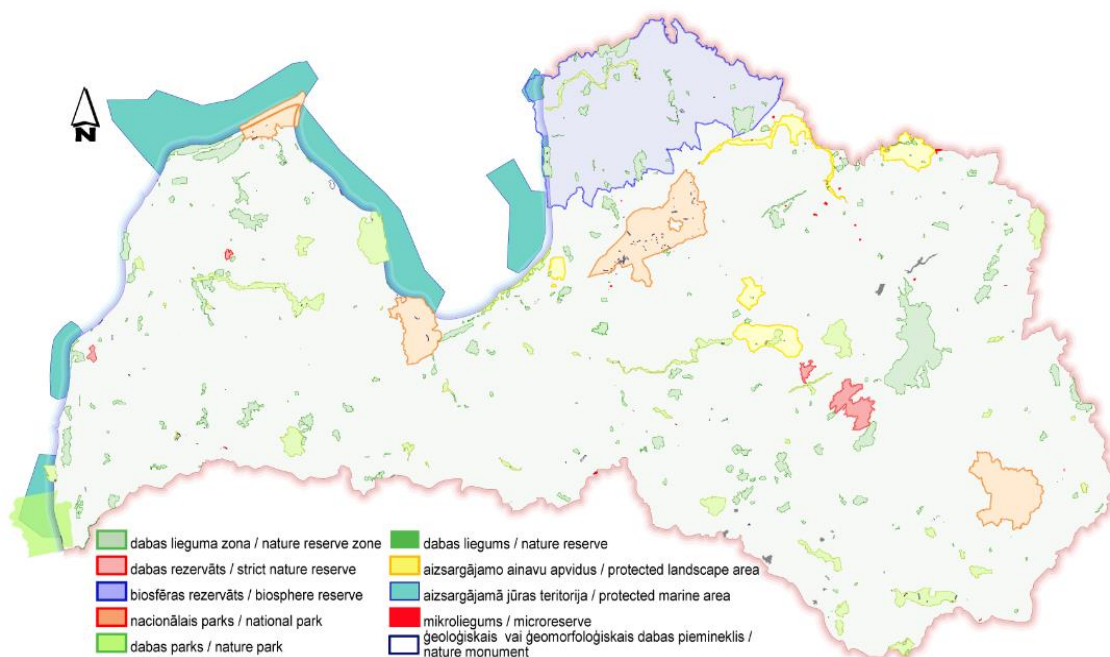
8. pants. Aizsargājamo ainavu apvidi

Aizsargājamo ainavu apvidi ir teritorijas, kas izceļas ar savdabīgu vai daudzveidīgu ainavu. To mērķis ir aizsargāt un saglabāt raksturīgo ainavu un tos ainavas elementus, kas ir būtiski aizsargājamo sugu un biotopu ekoloģisko funkciju nodrošināšanai, Latvijai raksturīgajai kultūrvidei un ainavas daudzveidībai, kā arī nodrošināt sabiedrības atpūtai un tūrismam piemērotas vides saglabāšanu un dabu saudzējošu apsaimniekošanu.

Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ir vienots Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju tīkls. Tajā ietilpst īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kuras attiecīgajā bioģeogrāfiskajā rajonā būtiski sekmē īpaši aizsargājamiem biotopu veidiem vai īpaši aizsargājamām sugām labvēlīga aizsardzības statusa saglabāšanu vai atjaunošanu, var būtiski veicināt Natura 2000 tīkla vienotību, kā arī būtiski sekmē bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu attiecīgajā bioģeogrāfiskajā rajonā.

Pavisam Latvijā ir (skat. 3. attēlu):

- 4 dabas rezervāti;
- 4 nacionālie parki;
- 1 biosfēras rezervāts;
- 42 dabas parki;
- 355 dabas pieminekļi;
- 260 dabas liegumi;
- 7 aizsargājamās jūras teritorijas;
- 9 aizsargājamo ainavu apvidi.¹⁵



3. attēls. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Latvijā (Dabas aizsardzības pārvalde)

Īpaši aizsargājamajās dabas teritorijās vislielāko platību aizņem meži (49%) un lauksaimniecības zeme (24%), savukārt 12% – ūdeņi, 14% – purvi un 1% – citi biotopi. 346 no augstākminētajām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām ir iekļautas Natura 2000 teritoriju tīklā. Tās kopā aizņem 12% jeb 793265 ha no Latvijas kopplatības. Šīm teritorijām ir atšķirīgi aizsardzības un apsaimniekošanas režīmi – no minimāliem ierobežojumiem aizsargājamo ainavu apvidos līdz pat pilnīgam saimnieciskās darbības aizliegumam dabas rezervātos.

¹⁵ Dabas aizsardzības pārvalde, <http://www.daba.gov.lv>

6. PLĀNĀ PAREDZĒTIE PASĀKUMI UN AKTIVITĀTES PA RĪCĪBAS VIRZIENIEM

Kopējā Plāna kā pasākumu kopuma jeb sistēmas ietekme ir jāvērtē, ņemot vērā tā iespējamās pozitīvās un negatīvās, tiešās un sekundārās, īslaicīgās un noturīgās, kā arī īsā, vidējā un ilgā termiņā realizējošās ietekmes uz dažādām vides komponentēm. Pārrobežu ietekmes uz vidi Plānā iekļauto prioritāšu un pasākumu īstenošanas rezultātā ir apšaubāmas un šajā SIVN nav vērtētas.

Īstermiņa ietekmes pamatā ir saistītas ar prioritāšu ietvaros īstenoto pasākumu ieviešanas procesu (konkrētām darbībām). Ilgtermiņa ietekmes parasti ir saistītas arī ar atbalstāmo aktivitāšu īstenošanas rezultātā sagaidāmajām izmaiņām velosatiksmē un kopumā transportā, ekonomiskajās aktivitātēs, tautsaimniecības struktūrā, skarto teritoriju iedzīvotāju nodarbinātībā un izglītības līmenī. Nosakot ilgtermiņa ietekmes, jāņem vērā arī kopējās sociālekonomiskās izmaiņu tendences jeb t.s. virzošie spēki.

Plāns paredz divus rīcības virzienus, kuros katrā ir pa četriem pasākumiem (skat. 6.1.1. un 6.1.2. tabulu).

6.1.1. tabula. 1. Rīcības virziens: Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība

Pasākuma Nr.p.k.	Pasākums	Rezultatīvais rādītājs
1.1.	Veikt visaptverošu pētījumu par velosatiksmi valstī, iegūstot datus, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā	1) veikts datu apkopojums par velosipēdu skaitu, īpatsvaru uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu paveiktiem kilometriem dienā; velosipēdu īpatsvaru no visiem braucieniem (%); veloinfrastruktūras nodrošinājumu (velosipēdu ceļu garums u.c.). 2) Sniegti priekšlikumi turpmāko datu uzskaitēi valsts mērogā 3) Sniegti priekšlikumi velosatiksmes attīstībai un tās integrēšanai kopējā transporta sistēmā.
1.2.	Velotūrisma pakalpojumu attīstība	Izveidoti pasākumi, tūrisma pakalpojumu sniedzēju informēšana un izglītošana par velotūristu vajadzībām
1.3.	Pasākumi starptautisko velomaršrutu EuroVelo13, Green Ways attīstībai	Nodrošināti pasākumi starptautisko velomaršrutu iekļaušanai Baltijas reģiona tūrisma piedāvājumā
1.4.	Pilnveidot normatīvos aktus, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespējas sabiedriskajā transportā	Veiktas izmaiņas normatīvajos aktos, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespēju uzlabošanu

6.1.2. tabula. 2. Rīcības virziens: Popularizēšana un izglītība

Pasākuma N.p.k.	Pasākums	Rezultatīvais rādītājs
2.1.	Velomaršrutu atpazīstamības veicināšana, nodrošinot mārketinga pasākumus	Izveidoto velomaršrutu popularizēšanai tūristiem ārvalstu un vietējā tirgū, izveidoti mārketinga pasākumi.
2.2.	Organizēt izglītojošus pasākumus vispārējās izglītības iestāžu skolēniem par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	1) Nodrošinātas rotaļnodarbības pirmsskolas vecuma bērniem (4 – 7 gadus veciem) ceļu satiksmes noteikumu apguvē; 2) Izglītojošo pasākumu norise pamatskolas (1. – 9.kl.) skolēniem par velosatiksmi kā videi draudzīgu transporta līdzekli un tās drošību; 3) Veikta 8.- 10. klašu skolēnu diagnostika par ceļu satiksmes noteikumu izpratni, velosatiksmes drošības jautājumiem un paradumiem.
2.3.	Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	Veikta sabiedriskā kampaņa par velosatiksmes popularizēšanu un drošības jautājumiem (atstarojošo vestu lietošana; mobilo telefonu lietošanas paradumi, pārvietošanās ar videi draudzīgu transporta līdzekli, u.c.).
2.4.	Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par velosipēdu reģistrāciju	Popularizēta velosipēdu reģistrācija.

7. PLĀNA IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS PA RĪCĪBAS VIRZIENIEM

7.1. Plāna ietekme rīcības virzienā: *Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība*

7.1.1. tabula. 1.1. pasākums

Veikt visaptverošu pētījumu par velosatiksmi valstī, iegūstot datus, kas raksturo velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
1) veikts datu apkopojums par velosipēdu skaitu, īpatsvaru uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu paveiktiem kilometriem dienā; velosipēdu īpatsvaru no visiem braucieniem (%); veloinfrastruktūras nodrošinājumu (velosipēdu ceļu garums u.c.); 2) sniegti priekšlikumi turpmāko datu uzskaitēi valsts mērogā; 3) sniegti priekšlikumi velosatiksmes attīstībai un tās integrēšanai kopējā transporta sistēmā.	0	0	0	0	0	0	0	0

7.1.2. tabula. 1.2. pasākums

Velotūrisma pakalpojumu attīstība	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
Izveidoti pasākumi, tūrisma pakalpojumu sniedzēju informēšana un izglītošana par velotūristu vajadzībām	0	0	0	0	0	0	0	0

7.1.3. tabula. 1.3. pasākums

Starptautisko velomaršrutu <i>EuroVelo13</i> , <i>Green Ways</i> attīstības pasākumi	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
Nodrošināti pasākumi starptautisko velomaršrutu iekļaušanai Baltijas reģiona tūrisma piedāvājumā	0	0	0	0	0	0	0	0

7.1.4. tabula. 1.4. pasākums

Pilnveidot normatīvos aktus, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespējas sabiedriskajā transportā	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
Veiktas izmaiņas normatīvajos aktos, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespēju uzlabošanu	0	0	0	0	0	0	0	0

7.2. Plāna ietekme rīcības virzienā: Popularizēšana un izglītība

7.2.1. tabula. 2.1. pasākums

Velomaršrutu atpazīstamības veicināšana, nodrošinot mārketinga pasākumus	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
6 mārketinga pasākumi izveidoti velomaršrutu popularizēšanai tūristiem ārvalstu un vietējā tirgū	0	0	0	0	0	0	0	0

7.2.2. tabula. 1.2. pasākums

Organizēt izglītojošus pasākumus vispārējās izglītības iestāžu skolēniem par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
9 Semināru cikls: izglītojoši pasākumi pamatskolas (1. – 9.kl.) skolēniem par velosatiksmi kā videi draudzīgu transportu un tās drošību.	0	0	0	0	0	0	0	0

7.2.3. tabula. 2.3. pasākums

Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
Veikta sabiedriskā kampaņa par velosatiksmes popularizēšanu un drošības jautājumiem (atstarojošo vestu lietošana; mobilo telefonu lietošanas paradumi, pārvietošanās ar videi draudzīgu transporta līdzekli, u.c.).	0	0	0	0	0	0	0	0

7.2.4. tabula. 2.4. pasākums

Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par velosipēdu reģistrāciju	Bioloģiskā daudzveidība	Ģeoloģiskie riski	Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	Gaisa kvalitāte	Klimata pārmaiņas	Augšņu kvalitāte	Ainava	Kultūrvēsturiskais mantojums
Rezultatīvais rādītājs:	Ietekmes nozīmīgums							
Veikta kampaņa: popularizēta velosipēdu reģistrācija.	0	0	0	0	0	0	0	0

7.3. Kopējā Plāna pasākumu ietekme uz vidi

Lai veiktu Plāna pasākumu sagaidāmās ietekmes uz vidi kopsavilkuma novērtējumu, pasākumu līmenī izdarītie novērtējumi tiek vienkārši summēti vienas ietekmes uz vidi pozīcijas ietvaros. Tabulās izmantotā ietekmju būtiskuma gradācija ir jāsaprot kā kvalitatīvs vērtējums, jo kvantitatīvas analīzes veikšana plašajai dažādo faktoru kopai nav iespējama. Atšķirīgu faktoru (ietekmju veidu) vērtējumi nav objektīvi savstarpēji salīdzināmi, tāpēc to mehāniskai summēšanai nav pamata. Jāņem vērā, ka līdz šim nav izstrādāta metodiskā bāze, kas ļautu klasificēt ietekmes uz vidi novērtējumā izmantotos kritērijus pēc to būtiskuma pakāpes. Tā piemēram, nav iespējams vienās vērtību kategorijās salīdzināt ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, kam piemīt gan ar lietošanu nesaistīta funkcionāla vērtība, gan, netieši, daudzveidīga lietošanas vērtība, ar ietekmi uz ainavu kvalitāti, kam piemīt bieži visai diskutabla un grūti definējama estētiska vērtība, kas faktiski uzskatāma par psihosociālu konstrukciju.

Arī pasākumu un aktivitāšu griezumā svara koeficientu sistēmai (savstarpējai kvantitatīvai salīdzināšanai) nav lielāks pamats kā augstāk aplūkotajā gadījumā, jo daļa aktivitāšu ir saistīta ar noteiktām iedzīvotāju kategorijām, citas – ar noteiktām platībām, vēl citas – ar ekonomiskām aktivitātēm (investīciju apjomu) un tādējādi ir savstarpēji nesalīdzināmas. Ietekmju salīdzinājuma kvantificēšanai būtu iespējams izmantot to līdzekļu apjoma salīdzinājumu, kas plānots atbilstošajam pasākumam, tomēr šis variants būtu pielietojams tikai ar pieņēmumu, ka ieguldīto resursu atdeve visos pasākumos ir vienāda, kas, savukārt, ir mazticams.

7.3. tabula. Plāna pasākumu ietekmju apkopojums

	Negatīvo ietekmju summa	Pozitīvo ietekmju summa	Saldo
Bioloģiskā daudzveidība	0	0	0
Ģeoloģiskie riski	0	0	0
Ūdeņi un hidroģeoloģiskie apstākļi	0	0	0
Gaisa kvalitāte	0	0	0
Klimata pārmaiņas	0	0	0
Augšņu kvalitāte	0	0	0
Ainava	0	0	0
Kultūrvēsturiskais mantojums	0	0	0

8. ALTERNATĪVU ANALĪZE

Plānā nav paredzēta vairāku alternatīvu scenāriju virzība. Arī nosprausto mērķu sasniegšanai izvirzīto pasākumu līmenī variācijas netiek piedāvātas. Tas nozīmē, ka par vienīgo iespējamo programmas realizācijas alternatīvu jāuzskata „nulle” alternatīva, kad tiek saglabāta esošā situācija un virzība uz Plāna definētajiem mērķiem nenotiek vai nu kopumā, vai arī netiek īstenoti atsevišķi vai daļa plānoto pasākumu.

Nemot vērā Plāna fiziskās ietekmes uz vidi neesamību sakarā ar šā pirmā nozares dokumenta teorētisko, izpēti un informācijas, nevis fizisku izmaiņu raksturu, nekādas atšķirības ietekmē uz vidi nevar ieviest arī tā daļēja vai pilnīga neizpilde.

Plāna neīstenošanas gadījumā netiek panāktas iespējamās pozitīvās ietekmes uz sabiedrības fizisko aktivitāti un veselību, kas šajā SIVN gan nav vērtētas, jo ir strīdīgs jautājums par to, vai tās ir ietekmes uz vidi, tāpēc, tā kā tās Plānam var būt tikai pozitīvas, nav izmantota iespēja šīs ietekmes iekļaut vērtējamo sarakstā, ko varētu iztulkot kā mēģinājumu mākslīgi palielināt Plāna pozitīvo ietekmi uz vidi. Patiesībā gan, ja vērtējamajam plānošanas dokumentam atkarībā no alternatīvas būtu iespējamās gan pozitīvas, gan negatīvas ietekmes uz cilvēku veselību, tad arī tās būtu pamatoti iekļaut vērtējamajās ietekmēs un uz to pamata rekomendēt ieteicamo alternatīvu; šajā gadījumā tās ir tikai papildu arguments tam, ka Plāna mērķu sasniegšana kopumā ir vēlāma, kamēr nesasniedzama ir sliktāka alternatīva.

9. IETEKMES UZ VIDI SAMAZINĀŠANAS VAI OPTIMIZĒŠANAS PASĀKUMI

Plānam nav konstatētas nekādas tādas iespējamās nelabvēlīgas ietekmes uz vidi, kuras varētu prasīt iestrādāt vispārīgus šo ietekmju samazināšanas pasākumus jau paša Plāna līmenī.

10. PLĀNA MONITORINGS UN REZULTATĪVIE RĀDĪTĀJI

Vides aizsardzības likums nosaka, ka vides monitorings ir sistemātiski vides stāvokļa un piesārņojuma emisiju vai populāciju un sugu novērojumi, mērījumi un aprēķini, kas nepieciešami vides stāvokļa vērtējumam, vides politikas izstrādāšanai un vides un dabas aizsardzības pasākumu plānošanai, kā arī to efektivitātes kontrolei. Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra veikto vides kvalitātes novērojumu daudzums var būt nepietiekams, lai precīzi novērtētu antropogēno ietekmi uz vidi. Neatbilstošs var izrādīties vides kvalitātes mērījumu blīvums (telpā un laikā), kā arī izvēlēta monitoringa metode kopumā var nenodrošināt nepieciešamo datu kvalitāti.

Vērtējot nepieciešamos pasākumus Plāna īstenošanas būtisko ietekmju uz vidi monitoringa nodrošināšanai un korektīvo darbību veikšanai, jāņem vērā arī citu tautsaimniecības nozaru politikas plānošanas dokumenti un to hierarhiskais statuss.

Plāna pašreizējā redakcijā nav definēta ziņojumu nodošanas kārtība tās izpildes uzraudzībai.

Jāņem vērā, ka daba un vide ir ārkārtīgi daudzveidīga, tāpēc nepieciešams noteikt galvenās jomas, kuras Plāna ietvarā ir būtiskākās un kurām ir nozīmīgākā ietekme uz vidi.

Dabas un vides attīstību laikā nosaka gan dabiskie procesi, gan cilvēka darbība, un Plāna uzraudzības gaitā galvenais uzdevums būtu noteikt, kādas ir tās īstenošanas ietvaros veikto cilvēka darbību un/vai bezdarbības tiešās ietekmes, kā arī tās dabiskās ietekmes, kuras tiek netieši izmainītas veikto cilvēka darbību rezultātā vai netiek izmainītas bezdarbības rezultātā aspektos, kuros būtu bijusi vēlams to izmainīšana ar darbību.

Vērtējot dabas un vides stāvokli vienotā sistēmā, izmanto trīs vides indikatoru veidus:

- **slodzes indikatori** – atspoguļo virzošo spēku fiziskās izpausmes veidus savstarpējā saiknē starp cilvēku aktivitātēm un dabas vidi. Slodzes indikatori, no vienas puses, raksturo resursu ieguvī saimnieciskām vajadzībām (biomasa, zemes izmantošana), bet no otras puses – piesārņojuma novadīšanu vidē un radīto atkritumu daudzumu, piemēram, izmešus gaisā, SEG, atkritumu daudzumus, emisijas ūdenī, neatjaunojamo dabas resursu izmantošanu. Tos iedala indikatoros, kuri raksturo tiešu ietekmi uz vidi (parasti izteikta ka izmešu daudzums vai dabas resursu ieguves apjomi un patēriņš) un indikatoros, kas raksturo netiešo ietekmi uz vidi (cilvēku aktivitāšu veids vai tautsaimniecības nozares, kas izraisa netiešu ietekmi uz vidi);
- **stāvokļa indikatori** – sniedz informāciju par vides kvalitāti noteiktā laikā, piemēram, gaisa piesārņojums, ūdens kvalitāte, augsnes kvalitāte, ekosistēmu stāvoklis u.tml.

Cilvēku aktivitāšu radītās slodzes ietekmē ekosistēmu līdzsvaru, tāpēc stāvokli raksturo dažādu sistēmu komponentu fiziskie (piemēram, temperatūra), ķīmiskie (CO₂ koncentrācija) vai bioloģiskie (piemēram, bioloģiskā daudzveidība Natura 2000 teritorijās) nosacījumi. Ekosistēmas spēj akumulēt noteiktu slodzi, taču ekosistēmu nestspējas robežu ir grūti precīzi noteikt;

- **rīcības indikatori** – raksturo valdības politiku un sabiedrības īstenoto rīcību, lai novērstu, kompensētu vai piemērotos vides stāvokļa izmaiņām.

Šādu indikatoru izmantošana ir pamatojama ar to, ka Plāns kā īstermiņa plānošanas dokuments aptver īsu laika posmu un detalizēti analizēt virzošos spēkus nav nepieciešams. Savukārt ietekmes izraisa kompleksu pasākumu kopums, bet Plāna loma jāvērtē attiecībā uz ietekmes izraisīšanu uz ekosistēmām un dabas resursiem, kas gan var radīt grūtības. Tomēr, veicot izvērtēšanu, ir jāņem vērā tendences arī ekonomikā un sabiedrībā, gan starptautiskā, gan nacionālā līmenī. Tādējādi var iegūt sakarības starp slodzēm uz vidi un radītajām ietekmēm.

Plāna īstenošanas monitoringa iespējamo nepieciešamību nosaka MK noteikumi Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”. Monitoringu veic ar mērķi konstatēt dokumenta paredzēto rīcību īstenošanas tiešo vai netiešo ietekmi uz vidi un vajadzības gadījumā noteikt plānošanas dokumenta grozījumu izstrādāšanas nepieciešamību. Noteikumu VIII daļā „Plānošanas dokumenta īstenošanas monitorings” ir teikts:

„30. Lai konstatētu plānošanas dokumenta īstenošanas tiešu vai netiešu ietekmi uz vidi, vides pārskatā iepriekš neparedzētu ietekmi uz vidi, kā arī, ja nepieciešams, izdarītu grozījumus plānošanas dokumentā, izstrādātājs, ņemot vērā biroja atzinumu par vides pārskatu, veic plānošanas dokumenta īstenošanas monitoringu.

31. Plānošanas dokumenta īstenošanas monitoringam izmanto valsts statistikas datus, informāciju, kas iegūta, veicot vides monitoringu, kā arī citu informāciju, kas ir pieejama izstrādātājam.

32. Izstrādātājs sastāda monitoringa ziņojumu un atzinumā par vides pārskatu noteiktajā termiņā iesniedz to birojā. Monitoringa ziņojumā apkopo pieejamo informāciju un ietver vismaz ar plānošanas dokumenta īstenošanu saistīto vides stāvokļa izmaiņu un to tendenču raksturojumu. Birojs saņemtos monitoringa ziņojumus ievieto savā tīmekļvietnē.

33. Birojs reizi gadā apkopo iesniegtos monitoringa ziņojumus un iesniedz valsts sabiedrībā ar ierobežotu atbildību “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”.

Tā kā Plāna īstenošanai līdz 2020. gadam tiešas vai netiešas ietekmes uz vidi nav paredzamas, monitorings nav nepieciešams.

11. SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS

Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums Plānam parāda, ka:

- Plāns kopumā atbilst Eiropas Savienības un nacionālajiem vides politikas plānošanas dokumentiem un starptautiskajām konvencijām. Galvenie mērķi un atbalstāmie rīcības virzieni ir vērsti uz kompromisa rašanu starp tādām bieži konfliktējošām nepieciešamībām kā: ekonomiskā izaugsme, cilvēkkapitāla un saimnieciskā attīstība un dabas un vides aizsardzība.
- Plānā noteiktie rīcības virzieni un pasākumi kopumā nav pretrunā ilgtspējīgas attīstības mērķiem, principiem un nacionālajai vides politikai, kā arī veicina Latvijas starptautisko saistību izpildi vides jomā.
- Plāna īstenošana neatstās nekādu ietekmi uz vidi, tātad tieši vides aizsardzības apsvērumi nav izšķirošie Plāna sabiedriskajai nozīmībai.

Pielikums. Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam projekta un tā vides pārskata projekta sabiedriskajā apspriešanā saņemto sabiedrības un institūciju priekšlikumu un atbilžu uz tiem apkopojums.
10.11.2017. – 10.12.2017.

Atzinumi saņemti:

1. “OMA BIKE TŪRE” 10.12.2017.;
2. Liepājas pilsētas dome 08.12.2017. Vēstule Nr. 395755/2.1.10/378010;
3. VAS “Latvijas Valsts ceļi” 05.12.2017. Vēstule Nr. 5.2/13593;
4. Latvijas Riteņbraucēju apvienība 09.12.2017.;
5. Linda Čakše 08.12.2017.;
6. Stopiņu novada dome 11.12.2017 vēstules Nr. 2.2.-2/E652.

Atbilstoši VPVB vēstulei 02.08.2017. Nr. 7-01/825 par plānošanas dokumentu un vides pārskatu savus atzinumus ir sniegušas šādas institūcijas:

1. Rīgas plānošanas reģions;
2. Dabas aizsardzības pārvalde;
3. AS “Latvijas valsts meži”;
4. Vides konsultatīvā padome.

Atzinumus nav snieguši:

1. Latvijas republikas Satiksmes ministrija (bet ir akcepts starpinstitūciju darba grupā)
2. Latvijas Pašvaldību savienība;
3. Kurzemes plānošanas reģions;
4. Vidzemes plānošanas reģions;
5. Latgales plānošanas reģions;
6. Valsts vides dienests.

Vides konsultatīvā padome 28.11.2017. vēstule Nr. 1-27

VKP pievienojas Vides pārskatā izdarītajam secinājumam “Plāna īstenošana neatstās nekādu ietekmi uz vidi”, vēršot uzmanību, ka pēc būtības šādam plānošanas dokumentam ir potenciāls risināt vairākas vides problēmas.

VKP nesaskata pamatojumu Vides pārskata secinājumam “Plāns kopumā atbilst Eiropas Savienības un nacionālajiem vides politikas plānošanas dokumentiem un starptautiskajām konvencijām”.

1. Sakarā ar pozitīvas ietekmes uz vidi neesamību VKP nevar atzīt Plānu par atbilstošu Vides politikas pamatnostādņu 2014-2020. gadam 5. nodaļā “Gaisa aizsardzība” noteiktajam mērķim “Līdz 2020. gadam samazināt gaisa piesārņojuma ietekmi uz iedzīvotājiem un ekosistēmām līdz līmenim, kas nerada draudus veselībai un neizraisa ekosistēmu degradāciju”.

VKP ieskatā, ir būtiski, lai Plāns paredzētu īpašus pasākumus velotransporta kā automašīnām un motocikliem alternatīva transporta izmantošanu piekļuvei zonām ar lielu transporta izraisītu gaisa piesārņojumu.

Satiksmes ministrija ir galvenā atbildīgā institūcija, kas valstī veido un nosaka transporta nozares politiku. Atbilstoši deleģējumam un kompetencēm Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi” ir izstrādājuši šo Plānu. Plānā nav rasta iespēja īstermiņā līdz 2020.gadam veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī papildus tam, ko šajā plānošanas periodā neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu un prioritātes valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas.

Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni:

1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;
2. Popularizēšana un izglītība.

Viens no Plāna pasākumiem paredz atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu apkopot sekojošus statistiskos datus: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienu mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu). Šādu datu esamība ir pamats jebkādu ekonometrisko mērījumu veikšanai, lai būtu pamats novērtēt velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē (piemēram, aprēķināt sociālekonomiskos ieguvumus veselības un vides nozarēm, t.sk. ieguvumus “Gaisa aizsardzībai”). Piemēram, Rīga ir Eiropas nozīmes pilsēta, kurā šobrīd ir neatbilstoša gaisa kvalitāte, tomēr pilsēta ir daudz paveikusi veloceļu/joslu izbūves jomā, bet nevar novērtēt sociālekonomisko ieguvumu no šīm investīcijām, jo valsts līmenī neeksistē uzskaites metodika un dati, kas ļautu to paveikt tādā līmenī, kā to akceptētu Eiropas Komisija. Konkrētā Plāna rīcības tieši izpilda Vides politikas pamatnostādņu 2014-2020. gadam (skat. Plāna 1. nodaļu), jo palīdzēs pašvaldībām un institūcijām aprēķināt gaisa kvalitātes normatīvu izpildi un faktiskā emisiju

	apjoma samazināšanu. Vides politikas pamatnostādnes 2014-2020. gadam nepaġēr emisijas apjomus samazināt tieši ar velosatiksmes attīstību, un no tā, ka Latvija īstermiņa Plānā līdz 2020. gadam neatrod reālas iespējas vēl samazināt šos apjomus tieši ar vēl kādiem jauniem fiziskiem velosatiksmes attīstības pasākumiem papildus tiem, kas jau notiek bez šā Plāna, nekādi neizriet, ka šis Plāns, kas pagaidām tikai rada priekšnoteikumus jauniem pasākumiem nākamajā plānošanas periodā, būtu pretrunā līdzšinējiem plānošanas dokumentiem.
2. Sakarā ar Plānā paredzēto pasākumu reālas ietekmes uz energoefektivitāti neesamību VKP nevar atzīt Plānu par atbilstošu Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam 211. punktā plānotajai intensīvākai velotransporta attīstībai.	Citējot Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. Gadam (skat. Plāna 1. nodaļu): "...Transporta nozarē autotransports veido 91,3% no kopējā transporta SEG emisiju apmēra, bet 23,9% - no kopējā SEG emisiju apjoma. Lai samazinātos privātā autotransporta izmantošanas īpatsvars, primāri jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība, kā arī jāpalielina sabiedriskā transporta popularitāte sabiedrībā. Vienlaikus ar sabiedriskā transporta plūsmu un pakalpojumu palielināšanos un iespējamiem personīgā transporta lietošanas ierobežojumiem ir jāveido gājējiem un velosipēdistiem piemērota vide un infrastruktūra". Atbilstoši iepriekšējā punktā sniegtajam skaidrojumam par transporta nozares politikas veidošanas instrumentiem un vēlreiz uzsverot, ka šis Plāns neparedz risināt infrastruktūras būvniecības jautājumus, jo tos jau pirms šī Plāna risina citi dokumenti, vēlreiz skaidrojam, ka paredzētās rīcības, t.sk. palīdzēs novērtēt ieguvumus valsts līmenī ilgtermiņā mērot velosatiksmes konkrētos devumus kopējo SEG emisiju samazināšanas jomā transporta nozarē atbilstoši ES dalībvalstīs lietotām metodikām. Tāpat, piemēram Plāna rīcības virzienā - Popularizēšana un izglītība ir minēti vairāki pasākumi, pēc kuru realizācijas tiktu veicināta intensīvāka velotransporta attīstība. Pēc šo pasākumu realizācijas paredzēta velosipēdistu skaita pieaugums, no bāzes 23% uz 30%. No tā, ka Plāns līdz 2020. gadam neparedz sasniegt Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas mērķus līdz 2030. gadam, nekādi neizriet, ka šis Plāns, kas pagaidām tikai rada priekšnoteikumus jauniem pasākumiem nākamajā plānošanas periodā, būtu pretrunā līdzšinējiem plānošanas dokumentiem.

3. Tāpat arī plāns neparedz izpildīt Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam 213. punktā paredzēto velosipēdistiem piemērotas infrastruktūras veidošanu. VKP uzskatā, velosipēdistiem piemērotas infrastruktūras nepietiekamība (drošu un segtu ilgstošas novietošanas velonovietņu praktiska neesamība, īslaicīgas novietošanas velonovietņu nepietiekamība, ielu apgaismojuma nepielāgotība velosatiksmē) ir galvenais velosatiksmes attīstību bremzējošais faktors lielajās pilsētās.	Atbilstoši iepriekšējos punktos sniegtajiem skaidrojumiem par transporta nozares politikas veidošanas instrumentiem valstī atgādinām, ka šis Plāns neparedz risināt infrastruktūras būvniecības jautājumus, jo tos jau pirms šī Plāna risina citi plānošanas dokumenti un transporta politikas veidošanas instrumenti (skat. Plāna 2.4. nodaļu). Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam uzstādījumi tiek tieši pildīti, jo Plāns paredz izveidot metodisko datu ietvaru (Rīcība 1; pasākums 1.1.), kas valstij palīdzēs aprēķināt ieguvumus no velosatiksmes attīstības tautsaimniecības sektoram, t.sk. vides aizsardzības jomai (gaisa kvalitāte, trokšņu samazināšana). No tā, ka Plāns līdz 2020. gadam neparedz sasniegt Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas mērķus līdz 2030. gadam, nekādi neizriet, ka šis Plāns, kas pagaidām tikai rada priekšnoteikumus jauniem pasākumiem nākamajā plānošanas periodā, būtu pretrunā līdzšinējiem plānošanas dokumentiem.
4. Tāpat arī Plāns neparedz izpildīt Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam 236. punktā paredzēto velotransporta izmantošanas veicināšanu lielajās pilsētās un to aglomerācijās. VKP ieskatā lielo pilsētu veloceļu drošu savienojuma neesamība ar to aglomerāciju apdzīvoto vietu veloceļiem ir būtisks velotransporta izmantošanu bremzējošs faktors. Piemēram, Rīgā veloceļam Centrs-Jugla nav savienojuma ar Ādažu veloceļu, veloceļam Centrs-Dreileļu aplis nav savienojuma ar Ulbroku. Ņemot vērā, ka neesošie savienojumi ir ārpus lielo pilsētu teritorijas, tieši LVC vajadzētu pielikt pietiekamas pūles šo savienojumu izveidei, taču plānā darbības šajā virzienā nav konstatējamas.	Satiksmes ministrija ir galvenā atbildīgā institūcija, kas valstī veido un nosaka transporta nozares politiku. Atbilstoši deleģējumam un kompetencēm Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi” ir izstrādājuši šo Plānu. Plāna mērķis nav veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī, jo šo funkciju neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu un prioritātes valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas. No tā, ka Plāns līdz 2020. gadam neparedz sasniegt Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas mērķus līdz 2030. gadam, nekādi neizriet, ka šis Plāns, kas pagaidām tikai rada priekšnoteikumus jauniem pasākumiem nākamajā plānošanas periodā, būtu pretrunā līdzšinējiem plānošanas dokumentiem.
5. VKP pievērš uzmanību, ka Plāns pārkāpj Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” 2. pielikumā noteikto prasību plāna kopsavilkumā norādīt informāciju par sabiedrības līdzdalību dokumenta izstrādes stadijā. Informācija par sabiedrības līdzdalību izstrādes stadijā nav atrodamā arī citviet plānā. VKP pieļauj, ka efektīvas sabiedrības līdzdalības nenodrošināšana varētu būt viens no iemesliem, kāpēc ir izstrādāts plāns bez pozitīva pienesuma videi.	Plāns atbilst Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi”. Plāna projekta dokuments ar kuru sabiedrība tika iepazīstināta sabiedriskajā apspriedē, tika izstrādāts starpīnstitūciju darbā grupā, kas sastāv no sekojošiem dalībniekiem: • Satiksmes ministrija; • Ekonomikas ministrija (Būvniecības un Mājokļu politikas departamenti);

	• Izglītības un zinātnes ministrija (Sporta departaments); • Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Telpiskās plānošanas, Vides aizsardzības u.c. departamenti); • Veselības ministrija (Sabiedrības veselības departaments); • Valsts policija (Satiksmes drošības pārvalde); • VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”; • VSIA „Autotransporta direkcija”; • NVO: Latvijas riteņbraucēju apvienība, Latvijas pašvaldību savienība”. Pirms Plāna izstrādes ir veiktas konsultācijas par procedūru ar Vides pārraudzības valsts biroju un saņemtas rakstiskas norādes par sabiedrības iesaistes līmeni un tvērumu kādā jāinformē iesaistītās puses. Pēc sabiedriskās apspriedes procedūras Plānā ir izveidota nodaļa “par sabiedrības līdzdalību”, kurā tiks atspoguļota informācija, kas apkopota šajā atbildes dokumentā. Sabiedriskā apspriešana bija tieši VKP gribētā „efektīvas sabiedrības līdzdalības nenodrošināšana” precīzā atbilstībā likuma burtam un garam. Ar Plāna izstrādi saistītie dokumenti atbilstoši regulējumam ir pieejami interneta vietnē www.veloplans.lv, tāpat ir veiktas nepieciešamās publikācijas un sabiedrības informēšanas pasākumi, kā to nosaka normatīvie akti. Bez šī Plāna paredzētajām rīcībām valsts nevar noteikt sociālekonomiskos ieguvumus tautsaimniecībai, t.sk. vides aizsardzībai no velosatiksmes attīstības – tāpat šī plāna realizācija, dos konkrētu pozitīvu piensumu videi visas valsts līmenī.
<i>VKP ieskatā, Vides pārskatā ir šādas nepilnības:</i> 1. Ir nepietiekami izvērtētas Plāna īstenošanas netiešās ietekmes, kas, ņemot vērā Plānā aplūkoto tematiku – velotransporta attīstību – ir būtiskākas nekā tiešās ietekmes. Īpaši būtiskas tās ir tādu aspektu kontekstā kā gaisa kvalitāte, troksnis un klimata pārmaiņas. Iepriekšminētie vides aspekti ir cieši saistīti ar autotransporta izmantošanu, un velotransporta izmantošanas veicināšana, tādējādi, veicinot pāreju no auto un moto uz velo transportu, ietekmētu visus šos aspektus.	Vides pārskatā ir vērtēta nevis Plāna tematika, bet gan ietekmes uz vidi, ko rada konkrētie Plāna pasākumi, nevis pāreja no auto un moto uz velo transportu, kas no Plāna neizriet.

2. Atsaucoties uz 4.1. punkta minētajiem apsvērumiem, vēlamies vērst uzmanību, ka Vides pārskatā nepietiekamā detalizācijā un sasaistē ar faktisko stāvokli ir novērtēti tādi aspekti kā troksnis, gaiss, klimata pārmaiņas un ietekme uz cilvēkiem un to veselību (kas atzīmēts kā viens no izvērtējamajiem aspektiem atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem Nr. 157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”, bet nav aplūkots Vides pārskatā). Esošā stāvokļa novērtējumā sniegts vispārējs ieskats attiecībā uz gaisu un klimata pārmaiņām, kas nerada sasaisti ar plānošanas dokumenta tematu. VKP vērš uzmanību, ka velotransporta attīstība ir vērtējama arī ārējo izmaksu un ietekmju kontekstā (<i>externalities</i>), kas primāri saistītas ar sabiedrības veselību, troksni un gaisa kvalitāti. Līdz ar to rekomendējam pievērst lielāku uzmanību šiem aspektiem Vides pārskatā, kā arī sniegt konkrētāku informāciju kontekstā ar velotransporta attīstības veicināšanu.	Vides pārskatā ietekmes uz vidi ir vērtētas nevis kontekstā ar velotransporta attīstības veicināšanu, bet gan konkrētie Plāna pasākumi.
3. Vides pārskata kopsavilkumā nav sniegta informācija par Vides pārskatā aplūkotajiem aspektiem un secinājumiem, bet gan uzsvars likts uz pašu plānošanas dokumentu.	Kopsavilkums precizēts.
4. Vides pārskata 10. nodaļā “Plāna monitorings un rezultatīvie rādītāji” nav sniegti konkrēti monitoringa indikatori. Lai varētu veikt plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmes izvērtējumu, rekomendējam sagatavot konkrētu indikatoru kopumu, norādot arī iespējamus datu avotus.	Nodaļa precizēta.
VKP atzīst, ka Plāns neveicina attīstības plānošanas dokumentos noteikto mērķu un uzdevumu sasniegšanu, un ierosina velosatiksmes attīstības plānu izstrādāt no jauna, tai skaitā nodrošinot sabiedrības līdzdalību izstrādes stadijā.	Atziņa ir nepatiesa: Plāns nevis sasniedz fiziskus mērķus periodā līdz 2020. gadam, bet gan dara tieši to, ko VKP-prāt tas nedara: veicina to sasniegšanu nākotnē, rada tai priekšnoteikumus.
Biedrība „Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība” 05.12.2017. Vēstule Nr. 20/2017	
Pamatot sasniedzamā politikas rezultāta – Procentuālais velosipēdistu īpatsvars, kas brauc vismaz vienu dienu nedēļā, no kopējiem valsts iedzīvotājiem 2020. gadā –skaitliskā rādītāja „30%” izvēli	Plāna 2.3. nodaļā ir sniegta atsauce uz Statistikas pārvaldes datiem, atbilstoši kuriem 23% Latvijas iedzīvotāju minimums vienreiz nedēļā vismaz 10 minūtes dienā brauc ar velosipēdu. 23% ir izvēlēti par bāzi turpmākās prognozes veikšanai. Pieaugums par 7% ir pamatots ar: 1) izpēti par citu ES dalībvalstu pieredzi velosipēdistu īpatsvara un pieauguma mērīšanā; 2) Valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” turpmāk izbūvējamās jaunās velosatiksmes infrastruktūras apjomu; 3) visas Latvijas pašvaldību aptauju par velosatiksmes esošo infrastruktūru un sagatavoto analīzi par šiem datiem; 4) CSDD datiem par reģistrēto velosipēdu apjomu valstī un tā pieauguma dinamikas analīzi; 5) starpinstitūciju darba grupā sniegto nevalstisko organizāciju profesionālā viedokļa; 6) Rīgas Domes veiktajām socioloģiskajām aptaujām “Omnibuss”; 7) izpētēm par tūristu paradumiem valstī, t.sk. par velotūrisma pieaugumu.
Veikt aprēķinu saskaņā ar Veloplānā minēto nozaru struktūru (29.lp. attēls Nr.11. ES	Šobrīd nevar aprēķināt Latvijas ieguvumus, jo nav izejas statistisko datu.

velosatiksmes ieguvums, miljardi euro/gadā. Avots: The EU cycling economy, 2016), lai iegūtu objektīvus datus par velosatiksmes ieguvumu Latvijas nozarēs: Veloplānā attēlā Nr.11 iekļautie dati jau ietver Latvijas datus, jo balstīti uz EU-28 datiem;	Situācija ir aprakstīta Plāna 2. nodaļā un secinājumos, kas seko pēc šīs nodaļas. EU-28 dati ir vidējie Eiropas Savienības dati, kur iztrūkst vairāki Latvijas Republikai nepieciešamie statistiskie rādītāji attiecīgu aprēķinu veikšanai, turklāt pēdējie dati ir iegūti 2015. gadā, līdz ar to tie nav aktuāli un tikai ieskicē kopējo ainu un tendences.
Balstoties uz ieteikumu 2.punktā, veikt objektīvu visu nozaru salīdzinājumu, jo Veloplānā izteiktais apgalvojums „...sociālekonomiskais ieguvums no velotransporta izmantošanas Latvijas tautsaimniecībā ir tūrisma nozarē. Pakāpeniski turpina attīstīties arī citas ar velotransportu un velosipēda izmantošanu saistītas tautsaimniecības nozares: pakalpojumu jomā - velopārvadājumi (pasts un velokurjeri), velonomas punkti un ražošanas jomā - velosipēdu un to piederumu ražošana.” (2.lp., Kopsavilkums, 3. rindkopa) nav pamatots ar skaitlisku izvērtējumu;	Lūdzu, detālāk iepazīties ar Plāna 2. nodaļu un tās beigās veiktiem secinājumiem: “Valsts kopējā autotransporta līdzekļu uzskaites struktūrā netiek uzskaitīti dati par velotransportu. Turpmāk atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu būtu jāapkopo sekojoši statistiskie dati: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienu mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu) . Šādu datu esamība ļautu novērtēt velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē (piemēram, aprēķināt sociālekonomiskos ieguvumus veselības un vides nozarēm)”. Tātad tiek piedāvāta konkrēta rīcība. Attiecībā uz citāta daļu:”.. sociālekonomiskiem ieguvumiem no velotransporta izmantošanas Latvijas tautsaimniecībā ir tūrisma nozarē” – šie ieguvumi naudiskā izteiksmē ir pamatoti un noteikti dokumentā “Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam” un atbilstoši Plānu izstrādes metodikai nav jādublē atkārtoti šajā dokumentā. Pārējās citētās nozares valsts mērogā netiek mērītas, līdz ar to arī nav iespējams šobrīd tās izteikt skaitliski.
Izvēloties prototipa vai atsauces valsti vai valstis, jāņem vērā privātmājās/ģimenes mājās dzīvojošo īpatsvaru: salīdzinājumā ar vidējo Eiropas Savienības rādītāju, Latvijā daudzdzīvokļu namos mīt aptuveni 66% iedzīvotāju, kamēr ES kopumā – aptuveni 39% iedzīvotāju (http://www.reitingi.lv/lv/archive/gimene/104770-latvija-liels-dzivoklos-dzivojoso-ipatsvars-30-2-dzivoklos-mitoto-plano-savas-privatmajas-buvniecibu.html#), tādējādi, Latvijā ir nepieciešami papildus infrastruktūras risinājumi.	Faktors – privātmājās/ģimenes mājās dzīvojošo īpatsvars, nav noteicošais velosatiksmes attīstības rādītājs. Katras valsts velosatiksmes attīstība un pieredze ir unikāla, līdz ar to pēc šī faktora nevajadzētu vadīties. Plāna 2.3. nodaļā ir analizēta statistiskās uzskaites disproporcija valstī, piemēram mājāsaimniecību rīcībā esošo velosipēdu skaits (1 318 232,00 velosipēdu) un faktiski braucošo iedzīvotāju īpatsvars (aktīvi tiek lietoti tikai 229 372 velosipēdi). Plāna mērķis ir lietot objektīvus statistiskos datus, lai varētu mērīt konkrētos ieguvumus no velosatiksmes attīstības valsts līmenī un dokuments piedāvā konkrētu rīcību šajā jautājumā.

“OMA BIKE TŪRE” 10.12.2017.	
Plāna projekta I daļu “Esošā situācija” veidot koncentrētāku, kompaktāku, apsverot variantu izdalīt to kā atsevišķu Velosatiksmes attīstības plāna pielikumu	Plāns ir izstrādāts atbilstoši regulējumam, kas noteikti 2014. gada 2. decembra Ministru kabineta noteikumos Nr.737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi”. Plāna esošo versiju ir apstiprinājusi starpinstitūciju darba grupa un tas ir atbilstošs valsts nozīmes plāna līmenim.
Identificēt plāna projektā definētā mērķa sasniegšanā iesaistītos spēlētājus, sniedzot to raksturojumu, lomu un pieejamos resursus velosatiksmes attīstības veicināšanā	Velosatiksmes attīstības plāns ir ar visaptverošu ietekmi. Mērķa grupa ir visi Latvijas iedzīvotāji. Plāna 2.3. nodaļā ir sniegta atsauce uz Statistikas pārvaldes datiem, atbilstoši kuriem 23% Latvijas iedzīvotāju minimums vienreiz nedēļā vismaz 10 minūtes dienā brauc ar velosipēdu. 23% ir izvēlēti par bāzi turpmākās prognozes veikšanai. Turpmākais pieaugums par 7% (2020. gadā sasniedzot 30%) ir pamatots ar: 1) izpēti par citu ES dalībvalstu pieredzi velosipēdistu īpatsvara un pieauguma mērīšanā; 2) Valsts akciju sabiedrības „Latvijas Valsts ceļi” turpmāk izbūvējamās jaunās velosatiksmes infrastruktūras apjomu; 3) visas Latvijas pašvaldību aptauju par velosatiksmes esošo infrastruktūru un sagatavoto analīzi par šiem datiem; 4) CSDD datiem par reģistrēto velosipēdu apjomu valstī un tā pieauguma dinamiku analīzi; 5) starpinstitūciju darba grupā sniegto nevalstisko organizāciju profesionāla viedokļa; 6) Rīgas Domes veiktajām socioloģiskajām aptaujām “Omnibuss”; 7) izpētēm par tūristu paradumiem valstī, t.sk. par velotūrisma pieaugumu.
Rīcības virzienu realizācijā paredzētos pasākumus prioritāri fokusēt uz tiem spēlētājiem, kas saistīti ar veloinfrastruktūras plānošanu, izveidi un uzturēšanu	Satiksmes ministrija ir galvenā atbildīgā institūcija, kas valstī veido un nosaka transporta nozares politiku. Atbilstoši deleģējumam un kompetencēm Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi” ir izstrādājuši šo Plānu. Plāna mērķis nav veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī, jo šo funkciju neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas. Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni: 3. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;

	4. Popularizēšana un izglītība. Konkrētie virzieni ir tieši fokusēti uz institūcijām, kas saturiski atbild par šādu rīcību realizāciju valstī. Mērķa grupa ir jebkurš valsts iedzīvotājs, jeb indivīds, kas raksturots Plāna 2.3. nodaļā.
Liepājas pilsētas dome 08.12.2017. Vēstule Nr. 395755/2.1.10/378010	
Sākotnēji izvirzītie mērķi nesaskan ar Plānā paredzētajām rīcībām. Uzskatām, ka šobrīd piedāvātajā Plāna redakcijā, 2020. gadā netiks sasniegts sākotnēji izvirzītais mērķis - integrēt velotransportu kopējā transporta sistēmā un veicināt videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu, jo trūkst telpiskā redzējuma par veloinfrastruktūru valstī kopumā. Plānā plaši analizēta esošā Eiropas valstu pieredze veloinfrastruktūras attīstībā, definētas rīcības velotransporta popularizēšanai ikdienā, sadarbībā ar pašvaldībām apkopots izbūvētās veloinfrastruktūras izvietojums Latvijas pašvaldībās, taču dokumentā pietrūkst skaidra redzējuma un reālas rīcības, lai attīstītu un izbūvētu vienotu Latvijas veloinfrastruktūru gan īstermiņā, gan ilgtermiņā.	Plāna mērķis nav veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī, jo šo funkciju neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas. Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni: 1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība; 2. Popularizēšana un izglītība. Konkrētie virzieni ir tieši fokusēti uz institūcijām, kas saturiski atbild par šādu rīcību realizāciju valstī. Mērķa grupa ir jebkurš valsts iedzīvotājs, jeb indivīds, kas raksturots Plāna 2.3. nodaļā.
Plānā ir jābūt atspoguļotām atbalstāmajām un veicamajām rīcībām būvniecībā un satiksmes organizācijā, nosakot prioritātes un principus atbildīgajām institūcijām. Tāpat Plānam jāveido sasaiste ar Eiropas Savienības vai valsts līdzfinansējumu pašvaldību projektiem. Uzskatām, ka Plānā jāiekļauj arī atbilstoša veloinfrastruktūras izbūve posmā Liepāja – Nīca.	Lūdzu skatīt atbildi uz iepriekšējo jautājumu un papildus sniedzam komentāru Jūsu zināšanai: “Liepāja – Nīca posma garums ir ~20 km, kas ir salīdzinoši liels posms. Šobrīd atsevišķiem posmiem veloinfrastruktūras izbūve un projektēšana ir jau saplānota līdz 2020. gadam, kuros arī ir novirzīti finanšu līdzekļi no budžeta, posmam Liepāja – Nīca nav paredzēti līdzekļi”.
VAS “Latvijas Valsts ceļi” 05.12.2017. Vēstule Nr. 5.2/13593	
Pasākums 1.4. <i>Pilnveidot normatīvos aktus, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespējas sabiedriskajā transportā.</i> Lūdzu svītrot VAS LVC kā līdzatbildīgo institūciju, jo VAS LVC nekādā veidā nav saistīta ar sabiedriskā transporta pakalpojuma sniegšanu un normatīvo regulējumu par velosipēdu pārvadāšanu ar sabiedrisko transportu	Precizēts rīcības plāns
Pasākumus 2.3. <i>Organizēt izglītojošus pasākumus dažāda vecuma sabiedrības grupām par satiksmes (t.sk. velosatiksmes) drošību.</i> Lūdzu svītrot VAS LVC kā vienīgo līdzatbildīgo institūciju, jo šāda kampaņas būtība neatbilst VAS LVC pamatdarbības veidam. Tas vairāk attiektos uz IZM vai VM.	Precizēts rīcības plāns
Rīgas plānošanas reģions 07.12.2017. Vēstule Nr. Nos-2/22	

Nepietiekama vērtība ir veltīta reģionāla mēroga un pašvaldību mēroga dokumentu izvērtējumam. Iespējams, ka Veloplāna izstrādes procesā darba grupās RPR un vietējo pašvaldību plānošanas dokumenti ir izvērtēti un ņemti vērā, tomēr, Veloplāna projektā nav norādes un atsaucē uz nozīmīgiem mobilitātes risinājumiem RPR.	Plāns ir izstrādāts atbilstoši regulējumam, kas noteikti 2014. gada 2. decembra Ministru kabineta noteikumos Nr. 737 "Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi". Plāna esošo versiju ir apstiprinājusi starpinstitūciju darba grupa un tas ir atbilstošs valsts nozīmes plāna līmenim. Plāns ir veidots ar visas valsts ietekmi un atsaucē uz mobilitātes jautājumiem caurvij šo dokumentu tieši tādā apjomā, kā to nosaka šī dokumenta tvēriens.
Pilnveidojot Veloplāna projektu, aicinām ņemt vērā 18.09.2015. apstiprināto RPR Ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2014.-2030. gadam (turpmāk – RPR Stratēģija), kas nosaka RPR ilgtermiņa attīstības redzējumu, stratēģiskos mērķus, prioritātes un telpiskās attīstības perspektīvu. Viens no galvenajiem RPR Stratēģijas īstenošanas instrumentiem ir sadaļa "Rekomendācijas telpiskās attīstības plānošanai", kas ir vērsta uz pašvaldību un valsts plānošanas dokumentiem, akcentējot reģiona līmeņa jautājumus. Rekomendācijas balstās uz esošajām tendencēm un iepriekšējo reģiona attīstības dokumentu izvērtējumu, kā arī uz reģiona līmenim atbilstošiem funkcionāliem risinājumiem.	Plāna uzdevums nav risināt infrastruktūras plānošanas vai būvniecības jautājumus, jo tos jau neatkarīgi no šī Plāna risina: pašvaldības savās pilsētu robežās un "Latvijas valsts ceļi" ārpus pilsētu robežām cieši sadarbojoties savā starpā un Plāns sniedz ieskatu šajos procesos. Satiksmes ministrija neatkarīgi no šī Plāna nodrošina atbilstošu ES fondu finansējumu plānojumu konkrēti pašvaldībām un "Latvijas Valsts ceļiem", lai būtu iespējams realizēt konkrētos projektus, kas ir rezultāts telpiskās attīstības plānošanai.
Visām RPR pašvaldībām ir spēkā esoši attīstības plānošanas dokumenti, kas jāņem vērā pilnveidojot Veloplāna projektu. RPR ir apkopojis informāciju par pašvaldību izstrādātajiem tematiskajiem plāniem un citiem materiāliem, kuros vērtēta/plānota veloinfrastruktūras attīstība pašvaldībās. Šajos dokumentos ir identificētas vajadzības un identificēti arī nepieciešamie starpnovadu veloinfrastruktūras savienojumi. Aicinām izvērtēt un ņemt vērā augstāk minētos pašvaldību dokumentus, kuru apkopojums pievienots vēstules pielikumā.	Lūdzu, skatīt atbildi uz iepriekšējo jautājumu. Papildus paskaidrojam, ka šī Plāna izstrādes ietvaros tika inventarizēta visas Latvijas pašvaldību paveiktais velosatiksmes infrastruktūras izveides jomā. Balstoties uz šiem datiem, tad arī tika izvirzītas konkrētas rīcības, kas tieši būtu nepieciešams vēl, lai veicinātu velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu tika noteikti divi rīcības virzieni jeb veicinošie pasākumi valsts līmenī: 1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība; 2. Popularizēšana un izglītība. Konkrētie virzieni ir tieši fokusēti uz institūcijām, kas saturiski atbild par šādu rīcību realizāciju valstī. Mērķa grupa ir jebkurš valsts iedzīvotājs, jeb indivīds, kas raksturots Plāna 2.3. nodaļā.
Veloplānā, raksturojot infrastruktūru vietējās pašvaldībās, ir norādīts, ka trūkst vienotas un apkopotas informācijas. Vēlamies vārst uzmanību uz to, ka labas iestrādes ir veicis Latvijas Velo informācijas centrs un Latvijas riteņbraucēju apvienība, pēc kuru iniciatīvas ir izveidota velokarte, kas pieejama tīmekļa vietnēs www.bicycle.lv un www.velokarte.divritenis.lv. Šajās vietnēs ir velo maršrutu shēmas, tiešsaistes kartes un lejuplādējamās aplikācijas ērtākai velosatiksmēi. Iespējams, sadarbojoties ar šīm NVO, ir lietderīgi veikt velokartes	Plāna uzdevums nav pārklāt vai dublēt rīcības vai mērķus, kurus risina citi politikas plānošanas dokumenti. Šo konkrēto jautājumu risina jau dokuments par "Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādņēm 2014. – 2020. gadam" un tajā noteiktās rīcības. Šī Plāna mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku

aktualizāciju un izvērtēt izstrādāto aplikāciju pielietojamību un iespējamo ietekmi uz velosatiksmes attīstību un velokultūras popularizēšanu.	izmantošanu ikdienā.
RPR pozitīvi novērtē starptautiskās labās prakses piemēru iekļaušanu Veloplāna projektā, tomēr aicinām Veloplānā iekļaut ekspertu piedāvājumus un ierosinājumus, kā šos pozitīvos piemērus iedzīvināt Latvijā, kādas būtu nepieciešamās prioritārās rīcības un veicamie pasākumi.	Veloplāna izstrādē piedalījās starpinstitūciju darba grupa, t.sk., eksperti – veloinfrastruktūras inženieri, Latvijas Riteņbraucēju apvienības pārstāvis u.c. Lai visas valsts kontekstā būtu iespējams runāt par velosatiksmes attīstību, to ir nepieciešams veicināt un statistiski mērīt un tā ir galvenā ES dalībvalstu labā prakse šajā jomā. Plāns to arī piedāvā.
Veloplāna projektā izvirzītie rīcības virzieni ir atbilstoši esošās situācijas analīzei, tomēr, tālāk definētiem pasākumiem nav sasaistes ar konstatēto, līdz ar to, nesniedz identificēto problēmu risinājumus un tieši neietekmē velosatiksmes attīstību. Piemēram, 1.1. pasākums – izstrādāts pētījums par velosatiksmi valstī – tieši neietekmē neviena no diviem izvirzītajiem rīcības virzieniem sasniegšanu. Kā jau iepriekš tika minēts, Veloplāna projektā ir vairākkārtējas norādes uz statistikas trūkumu un datu neesamību. Līdz ar to, bez pašvaldību tiešas iesaistes un neveicot veloplūsmas uzskaiti, šāda pētījuma izstrādes lietderība ir apšaubāma. Kam papildus arguments ir tas, ka dati, apstākļos, kur veloinfrastruktūras pieejamība nav pietiekami attīstīta, būtu neobjektīvi.	Veicot pētījumu par velosatiksmes attīstību valstī, tiktu identificēti galvenie iedzīvotāju paradumi, kas tālāk dotu iespēju izprast galvenos problēmjautājumus un sniegtu optimālu iespēju risināt, balstoties uz citu ES dalībvalstu pieredzi. Lūdzu, detālāk iepazīties ar Plāna 2.nodaļu un tās beigās veiktiem secinājumiem: “Valsts kopējā autotransporta līdzekļu uzskaites struktūrā netiek uzskaitīti dati par velotransportu. Turpmāk atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu būtu jāapkopo sekojoši statistiskie dati: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienu mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu). Šādu datu esamība ļautu novērtēt velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē (piemēram, aprēķināt sociālekonomiskos ieguvumus veselības un vides nozarēm)”. Tātad tiek piedāvāta konkrēta rīcība. Valsts griezumā ar statistisko datu uzskaiti nodarbojas statistikas pārvalde un balstoties uz augstākminētā pētījumā konstatēto, turpmāk šī iestāde ievāks konkrētos datus, kas būs objektīvi, jo tikai tādus datus akceptē Eiropas Komisija.
Pasākums 1.4. – normatīvo aktu, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespējas sabiedriskajā transportā, pilnveidošana, būtiski neietekmēs velosipēdu pārvadāšanas iespēju uzlabojumu līdz 2020. gadam, ja netiks veikti būtiski sabiedriskā transporta un infrastruktūras uzlabojumi.	Grozījumi normatīvajos aktos sniegtu pamatlīmeņa regulāciju, attiecīgi pēc šādu pasākumu realizācijas, būtu iespējams precīzāk noteikt, kur nepieciešami konkrēti uzlabojumi sabiedriskajā transportā un tā infrastruktūrā.

	Veicot iepriekšējā atbildē aprakstītos mērījumus, tiktu apzināti galvenie maršruti (intensitāte) un izmantojamie sabiedriskie transporti velobraucējiem.
Arī pasākums 1.3. aicina popularizēt tikai divus velomaršrutus – EiroVelo 13 un Green Ways, kaut Latvijā iezīmēti trīs EiroVelo maršruti un Vidzemes Tūrisma asociācija sadarbojoties ar Latvijas Zaļo ceļu asociāciju, Alojas novada domi, Alūksnes novada domi, Apes novada domi, Amatas novada pašvaldību, Kocēnu novada domi, Mazsalacas novada pašvaldību, Rūjienas novada pašvaldību, Salacgrīvas novada domi, Valkas novada domi, Gulbenes novada domi, Limbažu novada pašvaldību, Valmieras pilsētas domi, Vecpiebalgas novada pašvaldību, Pašvaldības aģentūru “Cēsu Kultūras un Tūrisma centrs”, Viljandi Linnavalitsus, Viljandi Vallavalitsus, Halliste Vallavalitsus, Mulgimaa Arenduskoda MTÜ, Valga Linnavalitsus, Taheva Vallavalitsus, Mõniste Vallavalitsus, Mõisakula Linnavalitsus īsteno projektu <u>Green Railway</u> , kas ir līdzvērtīgs Green Ways kustībai.	Plāna uzdevums nav pārklāt vai dublēt rīcības vai mērķus, kurus risina citi politikas plānošanas dokumenti. Šo konkrēto jautājumu risina jau dokuments par “Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādņēm 2014. – 2020. gadam” un tajā noteiktās rīcības. Šī Plāna mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā.
No Veloplāna SIVN pārskata izriet, ka Velpolāna ietvaros īstenotajiem pasākumiem nebūs tiešas ietekmes uz vidi, kas norāda, ka netiks sasniegts izvirzītais mērķis - centrā ir veselīga dzīvesveida cilvēks, kam nodrošināta paaugstināta mobilitāte un kvalitatīva infrastruktūra tūrā vidē. Lai sasniegtu šo mērķi, Veloplāna ietekmei uz vidi ir jābūt pozitīvai.	Vides pārskatā ir vērtēti konkrētie Plāna pasākumi līdz 2020. gadam, kuri nekādas fiziskas ietekmes nerada, tikai rada tādām priekšnoteikumus nākotnē. Veselīga dzīvesveida cilvēka pozitīvās ietekmes sagaidāms nākamajā plānošanas periodā.
Rīgas plānošanas reģions aicina Veloplāna pilnveidošanas procesā iesaistīt gan plānošanas reģionu, gan pašvaldības, gan nozares aktīvo vietējo kopienu pārstāvjus, kuru potenciāls līdzšinējos politikas plānošanas dokumentu izstrādes procesos nav ticis pietiekami novērtēts.	Velosatiksmes attīstības plāna starpinstitutionu darba grupā jau ir iesaistīti dažādi pārstāvji, t.sk., Latvijas pašvaldību savienība, Latvijas riteņbraucēju apvienības u.c.
Veloplāna projekta aprakstošajā daļā daudzkārt tiek norādīts, ka ir nepietiekama informācija par esošo veloinfrastruktūras situāciju un iedzīvotāju veloparadumiem. Ņemot vērā, ka Rīgas plānošanas reģionam ir laba, regulāra sadarbība ar reģiona pašvaldībām, aicinām rīkot darba grupu sanāksmes reģionā – Rīgā un reģiona nozīmes attīstības centros. Šādas sanāksmes ir resurss kvalitatīvas informācijas ieguvei par esošo situāciju un nepieciešamajiem uzlabojumiem un starppašvaldību diskusijai par Veloplāna Rīcības plānā ietveramajiem pasākumiem, pašvaldību iesaisti to īstenošanā. Šo jautājumu risināšanai <u>RPR apņemas nodrošināt pašvaldību koordinators lomu Rīgas plānošanas reģionā.</u>	2. redakcijas starpinstitutionu darba grupas sēdē tika nolemts šo pasākumu izņemt no rīcības virzieniem, VARAM iebilda būt par starpnieku Rīgas reģiona pašvaldībām. Nākamajā darba grupas sēdē tiks apspriests konkrētais jautājums.
Latvijas Riteņbraucēju apvienība 09.12.2017.	
Izstrādātais Plāns neatbilst starpinstitutionu darba grupas sākotnēji izvirzītam plaša tvēruma darba uzdevumam un Plāna beigu nodevums veido labi ja 1/3 no sākotnēji izstrādātā materiāla. Nav skaidri un saprotami definēti Satiksmes ministrijas argumenti (politikas veidošanas ietvars) sašaurinot Plāna tvērumu līdz birokrātiskam minimumam, kas ir šobrīd nodots sabiedrības rīcībā. Neviens no citiem valstiski svarīgiem transporta plānošanas dokumentiem (Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam un/vai Ceļu	Satiksmes ministrija ir galvenā atbildīgā institūcija, kas valstī veido un nosaka transporta nozares politiku, t.sk. velosatiksmes attīstības jautājumus. Satiksmes ministrijas noteikto transporta nozares politiku, t.sk. velosatiksmes attīstības jautājumus realizē, tās padotības institūcijas, piemēram:

satiksmes drošības plāns 2017.-2020. gadam) nerisina Velosatiksmes attīstības jautājumus turpmākiem trīs gadiem, līdz ar to Apvienība nevar piekrist Satiksmes ministrijas šaurajam redzējumam esošā plāna ietvarā un prasa to pārstrādāt;	1) Ceļu satiksmes drošības direkcija (turpmāk – CSDD); 2) VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk - VSIA “ATD”); 3) Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – LVC). Katra šī institūcija realizē konkrētus dotos uzdevumus atbilstoši savām kompetencēm, piemēram CSDD atbild par konkrētiem velosatiksmes drošības pasākumiem (skatīt. Plāna 1.2. nodaļu); VSIA – “ATD” atbild par regulējuma izstrādi, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespējas sabiedriskajā transportā; LVC atbild par veloinfrastruktūras būvniecību valsts līmenī (skatīt. Plāna 2.4. nodaļu). Satiksmes ministrija ir nodrošinājusi un turpina nodrošināt pašvaldībām (skatīt. Plāna 2.4. nodaļu) un institūcijām pieejamus ES fondus velosatiksmes infrastruktūras izveidei, kas ir mērāmi miljonu EUR investīciju līmenī visā valstī. Šī Plāna uzdevums nav dublēt esošo plānošanas dokumentu rīcības vai mērķus, vai konkrēto institūciju funkcijas, bet gan radīt jaunu pieeju velosatiksmes attīstības nodrošināšanai būtiski citā līmenī, radot valsts mērogā attiecīgu datu bāzi un veicinošos pasākumus, lai Latvija varētu tuverties ES pieredzējušo dalībvalstu līmeni, piemēram izmērīt sociāli ekonomiskos ieguvumus no velosatiksmes attīstības valstī. Satiksmes ministrija Plāna izveidē ir iesaistījusi starpinstitūciju darba grupu, kas sastāv no sekojošiem dalībniekiem: • Satiksmes ministrija; • Ekonomikas ministrija (Būvniecības un Mājokļu politikas departamenti); • Izglītības un zinātnes ministrija (Sporta departaments); • Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Telpiskās plānošanas, Vides aizsardzības u.c. departamenti); • Veselības ministrija (Sabiedrības veselības departaments); • Valsts policija (Satiksmes drošības pārvalde); • VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”; • VSIA „Autotransporta direkcija”; • NVO: Latvijas riteņbraucēju apvienība, Latvijas pašvaldību
---	--

	savienība”. Pirms Plāna izstrādes ir veiktas konsultācijas par procedūru ar Vides pārraudzības valsts biroju un saņemtas rakstiskas norādes par sabiedrības iesaistes līmeni un tvērumu kādā jāinformē iesaistītās puses. Visi Latvijas riteņbraucēju apvienības iebildumi un priekšlikumi ir diskutēti starp institūciju darba grupā un, konkrēti argumentējot, ir nonākts līdz Plāna labākajam variantam pēc procedūras, kā to paredz normatīvie akti.														
Piemērs Plāna tvēruma samazinājumam starp institūciju darba grupas lēmumu rezultātā: <table border="1" data-bbox="203 549 1202 1002"> <tr> <th data-bbox="203 549 710 687">VAS “Latvijas Valsts ceļi” sākotnēji izstrādātā Plāna 1. redakcijas rīcības plāna virzieni, kas tika prezentēti starp institūciju darba grupai:</th><th data-bbox="710 549 1202 687">Sabiedriskā apspriedes dokumentos izsludinātā Plāna rīcības plāna virzieni:</th></tr> <tr> <td data-bbox="203 687 710 751">1. Tautsaimniecības izaugsme,</td><td data-bbox="710 687 1202 751">1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;</td></tr> <tr> <td data-bbox="203 751 710 791">2. vides kvalitāte un veselīgs dzīvesveids,</td><td data-bbox="710 751 1202 791">2. Popularizēšana un izglītība.</td></tr> <tr> <td data-bbox="203 791 710 826">3. Integrēta plānošana un vadība,</td><td data-bbox="710 791 1202 826"></td></tr> <tr> <td data-bbox="203 826 710 861">4. normatīvā bāze un standarti,</td><td data-bbox="710 826 1202 861"></td></tr> <tr> <td data-bbox="203 861 710 932">5. Kvalitatīva velosatiksmes infrastruktūra un mobilitāte,</td><td data-bbox="710 861 1202 932"></td></tr> <tr> <td data-bbox="203 932 710 1002">6. Sabiedrības paradumu maiņa, velotransporta popularizēšana</td><td data-bbox="710 932 1202 1002"></td></tr> </table> Pēc sniegtā salīdzinājuma Apvienības ieskatā skaidri var redzēt, ka sākotnējā dokumenta tvērums atbilst visas Latvijas iedzīvotāju interesēm un Plāns sākotnēji pēc šā tvēruma veidoja 117.lpp dokumentu ar pielikumiem, tomēr sabiedriskajā apspriedē izsludinātais dokuments, kas veido 35.lpp dokumentu ir stipri fragmentēts savārstījums, kas nenodrošina visas Latvijas iedzīvotāju intereses. Apvienība pieprasa uz atkārtoto Plāna sabiedrisko apspriedi virzīt sākotnēji VAS “Latvijas Valsts ceļi” sagatavoto 1. redakciju. Izstrādātais plāns neatbilst citu ES dalībvalstu vīzijai un pieredzei par Velosatiksmes attīstību Veidojot ilgtspējīgu valsts velosatiksmes attīstību jeb pirmo reizi cenšoties nedefinēt politiku valsts līmenī attiecībā uz Velosatiksmes attīstību ir ļoti svarīgi ir ņemt vērā citu valstu labo praksi šajā jomā. Esošajā Plāna redakcijā ir tikai neredzēti ieskicēti ES dalībvalstu labie	VAS “Latvijas Valsts ceļi” sākotnēji izstrādātā Plāna 1. redakcijas rīcības plāna virzieni, kas tika prezentēti starp institūciju darba grupai:	Sabiedriskā apspriedes dokumentos izsludinātā Plāna rīcības plāna virzieni:	1. Tautsaimniecības izaugsme,	1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;	2. vides kvalitāte un veselīgs dzīvesveids,	2. Popularizēšana un izglītība.	3. Integrēta plānošana un vadība,		4. normatīvā bāze un standarti,		5. Kvalitatīva velosatiksmes infrastruktūra un mobilitāte,		6. Sabiedrības paradumu maiņa, velotransporta popularizēšana		Satiksmes ministrija Plāna izveidē ir iesaistījusi starp institūciju darba grupu, kas sastāv no sekojošiem dalībniekiem: • Satiksmes ministrija; • Ekonomikas ministrija (Būvniecības un Mājokļu politikas departamenti); • Izglītības un zinātnes ministrija (Sporta departaments); • Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Telpiskās plānošanas, Vides aizsardzības u.c. departamenti); • Veselības ministrija (Sabiedrības veselības departaments); • Valsts policija (Satiksmes drošības pārvalde); • VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”; • VSIA „Autotransporta direkcija”; • NVO: Latvijas riteņbraucēju apvienība, Latvijas pašvaldību savienība”. Pirms Plāna izstrādes ir veiktas konsultācijas par procedūru ar Vides pārraudzības valsts biroju un saņemtas rakstiskas norādes par sabiedrības iesaistes līmeni un tvērumu kādā jāinformē iesaistītās puses. Visi Latvijas riteņbraucēju apvienības iebildumi un priekšlikumi ir diskutēti starp institūciju darba grupā un, konkrēti argumentējot, ir nonākts līdz Plāna labākajam variantam pēc procedūras, kā to paredz normatīvie akti. Rīcības plāna pasākums Nr. 1.1. paredz atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu apkopot sekojošus statistiskos datus: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu
VAS “Latvijas Valsts ceļi” sākotnēji izstrādātā Plāna 1. redakcijas rīcības plāna virzieni, kas tika prezentēti starp institūciju darba grupai:	Sabiedriskā apspriedes dokumentos izsludinātā Plāna rīcības plāna virzieni:														
1. Tautsaimniecības izaugsme,	1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;														
2. vides kvalitāte un veselīgs dzīvesveids,	2. Popularizēšana un izglītība.														
3. Integrēta plānošana un vadība,															
4. normatīvā bāze un standarti,															
5. Kvalitatīva velosatiksmes infrastruktūra un mobilitāte,															
6. Sabiedrības paradumu maiņa, velotransporta popularizēšana															

piemēri, tomēr tie nav pārņemti Plāna rīcību nodaļā, kā konkrēti veicamās rīcības attiecībā uz visas Latvijas sabiedrības interesēm sekojošās jomās:

- a) pilsētvides kvalitātes uzlabošanas (velosatiksmes attīstība ir viens no skaidrākiem risinājumiem gaisa un trokšņu problēmām pilsētu vidē. Sabiedrība vēlas dzīvot atbilstošā vidē un Plāns to nerisina);
- b) izmešu samazināšana (Nacionāla līmeņa plānošanas dokumentos noteiktie mērķi attiecībā uz CO₂ izmešu samazinājumu transporta sektorā netiek pildīti, jo Plānam tam nav risinājumu. Pilsētvidē viens no galvenajiem piesārņojuma avotiem ir autotransports, kā rezultātā tiek emitētas iepriekšminētās daļiņas, kuras satur dažādus ķīmiskos elementus. Daļiņas PM10 rada dažādu elpceļu kairinājuma simptomus, kas noved pie slimībām, kuru dēļ pieaug medicīnisko iestāžu apmeklējumu biežums un medikamentu lietošanas biežums. Plāns šo problēmu nerisina),
- c) energoefektivitāti (velotransports ir pēc savas būtības energoefektīvs pārvietošanās līdzeklis un valstij visādā veidā būtu jāveicina tā izmantošanas pieaugums. Plānā nav rīcības šajā kontekstā),
- d) enerģētisko neatkarību (Plānā nav noteikti ieguvumi no velotransporta izmantošanas. Pašsaprotams ir fakts, ka velotransports nav atkarīgs no fosilās degvielas un valsts šo šobrīd neattīsta un Plānā tas nav piedāvāts),
- e) mobilitāti (pieaug sabiedrības prasības pēc paaugstinātas mobilitātes, netiek risināti starpsavienojumi pilsētām un to tiešajām apdzīvotām vietām 10 km rādiusā);
- f) sabiedrības veselību (Mazkustīgs dzīvesveids skar arvien vairāk cilvēku un tā izplatība strauji pieaug, radot nopietnas sekas uz sabiedrības veselību kopumā. ES valstīs vīriešu un sieviešu fizisko aktivitāšu apjoms ir ļoti līdzīgs, un, pieaugot vecumam, fiziskās aktivitātes apjomi samazinās. Tomēr cilvēki, kas sporto regulāri jau no bērnības, to turpina darīt arī kļūstot vecākam. Tādēļ velobraukšana samazina risku iegūt veselības problēmas, kas saistītas ar mazkustīgu dzīvesveidu. Mazkustīgs dzīvesveids paaugstina saslimšanu un mirstības risku vismaz divas reizes. Ir pierādīts, ka fiziskās aktivitātes trūkums un nepietiekamība attīstītajās valstīs ir saistīta ar sekojošu procentuālu darba nespēju un invaliditāti. Plāns šo problēmu nerisina);
- g) resursu taupību (Taupīt resursus, t.sk. energoresursus ir ES prioritāte, Plāns šo iespēju nerisina);
- h) inovācijām (Latvijai ir iespēja atbalstīt inovāciju programmas velotransporta jomā, Plāns šo iespēju nerisina);

īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienų mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu). Šādu datu esamība ir pamats jebkādu ekonometrisku mērījumu veikšanai, lai būtu pamats novērtēt velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē.

Plāna mērķis nav veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī (šos jautājumus paredz citi plānošanas dokumenti un transporta politikas veidošanas instrumenti (skat. Plāna 2.4. nodaļu)), šo funkciju neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu un prioritātes valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas.

Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni:

1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība;
2. Popularizēšana un izglītība.

Plāns paredz izveidot metodisko datu ietvaru (Rīcība Nr. 1; pasākums 1.1.), kas valstij palīdzēs aprēķināt ieguvumus no velosatiksmes attīstības tautsaimniecības sektoram, t.sk. vides aizsardzības jomai (resursu taupība, izmešu samazināšana, gaisa kvalitāte, trokšņu samazināšana, enerģētika).

Minētās jomas jau tiek risinātas citos plānošanas dokumentos:

- a) pilsētvides kvalitātes uzlabošanās – katras pašvaldības attīstības programmā;
- b) izmešu samazināšana – Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam;
- c) energoefektivitāte – Latvijas nacionālā reformu programma „ES 2020” stratēģijas īstenošanai;
- d) enerģētiskā neatkarība – Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2016.-2020. gadam;
- e) Mobilitāte – pašvaldību plānos;
- f) Sabiedrības veselība – Sabiedrības veselības pamatnostādnes 2014.

i) ražošanu (Latvijai ir iespēja atbalstīt ražošanas programmas velotransporta jomā, Plāns šo iespēju nerisina); j) tūrismu (Latvijai ir iespēja atbalstīt tūrisma programmas velotransporta jomā, Plāns šo iespēju nerisina); k) drošību (Latvijai ir iespēja atbalstīt drošības programmas velotransporta jomā, Plāns šo iespēju nerisina); l) kultūru (Latvijai ir iespēja atbalstīt kultūras programmas velotransporta jomā, Plāns šo iespēju nerisina). Apvienība pieprasa pārstrādāt Plānu iekļaujot augstāk minētās jomas, konkrētā Plāna rīcības dokumentā vai arī atgriezt uz atkārtoti veikt Plāna sabiedrisko apspriedi VAS “Latvijas Valsts ceļi” sagatavotai Plāna 1.redakcijai, kurā bija sagatavots redzējums šo jomu izmantošanai Latvijas kontekstā.	– 2020. gadam; g) Resursu taupība – Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2016.-2020. gadam; h) Inovācijas – Zinātnes, tehnoloģijas attīstības un inovācijas pamatnostādnes 2014.–2020. gadam; i) Ražošana – Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnes 2014.-2020. gadam; j) Tūrisms – Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam; k) Drošība – Ceļu satiksmes drošības plāns 2017. – 2020. gadam; l) Kultūra – Kultūrpolitikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam „Radošā Latvija”.
Ir jāriko atkārota sabiedriskās apspriedes sanāksmes procedūra, jo esošas sanāksmes ietvaros nepiedalījās faktiskais Plāna autors – Satiksmes ministrija un sabiedrība nesaņēma izvēlētais Satiksmes ministrijas politikas skaidrojumu par turpmāko Velosatiksmes attīstību valsts līmenī. Apvienības ieskatā faktiskais Plāna Izstrādātājs ir starpinstitūciju darba grupa, kuru vada un administratīvi uzrauga Satiksmes ministrija. Apvienības ieskatā tieši Satiksmes ministrijas pārstāvim būtu jāstāsta, jāargumentē un jāprezentē sabiedrībai valsts izvēlētais politikas virziens turpmākai Velosatiksmes attīstībai. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē, kas notika 27.11.2017. plkst. 12.00. Torņu ielā 7/9, Rīgā, VAS “Latvijas Valsts ceļi” Satiksmes organizācijas pārvaldes telpās nepiedalījās neviens Satiksmes ministrijas pārstāvis un sabiedrībai nebija iespējams uzklaut argumentus tieši no personām, kas ir atbildīgi par šādas izvēlētais politikas kursu valstī un pieņemtiem lēmumiem šī Plāna izstrādes ietvarā. Apvienība pieprasa atkārtotu sabiedrisko apspriedi Plānam, kuru vada un organizē Satiksmes ministrija.	Plāns atbilst Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi”. Plāna projekta dokuments ar kuru sabiedrība tika iepazīstināta sabiedriskajā apspriedē, tika izstrādāts starpinstitūciju darbā grupā, kas sastāv no sekojošiem dalībniekiem: • Satiksmes ministrija; • Ekonomikas ministrija (Būvniecības un Mājokļu politikas departamenti); • Izglītības un zinātnes ministrija (Sporta departaments); • Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Telpiskās plānošanas, Vides aizsardzības u.c. departamenti); • Veselības ministrija (Sabiedrības veselības departaments); • Valsts policija (Satiksmes drošības pārvalde); • VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”; • VSIA „Autotransporta direkcija”; • NVO: Latvijas riteņbraucēju apvienība, Latvijas pašvaldību savienība”. Pirms Plāna izstrādes ir veiktas konsultācijas par procedūru ar Vides pārraudzības valsts biroju un saņemtas rakstiskas norādes par sabiedrības iesaistes līmeni un tvērumu kādā jāinformē iesaistītās puses. Pēc sabiedriskās apspriedes procedūras Plānā tiks izveidota nodaļa “par sabiedrības līdzdalību”, kurā tiks atspoguļota informācija, kas apkopota šajā

	atbildes dokumentā. Ar Plāna izstrādi saistītie dokumenti atbilstoši regulējumam ir pieejami interneta vietnē www.veloplans.lv, tāpat ir veiktas nepieciešamās publikācijas un sabiedrības informēšanas pasākumi, kā to nosaka normatīvie akti. Procedūra ir ievērota un nav pamata to apstrīdēt.
Satiksmes ministrijas politika attiecībā uz turpmāko Velosatiksmes attīstību ir definēta šajā Plāna un tā neatbilst ES politikas dokumentos noteiktajiem mērķiem attiecībā uz velotransportu un tā nozīmi ilgtspējīgas transporta nozares veidošanā. Apvienība apstrīd turpmāko Satiksmes ministrijas izvēlēto politiku un tās Plānu par Velosatiksmes attīstību Latvijā. Izvēlēta Satiksmes ministrijas politika un Plāns tās realizācijai neatbilst sekojošiem ES politikas dokumentiem un tajos noteiktajiem mērķiem: a) ES stratēģija „Eiropa 2020” - samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 20% salīdzinot ar 1990. gadu. Ņemot vērā, ka 27% no kopējām emisijām ES rada tieši transporta sektors, turpmāk ikdienā ir jāveicina “zaļāku transportlīdzekļu” lietošana; b) Septītā vides rīcības programma - Programmā ir noteiktas trīs prioritārās jomas, kurās nepieciešama aktīvāka rīcība, lai aizsargātu dabu un stiprinātu ekoloģisko izturētspēju, veicinātu resursu izmantošanas ziņā efektīvu izaugsmi ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni un mazinātu draudus iedzīvotāju veselībai un labklājībai saistībā ar piesārņojumu, ķīmiskajām vielām un klimata pārmaiņu ietekmi c) Eiropas Savienības stratēģija Baltijas jūras reģionam - Lai kļūtu par pievilcīgu un pieejamu reģionu, jāveic uzlabojumi transporta sektorā, jo daudzām reģiona daļām ir zema teritorijas pieejamība: Somijas ziemeļu daļā, Zviedrijā un Baltijas valstīs ir zemākie pieejamības rādītāji visā Eiropā gan iekšzemes, gan starptautiskajiem savienojumiem. d) Eiropas transporta politikas Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” - Lai nodrošinātu to resursefektīvo transporta sistēmu, Baltā grāmata cita starpā uzsver nepieciešamību nodrošināt nepiesārņojošu pilsētu transportu. e) Eiropas Riteņbraukšanas stratēģijas - Videi draudzīgas, kvalitatīvas velotransporta infrastruktūras izveide, ņemot vērā ielu dizainu, autostāvvietas (piemēram, multimodālu mezglos), uzlabo riteņbraukšanas ērtības, pieejamību, kas palielinātu velosipēdu izmantošanu, t.sk. drošību, uzlabojot velosatiksmes infrastruktūru. Plāns nekādā veidā nerisina šo ES uzstādījumus. Nav paredzēti atbalsta mehānismi velotransporta izmantošanai valsts pārvaldes aparātā un tā izpildes institūcijās. Nav konkrētu	Plāna struktūra un uzbūve atbilst Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi”. Visi jautājumā citētie ES politikas dokumenti ir analizēti Plāna 1.nodaļā izdarot attiecīgos secinājumus nodaļas beigās, kas ir par pamatu turpmāko Plāna mērķu un rīcību definēšanai. Plāna uzdevums darbībā nav dublēt citus plānošanas dokumentus un tur noteiktos mērķus ar rīcībām. Transporta nozares politikas veidošanas principi valstī ir aprakstīti iepriekšējo jautājumu atbildēs. Atbilstoši veiktajai esošās situācijas analīzei Plāna izpilde fokusējas uz tautsaimniecības ieguvumiem un mērķis ir veicināt velosatiksmes izaugsmi valstī. Par cik nav pieejami derīgi bāzes statistiskie dati, kas būtu lietojami, lai noteiktu vai mērītu tautsaimniecības ieguvumus dažādos tautsaimniecības sektoros, tad Plāna viens no galvenajiem fokusi ir uz šādu ticamu datu ieguvu un turpmāko izmantošanu. Plāna mērķis nav izdomāt jaunu pieeju, bet gan ir plānota pieeja, kas līdz šim jau ir aprobēta ES dalībvalstīs. Ekonometrijas metodes un izmaksu- ieguvumu analīzes princips ir bāzes pieeja sociāliekonomisko ieguvumu noteikšanai no velosatiksmes attīstības vāstī. Tomēr jāatzīmē, ka statistisko datu trūkums ar kuru palīdzību mēra velosatiksmes pamata datus (apjoms, intensitāte, skaits utt.) šobrīd valstī nav pieejami un tie ir jāizstrādā un jāievieš no jauna. Līdz ar to nebūtu korekti apgalvot, ka šis Plāns nerisina ES politikas dokumentu dotos uzdevums, jo šī Plāna realizācijas viens no konkrētajiem ieguvumiem būs izstrādāta metodika, kā valsts līmenī varēs mērīt sociāli ekonomiskos ieguvumus, lai valsts transporta politikas veidotāji varētu saprast vai līdz šim izveidotais un turpmāk veidojamais velosatiksmes infrastruktūras apjoms ir lietderīgs un vai gala lietotāji – iedzīvotāji ir

rīcību attiecībā uz veicinošiem pasākumiem, kas iedrošinātu iedzīvotājus izmantot velotransportu vairāk ikdienā. Trūkst valsts politiskās vīzijas, iniciatīvas un ieviešanas Rīgas pašvaldības un Pierīgas pašvaldību drošu veloceļu saslēgumu izveidē. Plānā bija jābūt atsevišķai sadaļai attiecībā par turpmākās infrastruktūras principu izveidi Velobraucēju vajadzībām Latvijā. Apvienības ieskatā Plānā vajadzēja atrunāt, turpmāko Latvijas valsts ceļu līdzekļu izlietojumu veloinfrastruktūras izveidē Latvijā, lai sabiedrībai ir skaidri principi uz kāda pamata Satiksmes ministrijas piešķirtie budžeta līdzekļi tiek izlietoti dažādu infrastruktūras objektu būvniecībai. Pretējā gadījumā rodas iespaids, ka piešķirtie budžeta līdzekļi tiek ieguldīti haotiski bez konkrētas vīzijas un konkrētas politikas un par šo jautājumu visticamāk būtu arī viedoklis Valsts Kontrolei. Apvienības ieskatā nav pieļaujama situācija, ka balstoties uz vienas Satiksmes ministrijas birokrāta vīzētas vēstules pamata, tiek lemts par būtiskām investīcijām Velosatiksmes attīstībā valsts līmenī. Visas sabiedrības interesēs būtu iekļaut Plānā skaidru matricu, pēc kuras vadoties sabiedrībai būtu skaidrs, ka valstiski tiek lemts par šādām investīcijām.	saņēmuši kvalitatīvu infrastruktūru un tās pakalpojumu. Visi Latvijas riteņbraucēju apvienības iebildumi un priekšlikumi ir diskutēti starpinstitūciju darba grupā un konkrēti argumentējot ir nonākts līdz Plāna labākajam variantam pēc procedūras kā to paredz normatīvie akti.
Izstrādātā Plāna redakcijas realizācija nekādā veidā neveicinās tautsaimniecības izaugsmi, jo Plāna izstrādē ir pilnībā ignorēta jaunākais ES politikas dokumentu uzstādījums attiecībā uz aprites ekonomikas paketes ieviešanu, t.sk. ES dalībvalstī Latvijā. Jau 2015. gada nogalē EK pieņēma jaunu ambiciozu Aprites ekonomikas paketi, kuras mērķis ir sekmēt Eiropas pāreju no lineāra ekonomikas modeļa uz aprites ekonomikas modeli. Atbilstoši Latvijā valdošajiem uzskatiem sabiedrībā, kuros dominē pamatā autovadītāju viedoklis tiek uzskatīts, ka autovadītāji dod lielāku piensumu tautsaimniecībai, jo tiem ir lielāki ienākumi, attiecīgi tiek vairāk samaksāts nodokļos (degvielas akcīzes nodoklis; transporta līdzekļa nodoklis utt.), tādēļ autovadītājiem nav pienākums subsidēt jaunu veloceļu būvniecību un sabiedriskā transporta uzturēšanu. Šāds sabiedrības viedoklis klasiski atbilst lineārās ekonomikas aprites modelim, kas nozīmē "paņemt, izgatavot, patērēt, izmest" un esošā Plāna redakcija, kuru Satiksmes ministrija virza apstiprināšanai MK to pilnībā apliecina. Apvienības ieskatā mūsdienās, kad dabas resursi ir pieejami ierobežotā daudzumā un globālā mērogā tiek meklēti veidi, kā tos ilgtspējīgi izmantot būtu valstiski jāveicina sabiedrības domāšanas maiņa (piemēram, pārtraukt lietot fosilo degvielu). Valsts politikai būtu jābūt tendētai uz transporta nozares ilgtspēju un ar to saistīto tautsaimniecības izaugsmes perspektīvu. Ilgtspējīgu attīstību parasti raksturo trīs savstarpēji saistītas dimensijas – vides dimensija, ekonomiskā dimensija un sociālā dimensija. Tas	Plāna struktūra un uzbūve atbilst Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu Nr. 737 "Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi". Visi ES politikas dokumenti, kuri attiecas uz velosatiksmes attīstību ir analizēti Plāna 1. nodaļā izdarot attiecīgos secinājumus nodaļas beigās, kas ir par pamatu turpmāko Plāna mērķu un rīcību definēšanai. EK izstrādātā Aprites ekonomikas pakete, pagaidām ir EK rekomendējoša vīzija par Eiropas pāreju no lineāra ekonomikas modeļa uz aprites ekonomikas modeli. Turpmāk veidojot Plānu periodam pēc 2020. gada, ja gadījumā EK pārvērtīs šo rekomendējošo vīziju, konkrētākā regulējumā, tā uzstādījumi noteikti tiks ņemti vērā.

nozīmē, ka stingras vides aizsardzības prasības un augsti ekonomiskie rādītāji nevar būt pretrunā un ekonomiskā augšupeja nedrīkst degradēt vidi, vienlaikus nodrošinot sabiedrībai augstu dzīves kvalitāti. Lai mainītu sabiedrības viedokli šodien ES līmenī tiek piedāvāts mainīt domāšanu no lineārās ekonomikas attīstības modeļa uz aprites ekonomikas attīstības modeli, kas veicinātu konkurētspēju, ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi un radītu jaunas darbvietas. Aprites ekonomika pēc būtības ietver dabas resursu efektivitāti, preču dzīves ilguma pagarināšanu, preču atkārtotu izmantošanu un pārdomātu atkritumu apsaimniekošanu. Sabiedrībai tās ir iespējas, attīstīties, dzīvot videi un pašiem sev draudzīgāk, uzsvāru liekot uz mazāk piesārņojot vidi, mazāku resursu patēriņu, kas nodrošinātu vides kvalitāti un uzlabotu labsajūtu un veselību. Aprites ekonomikas modeļa ieviešanai un realizēšanai būtiska nozīme ir ilgtspējīgas transporta nozares izveide Latvijā, kas paredzētu turpmāk atteikties no iekšdedzes dzinēju izmantošanas autotransportā un attīstīt elektro, ūdeņraža un cita tipa jaunās paaudzes transporta līdzekļa dzinēja veidus, paredzot, ka tiem ir jābūt pieejamiem un demokrātiskiem pārvietošanās līdzekļiem. Latvijas ilgtspējīgas transporta nozares izveides pamatā šodien ir nepieciešams atvēlēt būtisku lomu velotransporta attīstībai. Šī vīzija atbilst aprites ekonomikas modeļa pamatprincipiem, jo ieguvumi attīstot velotransportu ir izmērāmi: samazinās gaisa un trokšņa piesārņojums; samazinās slogs veselības aprūpei; samazinās ceļu policijas uzturēšanas izmaksas un ielu/ceļu remonts. Sabiedrībai velotransportu ir izdevīgāk uzturēt, jo velosipēds ir lēts transporta veids no iegādes viedokļa, kura lietošana, remonts, apkope un uzturēšana atbilst sabiedrības lielākās daļas maksātspējas līmenim. Plānā, kas tika prezentēts sabiedriskajā apspriedē ir pilnībā ignorēts šis EK viedoklis par nākotnes sabiedrību un tās prasībām, līdz ar to ir apstrīdama Satiksmes ministrijas politikas veidošanas pamatprincipi un argumenti, un tās derīgums Latvijas sabiedrības interesēm. Apvienība prasa pārstrādāt esošā Plāna redakciju, tajā iekļaujot atbilstošu informāciju par Aprites ekonomikas paketi tā, lai Plāns pēc tvēruma atbilstu ES uzstādījumiem.	
Izstrādātā plāna redakcija nenodrošina “Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030. gadam”, nospraustos mērķus. Apvienība uzskata, ka izstrādātā Plāna redakcija neveicina Latvijas tautsaimniecības tiekšanos uz augstākminētajos dokumentos pausto apņemšanos. Tādejādi izstrādātā Plāna redakcija nenodrošinās Saeimas un Ministru kabineta apņemšanos. a) Neatbilstība Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam. Netiek realizēta Stratēģijas sadaļa: “(34) Latvijas dabas resursu vērtība un dabiskās vides pieejamība sniedz unikālu iespēju attīstīt „zaļo ekonomiku un ilgtspējīgu patēriņu, veidot un saglabāt Latvijas	Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni: 1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība; 2. Popularizēšana un izglītība. Viens no Plāna pasākumiem paredz atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu apkopot sekojošus statistiskos datus: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem;

kā „zaļas valsts tēlu – valsts starptautiskās atpazīstamības būtisku sastāvdaļu”.

b) Netiek realizēta Stratēģijas sadaļa: “Energoefektivitātes pasākumi (211) Latvijā mājāsaimniecību kopējais enerģijas patēriņš pārsniedz ražotāju patēriņu, bet energointensitāte ekonomikā ir aptuveni divas reizes augstāka nekā vidēji ES. Tādēļ energoefektivitātes pasākumi tautsaimniecībā un privātajā sektorā, piemēram, siltuma, elektroenerģijas un transporta degvielas taupības pasākumi, intensīvāka sabiedriskā transporta un velotransporta izmantošana, līdztekus sabiedrības informēšanai un līdzdalībai ir valstiski nozīmīgi uzdevumi. Galvenais energoefektivitātes pasākumu veiksmes kritērijs ir samazināts siltuma un elektroenerģijas patēriņš un efektīvāka energoresursu izmantošana gan privātajā, gan valsts sektorā.” Plāns nepiedāvā nevienu rīcību energoefektivitātes jomā un nacionālās enerģētiskās neatkarības veicināšanā.

c) Netiek realizēta Stratēģijas sadaļa: “Energoefektīva un videi draudzīga transporta politika (213) Transports ir lielākais gaisa piesārņotājs pilsētās – Eiropā tas veido 40% no pilsētu CO, NOx un CO₂ izmešu daudzuma.⁴³ Arī Latvijā jāīsteno pasākumi gaisa kvalitātes uzlabošanai, īpaši lielajās pilsētās. Lai samazinātos privātā autotransporta izmantošanas īpatsvars, primāri jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība, kā arī jāpalielina sabiedriskā transporta popularitāte sabiedrībā. Vienlaikus ar sabiedriskā transporta plūsmu un pakalpojumu palielināšanos un iespējamiem personīgā transporta lietošanas ierobežojumiem ir jāveido gājējiem un velosipēdistiem piemērota vide un infrastruktūra”.

d) Netiek realizēta Stratēģijas sadaļa: “(236) Videi draudzīgs transports. Veicināt sabiedriskā transporta un privātā autotransporta pāreju uz elektrisko piedziņu, ar biogāzi un biodegvielu darbināmiem un ar hibrīddzinējiem aprīkotiem automobiļiem, tādējādi samazinot vides piesārņojumu un fosilo energoresursu patēriņu. Ar fiskālām metodēm ierobežot neracionālu kravas transporta izmantošanu, kā arī veicināt kravas transporta ar mazāko piesārņojošo vielu emisiju uz pārvadātās kravas vienību un transporta līdzekļa masu izmantošanu. Kravu transportēšanai pēc iespējas vairāk jāizmanto dzelzceļš un ostas, mazāk – autoceļi, tādēļ jāparedz investīcijas ostu infrastruktūrā, elektrificējot pietātnes, uzlabojot atkritumu un piesārņojuma savākšanu. Lielajās pilsētās un to aglomerācijās jāsamazina privātā autotransporta izmantošanas intensitāte, jāveicina sabiedriskā transporta un velotransporta izmantošana.”

e) Netiek realizēta Stratēģijas sadaļa: “(238) Gājēju ielas, veloceļi un zaļie koridori. Lielo pilsētu centros jānosaka zemu emisiju zonas gaisa kvalitātes normatīvu sasniegšanai. Jāīsteno pilotprojekti par daļēju vai pilnīgu autotransporta kustības ierobežošanu pilsētas daļās, par gājēju ielu veidošanu un integrētu veloceļu tīklu. Ja pilotprojekts saņem sabiedrības atzinību, konkrētas pilsētas teritorijas var pilnībā atvēlēt gājēju un velosipēdistu vajadzībām,

vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienu mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu). Šādu datu esamība ir pamats jebkādu ekonometrisko mērījumu veikšanai, lai būtu pamats novērtēt velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē.

No tā, ka Plāns līdz 2020. gadam neparedz sasniegt Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas mērķus līdz 2030. gadam, nekādi neizriet, ka šis Plāns, kas pagaidām tikai rada priekšnoteikumus jauniem pasākumiem nākamajā plānošanas periodā, būtu pretrunā līdzšinējiem plānošanas dokumentiem.

Plāna uzdevums nav pārklāt vai dublēt rīcības vai mērķus, kurus risina citi politikas plānošanas dokumenti.

Minētos mērķus un apņemšanās risina citi plānošanas dokumenti:

- a) Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnes 2014.-2020. gadam;
- b) Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2016.-2020. gadam;
- c) un d) Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam;
- e) Vietējā līmeņa velostratēģijas vai citi dokumenti, piem., Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015.-2030. gadam, Jūrmalas velosatiksmes attīstības koncepcija u.c.

slēdzot tās autotransporta kustībai”. Izstrādātā plāna redakcija nenodrošina “Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2014-2020. gadam” nospraustos mērķus a) Rīcības virziens "Vesels un darbaspējīgs cilvēks" [298] Aptuveni 30 % no visiem Latvijā mirušajiem dzīvību zaudējuši priekšlaicīgi, esot darbspējas vecumā. Priekšlaicīgas mirstības galvenie iemesli ir dažādas slimības (sirds–asinsvadu, onkoloģiskās, garīgās, balsta un kustību sistēmas u.c. slimības), kā arī ārējie nāves cēloņi (traumas, negadījumi, pašnāvības, slepkavības), kuri nereti ir par pamatu arī priekšlaicīgam darbspēju zaudējumam. Tā kā priekšlaicīgas mirstības un darbspēju zaudējuma cēloņi vairumā gadījumu saistīti ar dažādiem veselības riskiem, tad, mazinot to ietekmi, iespējams palielināt cilvēku veselīgi nodzīvotos mūža gadus un dzīves kvalitāti, tādā veidā uzlabojot arī dabīgo pieaugumu un sekmējot nodarbinātību valstī, lai nodrošinātu "ekonomikas izrāvienu".	Plāna uzdevums nav pārklāt vai dublēt rīcības vai mērķus, kurus risina citi politikas plānošanas dokumenti. Šo konkrēto jautājumu risina jau dokuments “Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam” un tajā noteiktās rīcības. Šī Plāna mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. NAP 2020 rīcības virzienu "Vesels un darbaspējīgs cilvēks" risina Sabiedrības veselības pamatnostādnes, rīcības virziens Nr. 2 “Neinfekcijas slimību riska faktoru mazināšana”, 2.14. uzdevumi/galvenie mērķi ir <i>Popularizēt fiziskās aktivitātes sabiedrībā, īpaši, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļauto iedzīvotāju grupām</i>, kurā ir iekļauta arī velobraukšana
Izstrādātā plāna redakcija nepilnīgi nodrošina, “Deklarācijā par Māra Kučinska vadītā ministru kabineta iecerēto darbību” a) 4. Izstrādāsim tautsaimniecības attīstības un sabiedrības interesēm atbilstošu klimata politiku. Sasniegsim Latvijai saistošus klimata politikas mērķus, nosakot ekonomiski pamatotus un uz mērķi fokusētus siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinošus pasākumus (sabalansējot izmaksas un ieguvumus nozaru – enerģētika, lauksaimniecība, transports un rūpniecība – dalījumā). b) 12. Paaugstināsim energoefektivitāti publiskajā un privātajā sektorā c) 21. Izveidosim stabilu, prognozējamu un ilgtspējīgu transporta infrastruktūras finansējuma modeli. d) 37. Izstrādāsim būvniecības politikas plānošanas dokumentu tiesiskās vides pilnveidošanai, lai nodrošinātu būvniecības procesa kvalitāti, drošību un visu iesaistīto pušu atbildību. e) 91. Sadarbībā ar nevalstisko sektoru un ekspertiem izstrādāsim visaptverošu un mērķtiecīgu valsts atbalsta programmu ģimenēm, kurās audzina bērnus. Tās īstenošanu uzsāksim līdz Latvijas valsts simtgadei, veidojot Latviju par ģimenēm draudzīgāko valsti. f) 102. Sekmēsim personu ar invaliditāti tiesību un iespēju nodrošināšanu, veicinot sabiedrībā balstītu un ģimeniskai videi pietuvinātu pakalpojumu attīstību un fiziskās vides pielāgošanu, tādējādi sniedzot līdzdalības iespēju sabiedrībā bez jebkādas diskriminācijas. g) 105. Stiprināsim iniciatīvas grupu darbību ģimeņu iesaistei tautas sporta pasākumos un	Kā jau iepriekš tika minēts, Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni: 1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība; 2. Popularizēšana un izglītība. Plāna uzdevums nav pārklāt vai dublēt rīcības vai mērķus, kurus risina citi politikas plānošanas dokumenti. Šos jautājumus risina citi plānošanas dokumenti un tajos noteiktās rīcības: a) NAP 2020 un citi Ekonomikas ministrijas izstrādātie plānošanas dokumenti; b) Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2016.-2020. gadam; c) Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam; d) Eirokodeksa standartu uzlabošanas pasākumu plāns 2016.–2018. gadam; e) Ģimenes valsts politikas pamatnostādnes 2011. – 2017. gadam; f) Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām īstenošanas pamatnostādnes 2014.-2020. gadam; g) Sabiedrības veselības pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam un

veselīga dzīvesveida popularizēšanā. h) 106. Lai nodrošinātu iespēju katram skolēnam iegūt kvalitatīvu izglītību, veidosim ilgtspējīgu skolu tīklu, īstenojot kompleksu pieeju reformas veikšanai, tai skaitā mobilitātes nodrošināšanai...”	Sporta politikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam; h) Izglītības attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam.
Izstrādātā plāna redakcija nenodrošina “Deklarācijas izpildes rīcības plānā” nospraustos mērķus a) Plāns neparedz nekādas aktivitātes Valdības deklarācijas rīcības plānā noteiktajām līdzatbildīgajām ministrijām - Iekšlietu ministrija, Izglītības ministrija, Veselības ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, tādejādi netiks izpildīta valdības apņemšanās Velosatiksmes plānu realizēt visā tautsaimniecībā ar plašu ietekmi uz daudzām nozarēm, panākot vērtīgu efektu. Apvienība uzskata, ka plāns pat būtiski kavēs velosatiksmes attīstību, jo vāja, nepilnvērtīga plāna pieņemšanas gadījumā tas kļūs par vienīgo tik nozīmīga līmeņa dokumentu ar kuru tādejādi nevarēs pamatot velosatiksmes, velo infrastruktūras nepieciešamību daudzās tautsaimniecības jomās un nozarēs.	Satiksmes ministrija Plāna izveidē ir iesaistījusi starpinstitūciju darba grupu, kas sastāv no sekojošiem dalībniekiem: • Satiksmes ministrija; • Ekonomikas ministrija (Būvniecības un Mājokļu politikas departamenti); • Izglītības un zinātnes ministrija (Sporta departaments); • Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Telpiskās plānošanas, Vides aizsardzības u.c. departamenti); • Veselības ministrija (Sabiedrības veselības departaments); • Valsts policija (Satiksmes drošības pārvalde); • VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”; • VSIA „Autotransporta direkcija”; • NVO: Latvijas riteņbraucēju apvienība, Latvijas pašvaldību savienība”. Starpinstitūciju darba grupas sēdēs minētās ministrijas – Iekšlietu ministrija, Izglītības ministrija, Veselības ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija ierosinājumus noraidīja, norādot, ka to kompetencē esošie jautājumi jau tiek risināti citos plānošanas dokumentos, kā arī nav paredzēti līdzekļi no budžeta papildus pasākumiem. Ar šo plānu tiek gatavota bāze plānošanas dokumentam pēc 2020. gada. Tādēļ ļoti liela nozīme ir statistikas datu vākšanai, lai lēmumus par darāmo nākamajā periodā varētu pieņemt uz ticamu datu un to analīzes pamata. Rīcības plāna pasākums Nr. 1.1. paredz atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu apkopot sekojošus statistiskos datus: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienu mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu). Šādu datu esamība ir pamats jebkādu ekonometrisku mērījumu veikšanai, lai būtu pamats novērtēt

	velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē. Plāna mērķis nav veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī (šos jautājumus paredz citi plānošanas dokumenti un transporta politikas veidošanas instrumenti (skat. Plāna 2.4. nodaļu)), šo funkciju neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu un prioritātes valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas
Linda Čakše 08.12.2017.	
Plāna kopsavilkumā ir teikts “Plānā iekļauto pasākumu īstenošanai 3 gadu periodā no valsts budžeta nav nepieciešami papildus finanšu līdzekļi”. Jautājums kāpēc šāds rezultāts izstrādātajam Plānam? Vai patiešām Viss ir ideālā kārtībā un cilvēki vienkārši nezina, ka viņi varētu ceļot ar velosipēdiem un braukt veselības nolūkos utt.? Vai arī Plāns ir izstrādāts tāpēc, lai tas vienkārši būtu t.i.: “Pasaules Veselības organizācija ir norādījusi, ka Latvija ir vienīgā ES valsts, kurai nav politikas plānošanas dokumenta attiecībā uz mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem: gājējiem un riteņbraucējiem”; kā arī, lai īstenotu Māra Kučinska Valdības deklarācijas rīcības plāna (03.05.2016.) pasākumā 20.3. noteikto? Vai Plānā iekļautais Rīcības plāns ir pamatojums Kučinska valdībai NEKO nedarīt velosatiksmes attīstības jomā? Vai tas ir pamatojums Satiksmes Ministrijai un VAS “Latvijas valsts ceļi”, lai arī turpmākos trīs gadus varētu sniegt “pamatotas” atbildes iedzīvotājiem, ka atbilstoši Plānam nav jābūvē gājēju un velo infrastruktūra īpaši Rīgas apkaimē?	Plānā minēto rīcību pasākumu īstenošanai līdzekļi tiks ņemti piešķirtā budžeta līdzekļu ietvaros. Pasākumam 1.4. <i>Pilnveidot normatīvos aktus, kas nosaka velosipēdu pārvadāšanas iespējas sabiedriskajā transportā</i> nav papildus ietekmes uz valsts pamatbudžetu. Velosatiksmes attīstības plāna 2018.-2020. gadam mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību un velotransporta plašāku izmantošanu ikdienā. Lai to sasniegtu ir noteikti divi rīcības virzieni: 1. Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība; 2. Popularizēšana un izglītība. Kopā rīcības plānā ir 8 pasākumi, līdz ar to kritika ir nepamatota, ka Plāns ir pamatojums neko nedarīt. Plāna uzdevums nav risināt infrastruktūras plānošanas vai būvniecības jautājumus, jo tos jau neatkarīgi no šī Plāna risina: pašvaldības savās pilsētu robežās un “Latvijas valsts ceļi” ārpus pilsētu robežām cieši sadarbojoties savā starpā un Plāns sniedz ieskatu šajos procesos. Satiksmes ministrija neatkarīgi no šī Plāna nodrošina atbilstošu ES fondu finansējumu plānojumu konkrēti pašvaldībām un “Latvijas Valsts ceļiem”, lai būtu iespējams realizēt konkrētos projektus, kas ir rezultāts telpiskās attīstības plānošanai.
Kā tika norādīts sabiedriskās apspriešanas sapulcē, šobrīd nav pieejami statistikas dati par velo satiksmi- neviens to neuzkaita utt., bet šo datu neesamība nedrīkstētu būt attaisnojums	Rīcības plāna pasākums Nr. 1.1. paredz atbilstoši ES dalībvalstu piemēriem, valsts līmenī par velotransportu, kā par nozari ik gadu apkopot sekojošus

un pamatojums velo satiksmes attīstības pasākumu neīstenošanai. Rīcības plānā iekļautais pētījums varētu būt noderīgs, bet tas neatrisina aktuālās praktiskās problēmas ar kurām nākas saskarties iedzīvotājiem, kuri izmanto velosatiksmi vai tikai plāno to darīt. Jau šobrīd Plānā ir konstatētas galvenās risināmās problēmas, ir ārvalstu pieredze un pētījumi, ir ES finansētu projektu ietvaros izstrādātas plašas un saprotamas rekomendācijas velo jomā piemēram 2014.g. projekts „Vairāk riteņbraukšanas maza un vidēja izmēra pašvaldībās Centrālā un Austrumeiropā”, kas finansēts programmas “Inteliģenta enerģija Eiropai” ietvaros.	statistiskos datus: velosipēdu skaits un īpatsvars uz 1000 iedzīvotājiem; vidēji ar velosipēdu nobrauktie kilometri dienā; braucienu ar velosipēdu īpatsvars no visiem braucieniem (%) un to skaits; velosatiksmes infrastruktūras nodrošinājums (veloceļu garums u.c.); braucienu mērķi (palīdz labāk plānot veloinfrastruktūras tīklu). Šādu datu esamība ir pamats jebkādu ekonometrisku mērījumu veikšanai, lai būtu pamats novērtēt velosatiksmes attīstības sociālekonomisko ietekmi uz tautsaimniecību, kā arī plānot nepieciešamās darbības nākotnē. Plāna mērķis nav veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī (šos jautājumus paredz citi plānošanas dokumenti un transporta politikas veidošanas instrumenti (skat. Plāna 2.4. nodaļu)), šo funkciju neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu un prioritātes valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas.
Priekšlikumi: 1. Galvenā prioritāte - Velosatiksmes dalībnieku drošība: 1) VAS Latvijas valsts ceļi jāizvērtē tie valsts autoceļu posmi, kuros atbilstoši spēkā esošajiem standartiem, ņemot vērā satiksmes intensitāti un to atrašanos apdzīvotās vietās nepieciešama gājēju un velo infrastruktūras izveide. 2) Jau 2018.-2019. gadā jāizstrādā Rīgas un Pierīgas aglomerāciju kopējās velosatiksmes infrastruktūras attīstības plāns. Īpaši ņemot vērā, ka jau ir izstrādāta “Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015. - 2030. gadam” un tas ir pamats, kuru papildinot var plānot nepieciešamo infrastruktūru pārējās Pierīgas pašvaldībās. 3) Valsts līmenī jāpiešķir finansējums velo infrastruktūras izveidei, tam nepieciešamo papildus budžeta finansējumu jau paredzot Plānā. Tas ir nepieciešams, jo Plānā ir paredzēts, sasniedzamais rezultatīvais rādītājs “Velosipēdu ceļu kopgarums valstī un pašvaldībās 2020. gadā būs 700 km” t.i palielināsies par 76 km.	Velosatiksmes dalībnieku drošību jau risina Ceļu satiksmes drošības plāns 2017. – 2020. gadam. 1) Plāna uzdevums nav risināt infrastruktūras plānošanas vai būvniecības jautājumus, jo tos jau neatkarīgi no šī Plāna risina: pašvaldības savās pilsētu robežās un “Latvijas valsts ceļi” ārpus pilsētu robežām cieši sadarbojoties savā starpā un Plāns sniedz ieskatu šajos procesos.; 2) 2. redakcijas starpinstitūciju darba grupas sēdē tika nolemts šo pasākumu izņemt no rīcības virzieniem, VARAM iebilda būt par starpnieku Rīgas reģiona pašvaldībām. Nākamajā darba grupas sēdē tiks apspriests konkrētais jautājums; 3) Paredzētajam palielinājumam Velosipēdu ceļu kopgarumam valstī un pašvaldībās 2020. gadā - 76 km jau ir paredzēti un iekļauti valsts un pašvaldību budžetā.
2. Kā sasniedzamo rādītāju noteikt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un nopietni ievainoto velobraucēju skaita samazinājumu. Minētā rādītāja sasniegšanu veicinātu gan iedzīvotāju izglītošana, gan infrastruktūras	Šāds rādītājs ir jau Ceļu satiksmes drošības plānā 2017. g. - 2020. gadam.

izveide.	
3. Priekšlikums par velotūrismu. Paredzēt pasākumus un finansējumu drošības uzlabošanai starptautiskajos velo maršrutos.	Starpinstitūciju darba grupas apstiprinātajā rīcības plānā pasākumi 1.2. Velotūrisma pakalpojumu attīstība; 1.3. Pasākumi starptautisko velomaršrutu EuroVelo13, Green Ways attīstībai un 2.1. Velomaršrutu atpazīstamības veicināšana, nodrošinot mārketinga pasākumus jau paredz pasākumus velotūrisma maršrutiem.
Stopiņu novada dome 11.12.2017. vēstules Nr. 2.2.-2/E652	
“Reģionālie un vietējie pašvaldību attīstības dokumenti paredz veloceļu attīstību un velostāvvietu izveidi. Būtisks trūkums, kuru nepieciešams risināt, ir Rīgas un Pierīgas aglomerāciju kopējās velosatiksmes infrastruktūras attīstības plāna neesamība, kas varētu kavēt paaugstinātas mobilitātes pieejamību šajās blīvi apdzīvotās teritorijās nākotnē. Tādēļ reģionālā līmenī būtu jābūt rīcībām, kas veicina starppašvaldību savienojumu izveidi un palielina iedzīvotāju mobilitātes iespējas”. Stopiņu novada pašvaldība piekrīt Plānā esošās situācijas aprakstā konstatētajam un ierosina: Plāna sadaļā “Rīcības plāns”, 1. Rīcības virzienā “ Velosatiksmes infrastruktūra, tās plānošana un vadība” iekļaut jaunu pasākumu “Rīgas un Pierīgas aglomerācijas velosatiksmes infrastruktūras plāna izstrāde”. Minētā plāna izstrāde nodrošinātu, ka valsts un pašvaldību līdzekļi velosatiksmes infrastruktūras attīstībā tiktu ieguldīti mērķtiecīgi un maksimāli lietderīgi; līdzekļi varētu tikt paredzēti valsts autoceļu uzturēšanas un finansēšanas plānos no 2021. gada, kā arī pašvaldību budžetu plānos.	Satiksmes ministrija ir galvenā atbildīgā institūcija, kas valstī veido un nosaka transporta nozares politiku. Atbilstoši deleģējumam un kompetencēm Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi” ir izstrādājuši šo Plānu. Plānā nav rasta iespēja īstermiņā līdz 2020.gadam veicināt veloinfrastruktūras būvniecību valstī papildus tam, ko šajā plānošanas periodā neatkarīgi no šā Plāna valstī jau veic: ārpus pilsētu administratīvām robežām „Latvijas Valsts ceļi” un pilsētu teritorijās konkrētās pašvaldības piesaistot attiecīgu ES fondu finansējumu, kuru plānošanu un prioritātes valsts līmenī nosaka Satiksmes ministrija un citas atbildīgās institūcijas.
A/S “Latvijas valsts meži”	
Attiecībā uz Vides pārskata projekta 5.1. sadaļu Bioloģiskā daudzveidība un 5.2. sadaļu Meža resursi aicinām izmantot aktuālākos pieejamos datus (šobrīd 2011.,2012.gada).	Sadaļas ir precizētas.
Dabas aizsardzības pārvalde 11.12.2017. vēstules Nr. 4.9/69/2017-N-E	
1. Iepazīstoties ar Vides pārskata projektu, Pārvalde norāda, ka Pārskatā jāizvērtē Plānā paredzēto darbības virzienu un aktivitāšu sagaidāmā ietekme uz vidi, jāiesaista sabiedrība dokumenta apspriešanā un lēmumu pieņemšanā, kā arī jāizstrādā priekšlikumi, lai novērstu vai samazinātu iespējamo negatīvo ietekmi. Ņemot vērā, ka Plāna mērķis ir veicināt velosatiksmes attīstību, daļai no Projektā minētās informācijas nav nekādas saistības ar velosatiksmes attīstību, kā piemēru var minēt 5.3. nodaļā par ūdens resursiem minētos pazemes ūdens krājumus pazemes ūdeņu atradnēs vai 5.5. nodaļu par zemes dzīlēm. Kopumā Projektā iekļautā informācija ir ļoti vispārīga, liela uzmanība ir pievērsta paša Stratēģiskā ietekmes uz vidi izstrādes procesa aprakstam.	Vides pārskatā ir vērtētas konkrēto Plāna aktivitāšu ietekmes. Sabiedrība ir iesaistīta Plāna un tā Vides pārskata apspriešanā un lēmumu pieņemšanā. Priekšlikumi, lai novērstu vai samazinātu iespējamās negatīvās ietekmes nevar izstrādāt, jo nav konstatētas ietekmes. Liekā un novecojusī informācija no Vides pārskata ir izņemta.
2. Pārvalde vērs uzmanību, ka atbilstoši Ministru Kabineta 2004. gada 3. marta	Vides pārskatā ir vērtētas konkrēto Plāna aktivitāšu ietekmes. Ar Plānu

noteikumu Nr.157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” (turpmāk – Noteikumi) 8.5. punktā norādītajam, Projektā jāiekļauj ar plānošanas dokumentu saistītās vides problēmas, īpaši tās, kuras attiecas uz jebkurām vides aizsardzībai būtiskām teritorijām, arī uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, mitrājiem, mikroliegumiem, īpaši aizsargājamām sugām, to dzīvotnēm un Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjoslu. Esošajā Projektā 5. nodaļā attiecībā par aizsargājamajiem biotopiem lūdzam izmantot šobrīd oficiālo statistisko informāciju, kas pieejama šeit - https://bd.eionet.europa.eu/article17/reports2012/. Arī attiecībā pārējām 5. nodaļā norādītajām tēmām (sākot no 5.1. līdz 5.10. apakšnodaļām) uz mežiem, ūdeņiem, meliorāciju u.c. resursiem izmantotā faktoloģiskā informācija ir no datu avotiem, kas daļa nav atrodami (atsaucēs norādītās saites neeksistē) vai ir vecāki par 2012. gadu un šobrīd situācija ir atšķirīga. Lūdzam izmantot jaunāko pieejamo faktoloģisko informāciju, kas pieejama jaunākos avotos. Lūdzam redakcionāli un stilistiski precizēt 5.10. apakšnodaļu, jo attiecībā uz aizsargājamo dabas teritoriju veidiem ir iekopēti Likuma par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām panti, neveicot nekādu esošās situācijas analīzi. Nav nekādas esošās situācijas analīzes par ar plānošanas dokumentu saistītām vides problēmām attiecībā uz Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjoslu, mitrājiem, mikroliegumiem un citām dabas vērtībām, tai skaitā attiecībā uz velosatiksmes attīstību un normatīvo aktu prasībām jaunu veloceliņu izbūvei šajās teritorijās.	saistītās vides problēmas nav konstatētas, jo Plāns fiziskas izmaiņas dabā neparedz. Liekā un novecojusī informācija no Vides pārskata ir izņemta.
3. Projekta 3.1.2. nodaļā “Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai” (2) punktā minēts, ka piekrastes velotransporta un gājēju infrastruktūras tīklu nepieciešams attīstīt, gan izbūvējot jaunu infrastruktūru, gan veicot maršrutu marķēšanu un ar to saistītās infrastruktūras izbūvi, kā arī veidojot savstarpēji saistītus starptautiskos, reģionālos un vietējos velo maršrutus un gājēju ceļus (9.lpp.), bet Plāna 11. nodaļā minēts, ka Plāna īstenošana neatstās nekādu ietekmi uz vidi. Plānā minēts, ka “ietekme uz bioloģisko daudzveidību vienmēr ir nebūtiski negatīva, to veido tikai iespējamā īpaši aizsargājamās teritorijās veidojamā velo infrastruktūra, kura pieļaujama tikai nebūtiskas ietekmes gadījumā, bet pozitīva tā nevar būt; tāpat arī tā vienmēr ir tieša, ilgtermiņa, primāra un neatgriezeniska”. Lai gan Pārskatā uzsvērts, ka “ņemot vērā Plāna fiziskās ietekmes uz vidi neesamību sakarā ar šā pirmā nozares dokumenta teorētisko, izpētes un informācijas, nevis fizisku izmaiņu raksturu, nekādas atšķirības ietekmē uz vidi nevar ieviest arī tā daļēja vai pilnīga neizpilde”, tomēr par iespējamo velo satiksmes infrastruktūras ietekmi uz piekrastes dabas teritorijām būtu jādomā jau plānošanas stadijā, jo, piemēram, vienā no plāna pasākumiem (7.1.1. tabula) kā rezultatīvais rādītājs minēts – sniegti priekšlikumi velo satiksmes attīstībai un tās integrēšanai kopējā transporta sistēmā.	Vides pārskatā ir vērtētas konkrēto Plāna aktivitāšu ietekmes, tajā nav vērtētas un nav jāvērtē ietekmes, ko teorētiski varētu radīt velosatiksmes attīstība, bet gan tikai tās, ko praktiski var radīt Plāna aktivitātes. Jau plānošanas stadijā būs jāvērtē citas sagaidāmās ietekmes tajā plānošanās stadijā, kurā tiks plānotas citas aktivitātes.

Priekšlikumos būtu jāņem vērā arī īpaši aizsargājamas dabas teritorijas un tas, ka atsevišķas velosatiksmes attīstības idejas (piemēram, jaunu veloceļu izveide) var būt pretrunā šo teritoriju aizsardzības un izmantošanas noteikumiem.	
Kopumā Plānā un Projektā nav pietiekami atrunāta un novērtēta piekrastes velotransporta un gājēju infrastruktūras tīklu attīstības iespējamā ietekme uz īpaši aizsargājamām piekrastes teritorijām, to sasaiste ar spēkā esošo likumdošanu. Piemēram, Ministru kabineta 2006. gada 14. marta noteikumu Nr.204 "Dabas parka "Piejūra" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi" 18. punkts un 18.5. apakšpunkts nosaka, ka dabas lieguma un dabas parka zonā aizliegts ierīkot asfaltētus vai cita veida cietā seguma velosipēdu ceļņus, izņemot vienu asfaltētu vai cita veida cietā seguma velosipēdu ceļņu maršrutā no Vecāķiem līdz Saulkrastiem.	Vides pārskatā ir vērtētas konkrēto Plāna aktivitāšu ietekmes, tajā nav vērtētas un nav jāvērtē ietekmes, ko teorētiski varētu radīt piekrastes velotransporta un gājēju infrastruktūras tīklu attīstība, jo Plāna aktivitātēs šādas attīstības nav. Plāns neparedz arī minēto cietā seguma velosipēdu ceļņu maršrutā no Vecāķiem līdz Saulkrastiem, jo tas jau pirms Plāna ir izprojektēts un tam ir pabeigts ietekmes uz vidi novērtējums.
Bez tam Pārvalde vērš uzmanību uz vairākām konstatētām redakcionālām nepilnībām dokumentu tekstā: 1. Pārskata 3.3.2. nodaļā (13.lpp.) minētie MK noteikumi Nr.1178 „Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” (pieņemti 13.10.2009.) zaudējuši spēku ar 13.12.2014. MK noteikumiem Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”. 2. Pārskata 5.1. nodaļā (21.lpp.) pirmajā rindkopā šķietami neprecīzi minēti bioloģiskās daudzveidības līmeņi. Precīzāk būtu: Bioloģiskās daudzveidības raksturošanai izmanto četrus līmeņus: ģenētisko, sugu, biotopu (ekosistēmu) un ainavu (Nikodemus O., Brūmelis G. (red. nn sast.). 2011. Dabas aizsardzība. Rīga, LU Akadēmiskais apgāds.), kā arī Pārskatā minot biotopu klasifikāciju atsaukties uz Eiropas Savienības aizsargājamie biotopi Latvijā. Noteikšanas rokasgrāmatu. 2. papildināto izdevumu (2013) A. Auniņa red., Rīga, Latvijas Dabas fonds, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 320 lpp. un Vides ministra 2010. gada 15. marta rīkojumu Nr. 93 apstiprināto noteikšanas metodiku „Eiropas Savienības aizsargājamie biotopi Latvijā”. 3. Pārskatā pamanītas vairākas pareizrakstības kļūdas: 4. lpp., 4. rindkopā, pēdējā teikumā, 7. lpp. pirmspēdējā rindkopa, pirmspēdējais teikums, 14. lpp. 5. rindkopas sākumā, 24. lpp. 5.4. nodaļas otrās rindkopas beigās.	Kļūdas izlabotas.