



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, e-pasts pasts@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

19.09.2024

Lēmums Nr. 4-02/62/2024
Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras
nepiemērošanu

Adresāts, plānošanas dokumenta izstrādātāja:

Finanšu ministrija, reģistrācijas Nr. 90000014724, juridiskā adrese: Smilšu iela 1, Rīga, LV- 1919, e-pasts: pasts@fm.gov.lv (turpmāk – Izstrādātāja).

Plānošanas dokumenta sagatavotāja:

Ekonomikas ministrija, reģistrācijas Nr. 90000086008, juridiskā adrese: Brīvības iela 55, Rīga, LV-1519, e-pasts: pasts@em.gov.lv <mailto:birojs@rp.lv> (turpmāk – Sagatavotāja).

Plānošanas dokumenta nosaukums:

Grozījumi Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam (turpmāk – Grozījumi Programmā).

Izvērtētā dokumentācija:

Sagatavotājas 2024. gada 22. augusta vēstule Nr. 3.7-5/2024/4657N “Par plānošanas dokumentu”¹, iesniegums “Par plānošanas dokumenta “Grozījumi Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam” izstrādes uzsākšanu” (turpmāk – Iesniegums), Specifisko atbalsta mērķu grozījumu izvērstis apraksts², Valsts vides dienesta (turpmāk – Dienests) 2024. gada 13. augusta elektroniskā pasta vēstule “SIVN ES Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam- ieguldījumus ostas infrastruktūrā”³, Veselības inspekcijas 2024. gada 21. augusta vēstule Nr. 2.4.5.-1./6078 “Par stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu”⁴ un Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP administrācija) 2024. gada 12. augusta vēstule Nr. 1.6.2/4925/2024-N “Par ietekmes uz vidi stratēģisko novērtējumu grozījumiem ES Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam: ieguldījumi ostas infrastruktūrā”⁵.

Plānošanas dokumenta Izstrādātājas viedoklis:

Sagatavotājas ieskatā Grozījumiem Programmā nav nepieciešams stratēģiskā ietekmes uz vidi

¹ Biroja reģ. Nr. 4-01/2376/2024.

² Vēstules Nr. 3.7-5/2024/4657N 1. pielikums.

³ Vēstules Nr. 3.7-5/2024/4657N 2. pielikums.

⁴ Vēstules Nr. 3.7-5/2024/4657N 3. pielikums.

⁵ Vēstules Nr. 3.7-5/2024/4657N 4. pielikums.

novērtējums (turpmāk – Stratēģiskais novērtējums):

- 1) Saskaņā ar likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk – Likums) 4. panta trešo daļu, stratēģisko novērtējumu veic plānošanas dokumentiem, arī tiem, kas saistīti ar Eiropas Savienības līdzfinansējuma izmantošanu, un to grozījumiem. Savukārt, šā panta piektā daļa ļauj neveikt Stratēģisko novērtējumu trešajā daļā minētajiem plānošanas dokumentiem, kuri attiecas uz nelielu teritoriju izmantošanu vietējās pašvaldības līmenī, kā arī nelieliem plānošanas dokumentu grozījumiem, izņemot, ja tie var būtiski skart vidi. Grozījumi Programmā prioritāri attiecas uz nelielu Rīgas pilsētas teritoriju – Rīgas brīvostas teritorijas daļu Kundziņsalā, teritorijas plānotai attīstībai nepārsniedzot 30 ha. Šāda teritorija atbilst Likuma 4. panta piektajā daļā ietvertajam izņēmumam.
- 2) Grozījumos Programmā paredzētajām darbībām un aktivitātēm pēdējos gados ir veikta virkne Stratēģisko novērtējumu:
 - 2.1. Grozījumi Programmā ir nebūtiski un tiem nav būtiska ietekme uz vidi papildus tai, kas ir vērtēta Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam (turpmāk – Programma) izstrādes laikā un apkopota Programmas Vides pārskatā, par kuru Vides pārraudzības valsts birojs (turpmāk – Birojs) 2021. gada 25. februārī sniedza Atzinumu Nr. 4-03/2⁶. Grozījumi Programmā, kas paredz jaunās prioritātes ieviešanu, faktiski pilnveido un nebūtiski paplašina Programmas 3. politiskā mērķa “Ciešāk savienota Eiropa, uzlabojot mobilitāti”, 3.1. prioritātes “Ilgtspējīga TEN-T infrastruktūra”, 3.1.1. SAM “Attīstīt ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru”, kas paredz ostu infrastruktūras attīstību ar mērķa rādītāju 3 ostas. Tāpat Programmā ir ietvertas arī citas prioritātes, kas aptver Grozījumos Programmā paredzētās darbības. Piemēram:
 - a) Ekonomikas ministrijas 1.2.3.7. pasākums (1.2. prioritāte) “Atbalsts jaunu darba vietu radīšanai uz eksportu orientētiem komersantiem” (Ekonomikas ministrijas atbildībā jauns pasākums, kas vēl tiek izstrādāts). Pasākuma mērķis ir stiprināt eksportējošo uzņēmumu konkurētspēju, sniedzot atbalstu jaunu ražošanas ēku izbūvei, iekārtu iegādei un nepieciešamās loģistikas infrastruktūras izveidei, kur cita starpā paredzēts atbalstīt būvju un loģistikas infrastruktūras būvniecību.
 - b) VARAM⁷ 5.1.1.1. pasākums (5.1. prioritāte) “Infrastruktūra uzņēmējdarbības atbalstam”. Pasākuma mērķis ir palielināt privāto investīciju apjomu pilsētu funkcionālajās teritorijās, veicot komersantu vajadzībās balstītus ieguldījumus komercdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmām. Atbalstāmas darbības aptver industriālo pieslēgumu ierīkošanu un to saistītās jaudas palielināšanu, ceļu satiksmei paredzētās infrastruktūras attīstīšanu un ar to saistītos pasākumus, komercdarbības mērķiem paredzēto ēku un to saistītās infrastruktūras attīstīšanu, komercdarbības teritorijas attīstīšanu, labiekārtošanu, atjaunojamo energoresursu (turpmāk – AER) tehnoloģijas.
 - c) VARAM 6.1.1.3. pasākums (6.1. prioritāte) “Atbalsts uzņēmējdarbībai nepieciešamās publiskās infrastruktūras attīstībai, veicinot pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku” (taisnīgas pārkārtošanās fonds). Pasākuma mērķis ir attīstīt uzņēmējdarbības publisko infrastruktūru, mazinot negatīvas sociālekonomiskās sekas pārejas uz klimatneitrālu ekonomiku visvairāk skartajos reģionos. Atbalstāmas darbības uzņēmējdarbības publiskās infrastruktūras attīstībai un pieejamībai, kas veicina pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku, tai skaitā ir atbalstāmi pasākumi, kas samazina SEG emisijas vai veicina CO₂ piesaisti. Atbalstāmas darbības – industriālo pieslēgumu ierīkošana un to saistītās jaudas

⁶ Biroja 2021. gada 25. februāra Atzinums Nr. 4-03/2 pieejams tīmekļvietnē: <https://www.vpvb.gov.lv/lv/atzinumi>

⁷ Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija.

palielināšana, ceļu satiksmei paredzētās infrastruktūras attīstīšana un ar to saistītie pasākumi, komercdarbības mērķiem paredzēto ēku un to saistītās infrastruktūras attīstīšana, komercdarbības teritorijas attīstīšana, labiekārtošana, AER tehnoloģijas.

- 2.2. Grozījumi Programmā tiek veikti, lai nodrošinātu cita plānošanas dokumenta – Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027. gadam (turpmāk – Transporta pamatnostādnes) jēgpilnu ieviešanu. Transporta pamatnostādņu 1. pielikums “Rīcības virzieni, uzdevumi un pasākumi” ietver 3. rīcības virzienu “Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas veicināšana”, kura 3.2. punkts paredz pilnveidot Latvijas ostu infrastruktūru, kā aktivitātes paredzot elektrificēt ostu piestātnes un nodrošināt alternatīvu degvielu pieejamību virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu (3.2.1.), rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus, t.sk. dziļumu, ostās (3.2.2.), TEN-T pamattīkla ostās nodrošināt infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu loģistikas un ražojošā sektora attīstībai, kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, viļņlaužu un hidrobūvju pārbūvi, digitalizācijas un kuģu vadības sistēmu modernizāciju (3.2.4.), TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru (3.2.5.). Transporta pamatnostādņēm ir veikts visaptverošs Stratēģiskais novērtējums, kas vispusīgi un kvalitatīvi novērtē ostas infrastruktūras attīstības iespējamo ietekmi uz vidi un satur norādījumus ietekmes mazināšanai un apsvērumus, kas būtu vērā ņemami, īstenojot attīstības projektus. Grozījumos Programmā ietvertās aktivitātes precīzi atbilst Transporta pamatnostādņēs paredzētajam aktivitātēm, kam ir veikts Stratēģiskais novērtējums⁸.
- 3) Grozījumi Programmā balstās teritorijas attīstības plānošanas dokumentā – *Kundziņas salas un teritorijas starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu lokālplānojumā* (turpmāk – Lokālplānojums)⁹. Lokālplānojuma izstrādes pamatojums bija Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu nepieciešamība, lai nodrošinātu Rīgas Brīvdostas ieceri attīstīt uzņēmējdarbību Kundziņsalā, mainot teritorijas atļauto izmantošanu, precizētu ostas pievadceļu kategorijas (šķērsprofilus), kā arī sabalansētu Rīgas Brīvdostas un piegulošo teritoriju dzīvojamo rajonu attīstību. Lokālplānojuma izstrādes laikā un procesā veikts Stratēģiskās novērtējums, rūpīgi un vispusīgi analizēta Kundziņas salas un apkārtējo apkaimju apkārtējā vide, apbūves struktūra, izmantošana, ar vidi saistītie riski un nepieciešamie risinājumi. Cita starpā ir analizēta gaisa kvalitāte, vides trokšņu līmenis, piesārņotās teritorijas un to piesārņojuma līmenis, meliorācijas sistēmas, plūdu riski, risku novērtējuma rezultātā Lokālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (turpmāk – TIAN) ir ietvertas prasības, kas ir jāievēro, attīstot konkrētās būvniecības ieceres. Turpmākā teritoriju izmantošana tiek plānotā tādā veidā, lai varētu netraucēti attīstīt Rīgas brīvdostas teritorijas, vienlaicīgi pasargājot apkārtējās apkaimes no iespējamās negatīvās ietekmes, izveidojot buferzonu, kas nodalītu ražošanas ostu darbības zonas no dzīvojamām zonām. Grozījumos Programmā paredzētās aktivitātes plānots attīstīt ražošanas funkcionālajās zonās un tās iekļaujas Lokālplānojumā paredzētajos attīstības plānos un attīstības nosacījumos.
- 4) Plānotās aktivitātes pēc būtības iekļaujas esošajā Kundziņas salas izmantošanā. Aktivitātes ietvaros plānots uzbūvēt augstas kravnesības padziļinātu piestātņi. Jānorāda, ka tās atšķirība no Kundziņsalā esošām citām piestātnēm ir tikai tās kravnesībā, attiecīgi atšķirsies piestātnes konstruktīvais risinājums, bet neatšķirsies piestātnes būvniecības tehnoloģija. Lai gan tā ir plānota kā padziļināta piestātne, dziļuma ziņā tā atbildīs citām Kundziņsalā izbūvētām piestātnēm un piestātnes būvniecības vietā šobrīd nav identificēta nepieciešamība veikt padziļināšanas darbus. Blakus esošā piestātne ir ar tādu pašu dziļumu.

⁸ Pieejams <https://www.sam.gov.lv/lv/transporta-attistibas-pamatnostadnes-2021-2027-gadam>.

⁹ Lokālplānojums pieejams tīmekļvietnē https://geolattija.lv/geo/tapis?documents=open#document_12143 (skatīts 18.09.2024.).

Plānots, ka būs nepieciešami padziļināšanas darbi, novirzot kuģus no kuģu ceļa uz piestātni, taču šie darbi nav plānota lielā apjomā.

Kundziņsalā, atbilstoši Kundziņsalas un teritorijas starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu lokālplānojuma Paskaidrojuma rakstā norādītajai informācijai, SIA "Baltic Container Terminal" blakus teritorijā atrodas trīs piestātnes kopgarumā 450 m, to dziļums ir 11,7 metri, viena no tām nesen ir pagarināta līdz 200 m. Tāpat ir uzstādīta RoRo rampa. Piestātne var apkalpot kuģus ar garumu līdz 230 m. Tāpat Kundziņsalā ekspluatācijā ir vairākas citas piestātnes, dažas no tām pārsniedz 13 m dziļumu. Ņemot vērā Kundziņsalas esošās ostas būves un to izmantošanas intensitāti, secināms, ka jaunās piestātnes būvniecība neradīs būtiskas izmaiņas apbūves struktūrā un izmantošanas intensitātē. Piestātne apkalpos plānoto ražotni, nodrošinot loģistiku atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju iekārtu komponentēm, nav plānota tās izmantošana konteineru apkalpošanai.

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

1. Likuma 23.¹ panta pirmā daļa paredz, ka, uzsākot tādu plānošanas dokumentu sagatavošanu, kam saskaņā ar šo Likumu var būt būtiska ietekme uz vidi, arī uz Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), tā izstrādātājs iesniedz kompetentajai institūcijai – Birojam – rakstveida iesniegumu. Pirms rakstveida iesnieguma iesniegšanas izstrādātājs konsultējas ar ieinteresētajām vides un sabiedrības veselības institūcijām un iesniegumā pamato nepieciešamību plānošanas dokumentam piemērot Stratēģisko novērtējumu vai iemeslus, kādēļ šāds novērtējums nav nepieciešams. Likuma 23.³ panta 1. punkts noteic, ka Birojs pieņem motivētu lēmumu par to, vai konkrētam plānošanas dokumentam ir nepieciešams Stratēģiskais novērtējums.
2. 2024. gada 22. augustā Birojā saņemta Sagatavotājas 2024. gada 22. augusta vēstule Nr. 3.7-5/2024/4657N "Par plānošanas dokumentu" un Iesniegums, ar kuru tiek informēts, ka Ekonomikas ministrija ir sniegusi priekšlikumus Finanšu ministrijai kā Eiropas Savienības (ES) fondu vadošajai iestādei Grozījumiem Programmā, kā atsevišķu prioritāti izdalot ieguldījumus ostas infrastruktūrā, lai pielāgotu to atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju attīstībai, atjaunīgās enerģijas iekārtu vai to sastāvdaļu ražošanai. Plānotās darbības mērķis, citā starpā, ir nodrošināt straujāku klimata neitralitātes mērķu sasniegšanu, palielinot atjaunīgās enerģijas ražošanai nepieciešamo sistēmu (iekārtu, detaļu) ražošanas jaudas, kā arī nodrošināt ostas teritorijas plānoto attīstību, veicinot augstas pievienotās vērtības ražošanu. Atbilstoši Vēstulē Nr. 3.7-5/2024/4657N "Par plānošanas dokumentu" un Iesniegumā norādītajam:
 - 2.1. Plānošanas dokuments ir programma, kas saskaņā ar ES normatīvo regulējumu (Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 24. jūnija Regulas (ES) 2021/1060 ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu Plus, Kohēzijas fondu, Taisnīgas pārkārtošanās fondu un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondu un finanšu noteikumus attiecībā uz tiem un uz Patvēruma, migrācijas un integrācijas fondu, Iekšējās drošības fondu un Finansiāla atbalsta instrumentu robežu pārvaldībai un vīzu politikai (turpmāk – Regula 2021/1060) 22. pants) ir stratēģija par programmas ieguldījumu politikas mērķu sasniegšanu un programmas rezultātu paziņošanu.
 - 2.2. Ar Grozījumiem Programmā (programmas sadaļa) 2. politiskais mērķis "Zaļāka un noturīgāka Eiropa ar zemām oglekļa emisijām, kurā notiek pāreja uz bezoglekļa ekonomiku neto izteiksmē, veicinot taisnīgu pārkārtošanos uz tīru enerģiju, "zaļās" un "zilās" investīcijas, aprites ekonomiku, klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos tām, risku novēršanu un pārvaldību un ilgtspējīgu mobilitāti pilsētvidēs" tiek papildināta ar jaunu prioritāti – 2.5. prioritāte "Enerģētiskās neatkarības un atjaunīgās

enerģijas kapacitātes celšana” un 2.5.1. specifisko atbalsta mērķi “Ieguldījumi, kas atbalsta STEP mērķu sasniegšanu” (RSO 2.9.)”.

- 2.3. Plānošanas dokumenta īstenošanas ilgums ir laika posmā no 2021. gada 1. janvāra līdz 2027. gada 31. decembrim. Vienlaikus atbilstoši Regulas 2021/1060 63. pantam, izdevumi ir attiecināmi nolūkā saņemt iemaksas no fondiem, ja tie saņēmējam vai publiskās un privātās partnerības darbības privātā sektora partnerim radušies un apmaksāti darbību īstenošanas gaitā laikposmā no dienas, kad programma iesniegta Komisijai, vai no 2021. gada 1. janvāra (atkarībā no tā, kurš no minētajiem datumiem ir agrāk) – līdz 2029. gada 31. decembrim.
- 2.4. Plānošanas dokumenta pieņemšanas veids – Eiropas Komisija ar īstenošanas aktu pieņem lēmumu par programmas apstiprināšanu. Vienlaikus, lai oficiāli Eiropas Komisija iesniegtu apstiprināšanai Programmu un tās grozījumus, ir nepieciešams nacionālais lēmums (t.i. Ministru kabineta un Uzraudzības Komitejas lēmums).
- 2.5. Grozījumi Programmā ir instruments, kas paredz finansējumu citos politikas plānošanas dokumentos paredzēto mērķu sasniegšanai. Grozījumi ir pakārtoti un cieši saistīti ar citiem plānošanas dokumentiem:
 - 2.5.1. Grozījumi Programmā ir izstrādāti, ņemot vērā Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam¹⁰.
 - 2.5.2. Grozījumi Programmā ievēro Rīgas Domes 2018. gada 11. jūlija saistošo noteikumu Nr. 47 “Kundziņas salas un teritorijas starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi” regulējumu. Saistošie noteikumi apstiprina izstrādāto Lokālplānojumu un nosaka tā teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, kā arī funkcionālo zonējumu – grafisko daļu.
 - 2.5.3. Grozījumi Programmā atbilst “Rīgas brīvoostas Attīstības programmai 2019. gadam – 2028. gadam” (turpmāk – Attīstības programma), ietver esošās situācijas novērtējumu, tirgus analīzi, kravu apgrozījuma prognozes, attīstības stratēģiju ar definētiem 14 stratēģiskajiem mērķiem, to izpildes un rezultatīvajiem rādītājiem un kritērijiem. Attīstības programma izstrādāta saskaņā ar likumu “Ostu likums”, piesaistot starptautiskos ekspertus no Roterdamas ostas un SIA “Grant Thornton Baltic”. Tā paredz jaunu kravu piesaisti, kravu diversifikāciju, ostas infrastruktūras attīstību un ostas pārvaldības modeļa pilnveidošanu, papildu uzmanību veltot industrializācijas veicināšanai un jaunu uzņēmumu ienākšanai Rīgas brīvoostas teritorijā, kā arī pasažieru pārvadājumu attīstībai.
- 2.6. Pamatojums Grozījumiem Programmā noteikts Regulas 2021/1060 24. panta 1. punktā, kas nosaka, ka dalībvalsts var iesniegt pamatotu pieprasījumu grozīt programmu, kurā izklāstīta attiecīgā grozījuma paredzamā ietekme uz mērķu sasniegšanu.
- 2.7. Prioritātes īstenošanai izvēlēta vieta ir Rīgas brīvoostas teritorijā ietilpstošā Kundziņas sala, aptverot ap 20 hektāru lielu rūpniecisko teritoriju. Prioritātes īstenošana ir plānota līdz 2028. gadam. Paredzētās aktivitātes nesatur draudus sabiedrībai, neietekmē cilvēku veselību, kā arī minimāli ietekmē vidi, ņemot vērā šī brīža Rīgas brīvoostas teritorijas un tajā ietilpstošās Kundziņas salas apbūves raksturojumu, izmantošanu, izmantošanas intensitāti. Rīgas brīvoosta atrodas Rīgas pilsētas teritorijā pie Daugavas ietekas Rīgas līcī un stiepjas 14 km garumā gar Daugavas lejteci. Tā aizņem 6348 ha lielu platību. Kundziņas salas teritorija atrodas Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas Ziemeļu rajonā un vienlaicīgi – Rīgas Brīvoostas robežās.

¹⁰ Apstiprinātas ar Ministru kabineta 2021. gada 21. oktobra rīkojumu Nr. 710 “Par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.-2027. gadam”.

- 2.8. Prioritātes ietvaros plānota ostas infrastruktūras attīstība:
- 2.8.1. augstas nestspējas loģistikas un atbalsta teritorija kravu apstrādei un īstermiņa uzglabāšanai ar nestspējas kapacitāti robežās no 5 līdz 50 tonnām uz kvadrātmetru, ar kopēju teritoriju 20 ha;
 - 2.8.2. augstas nestspējas padziļinātās piestātnes būvniecība (piestātne ar nestspēju līdz pat 50 tonnām uz kvadrātmetru, 270 metru garumā un ar 13,5 m maksimālo dziļumu);
 - 2.8.3. augstas nestspējas RoRo rampas būvniecība (ar nestspēju līdz pat 50 tonnām uz kvadrātmetru un 50x50 m iekraušanas teritoriju);
 - 2.8.4. ceļu un dzelzceļa infrastruktūras rekonstrukcija (publiski pieejamā ceļa rekonstrukcija (līdz pat 1000 m) ar augstas nestspējas krustojumu un divu jaunu augstas nestspējas dzelzceļa pāreju izveidi);
 - 2.8.5. elektrotīkla kapacitātes palielināšana (Elektrotīkla pieslēguma jaudas palielināšana līdz 12 MW).
- 2.9. Ieguldījumi infrastruktūrā ir tiešā veidā saistīti ar AER tehnoloģiju komponentu ražošanas attīstīšanu, izmantojot privātos ieguldījumus. Grozījumi Programmā paredz, ka pirms projekta apstiprināšanas no Rīgas brīvostas pārvaldes tiks pieprasīts, ka tiek uzrādīti noslēgti nodomu protokoli ar AER komponentu ražošanas uzņēmumiem, tā nodrošinot, ka investori ir ieinteresēti infrastruktūras iznomāšanā, lai izveidotu AER komponentu ražošanas objektus, nomas līgumā ietverot obligāto kombināciju, ka ostas infrastruktūra (piestātne un kravu loģistikas teritorija) var tikt izmantota tikai kopā ar loģistikas teritorijai līdzās esošo ražošanas teritoriju. Uz doto brīdi plānotā turpmākā darbība varētu būt saistīta ar vēja enerģiju ražojošo turbīnu komponentu ražošanu, kas neietilpst Likuma 1. pielikuma tvērumā.
- 2.10. Grozījumi Programmā precizē un detalizē Programmas 3. politiskā mērķa “Ciešāk savienota Eiropa, uzlabojot mobilitāti”, 3.1. prioritātes “Ilgtspējīga TEN-T infrastruktūra”, 3.1.1. SAM “Attīstīt ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru”, kas ietver lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstību, t.sk., videi draudzīgas ostas infrastruktūras attīstību, alternatīvo degvielu pieejamību, elektrotīkla pieslēgumu pie piestātnēm un drošu kuģošanas apstākļu nodrošināšanu, izdalot atsevišķā prioritātē ostas infrastruktūras pielāgošanu īpašam mērķim, kas ir saistīts ar AER komponentu ražošanu.
- 2.11. Grozījumi Programmā precizē aktivitātes ostas infrastruktūras attīstībai, paredzot ostas infrastruktūras izbūvi, kas ir tieši pielāgota AER komponentu ražošanai un turpmākai loģistikai. Plānotās aktivitātes atbilst Likuma 1. pielikuma 12. punktam “Iekšējie ūdensceļi un ostas, kas paredzētas iekšzemes ūdenstransportam ar 1350 tonnu un lielāku tilpību” un 13. punktam “Ostas un piestātnes ārpus ostām, kas savienojas ar zemi un paredzētas kravu pārkraušanai (izņemot pasažieru kuģu piestātnes), ja tās var apkalpot kuģus ar 1350 tonnu un lielāku tilpību”.
- 2.12. Grozījumi Programmā nav tiešā veidā saistīti ar vides normatīvajos aktos noteikto prasību izpildi, kā arī tie nerisina vides problēmas. Vienlaicīgi plānotās aktivitātes sniegs būtisku ieguldījumu gan efektīvākai vides aizsardzībai, gan klimata neitralitātes mērķu sasniegšanu ES līmenī, gan veicinās energoneatkarību un mazinās energonabadzības riskus. Grozījumi Programmā prioritāri paredz aktivitātes Rīgas brīvostas teritorijā, kas jau šobrīd ir viena no Latvijas lielākām ostām. Vienlaicīgi visas aktivitātes, kas tiks veiktas programmas ietvaros, tiks veiktas, stingri ievērojot vides prasības, mazinot iespējamo ietekmi uz vidi, tai skaitā aktivitātes ieviešanas procesā nepieciešamības gadījumā tiks veiktas Likumā paredzētās procedūras.

- 2.13. Saskaņā ar Iesniegumu Kundziņsalas teritorijā neatrodas īpaši aizsargājamas dabas teritorijas un mikroliegumi, nav reģistrētas īpaši aizsargājamas sugas un biotopi. Tuvākās īpaši aizsargājamās teritorijas – rietumu virzienā 0,5 km attālumā atrodas dabas liegums “Krēmeri”. Lokālplānojuma izstrādes laikā tika rūpīgi novērtētas vides un dabas vērtības. 2016. gadā veiktas izpētes vaskulāro augu, putnu, stāvošu un tekošu saldūdeņu jomā. 2016. gadā ir saņemts ornitologa atzinums, 4 apsekošanās nav novērota neviena no Latvijas īpaši aizsargājamām vai Eiropas Savienības Putnu direktīvas 1. pielikumā ietvertajām sugām. Netika novērota putnu migrācija vai migrējošo putnu koncentrēšanās.
3. Atbilstoši Specifisko atbalsta mērķu grozījumu aprakstam, konstatēts, ka atjaunojamās enerģijas avotu – jūras vēju un sauszemes vēju tehnoloģiju, kā arī citu tīro un resursefektīvo tehnoloģiju un to komponentu AER (vēja enerģijas tehnoloģiju) ražošanai visbūtiskākais trūkums ES ir piemērotu būtisko komponentu rūpnieciskās ražošanas teritoriju trūkums, īpaši Baltijas jūras reģionā. Jūras vēja tehnoloģiju ražošanai ir nepieciešama īpaša infrastruktūra, kas spēj izturēt milzīgas slodzes (līdz pat 50 tonnas / m² un kopējo objektu svaru virs 2 000 tonnām) un ļauj transportēt lielus objektus (kopējā garumā līdz pat 120 metriem), piemēram, liela izmēra vēja turbīnu pamatus, torņus, gondolas un lāpstīņas. Latvijā pašlaik nav neviena osta vai loģistikas infrastruktūra, kura būtu paredzēta šāda apjoma kravu apkalpošanai vai spētu nodrošināt lielizmēra objektu pārvietošanai nepieciešamo manevrēšanas teritoriju. Turklāt, šādas lielapjoma industriālās teritorijas (platībā virs 100 000 m², kuras var tikt izmantotas AER (vēja enerģijas tehnoloģiju) komponentu ražošanai) jūras ostu tuvumā ir izšķiroši svarīgs nosacījums, lai jaunākās paaudzes vēja turbīnas un to sastāvdaļas varētu tikt ražotas, izmantotas un transportētas uz paredzēto izvietojuma vietu.
4. Saskaņā ar Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr. 157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” (turpmāk – Noteikumi Nr. 157) III nodaļas 5. un 6. punktos noteikto pirms plānošanas dokumenta izstrādes uzsākšanas izstrādātājs konsultējas ar Dienestu, DAP un Veselības inspekciju par plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamo ietekmi uz vidi un cilvēku veselību, kā arī par Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību un minēto konsultāciju rezultātus iesniedz Birojā. Iesniegumam pievienotas:
- 4.1. Dienesta 2024. gada 13. augusta elektroniskā pasta vēstule “SIVN ES Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam - ieguldījumus ostas infrastruktūrā”, kurā norādīts, ka saskaņā ar Likuma 4. panta trešo daļu, kā arī Noteikumu Nr. 157 2.1.2. apakšpunktu un 3. punktu šādām izmaiņām plānošanas dokumentā ir izstrādājams vides pārskats (piemērojams Stratēģiskais novērtējums), savukārt Noteikumu Nr. 157 3. punktā ir norādīts: “Uzsākot izstrādāt šo noteikumu 2. punktā minētos plānošanas dokumentus, izstrādātājs iesniedz birojā paziņojumu par plānošanas dokumenta izstrādes uzsākšanu. Šo noteikumu 2. punktā minēto plānošanas dokumentu izstrādātājam nav jāiesniedz iesniegums”. Ņemot vērā iepriekš minēto konsultācijas ar Dienestu nav nepieciešamas šī procesa ietvaros. Tanī pat laikā Dienests vērs uzmanību, ka turpmāk darbībām, kuras atbilst Likuma 1. pielikuma 12. un 13. punktiem būs nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, kura ietvaros Dienests sniegs viedokli par paredzēto darbību ietekmes uz vidi novērtējuma procesa ietvaros.
- 4.2. Veselības inspekcijas 2024. gada 21. augusta vēstule Nr. 2.4.5.-1./6078 “Par stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu”, kurā norādīts, ka izvērtējot iesniegtos dokumentus, kā arī izvērtējot plānotas darbības mērķi un plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamo ietekmi uz vidi un cilvēku veselību, Veselības inspekcija savas kompetences ietvaros uzskata, ka Stratēģiskais novērtējums Grozījumiem Programmā nav nepieciešams.

- 4.3. DAP administrācijas 2024. gada 12. augusta vēstule Nr. 1.6.2/4925/2024-N “Par ietekmes uz vidi stratēģisko novērtējumu grozījumiem ES Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam: ieguldījumi ostas infrastruktūrā”, kurā tiek norādīts uz to, ka Sagatavotājas iesniegtajos materiālos kļūdaini norādīts, ka Lokālpilnoņuma teritorijā nav sastopamas īpaši aizsargājamās sugas vai biotopi. DAP administrācija norādījusi, ka ir pagājis noteikts laika posms un situācija dabā ir mainījusies, jo paredzētās darbības teritorijā konstatēts ES nozīmes prioritārais meža biotops Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži) 91E0* un fiksēta virkne aizsargājamu putnu sugu novērojumu. Kā Sagatavotājas vēstulē norādīts, 2016. gadā ir saņemts sertificētā sugu un biotopu eksperta-ornitologa Kārļa Millera atzinums par sugu grupu: putni. DAP administrācija norādījusi, ka atzinumā nav vērtēta putnu sastopamība pavasarī – ligzdošanas sezonā. Atzinumā norādīts, ka netika konstatētas īpaši aizsargājamās putnu sugas un migrējoši putni, tomēr atzinumā arī norādīts, ka: “Veikt aizsargājamo putnu sugu (saskaņā ar ES Putnu direktīvu), kas ietver lielo ķīri *Larus ridibundus*, upes zīriņu *Sterna hirundo*, jūras zīriņu *Sterna paradisaea* un mazo zīriņu *Sterna albifrons* monitoringu ne tikai lokālpilnoņuma teritorijā, bet arī apkārtējās īpaši aizsargājamās dabas teritorijās (turpmāk – ĪADT)” . DAP administrācijas rīcībā nav informācijas par šāda monitoringa rezultātiem. Tā pat sugu un biotopu aizsardzības jomā sertificētais eksperts sniedzis nosacījumus, kas jāņem vērā teritoriju attīstot – iespēju robežās būvdarbi jāveic ārpus putnu ligzdošanas sezonas, nepieļaut naftas produktu noplūdes ūdensobjektos, jānodrošina putekļu emisijas samazināšana un jāveic atkritumu apsaimniekošana atbilstoši normatīvo aktu regulējumam. Lokālpilnoņuma TIAN 131. punktā norādīts: “Ja teritorijā, kurā tiek plānota jauna apbūve, saskaņā ar pieejamo informāciju DDPS Ozols ir konstatēti īpaši aizsargājamie biotopi vai sugas, pirms būvprojekta izstrādāšanas jāsaņem DAP nosacījumi”. DAP administrācija sniegusi viedokli, ka Grozījumiem Programmā nav identificējama būtiska negatīva ietekme uz vidi, ja tiek ievēroti sertificētā eksperta –ornitologa nosacījumi un Lokālpilnoņuma TIAN 131. punktā noteiktais, kā arī DAP administrācijai ir iespēja izvirzīt nosacījumus, kas mazina iespējamo negatīvo ietekmi vai to kompensē. Līdz ar to DAP administrācija uzskata, ka Grozījumiem Programmā nav nepieciešams Stratēģiskais novērtējums.
5. Likuma 4. panta trešās daļas 1. punkts noteic, ka Stratēģisko novērtējumu veic plānošanas dokumentiem, kuri saistīti ar Eiropas Savienības līdzfinansējuma izmantošanu, un to grozījumiem, ja attiecīgos plānošanas dokumentus saskaņā ar normatīvajiem aktiem vai citiem noteikumiem izstrādā vai pieņem Ministru kabinets enerģētikas, rūpniecības, transporta jomā un plānošanas dokumentiem, kuri saistīti ar reģionālo attīstību un ietver pamatnosacījumus šā Likuma 1. vai 2. pielikumā paredzēto darbību īstenošanai. Likuma 4. panta piektā daļa nosaka: “Šā panta trešajā daļā minētajiem plānošanas dokumentiem, kuri attiecas uz nelielu teritoriju izmantošanu vietējās pašvaldības līmenī, kā arī šā panta trešajā daļā minēto plānošanas dokumentu nelieliem grozījumiem stratēģisko novērtējumu neveic, izņemot gadījumus, kad šo dokumentu īstenošana var būtiski ietekmēt vidi.” Tas nozīmē, ka neskatoties uz to, ka Grozījumi Programmā ir Stratēģiskā novērtējuma objekts atbilstoši Likuma 4. panta trešās daļai, dažreiz varētu secināt, ka izmaiņas ir nebūtiskas¹¹. Tādā gadījumā saskaņā ar Noteikumu Nr. 157 7. punktu Birojs pieņem lēmumu par to, vai plānošanas dokumentam ir vai nav nepieciešams Stratēģiskais novērtējums, ņemot vērā plānošanas dokumenta iespējamo ietekmi uz vidi. Līdz ar to Birojs, saskaņā ar Likuma 23.² pantā noteiktajiem kritērijiem, ir izvērtējis tā rīcībā esošo un Sagatavotājas sniegto informāciju par Grozījumiem Programmā paredzētajiem pasākumiem, kā arī par Grozījumiem Programmā izstrādes būtību un mērķiem saistībā ar citiem plānošanas dokumentiem, tostarp nacionāla līmeņa politikas plānošanas dokumentiem:

¹¹ Stratēģiskā novērtējuma Protokola vadlīnijas (10. punkts). Pieejams: <https://unece.org/DAM/env/documents/2011/eia/ece.mp.eia.17.e.pdf>.

- 5.1. Likuma 23.² pants noteic, ka, vērtējot Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamību, ņem vērā plānošanas dokumenta būtību (23.² panta 1. punkts), tostarp, cik lielā mērā tajā tiek ietverti priekšnoteikumi paredzēto darbību un projektu realizācijai, ievērojot vietas izvēli, darbības veidu, apjomu, nosacījumus un resursu izmantošanu, kā arī to, cik lielā mērā dokuments ietekmē citus plānošanas dokumentus atšķirīgos plānošanas līmeņos, pastiprina vai rada vides problēmas (23.² panta 1. punkta “a”, “b”, “c”, “d” apakšpunkts). Tāpat Likuma 23.² pants 2. punktā noteic, ka jāņem vērā iespējamai ietekmei pakļautās teritorijas un sagaidāmās ietekmes raksturs, – ilgums, summārās ietekmes, pārrobežu ietekmes, avāriju riski u.c. Savukārt Likuma 23.² panta 3. un 4. punkts paredz, ka jāņem vērā ietekmei pakļautās teritorijas jutīgums, tostarp ietekmi uz aizsargājamām dabas un kultūras vērtībām, vides resursiem.
- 5.2. Birojs, atbilstoši Likuma 23.² panta 1. punktam, izvērtējot plānošanas dokumenta būtību, konstatē, ka Grozījumi Programmā ir pakārtoti un saistīti ar nacionāla līmeņa plānošanas dokumentu – Transporta pamatnostādņem, lai nodrošinātu tā ieviešanu. Saskaņā ar Transporta pamatnostādņu 1. pielikumā “Rīcības virzieni, uzdevumi un pasākumi” ietvertu 3. rīcības virzienu “Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas veicināšana”, 3.2. punkts paredz pilnveidot Latvijas ostu infrastruktūru, kā aktivitātes paredzot elektrificēt ostu pietātnes un nodrošināt alternatīvu degvielu pieejamību virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu (3.2.1.), rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus, t.sk. dziļumu, ostās (3.2.2.), TEN-T pamattīkla ostās nodrošināt infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu loģistikas un ražojošā sektora attīstībai, kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, viļņlaužu un hidrobūvju pārbūvi, digitalizācijas un kuģu vadības sistēmu modernizāciju (3.2.4.), TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru (3.2.5.). Transporta pamatnostādņem¹² ir veikts Stratēģiskais novērtējums, par kura vides pārskatu Birojs 2021. gada 5. februārī sniedza atzinumu Nr. 4-03/1 Par Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam Vides pārskatu¹³. Vienlaikus no Transporta pamatnostādņu vides pārskata¹⁴ secināms, ka plānošanas dokuments izstrādāts, ņemot vērā nacionālos un reģionālos vides aizsardzības dokumentus un mērķus, tai skaitā upju baseinu apsaimniekošanas plānus.
- 5.3. Upju baseinu apgabalu apsaimniekošanas plāniem 2021. – 2027. gadam¹⁵ veikts Stratēģiskais novērtējums, un Birojs 2022. gada 18. martā sniedza atzinumu Nr. 4-03/6/2022 Par Upju baseinu apgabalu apsaimniekošanas plānu 2021. – 2027. gadam un Plūdu riska pārvaldības plānu 2022. – 2027. gadam Vides pārskatu¹⁶. Upju baseinu apgabalu apsaimniekošanas plāni 2021. – 2027. gadam ietver Daugavas, Gaujas, Ventas un Lielupes upju baseinu apgabalu apsaimniekošanas plānus 2021. – 2027. gadam. Daugavas upes apsaimniekošanas plānā, kas ietver arī Rīgas Brīvostu un tajā esošo Kundziņsalu, vērtējot hidroloģisko un morfoloģisko pārveidojumu ietekmi, identificēts, ka vienas no tipiskākajām hidromorfoloģisko izmaiņu izraisošām darbībām ir upes gultnes pārveidošana, taisnošana, regulāra padziļināšana, krasta struktūras izmaiņšana. Daugavas upes apsaimniekošanas plānā tiek identificēts, ka ostas rada ievērojamas hidromorfoloģiskās slodzes uz ūdensobjektiem, vienlaikus identificējot, ka ostas normāla darba režīma apstākļos nav pamata rasties ūdens piesārņojumam. Tādejādi secināms, ka, veicot Stratēģisko novērtējumu Upju baseinu apgabalu apsaimniekošanas

¹² Pieejamas tīmekļvietnē <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>.

¹³ Atzinums pieejams Biroja tīmekļvietnes saitē <https://www.vpvb.gov.lv/lv/atzinumi>.

¹⁴ Pieejams tīmekļvietnē <https://www.sam.gov.lv/lv/transporta-attistibas-pamatnostadnes-2021-2027-gadam>

¹⁵ Pieejami tīmekļvietnē <https://videscentrs.lv/gmc.lv/lapas/udens-apsaimniekosana-un-pludu-parvaldiba>

¹⁶ Turpat.

plāniem 2021. – 2027. gadam, vērtēta ostu infrastruktūras ierīkošana un uzturēšanas darbi, tostarp piestātņu būvniecības un gultnes padziļināšanas radītā ietekme uz vidi.

- 5.4. Kā norādīts Iesniegumā ar Grozījumiem Programmā paredzētā ostas infrastruktūras attīstība ir saistīta ar teritoriju, kas ietverta Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumentā “Lokālpilnošums Kundziņsalai un teritorijai starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu” (turpmāk – Lokālpilnošums)¹⁷. Lokālpilnošums tika izstrādāts nolūkā nodrošināt Rīgas Brīvostas ieceri attīstīt uzņēmējdarbību Kundziņsalā, mainot teritorijas atļauto izmantošanu, lai precizētu ostas pievedceļu kategorijas (šķērsprofilus), kā arī sabalansētu Rīgas Brīvostas un piegulošo teritoriju dzīvojamo rajonu attīstību. Lokālpilnošuma izstrādes laikā veikts Stratēģiskais novērtējums¹⁸, kā rezultātā Lokālpilnošuma TIAN ir ietvertas prasības, kas ir jāievēro, attīstot konkrētas būvniecības ieceres. Lokālpilnošuma teritorija tās lielākajā daļā ir noteikta kā Rūpnieciskās apbūves teritorija (R4), bet piegulošās ūdeņu teritorijas – Ūdeņu teritorija (Ū3) un Ūdeņu teritorija (Ū4). Lokālpilnošuma TIAN vairākos aspektos ir izstrādāti detalizēti noteikumi teritorijas turpmākās attīstības nodrošināšanai. Rūpnieciskās apbūves teritorija (R4) ir funkcionālā apakšzona, ko nosaka, lai nodrošinātu teritorijā atļauto rūpniecības uzņēmumu darbību un to attīstībai nepieciešamās teritorijas. Teritorijas atļautā izmantošana atbilstoši TIAN 67. – 75. punktam: 67. Vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve (13001). 68. Atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu apbūve (13005). 69. Inženiertehniskā infrastruktūra (14001). 70. Transporta lineārā infrastruktūra (14002). 71. Transporta apkalpojošā infrastruktūra (14003). 72. Noliktavu apbūve (14004). 73. Lidostu un ostu apbūve (14005): apbūve, ko veido ostu termināļi un ar tiem saistītā infrastruktūra, tajā skaitā hidrotehniskās būves, piestātnes, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, upju kuģu piestātnes. 74. Energoapgādes uzņēmumu apbūve (14006). 75. Smagās rūpniecības un pirmapstrādes uzņēmumu apbūve (13002). Kundziņsalu šķērso Nacionālas un vietējas nozīmes infrastruktūras attīstības teritorija (TIN71)¹⁹. Savukārt Ūdeņu teritorija (Ū3) ir funkcionālā apakšzona, ko nosaka kuģošanas, ostas darbības nodrošināšanai un ūdeņu teritoriju saimnieciskai izmantošanai, bet Ūdeņu teritorija (Ū4) ir funkcionālā apakšzona, ko nosaka, lai izplānotu un nodrošinātu racionālu un ilgtspējīgu ūdeņu resursu izmantošanu saimnieciskai darbībai, transportam, rekreācijai un vides aizsardzībai. Atbilstoši TIAN 110. un 117. punktā noteiktajam viens no teritorijas izmantošanas veidiem ir Inženiertehniskā infrastruktūra (14001): virszemes, pazemes un zemūdens inženierkomunikācijas un inženiertīkli, hidrobūves (piemēram, moli un viļņlauži), kuģu piestātnes, siltumenerģijas, elektroenerģijas, gāzes, elektronisko sakaru, ūdens, naftas produktu un citu resursu pārvadei, uzglabāšanai, sadalei un pievadei, ietverot aprīkojumu, iekārtas, ierīces un citas darbībai nepieciešamās būves (piemēram, cauruļvadi un kabeļi). Atbilstoši Iesniegumam Grozījumos Programmā paredzētās aktivitātes iekļaujas Lokālpilnošumā paredzētajos attīstības plānos un TIAN nosacījumos, kas jau ir vērtēti. No minētā secināms, ka Grozījumu Programmā neietver pamatnosacījumus Likuma 1. vai 2.pielikumā paredzēto darbību īstenošanai, jo šādas darbības ir īstenojamas jau šobrīd. Plānošanas dokumentiem, kuri paredz Likuma 1. vai 2.pielikumā paredzētās darbības ir veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums.
- 5.5. Atbilstoši Sagatavotājas sniegtajai informācijai Grozījumi Programmā ir nebūtiski un tiem nav būtiskāka ietekme uz vidi papildus tai, kas ir jau vērtēta Programmas izstrādes laikā un apkopota Programmas Vides pārskatā. Programmā tika veikts Stratēģiskais

¹⁷ Lokālpilnošums pieejams tīmekļvietnē https://geolatvija.lv/geo/tapis?documents=open#document_12143 (skatīts 18.09.2024.).

¹⁸ Birojs 2018. gada 27. jūnijā sniedza atzinumu Nr. 4-03/12 Par lokālpilnošuma Kundziņsalai un teritorijai starp Sarkandaugavas atteku, Degvielas ielu, Tvaika ielu un Uriekstes ielu Vides pārskatu.

¹⁹ Atbilstoši TIAN 122. punktam - Piejūras maģistrāles attīstībai rezervētā teritorija.

novērtējums un izstrādāts vides pārskats, par kuru Birojs 2021. gada 25. janvārī izdevis atzinumu Nr. 4-03/2²⁰. Atzinuma 1.5.2. punktā ietverta informācija cita starpā par 2. politikas mērķa “Zaļāka Eiropa ar zemām oglekļa emisijām, veicinot tīru un taisnīgu enerģētikas pārkārtošanu, “zaļas” un “zilās” investīcijas, aprītes ekonomiku, pielāgošanos klimata pārmaiņām un risku novēršanu un pārvaldību” prioritātēm 2.1. Prioritāte “Klimata pārmaiņu mazināšana un pielāgošanās klimata pārmaiņām” ietver: 1) 2.1.1.SAM “Energoefektivitātes veicināšana un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana”; 2) 2.1.2.SAM “Atjaunojamo energoresursu enerģijas veicināšana” un 3) 2.1.3.SAM “Veicināt pielāgošanos klimata pārmaiņām, risku novēršanu un noturību pret katastrofām”; 2.2. Prioritāte “Vides aizsardzība un attīstība” ietver: 1) 2.2.1.SAM “Veicināt ilgtspējīgu ūdenssaimniecību”; 2) 2.2.2.SAM “Pārejas uz aprītes ekonomiku veicināšana” un 3) 2.2.3.SAM “Uzlabot dabas aizsardzību un bioloģisko daudzveidību, “zaļo” infrastruktūru, it īpaši pilsētvidē, un samazināt piesārņojumu”; 2.3. Prioritāte “Ilgtspējīga mobilitāte” ietver 2.3.1.SAM “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās”. Un 3. politikas mērķis “Ciešāk savienota Eiropa, uzlabojot mobilitāti un reģionālo IKT savienotību” 3.1. prioritāte “Digitālā savienojamība” ietver 3.1.1.SAM “Uzlabot digitālo savienotību”; 3.2. Prioritāte “Ilgtspējīga TEN–T infrastruktūra” ietver: 1) 3.2.1.SAM “Attīstīt ilgtspējīgu, pret klimatu izturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN–T infrastruktūru”, 3.2.1. SAM “Attīstīt un uzlabot ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu un intermodālu mobilitāti nacionālā, reģionālā līmenī, ietverot uzlabotu piekļuvi TEN–T un pārrobežu mobilitāti”. No Iesnieguma konstatējams, ka Grozījumi Programmā pilnveido un nebūtiski paplašina Programmas 3. politiskā mērķa “Ciešāk savienota Eiropa, uzlabojot mobilitāti”, 3.1. prioritātes “Ilgtspējīga TEN-T infrastruktūra”, 3.1.1. SAM “Attīstīt ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru”, kas paredz ostu infrastruktūras attīstību (Likuma 23.² panta 1. punkts).

- 5.6. Sagatavotāja norādījusi, ka Kundziņsalas teritorijā neatrodas ĪADT, tostarp Natura 2000 teritorija, un mikroliegumi, kā arī nav reģistrētas īpaši aizsargājamas sugas un biotopi, atsaucoties uz 2016. gadā veikto izpēti Lokālplānojuma teritorijā. Savukārt DAP administrācija vērsusi uzmanību, ka ir pagājis noteikts laika posms un situācija dabā ir mainījusies, jo paredzētās darbības teritorijā konstatēts ES nozīmes prioritārais meža biotops Aluviāli meži (aluviāli krastmalu un palieņu meži) 91E0* un fiksēta virkne aizsargājamu putnu sugu novērojumu. Vienlaikus DAP administrācija sniegusi viedokli, ka Grozījumiem Programmā nav identificējama būtiska negatīva ietekme uz vidi pie nosacījumiem, kas sniegti šā lēmuma 4.3. punktā (Likuma 23.² panta 3. un 4. punkts).
- 5.7. Vērtējot Grozījumus Programmā, secināms, ka tie ir tiešā veidā pakārtoti Transporta pamatnostādņēs ietvertajiem pasākumiem, kurus ir plānots īstenot Transporta pamatnostādņu ietvaros laika periodā līdz 2027. gadam, ir iekļauti tā 1. pielikumā “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”. Grozījumi Programmā, ja tie tiek izstrādāti atbilstoši nacionāla līmeņa politikas plānošanas dokumentiem, tostarp Transporta pamatnostādņēm, kam jau veikts Stratēģiskais novērtējums un 2021. gada 5. februārī saņemts Biroja atzinums Nr. 4–03/1 “Par Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027. gadam Vides pārskatu”²¹, nav saistīti ar būtiskākām vides stāvokli ietekmējošām izmaiņām, kā tas jau vērtēts Stratēģiskā novērtējumā (Likuma 23.² panta 2. punkta “a” – “e” apakšpunkts).

²⁰ Biroja 2021. gada 25. februāra Atzinums Nr. 4-03/2 pieejams tīmekļvietnē: <https://www.vpvb.gov.lv/lv/atzinumi>.

²¹ Pieejams: <https://www.vpvb.gov.lv/lv/atzinumi>.

- 5.8. Vadoties no pašlaik pieejamās informācijas, Grozījumi Programmai Stratēģiskā novērtējuma procedūra nav lietderīga, ņemot vērā iepriekš minētos Biroja secinājumus, tās nepieciešamība neizriet no Likuma 23.² panta kritēriju nosacījumiem.
6. Līdz ar to Birojs, izvērtējot tā rīcībā esošo un iesniegto informāciju saskaņā ar Likuma 23.² panta pantā minētajiem kritērijiem, secina, ka Grozījumi Programmā īstenošanai veidā, kā tas raksturots Iesniegumā, nav paredzama būtiska nelabvēlīga ietekme uz vidi pie nosacījuma, ja tiek ievēroti spēkā esošie normatīvie akti.
7. Izvērtējot Birojam pieejamo informāciju par Grozījumiem Programmā, konstatējams, ka ar plānošanas dokumentu plānotās aktivitātes atbilst Likuma 1. pielikuma 12. punktam “Iekšējie ūdensceļi un ostas, kas paredzētas iekšzemes ūdenstransportam ar 1350 tonnu un lielāku tilpību” un 13. punktam “Ostas un piestātnes ārpus ostām, kas savienojas ar zemi un paredzētas kravu pārkraušanai (izņemot pasažieru kuģu piestātnes), ja tās var apkalpot kuģus ar 1350 tonnu un lielāku tilpību”. Līdz ar to plānotajām aktivitātēm būs jāveic ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra. Birojs vērs uzmanību, ka jāņem vērā plānoto aktivitāšu darbības vietai, to atbilstībai Lokālpilnojumā TIAN nosacījumiem, nepieciešamības gadījumā, veicot grozījumus Lokālpilnojumā.

Piemērotās tiesību normas:

- Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4. pants, 23.² pants, 23.³ pants.
- Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr. 157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” 5., 6., 7. punkts.

Lēmuma pieņemšanas pamatojums:

Saskaņā ar Likuma 23.³ pantā noteikto Birojs izvērtēja šajā lēmumā norādīto dokumentāciju un informāciju par Grozījumiem Programmā. Ņemot vērā iesniegto informāciju un Likuma 23.² pantā noteiktos Stratēģiskā novērtējuma nepieciešamības kritērijus, kā arī piemērojot citas iepriekš minētās tiesību normas un lietderības apsvērumus, Birojs secina, ka plānošanas dokuments nav saistīts ar būtiskākām vides stāvokli ietekmējošām izmaiņām, kas jau ir vērtētas citos plānošanas dokumentos, un kas ir saistīti ar Grozījumiem Programmā.

Lēmums:

Nepiemērot stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru grozījumiem Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam.

Direktore

(paraksts*)

D. Avdejanova

* *Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu*

Vineta Maskava, vineta.maskava@vpvb.gov.lv

Māris Ikaunieks, maris.ikaunieks@vpvb.gov.lv

Daina Dzeguze, daina.dzeguze@vpvb.gov.lv

Lēmums nosūtīts:

1. Ekonomikas ministrijai, *E.Adresē*.
2. Finanšu ministrijai, *E.Adresē*.
3. Valsts vides dienesta Atļauju pārvaldei, *E.Adresē*.