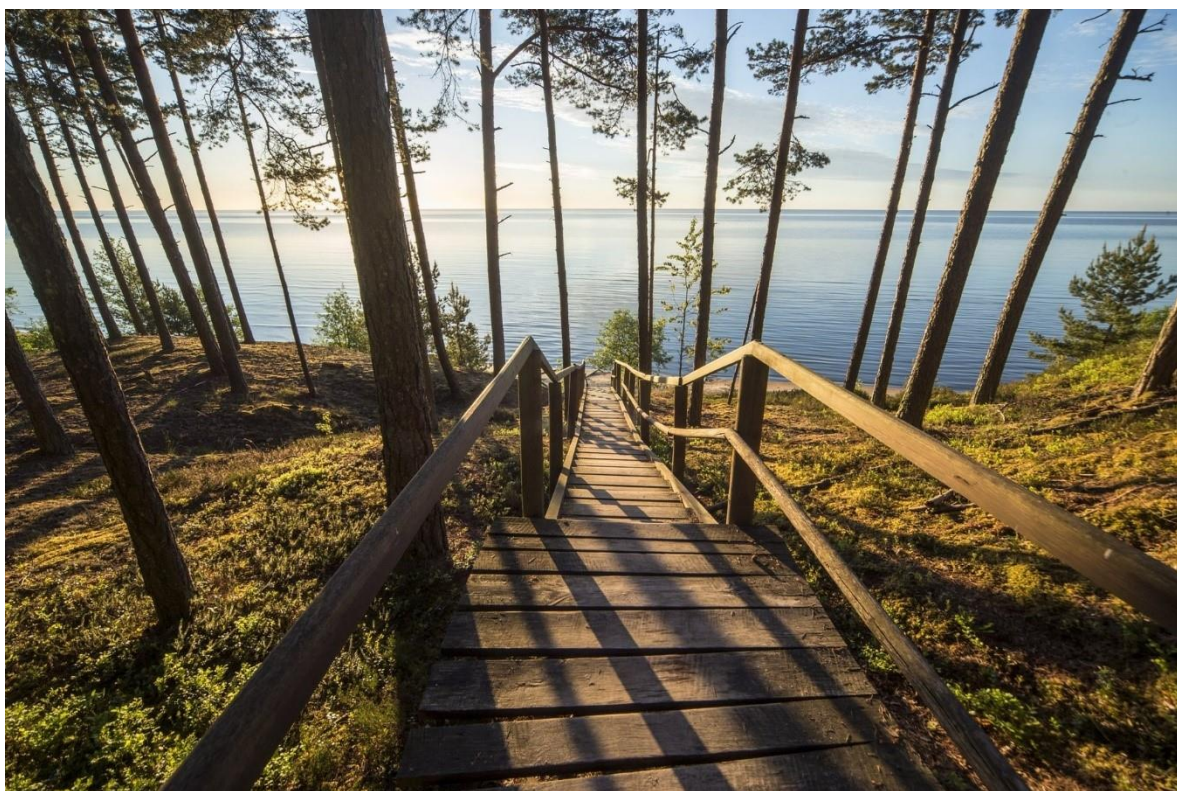


Metodiskais materiāls gājēju ceļu noteikšanai attīstības plānošanas dokumentos



Viedās administrācijas un
reģionālās attīstības
ministrija

2024

SATURA RĀDĪTĀJS

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI.....	3
IEVADS.....	4
1. ESOŠĀ SITUĀCIJA.....	6
1.1. Grozījumu konteksts.....	6
1.2. Piekļuvju analīze.....	7
2. VISPĀRĒJI IETEIKUMI	11
2.1. Terminoloģija	11
2.2. Apdzīvoto vietu konfigurācija	11
2.3. Ieteikumi labai plānošanas praksei	13
Tematisko plānojumu izstrāde	13
Pašvaldību sadarbība gājēju ceļu noteikšanā.....	13
Efektīva un daudzfunkcionāla piekļuvju plānošana.....	14
3. APSTĀKĻI, KAS JĀŅEM VĒRĀ PLĀNOŠANĀ.....	16
3.1. Apmeklētāju slodze uz piekrastes veģetāciju	16
3.2. Ar gājēju ceļu saistītās infrastruktūras plānošana	17
3.3. Gājēju ceļu savstarpējie attālumi un to nobīdes.....	17
3.4. Dabiskie apstākļi	19
Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas.....	19
Teritorijas, kurās dabisku apstākļu dēļ ierobežota vai nav iespējama piekļuve jūrai....	19
Dabiskas teritorijas	20
3.5. Esošā apbūve.....	20
4. TIESISKIE ASPEKTI PIEKĻUVEI PUBLISKAJIEM ŪDEŅIEM UN GĀJĒJU CEĻU UZ JŪRU NOTEIKŠANAI	22
4.1. Piekļuve publiskajiem ūdeņiem un gājēju ceļu uz jūru noteikšana	22
Jāņem vērā!	24

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

AJL	Aizsargjoslu likums
ATIS	Apgrūtināto teritoriju informācijas sistēma
DAP	Dabas aizsardzības pārvalde
EJZF	Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds
EJZAF	Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fonds
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
IVN	Ietekmes uz vidi novērtējums
ĪADT	Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas
LVM	AS "Latvijas valsts meži"
LP	Lokālplānojums
MKN 61	Ministru kabineta 2014. gada 4. februāra noteikumi Nr. 61 "Noteikumi par Apgrūtināto teritoriju informācijas sistēmas izveidi un uzturēšanu un apgrūtināto teritoriju un nekustamā īpašuma objekta apgrūtinājumu klasifikatoru".
MKN 85	Ministru kabineta 2010. gada 26. janvāra noteikumi Nr. 85 "Kārtība, kādā nosaka zaudējumu atlīdzības veidu un apmēru, kā arī aprēķina zaudējumus, kas saistīti ar gājēju celiņu ierīkošanu un īpašuma lietošanas tiesību aprobežojumu Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjoslā"
MKN 201	Ministru kabineta 2022. gada 29. marta noteikumi Nr. 201 "Noteikumi par zaudējumiem, kas rodas, nodrošinot piekļuvi iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, jūras piekrastes joslai un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām"
MKN 240	Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi"
MKN 264	Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumi Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi"
Piekrastes plānojums	Valsts ilgtermiņa tematiskā plānojuma Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai
TAPIS	Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēma
TAPL	Teritorijas attīstības plānošanas likums
TIAN	Teritoriju apbūves un izmantošanas noteikumi
TP	Teritorijas plānojums
VARAM	Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija
VUGD	Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests

IEVADS

Arvien vairāk pieaug apmeklētāju slodze uz piekrastes teritorijām, jo īpaši pēdējo gadu laikā. Lai nodrošinātu sabiedrības iespējas piekļūt pludmalei un jūrai, vienlaikus ierobežotu stihiskas pārvietošanās radīto ietekmi uz jutīgajiem piekrastes biotopiem un regulētu apmeklētāju plūsmu, nepieciešams veidot pārdomātu un vienmērīgu gājēju ceļu tīklojumu. Piekrastes pašvaldībām savos TP vai LP ir pienākums plānot un noteikt publiskas piekļuves vietas jūrai, ņemot vērā AJL prasības.

Metodiskā materiāla mērķis:

- **sniegt atbalstu piekrastes pašvaldībām un citiem teritorijas attīstības plānošanā iesaistītajiem dalībniekiem pašvaldību TP un LP risinājumu sagatavošanai, lai nodrošinātu to atbilstību AJL grozījumos noteiktajam;**
- **veicināt plānošanas dokumentu kvalitāti, laikus novēršot neprecizitātes un neatbilstības AJL, kas saistītas gan ar plānošanas dokumentu izstrādes procesu, gan tajos iekļautajām prasībām un nosacījumiem.**

!!! Kājāmgājēju piekļuvju plānošanas un noteikšanas risinājumi var tikt izmantoti par pamatu risinājumu izstrādei arī iekšzemes publisko ūdeņu pieejamības nodrošināšanai sabiedrībai.

Metodiskais materiāls sagatavots:

- izvērtējot TAPIS pieejamos spēkā esošos TP TIAN un grafiskās daļas materiālus 2024. gada janvārī. Papildus tika izvērtēti publiski pieejamie tematiskie plānojumi piekrastē (apstiprināti vai publicēti to 1. redakcija);
- veicot ģeotelpisko datu analīzi, kur izmantota un apstrādāta 2021. gadā sniegtā piekrastes pašvaldību informācija par piekļuvēm jūrai, SIA “Nocticus” ziņojumā sagatavotā informācija par piekļuvēm jūrai 2019. un 2023. gadā veikto Baltijas jūras piekrastes novērtējumu¹ ietvaros. Ģeotelpiskā analīze tika veikta ar mērķi apzināt esošo piekļuvju savstarpējā novietojuma atbilstību 2024. gada AJL grozījumu uzstādījumiem;
- apkopojot tiesisko pamatojumu piekļuvju jūrai noteikšanai.

¹ SIA Nocticus, 2019. “Baltijas jūras piekrastes apmeklētība, tās radītās slodzes uz vidi un infrastruktūras vispārīgs izvērtējums” pētījums, izstrādāts VARAM 2019/19 iepirkuma ietvaros, izmantojot INTERREG Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2014.-2020. gadam projekta “Land-Sea-Act” līdzfinansējumu;

SIA Nocticus, 2023. “Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma un tā radītās slodzes uz vidi izvērtējums un piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojums” pētījums, izstrādāts iepirkuma VARAM 2023/21 ietvaros, izmantojot INTERREG Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2021.-2027. gadam projekta “Baltic Sea2Land” līdzfinansējumu; Abu pētījumu rezultāti pieejami: <https://www.varam.gov.lv/lv/piekrastes-planojuma-darba-materiali>;

Metodisko materiālu veido četras daļas:

- 1) Esošā situācija, kur apzinātas piekļuves, to novietojums un veidi, kā arī izskatīti piekrastes pašvaldību TP un tajos šobrīd esošā piekļuvju noteikšanas prakses;
- 2) Vispārējie ieteikumi, kas jāņem vērā nosakot piekļuves atbilstoši AJL, atbilstoši veiktās analīzes ietvaros identificētajiem problēmjautājumiem, tostarp vispārējiem ieteikumiem labai plānošanas praksei;
- 3) Apstākļi, ko ņemt vērā, plānojot gājēju ceļu noteikšanu un ierīkošanu;
- 4) Tiesiskie aspekti piekļuvei publiskajiem ūdeņiem un gājēju ceļu uz jūru noteikšanai.

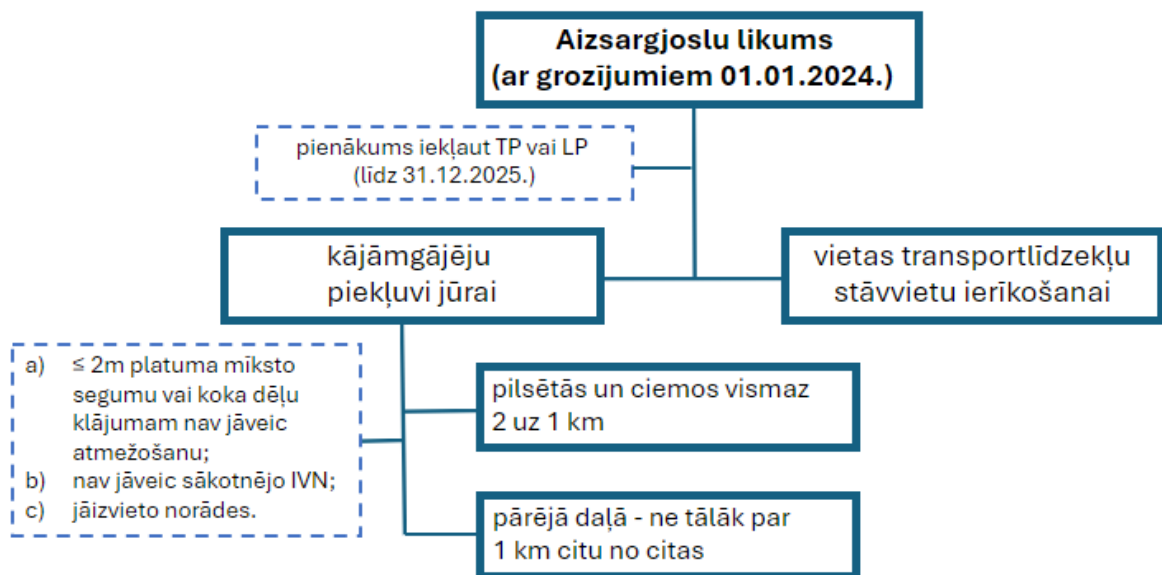
1. ESOŠĀ SITUĀCIJA

1.1. Grozījumu konteksts

Ar mērķi nodrošināt antropogēnajai slodzei un cilvēku blīvumam atbilstošu sabiedrības piekļuvi jūrai, **2024. gada 1. janvārī stājās spēkā grozījumi AJL**, papildinot AJL 36. panta piekto daļu, kas nosaka, ka:

- arī LP var paredzēt kājāmgājēju piekļuvi pludmalei un vietas automašīnu (transportlīdzekļu) stāvvietu ierīkošanu;
- organizējot gājēju ceļu ierīkošanu, pašvaldībai jāizvieto arī norādes par tiem;
- pilsētās un ciemos jābūt vismaz diviem gājēju ceļiem uz vienu km (izņemot gadījumu, kad to nav iespējams nodrošināt dabisku apstākļu dēļ);
- ārpus pilsētām un ciemiem gājēju ceļi nedrīkst atrasties tālāk par vienu km cits no cita (izņemot gadījumu, kad to nav iespējams nodrošināt dabisku apstākļu dēļ);
- ja mežā ierīko ne vairāk kā 2 m platu gājēju ceļu ar mīksto segumu vai koka dēļu klājumu, meža platību neatmežo.

Saskaņā ar AJL pārejas noteikumu 28. punktu **līdz 2025. gada 31. decembrim** pašvaldībām jāizvērtē spēkā esošos TP un **jānosaka papildus kājāmgājēju piekļuves jūrai TP vai LP atbilstoši AJL prasībām**. Grozījumi attēloti shematiski 1. attēlā.

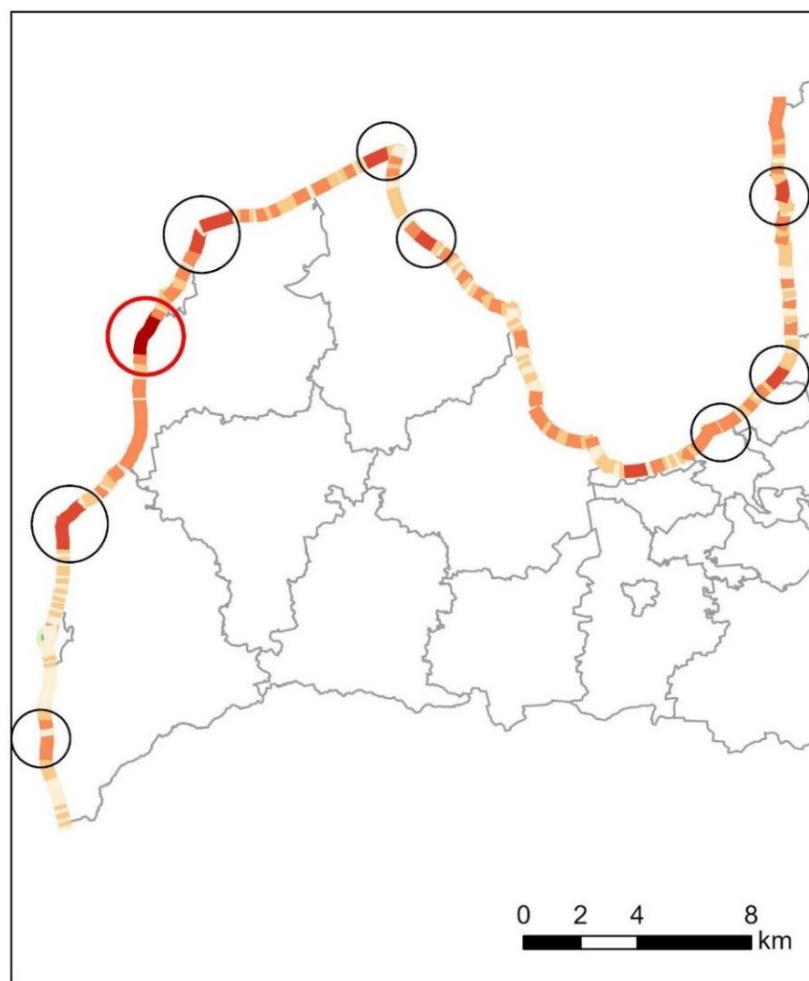


1. attēls. AJL 01.01.2024. grozījumu shematisks attēlojums (VARAM, 2024)

Taču AJL prasību formāla izpilde nedrīkst radīt tādas negatīvās sekas, kas var būt pretrunā šī likuma mērķi. Tādējādi, izpildot likuma prasības, **pieņemtajiem lēmumiem un risinājumiem jābūt saprātīgiem, konkrētās vietas apstākļiem atbilstoši un loģiskiem**.

1.2. Piekļuvju analīze

Piekrastes plānojuma izstrādes ietvaros 2015. gadā “SIA Nocticus” veica pētījumu, kurā pēc vienotas metodikas tika iegūta informācija par kājāmgājēju piekļuvi visā piekrastē (kā daļa no vispārējā publiskās infrastruktūras nodrošinājuma novērtējuma). Šie dati tiek periodiski atjaunināti sadarbojoties ar pašvaldībām un veicot atkārtotos novērtējumus (2019.² un 2023.³ gads).



Apzīmējumi

attālums starp piekļuvēm

līdz 1000 m

1 000-2 000 m

2 000-5 000 m

5 000-10 000 m

virs 10 000 m

2. attēls. Esošo piekļuvju savstarpējo attālumu vizualizācija (VARAM, 2024)

² SIA Nocticus, 2019. “Baltijas jūras piekrastes apmeklētība, tās radītās slodzes uz vidi un infrastruktūras vispārīgs izvērtējums” pētījums, izstrādāts VARAM 2019/19 iepirkuma ietvaros, izmantojot INTERREG Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2014.-2020. gadam projekta “Land-Sea-Act” līdzfinansējumu;

³ SIA Nocticus, 2023. “Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma un tā radītās slodzes uz vidi izvērtējums un piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojums” pētījums, izstrādāts iepirkuma VARAM 2023/21 ietvaros, izmantojot INTERREG Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2021.-2027. gadam projekta “Baltic Sea2Land” līdzfinansējumu;

Šobrīd ministrijai pieejami dati par ~700 dabā identificētām piekļuvēm⁴, no tām 70% attēlotas spēkā esošajos TP (2024. gadā spēkā esošo TP izvērtējums). Izmantota arī pieejamā informācija no tematiskajiem plānojumiem. Ņemot vērā esošās piekļuves jūrai un papildinot ar informāciju par piekļuvju attēlojumu plānošanas dokumentos, tika veikta ģeotelpisko datu analīze (skatīt 2. attēlu). **Piekļuvju tīkls, to savstarpējais izvietojums Latvijā šobrīd nav regulārs un viendabīgs.** Attēlā izcelti posmi ar lielākajiem attālumiem starp piekļuvēm jūrai.

Izvērtējot piekļuves jūrai kopā ar **pilsētu un ciemu teritoriju** (apdzīvoto vietu) robežām grafisko attēlojumu, konstatējams, ka arī pašvaldībās ar blīvu piekļuvju tīklu (piemēram, Jūrmala un Liepāja) attālumi vietām ir lielāki par 500 m jeb divām līdzīga attāluma piekļuves vietām uz vienu km, ko ietekmē gan dabiskie apstākļi, gan kvartālu apbūve, tostarp, parku vēsturiskā struktūra, un ostu infrastruktūra.

Savukārt teritorijās **ārpus apdzīvotām vietām** konstatējams, ka pamatā vidējie attālumi starp piekļuvēm ir 2-5 km. Pastāv īpaši kritiski posmi, kur attālumi pārsniedz 10 km. Vienaļikus teritorijās, kur ir vairāk privātīpašumu tiešā jūras tuvumā, piekļuvju tīkls ir blīvāks apdzīvotuma struktūras dēļ.

Piekļuves jūrai nosaka arī īpašumtiesības un īpašumu sadalījuma struktūra. Pludmales josla pieder valstij, tālāk esošā krasta kāpu zona un teritorija ar mežu masīviem aiz tās pieder gan valstij, gan pašvaldībām, gan fiziskām un juridiskām personām. Ap apdzīvotām vietām visbiežāk veidojas blīvs privātīpašumā (fizisku, juridisku personu) esošu zemes vienību kopums. Ģeotelpiskās analīzes ietvaros tika noskaidrots, ka proporcionāli zemes vienību skaitam piekrastē divu km joslā no krasta līnijas pašvaldībām pieder 12%; juridiskām personām (visbiežāk LVM) 7% un valstij (visbiežāk DAP) tikai 1% no kopējā zemes vienību skaita. Atlikušo īpašumtiesību piederību veido fiziskas personas, kā arī īpašnieki un tiesiskie valdītāji jauktās kombinācijās. Jāpiezīmē, ka svarīgs faktors ir arī zemes īpašumu platības. Kaut arī valsts un pašvaldību īpašumā un valdījumā esošie zemes īpašumi ir procentuāli mazāk, tie ir daudzkārt lielāki par privātīpašumā esošajām zemes vienībām. Platības ziņā piekrastē lielāko daļu aizņem šādi īpašumi, kur daudz vieglāk noteikt un ierīkot piekļuves jūrai atbilstoši AJL prasībām.

Tāpat ir jāatzīmē teritorijas, kur stihiski izveidojies blīvs piekļuvju tīkls, jo aktīva pludmales apmeklētāju plūsma visbiežāk vērojama tūrisma objektu vai iecienītas atpūtas dēļ, kā arī autoceļa tiešā tuvumā jūrai. Šādās vietās, piemēram, Gausā jūdze Tukuma novadā, piekļuves dabā nereti ir daudz un biežāk kā 500 m attālumā viena no otras, taču pašvaldības TP ir noteikts mazāks skaits piekļuves vietu, kuras pašvaldība plāno attīstīt un uzturēt.

Piekļuvju dalījums

Lai plānotu optimālāko piekļuvi jūrai ir jāizvērtē apmeklētības intensitāte un galvenās mērķa grupas. Atbilstoši SIA “Nocticus” 2023. gadā veiktā novērtējuma rezultātiem par piekrastes apmeklētāju plūsmām, piekļuves iespējams strukturēt **pēc galvenajām lietotāju grupām un lietošanas veida.**

⁴ atbilstoši pašvaldību sniegtajai informācijai 2021. gadā (Namejs reģ. nr. 1-132/6091).

Galvenās lietotāju grupas:

a) **vietējā kopiena**, cilvēki, kas dzīvo jūras tuvumā, kam pieder īpašumi. Ap 167 tūkstošiem iedzīvotāju var uzskatīt par ikdienā saistītiem ar jūru. Vietas piesaisti nosaka divu veidu ikdienas rekreācijas zonas:

- līdz 10 minūšu gājiena attālumam (nepilns km), iekļaujoties ikdienas pasīvajā rekreācijas zonā (mazākā daļa no šī segmenta). Paredz intensīvu iesaisti ikdienā, tostarp darba dienu rītos vai vakaros, u. tml.;
- līdz 30 minūšu gājiena attālumam (~2,5 km), iekļaujoties ikdienas aktīvajā rekreācijas zonā, kas vairāk tiek izmantota sportiskām, fiziski noslogojošākām aktivitātēm.

Lielāko daļu šo vietējās kopienas iedzīvotāju veido lielāko piejūras pilsētu Liepājas, Jūrmalas, Ventspils, mazpilsētu Pāvilostas, Salacgrīvas, Ainažu, Saulkrastu un piekrastes ciemu, apdzīvoto vietu un viensētu iedzīvotāji.

b) **Latvijas sabiedrība**, kas izvēlas apmeklēt jūru dažādu motīvu ietekmē. Galveno plūsmu nosaka attālums līdz jūrai un piekļuves ērtums. To pilsētu un novadu iedzīvotāji, kas nosacīti dzīvo tuvāk jūrai (Grobiņa, Kuldīga, Talsi, Tukums, Jelgava, Pierīga, Cēsis, Valmiera, Limbaži u.c.) biežāk apmeklē piekrasti. Vietas attālumā līdz 2 h braucienam ar automašīnu līdz jūrai lielākoties tiek izmantotas vienas dienas ceļojumam, savukārt ilgākam nokļūšanas laikam tas biežāk pārtop brīvdienas ceļojumā ar nakšņošanu;

c) **ārvalstu tūristi** kopumā Baltijas jūras piekrastē ir mazākā daļa, dominējot Lietuvas, Igaunijas, Vācijas, Skandināvijas valstu, Nīderlandes un Lielbritānijas tūristiem. Krasi samazināties kaimiņvalstu — Krievijas un Baltkrievijas tūristu skaits, īpaši Jūrmalas pilsētā, kur šis īpatsvars iepriekšējos pārskata periodos, t.sk. 2015. gadā bija daudz augstāks.

Galvenie piekļuvju lietošanas veidi:

a) tās, ko **tiecas lietot sabiedrība lielās plūsmās** un kas tiek periodiski apsektas piekrastes novērtējumu ietvaros (skaidri identificējamās ortofoto attēlos, veicot ģeotelpisko analīzi). Visbiežāk šīs vietas tiek plānotas TP ar mērķi nodrošināt kājāmgājēju piekļuvi vai piebraukšanu jūrai, laivu nolaišanai u. tml. – gan kā gājēju ceļi, gan kā piebrauktuves, ielas līdz jūrai;

b) **stihiskās**, kas visbiežāk ir no privātipašumiem pirmajās līnijās pie jūras, attiecīgi ar mazāku plūsmu, nereti paralēli lielākām piekļuves vietām (ir nosacīti identificējamās ortofoto attēlos, veicot ģeotelpisko analīzi, bet nav noteiktas TP);

c) **operatīvo dienestu vajadzībām** izmantojamās piekļuves vietas jūrai, kas nereti dublējas ar TP noteiktajām piekļuves vietām, un ietilpst SIA “Nocticus” piekrastes novērtējuma apsekojamo piekļuvju sarakstā. Novērtējumā norādīts, ka daudzas no dabā esošajām piekļuvēm tiek izmantotas tieši šim mērķim.

Novērtējumā konstatēts, ka palielinoties apmeklētībai, turpina palielināties slodze uz piekrastes veģetāciju. Vietās, kur nesenāko gadu laikā izveidota pārdomāta piekļuves infrastruktūra, ierobežojot stihisku pārvietošanos, antropogēnā slodze mazinājusies. Ar piekļuves vietu strukturēšanu un labiekārtošanu var uzlabot apmeklētāju plūsmas vadību. Tomēr joprojām ir daudz kritisku situāciju vietās ar lielu apmeklētāju skaitu, kur nav veikti infrastruktūras ierīkošanas darbi, esošā labiekārtojuma atjaunošana vai netiek nodrošināta atbilstoša infrastruktūras uzturēšana⁵. Dabā esošo piekļuvju izvērtēšana, papildu vietu identificēšana un to noteikšana plānošanas dokumentos ir priekšnosacījums, lai pašvaldības varētu tās ierīkot, tādējādi regulējot piekrastes apmeklētāju plūsmu.

Piekļuvju attēlošanas veidi plānošanas dokumentos

Pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentos piekļuves jūrai tiek noteiktas un aprakstītas dažādi, gan attēlotas grafiski, gan aprakstītas tekstā. Kopumā var izdalīt šādus piekļuvju noteikšanas veidus TP:

- 1) Grafiski attēloti funkcionālajā zonējumā:
 - a. teritorija ar īpašiem noteikumiem (piemēram, TIN11 “Labiekārtota pludmale”);
- 2) Grafiski attēloti aprobežojumu kartē:
 - a. ar simboliem, kas apzīmē piekļuves (bultas, piktogrammas, utt.);
 - b. ar sarkanajām līnijām apdzīvotās vietās, nosakot sarkanās līnijas (gan kā atsevišķas zemes vienības, gan kā apgrūtinājumus);
- 3) Noteiktas TIAN:
 - a. atsevišķā TIN apakšnodaļā;
 - b. kā daļa no vispārējas izmantošanas;
 - c. kā piekļuves nosacījumi konkrēta funkcionālā zonējuma ietvaros (piemēram, pludmalei, lauksaimniecības vai meža teritorijai);
 - d. kā saraksts vai pielikums ar piekļuves vietu uzskaitījumu, attēlojumu.

Izvērtējot grafiskos risinājumus plānošanas dokumentos, secināms, ka **visbiežāk tiek izmantoti punktveida vai līnijveida simboli piktogrammu un krāsu klasifikācijas veidā.** Pilsētu teritorijās tiek izmantota arī piekļuves attēlošana ar sarkanajām līnijām (kā apgrūtinājums). Papildus kartēs tiek izmantota arī iespēja noteikt piekļuves vietu jūrai kā teritoriju ar īpašiem noteikumiem (TIN).

⁵ SIA Nocticus, 2023. “Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma un tā radītās slodzes uz vidi izvērtējums un piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojums” pētījums, izstrādāts iepirkuma VARAM 2023/21 ietvaros;

2. VISPĀRĒJI IETEIKUMI

Izstrādājot metodiskos ieteikumus, tika izvērtētas konstatētās situācijas, apkopoti labās prakses piemēri un ieteikumi, kājāmgājēju ceļu noteikšanai atbilstoši AJL prasībām.

2.1. Terminoloģija

Izskatot pašvaldību plānošanas dokumentus, konstatēts, ka izmantotā terminoloģija saistībā ar piekļuvēm jūrai atšķiras dažādās piekrastes pašvaldībās.

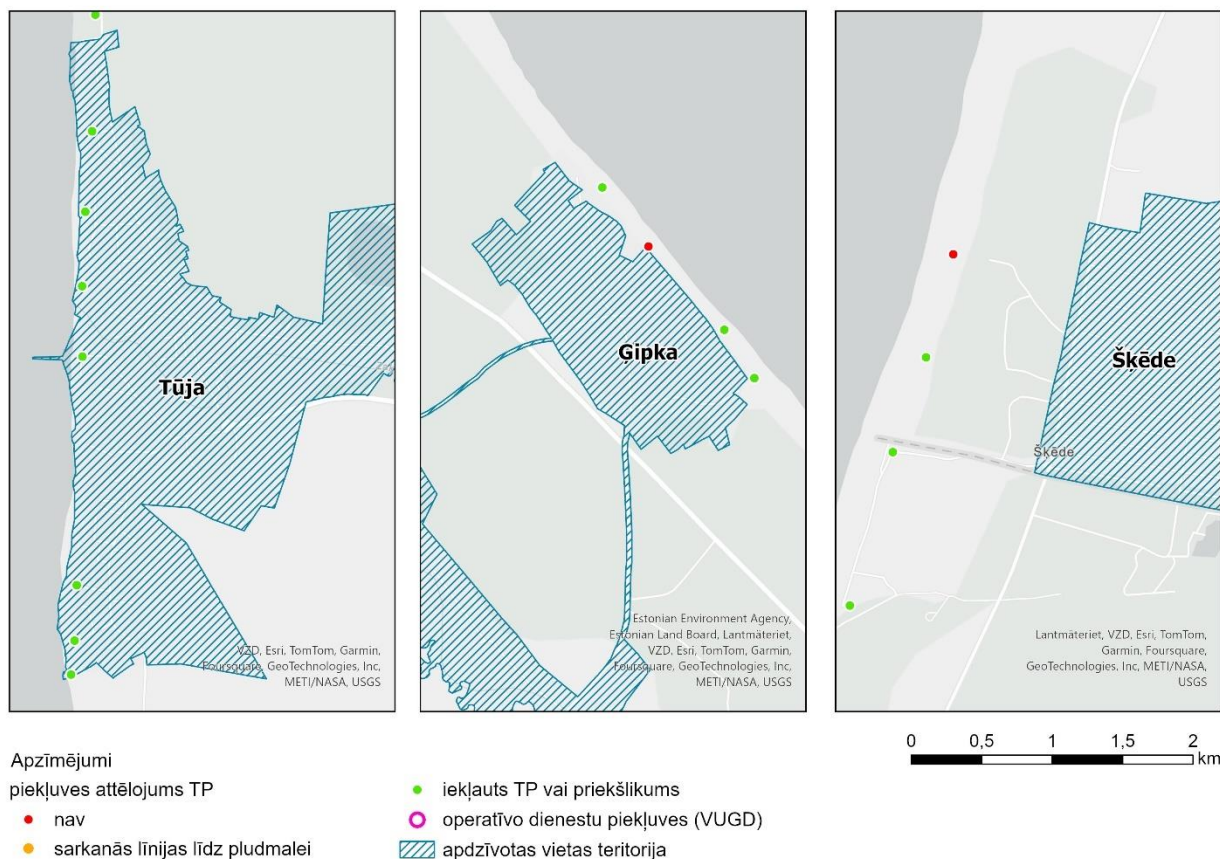
Tiek izmantoti dažādi apzīmējumi: *gājēju ceļi*; *nozīmīgākās publiskās noejas pie jūras*; *izejas uz jūru*; *noejas uz jūru*; *piekļuve pie jūras*; *publiskās pieejas ūdenim*; *ūdensmalas*.

Ielu **sarkanās līnijas** ir viens no veidiem, kā apdzīvotās vietās tiek noteiktas piekļuves vietas jūrai. Pilsētu teritorijās tās ir attīstāmās ielas līdz pludmalei. Lai arī plānotās ielas ir platākas par AJL grozījumos paredzēto gājēju ceļu platumu līdz 2 m, tās nodrošina arī kājāmgājēju piekļuvi jūrai.

Izstrādājot TP vai LP, **jāizmanto termins “gājēju ceļi”**, atbilstoši AJL terminoloģijai. Ja piekļuve jūrai bijusi plānota un organizēta pēc citas tipoloģijas vai izmantota cita terminoloģija, tad nepieciešams risinājuma izvēli argumentēt paskaidrojuma rakstā, lai būtu nepārprotams vēstījums, ka AJL prasības ir ievērotas un piekļuves vietas jūrai ir izvērtētas un iekļautas TP vai LP.

2.2. Apdzīvoto vietu konfigurācija un robežas

Veicot ģeotelpisko analīzi, tika konstatēts, ka piekrastes apdzīvotās vietu, visbiežāk ciemu robežas, ir dažādi novietotas attiecībā pret jūru. Ir ciemi, kuru robežas noteiktas tiešā jūras tuvumā - uzreiz aiz pludmales vai jūras krasta līnijas, un ir ciemi, kuru teritorija sākas aiz kāpu zonas vai vēl tālāk no krasta. Situācija ilustrēta 3. attēlā, kur piemēros redzami trīs dažādi ciemu robežu veidi kopā ar tur esošajām piekļuvēm jūrai. Atbilstoši mērogam iespējams izvērtēt, vai ar esošajām TP noteiktajām piekļuvēm tiek izpildītas AJL prasības atkarībā no tā, vai ciems atrodas jūras krastā vai aiz kāpām. Piemēram, kaut arī Ģipkas ciems nerobežojas ar jūru, tomēr pēc būtības tā ir apdzīvota vieta pie jūras, kur nepieciešams nodrošināt atbilstošu piekļuves vietu jūrai skaitu. Katrā konkrētajā gadījumā pašvaldībai nebūtu formāli jāvadās tikai no noteiktajām ciema robežām, bet jāizvērtē, vai esošās noteiktās piekļuves vietas jūrai ir pietiekošas un strukturē apmeklētāju plūsmu. Vēsturiski daudzi ciemi ir bijuši lineāri izstiepti gar piekrasti ar daudzām noejām uz jūru, savukārt citi ir attīstījušies vairāk iekšzemes virzienā ar mazāku tiešo sasaisti ar jūru, līdz ar to iedibināto piekļuves vietu lielums un skaits, kā arī iespējas nodrošināt piekļuves jūrai ir atšķirīgas.



3. attēls. Piekrastes apdzīvoto vietu robežu konfigurācijas pret jūras krastu piemēri (VARAM, 2024)

levērojot piekrastes ciemu robežu konfigurāciju pret jūras krastu, ir piemērojams princips, ka **visos ciemos, kas funkcionāli saistīti ar jūru jeb atrodas tās tiešā tuvumā attiecīgajā pludmales posmā paralēli ciemam, piemērojama AJL prasība, kas attiecināma uz apdzīvotām vietām.**

Par ciemiem, kas funkcionāli saistīti ar jūru uzskatāmi tie, kas:

a) robežojas ar jūras krastu;

b) atrodas aiz kāpu zonas;

c) atrodas tuvākā valsts galvenā (A) vai valsts reģionālā (P) autoceļa jūras pusē (izņemot, ja piekļuves ierīkošanu ietekmē dabiski apstākļi, skatīt 3. nodaļu).

Turklāt to ir jāvērtē kontekstā ar pludmales apmeklētāju plūsmu. Īpaši lielo pilsētu tuvumā esošajos ciemos ir jāveido pietiekami blīvu kājāmgājēju ceļu tīklojumu, lai atslogotu pilsētas un nodrošinātu apmeklētāju plūsmas izkliedi (skatīt SIA “Nocticus”, 2023).

2.3. Ieteikumi labai plānošanas praksei

Nosakot kājāmgājēju ceļus, pašvaldības ievēro AJL noteiktās prasības. Gadījumos, kad objektīvu apsvērumu dēļ tas nav iespējams, ir **jāsniedz pietiekoša informācija TP vai LP paskaidrojuma rakstā, lai pamatotu izvēlētos risinājumus, tos atbilstoši argumentējot.**

Tematisko plānojumu izstrāde

Kā viens no labas plānošanas prakses risinājumiem ir tematiskais plānojums – plānošanas dokuments, kur risināti specifiski jautājumi, kas saistīti ar atsevišķu nozaru attīstību vai specifisku tematu⁶. Šādu pieeju, izstrādājot piekrastes attīstības plānus, ir izvēlējusies **Talsu novada pašvaldība** un **Tukuma novada pašvaldība**, kur novads apzinājis un izvērtējis piekļuves jūrai un to plānoto statusu TP. Ja pašvaldībai jau ir izstrādāts tematiskais plānojums – to var izmantot kā pamatu TP grozījumiem vai LP, piemēram, **Liepājas pludmales tematiskais plānojums** ir izstrādāts un apstiprināts 2015. gadā, pamatojoties uz spēkā esošo TP risinājumu. Tematiskais plānojums ir saistošs konkrētajai pašvaldībai, jo tas tiek apstiprināts ar pašvaldības domes lēmumu.

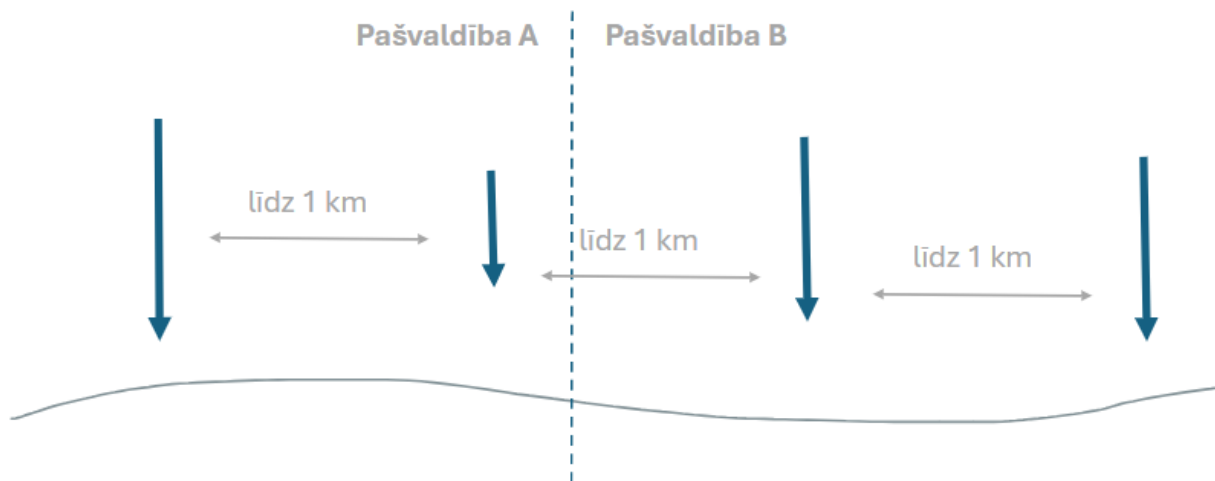
Tematiskā plānojuma izstrāde ir veids, kā ārpus apjomīgā TP koncentrēties uz konkrētā uzdevuma izpildi – tostarp, vienoties ar nekustamo īpašumu īpašniekiem un citām iesaistītajām pusēm par piemērotākajām vietām piekļuvju pie jūras ierīkošanai.

Pašvaldību sadarbība gājēju ceļu noteikšanā

Latvijas piekrastes attīstība un plānošana skatāma integrēti - pāri atsevišķu piekrastes pašvaldību robežām. Sekojoši, AJL noteikto prasību izpilde, vērtējama ne tikai vienas pašvaldības ietvaros, bet saistībā ar blakus esošo pašvaldību TP noteiktajām un faktiski ierīkotajām piekļuvēm jūrai un to savstarpējiem attālumiem.

Lai nodrošinātu pēc iespējas vienmērīgu kājāmgājēju ceļu noteikšanu, visā piekrastē ievērot AJL prasību, blakus pašvaldībām ir jāsadarbojas un kopīgi jāvienojas par plānoto gājēju ceļu izvietojumu, ievērojot 4. attēlā redzamo pieeju, vienlaikus ievērojot arī dabiskos apstākļus.

⁶ Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1. panta piektā daļa;



4. attēls. Gājēju ceļu attālumu noteikšana pāri administratīvajām robežām (VARAM, 2024)

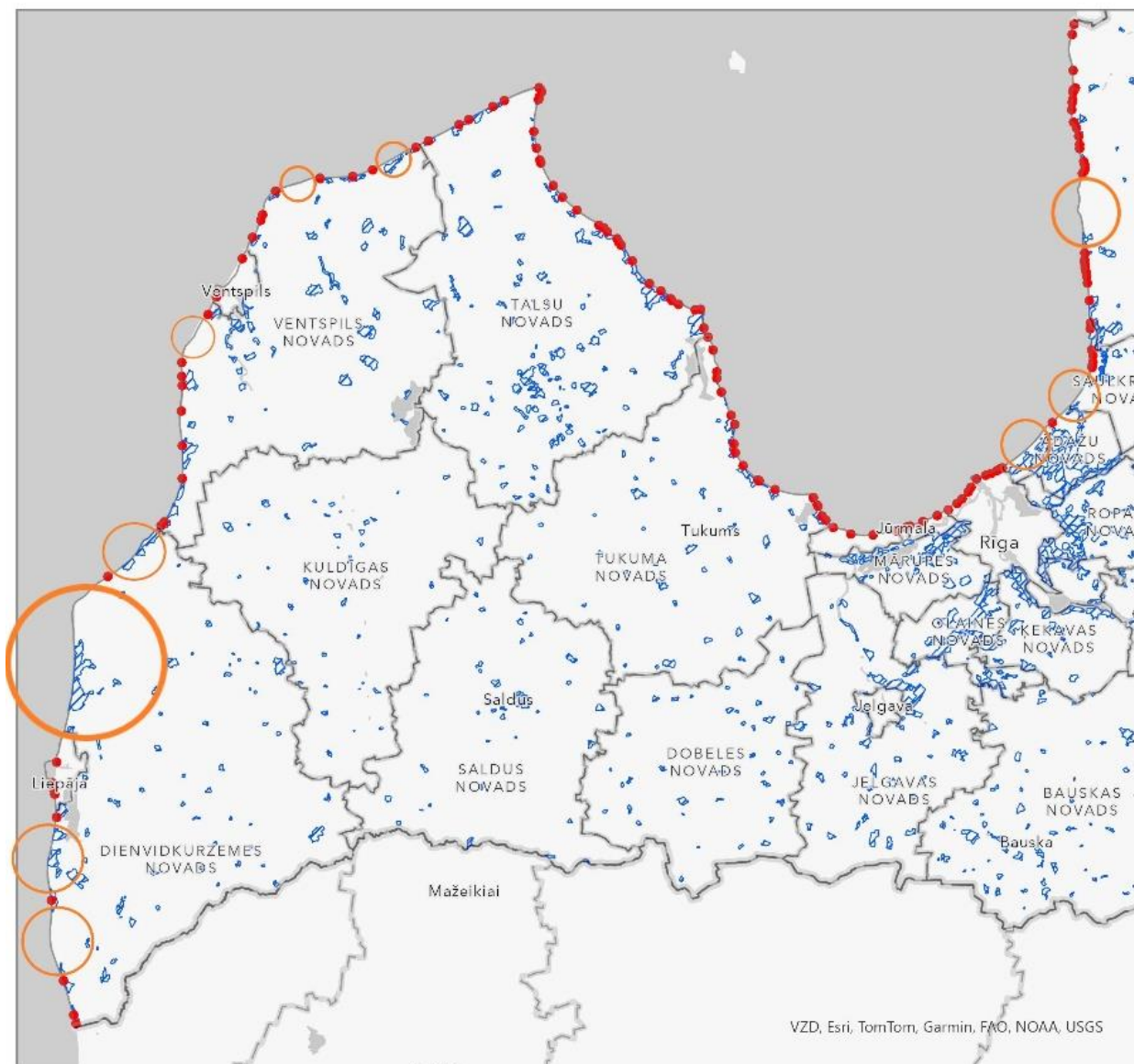
Lai īstenotu labas pārvaldības principus, vēlams ievērot šādus soļus:

- sadarbības ietvaros izmantot plānošanas reģionu atbalstu, koordinētai pašvaldību sadarbībai un vienotai pieejai visa reģiona ietvaros;
- pašvaldībām plānošanas ietvaros jāsadarbojas ar vietējo kopienu, īpaši ar zemes īpašniekiem un tiesiskajiem valdītājiem, kurus skar gājēju ceļu noteikšana, jo ir jāņem vērā īpašumu robežas, tostarp, plānojot arī apsaimniekošanas jautājumus, kas būs jārisina, ierīkojot kājāmgājēju ceļu.

Efektīva un daudzfunkcionāla piekļuvju plānošana

Ja TP vai tematiskajā plānojumā noteiktas operatīvo dienestu piekļuves jūrai (izņemot tikai mehāniskajiem transportlīdzekļiem piemērotās), tad uzskatāms, ka arī tās nodrošina gājēju ceļu piekļuvei jūrai funkciju.

VUGD piekļuves jūrai nereti sakrīt ar TP noteiktajām piekļuves vietām, un ietilpst SIA “Nocticus” piekrastes novērtējuma apsekojamo piekļuvju sarakstā. Balstoties uz novērtējuma rezultātiem un VUGD sniegto informāciju par apsekotajām nobrauktuvju uz jūru, secināms, ka drošības stāvoklis rekreācijai pie jūras, salīdzinot ar 2015. un 2019. gadu, uzlabojas, tomēr joprojām ~200 km garā (no 490 km) posmā operatīvo transporta līdzekļu piekļuve jūrai ir problemātiska. Kā redzams 5. attēlā, vislielākie operatīvo dienestu piekļuvju pārrāvumi ir Dienvidkurzemes novadā, kā arī Pierīgā Ādažu novadā.



Apzīmējumi

- operatīvo dienestu piekļuves (VUGD dati)
- kritiski attālumi
- ▨ ciemu teritorija

0 15 30 45 60
km

5. attēls. Operatīvo dienestu piekļuves un kritiskāko pārrāvumu vizualizācija (VARAM, 2024)

Plānojot gājēju ceļus, ir jāizvērtē, vai tos potenciāli iespējams izmantot arī operatīvo dienestu vajadzībām, kā arī pēc iespējas TP vai LP plānot piekļuves jūrai, kas spētu pilnvērtīgi nodrošināt vairākas funkcijas, lai publiskais finansējums teritoriju apsaimniekošanai tiktu izmantots efektīvāk. Tas ir ļoti svarīgi, jo visbiežāk operatīvo dienestu piekļuve jūrai ir nepieciešama visvairāk apmeklētajās un noslogotajās atpūtas vietās pie jūras.

3. APSTĀKĻI, KAS JĀŅEM VĒRĀ PLĀNOŠANĀ

Viens no gājēju ceļu noteikšanas vadmotīviem ir veicināt mērķtiecīgas publiskās infrastruktūras izveidi piekrastē, lai mazinātu stihiskās pārvietošanās ietekmi uz piekrastes veģetāciju, koordinētu lielāko plūsmu koncentrēšanu attīstāmajās vietās, kā arī nodrošinātu sabiedrībai tiesības piekļūt jūrai visā Latvijas piekrastē, īpaši fokusējoties uz vietējo kopienu. Situācijas, kad gājēju ceļu noteikšana (un sekojoša ierīkošana) atbilstoši AJL prasībām ir apgrūtināta, **pašvaldība apraksta plānošanas dokumenta paskaidrojuma rakstā**. Lai varētu izvērtēt un pamatot gājēju ceļa noteikšanas lietderību, kā atbalsts ir izmantojami zemāk norādītie informācijas avoti:

- pašvaldības teritorijā esošo ĪADT vispārējie ⁷ un individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, kas izstrādāti uz dabas aizsardzības plāna pamata;
- konkrētās pašvaldības TP izstrādes ietvaros sagatavotais Vides pārskats;
- SIA “Nocticus” **2023. gada novērtējums**, tostarp, **2019. gada rezultāti**, kur apkopota informācija par vietām, kur īpaši ieteicams strukturēt apmeklētāju plūsmu, tostarp paredzēt vietējās kopienas un apmeklētāju piekļuves vietas, kā arī ģeotelpisko datu kopas ar apmeklētības un antropogēnās slodzes uz piekrasti rādītājiem, lai izvērtētu, kur nepieciešams plānot apmeklētības slodzes sadalījumu un kur plānot infrastruktūru, lai mazinātu ietekmi uz dabas un vides vērtībām.

3.1. Apmeklētāju slodze uz piekrastes veģetāciju

Lai veidotu apmeklējumam atbilstošu gājēju piekļuvi piekrastē un jo īpaši apdzīvotās vietās, jāizvērtē gājēju ceļa līdz jūrai ierīkošanas ietekme uz antropogēno slodzi piekrastes teritorijās. Analīzei par pamatu izmantojami SIA “Nocticus” novērtējumu dati un to salīdzinājums, gājēju ceļu savstarpējo attālumu lietderību izvērtējot pēc šiem aspektiem:

- apmeklējuma plūsmas apjoms un tā izmaiņas, mērķtiecīga izkliedēšana, kur tas nepieciešams;
- palielināta antropogēnā slodze, kas negatīvi ietekmē biotopus, un tiek risināta, koncentrējot apmeklētību pa noteiktām vietām un veidojot atbilstošu infrastruktūru
- nepietiekama esošās infrastruktūras kvalitāte vai kapacitāte konkrētajā piekrastes posmā.

Saistībā ar antropogēno slodzi, piekļuves jāskata kopskatā ar citām plānotajām infrastruktūras attīstības iecerēm, tuvumā esošās ceļu infrastruktūras stāvokli, stāvvietu izbūves iespējām, ja tas iespējams, un iedzīvotāju vajadzībām.

⁷ Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumi Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/207283>;

Katra situācija jāvērtē individuāli un gājēju ceļa noteikšanu jāskata kontekstā ar potenciālām ietekmēm:

- a) gājēju ceļa izveide strukturēs apmeklētāju plūsmas intensitāti, to provizoriski izkliepjot, un tādējādi mazinot antropogēno slodzi uz piekrastes veģetāciju;
- b) gājēju ceļa izveide var mākslīgi radīt papildus antropogēno slodzi vietās, kur līdz šim tās nebija, radot riskus nevēlamai biotopu fragmentēšanai un nevajadzīgai apmeklējuma intensitātes pieaugšanai, tāpēc īpašu vērību jāpievērš saistītās infrastruktūras plānošanai.

3.2. Ar gājēju ceļu saistītās infrastruktūras plānošana

Gājēju ceļu noteikšanu TP vai LP ieteicams plānot, domājot arī par to ierīkošanu. Piemēram, jau **laikus paredzot finanšu līdzekļus** un nosakot termiņus pašvaldības Attīstības programmas Rīcības plānā. Savukārt, gatavojot projektēšanas uzdevumus lielākām labiekārtojuma iecerēm, jāizvērtē sagaidāmās izmaiņas apmeklētāju plūsmā, kādas dabas vērtības ir konkrētajā vietā – ar kādiem risinājumiem tās vislabāk saglabāt, esošās infrastruktūras, ja tāda ir, stāvoklis, kā arī jāprognozē, kādas var būt sekas un izmaksas gājēju ceļu ierīkošanai ilgtermiņā. Jāņem vērā:

- Universālā dizaina un vides pieejamības principi, ilgtspējīga mobilitāte, sasniedzamība ar citiem transportlīdzekļiem un ar kājām;
- Risinājumu ilgtspēja, tai skaitā ekspluatācija un uzturēšana;
- Autostāvvietu esamība, izņemot, ja piekļuve paredzēta vietējās kopienas vajadzībām.

Papildus pašvaldībai ir jāplāno arī gājēju ceļa uzturēšana, tajā skaitā, atkritumu apsaimniekošana, nepieciešamo labiekārtojuma elementu uzstādīšana un uzturēšana.

Izvērtējot pieejamo informāciju, redzams, ka visbiežāk piekļuvju ierīkošana kopā ar labiekārtojumu tiek plānota trīs veidos:

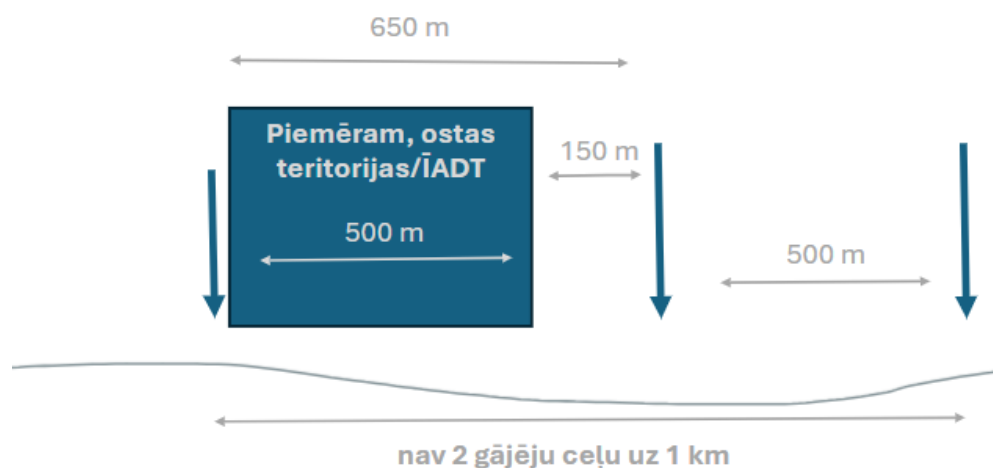
- 1) daudzfunkcionālas piekļuves;
- 2) labiekārtotas piekļuves kājāmgājējiem;
- 3) takas ar koka laipu vai mīksto segumu un norādi – šāda tipa piekļuves atbilst minimālajām prasībām, lai nodrošinātu AJL normas īstenošanu.

Pašvaldība var izvēlēties konkrēto piekļuvju labiekārtojuma apjomu un lietošanu pēc saviem ieskatiem, vadoties pēc galvenajām lietotāju grupām (vietējā kopiena vai apmeklētājiem) un lietošanas mērķiem (piekļuve pastaigas ietvaros, skatu vieta, operatīvo dienestu vajadzības) konkrētajā vietā. Piekrastes novērtējumos ir apkopota informācija par galvenajām lietotāju grupām ne tikai esošo piekļuvju, bet arī autostāvvietu izmantošanas kontekstā, lai atbilstoši plānotu piekļuvju noteikšanu TP un to ierīkošanu.

Vienkāršu kājāmgājēju ceļu ierīkošanu pašvaldība var plānot savu budžeta līdzekļu ietvaros, jo gan labiekārtošana un publiskai lietošanai paredzēto teritoriju uzturēšana, gan ceļu izbūve ir viena no pašvaldības autonomajām funkcijām⁸. Vienlaikus, ņemot vērā, ka pašvaldību budžets ir ierobežots, un ir dažādas prioritātes, piekļuvju ierīkošanu iespējams organizēt piesaistot atbalstu no citiem finanšu instrumentiem. Apkopojot pašvaldību līdzšinējo pieredzi, daudzfunkcionālu piekļuvju labiekārtošanai visbiežāk izmantots finansējums no EJZF finanšu instrumenta 2014.-2020. gada ietvaros, savukārt esošā plānošanas perioda (2021.-2027. gada) ietvaros pašvaldībām caur sabiedrības virzītu vietējās attīstības stratēģiju īstenošanu iespējams izmantot EJZAF finansējumu⁹. Iespējams piesaistīt arī citu līdzfinansējumu, ja piekļuvju izbūvi vai labiekārtošanu iespējams saistīt ar lielāku pilsētvides projektu īstenošanu, piemēram, Roņu iela izbūve Liepājā tika īstenota, piesaistot ERAF finansējumu.

3.3. Gājēju ceļu savstarpējie attālumi un to nobīdes

Ģeotelpiskajā analizē ir identificēti gadījumi, kur AJL normas izpilde konkrētos posmos iespējama, ja tiek noteikti papildus gājēju ceļi, kuru savstarpējo attālumu un biežumu nepamato intensīva apmeklētāju plūsma. Situācija ilustrēta 6. attēlā.



6. attēls. Savstarpējo attālumu nobīžu shematisks attēlojums (VARAM, 2024)

Gadījumos, kad attālumi starp piekļuvēm pārsniedz noteiktās AJL prasības apdzīvotā vietā un ārpus apdzīvotām vietām, kur to neierobežo dabiskie apstākļi vai esošā apbūve, tostarp arī ostu infrastruktūra, pašvaldība var noteikt un ierīkot gājēju ceļu **tuvākajā iespējamajā attālumā, to izvērtējot un izvēlēto risinājumu argumentējot TP paskaidrojuma rakstā.**

⁸ atbilstoši Pašvaldību likuma 4. panta 1. daļas 2. un 3. punktam. <https://likumi.lv/ta/id/336956>;

⁹ EJZAF 3. prioritāte "Veicināt ilgtspējīgu zilo ekonomiku piekrastes, salu un iekšzemes teritorijās un veicināt zvejniecības un akvakultūras kopienas attīstību", (<https://www.lad.gov.lv/lv/katalogs/u31421-svva-strategiju-istenosana>);

3.4. Dabiskie apstākļi

Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas

Atkarībā no ĪADT veida ¹⁰ un uz to attiecināmajām prasībām un nosacījumiem visā aizsargājamajā teritorijā vai atsevišķās tās zonās, var tikt ierobežota iespēja noteikt un ierīkot piekļuves vietas jūrai, tostarp gājēju ceļus. Atļautās un aizliegtās darbības nosaka ĪADT vispārējie ¹¹ vai individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi, kas izstrādāti uz konkrētās teritorijas dabas aizsardzības plāna pamata. Ģeotelpiskā informācija par spēkā esošajiem ĪADT zonējumiem pieejama dabas datu sistēmā [OZOLS](https://ozols.lv), kā arī portālā www.geolatvija.lv, izvēloties atbilstošo karšu slāni.

Pašvaldībām vēlams iesaistīties dabas aizsardzības plānu izstrādes procesā, vēršot uzmanību, lai ĪADT tiktu izvērtētas iespējamās piekļuves vietas jūrai un to potenciālā ietekme uz veģetāciju, kā arī TP izstrādē ņemt vērā spēkā esošos dabas aizsardzības plānus un ĪADT individuālos aizsardzības un izmantošanas noteikumus. Tādējādi jau laikus vienojoties un saskaņojot plānotās ieceres ar DAP.

Dabas aizsardzības plāniem ir ieteikuma raksturs, taču tajos tiek plānotas arī piekļuves vietas jūrai. Plānojot gājēju ceļus ĪADT, jāņem vērā Ministru Kabineta noteikumos norādītie ierobežojumi, kā arī dabas aizsardzības plānā paredzētais. Informācija par dabas aizsardzības plāniem apkopota [DAP tīmekļa vietnē](#).

Teritorijas, kurās dabisku apstākļu dēļ ierobežota vai nav iespējama piekļuve jūrai

- **Stāvkrausti** ir jebkura augstuma pamatiežu un par 4 m augstāki, vēja un viļņu ietekmē noskaloti kvartāra nogulumiežu atsegumi, kuri ir stāvāki par 45°. Stāvkrausti Latvijā ir sastopami Bernātu, Ziemupes, Pāvilostas, Jūrkalnes, Lībciema, Staldzenes, Mērsraga, Ragaciema, Tūjas apkārtnē, kā arī punktveida atradnes Vaides, Ušu un Kaltenes apkārtnē.
- **Piejūras pļavas** ir dabiskie zālāji Baltijas jūras piekrastē, jūrā ietekošo upju lejteces un ezeru palienēs, kur tie applūst ar iesāļu jūras ūdeni. Atrodas tikai Piejūras zemienē, atradnes zināmas Randu pļavās starp Ainažiem un Salacgrīvu, Bērziemā, Lielupes grīvā, Daugavgrīvā, Vecdaugavā, Mērsragā, Liepājas ezera krastos. Šīs ir dabiskas teritorijas (tostarp, arī slīkšņas, brikšņi, mitrāji), kurās apgrūtinātas pārvietošanas dēļ

¹⁰ atbilstoši Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumiem Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/207283>;

¹¹ Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumi Nr. 264 "Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi". <https://likumi.lv/ta/id/207283>;

nav iespējams ierīkot gājēju ceļu, kas neparedz liela apjoma ieguldījumus infrastruktūrā.

Stāvkrausti un piejūras pļavas, ņemot vērā to specifiku un aizsardzības statusu, ja tāds ir noteikts, nav piemērotas vienkāršu gājēju ceļu ierīkošanai, ja tas netiek veidots ar papildus infrastruktūru, piemēram, laipas uz pāļiem, kur attiecīgi jāvērtē ierīkošanas izmaksu lietderība.

- **Upju grīvas** jeb vietas, kur upes ietek jūrā.

Pie upju grīvām gājēju ceļus jāplāno tā, lai gājēju ceļš, kur atgriezties no pludmales, būtu upes krasta tiešā tuvumā, nodrošinot, ka kājāmgājējiem ir iespēja nokļūt līdz tuvākajai upes šķērsošanas vietai.

Dabiskas teritorijas

Teritorijas bez ĪADT statusa, kam ir nozīmīga ekoloģiska vērtība, kuru nekoordinēta apmeklētāju plūsma un nesamērīga antropogēnā slodze var degradēt, piemēram, lieli mežu masīvi, aizsargājami biotopi, kam noteikts mikroliegums.

- **Meža masīvi** - jēdzienam “meža masīvs” nav noteiktas definīcijas, bet jāņem vērā, ka masīvu raksturo liela platība, kurai raksturīga kāda vienveidīga teritoriāla pazīme, kāds vienveidīgu objektu kopums¹². Gājēju ceļa ierīkošana ir lietderīga, ja meža masīva platums starp pludmali un tuvāko paralēlo ceļu nepārsniedz 2,5 km, kas ir līdz 30 minūšu gājiena attālums, tādējādi iekļaujoties ikdienas aktīvajā rekreācijas zonā.

Mežu **stīgas**, kas ved līdz pludmalei arī nodrošina piekļuves iespējas jūrai, taču jāvērtē, vai ir nodrošināta droša iespēja no pludmales pa stīgu nokļūt uz tuvāko ceļu. Izstrādājot TP vai LP, gājēju ceļus iespējams noteikt un ierīkot pa stīgām, ja to attālumi atbilst AJL prasībām, lai lietderīgi izmantotu esošo meža stīgu tiklu.

- **Aizsargājамie biotopi** - piekrastē tiešā jūras tuvumā esošie biotopi, ja to aizsardzība ir pamatota normatīvajos aktos (piemēram, mikroliegumi ārpus ĪADT).

Lai plānotu gājēju ceļu noteikšanu un ievērotu pēc iespējas labāku ierīkošanas praksi aizsargājamu biotopu teritorijās, ieteicams izmantot informāciju no **biotopu saglabāšanas vadlīnijām**.

3.5. Esošā apbūve

AJL 36. panta 5. daļā noteikts, ka vietējā pašvaldība organizē gājēju ceļu ierīkošanu un attiecīgu norāžu izvietojumu, ņemot vērā esošo apbūvi un īpašumu robežas. Savukārt AJL 36.

¹² <https://tezaurs.lv/mas%C4%ABvs:1;>

panta 6. daļā tiek papildus norādīts, ka kultūras un vēstures pieminekļu teritorijās kājāmgājēju pārvietošanos regulē šo teritoriju aizsardzības un izmantošanas noteikumi. Informācija par kultūras un vēstures pieminekļiem apkopota [Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes informācijas sistēmā](#).

Savukārt, posmos, kur [piekļuvi jūrai ierobežo ostu infrastruktūra](#) un veidojas lielāki attālumi par AJL normā noteikto apdzīvotās vietās, attālumi starp gājēju ceļiem var atšķirties dažādu normatīvo aktu un drošības prasību ietekmē. Ostu un to pavadošās infrastruktūras teritorijās papildus apbūves struktūrai, plānojot gājēju ceļus ir jāizvērtē drošības apsvērumus un noteikšanas mērķi (potenciālie lietotāji un funkcija).

4. TIESISKIE ASPEKTI PIEKĻUVEI PUBLISKAJIEM ŪDEŅIEM UN GĀJĒJU CEĻU UZ JŪRU NOTEIKŠANAI

4.1. Piekļuve publiskajiem ūdeņiem un gājēju ceļu uz jūru noteikšana

Zemes pārvaldības likuma 5. panta pirmā daļa noteic, ka tehniskās publiskās infrastruktūras attīstības un būvniecības vajadzībām nepieciešamās teritorijas un to izmantošanas nosacījumus nosaka Ministru kabinets vai vietējā pašvaldība neatkarīgi no zemes piederības vai piekritības. Turpat 15. pants¹³ regulē to, ka: valsts īpašumā esošos iekšzemes publiskos ūdeņus un jūras piekrastes joslu aizliegts atsavināt, iekļāt vai citādi apgrūtināt ar lietu tiesībām. Būvniecība iekšzemes publiskajos ūdeņos un jūras piekrastes joslā ir aizliegta, ja likumos nav noteikts citādi; pašvaldība gādā par tās valdījumā esošo jūras piekrastes ūdeņu un jūras piekrastes sauszemes daļas labiekārtošanu un nodrošina to sanitāro tīrību, veic teritorijas plānošanu, kā arī nodrošina glābšanas dienestu darbību vietējās pašvaldības apsaimniekotajās peldvietās, kur tas ir nepieciešams; par vides aizsardzību atbildīgā ministrija pārrauga pašvaldību darbību, kas saistīta ar to valdījumā esošo iekšzemes publisko ūdeņu un jūras piekrastes joslas pārvaldību; **jūras piekrastes josla un iekšzemes publiskie ūdeņi paredzēti ikviena brīvai lietošanai un ir publiski pieejami**, ja likumos nav noteikts citādi.

Teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrāde ir katras pašvaldības ekskluzīvā kompetence un atbilstoši Pašvaldību likumam¹⁴ un **TAPL**¹⁵ tikai pašvaldības dome ir tiesīga lemt par minēto plānošanas dokumentu izstrādi un apstiprināšanu, kā arī pārraudzīt to īstenošanu. Proti, tā ir pašvaldības funkcija, kurai ir publiski tiesisks raksturs un kas ir veicama obligāti. Atbilstoši TAPL 1. panta 9. punktā ietvertajam terminam LP ir pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kuru izstrādā valstspilsētas daļai, novada pilsētai vai tās daļai, ciemam vai tā daļai vai lauku teritorijas daļai **kāda plānošanas uzdevuma risināšanai** vai teritorijas plānojuma detalizēšanai vai grozīšanai.

Atbilstoši **ATIS likuma** 7. panta 12. punktam pašvaldība ir datu sniedzējs par gājēju celiņiem un transportlīdzekļu stāvvietām, ko pašvaldība noteikusi, lai nodrošinātu piekļuvi pludmalei, savukārt gājēju ceļš (celiņš), kas paredzēts sabiedrības piekļuvei publiskai teritorijai, ir pašvaldības kompetencē esoša apgrūtinātā teritorija, kā to nosaka MKN 61.

AJL 36. panta piektā daļa noteic pašvaldības pienākumu TP vai LP paredzēt iespēju kājāmgājējiem piekļūt pludmalei. Regulējums paredz, ka **šādu īpašuma tiesību aprobežojumu pašvaldība var noteikt arī bez nekustamā īpašuma īpašnieka piekrišanas**.

Regulējums neparedz, ka pienākuma izpildes nodrošināšanai pašvaldība ir tiesīga veikt zemes atsavināšanu sabiedrības interesēs.

¹³ Zemes pārvaldības likuma 15. pants;

¹⁴ Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 15. punkts;

¹⁵ TAPL 12. panta pirmā un trešā daļa;

Lai izpildītu ar AJL noteikto pienākumu pašvaldību TP vai LP paredzēt gājēju ceļus līdz pludmalei un vietas automašīnu (transportlīdzekļu) stāvvietu ierīkošanai, paredzams, ka likuma izpilde prasīs noteikt vairāku privātpersonu īpašumtiesību aprobežojumus. Satversmes 105. pants aizsargā personu tiesības uz īpašumu, vienlaikus turpat minētā panta otrais un trešais teikums noteic, ka **īpašumu nedrīkst izmantot pretēji sabiedrības interesēm un īpašuma tiesības var ierobežot vienīgi saskaņā ar likumu**. Ņemot vērā, ka īpašums ir pilnīgas varas tiesība par lietu, t.i., tiesība valdīt un lietot to, iegūt no tās visus iespējamus labumus¹⁶, savukārt īpašumtiesību aprobežojumi sabiedrības interesēs iespējami vienīgi saskaņā ar likumu, secināms, ka **teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem piemīt īpašumu ierobežojošs sociāls aspekts**.

Satversmes 115. pantā ietvertās **tiesības dzīvot labvēlīgā vidē nav absolūtas, un tās var ierobežot, samērojot personas tiesības ar sabiedrības interesēm**. Gan atsevišķu privātpersonu, gan visas sabiedrības intereses bieži vien prasa pārveidot apkārtējo vidi, tostarp kultūrvidi un dabu. Satversmes 115. pants *a priori* neparedz pastāvošās vides saglabāšanu, bet gan tieši pretēji – prasa līdzsvarotu un atbildīgu apkārtējās vides uzlabošanu, kas ietver arī cilvēku dzīvei piemērotu apstākļu nodrošināšanu¹⁷. Teritorijas plānošanas procesa galvenais uzdevums ir kompleksi saskaņot atsevišķu privātpersonu intereses ar attiecīgās teritorijas ilgtspējīgas attīstības iespējām¹⁸ (ilgtspējīga attīstība balstās idejā, ka, gādājot par esošās sabiedrības interesēm, nedrīkst apdraudēt nākamo paaudžu vajadzību apmierināšanas iespējas). Ar TP tiek regulēta un kontrolēta nekustamā īpašuma, tostarp, zemes gabala (kā teritoriālas vienības) izmantošana. Privātpersonai zemes izmantošanas jomā nekad nav piederējušas absolūtas tiesības. **Zeme netiek uzskatīta tikai par privāto tiesību objektu, jo tā vienlaikus ir arī dabas resurss un dabas vides elements**, kas mijiedarbojas un ir cieši saistīts ar citām dabas sastāvdaļām¹⁹.

Kaut ar teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem iespējams ierobežot Satversmē garantētās tiesības uz īpašumu, kā atzinusi Augstākā tiesa, **pašvaldības ierobežojošu lēmumu apsvērumiem ir jābūt konkrētās vietas apstākļos pietiekami precīzi pamatotiem, nevis vispārīgiem**²⁰. Nav pieļaujams šķietamu (faktiski neidentificējamu) sabiedrības interešu vārdā būtiski ierobežot nekustamā īpašuma īpašnieka tiesības izmantot tā īpašumu, ja patiesībā konkrētais nekustamā īpašuma izmantošanas ierobežojums nesniedz reālu ieguvumu sabiedrībai²¹. Līdztekus atsevišķu personu tiesībām uz netraucētu sava īpašuma lietošanu, ar TP tiek nodrošināta vides aizsardzības prasību īstenošana, pareiza infrastruktūras būvniecība un funkcionēšana, kā arī kultūrvides saglabāšana. Tātad ar TP noteiktajam pamattiesību ierobežojumam, tāpat kā ikvienam personas pamattiesību ierobežojumam, jābūt noteiktam saskaņā ar likumu, kā arī tā pamatā

¹⁶ Civillikuma 927. pants;

¹⁷ sal. Satversmes tiesas 2008. gada 24. septembra sprieduma lietā Nr. 2008-03-03 17.1. apakšpunkts;

¹⁸ sk. Satversmes tiesas 2004. gada 9. marta sprieduma lietā Nr. 2003-16-05 5. punktu un 2019. gada 16. maija sprieduma lietā Nr. 2018-17-03 20.3. apakšpunktu;

¹⁹ sk. Satversmes tiesas 2011. gada 3. maija sprieduma lietā Nr. 2010-54-03 16. punktu;

²⁰ sk. Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2010. gada 18. jūnija spriedumu lietā Nr. SKA – 289/2010 (A42545506);

²¹ sk. Senāta Administratīvo lietu departamenta 2020. gada 22. septembra sprieduma lietā Nr. SKA-244/2020 (A420352516) 24. punktu;

ir jābūt rūpīgi izsvērtiem argumentiem, kādēļ tas ir vajadzīgs un samērīgs²². Lai izvērtētu, vai ierobežojumi atbilst samērīguma principam, jānoskaidro: 1) vai pašvaldības lietotie līdzekļi ir piemēroti leģitīmā mērķa sasniegšanai; 2) vai šāda rīcība ir nepieciešama, tas ir, vai mērķi nevar sasniegt ar citiem, personas tiesības un likumiskās intereses mazāk ierobežojošiem līdzekļiem; 3) vai pašvaldības rīcība ir samērīga jeb atbilstoša, tas ir, vai labums, ko iegūst sabiedrība, ir lielāks par personas tiesībām un likumiskajām interesēm nodarīto zaudējumu²³.

Jāņem vērā!

Pašvaldība ir tiesīga īstenot iniciatīvas ikvienā jautājumā, attiecīgi, ja tās ieskatā likuma mērķi var sasniegt efektīvāk vai ar saudzējošāku privātpersonas tiesību aizskārums, tā var noteikt papildu priekšrocības vai bonusus personām, kuru īpašumtiesības tiks aprobežotas sabiedrības interesēs. Piemēram, piešķirt nekustamā īpašuma nodokļa atlaides vai citu atbalstu, ko pašvaldība tiesīga piešķirt.

Pēc TP vai LP spēkā stāšanās pašvaldībai ir jāorganizē gājēju ceļu ierīkošana un attiecīgu norāžu izvietošana, kā arī šo gājēju ceļu uzturēšana, ievērojot MKN 201 noteikto. Tas, kā pašvaldības šo organizāciju veic, ir pašvaldības rīcības brīvība. Pēc aprobežojuma noteikšanas LP vai TP, apgrūtinātās zemes vienības īpašnieks nevar liegt citu personu tiesības pārvietoties pa šo ceļu, kā arī likt šķēršļus pašvaldībai nodrošināt konkrētā gājēju ceļa uzturēšanu.

Ja persona nepiekrīt savam īpašumam noteiktajam aprobežojumam vai gadījumos, kad īpašuma tiesību aprobežojums noteikts bez nekustamā īpašuma īpašnieka piekrišanas, šo īpašumu īpašniekiem ir tiesības uz savu pamattiesību aizskārums aizstāvību. Saskaņā ar TAPL divu mēnešu laikā pēc tam, kad stājušies spēkā saistošie noteikumi, ar kuriem apstiprināts LP vai TP, persona par teritorijas attīstības plānošanu var iesniegt atbildīgajā ministrijā iesniegumu par LP vai TP (TAPL 27. panta pirmā daļa). Ja par teritorijas attīstības plānošanu atbildīgās ministrijas ministrs ar rīkojumu neaptur LP vai TP (TAPL 26. pants), personas, kuras minētajā termiņā iesniegušas atbildīgajā ministrijā atbilstīgus iesniegumus, ir tiesīgas ar pieteikumu vērsties Satversmes tiesā sešu mēnešu laikā pēc attiecīgo saistošo noteikumu spēkā stāšanās dienas (TAPL 27. panta ceturtā daļa un Satversmes tiesas likuma 19.³ panta otrā daļa).

Vienlaikus MKN 201 nosaka zaudējumu atlīdzības veidu un apmēru, kā arī kārtību, kādā aprēķina un izmaksā atlīdzību par nekustamā īpašuma tiesību aprobežojumiem, lai nodrošinātu piekļuvi iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un jūras piekrastes joslai.

Uz zaudējumu atlīdzinājumu **var pretendēt** zemes vienības īpašnieki:

- 1) ja paredzēts ierīkot jaunu piekļuvi;
- 2) ja paredzēts izmantot dabā jau esošus ceļus;
- 3) iepriekš nav saņemta atlīdzība par zaudējumiem (līdz MKN 201 spēkā stāšanās dienai);
- 4) kuri nav saņēmuši atlīdzību, bet ir spēkā vienošanās, kas noslēgtas atbilstoši MKN 85.

²² sal. Satversmes tiesas 2019. gada 16. maija sprieduma lietā Nr. 2018-17-03 19.punkts un Latvijas Republikas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2020. gada 22. septembra sprieduma lietā Nr.A420352516, SKA-244/2020 21.punkts;

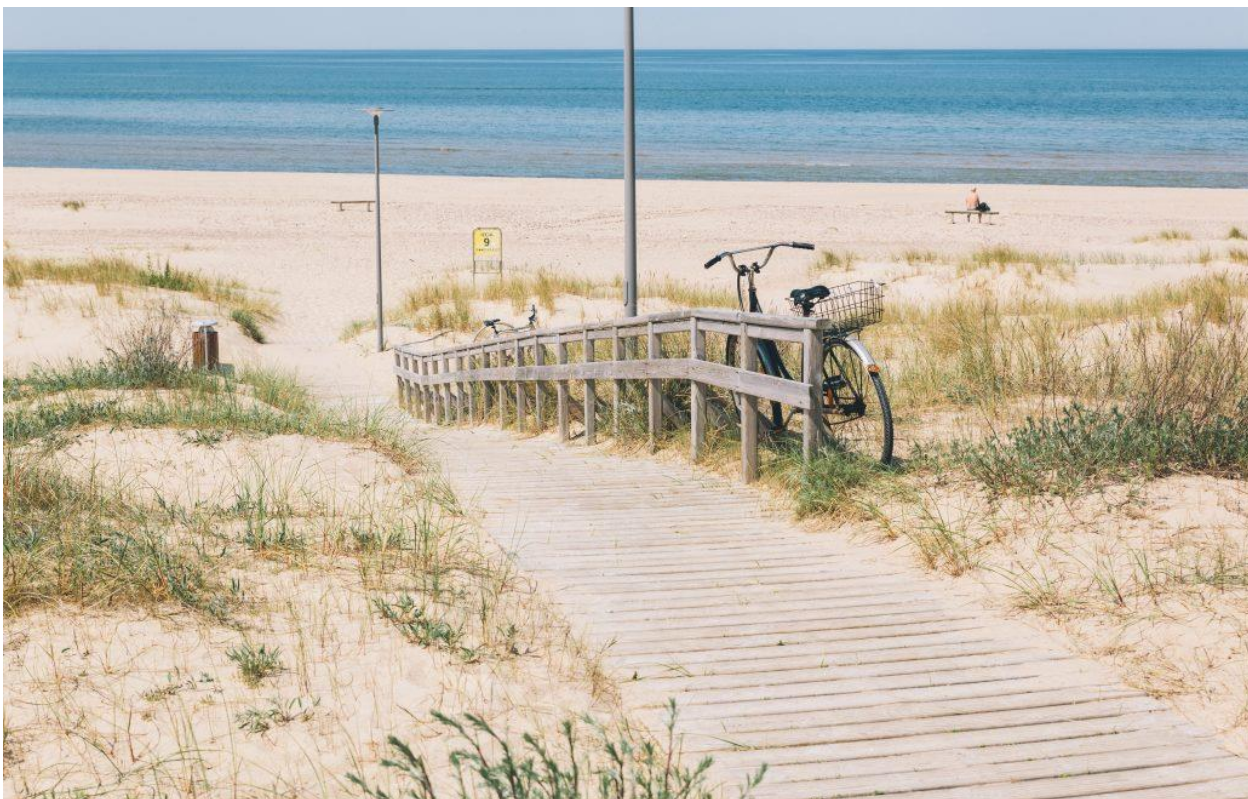
²³ sk. Satversmes tiesas 2008. gada 12. novembra sprieduma lietā Nr. 2008-05-03 11. punktu;

Uz zaudējumu atlīdzinājumu **nevar pretendēt** jaunais zemes vienības īpašnieks, ja atlīdzība izmaksāta iepriekšējam īpašniekam, kā arī publiskas un atvasinātas publiskas personas.

Piemērojot zaudējumu atlīdzību atbilstoši MKN 201, jāņem vērā, ka:

- a) atlīdzība ir vienreizēja;
- b) zemes platību nosaka m^2 , noapaļojot līdz $1 m^2$;
- c) *izmaksājamā summa = zemes platība $\times$ $1 m^2$ kadastrālā vērtība*;
- d) atlīdzība tiek divkāršota, ja zemi nav iespējams izmantot agrākajiem mērķiem;
- e) īpašnieks var iesniegt iesniegumu, ja plānots izcirst kokus vai likvidēt kultūraugus;
- f) atlīdzību ir jāizmaksā 10 darbdienu laikā pēc panāktās vienošanās;
- g) ja īpašnieks nepiekrīt atlīdzības apmēram, viņš var vērsties tiesā

Atsevišķos gadījumos, kad uz pludmali ved jau izbūvēts ceļš, bet tas pieder privātpersonai, pašvaldība atbilstoši Zemes pārvaldības likuma 8.1 pantā noteiktajai kārtībai, šim ceļam var noteikt pašvaldības nozīmes ceļa statusu, tādējādi sabiedrības interesēs nodrošinot piekļuvi pludmalei.



Avots: www.atrastslatvija.lv

Vadlīnijas sagatavotas 2024. gadā, Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijā,

*Vēlamā atsauce: **VARAM (2024). Metodiskais materiāls gājēju ceļu noteikšanai attīstības plānošanas dokumentos.***