

SIA "ESTONIAN, LATVIAN & LITHUANIAN ENVIRONMENT"

***Transporta attīstības pamatnostādņu
2021.-2027. gadam***

Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma

Vides pārskats

Rīga, 2020. gada decembris

Saīsinājumi

ANO	Apvienoto Nāciju Organizācija
6 EAP	Sestā Kopienas vides rīcības programma
AER	Atjaunojamie energoresursi
ANO EEK	Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija
Cd	kadmija
CO ₂	oglekļa dioksīds
Cu	varš
dB	decibels
EM	Ekonomikas ministrija
ES	Eiropas Savienība
FM	Finanšu ministrija
ĪADT	Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
LVĢMC	Latvijas Vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs
LIAS	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships/ Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem
MK	Latvijas Republikas Ministru kabinets
NaCl	Nātrija hlorīds (vārāmais sāls)
NAP	Nacionālais attīstības plāns
NEKP	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns
NO _x	slāpekļa oksīdi
NVS	Neatkarīgo Valstu Sadraudzība
TAP	Transporta attīstības pamatnostādnes
TEN-T	Trans-European Transport Network (TEN-T)
SM	Satiksmes ministrija
SO _x	sēra oksīdi
SIVN	Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
Pb	svins
VRP	Vides rīcības programma
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VPP	Vides politikas pamatnostādnes
VPVB	Vides pārraudzības valsts birojs
ZM	Zemkopības ministrija

Saturs

IEVADS	4
1. Plānošanas dokumenta galvenie mērķi un īss satura izklāsts, saistība ar citiem plānošanas dokumentiem	4
1.1. Pamatnostādņu mērķi un kopsavilkums	4
1.2. Pamatnostādņu saistība ar starptautiskajiem vides aizsardzības dokumentiem, ES un nacionālajiem plānošanas dokumentiem un vides aizsardzības mērķiem.....	5
1.2.1. Saistība ar citiem plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem	5
1.2.2. Starptautiskie un ES vides aizsardzības dokumenti.....	6
1.2.3. Nacionālie un reģionālie vides aizsardzības dokumenti un mērķi.....	12
2. Vides pārskata sagatavošanas procedūra un iesaistītās institūcijas, sabiedrības līdzdalība un rezultāti	18
2.1. Vispārējā pieeja un metodes	18
2.2. Konsultācijas un sabiedrības iesaiste	23
3. Esošā vides stāvokļa apraksts un iespējamā attīstība, ja plānošanas dokuments netiktu īstenots	23
3.1. Gaisa kvalitāte	24
3.2. Klimata pārmaiņas	30
3.3. Troksnis.....	33
3.4. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT.....	39
3.5. Ainavas	42
3.6. Augsnes un grunts piesārņojums	43
3.7. Ūdens kvalitāte un plūdu risks	45
4. Plānošanas dokumenta īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi novērtējums	49
4.1. Gaisa kvalitāte	50
4.2. Klimata pārmaiņas	57
4.3. Troksnis.....	62
4.4. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT.....	74
4.5. Ainavas	79
4.6. Augsnes un grunts piesārņojums	81
4.7. Ūdens kvalitāte un plūdu risks	84
5. Risinājumi būtiskāko ietekmju novēršanai un samazināšanai.....	88
6. Īss iespējamo alternatīvu izvēles pamatojums un SIVN izstrādes būtiskākās problēmas...	93
6.1. Alternatīvas un to izvēles pamatojums	93
6.2. SIVN izstrādes būtiskākās problēmas	93
7. Iespējamie kompensējošie pasākumi.....	93
8. Plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamās būtiskās pārrobežu ietekmes	94

9. Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai	94
10. Kopsavilkums	96
1. pielikums. Uzdevumu izvērtējums.....	100
2. Pielikums. Sabiedriskās apspriešanas pārskats	110

IEVADS

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam (turpmāk – TAP2027) ir Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas izstrādāts vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai, un tajā izvirzītais mērķis ir vērsts uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsmē, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā.

Lai novērtētu pamatnostādņu iespējamo būtisko ietekmi uz vidi, plānošanas dokumentam tiek veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk tekstā SIVN), kura ietvaros tiek sagatavots Vides pārskats. SIVN izstrāde uzsākta 2020. gada janvārī, un Vides pārskata projektu sagatavoja vides konsultāciju uzņēmums SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”.

Vispārējo pieeju Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma izstrādē nosaka SIVN procedūru reglamentējošie normatīvie akti - likums “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (pieņemts 14.10.2008., ar grozījumiem, kas spēkā ar 07.06.2018.) un uz likuma pamata izdotie Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumi Nr. 157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” (ar grozījumiem, kas spēkā ar 09.12.2016.). Ar šiem normatīvajiem aktiem Latvijā ir pārņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK “Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”.

Vides pārskata projekts sastāv no 10 nodaļām, un tā izstrādē tika iesaistīti dažādu nozaru eksperti. Vides pārskata sabiedriskā apspriešana notika no 2020. gada 6. oktobra līdz 7. novembrim.

1. Plānošanas dokumenta galvenie mērķi un īss satura izklāsts, saistība ar citiem plānošanas dokumentiem

1.1. Pamatnostādņu mērķi un kopsavilkums

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ir Satiksmes ministrijas izstrādāts vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai, un tajā izvirzītais mērķis ir vērsts uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsmē, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā. TAP2027 definētais transporta politikas mērķis ir **integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku.** TAP2027 noteikti šādi sasniedzamie politikas rezultāti:

- Uzlabotas mobilitātes iespējas;
- Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, SEG emisijas un uzlabota vides kvalitāte;
- Nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi;
- Paaugstināta transporta drošība un drošums;
- Sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.

Katram politikas rezultātam ir identificēti atbilstoši rezultatīvie rādītāji. Lai sasniegtu izvirzīto politikas mērķi un rezultātus, ir noteikti veicamie uzdevumi un pasākumi. Uzdevumi vērsti uz

to, lai uzlabotu drošu, ērtu, pieejamu, uzticamu mobilitāti cilvēkiem un kravām, kā arī attīstītu energoefektīvus, komodālus pārvadājumus un efektīvus, gudrus, ilgtspējīgus risinājumus transporta un loģistikas pakalpojumu attīstībai, ietverot attiecīgas infrastruktūras attīstību. Vienlaikus infrastruktūras attīstības plānošana jāveic, ņemot vērā militārās mobilitātes vajadzības, un, kur tas nepieciešams, saskaņā ar ES divējādas pielietojamības prasībām.

1.2. Pamatnostādņu saistība ar starptautiskajiem vides aizsardzības dokumentiem, ES un nacionālajiem plānošanas dokumentiem un vides aizsardzības mērķiem

Pirms ietekmju izvērtēšanas ir nepieciešams noteikt, kādi ir potenciāli aktuālākie ar vidi saistītie jautājumi, kas var rasties konkrēta plānošanas dokumenta ieviešanas procesā. Līdz ar to ir būtiski laicīgi identificēt doto pamatnostādņu saistību ar spēkā esošajiem starptautiskajiem vides aizsardzības un ES un valsts plānošanas dokumentiem, kas var palīdzēt noteikt SIVN izvērtēšanas ietvaru, jo atspoguļo aktuālākos vides mērķus.

Zemāk uzskaitīto dokumentu mērķis ir atspoguļot galvenos aspektus, kas ir svarīgi Transporta attīstības pamatnostādņu SIVN kontekstā, kā arī palīdzēt noteikt galvenās vides prioritātes un mērķus, kas ir būtiski turpmākā pamatnostādņu izvērtēšanas procesā.

1.2.1. Saistība ar citiem plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem

Pamatnostādnes izstrādātas, ņemot vērā:

- starptautiskos un ES politikas plānošanas dokumentus attiecībā uz transporta nozares attīstību, uzsverot tādus aspektus kā multimodalitāti, sabiedrisko transportu, drošību/drošumu, digitalizācijas iespēju izmantošanu, AER izmantošanu un vienlaikus raugoties uz transporta nozares iespējām sniegt ieguldījumu klimata mērķu sasniegšanā;
- hierarhiski augstākos nacionāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentos (LIAS2030¹ un NAP2027²) noteiktos mērķus un rīcības virzienus;
- Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-2020.gadam starpposma izvērtējumu³;
- 2018.gadā veikto aptauju⁴ par iespējamajiem TAP2027 mērķiem, aplūkojamajām tēmām, iespējamajiem rīcības virzieniem un nepieciešamo sadarbību rezultātu analīzi.

¹ Latvijas Republikas Saeima, 2010. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam.

https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija_2030_6.pdf

² Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam.

https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf

³ LR Satiksmes Ministrija, 2017. Informatīvais ziņojums: Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.-

2020.gadam starpposma izvērtējums. <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40429084>

⁴ Aptauja nosūtīta 22 adresātiem (Rīgas plānošanas reģions, Vidzemes plānošanas reģions, Kurzemes plānošanas reģions, Latgales plānošanas reģions, Zemgales plānošanas reģions, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, Latvijas Loģistikas asociācija, Baltijas asociāciju - Transports un loģistika, Latvijas Ostu asociācija, Latvijas mazo ostu asociāciju, Latvijas Ceļinieku asociācija, Latvijas Riteņbraucēju apvienība, Latvijas Auto, Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija, Latvijas Dzelzceļnieku biedrība, Latvijas Aviācijas asociācija, Latvijas Jūrnieceības savienība, Ārvalstu investoru padome), saņemot 20 atbildes.

Tāpat TAP2027 ir saskaņotas ar citiem nacionāla līmeņa politikas dokumentiem: Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam⁵, Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.-2030. gadam⁶, NEKP2030⁷, Reģionālās politikas pamatnostādnēm 2021.-2027. gadam⁸, Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānam laika posmam līdz 2030. gadam⁹ un citiem.

1.2.2. Starptautiskie un ES vides aizsardzības dokumenti

Starptautiskie vides aizsardzības dokumenti

- Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām un Parīzes nolīgums

Konvencijas (pieņemta 1992. gadā) un uz tās pamata pieņemtā Kioto protokola (1997. gads) mērķis ir stabilizēt SEG koncentrāciju atmosfērā, nosakot gan vispārīgus pamatprincipus (konvencija), gan saistošos SEG emisiju samazināšanas apjomus (protokols). Atbilstoši Kioto protokolam, Latvijai līdz 2012. gadam bija noteikts 8% SEG emisiju samazināšanas mērķis, salīdzinājumā ar 1990. gadu. Dohas raunda rezultātā ir paredzētas arī turpmākās emisiju samazināšanas saistības līdz 2020. gadam. Lai sasniegtu Kioto protokolā iekļautos mērķus, valstīm jāīsteno virkne ar pasākumiem dažādos sektoros, kuru starpā ir iekļauts arī transporta sektors. Kaut gan ne konvencija, ne protokols neuzskaita konkrētus pasākumus attiecīgajos sektoros, lai īstenotu emisiju samazināšanas saistības, Kioto protokols nosaka, ka dalībvalstīm jāievieš nacionālās programmas, kas ietver pasākumus klimata pārmaiņu mīkstināšanai un klimata pārmaiņām piemērotas pielāgošanās atvieglošanai cita starpā arī transporta sektorā.

- Konvencija par robežšķērsojošo gaisa piesārņošanu lielos attālumos un tās protokoli

Konvencija tika pieņemta 1979. gadā ar galveno mērķi ierobežot, samazināt un novērst robežšķērsojošo gaisa piesārņojumu. Pēc konvencijas stāšanās spēkā tika pieņemti 8 protokoli, kuru prasību ievērošanai jānodrošina gaisa piesārņojuma monitorings, emisiju aprēķini, piesārņojuma novēršanas pasākumi u.c. Latvija ir pievienojusies pusei no protokoliem, kuru starpā ir arī Gēteborgas protokols „Par paskābināšanas, eitrofikācijas un piezemes ozona līmeņa samazināšanu”, kurā būtiska nozīme ir veltīta transporta sektora emisijām. Saskaņā ar protokola prasībām dalībvalstīm ir jāizveido un jāattīsta mazāku piesārņojumu radošas transporta sistēmas un jāveicina tādas transporta pārvaldības sistēmas,

⁵ VARAM, 2020. Informatīvais ziņojums: Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050.gadam

<http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40462398&mode=mk&date=2020-01-28>

⁶ Ministru kabineta rīkojums Nr. 197 (16.04.2020. (prot. Nr. 24 43. §)) Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.-2030. gadam. Likumi.lv- Latvijas Republikas tiesību akti
<https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam>

⁷EM, 2019. Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam.

<https://likumi.lv/ta/id/312423-par-latvijas-nacionalo-energetikas-un-klimata-planu-20212030-gadam>

⁸Ministru kabineta rīkojums Nr. 587 (26.11.2019. (prot. Nr. 54 63. §)) Par Reģionālās politikas pamatnostādnēm 2021.-2027. gadam. Likumi.lv- Latvijas Republikas tiesību akti.

<https://likumi.lv/ta/id/310954-par-rejonalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

⁹VARAM, 2019. Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030.gadam.

<https://likumi.lv/ta/id/308330-par-latvijas-pielagosanas-klimata-parmainam-planu-laika-posmam-lidz-2030-gadam>

lai samazinātu ceļu satiksmes radīto kopējo emisiju apjomu. Papildus protokola VIII pielikums nosaka degvielu un jauno mobilo piesārņojuma avotu robežvērtības.

- Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencija (Helsinku konvencija)

Helsinku konvencija pirmo reizi pieņemta 1974. gadā (jauna, papildināta konvencija pieņemta 1992. gadā) ar mērķi samazināt, aizkavēt un novērst Baltijas jūras vides piesārņošanu un sekmēt Baltijas jūras vides atveseļošanu un tās ekoloģiskā līdzsvara uzturēšanu. Konvencija attiecas uz Baltijas jūras reģiona piesārņošanas novēršanu gan no kuģiem, gan no sauszemes avotiem. Latvijas Republika abas konvencijas parakstīja 1992. gadā, apņēmoties sekmēt videi labvēlīgāko pieeju un labāko pieejamo tehnoloģiju, kā arī principa „piesārņotājs maksā” piemērošanu.

Konvencijas III pielikums attiecas specifiski uz piesārņojuma novēršanu no avotiem, kas atrodas uz sauszemes. Pielikuma 2. noteikumā uzskaitītas īpašas prasības, piemēram:

- municipālie notekūdeņi jāpārstrādā vismaz ar bioloģisko vai citām metodēm, kas ir vienlīdz efektīvas nozīmīgu parametru samazināšanā. Jāievieš ievērojams barības vielu satura samazinājums;
- piesārņošana no izkliedētiem avotiem, tai skaitā lauksaimniecības, jānovērš, veicinot un ieviešot Videi vēlamāko pieeju.

Konvencijas IV pielikums specifiski attiecas uz piesārņošanas novēršanu no kuģiem un tajā iekļauta prasībaveikt ostas valsts kontroli.

- Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL konvencija) un tās protokoli

Viens no būtiskākajiem instrumentiem, kas attiecas uz piesārņojuma novēršanu no kuģiem, ir 1973. gadā pieņemtā MARPOL konvencija. Tā kā pati konvencija vēl nebija stājusies spēkā tās pirmā Protokola izstrādes laikā, tā tika „integrēta” 1978. gada protokolā. Šie dokumenti stājās spēkā 1983. gadā. 1997. gadā tika pieņemts jauns Protokols – grozījumi MARPOL konvencijā kopā ar jauno tās VI pielikumu, kas stājās spēkā 2005. gadā. MARPOL konvencija ietver noteikumus piesārņojuma no kuģiem novēršanai un mazināšanai. Šie noteikumi attiecas gan uz piesārņojumu, kas rodas negadījumu rezultātā, gan uz piesārņojumu, kas rodas kuģa ekspluatācijas laikā. MARPOL konvencijā ir ietvertas prasības, lai novērstu piesārņojumu ar naftu, kaitīgām šķidrām vielām, kas tiek pārvadātas kā lejamkravas, notekūdeņiem, atkritumiem, kā arī prasības gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem.

- Sākotnējā IMO stratēģija SEG emisiju no kuģiem mazināšanai

2018. gadā Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (IMO) pieņēma Sākotnējo stratēģiju, kurā paredzēts samazināt starptautiskās kuģošanas radītās SEG emisijas par vismaz 50% līdz 2050. gadam (salīdzinājumā ar 2008. gadu) un virzīties uz kuģošanu bez emisijām. Sākotnējā stratēģija ir viens no punktiem IMO Ceļa kartē (*Roadmap for developing a comprehensive IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*¹⁰). Tā ietver īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa iespējamus pasākumus mērķa sasniegšanai un tas ir pirmais dokuments, kas jūrnieceības nozarē iezīmē virzību uz pilnīgu SEG emisiju samazināšanu (*pursuing efforts towards phasing out GHG emissions*), kā arī identificē tādus atbalsta pasākumus, kā kapacitātes stiprināšana, sadarbība tehnoloģiju jomā, pētniecības un izstrādes/attīstības

¹⁰ Roadmap for Developing a Comprehensive IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships (2016).

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Documents/MEPC%2070-18-ADD.1%20%28E%29.pdf>

pasākumi (inovatīvu tehnoloģiju izstrāde), un stimulē ieguldījumus alternatīvo degvielu un citu inovatīvu tehnoloģiju izstrādei.

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

Orhūsas konvencija ir pieņemta 1998. gadā ar mērķi aizsargāt ikvienas personas tiesības dzīvot vidē, kas atbilstu personas veselības stāvoklim un labklājībai, tādēļ katrai valstij, kas parakstījusi konvenciju, saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem ir jāgarantē tiesības piekļūt informācijai, sabiedrības dalība lēmumu pieņemšanā un iespēja griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem. Lai nodrošinātu konvencijas mērķa īstenošanu, Latvijā sabiedrības līdzdalība ir iekļauta Satversmē, kuras 115. pants nosaka, ka valsts aizsargā ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, sniedzot ziņas par vides stāvokli un rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu, kā arī virknē normatīvo aktu, kuru starpā ir arī Ministru kabineta noteikumi Nr.737 „Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” (pieņemti 02.12.2014.).

- Bernes konvencija par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu saglabāšanu (Bernes konvencija)

Bernes konvencija ir pieņemta 1979. gadā ar mērķi aizsargāt savvaļas floru un faunu un to dabiskās dzīvotnes, īpaši tās sugas un dzīvotnes, kuru aizsardzībai nepieciešama vairāku valstu sadarbība, un arī veicināt šādu sadarbību. Saskaņā ar konvencijas prasībām dalībvalstīm jāuzņemas pievērst uzmanību savvaļas floras un faunas saglabāšanai savas plānošanas un attīstības politikā un pasākumos pret piesārņošanu. Īpaši aizsardzības pasākumi ir piemērojami attiecībā uz konvencijas pielikumos uzskaitītajām sugām.

- Riodežaneiro konvencija par bioloģisko daudzveidību (Riodežaneiro konvencija)

Riodežaneiro konvencijas, kas pieņemta 1992. gadā, uzdevumi ir bioloģiskās daudzveidības saglabāšana, dzīvās dabas ilgtspējīga izmantošana un godīga un līdztiesīga ģenētisko resursu patērēšanā iegūto labumu sadale, ietverot gan pienācīgu pieeju ģenētiskajiem resursiem, gan atbilstošu tehnoloģiju nodošanu, ņemot vērā visas tiesības uz šiem resursiem un tehnoloģijām, gan pienācīgu finansēšanu. Konvencijā iekļautie galvenie pasākumi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un ilgtspējīgai izmantošanai paredz, ka līgumslēdzēju pusēm iespēju un vajadzību robežās:

- Jāizstrādā vai jāpielāgo jau esošās valstiskās stratēģijas, plānus vai programmas bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai un tās ilgtspējīgai izmantošanai, kurās noteikti jāatspoguļo šajā konvencijā izvirzītie uzdevumi, kuri attiecas uz konkrēto līgumslēdzēju pusi; un
- Jāiekļauj iespēju un vajadzību robežās bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un dzīvās dabas ilgtspējīgu izmantošanu atbilstošos nozaru un starpnozaru plānos, programmās un politikā.

Eiropas Savienības vides aizsardzības dokumenti

- ES Ilgtspējīgas attīstības stratēģija

Atjaunota ES Ilgtspējīgas attīstības stratēģija tika pieņemta 2006. gadā ar vispārējo mērķi “noteikt un izstrādāt darbības, kas palīdz ES sasniegt pastāvīgu dzīves kvalitātes uzlabojumu gan pašreizējām, gan nākamām paaudzēm, radot ilgtspējīgas kopienas, kas ir spējīgas pārvaldīt un izmantot resursus efektīvi un pilnībā izmantot ekoloģisko un sociālo jauninājumu potenciālo tautsaimniecībā, nodrošinot labklājību, vides aizsardzību un sociālo kohēziju”.

Stratēģijā ir uzskaitīti galvenie mērķi un uzdevumi šo mērķu sasniegšanai. Stratēģija cita starpā iekļauj šādus vispārējos uzdevumus:

- Ierobežot klimata pārmaiņas un to radītos izdevumus un negatīvo ietekmi uz sabiedrību un vidi;
- Uzlabot apsaimniekošanu un nepieļaut dabas resursu pārmērīgu izmantošanu, atzīstot ekosistēmu pakalpojumu vērtību;
- u.c..

- Komisijas Paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo Lietu Komitejai un Reģionu Komitejai:

“EIROPAS ZAĻAIS KURSS”

Ar šo 2019. gada decembra paziņojumu tiek nosprausts Eiropas zaļais kurss Eiropas Savienībai un tās iedzīvotājiem. Tā ir jauna izaugsmes stratēģija, kas tiecas ES pārveidot par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā siltumnīcefekta gāzu neto emisijas 2050. gadā samazinātos līdz nullei un ekonomiskā izaugsme būtu atsaistīta no resursu patēriņa. Tās mērķis ir arī aizsargāt, saglabāt un stiprināt ES dabas kapitālu un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labbūtību no vidiskiem apdraudējumiem un ietekmes. Tajā pašā laikā šai pārejai jābūt taisnīgai un iekļaujošai.

Eiropas Zaļais kurss paredz Izstrādāt pilnīgi transformatīvu rīcībpolitiku kopumu:

- Kāpināt 2030. un 2050. gadam nosprausto ES klimata mērķu vērienu;
- Sagādāt tīru un drošu enerģiju par pieņemamu cenu;
- Stimulēt rūpniecību pāriet uz nepiesārņojošu aprites ekonomiku;
- Būvēt un renovēt energoefektīvi un resursefektīvi;
- Paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti;
- “No lauka līdz galdam”: izveidot taisnīgu, veselīgu un vidi saudzējošu pārtikas sistēmu;
- Saglabāt un atjaunot ekosistēmas un bioloģisko daudzveidību;
- Tiekies uz nulles piesārņojumu ar mērķi panākt no toksikantiem brīvu vidi;kā arī paredz ilgtspēju integrēt visās ES rīcībpolitikās:
- Tiekies uz zaļo finansējumu un investīcijām un gādāt par taisnīgu pārkārtošanos;
- Zaļināt valsts budžetu un raidīt pareizos cenu signālus;
- Mobilizēt pētniecību un sekmēt inovāciju;
- Aktīvāk izmantot izglītību un apmācību;
- Zaļais zvērests nekaitēt.

Dokumentā ir identificēts, ka transports rada ceturtdaļu ES siltumnīcefekta gāzu emisiju, un to apjoms aizvien palielinās. Lai panāktu klimatneitralitāti, līdz 2050. gadam transporta radītās emisijas jāsamazina par 90 %. Gan autotransportam, gan dzelzceļam, aviācijai un ūdensceļu transportam būs jānodod ieguldījums emisiju samazināšanā. Tāpat noteikts, ka transporta izmaksām būtu jāatspoguļo tā ietekme uz vidi un veselību. Būtu jāizbeidz subsidēt fosilās degvielas, un Komisija Enerģijas nodokļu direktīvas pārskatīšanas gaitā rūpīgi izskatīs pašreizējos nodokļu atbrīvojumus, kas cita starpā attiecas arī uz aviācijas un jūras transporta degvielām, un vislabākos veidus jebkādu nepilnību novēršanai. Līdztekus ES būtu jāpaātrina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošana un ieviešana, kā arī būtu krasi jāsamazina transporta radītais piesārņojums, jo īpaši pilsētās. Pasākumu kopumam būtu jārisina tādi jautājumi kā emisijas, sastrēgumi pilsētās un sabiedriskā transporta piedāvājuma uzlabošana.

- Stratēģija “Eiropa 2020”

“Eiropa 2020: stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un iekļaujošai izaugsmei” tika apstiprināta 2010. gada 17. jūnijā ar galveno mērķi veicināt ES izaugsmi gan ES kopumā, gan tās dalībvalstīs,

sasniedzot konkrētus mērķus nodarbinātībā, inovācijās, izglītībā, sociālajā integrācijā un enerģētikā (ieskaitot klimata pārmaiņu samazināšanu). Stratēģijā ir ietverti pieci mērķi, kuri jāsasniež līdz 2020. gadam. Klimata/enerģētikas pamatmērķis paredz SEG emisiju samazinājumu par 20% salīdzinājumā ar 1990. gadu, 20% enerģijas iegūšanu no atjaunojamiem energoresursiem, kā arī energoefektivitātes paaugstināšanu par 20%. Augstākminētie mērķi tika pārveidoti arī valstu individuālajos mērķos, kuru izpilde kopumā sekmētu pamatmērķu sasniegšanu ES līmenī. Jāuzsver, ka, neskatoties uz to, ka dalībvalstu mērķi ir dažādi, tie nenosaka atbildības sadali. Latvijas izvirzītie mērķi vides jomā "Eiropa 2020" kontekstā cita starpā ietver:

- CO₂ emisiju samazināšanu par 17% salīdzinājumā ar 1990. gadu;
- 40% atjaunojamo energoresursu izmantošana;
- u.c.

Bez stratēģijā noteiktajiem mērķiem, tajā ietilpst arī septiņas „pamatiniciatīvas”, kas veido shēmu „Eiropa 2020” prioritāšu atbalstīšanai. Viena no būtiskākajām pamatiniciatīvām Transporta attīstības pamatnostādņu kontekstā ir „Resursu ziņā efektīva Eiropa”. Lai nodrošinātu sekmīgu pamatiniciatīvas ideju realizāciju, stratēģija izvirza kā piemēru sekojošus pasākumus, kas skar transporta sektoru un kas būtu jāveic EK līmenī – elektroenerģijas mobilitātes tīkla infrastruktūru paātrināta izvērsšana, satiksmes inteliģenta pārvaldība, uzlabota loģistika, pastāvīga CO₂ emisiju samazināšana autotransporta, aviācijas un jūras transporta nozarē, tostarp nozīmīgas Eiropas iniciatīvas par videi nekaitīgiem automobiļiem uzsākšana. Papildus dokumentā izklāstīti arī dalībvalstu līmenī īstenojamie uzdevumi:

- attīstīt „inteliģentu”, modernizētu un pilnībā savstarpēji savienotu transporta un enerģētikas infrastruktūru;
- nodrošināt tādu infrastruktūras projektu saskaņotu īstenošanu ES pamattīklā, kuri būtiski palielina ES kopējās transporta sistēmas efektivitāti;
- pievērsties transporta pilsētu dimensijai, kur rodas daudz sastrēgumu un emisiju;
- u.c.

Izstrādes stadijā šobrīd ir Stratēģija "Eiropa 2030", attiecībā uz kuru 2019. gada 10. decembrī ir pieņemti Eiropas Savienības padomes secinājumi.

- ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam

ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam, kas pieņemta 2009. gadā, ir pirmā ES iekšējā stratēģija Eiropas makroreģionam, kuras pamatā ir inovatīva un integrēta ilgtermiņa pieeja ES politiku īstenošanai Baltijas jūras reģionā. Stratēģijai ir definēti trīs galvenie mērķi:

- Glābt jūru;
- Apvienot Baltijas jūras reģionu;
- Celt iedzīvotāju labklājību.

Stratēģijas īstenošana balstās uz Rīcības plānu, kurš tiek regulāri atjaunots. 2017. gada 29. marta Eiropas Komisija izplatītajā Rīcības plāna redakcijā ir ietvertas 13 politikas jomas un 4 horizontālās darbības. Horizontālās darbības cita starpā ietver Klimatu (zemas emisijas attīstība; pielāgošanās klimata pārmaiņām) un Telpisko plānošanu (vienota pieeja, t.sk., veicinot starptautiska mēroga rīcības, uzlabojot reģiona pieejamību un savienojamību, izmantojot TEN-T potenciālu reģionālās attīstības kontekstā). Tāpat uzmanība pievērsta tādiem jautājumiem kā barības vielu novadīšanas jūrā samazināšana līdz pieļaujamiem līmeņiem, bīstamo vielu izmantošanas un ietekmes samazināšana u.c.

- Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu

Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu tika pieņemta 2005. gadā, pamatojoties uz Sesto Kopienas vides rīcības programmu (turpmāk tekstā 6 EAP), kas noteica mērķi sasniegt "tādu gaisa kvalitāti, kas nerada negatīvas sekas un riskus cilvēku veselībai un videi". Lai sasniegtu

attiecināmos gaisa kvalitātes mērķus, tematiskajā stratēģijā ir uzskaitīti sektori, kuros ir nepieciešams īstenot pasākumus gaisa kvalitātes uzlabošanai.

- Vispārējā Savienības vides rīcības programma

Šobrīd spēkā ir 7. vides rīcības programma, kas izstrādāta laikam līdz 2020. gadam – „Labklājīga dzīve ar pieejamajiem planētas resursiem” (pieņemta 2013. gadā).

Ar 7. vides rīcības programmu (VRP) ES ir vienojusies pastiprināt tās centienus aizsargāt dabas kapitālu, veicināt resursu izmantošanas ziņā efektīvu izaugsmi un inovācijas ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labklājību, vienlaikus ņemot vērā, ka Zemes resursi ir ierobežoti. Programmā ir norādīti 9 prioritārie mērķi un ES veicamie uzdevumi; starp mērķiem ir:

- aizsargāt, saglabāt un paplašināt Savienības dabas kapitālu;
- aizsargāt Savienības iedzīvotājus no vides radītās ietekmes un no apdraudējuma veselībai un labklājībai;
- padarīt Savienības pilsētas ilgtspējīgākas.

Izstrādes procesā patlaban ir Vispārējā Savienības vides rīcības programma 2021. – 2030. gadam “8. vides rīcības programma – centieni kopīgiem spēkiem mainīt tendences” attiecībā uz kuru 2019. gada 4. oktobrī pieņemti Eiropas Savienības padomes secinājumi.

- Baltā grāmata „Celvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”

Baltā grāmata pieņemta 2011. gadā un ir viena no nozīmīgākajām iniciatīvām ES transporta sektora stratēģisko dokumentu laukā, kas infrastruktūras un transporta nozares kā tādas attīstības perspektīvu nosaka, ņemot vērā arī resursu un vides ierobežojumus. Savā redzējumā par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu EK paredz augošus transporta apjomus un mobilitātes atbalstīšanu, vienlaikus līdz 2050. gadam samazinot emisijas par 60% attiecībā pret 1990. gadu, nepiesārņojoša pilsētas transporta koncepta atbalstīšanu, ar uzsvaru ne tikai uz SEG emisijām, bet arī uz gaisa kvalitāti un troksni, kā arī citus transporta sistēmas attīstības virzienus.

Lai sasniegtu mērķi par 60% samazināt SEG emisijas, Baltajā grāmatā ir uzskaitīti konkrēti kritēriji. Attiecībā uz vidi var izcelt šādus kritērijus:

- Līdz 2030. gadam uz pusi samazināt „tradicionālās degvielas” automobiļu izmantošanu pilsētas transportā; līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās; līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt pilsētu loģistiku praktiski bez CO₂ emisijām.
- Ilgtspējīgu degvielu ar zemu oglekļa saturu izmantošanai aviācijā līdz 2050. gadam jāsamazina 40%; tāpat līdz 2050. gadam par 40% jāsamazina ES CO₂ emisijas, ko rada kuģu degvielas (par 50%, ja tas praktiski iespējams).
- 30% no tādiem kravu pārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50% - līdz 2050. gadam, veicinot to ar efektīviem un zaļiem kravu pārvadājumu koridoriem.
- Pāriet uz principu „lietotājs maksā” un „piesārņotājs maksā” pilnīgu piemērošanu un privātā sektora iesaistīšanu.

Dokumenta I pielikumā ir pieejams iniciatīvu saraksts, kas cita starpā iekļauj tādus aspektus kā transporta sektora radīto trokšņa un CO₂ emisiju standartu reglamentēšanu, ilgtspējīgāku paradumu veicināšanu, ko var sasniegt ar tādiem pasākumiem kā transportlīdzekļu marķēšana, oglekļa dioksīda emisiju kalkulatoru uzņēmumiem un privātpersonām ieviešanu, ekoloģiskas autovadīšanas prasību iekļaušana vadītāju apliecības iegūšanai u.c.

Eiropas Komisijas paziņojums “Eiropas 2030. gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā”

Paziņojums no 2020.gada 17. septembra nosaka ambiciozākus klimata politikas mērķus, paredzot kāpināt 2030. un 2050. gadam nosprausto ES mērķu vērienu:

- līdz 2030. g. tiekties uz vismaz 55 % SEG emisiju samazinājumu
- līdz 2050. g. panākt klimatneitralitāti.

1.2.3. Nacionālie un reģionālie vides aizsardzības dokumenti un mērķi

- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija 2030)

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam tika pieņemta 2010. gadā, kad tā kļuva par valsts galveno plānošanas instrumentu ar likuma spēku, līdz ar to visiem valsts stratēģiskās plānošanas un attīstības dokumentiem ir jābūt izstrādātiem saskaņā ar stratēģijā noteiktajiem virzieniem un prioritātēm. Latvija 2030 pamatuzstādījumi ir laimīgs cilvēks labklājīgā valstī, ilgtspējīgs un veselīgs dzīvesveids, radoša, iecietīga un toleranta sabiedrība, sadarbībā radīta konkurētspēja un valsts kā atspējas partneris. Stratēģijā ir noteikti šādi mērķi, kas ir aktuāli transporta nozarei:

- Radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus. Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana.
- Latvijai jāklūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un citām ES valstīm un otrādi.
- Reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku.
- Lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.
- Lai nodrošinātu ātru starptautisko sasniedzamību ir jāattīsta lidostas “Rīga” infrastruktūra un maršrutu piedāvājums, kas ļautu palielināt pārvadāto pasažieru skaitu vismaz līdz 10 miljoniem gadā. Lidostai jāattīstās ne tikai kā svarīgam tiešo maršrutu galapunktam, bet arī kā nozīmīgai tranzīta lidostai tālākiem lidojumiem uz Vidusāzijas un NVS valstīm.

- Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021. – 2030.gadam

Dokuments paredzēts ilgtermiņa enerģētikas un klimata politikas plānošanai. Tas ir pieņemts 2020. gada februārī un tajā ir noteikti Latvijas valsts enerģētikas un klimata politikas pamatprincipi, mērķi un rīcības virzieni ar ilgtermiņa vīziju – ilgtspējīgā, konkurētspējīgā un drošā veidā veicināt ilgtspējīgas tautsaimniecības attīstību.

Plāna ilgtermiņa mērķis ir, uzlabojot enerģētisko drošību un sabiedrības labklājību, ilgtspējīgā, konkurētspējīgā, izmaksu efektīvā, drošā un uz tirgus principiem balstītā veidā veicināt klimatneitrālas tautsaimniecības attīstību. Cita starpā, plānā noteikti tādi rīcības virzieni kā:

- Energoefektivitātes uzlabošana, alternatīvo degvielu un atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanas veicināšana transportā;
- Nodokļu sistēmas "zaļināšana" un draudzīguma pievilcīguma energoefektivitātei un atjaunojamo energoresursu tehnoloģijām uzlabošana;
- Sabiedrības informēšana, izglītošana un izpratnes veicināšana.

Transporta nozare ir nozīmīgs enerģijas patērētājs valsts mērogā - Latvijā transports 2018.gadā veidoja 30,1% no kopējā enerģijas galapatēriņa. Attiecīgi novērtējamas arī SEG emisijas, par kurām ir atbildīga transporta nozare.

Par galvenajām ar transportu saistītajām problēmām esošajā situācijā ir atzīts vecs autoparks, kurā dominē ar dīzeļdegvielu un benzīnu darbināmi transportlīdzekļi, nenozīmīgs atjaunojamo energoresursu un elektroenerģijas patēriņš transportā, kā arī pieaugošs privāto transportlīdzekļu un arvien mazāks sabiedriskā transporta lietojums. Vēlamā situācija, kuru paredzams panākt ar plānā noteiktajām rīcībām 2030. gadā, ir šāda:

1. plašāk tiek izmantoti sabiedriskā transporta pakalpojumi un ir samazināts privāto transportlīdzekļu lietojums, jo īpaši pilsētās;
2. efektīvāka enerģijas izmantošana un alternatīvo degvielu, īpaši ne-emisiju enerģijas izmantošanas īpatsvara palielināšana;
3. mazāks naftas imports un lielāks Latvijā iegūtu atjaunojamo energoresursu patēriņš transportā.

- Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020. – 2030. gadam

Rīcības plāns (pieņemts 2020. gada aprīlī) ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kas izstrādāts, lai samazinātu gaisa piesārņojuma radīto negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēku veselību, kā arī samazinātu izmaksas un zaudēto darba laiku, ko veselības problēmu un ārstu apmeklējumu dēļ rada gaisa piesārņojums. Plānā tiek analizētas esošās emisiju tendences, analizētas emisiju prognozes, kā arī sniegta informācija par galvenajiem piesārņojuma avotiem.

Paredzams, ka plānā noteikto pasākumu īstenošana palīdzēs nodrošināt ES līmenī noteikto gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķu 2020., 2025. un 2030. gadam izpildi un veicinās cilvēku veselības un ekosistēmu aizsardzībai atbilstošas gaisa kvalitātes sasniegšanu Latvijas pilsētās. Plānā iekļauto pasākumu īstenošana sekmēs arī siltumnīcefektu izraisošo gāzu samazināšanos un var veicināt inovāciju ieviešanu un uzlabot konkurētspēju ekotehnoloģiju jomā.

Gaisa piesārņojuma samazināšanai un gaisa piesārņojuma mērķu sasniegšanai ir izvirzīti deviņi rīcības virzieni. Viens no rīcības virzieniem ir emisiju samazināšana transportā ar alternatīvo degvielu plašāku izmantošanu. Rīcības plānā paredzēto mērķu sasniegšanai attiecībā uz transporta sektoru, plānā ir noteikti šādi pasākumi:

1. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana;
2. Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu transporta sektorā;
3. Veicināt tīro (zaļo) publisko transportlīdzekļu izmantošanu;
4. Finansiāla atbalsta sniegšana jaunu videi draudzīgu autobusu iegādei, esošo autobusu aprīkošanai to videi draudzīgākai darbībai, tai skaitā ar alternatīvās degvielas veidiem;
5. Dzelzceļa tīkla elektrifikācija;
6. Finansiālā atbalsta sniegšana multimodālu transporta mezglu un pārsēšanās punktu veidošanai: stāvparku, sabiedriskā transporta pieturu un velonovietņu izveidei pie dzelzceļa stacijām, sabiedriskā transporta un dzelzceļa pieturu satuvīnāšanai;

7. Pastiprināt transportlīdzekļu tehnisko (tai skaitā, emisiju) kontroli uz ceļiem, kā arī novērst atgāzu pēcapstrādes sistēmu demontēšanu.

- Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam

Plāns ir pieņemts 2019. gadā, ņemot vērā dažādu Eiropas valstu pieredzi pielāgošanās klimata pārmaiņu risku pārvaldības jomā un pielāgošanās klimata pārmaiņām plānošanā. Plāns Latvijā attīsta pielāgošanās klimata pārmaiņām nodrošināšanas ciklu, kas paredz klimata ietekmju, ievainojamības un risku izvērtējumu; pielāgošanās plānošanu; pielāgošanās pasākumu ieviešanu; monitoringu un izvērtēšanu.

Plāna izstrādes pamatā ir Latvijas līdzšinējo klimata pārmaiņu analīze un klimata pārmaiņu scenāriji periodam līdz 2100. gadam, kā arī Latvijā veiktie klimata pārmaiņu ietekmju un risku izvērtējumi tādās 6 (sešās) jomās kā būvniecībā un infrastruktūras plānošanā, civilajā aizsardzībā un katastrofas pārvaldīšanā, veselībā un labklājībā, bioloģiskajā daudzveidībā un ekosistēmu pakalpojumos, lauksaimniecībā un mežsaimniecībā, tūrismā un ainavu plānošanā. Plāna virsmērķis ir mazināt Latvijas cilvēku, tautsaimniecības, infrastruktūras, apbūves un dabas ievainojamību pret klimata pārmaiņu ietekmēm un veicināt klimata pārmaiņu radīto iespēju izmantošanu. Plāna sasniegšanai ir izvirzīti pieci stratēģiskie mērķi:

1. Cilvēku dzīvība, veselība un labklājība, neatkarīgi no dzimuma, vecuma un sociālās piederības, ir pasargāta no klimata pārmaiņu nelabvēlīgas ietekmes;
2. Tautsaimniecība spēj pielāgoties klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un izmantot klimata pārmaiņu sniegtās iespējas;
3. Infrastruktūra un apbūve ir klimatnoturīga un plānota atbilstoši iespējamiem klimata riskiem;
4. Latvijas daba un kultūrvēsturiskās vērtības ir saglabātas un klimata pārmaiņu negatīvā ietekme uz tām - mazināta;
5. Ir nodrošināta zinātniskajā argumentācijā balstīta informācija, tai skaitā monitorings un prognozes, kas veicina pielāgošanās klimata pārmaiņām aspektu integrēšanu nozaru politiku un teritorijas attīstības plānošanas dokumentos, kā arī sabiedrības informēšanu.

- Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam

Stratēģija ir ilgtermiņa politikas plānošanas dokuments, kas pieņemta 2020. gada janvārī un izstrādāta, lai vienlaicīgi ar klimata pārmaiņu ierobežošanu un samazināšanu vairotu Latvijas tautsaimniecības ekonomisko konkurētspēju, kā arī lai Latvijas iedzīvotājiem tiktu nodrošināta droša dzīves vide. Stratēģija nosaka oglekļa mazieltipīgas attīstības (OMA) virzienus. Starptautiskās politikas kontekstā Stratēģija izstrādāta, lai veicinātu:

- SEG emisiju samazināšanas saistību izpildi saskaņā ar Parīzes nolīgumu izmaksu ziņā efektīvā veidā;
- pārraudzību attiecībā uz faktisko un prognozēto progresu SEG emisiju samazināšanai.

Stratēģijas virsmērķis ir Latvijas klimatneitralitāte 2050. gadā. Tā kā OMA īstenošanas galamērķis ir Latvijas klimatneitralitātes sasniegšana, būtiski ir ne tikai samazināt SEG emisijas, bet arī paaugstināt CO₂ piesaisti. Tātad ir divi stratēģiski mērķi:

1. SEG emisiju samazināšana visos tautsaimniecības sektoros;
2. CO₂ piesaistes palielināšana.

Kā viens iespējamais risinājums oglekļa mazietilpīgas attīstības nodrošināšanai noteikts resursefektīvs un videi draudzīgs transports. 2050. gadā transporta sektoram jābūt dekarbonizētam, kas galvenokārt ir panākts, pateicoties dažādām iniciatīvām un inovācijām transporta infrastruktūrā un transportlīdzekļu tehnoloģijās, kā arī izmaiņām sabiedrības ikdienas paradumos:

- Autotransports ir galvenokārt elektrificēts un uzlādes infrastruktūra ir plaši pieejama;
 - Gaisa transports efektīvi izmanto modernās biodegvielas un energoefektīvi risinājumi ir integrēti gaisa kuģos un lidostās;
 - Dzelzceļa transports ir galvenokārt elektrificēts un/vai pārvadājumu veikšanai izmanto citas alternatīvās degvielas;
 - Ūdens transports izmanto alternatīvās degvielas un energoefektīvus risinājumus degvielas patēriņa samazināšanai;
 - Nodrošināta ilgtspējīga un videi draudzīga iedzīvotāju mobilitāte;
 - Kravu pārvadājumi tiek veikti, izmantojot savstarpēji saistītu, efektīvu un gudru transporta sistēmu, kā arī multimodālos pārvadājumus;
 - Ceļu infrastruktūra ir atbilstoša jaunākajām transporta tendencēm, integrējot intelektiskās transporta sistēmas;
 - Ceļu tīkla attīstība tiek plānota ilgtspējīgi, ņemot vērā transporta attīstības tendences tostarp ievērojot mazāk aizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošību un mazinot ceļu būves ietekmi uz vidi un klimatu;
 - Digitālu risinājumu plaša izmantošana ir samazinājusi iedzīvotāju darījumu pārvietošanās nepieciešamību.
- Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai

Plānošanas dokuments apstiprināts 2016. gadā un tā mērķis ir veicināt Baltijas jūras Latvijas piekrastes, kā saimnieciski aktīvas un kvalitatīvas dzīves, kultūrvides un rekreācijas telpas attīstību, attīstības intereses līdzsvarojot ar dabas un vides aizsardzības prasībām. Piekrastes plānojums ir vadlīniju rakstura teritorijas attīstības plānošanas dokuments visas piekrastes publiskās infrastruktūras tīkla attīstībai ilgtermiņā, fokusējoties uz vienu no piekrastē būtiskākajām ekonomiskās attīstības jomām – tūrisma un rekreācijas attīstību. Atbilstoši plānojumam piekraste ir publiski pieejama. Atsevišķām vietām, piemēram, ĪADT stingrā režīma zonā un sezonas liegumos (sezonāli ierobežojumi), ražošanas teritorijām, ostu teritoriju daļām u.c., pamatojoties uz normatīvo regulējumu vai pašvaldību teritorijas plānojumam, var tikt noteikta ierobežota piekļuve. Apbūve piekrastē jāplāno un jāveido, ievērojot ilgtermiņa prognozes par klimata pārmaiņu ietekmi, krasta erozijas procesus un ainaviskās vērtības. Viena no centrālajām plānojumā rīcībām ir publiskās infrastruktūras attīstība. Vienots publiskās infrastruktūras tīkls piekrastē ir viens no nozīmīgākajiem priekšnoteikumiem ekonomiski aktīvas un daudzfunkcionālas piekrastes telpas attīstībai.

- Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam tika apstiprināts 2020. gada 2. jūlijā. Šis plāns ir galvenais valsts vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments Latvijā. Tas tika izstrādāts, īstenojot Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam (Latvija2030) un ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķus, lai septiņu gadu plānošanas periodā ikviens Latvijas iedzīvotājs un Latvijas sabiedrība kopumā panāktu dzīves kvalitātes uzlabošanos. Viens no plāna projektā ietvertajiem rīcības virzieniem ir “Daba un Vide – “Zaļais kurss””.

Rīcības virziens paredz šādu mērķu sasniegšanu:

- Oglekļa mazietilpīga un klimatnoturīga attīstība, lai Latvija sasniegtu klimata, enerģētikas, gaisa piesārņojuma samazināšanas, ūdeņu stāvokļa uzlabošanās un atkritumu apsaimniekošanas nacionālos mērķus un nodrošinātu vides kvalitātes saglabāšanu un uzlabošanu un īstenotu drošas un kvalitatīvas, tai skaitā bioloģiskas, pārtikas apriņķi, kā arī dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu;
- Bioloģiskās daudzveidības saglabāšana, kas balstīta zinātniskajos pētījumos, līdzsvarojot ekoloģiskās, ekonomiskās un sociālās intereses.
- Īstenota vides, dabas resursu apsaimniekošanas un enerģētikas politika, kas balstīta uz taisnīgumu un savstarpējo uzticēšanos, sabiedrības atbalstu dabas un klimata aizsardzības pasākumiem, nosakot skaidrus un atklātus valsts un iedzīvotāju sadarbības modeļus un iesaistīšanos lēmumu pieņemšanā.

Savukārt rīcības virzienā "Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi" cita starpā kā mērķis noteikts attīstīt integrētu, ilgtspējīgu transporta sistēmu, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā (*Rail Baltica*) un nodrošinot pamattīkla un visaptverošā tīkla sasaisti.

- Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018. – 2022.gadam

Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns izstrādāts, ievērojot Dzelzceļa likuma 9.panta otrās daļas noteikumus, ar ko pārņemtas Direktīvas 2012/34/ES prasības, un ievērojot Dzelzceļa likuma 6.panta noteikumus. Saskaņā ar likumā un šajā plānā noteikto, valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām. Dzelzceļa transports ne tikai nacionālā, bet arī starptautiskā līmeņa transporta un vides politikas plānošanas dokumentos ir atzīts par videi draudzīgāko transporta veidu, paredzot šim transporta veidam būtisku lomu kopējo ilgtermiņa vides mērķu sasniegšanā. Nozīmīgākie dzelzceļa transporta vides aspekti papildus siltumnīcefekta gāzu emisijām ir sliežu ceļu piesārņojums ar naftas produktiem (tostarp vēsturiskais), troksnis un vibrācijas, klimata pārmaiņu ietekme (krasas temperatūras izmaiņas, plūdi).

- Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2012. – 2020. gadam

Dzelzceļa nozares vides aizsardzības plānošanas dokuments tiek izstrādāts saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31. pantu. Tas ietver ieteikumu un rekomendāciju kopumu, kas būtu jāņem vērā dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumiem, veicot savas darbības plānošanu, kā arī tā mērķi un uzdevumi būtu iekļaujami vai vērā ņemami citos plānošanas dokumentos, kas skar vides aizsardzību un transporta attīstību. Šobrīd ir pieejams 2017. gadā atjaunotais dokumenta variants, bet izstrādes stadijā ir Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2021-2027. gadam.

- Vides politikas pamatnostādnes

Šobrīd spēkā ir 2014. gadā pieņemtās Vides politikas pamatnostādnes 2014. – 2020. gadam. Izstrādes stadijā ir Vides politikas pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam. SIVN veikšanas laikā izstrādes stadijā esošo pamatnostādņu projekts nav publiski pieejams.

- Upju baseinu apsaimniekošanas plāni

2015. gadā ir izstrādāti Daugavas, Gaujas, Ventas un Lielupes upju baseinu apsaimniekošanas plāni 2016. – 2021. gadam. Upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plāni ir vidēja termiņa

attīstības dokumenti, kas raksturo esošo ūdens kvalitāti, slodzes, ietekmes, sniedz riska izvērtējumu un, ja ūdeņu kvalitāte nav laba vai pastāv risks ka tā pasliktināsies, piedāvā iespējamus risinājumus.

Upju baseinu apsaimniekošanas plāni ir izstrādāti izpildot uzdevumus, kas iekļauti Ūdens apsaimniekošanas likumā un ar minēto likumu pārņemtajā Padomes un Parlamenta 2000. gada 23. oktobra direktīvā 2000/60/EK, kas nosaka struktūru Eiropas Kopienas rīcībai ūdeņu aizsardzības politikas jomā. Plānu galvenais mērķis ir uzlabot virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti, veicinot to laba stāvokļa sasniegšanu, kā arī informēt sabiedrību par ūdens kvalitāti un interešu grupu iesaistīšanas iespējām ūdens vides jautājumu risināšanā. Ņemot vērā, ka ostu darbības nodrošināšanai nepieciešamie padziļināšanas darbi izmaina ūdens un sanešu plūsmu, kā arī gultnes un krastu struktūru, radot būtisku slodzi ūdensobjektam, tās ir aplūkojamas kā būtisks faktors Upju baseinu apgabalu apsaimniekošanas plānu kontekstā.

- Rīcības plāni trokšņa samazināšanai

Saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumiem Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” aglomerācijām, autoceļiem, dzelzceļa līnijām un lidostām, kam ir izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes, izstrādā rīcības plānus trokšņa samazināšanai. Rīcības plānu izstrādā, lai novērstu vai samazinātu vides troksni, ja tas nepieciešams, vai saglabātu esošo stāvokli teritorijās, kurās trokšņa rādītāji atbilst šajos noteikumos noteiktajām prasībām.

- Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam

Reģionālās politikas pamatnostādnes ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kas nosaka Latvijas reģionālo politiku, aptverot laika periodu līdz 2027. gadam. Dokuments ir pieņemts 2019. gadā. Reģionālās politikas mērķis ir visu reģionu potenciāla attīstība un sociālekonomisko atšķirību mazināšana, stiprinot to iekšējo un ārējo konkurētspēju, kā arī nodrošinot teritoriju specifikai atbilstošus risinājumus apdzīvojuma un kvalitatīvas dzīves vides attīstībai.

Mērķa sasniegšanai noteikti divi apakšmērķi, proti, (1) Uzņēmējdarbības vides uzlabošana reģionos un (2) Pakalpojumu efektivitātes uzlabošana reģionos. Viens no apakšmērķu sasniegšanai piedāvātajiem rīcības virzieniem ir “B.2. rīcības virziens. Sasniedzamība un dzīves vide reģionos”. Šī rīcības virziena ietvaros paredzēta šādu uzdevumu izpilde:

- Sasniedzamība starp reģioniem;
- Transports pēc pieprasījuma pašvaldībās;
- Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu tīkla pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas kontekstā;
- Mobilitātes uzlabošana Rīgas metropoles areālā;
- Pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras attīstība un mobilitātes uzlabošana;
- Ilgtspējīga publiskās ārtelpas attīstība.

- Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns

Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns ir pieņemts 2010. gadā un attiecas uz periodu no 2011. – 2040. gadam. Plāna kopējais mērķis ir „Noteikt nepieciešamās darbības, lai veicinātu Rīgas un Pierīgas vienotas transporta sistēmas izveidi, tādējādi uzlabojot teritoriju sasniegjamību”. Papildus kopējam mērķim, plānā ir noteikti 7 galvenie mērķi, kur attiecībā uz vidi jāatzīmē 2. mērķis – „Izveidot kvalitatīvu, saistošu un konkurētspējīgu sabiedriskā transporta sistēmu, priekšroku dodot elektriskajiem un dzelzceļa transporta modeļiem” -, kas saskaņā ar plānu samazinās transporta negatīvo ietekmi uz vidi.

- Plānošanas reģionu attīstības plānošanas dokumenti

Saskaņā ar Reģionālās attīstības likumu, Latvijā ir izveidoti pieci plānošanas reģioni – Kurzemes plānošanas reģions, Latgales plānošanas reģions, Rīgas plānošanas reģions, Vidzemes plānošanas reģions un Zemgales plānošanas reģions -, kuriem tiek izstrādāti ilgtermiņa un vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumenti. Reģionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumenti ir hierarhiski pakārtoti zem nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem, līdz ar to TAP ir hierarhiski augstāks par reģionālajiem attīstības plānošanas dokumentiem.

Lai nodrošinātu augstākminēto dokumentu savstarpēju atbilstību, Reģionālās attīstības likums nosaka, ka plānošanas reģioniem ir jāizvērtē nozaru attīstības programmu atbilstību plānošanas reģiona attīstības plānošanas dokumentiem un, konstatējot neatbilstību, jāierosina grozīt nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentus vai jālemj par grozījumiem plānošanas reģiona plānošanas dokumentos.

2. Vides pārskata sagatavošanas procedūra un iesaistītās institūcijas, sabiedrības līdzdalība un rezultāti

2.1. Vispārējā pieeja un metodes

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

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

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

Vispārējo pieeju SIVN izstrādē Transporta attīstības pamatnostādnēm nosaka SIVN procedūru reglamentējošie normatīvie akti - likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un uz likuma pamata izdotie Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumi Nr. 157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”. Ar šiem normatīvajiem aktiem Latvijā ir pārņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK „Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu”.

SIVN procesa pamatprincipi:

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

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

Ilgspējīgas attīstības princips – ilgtspējīga attīstība ir kļuvusi par pamatprincipu gan ES, gan starptautiskā līmenī. Ilgtspējīgas pilsētas un kopienas ir viens no ANO globālajiem ilgtspējīgas attīstības mērķiem 2030. gadam, kas pieņemti ar rezolūciju “Mūsu pasaules pārveidošana: ilgtspējīgas attīstības programma 2030. gadam”.

Alternatīvu izvērtēšana – nepieciešams izvērtēt, kā plānošanas dokumentā paredzētās rīcības un to iespējamās alternatīvas ietekmēs vides resursus un to kvalitāti.

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

SIVN procesā ir ievērotas četras stadijas:

1. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma veida un apjoma apzināšana. Šajā stadijā tika noteikts SIVN apjoms un detalizācijas pakāpe, ņemot vērā plānošanas dokumenta un tā realizācijas alternatīvu iespējamo ietekmi uz vidi, noteiktas novērtējumam izmantojamās metodes, kā arī vides pārskata struktūra.

Galvenie 1. posma uzdevumi:

- vides faktoru un esošā vides stāvokļa apzināšana;
- vides problēmu un vides aizsardzības uzdevumu noteikšana;
- SIVN mērķu un indikatoru noteikšana;
- iespējamo alternatīvu apzināšana.

Pirmās SIVN stadijas ietvaros tika izstrādāta vienota vērtēšanas metodika, nodrošinot, ka visi eksperti izmanto vienotas vai salīdzināmas metodoloģiskās pieejas, veicot izvērtējumu. Lai nodrošinātu TAP2027 ietekmju vērtēšanas procesa caurskatāmību, katram no vērtējamajiem aspektiem tika izstrādāti ietekmju vērtēšanas kritēriji (skat. 2.1. tabulu). SIVN aspekti ietekmju vērtēšanas kontekstā tika identificēti, pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumos Nr. 156 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” uzskaitītajiem aspektiem, atlasot tos, kas aktuāli attiecīgā plānošanas dokumenta kontekstā. Mērķi un ietekmju vērtēšanas kritēriji tika noteikti, ņemot vērā plānošanas dokumentos iekļautos mērķus un normatīvo aktu prasības attiecīgajās jomās (plānošanas dokumentos iekļautie vides mērķi apkopoti un īsumā aprakstīti 1.2. nodaļā).

2.1.1. tabula. SIVN aspektu ietekmju vērtēšanas kritēriji

SIVN aspekts	Mērķi	Ietekmju vērtēšanas kritēriji
Cilvēku veselība	-Gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķu izpilde transporta sektorā -Cilvēku veselības un ekosistēmu aizsardzībai atbilstošas gaisa kvalitātes sasniegšana Latvijas pilsētās	- Vai tiek veicināts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita pieaugums un alternatīvo degvielu izmantošana -Vai plānota transporta sistēmas pilnveidošana, tai skaitā palielinot ilgtspējīgā transporta daļu pasažieru pārvadājumos (primāri, dzelzceļa pārvadājumu) -Vai tiek stimulētas iedzīvotāju ilgtspējīgas izvēles un nostiprināti paradumi, kas rada mazas emisijas -Vai paredzēts attīstīt infrastruktūru, kas nodrošina gaisa piesārņojuma samazināšanos un piemērota mazemisiju un bezemisiju risinājumiem
	Trokšņa piesārņojuma samazināšana vai tā pieauguma kavēšana cilvēka veselības aizsardzībai un pakāpeniskai virzībai uz valstī noteikto trokšņa piesārņojuma normatīvu sasniegšanu	- Vai TAP paredz tādu transporta infrastruktūras objektu attīstīšanu un nozīmes palielināšanu, kas rada mazāku vides piesārņojumu - Vai TAP sekmē alternatīvu mobilitātes risinājumu ieviešanu -Vai TAP paredz īstenot pasākumus trokšņa emisijas mazināšanai -Vai TAP paredz pietiekamus risinājumus trokšņa ietekmes mazināšanai, vienlaikus veicinot transporta infrastruktūras objektu attīstību
Klimata pārmaiņas	Veicināt SEG emisiju samazināšanu, tiecoties uz maz-/ bez-emisiju mobilitāti, un nodrošināt pielāgošanos klimata pārmaiņām	- Vai tiek veicināta maz-/bez-emisiju transporta attīstība - Vai ir noteikti pasākumi, kas nodrošinātu pielāgošanos klimata pārmaiņu radītajiem draudiem
Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT	Izvairīties no negatīvas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību un ĪADT ekoloģisko integritāti	-Vai pasākums samazina iekšdedzes dzinēju transporta satiksmes intensitāti un ar to saistītās piesārņojošo vielu emisijas - Vai infrastruktūras objektu izbūves gaitā var tikt radīts traucējums sugām vai arī

		iznīcinātas vai negatīvi ietekmētas aizsargājamo biotopu platības - Vai pasākumi jūras piekrastē var ietekmēt piekrastes erozijas un akumulācijas procesus un līdz ar to piekrastes biotopus
Ainavas	Saglabāt ainavu struktūras funkcionalitāti un nodrošināt sabalansētu ainavu pārvaldību transporta infrastruktūras attīstībā	-Vai tiek izmantoti risinājumi, kuri samazina ainavu fragmentāciju -Vai tiek ņemti vērā ainavu estētiskie un kultūrvēsturiskie aspekti
Augsnes un grunts piesārņojums	Novērst jauna piesārņojuma rašanos	Vai tiek izmantoti risinājumi, kuri samazina potenciālo augsnes piesārņojumu?
Ūdens kvalitāte un plūdu risks	Samazināt piesārņojuma nokļūšanu riska ūdensobjektos	Vai tiek izmantoti risinājumi, kuri samazina ūdensobjektu piesārņojuma iespējamību
	Veicot jaunu objektu būvniecību un esošo objektu rekonstrukciju, neveicināt plūdu iespējamību	Vai tiek izmantoti risinājumi, kuri samazina plūdu iespējamību

2. *Vides pārskata sagatavošana.* Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma rezultāti tiek apkopoti Vides pārskatā. Normatīvajos aktos ir noteiktas prasības par Vides pārskata sagatavošanu un tajā iekļaujamo informāciju. Novērtējums lielā mērā ir atkarīgs no datu nodrošinājuma un to analīzes. Ietekmes analīzes galvenais mērķis ir sniegt visaptverošu un skaidru informāciju par visām iespējamām alternatīvām, t.sk. salīdzināt tās savā starpā vai ar „nulles” alternatīvu.

Vides pārskats balstās uz TAP2027 iekļauto uzdevumu izvērtējumu, kā arī uz vērtējumu par plānošanas dokumenta atbilstību starptautiskajai, ES un nacionālajai vides politikai. Vides pārskata izstrādes procesā izmantotas dažādas metodes datu iegūšanai un analīzei.

SIVN veikšanai izmantota publiski pieejamā valsts, vai atsevišķos gadījumos – reģiona un pašvaldību līmeņa informācija:

- statistikas dati,
- vides stāvokļa pārskati,
- vides monitoringa atskaišu dati,
- vides indikatoru izpildes informācija,
- dažādu politikas plānošanas dokumentu analītiskā daļa,
- pētījumu rezultāti,
- citi avoti.

Datu analīzē izmantotas kvantitatīvās (datu apjoms, teritoriālais pārklājums, novērojumu rindas garums, u.c.) un kvalitatīvās (informācijas attiecināmība, specifika, aktualitāte, uzticamība, u.c.) novērtēšanas metodes, kā arī šo metožu kombinācija, ņemot vērā informācijas un datu veidu.

Būtisks instruments, kas izmantots datu apstrādē un analīzē, ir ģeogrāfiskās informācijas sistēmas (turpmāk – ĢIS), kas ļauj ar telpisko informāciju sasaistīt aprakstošos datus. Metode ļauj vizuāli aplūkot ietekmju tendences ilgākā laika griezumā. Minētos datus var sakārtot slāņos, kas atvieglo tālāko analīzes procesu un dod uzskatāmu informāciju par noteiktu ģeogrāfisku teritoriju. Telpiskās analīzes topogrāfiskie dati izmantoti, analizējot noteiktas ietekmes. ĢIS tiek izmantotas esošā vides stāvokļa analīzē, piesārņojuma avotu un ietekmju identificēšanai, ietekmju novērtēšanai, vēlamo risinājumu novērtēšanai un alternatīvu salīdzināšanai.

Vides pārskata sagatavošanā var izdalīt šādus būtiskākos etapus:

- Transporta attīstības pamatnostādņu sasaiste ar citiem plānošanas dokumentiem un atbilstība likumdošanas prasībām

Īstenojot pamatnostādnes, ir svarīgi, lai tiktu ievērotas arī citos plānošanas dokumentos izvirzītās prioritātes un plānotie pasākumi, tādējādi nodrošinot nepieciešamo sinerģiju. Plānotajiem risinājumiem jāatbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Cita starpā, īpaša uzmanība tika pievērsta TAP2027 atbilstībai starptautiskā, ES un nacionālā līmeņa politikas dokumentiem ar plānošanas dokumentu saistītās vides jomās.

- Pašreizējās situācijas novērtējums un „nulles” scenārijs

Vide sevī ietver ļoti plašu jautājumu loku, tādēļ noteiktas tās galvenās jomas, kuras TAP2027 kontekstā ir nozīmīgākās un kurām ir būtiskākā ietekme uz vidi. Tika apkopota pieejamā pamatinformācija par vides stāvokli Latvijā saistībā ar pamatnostādņēm, tādējādi veicot sākotnējo novērtējumu un identificējot būtiskos vides aspektus, kas saistīti ar plānošanas dokumentu.

- TAP2027 īstenošanas būtiskāko ietekmju uz vidi vērtējums

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

- gaisa kvalitāte;
- klimata pārmaiņas
- troksnis;
- bioloģiskā daudzveidība un ĪADT;
- ainavas;
- augsnes un grunts piesārņojums;
- ūdens kvalitāte un plūdu risks;
- saistība starp šīm jomām.

Augstāk uzskaitītie aspekti atlasīti SIVN ietvara noteikšanas posmā, identificējot plānošanas dokumentam aktuālākos potenciālos vides aspektus. Ietekme uz cilvēku veselību tiek vērtēta gaisa kvalitātes un trokšņa kontekstā. Savukārt ietekme uz materiālajām vērtībām tiek vērtēta caur ietekmi uz resursiem.

- TAP2027 monitorings

Plānošanas dokumenta ietekmju uz vidi monitoringu veic, lai konstatētu, kādas ir ar plānošanas dokumenta realizāciju saistītās vides ietekmes, t.sk. arī neparedzētās ietekmes un vai plānošanas dokumentā nav jāveic grozījumi. Sniedzot priekšlikumus rādītājiem un plānošanas dokumenta ieviešanas monitoringam, primāri tiek izvēlēti tādi rādītāji, kuri jau tiek aprēķināti vai kuru aprēķināšanai tiek sistemātiski apkopota bāzes informācija.

2.2. Konsultācijas un sabiedrības iesaiste

Sabiedrības, organizāciju un institūciju viedoklis tiek ņemts vērā, organizējot Vides pārskata projekta sabiedriskās apspriešanas procesu, tai skaitā sabiedriskās apspriešanas sanāksmi, un iestrādājot sabiedrības pārstāvju komentārus Vides pārskata gala redakcijā.

Saskaņā ar Covid-19 infekcijas izplatības pārvaldības likumu dokumentu projektu sabiedriskā apspriešana notika neklātienē formā no 2020. gada 7. oktobra līdz 2020. gada 6. novembrim. Tās laikā, izmantojot tiešsaistes videokonferences formātu, 2020. gada 19. oktobrī plkst. 10.00 tika organizēta sabiedriskās apspriešanas sanāksme. Vides pārskata un plānošanas dokumentu projekti, kā arī video prezentācija tika publicēti Satiksmis ministrijas un SIA Estonian, Latvian & Lithuanian Environment mājaslapās. Paziņojums par sabiedrisko apspriešanu un sanāksmes protokols ir pievienoti Vides pārskata 2. pielikumā.

Atbilstoši konsultācijām ar Vides pārraudzības valsts biroju, Vides pārskata projekts komentāru un priekšlikumu saņemšanai tika nosūtīts šādām institūcijām:

- Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai;
- Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijai;
- Latvijas Republikas Veselības ministrijai;
- Vides konsultatīvajai padomei;
- Dabas aizsardzības pārvaldei;
- Valsts vides dienestam.

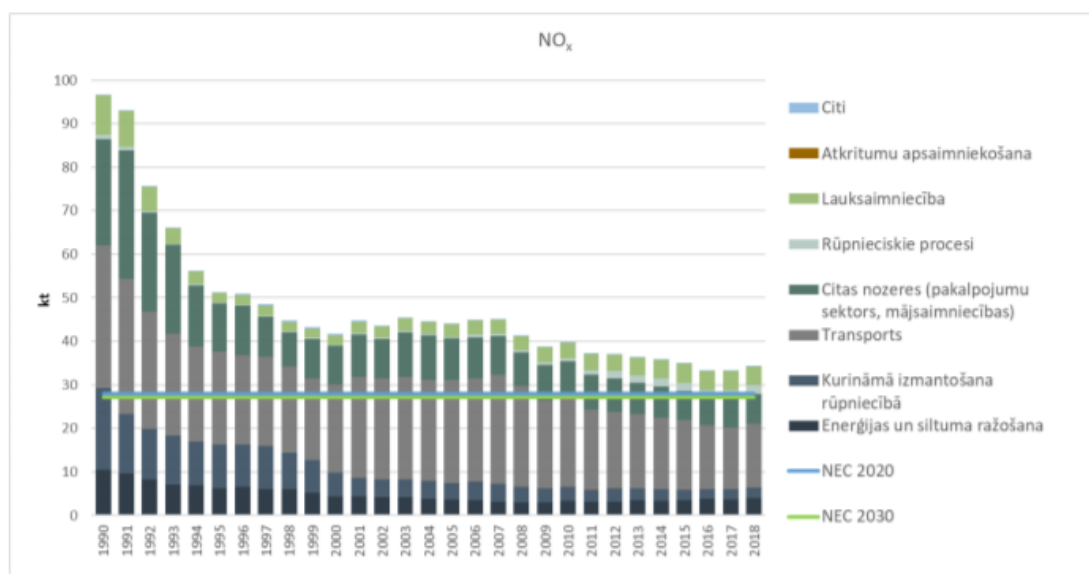
Komentāri un priekšlikumi par Vides pārskata projektu saņemti no VARAM, EM, Rīgas pilsētas Attīstības departamenta, Dabas aizsardzības pārvaldes un no Transportbūvju inženieru asociācijas. Atzinumos sniegti divu veidu komentāri – identificēta nepieciešamība veikt redakcionālus labojumus un precizējumus, kā arī komentāri veikt labojumus pēc būtības. Kopsavilkums par saņemtajiem komentāriem, kā arī atbildes uz komentāriem sniegtas Vides pārskata 2. pielikumā.

3. Esošā vides stāvokļa apraksts un iespējamā attīstība, ja plānošanas dokuments netiktu īstenots

Zemāk sniegts detalizēts esošā vides stāvokļa apraksts, analizējot datus par esošo vides stāvokli teritorijās, kuras plānošanas dokumenta īstenošana var būtiski ietekmēt un iekļaujot būtiskāko ar izvērtējamo plānošanas dokumentu saistīto vides problēmu aprakstu. Zemāk aprakstīto situāciju var pieņemt arī par „nulles” alternatīvu, jeb situācijas aprakstu gadījumā, ja pamatnostādnes netiek īstenotas.

3.1. Gaisa kvalitāte

Transports rada būtisku ietekmi uz gaisa kvalitāti, un līdzīgi kā citās ES dalībvalstīs arī Latvijā transporta sektors ir viens no lielākajiem gaisa piesārņojuma avotiem. Saskaņā ar 2020. gada Latvijas informatīvo inventarizācijas ziņojumu 2018. gadā transporta sektors sastādīja 42,7 % no kopējā radītā slāpekļa oksīdu (NO_x) emisiju apjoma valstī. Transporta sektors ir atbildīgs arī par daļu no oglekļa oksīda (CO), sēra oksīdu (SO_x) un nemetāna gaistošo emisiju (NMGOS) daudzuma valstī. Šīs piesārņojošās vielas atstāj negatīvu ietekmi gan uz cilvēka veselību – galvenokārt elpceļiem, gan uz vidi – paskābināšanās (SO_x , NO_x), eitrofikācija (NO_x), kā arī piezemes ozona veidošanos (NO_x). Radītā NO_x emisijas daudzuma izmaiņas un sadalījums pa sektoriem laika posmā no 1990. gada līdz 2018. gadam redzams 3.1.1. attēlā.

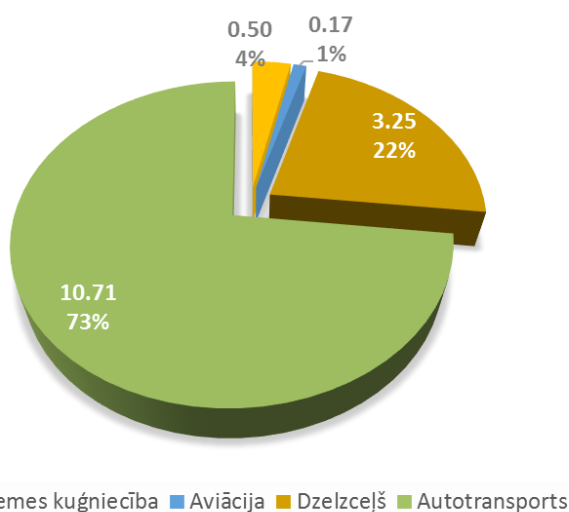


3.1.1. attēls. NO_x emisijas 1990.-2018. gadā Latvijā, kilotonnas (kt)¹¹

2018. gadā Latvijā tika radītas 34,25 kt NO_x un būtisku lomu ieņēma tieši transporta sektors (42,7 %), it īpaši ceļu transports, kas veidoja 31,3 % no kopējām NO_x emisijām. 3.1.1. attēlā redzams Latvijai noteiktais emisiju samazināšanas mērķis slāpekļa oksīdiem periodā no 2020.-2030. gadam, kas veido 32 % no 2005. gada emisijām jeb 28,00 kt (NEC 2020) un periodā pēc 2030. gada – 34 % pret 2005. gada emisijām jeb 27,18 kt (NEC 2030)¹². NO_x sadalījumu pa transporta apakšnozarēm skatīt 3.1.2. attēlā.

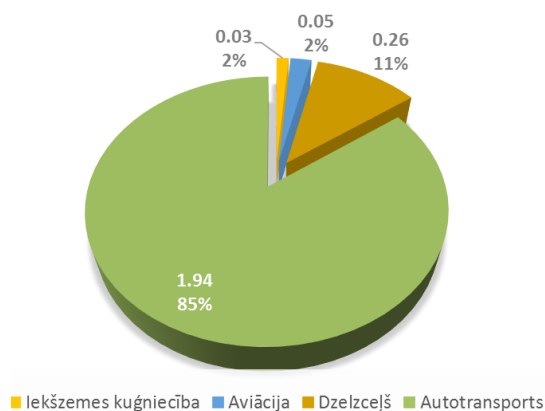
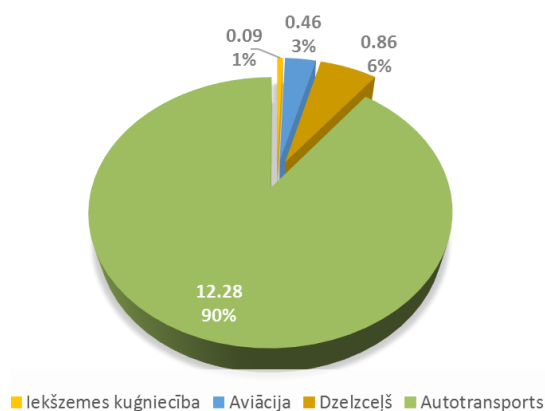
¹¹ 2020. gadā iesniegtās gaisu piesārņojošo vielu inventarizācijas kopsavilkums
https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Gaiss/Piesarnojums/New/2020_konsp.pdf

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L2284&from=BG>



3.1.2. attēls. Transporta apakšnozaru radītais NO_x piesārņojuma daudzums (kt) un to savstarpējais sadalījums 2018. gadā¹³

Pēc aprēķinu rezultātiem 2018. gadā Latvijā tika radīts 123,70 kt CO (transporta sektors – 11,1 %), 3,86 kt SO₂ (transporta sektors – 1,6 %) un 39,99 kt NMGOS (transporta sektors – 5,7 %). Transporta radītās SO₂ emisijas ir būtiski samazinājušās pēc stingrāku prasību ieviešanas par pieļaujamo sēra saturu autotransportā un dzelzceļā izmantotajām degvielām. CO un NMGOS sadalījumu pa transporta apakšnozarēm skatīt 3.1.3. un 3.1.4. attēlā.



3.1.3. attēls. Transporta apakšnozaru radītais CO piesārņojuma daudzums (kt) un to savstarpējais sadalījums 2018. gadā¹⁴

3.1.4. attēls. Transporta apakšnozaru radītais NMGOS piesārņojuma daudzums (kt) un to savstarpējais sadalījums 2018. gadā¹⁵

Arī transporta sektora radītā CO un NMGOS piesārņojuma daudzumam ir tendence samazināties, palielinoties videi draudzīgāku automobiļu izmantošanai, t.i., vairāk EURO4, EURO5 un EURO6 emisijas klases automobiļus. Emisiju daudzuma samazinājumu ietekmē arī

¹³ https://www.ceip.at/ms/ceip_home1/ceip_home/status_reporting/2020_submissions/

¹⁴ https://www.ceip.at/ms/ceip_home1/ceip_home/status_reporting/2020_submissions/

¹⁵ https://www.ceip.at/ms/ceip_home1/ceip_home/status_reporting/2020_submissions/

zemāks degvielas patēriņš un labāku tehnoloģiju izmantošana autotransportā, kas novērš nepilnīgu degvielas sadegšanu.¹⁶

Augstākminētie dati par transporta sektora emisijām attiecas uz degvielas sadedzināšanas procesiem, tomēr jāņem vērā, ka emisijas rodas arī no tādām darbībām kā kravu pārkraušana ostu termināļos, autotransporta riepu nolietojuma, autotransporta saskares ar ceļa virsmu u.c. Gan kravu pārkraušana, gan autotransporta riepu nolietojums un saskare ar ceļa virsmu, kā arī dzelzceļa transporta riteņu nodilums un saskare ar sliežu virsmu ir uzskatāmi kā daļiņu PM₁₀, kā arī daļiņu PM_{2.5} avoti.

Autotransporta ietekme uz gaisa kvalitāti

Gaisa kvalitātes monitoringa programmas ietvaros Latvijas teritorijā ir uzstādītas gaisa kvalitātes monitoringa stacijas, kuras tiek iedalītas lauku fona stacijās, pilsētas fonu stacijās, autotransporta piesārņojuma avotu ietekmes stacijās un rūpnieciskā piesārņojuma novērtējuma stacijās. Autotransporta radītā gaisa piesārņojuma kontekstā visaktuālākā ir informācija, kas iegūta no autotransporta piesārņojuma avotu ietekmes stacijām. Autotransporta piesārņojuma monitoringu nodrošina divas VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" (turpmāk – LVĢMC) monitoringa stacijas Liepājā un Rēzeknē¹⁷ un viena Rīgas domes un LVĢMC gaisa monitoringa stacija Brīvības ielā¹⁸. Balstoties uz pēdējiem gaisa kvalitātes novērtējuma datiem,¹⁹ tika veikti sekojoši secinājumi attiecībā uz autotransporta piesārņojuma avotu ietekmes stacijās veiktajiem novērojumiem:

- stacijā "Brīvības iela" 2018. gadā tika pārsniegts daļiņu PM₁₀ gada vidējais un diennakts vidējais augšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis cilvēka veselības aizsardzībai;
- stacijās "Brīvības iela" un "Kronvalda bulvāris" benz(a)pirēna gada vidējā koncentrācija pārsniedz augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni cilvēka veselības aizsardzībai;
- stacijās "Brīvības iela" un "Kronvalda bulvāris" tika pārsniegts, kā Pasaules Veselības Organizācijas rekomendētais daļiņu PM₁₀ gada lielums, tā arī LR Ministru kabineta noteiktais gada apakšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis cilvēka veselības aizsardzībai (20 µg/m³);
- novērojumu stacijās "Liepāja" un "Rēzekne" tika pārsniegts daļiņu PM₁₀ diennakts vidējais augšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis cilvēka veselības aizsardzībai;
- stacijā "Rēzekne" tika pārsniegts daļiņu PM_{2.5} gada vidējais augšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis cilvēka veselības aizsardzībai;
- stacijā "Liepāja" benz(a)pirēna gada vidējā koncentrācija pārsniedz augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni cilvēka veselības aizsardzībai;
- stacijās "Liepāja" un "Rēzekne" tika pārsniegts, kā Pasaules Veselības Organizācijas rekomendētais daļiņu PM₁₀ gada lielums, tā arī LR Ministru kabineta noteiktais gada apakšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis cilvēka veselības aizsardzībai (20 µg/m³);
- stacijās "Ventpils", "Liepāja" un "Rēzeknē" tika pārsniegts Pasaules Veselības Organizācijas rekomendētais daļiņu PM_{2.5} gada lielums (10 µg/m³).

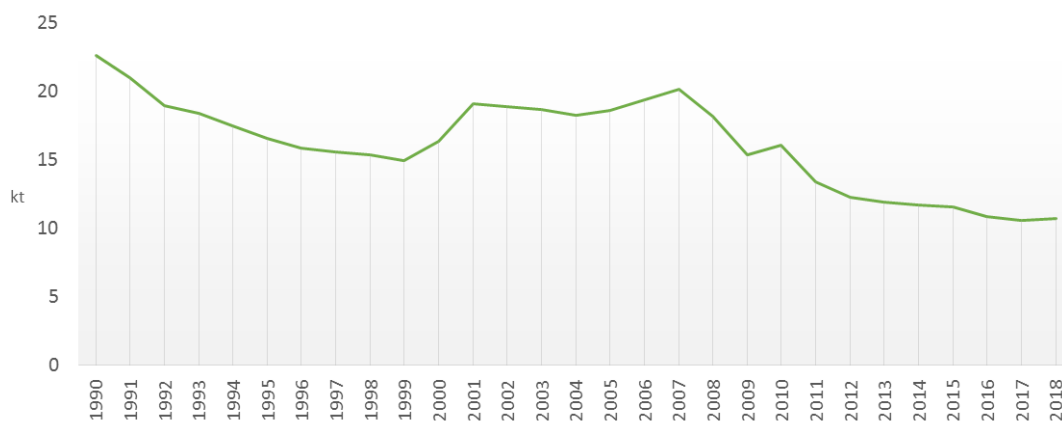
¹⁶ 2020. gadā iesniegtās gaisu piesārņojošo vielu inventarizācijas kopsavilkums
https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Gaiss/Piesarnojums/New/2020_konsp.pdf

¹⁷ <http://www.vvd.gov.lv/normative-akti-un-planosanas-dokumenti/vides-monitoringa-programmas/>

¹⁸ <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/gaisa-kvalitate/gaisa-monitorings-riga/>

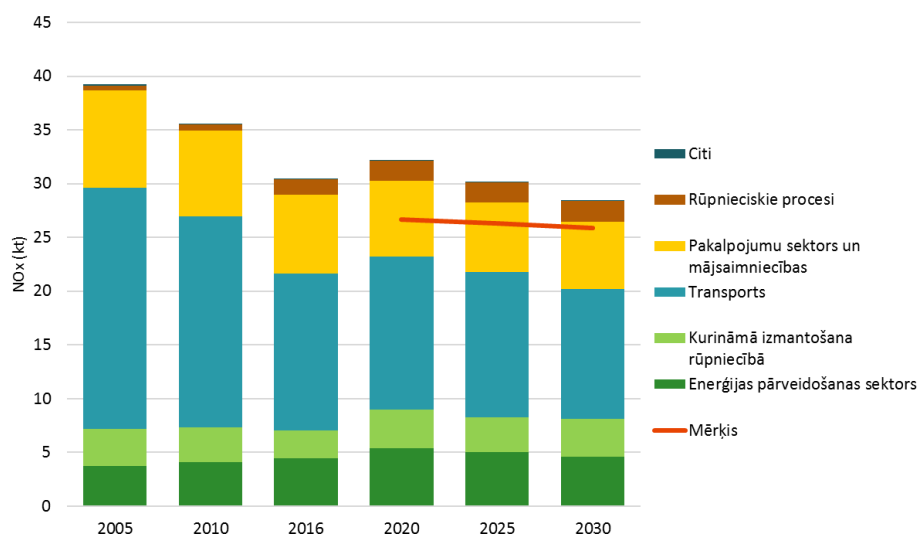
¹⁹ Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2018. gadā, LVĢMC, 2019

Autotransporta radītais NO_x (izteikts kā NO₂) piesārņojuma daudzums laika periodā no 1990. gada līdz 2018. gadam attēlots 3.1.5. attēlā.



3.1.5. attēls. Autotransporta radītais NO_x piesārņojuma daudzums (kt)²⁰

Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gadā sagatavotajā “Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2019.-2030. gadam” ietverto informāciju būtisks aspekts, kas rada NO_x emisijas ir vecu transportlīdzekļu īpatsvars kopējā autoparkā. Piemēram, Latvijā transportlīdzekļu, kas vecāki par 10 gadiem, īpatsvars kopējā autoparkā veido aptuveni 72 %, kas ir trešais augstākais rādītājs ES. Plānā ir aplūkots bāzes scenārijs, kurā, ievērojot prognozētās tendences esošo automobiļu pakāpeniskai nomaiņai gan ar efektīvākām fosilo degvielu izmantojošajiem automobiļiem, gan arī plašāku alternatīvo degvielu izmantojošo automobiļu ienākšanu aprītē, kā arī prognozējot emisiju izmaiņu tendences dažādos sektoros, t.sk., rūpniecības, enerģijas pārveidošanas, pakalpojumu un mājsaimniecību sektorā, tiek aprēķinātas NO_x prognozes 2030. gadam.



3.1.6. attēls. Aprēķinātās NO_x emisiju prognozes Bāzes scenārijā un mērķa trajektorija 2020. - 2030. gads²¹

²⁰ https://www.ceip.at/ms/ceip_home1/ceip_home/status_reporting/2020_submissions/

²¹ Ministru kabineta 2020. gada 16. aprīļa rīkojums Nr. 197 “Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.–2030. gadam”

Rezultātā secināts, ka, turpinoties Bāzes scenārija attīstībai, NO_x emisiju prognozes pārsniedz noteikto emisiju mērķi 2020. gadā par apmēram 20 %, bet 2030. gadā tās ir apmēram par 10 % lielākas nekā noteiktais emisiju mērķis.²² Noteikto mērķu sasniegšanai nepieciešams veikt emisiju daudzuma samazināšanas pasākumus, tostarp samazinot transporta radīto piesārņojumu un ietekmi uz vidi. Saskaņā ar Bāzes scenārija SO₂ un NMGOS emisijas prognozēm 2020. gadam un 2030. gadam noteiktais emisiju mērķis tiek izpildīts. Savukārt noteiktais daļiņu PM_{2,5} 2030. gada emisiju mērķis netiek izpildīts un kopējās emisijas ir par 8,1 % lielākas nekā mērķis, tomēr jāņem vērā fakts, ka par galvenajiem daļiņu PM_{2,5} emisijas avotiem 2030. gadā tiek uzskatīts mājsaimniecības un pakalpojumu sektors (48,8 %), enerģijas pārveidošanas sektors (19,8 %) un rūpniecības sektors (17,0 %). Tiek prognozēta daļiņu PM_{2,5} emisiju samazināšanās transporta sektorā, kas sastādīs aptuveni 4,1 % no 2030. gadā radītajām daļiņu PM_{2,5} emisijām.

Ostu darbības ietekme uz gaisa kvalitāti

Ostu radītais piesārņojums galvenokārt ir saistīts ar beramkravu un lejamkravu pārkraušanas darbiem un beramkravu uzglabāšanu atklātos laukumos. Šo darbību rezultātā atmosfērā tiek emitēti dažādi smakas veidojošie ķīmiskie savienojumi, kā arī cietās daļiņas (putekļi), kas ietekmē ostas un tai piegulusās teritorijas. Ostu darbības radītā piesārņojuma monitoringu nodrošina:

- Rīgas domes monitoringa stacija Mīlgrāvja ielā 10, Rīgā (Sarkandaugavā)²³,
- Rīgas Brīvdostas pārvaldes monitoringa stacijas:
 - Krievu salā (pārkraušanas vietu tiešā tuvumā),
 - Stūrmaņu ielā 1G, Rīgā (Bolderājā),
 - Meldru ielā 5A, Rīgā (Vecmīlgrāvī),
 - Audrupes ielā 15/17, Rīgā (Mangaļsalā),
 - Tvaika ielā 35, Rīgā,
 - Kundziņsalas 16. šķērslīnijā 4, Rīgā²⁴.

Saskaņā ar Rīgas brīvdostas sagatavotajām atskaitēm par gaisa kvalitātes mērījumiem 2019. gadā stacijās, kas atrodas ārpus darba vides Kundziņsalā un Mangaļsalā, NO₂, SO₂ un benzola gada vidējās koncentrācijas nepārsniedz cilvēka veselības aizsardzībai noteiktās gada vidējās robežvērtības²⁵. Lai arī 2019. gadā Rīgas brīvdostas monitoringa stacijas neuzrādīja gaisa kvalitāte robežlielumu pārsniegumus, jāņem vērā, ka Rīgas brīvdostas darbība ietekmē gaisa kvalitāti ostas teritorijā un ārpus tās, īpaši ņemot vērā faktu, ka gaisa kvalitātes problēmas un robežlielumu pārsniegumi ir viena no aktuālākajām vides problēmām Rīgas pilsētā.

Nepārtrauktus gaisa kvalitātes novērojumus – monitoringu Ventspilī veic trīs monitoringa stacijas: pašvaldības īpašumā esošā gaisa monitoringa stacija Jūras ielā 36, Ventspilī, LVĢMC stacija Talsu un Tārgales ielu krustojumā, Ventspilī un Valsts vides dienesta monitoringa stacija Jāņa ielā 17, Ventspilī, kas tika uzstādīta 2018. gada oktobrī. Saskaņā ar LVĢMC sagatavotajiem gaisa kvalitātes novērtējuma rezultātiem monitoringa stacijā Jūras ielā 36, Ventspilī (ostas darbības ietekmētā stacija) 2018. gadā nav reģistrēti SO₂, NO₂ un toluola robežlielumu un mērķlielumu pārsniegumi²⁶. Kopumā Ventspils pilsētā saskaņā ar LVĢMC pārskatos par gaisa kvalitāti Latvijā laikā no 2015. gada līdz 2018. gadam sniegto informāciju konstatēti daļiņu

²² Ministru kabineta 2020. gada 16. aprīļa rīkojums Nr. 197 "Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.–2030. gadam"

²³ <https://mvd.riga.lv/nozares/vides-parvalde/gaisa-kvalitate/gaisa-monitorings-riga/>

²⁴ <http://rop.lv/lv/par-ostu/vide/vides-monitorings.html>

²⁵ Gaisa kvalitātes mērījumi Rīgas brīvdostā 2019. gada decembrī

²⁶ Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2018. gadā, LVĢMC, 2019

PM₁₀ apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai diennakts robežlielumu pārsniegumi un benz(a)pirēna apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai kalendārā gada robežlieluma pārsniegumi. 2015. un 2017. gadā konstatēti arī benzola augšējā un apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai kalendārā gada robežlielumu pārsniegumi. Saskaņā ar ilggadīgiem monitoringa datiem, Ventspilī ir vērojama gaisa kvalitātes uzlabošanās, kā arī piesārņojošo vielu emisiju apjomu samazināšanās. Vides pārskata sagatavošanas laikā nav pieejama apkopota informācija par Valsts vides dienesta monitoringa stacijas Jāņa ielā 17, Ventspilī novērojumu rezultātiem 2019. gadā.

Liepājā līdzīgi kā Ventspilī ostas termināļi ir būtisks gaisa piesārņojuma avots. Saskaņā ar LVGMC pārskatos par gaisa kvalitāti Latvijā laikā no 2015. gada līdz 2018. gadam sniegto informāciju, Liepājas pilsētā konstatēti:

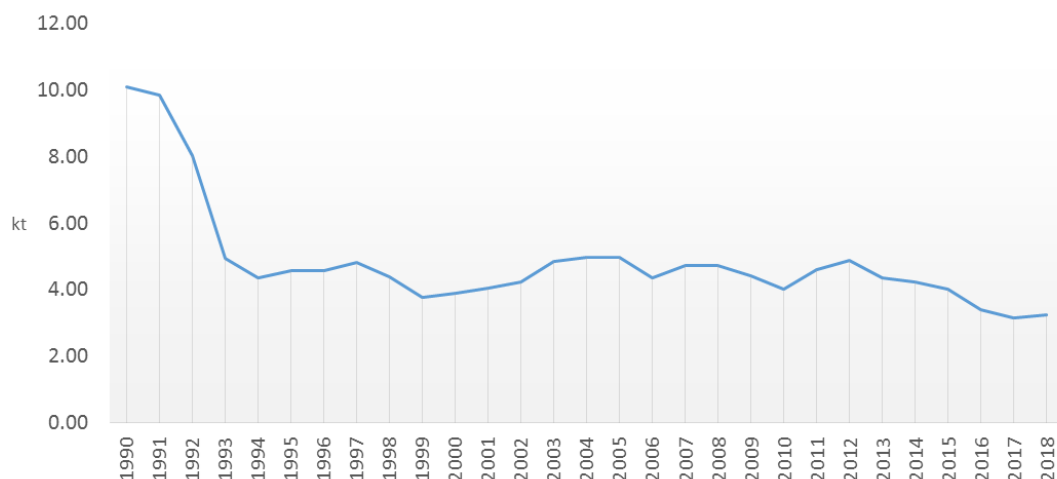
- daļiņu PM₁₀ augšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai diennakts robežlieluma pārsniegumi un apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai diennakts un kalendārā gada robežlielumu pārsniegumi;
- daļiņu PM_{2,5} apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai kalendārā gada robežlielumu pārsniegumi;
- NO₂ periodā no 2016. līdz 2018. gadam apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai pārsniegumi;
- 2015. gadā tika pārsniegts benz(a)pirēna kalendārā gada mērķlielums, periodā no 2016. līdz 2018. gadam ir konstatēti augšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai kalendārā gada robežlieluma pārsniegumi.

Liepājā papildus autotransporta piesārņojuma monitoringa stacijai Kalpaka ielā 34 2017. gada septembrī Valsts vides dienesta projekta „Vides putekļu monitorings” ietvaros tika uzsākta nepārtrauktu mērījumu veikšana putekļu frakciju PM₁₀ un PM_{2,5} koncentrācijas noteikšanai gaisā Sliežu ielā 7a²⁷. Monitoringa stacija uzstādīta starp ostas un dzīvojamās apbūves teritoriju, un Valsts vides dienesta tīmekļa vietnē publiski pieejamie reālā laika dati sniedz iespēju operatīvi reaģēt uz piesārņojuma paaugstināšanos ostas tuvumā.

Dzelzceļa transporta ietekme uz gaisa kvalitāti

Ietekme uz gaisa kvalitāti galvenokārt rodas dīzeļlokomotīvu un pasažieru dīzeļvilcienu kustības rezultātā. Dzelzceļa tīkla pakāpeniskas elektrifikācijas rezultātā, samazinās pārvadājumi, izmantojot dīzeļvilci, kā rezultātā samazinās tādu radīto piesārņojošo vielu kā NO_x, SO₂, daļiņu PM₁₀ (t.sk. daļiņu PM_{2,5}), CO u.c. emisiju apjoms. Dzelzceļa transporta radīto gaisa piesārņojošo vielu daudzumu ietekmē arī ar dīzeļlokomotīvēm pārvadāto kravu apjoms konkrētajā gadā un patērētais dīzeļdegvielas daudzums. Dzelzceļa transporta radītais NO_x (izteikts kā NO₂) piesārņojuma daudzums laika periodā no 1990. gada līdz 2018. gadam attēlots 3.1.7. attēlā.

²⁷ Liepājas speciālās ekonomiskās zonas attīstības plāna 2018.-2035.gadam Vides pārskata projekts, 2017. gads



3.1.7. attēls. Dzelzceļa transporta radītais NO_x piesārņojuma daudzums (kt)²⁸

Aviācijas ietekme uz gaisa kvalitāti

Ņemot vērā mazo iekšzemes lidojumu skaitu, gaisa emisijas no aviācijas ir pārsvarā saistītas ar gaisa kuģiem, kas veic starptautiskos lidojumus. 2017. - 2018. gadā transporta enerģijas patēriņa pieaugums starptautiskajā gaisa transportā bija 9,5%, kas saistīts ar apkalpoto pasažieru skaita pieaugumu²⁹. Vienlaikus iekšzemes gaisa transportā ir novērots transporta enerģijas patēriņa samazinājums. Šie statistikas dati norāda uz būtisku starptautiskā gaisa transporta radīto gaisu piesārņojošo vielu emisiju pieauguma tendenci, kas būtu sagaidāma arī nākotnē, ja sektoru 2020. gadā smagi neskartu vīrusa Covid-19 ietekme. Šobrīd atgriešanās pie izaugsmes Latvijas lielākajai lidsabiedrībai airBaltic tiek prognozēta 2023. gada beigās³⁰. Attiecīgi TAP plānošanas perioda otrajā pusē prognozējama transporta enerģijas patēriņa pieauguma atjaunošanās starptautiskajā gaisa transportā, salīdzinot ar periodu līdz Covid-19 vīrusa krīzei, un negatīvās ietekmes samazināšanai nepieciešams turpināt īstenot esošos un paredzēt jaunus atbilstošus pasākumus.

Uz aviāciju attiecināmais gaisa piesārņojums var tikt saistīts ne tikai ar lidmašīnu radītām emisijām, bet arī ar lidostas teritorijā notiekošajiem procesiem kā degvielas uzpilde, katlu mājās notiekošiem sadedzināšanas procesiem u.c. Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.1082 „Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” (pieņemti 30.11.2010., ar grozījumiem, kas spēkā ar 16.12.2017.) lidostām un lidlaukiem ir nepieciešama B kategorijas piesārņojošās darbības atļauja, kurā ir uzskaitīti emisiju avoti un ir noteikti emisiju limiti gaisu piesārņojošām vielām.

3.2. Klimata pārmaiņas

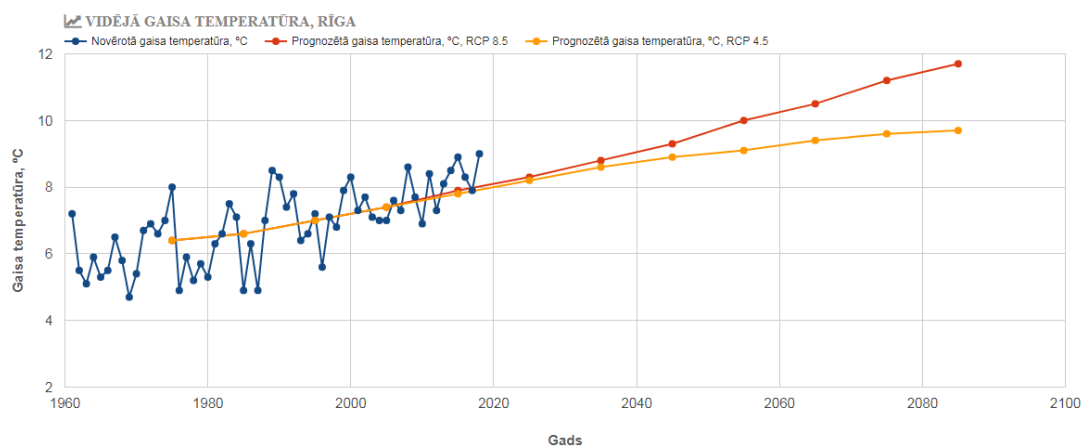
Balstoties uz ilglaicīgiem klimata novērojumiem, vidējā gaisa temperatūra ir konstanti paaugstinājusies. Šādas tendences novērotas gan Latvijā, gan citviet pasaulē. 2015.-2016. gada laikā LVĢMC pirmo reizi Latvijā veica apjomīgu vēsturisko klimatisko datu analīzi, izvērtējot meteoroloģisko parametru izmaiņas laika periodā no 1961. līdz 2010. gadam.

²⁸ https://www.ceip.at/ms/ceip_home1/ceip_home/status_reporting/2020_submissions/

²⁹ Latvijas nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021. – 2030. gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 2020. gada 4. februāra rīkojumu Nr. 46)

³⁰ http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=533&art_id=9677

Apskatītājā laika periodā gada vidējās gaisa temperatūras vērtības ir paaugstinājušās par 0,7°C, viskrasāk palielinoties vidējās gaisa temperatūras gada minimālajai vērtībai – par vidēji 1,7°C.³¹ Līdz ar vēsturisko datu analīzi izvērtējuma ietvaros tika sagatavotas arī prognozes par nākotnes klimata pārmaiņu scenārijiem. Attēlā zemāk apkopoti novērojumu dati par vidējo gaisa temperatūru Rīgā, kā arī attēlotas vidējās gaisa temperatūras nākotnes prognozes diviem izstrādātajiem klimata pārmaiņu scenārijiem.



3.2.1. attēls. Vidējā gaisa temperatūra Rīgā – vēsturiskie dati un prognozes³²

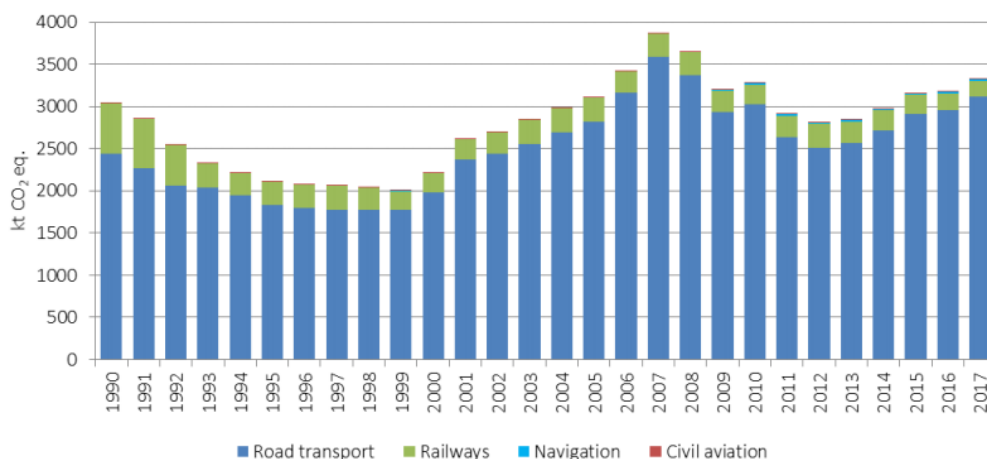
Novērotās klimata pārmaiņas ir lielā mērā saistītas ar CO₂ un citu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām atmosfērā. Lai gan nav iespējams pilnībā novērst klimata pārmaiņas, ir būtiski tās laicīgi ierobežot, samazinot kopējo SEG emisiju apjomu. Arī pašreiz spēkā esošais ES un nacionālais politiskais satvars (skat. nodaļu 1.2.) virzās uz klimatneitralitātes panākšanu.

Izvērtējot aktuālākajā Latvijas Nacionālajā inventarizācijas ziņojumā iekļauto informāciju par SEG emisijām valstī, var secināt, ka transporta sektors ir viens no lielākajiem SEG emisijas avotiem, 2017. gadā sastādot 29,4 % no kopējām SEG emisijām valstī, sasniedzot 3325,12 kt CO₂ eq.³³ Transporta sektora emisijas ir lielā mērā atkarīgas no degvielas patēriņa, kuru ietekmē arī tādi faktori, kā ekonomiskā situācija, ar ko var paskaidrot emisiju pieaugumu pēc recesijas perioda - 2007. gadā un turpmāko samazinājumu, kas sakrīt ar būtisku degvielas cenu pieaugumu, kā arī iedzīvotāju skaita samazinājumu valstī (skat. 3.2.2. – 3.2.4. attēlus). Būtisks CO₂ emisiju apjomu noteicošais aspekts ir arī izmantotās tehnoloģijas, līdz ar to arvien jaunāku tehnoloģiju ieviešana transporta sektorā, kā arī pāreja uz atjaunojamo energoresursu izmantošanu sekmē transporta SEG emisiju samazināšanu.

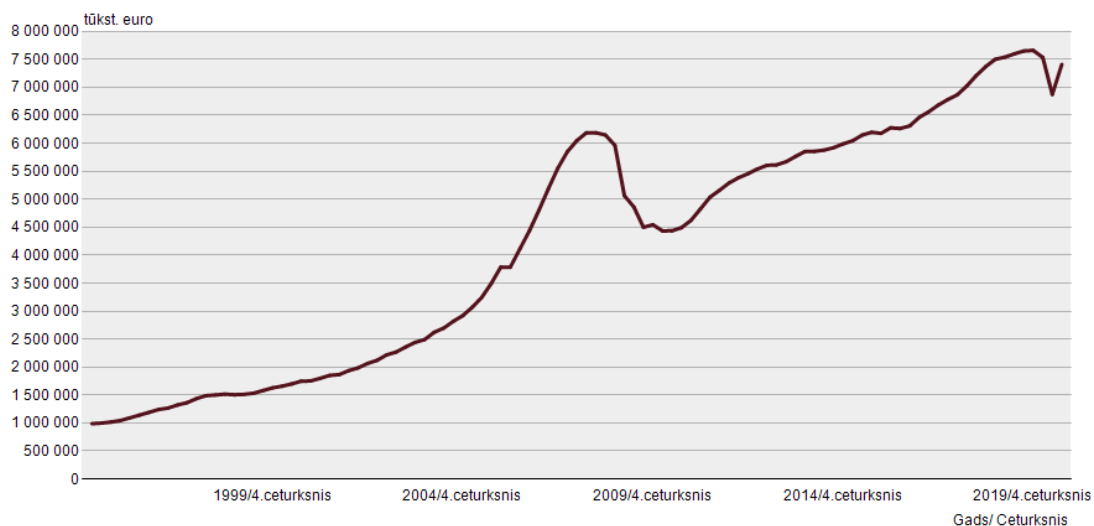
³¹ Avotniece, Z. et al. "Klimata pārmaiņu scenāriji Latvijai". VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs", Rīga, 2017

³² Klimata pārmaiņu analīzes rīks, pieejams: <https://www4.meteo.lv/klimatariks/>

³³ Latvia's National Inventory Report. Submission under UNFCCC and the Kyoto Protocol. Common Reporting Formats (CRF). 2019.



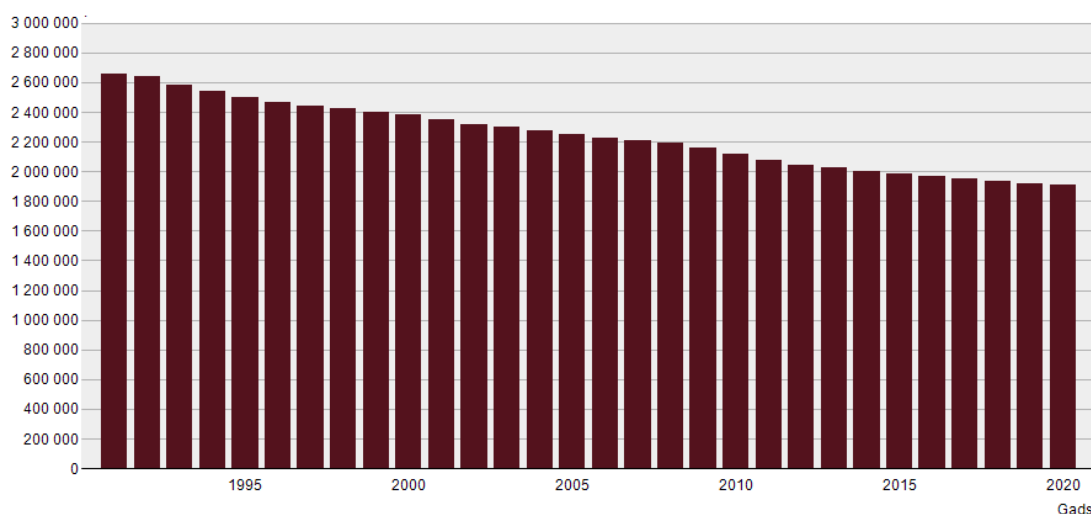
3.2.2. attēls. Transporta sektora radītās SEG emisijas laika periodā no 1990. līdz 2017. gadam (zilā krāsa – ceļa transports, zaļā – dzelzceļš, gaiši zilā – kuģošana, sarkanā – civilā aviācija)³⁴



3.2.3. attēls. Iekšzemes kopprodukts no ražošanas aspekta pa ceturkšņiem (tūkst. euro)³⁵

³⁴ Ibid.

³⁵ <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/ekonomika/ikp>



3.2.4. attēls. Iedzīvotāju skaits, tā izmaiņas un dabiskās kustības galvenie rādītāji³⁶

Ja aplūko SEG emisiju sadali apakšsektoru griezumā, autotransports ir atbildīgs par lielāko emisiju apjomu, sastādot 93,88% no kopējām transporta sektora SEG emisijām. Pēc autotransporta seko dzelzceļš – ar 5,5%. Savukārt SEG emisiju apjoms no iekšzemes kuģošanas un iekšzemes civilās aviācijas apakšsektoriem ir salīdzinoši nebūtisks - tā kā SEG emisiju dati ir ņemti no Latvijas atskaites UNFCCC, kuģošanas un aviācijas apakšsektoros netiek iekļautas starptautiskās kuģošanas un starptautiskās aviācijas SEG emisijas, kuras kopumā 2017. gadā sastādīja ap 1300 kt.

Izvērtējot transporta sektora tendences, neīstenojot TAP2027 un neattīstot sabiedriskā transporta tīklu un alternatīvus pārvietošanās veidus, var sagaidīt pieaugumu privātā autotransporta izmantošanā. Arī līdzšinējās tendences starptautiskajā aviācijā liecina par konstantu lidojumu skaitu pieaugumu arī nākotnē. Tomēr jāatzīmē, ka aviācija ir viens no visvairāk ietekmētākajiem sektoriem Covid-19 pandēmijas izraisītās krīzes kontekstā. Kā minēts 3.1. nodaļā, šobrīd atgriešanās pie izaugsmes Latvijas lielākajai lidsabiedrībai airBaltic tiek prognozēta 2023. gada beigās³⁷. Līdz ar to līdz šim noteiktie mērķi aviācijas jomas attīstībai var tikt sasniegti vēlāk, nekā sākotnēji plānots. Neskatoties uz to, lai mazinātu aviācijas sektora radīto ietekmi uz klimata pārmaiņām, ir būtiski jau savlaicīgi īstenot pasākumus, kas orientēti uz SEG emisiju samazināšanu un ilgtspējīgas mobilitātes attīstību.

3.3. Troksnis

“Vides troksnis”, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību nozīmē nevēlamu vai kaitīgu cilvēka darbības radītu āra troksni, ieskaitot troksni, ko izraisa transportlīdzekļi, ceļu satiksme, dzelzceļu satiksme, gaisa satiksme un kas rodas rūpnieciskās darbības zonās. Transporta nozarē galvenais vides trokšņa avots ir autotransports, kam seko gaisa kuģu un dzelzceļa radītais troksnis. Vides troksnis rada plašu ietekmi uz cilvēku veselību un labklājību, kas ietver kairinājumu, miega traucējumus, sirds un asinsvadu saslimšanu, kā arī ietekmi uz garīgo veselību.

Atbilstoši likuma “Par piesārņojumu” 18.¹ panta prasībām un Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai 2002/49/EK Eiropas Savienības dalībvalstīm:

³⁶ <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/iedzivotaju-skaitis>

³⁷ http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=533&art_id=9677

- līdz 2007. gada 30. jūnijam bija jāizstrādā trokšņu stratēģiskās kartes aglomerācijām ar vairāk nekā 250 000 iedzīvotājiem, galveno autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 6 miljoni transportlīdzekļu gadā, galvenajām dzelzceļa līnijām, uz kurām satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 60 000 vilcienu sastāvi gadā, kā arī lidostām, kurās satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 50 000 gaisa kuģu gadā bet līdz 2008. gada 18. jūlijam bija jāveic rīcības plānu izstrāde, lai risinātu ar trokšņa samazināšanu saistītos jautājumus;
- līdz 2012. gada 30. jūnijam bija jāveic stratēģisko karšu izstrāde aglomerācijām ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotājiem, galveno autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte pārsniedz 3 miljonus transportlīdzekļu gadā, galvenajām dzelzceļa līnijām, uz kurām satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 30 000 vilcienu sastāvi gadā, bet līdz 2013. gada 18. jūlijam bija jāizstrādā rīcības plāni. Pēc trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrādes tos pārskata un vajadzības gadījumā **pārstrādā ik pa pieciem gadiem.**

Vides trokšņa novērtēšanai piemēro:

- Dienas trokšņa rādītāju – L_{diena} , kas raksturo diskomfortu dienas laikā. Tas ir A-izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis (dB (A)), kas noteikts standartā LVS ISO 1996-2:2008 „Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2 daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana” un kas raksturo gada vidējo trokšņa līmeni dienas periodā. Noteikts, ņemot vērā visas dienas (kā diennakts daļu) gada laikā.
- Vakara trokšņa rādītāju – L_{vakars} , kas raksturo vakarā radušos diskomfortu. Tas ir izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis (dB (A)), kas noteikts standartā LVS ISO 1996-2:2008 „Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2 daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana” un kas noteikts, ņemot vērā visus vakarus (kā diennakts daļu) gada laikā.
- Nakts trokšņa rādītāju - L_{nakts} , kas raksturo trokšņa radītos miega traucējumus. Tas ir izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis (dB (A)), kas noteikts standartā LVS ISO 1996-2:2008 „Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2 daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana” un kas noteikts, ņemot vērā visas naktis (kā diennakts daļu) gada laikā.

Vides trokšņa robežlielumi ir noteikti Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16. “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. pielikumā, un ir piemērojami atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai.

Teritorijas lietošanas funkcijas apbūves teritorijām nosaka atbilstoši pašvaldības teritorijas plānojumā noteiktajam funkcionālajam zonējumam un apbūves teritorijas primārajam lietošanas veidam (skat. 3.3.1.. tabulu).

3.3.1. tabula. Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 „Troksņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktie vides troksņa robežlielumi

Teritorijas lietošanas funkcija	Troksņa robežlielumi		
	L _{diena} (dB(A))	L _{vakars} (dB(A))	L _{nakts} (dB(A))
Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	55	50	45
Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	60	55	50
Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	60	55	55
Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	65	60	55
Klusie rajoni apdzīvotās vietās	50	45	40

Atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 „Troksņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 1. pielikuma 1.2. punktam, novērtējot troksņa rādītājus, tiek ņemts vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas – no plkst. 7:00 līdz 19:00, vakars ir 4 stundas – no plkst. 19:00 līdz 23:00, bet nakts ir 8 stundas – no plkst. 23:00 līdz 7:00.

Autotransports

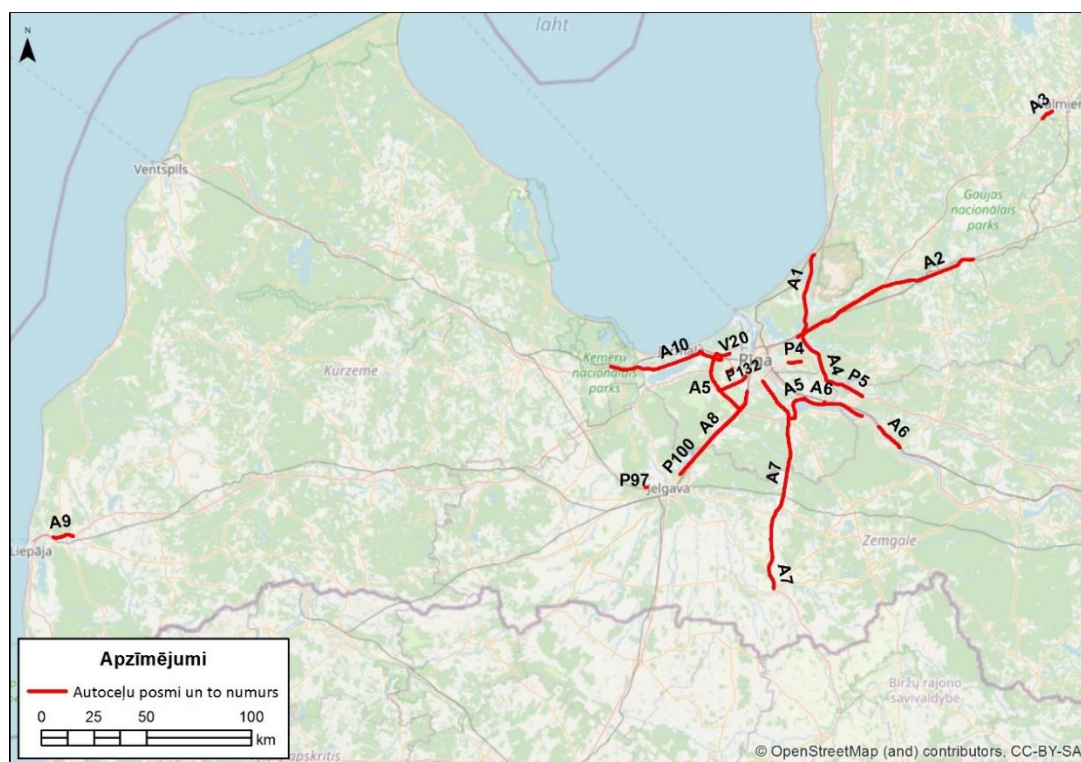
Eiropas Savienībā aizsardzību pret vides troksņa iedarbību reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2002/49/EK “Par vides troksņa novērtēšanu un pārvaldību”. Direktīvā ir definēts, ka Eiropas Savienības dalībvalstīm troksņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrāde jāveic autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā. Atbilstoši direktīvas prasībām troksņa stratēģisko karšu un rīcības plānu pārskatīšana jāveic vismaz reizi 5 gados.

2017. gadā tika izstrādātas troksņa stratēģiskās kartes un rīcības plāni (no 2019. līdz 2023. gadam) valsts autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte 2014. gadā pārsniedza 3 milj. transportlīdzekļu gadā.³⁸ Kopējais posmu garums sastāda 288,6 km, no kuriem:

- 256,7 km valsts galvenie autoceļi;
- 29,6 km valsts reģionālie autoceļi;
- 2,3 km vietējie autoceļi.

Informācija par autoceļu posmiem, kuriem izstrādātas troksņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns, apkopota 3.3.1. attēlā un 3.3.2. tabulā.

³⁸ https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2018/06/R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81na-kopsavilkums_new.pdf



3.3.1. attēls. Valsts autoceļu posmu novietojums, kuriem izstrādāts rīcības plāns

3.3.2. tabula. Valsts autoceļu posmi, kuriem izstrādāts rīcības plāns

Autoceļa Nr.	ES ceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms no kilometra	Posms līdz kilometram	Garums (km)
A1	E67	Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)	0,00	21,30	21,30
A2	E77	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)	12,41	63,31	50,90
A3	E264	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	62,95	66,18	3,23
A4	-	Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)	0,00	14,30	14,30
A5	E77	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)	0,00	8,65	27,68
			21,82	40,85	
A6	E22	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	17,37	34,00	24,56
			39,05	46,98	
A7	E67	Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)	7,90	65,41	57,51
A8	E77	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	9,97	30,46	20,49
A9	-	Rīga (Skulte)–Liepāja	186,12	191,69	5,57
A10	E22	Rīga–Ventspils	13,45	44,65	31,20
P4	-	Rīga–Ērgļi	7,94	9,62	1,68
P5	-	Ulbroka–Ogre	9,45	19,87	10,42
P97	-	Jelgava–Dobele–Annenieki	8,06	8,52	0,46
P100	-	Jelgava–Dalbe	3,66	10,39	6,73
P132	-	Rīga–Mārupe	1,80	10,94	9,14
P133	-	Lidostas “Rīga” pievedceļš	0,93	2,06	1,13
V20	-	Imanta–Babīte	0	2,30	2,30

Saskaņā ar trokšņa stratēģiskās kartes datiem, autotransporta radītais trokšņa piesārņojuma līmenis dienas periodā ir augstāks par 55 dB (A) apmēram 123 km² lielā teritorijā, vakara periodā 94 km² lielā teritorijā, bet nakts periodā 43 km² plašā teritorijā. Autotransporta radītais troksnis pārsniedz vides trokšņa robežlielumus dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās, kuru summārā platība ir apmēram 29 km². Teritorijās, kurās vides trokšņa līmenis pārsniedz 55 dB (A) dienas laikā, dzīvo apmēram 18 tūkst. iedzīvotāji, teritorijās, kurās vides trokšņa līmenis pārsniedz 50 dB (A) vakara periodā dzīvo apmēram 30 tūkst. iedzīvotāji, bet teritorijās, kurās vides trokšņa piesārņojums pārsniedz 45 dB (A) nakts periodā, dzīvo apmēram 29 tūkst. iedzīvotāji.³⁹

Lidostas

Lidostu tuvumā galvenais trokšņa avots ir gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās laikā radītais troksnis. Trokšņa izkliede galvenokārt ir atkarīga no gaisa kuģu tipa, lidojuma skaita un trajektorijas.

2017. gadā tika izstrādāta starptautiskās lidostas "Rīga" trokšņa stratēģiskā karte, par pamatu izmantojot 2016. gada lidojumu datus.

Saskaņā ar trokšņa stratēģiskās kartes datiem, lielākās vides trokšņa robežlielumu pārsniegumu platības un pārsniegumiem pakļauto iedzīvotāju skaits konstatēts nakts laikā – 7,17 ha un 2436 iedzīvotāji, kas galvenokārt dzīvo Babītes novada Spilves un Mežāru ciemā, Rīgas pilsētas Imantas apkārtnes rietumu daļā, Mārupes novada Jaunmārupes ciemā un izklaidus apdzīvotajās teritorijās (ārpus ciemu robežām) Mārupes novadā.

Dienas un vakara laikā trokšņa robežlielumu pārsniegumu platības un pakļauto iedzīvotāju skaits ir ievērojami mazāks nekā nakts laikā, attiecīgi dienas periodā 1,94 ha un 464 iedzīvotāji, bet vakarā periodā 4,64 ha un 1442 iedzīvotāji⁴⁰.

Lidostas "Rīga" tuvumā atrodas 1 iestāde (Jaunmārupes pamatskola), kur trokšņa līmenis pārsniedz vides trokšņa robežlielumus vakara un nakts laikā.

Informācija par vides trokšņa robežlielumu pārsniegumu platībām un pakļauto iedzīvotāju skaitu apkopota 3.3.3. tabulā.

3.3.3 tabula. Trokšņa robežlielumu pārsniegumi, lidostas "Rīga" ietekmes zonā

Trokšņa rādītājs		
Ldiena	Lvakars	Lnakts
Platība, km²		
1,94	4,64	7,17
Iedzīvotāji		
464	1442	2436
Mājokļi		
137	425	720

VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" kvalitātes departamenta vides trokšņa laboratorija (akreditējis "Latvijas Nacionālais akreditācijas birojs", reģistrācijas Nr. LATAK-T-494-02-2014) veic trokšņa monitoringu atbilstoši LVS ISO 20906:2009 "Akustika. Aviācijas trokšņu

³⁹ https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2018/06/R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81na-kopsavilkums_new.pdf

⁴⁰ <https://www.riga-airport.com/files/documents/attachments/rix-2016-tsk-m.pdf>

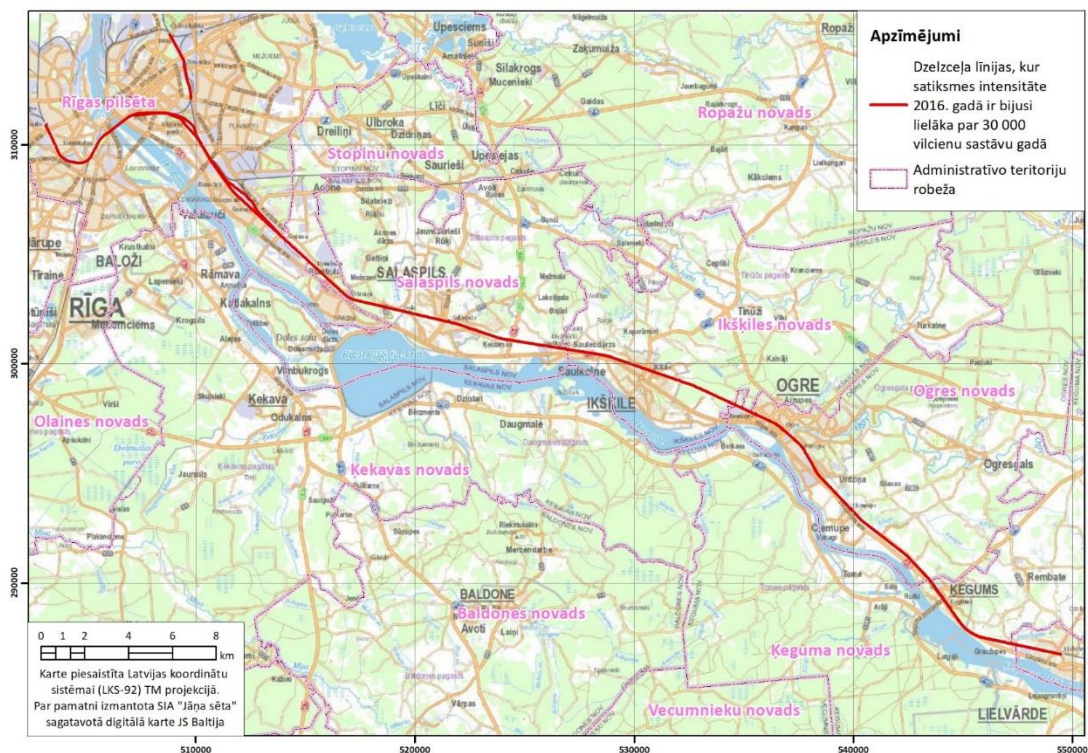
automātiskā pārraudzīšana lidlauku tuvumā” un LVS ISO 1996-2:2008 L “Akustika. Vides trokšņa raksturošana, mērīšana un novērtēšana. 2. daļa: Vides trokšņa līmeņu noteikšana”⁴¹ standartu metodoloģijai, izmantojot četras stacionāras stacijas, kas izvietotas apdzīvotās vietās lidostas tuvumā – Jaunmārupē, Skultē, Spilvē un Liepezerā.

Trokšņa monitoringa dati tiek publicēti lidostas mājaslapā. Apstrādājot trokšņa monitoringa datus no stacijas Skultē, tiek veikta gaisa kuģu dzinēju radītā trokšņa novērtēšana.⁴²

Dzelzceļš

Eiropas Parlamenta Padomes direktīva 2002/49/EK „Par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību” paredz, ka Eiropas Savienības dalībvalstīm ik pēc pieciem gadiem ir jāizstrādā (vai jāpārskata) un jāapstiprina trokšņu stratēģiskās kartes galvenajām dzelzceļa līnijām, uz kurām satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 30 000 vilcienu sastāvi gadā.

2017. gadā tika izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes dzelzceļa līnijām, uz kurām satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, bet 2019. gadā šiem pašiem dzelzceļa posmiem, par pamatu ņemot izstrādātās stratēģiskās kartes, sagatavots rīcības plāns trokšņa mazināšanai. Kopējais šādu dzelzceļa līniju garums veido 70,92 km. Trokšņa stratēģiskās kartes un Rīcības plāns trokšņa samazināšanai izstrādāts dzelzceļa līnijas Rīgas pasažieru – Krustpils posmam no Rīgas centrālās stacijas līdz Lielvārdei, dzelzceļa līnijas Rīga – Jelgava posmam no Rīgas centrālās stacijas līdz Torņakalna stacijai, dzelzceļa līnijas Torņakalna – Tukums II posmam no Torņakalna stacijas līdz Zasulaukam un dzelzceļa līnijas Zemitāni – Skulte posmam no piketa 2.700 (Augusta Deglava tilts – Brasas stacijai). Pārskata karte dzelzceļa līniju posmiem, kuriem ir izstrādāts rīcības plāns, attēlota 3.3.2. attēlā.



3.3.2. attēls. Dzelzceļa līniju posmu novietojums, kuriem ir izstrādāts rīcības plāns

⁴¹ <https://www.riga-airport.com/files/documents/attachments/vides-laboratorija-akreditācijas-apliecības-pielikums.pdf>

⁴² [VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” Atļauja B kategorijas piesārņojošai darbībai](#)

Analizējot dzelzceļa darbības radītā vides trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātus, konstatēts, ka Latvijā noteiktie vides trokšņa robežlīmeņi ir pārsniegti teritorijās tiešā dzelzceļa līniju tuvumā. Trokšņa līmenim, kas pārsniedz trokšņa robežlīmeņus, ir pakļautas blīvi apdzīvotas teritorijas, atsevišķas viensētas dzelzceļa līniju tuvumā, plašas neapbūvētas teritorijas, kur saskaņā ar pašvaldību teritorijas plānojumos noteikto plānoto izmantošanas veidu ir atļauta dzīvojamās apbūves izvietošana.

Dzelzceļa līniju, kur satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, tuvumā atrodas 307 mājokļi ar kopējo iedzīvotāju skaitu 2500, kur trokšņa piesārņojuma līmenis dienas laikā ir lielāks par 55 dB (A), 816 mājokļi ar 7668 iedzīvotājiem, kur trokšņa līmenis vakara periodā pārsniedz 50 dB (A), un 1217 mājokļi ar 13658 iedzīvotājiem, kur trokšņa līmenis nakts periodā pārsniedz 45 dB (A).

Apbūves teritorijās, kur trokšņa piesārņojuma līmenis diennakts periodā ir lielāks par 55 dB (A), atrodas 718 mājokļi ar kopējo iedzīvotāju skaitu 7135.⁴³

Neatkarīgi no diennakts perioda, lielākās platības, kurās pārsniegti vides trokšņa robežlīmeņi konstatētas individuālo dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās (dienas laikā 0,65 km² platībā, vakara periodā 2,16 km² lielā teritorijā, bet nakts laikā 3,29 km² platībā). Šāda tendence daļēji skaidrojama ar stingrāku vides trokšņa robežlīmeņu konkrētajai apbūves funkcijai.

Minēto dzelzceļa līniju tuvumā atrodas 1 stacionārā medicīnas aprūpes iestāde (VSIA "Paula Stradiņa klīniskā universitātes slimnīca"), kur trokšņa līmenis pārsniedz trokšņa robežlīmeņus.

Vibrācija

Lai gan Latvijā nav spēkā esošu normatīvo aktu, kas reglamentētu vibrācijas pieļaujamus līmeņus vidē vai telpās, ir svarīgi ierobežot vibrāciju līmeni, lai samazinātu tā radīto diskomfortu. Transporta nozarē galvenais vibrāciju avots ir dzelzceļa kustība. Vibrācijas rodas vilciena riteņiem saskaroties ar sliežu virsmu, tādējādi radītās vibrācijas lielumu nosaka gan sliežu tehniskais stāvoklis, gan vilciena riteņu gludums. VAS „Latvijas dzelzceļš” veic sliežu un pārmiju slīpēšanu, kas samazina vibrāciju veidošanos.

3.4. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT

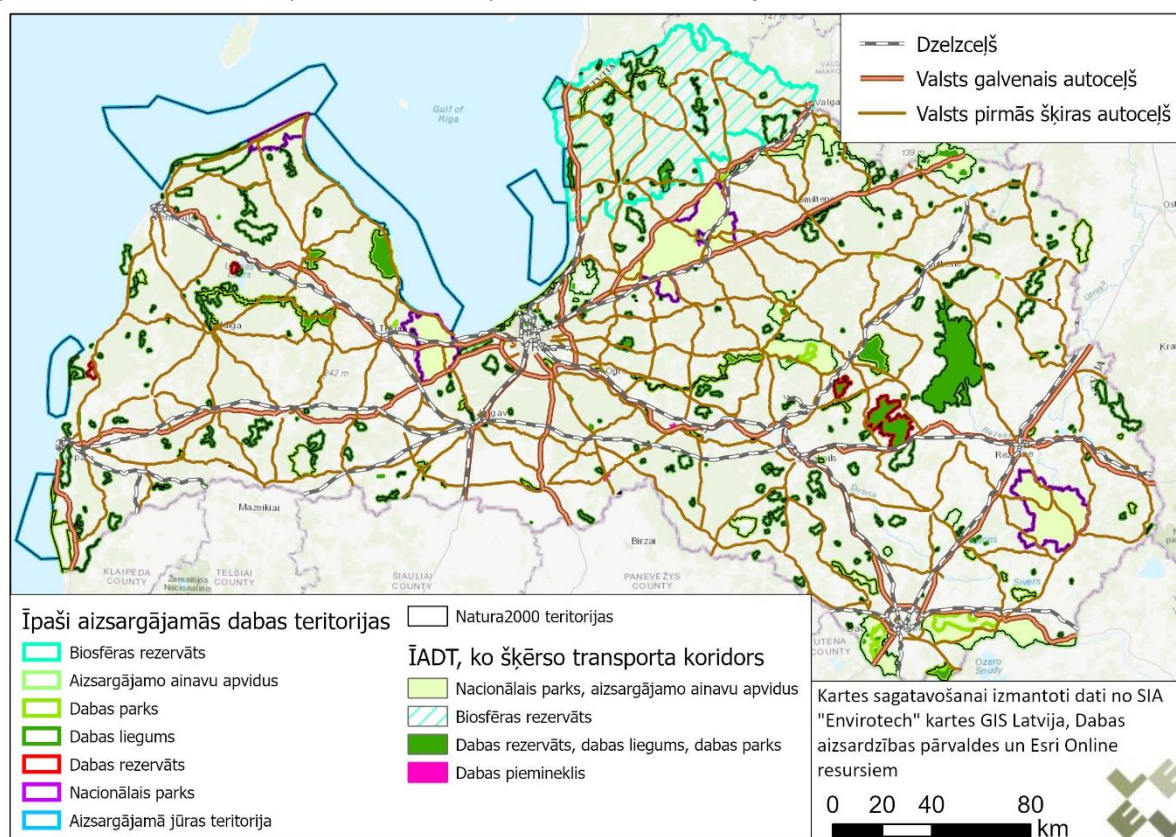
Saskaņā ar Eiropas Savienības Vides pārskatu, kurā apkopota informācija no Eiropas Savienības dalībvalstu Ziņojumiem Eiropas Komisijai par biotopu (dzīvotņu) un sugu aizsardzības stāvokli, tai skaitā Latvijas sniegto informāciju, konstatējams, ka transporta infrastruktūra vislielāko ietekmi rada attiecībā uz rāpuļiem un abiniekiem, kam seko ietekme uz putniem, kā arī dažādiem biotopiem. Transporta infrastruktūras radītā negatīvā ietekme var būt netieša, piemēram, saistīta ar izmaiņām hidroloģiskajā režīmā, kā arī ceļu nomales var kalpot par izplatības koridoriem svešzemju un invazīvām sugām.

Izvērtējot esošo transporta tīkla ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, izmantoti dati par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (ĪADT), tai skaitā Natura 2000 tīklā ietilpstošajām, kuras šķērso vai kuru tiešā tuvumā (mazāk kā 500 m attālumā) atrodas valsts galvenie un reģionālie

⁴³ Sagatavotās trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns ir pieejami VAS "Latvijas dzelzceļš" mājaslapā <https://www.ldz.lv/troksnis>

autoceļi vai dzelzceļi. Līdz šim veiktajos ietekmes uz vidi novērtējumos (IVN, piem., A9 IVN⁴⁴, P4 IVN⁴⁵) identificētas galvenās iespējamās transporta koridoru ietekmes uz šādu teritoriju bioloģisko daudzveidību – pamatā tā ir teritorijas fragmentācija (platībās, ko aizņem autoceļš vai dzelzceļš, nav iespējama turpmāka biotopu un sugu dzīvotņu eksistence; transporta koridors kavē sugu izplatīšanos un izjauc teritorijas ekoloģisko funkciju integritāti), kā arī specifiska ietekme uz dažādām sugām – piemēram, troksnis var traucēt aizsargājamu sugu riestošanu un ligzdošanu, lineāri atvērumi var kavēt sugu pārvietošanos barošanās nolūkos u.tml.

No 655 Latvijas teritorijā esošajām ĪADT (tai skaitā 333 Natura 2000 teritorijas)⁴⁶, valsts galvenie autoceļi šķērso 13 teritorijas, valsts reģionālie autoceļi – 44 teritorijas, savukārt, dzelzceļi – 10 teritorijas (skat. 3.4.1. attēlu; sīkā mēroga dēļ nav attēloti dabas pieminekļi un mikroliegumi, kas nav Natura2000 teritorijas). Kopumā šie transporta infrastruktūras objekti šķērso 53 ĪADT (lielāko daļu minēto ĪADT šķērso vairāku veidu objekti).



3.4.1. attēls. Galveno transporta koridoru skartās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas

Vērtējot iespējamo transporta tīkla netiešo ietekmi, aprēķināts, ka 1000 m plats valsts galvenā autoceļa, reģionālā autoceļa vai dzelzceļa koridors (500 m uz katru pusi no ass) šķērso vai skar 270 ĪADT, neskaitot mikroliegumus, kas nav Natura 2000 teritorija (šāds koridors pieņemts kā

⁴⁴ Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) – Liepāja posma no km 0,0 līdz km 38,2 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums. Eirokonsultants, 2012. gada oktobris

⁴⁵ Valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga – Ērgļi posma km 33,821 – 42,935 pārbūves ietekmes uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) dabas liegumu "Lielie Kangari" novērtējums. AS "Ceļuprojekts", SIA "Enviroprojekts", 2020. gada aprīlis

⁴⁶ <https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/par-ipasi-aizsargajamam-dabas-teritorijam/>

attālums, kurā visticamākā ir netieša ietekme uz sugām un biotopiem, šādā platumā nereti tiek novērtēta teritorijas bioloģiskā daudzveidība, veicot IVN). 1000 m koridora skartās ĪADT platības ir 118 035 ha (Natura 2000 teritorijas – 72 461 ha). Kopumā tas sastāda 9 % no Latvijas ĪADT sauszemes platības un 9 % no Natura 2000 teritoriju sauszemes platības. Aizsargājamo teritoriju kategorijas, kuru būtiska daļa atrodas līdz 500 m no valsts galveno vai reģionālo autoceļu un dzelzceļu trasēm, ir aizsargājamās alejas, dendroloģiskie stādījumi, ģeoloģiskie un ģeomorfoloģiskie pieminekļi, kā arī nacionālie parki. Kopumā ĪADT aizņem 11,6 % no minētās 500 m joslas (skat. 3.4.1. tabulu).

3.4.1. tabula. ĪADT platības 500 m joslā uz katru pusi no valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem un dzelzceļiem

ĪADT kategorija	Platība 500 m joslā, ha	Kopējā ĪADT kategorijas platība valstī, ha*	% no kopējās platības valstī	% no 500 m joslas platības
Nacionālais parks	30649	203951	15	3.0
Aizsargājamo ainavu apvidus	18280	165361	11	1.8
Dabas parks	13962	143374	10	1.4
Dabas liegums	8562	233436	4	0.8
Dabas rezervāts	873	25070	3	0.1
Biosfēras rezervāts	44387	475514	9	4.3
Aizsargājamā jūras teritorija	1483	436422	0.3	0.1
Dabas piemineklis - aizsargājamā aleja	78	171	46	0.01
Dabas piemineklis - dendroloģiskie stādījumi	460	1571	29	0.05
Dabas piemineklis - ģeoloģiskais un ģeomorfoloģiskais piemineklis	631	4589	14	0.1
Mikroliegums	1802	45680	4	0.2
Mikrolieguma buferzona	1732	62334	3	0.2
T.sk. Natura2000 teritorijas	72461	1182881	6	7.1
Kopā sauszemes platība (apvienojot pārklājošās teritorijas)	118035	1251685	9	11.6

Pastāvīgu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, arī ārpus ĪADT, varētu radīt transporta tīkla ekspluatācijas radītās nitrātu emisijas⁴⁷, taču Latvijā praktiski nav pētījumu par šīs ietekmes apjomu un intensitāti, izņemot par priežu mežiem⁴⁸; var attiecināt ārvalstīs veikto pētījumu datus un pieņemt, ka jutīgākās ekosistēmas ir seklūdens ezeri, augstie purvi, barības vielām nabadzīgi zālāji un skujkoku meži.

Esošā ostu infrastruktūra, savukārt, ietekmē garkrasta sanešu plūsmu un pastarpināti līdz ar to arī dinamiskos procesus krasta joslā, vietām veicinot eroziju un piekrastes platību noskalošanu līdz ar tajās sastopamajiem piekrastes biotopiem⁴⁹.

⁴⁷

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/123101/AQG2ndEd_14nitrogenload.pdf?ua=1
 48 Laiviņš, M., 1998. Latvijas boreālo priežu mežu sinantropizācija un eitrofikācija. *Latvijas Veģetācija* 1, 137 lpp.

⁴⁹ <http://www.varam.gov.lv/lat/publ/met/?doc=18713>

3.5. Ainavas

Lielie transporta koridori (galvenie autoceļi, dzelzceļa līnijas) un ar tiem saistītie infrastruktūras objekti ietekmē (fragmentē) ainavu struktūru gan nacionālā, gan reģionālā mērogā. Transporta koridori – gan autoceļi, gan dzelzceļa līnijas – ārpus pilsētu teritorijām veido nozīmīgu lineāru ainavas elementu. Ņemot vērā Latvijas daudzveidīgo un salīdzinoši maz urbanizēto ainavu struktūru, nereti transporta infrastruktūras attīstība saistāma ar plašu dabisku teritoriju transformāciju, piemēram, meža masīvu fragmentāciju, tādējādi ietekmējot ainavu struktūras ekoloģisko funkcionalitāti, t.sk., dzīvnieku migrācijas koridorus. Ziemeļeiropas valstīs kopumā, pateicoties lielum īpatsvaram ar dabiskām un/vai daļēji dabiskām zemes seguma veidu platībām (t.sk., arī Latvijā), ainavu struktūras fragmentācija ir zema. Tāpat arī fragmentācijas izmaiņu tendences līdz šim Latvijā ir salīdzinoši nelielas⁵⁰.

Esošie autoceļi un dzelzceļa līnijas Latvijā šķērso vai atrodas netālu no daudzām ainaviski augstvērtīgām teritorijām. Ainaviski augstvērtīgākās teritorijas Latvijā galvenokārt ir iekļautas vairāku kategoriju aizsargājamās dabas teritorijās – aizsargājamās ainavu apvidos, dabas parkos un nacionālajos parkos (skat. 3.x. attēlu un 3.x. tabulu). Šajās teritorijās nozīmīgs kritērijs transporta infrastruktūras attīstības kontekstā ir ietekme uz ainavu vizuālajiem faktoriem, kas jo īpaši atklātajos un mozaikveida ainavu tipos var būt nozīmīga. Ainavu vizuālie faktori ir nozīmīgi arī arvien pieaugošajā veloinfrastruktūras attīstībā, jo velo un gājēju ceļi nereti tiek veidoti kā promenādes ainaviski pievilcīgās vietās gar ūdensobjektiem u.tml. Vizuāli slēgtos ainavu tipos transporta infrastruktūra Latvijā galvenokārt saistāma ar mežu teritorijām, tādējādi šādās ainavās nozīmīgākie ir ainavu ekoloģiskie aspekti. Gan esošie, gan jaunveidojamie transporta koridori ietekmē ainavu pieejamību, vizuālo uztveramību un ainavu atpazīstamību, ainavas skata kvalitāti, ainavas funkciju, ainavas struktūru un ekoloģisko nozīmi. Minētās ietekmes var būt gan pozitīvas, gan negatīvas un tās var atšķirties no transporta infrastruktūras lietotāju un pieguļošo teritoriju iedzīvotāju pārvaldītāju skatu punktiem. Lineāru transporta infrastruktūras objektu izbūve ietekmē arī to apkārtnes ainavas struktūru, jo transporta koridoru tuvumā veidojas jauni karjeri, tiek izvietotas dažādas infrastruktūras būves un elementi, kā arī dzīvojamās apbūves teritorijas. Piekrastes ainavu telpas Latvijā ir vizuāli augstvērtīgas ievērojamās platībās tās uzskatāmas par unikālām un aizsargājamām, tāpēc ostu un ūdenstransporta attīstībā ainaviskie aspekti ir nozīmīgi un vērā ņemami, piemēram, publiska pieejamība ūdensmalai u.c. Esošās dzelzceļa infrastruktūras attīstība Latvijā cieši saistīta ar kravu transportēšanu un tranzītu, kā arī citiem faktoriem, tāpēc pilsētu teritorijās daudzviet dzelzceļa infrastruktūra šķērso industriālas ainavas, kuras mūsdienās nereti ir pamestas un/vai degradētas teritorijas. Ainavu ietekmē arī daudzas dzelzceļam piederošas būves, kuras līdz ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras attīstību, tehnoloģiju modernizāciju turpmākajai saimnieciskajai darbībai vairs nav nepieciešamas. Lielākā daļa no šīm ēkām ir kļuvušas par vidi degradējošiem un sabiedrībai kopumā bīstamiem objektiem. Izvērtējot situāciju 2017. gadā, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja VAS "Latvijas dzelzceļš" bilancē bija 352 saimnieciski neizmantotas un vidi degradējošas būves ar kopējo platību 41 524m². Tādējādi pamatnostādnēs paredzētie modernizācijas un citi attīstības risinājumi mijiedarbībā ar pilsētvides attīstību ir būtiski ainavu kvalitātes uzlabošanā. Transporta infrastruktūras attīstībā būtiski ņemt vērā, ka transporta infrastruktūra veido 'valsts un tās teritoriju vizītkarti' un šādā aspektā ainavām ir būtiska nozīme.

⁵⁰ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/mobility-and-urbanisation-pressure-on-ecosystems-2/assessment>

Nozīmīgs ainavu aspektā ir arī kultūrvēsturiskais mantojums, t.i., kultūrvēsturiskas ainavas un kultūras pieminekļi (senkapi, kapsētas, parki, vēsturisko notikumu norises un ievērojamu personu darbības vietas), kā arī atsevišķi kapi, ēku grupas un atsevišķas ēkas, mākslas darbi, iekārtas un priekšmeti, kuriem ir vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība un kuru saglabāšana nākamajām paaudzēm atbilst Latvijas valsts un tautas, kā arī starptautiskajām interesēm. Arī transporta infrastruktūra var būt nozīmīgs kultūrvēsturisks objekts, piemēram, Spilves lidosta, vēsturiskās dzelzceļa staciju ēkas, Gulbenes – Alūksnes bānītis, Ventspils šaursliežu dzelzceļš u.c.

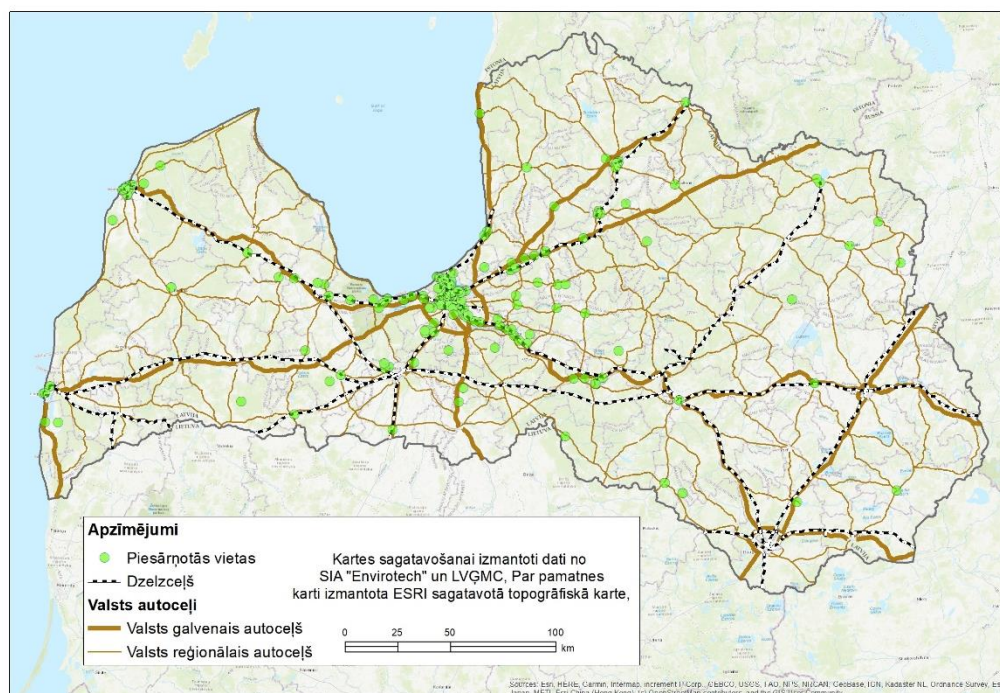
Ilgspējīgā transporta koridoru un infrastruktūras attīstībā jāņem vērā gan Latvijas tipisko ainavu veidojošie faktori (nogulumu tipi, augšņu īpašības, zemes izmantošanas veidi, ainavu saskatāmība u.c.), gan unikālo (aizsargājamo) ainavu nozīme. Pārdomāta transporta tīkla attīstība veicinās tautsaimniecības attīstību (t.sk. arī ainaviski augstvērtīgās teritorijās, piemēram, skatu vietu (stāvvieta, skatu platforma u.c.) izvietošana uz ainaviskajiem ceļiem, kultūrvēsturiskiem objektiem u.tml.) var veicināt arī tūrisma potenciāla attīstību. Ainavu pārvaldība (t.sk., kultūrvēsturisko objektu) un aizsardzība saistībā ar transporta infrastruktūras attīstību vistiešāk tiek nodrošināta caur vispārējiem normatīvajiem aktiem un dažāda līmeņa teritoriju plānošanas dokumentiem – plānotā un atļautā izmantošanas karte un teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumi.

3.6. Augsnes un grunts piesārņojums

Par vienu no galvenajiem augsnes piesārņojuma avotiem uzskata transporta sektoru. Transporta sektora radītais piesārņojums (nafta, naftas produkti, smagie metāli u.c.) izpaužas ne tikai kā gaisa piesārņojums no izplūdes gāzēm, bet arī kā piesārņojums no transporta infrastruktūras – tās izbūves un uzturēšanas darbiem.

2020. gadā Latvijas piesārņoto vietu reģistrā ir iekļautas 716 piesārņotas vietas (3.6.1. attēls), no kurām 18 ir transporta objekti (dzelzceļš un mašīnbūve) un 2623 potenciāli piesārņotas vietas⁵¹.

⁵¹ Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu (PPPV) reģistrs, LVĢMC, 15.05.2020.
<https://www.meteo.lv/lapas/vide/piesarnoto-un-potenciali-piesarnoto-vietu-registrs/piesarnoto-un-potenciali-piesarnoto-vietu-registrs?id=1527&nid=373>



3.6.1. attēls. Piesārņoto vietu atrašanās vietas un galvenie transporta koridori

Liels papildus piesārņojums, kas ietekmē grunti, rodas autotransporta vai dzelzceļa avāriju rezultātā, īpaši, ja tiek transportētas videi bīstamas un kaitīgas vielas.

Izvērtējot piesārņojumu, ko rada autotransports un ar to saistītā infrastruktūra, jānorāda, ka būtiskākie augsnes piesārņotāji ir smagie metāli no autotransporta izplūdes gāzēm, piemēram, Pb, Cd, Cu, Ni, Zn. Tāpat piesārņojumu rada asfalta seguma dilšana un autoceļu uzturēšana – sāls maisījumu kaisīšana apledošanas kausēšanai piesārņo augsni ar NaCl⁵².

Saskaņā ar intensīvi izmantoto automaģistrāļu apkārtne esošo augšņu izpēti, automaģistrāļu tuvumā ir novērojams smago metālu piesārņojums. Augsnē nonākušie smagie metāli nenoārdās, bet gan ar lejupejošām ūdens plūsmām nonāk dziļāk, palielinot gruntsūdeņu piesārņojuma risku. Smago metālu paaugstinātā koncentrācija augsnē ietekmē daudzus procesus, kā⁵³:

- nomāc mikroorganismu darbību un barības elementu apriti;
- rada toksisku ietekmi uz augu saknēm un mikorizu, samazinot barības elementu uzņemšanu;
- Cu un Ni piesārņojums var izraisīt nepieciešamo katjonu deficītu, jo tie tiek aizvietoti ar šiem smagajiem metāliem.

Dzelzceļa vides aizsardzības politikā 2012.-2020. ir secināts, ka galvenais grunts piesārņojums ar naftas produktiem un citām piesārņojošām vielām rodas no dzelzceļa infrastruktūras objektiem un ritošā sastāva lokomotīvu un dīzeļvilcienu ekipēšanas punktos, vagonu tehniskās apkopes vietās, vagonu depo, lokomotīvu un vilcienu sastāvu apstāšanās un stāvēšanas vietās. Piesārņojuma intensitāte pārsvarā ir atkarīga no ritošā sastāva tehniskā stāvokļa, tāpēc svarīga ir ritošā sastāva atjaunošana un modernizācija. Būtisks ir arī vēsturiskais grunts piesārņojums, kas izveidojies pagājušā gadsimtā. Tādas teritorijas, kur ir

⁵² N.Stojic, M.Pucarevic, G.Stojic, Railway transportation as a source of soil pollution, 2017.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920917303930>

⁵³ Nikodemus, O. *un citi*. Augsnes ilgtspējīga izmantošana un aizsardzība. LU Akadēmiskais apgāds, 2009.

konstatēts ievērojams piesārņojums (tai skaitā vēsturiskais), norit grunts un gruntsūdeņu sanācības darbi, vides kvalitātes monitoringa, tiek veikti piesārņojuma samazināšanas pasākumi. Būtisku darbu šajā jomā veic dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs VAS "Latvijas dzelzceļš", kurš, piemēram, 2019. gadā veicis vēsturiskā piesārņojuma sanācību stacijās Saldus un Višķi, kā arī grunts un gruntsūdeņu kvalitātes monitoringu un monitoringa tīkla izveidi vairākās dzelzceļa stacijās.

Infiltrācijas procesā piesārņojošās vielas var nonākt dziļāk gruntī, piesārņojot gruntsūdeņus un artēziskos ūdeņus, kas tiek izmantoti dzeramā ūdens iegūšanai. Piesārņoto vietu sanācība ierasti ir dārgs un resursietilpīgs process, tāpēc ir svarīgi pēc iespējas novērst augsnes piesārņojumu pirms tas ir radies, kas transporta sektorā var tikt veicināts, ieviešot jaunas tehnoloģijas, uzlabojot infrastruktūru un veicot visus nepieciešamos preventīvos pasākumus, lai izvairītos no avārijām bīstamo kravu pārvadājumu laikā⁵⁴.

Jāatzīmē, ka bīstams virszemes ūdeņu un grunts piesārņojums rodas arī ostu teritorijās. Piemēram, 2016. gada martā tika konstatēts, ka Mangaļsalā SIA "Vexoil Bunkering" teritorijā aptuveni 10 ha lielā platībā ir noticis Daugavas virsmas piesārņojums. Tādēļ ļoti svarīga ir operatīvo dienestu darbība šādu piesārņojumu konstatēšanai un novēršanai, lai samazinātu piesārņojuma apjomus un novērstu tālāku tā izplatību jūrā.

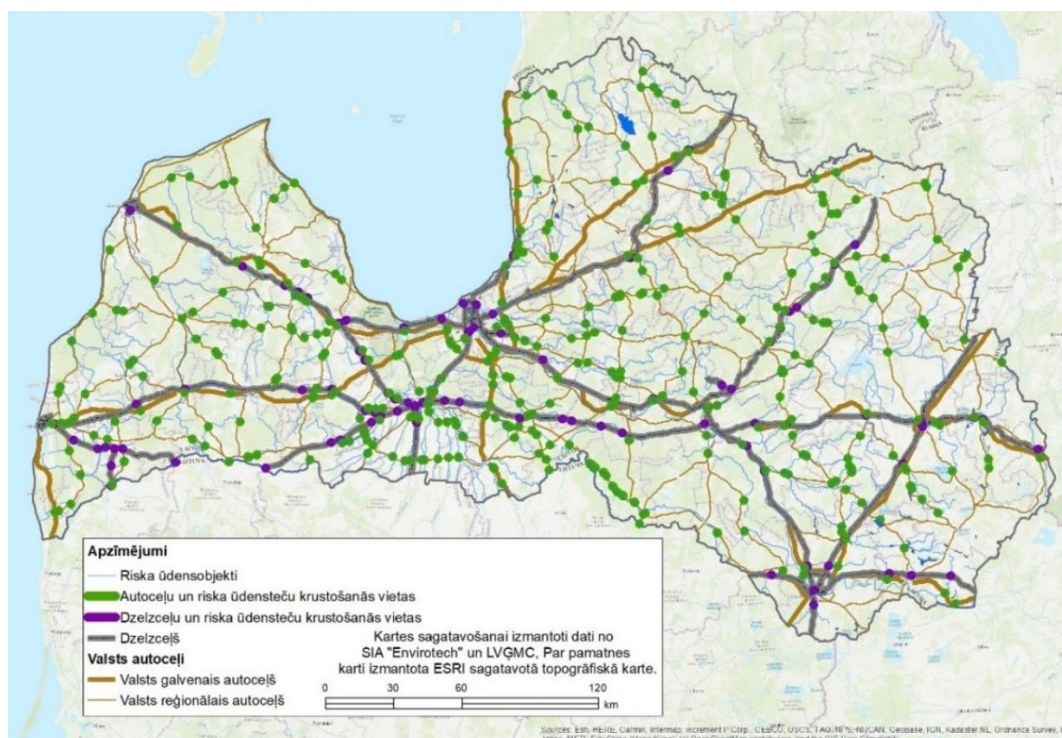
3.7. Ūdens kvalitāte un plūdu risks

Atbilstoši Ūdens apsaimniekošanas likumam, Latvijas teritorijā ir izdalīti 203 upju ūdensobjekti, 259 ezeru ūdensobjekti, 3 pārejas ūdensobjekti, 5 piekrastes virszemes objekti un 16 pazemes ūdensobjekti (2016)⁵⁵. Pēc LVĢMC pieejamās informācijas, Latvijas teritorijā ir 764 novērojuma stacijas virszemes ūdensobjektos, no kurām 516 stacijas ir ūdensobjektos, kuriem ir risks nesasnīgt labu ūdens kvalitāti. 3.7.1. attēlā ir attēloti 168 riska ūdensobjekti, kurus šķērso valsts galvenie un reģionālie autoceļi (408 vietās) un dzelzceļa maģistrāles (103 vietās).

Īpaša uzmanība ir jāpievērš tieši riska ūdensobjektiem autoceļu, dzelzceļu un ostu tuvumā, lai nodrošinātu to, ka tur nenotiek avārijas, kas varētu veicināt papildu riska ūdensobjektu piesārņojumu.

⁵⁴ Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2012. – 2020. gadam, 2012. (atjaunota 2017. gadā)
http://www.vda.gov.lv/doc_upl/Dzelzcela%20vides%20politika_2017.pdf

⁵⁵ Komisijas ziņojums Eiropas parlamentam un padomei par Ūdens pamatdirektīvas (2000/60/EK) un Plūdu direktīvas (2007/60/EK) īstenošanu -Otrie upes baseina apsaimniekošanas plāni Pirmie plūdu riska pārvaldības plāni, Brisele, 2019



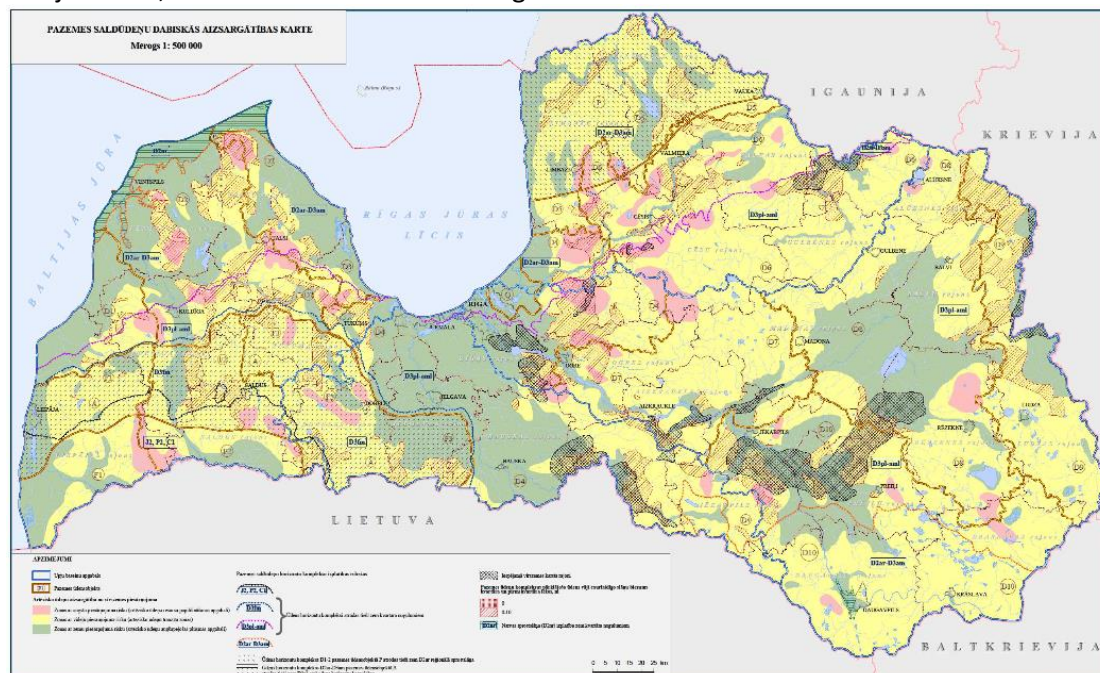
3.7.1. attēls. Galveno transporta koridoru skartie riska ūdensobjekti

Ūdens piesārņojums var rasties gan no punktveida, gan difūzajiem avotiem. Kaut gan lielākajā daļā gadījumu ūdens piesārņojums tiek asociēts ar industriālo piesārņojumu un lauksaimniecību (piesārņojums ar nitrātiem), tomēr arī transporta sektors būtiski ietekmē ūdeņu kvalitāti⁵⁶.

Saskaņā ar Ūdens apsaimniekošanas likumu ostas var uzskatīt par stipri pārveidotiem ūdensobjektiem (SPŪO), kas ir virszemes ūdensobjekti, kuru īpašības cilvēka darbības izraisītu fizikālu izmaiņu ietekmē ir būtiski mainījušās. Latvijā darbojas trīs lielās ostas (Ventspils, Rīga un Liepāja) un septiņas mazās ostas (Engure, Lielupe, Mērsrags, Pāvilosta, Roja, Salacgrīva, Skulte). Lielākā daļa no tām tiek izmantota tranzīta satiksmei, taču puse no kravām, kas tiek pārvadātas, uzglabātas un pārkrautas ostās ir jēlnafta un naftas produkti. Ņemot vērā būtiskās hidromorfoloģiskās izmaiņas, kas raksturo SPŪO, šajos ūdensobjektos nevar nodrošināt laba ekoloģiskā stāvokļa sasniegšanu. Izvērtējumā par hidromorfoloģiskajām izmaiņām lielajās ostās tika secināts, ka „iespējas sasniegt labu ekoloģisko kvalitāti, vienlaicīgi nodrošinot ostas ekonomiskās aktivitātes, attiecīgos virszemes ūdensobjektos nepastāv, jo piekrastes hidroloģija un dzīvo organismu dabiskā attīstība tiek regulāri traucēta, būtiski mainās arī gultnes substrāts”. Vides politikas pamatnostādņēs 2014.–2020. gadam kā viena no identificētajām problēmām ostu teritorijās ir norādīts, ka ne visas ostas nodrošina atbilstošas pieņemšanas iekārtas visu veidu atkritumiem, kas saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem ir jānodod atkritumu pieņemšanas iekārtā ostā. Kuģi un ostu darbība var radīt papildu slodzi Baltijas jūrā, un palielināt risku nesasnāgt labu jūras vides stāvokli. Iepriekšējā nodaļā minēts, ka augsnes piesārņojums var būtiski ietekmēt gruntsūdeņu kvalitāti. Ir izstrādāta un pieejama pazemes saldūdeņu piesārņojuma riska karte ar piesārņojuma riska pakāpēm (skat.

⁵⁶ Vides monitoringa programma 2015.-2020. gadam, 2015.

3.7.1.attēlu), kur ar zaļo krāsu atzīmēti saldūdeņi ar augstu aizsargātības līmeni, ar dzeltenu – vidēju līmeni, bet ar sarkano – zemu aizsargātības līmeni.



3.7.2. attēls. Pazemes saldūdeņu dabiskās aizsargātības karte⁵⁷

Viens no lielākajiem dabas procesiem, kas nelabvēlīgi ietekmē cilvēka veselību, vidi, kultūras mantojumu un tautsaimniecību, ir plūdi, kurus parasti izraisa ilgstoši nokrišņi, sniega kušana, ledus sastrēgumi, kuru dēļ ūdens nevar tecēt pa upi, un vētras uzplūdi jūras piekrastēs, kā rezultātā ceļas ūdens līmenis upēs, ezeros un zemienēs.

Latvijas upēm ir raksturīgs hidroloģiskais režīms, kur gada laikā izdalāmas vairākas hidroloģiskas fāzes: pali, uzplūdi un mazūdens periodi. Plūdus var veidot pali, lietus uzplūdi vai vējuzplūdi. Ūdens aizplūdis ierobežo vietas ar mazu caurteces šķērsriezuma laukumu, piemēram, sašaurinājumi, ceļu caurtekas vai vietas, kur gultnes pacēluma dēļ ir izveidojies sliekšnis – krāces vai ūdenskritumi, kur upes kritums neliels⁵⁸.

Saskaņā ar 2015. gada Plūdu riska pārvaldības plāniem visiem četriem UBA, Latvijā ir uzskaitīti vairāk par 2000 km² applūstošo teritoriju, kas veido 3,4 % valsts teritorijas. Daļā no šīs teritorijas iespējami katastrofāli plūdi. Applūstošajās teritorijās atrodas ievērojamas lauksaimniecības teritorijas, apdzīvotas teritorijas ar salīdzinoši lielu iedzīvotāju blīvumu un infrastruktūru, uzbūvētas lielas hidrotehniskās būves (piemēram, Daugavas HES kaskāde) un polderu sistēmas u.c.⁵⁹

Tāpat plūdu radītās sekas var radīt lielus ekonomiskos zaudējumus, ja spēcīgu lietašu gadījumā tiek appludināti autoceļi vai cita transporta infrastruktūra⁶⁰. Piemēram, 2017. gada augustā valstī tika izsludināta ārkārtas situācija, jo divu dienu laikā nolija gandrīz divu mēnešu norma,

⁵⁷ Ziņojums par virszemes un pazemes ūdeņu aizsardzību 2010. gadā. LVĢMA, Rīga, 2011

⁵⁸ Ziverts A. 2004. Hidroloģija

⁵⁹ Sākotnējā plūdu riska novērtējuma ziņojums 22.12.2021-2027. gada plūdu risku pārvaldības plānu sagatavošanai

⁶⁰ Sākotnējais plūdu riska novērtējums 2019. – 2024. gadam, LVGMC, Rīga, 2018

bet atsevišķās vietās, piemēram, Rēzeknē – ceturkšņa norma, kā rezultātā tika appludinātas lauksaimniecības teritorijas milzīgā platībā, izskaloti un pārrauti ceļi un sabojāti tilti⁶¹.

LVĢMC ir izstrādājis plūdu draudu un plūdu riska kartes, kurās ir atspoguļotas teritorijas un objekti, kuri varētu tikt applūdināti un apdraudēti pie šādiem plūdu scenārijiem:

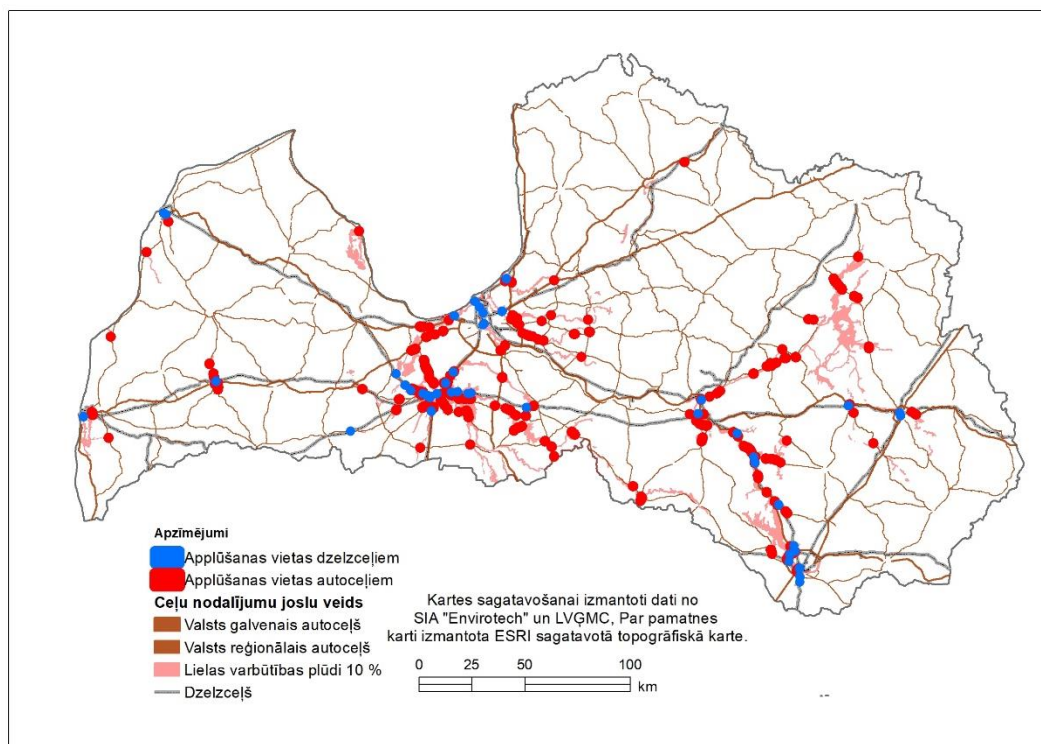
- mazas (0,5%) varbūtības plūdi - 1.plūdu riska vai ārkārtas scenārijs (ārkārtēji, ekstremāli plūdi) ar atkārtošanās periodu >200 gadiem vai dažādu specifisku iemeslu radītie plūdi;
- vidējas (1%) varbūtības plūdi - 2.plūdu riska scenārijs (ar iespējamo atkārtošanās periodu ≥ 100 gadiem);
- lielas (10%) varbūtības plūdi - 3.scenārijs (bieži, ar atkārtošanās periodu ≤ 10 gadiem).

Izmantojot LVĢMC izstrādātās INSPIRE plūdu riska kartes, vides pārskata sagatavošanas laikā tika identificētas riska vietas, kur pie dažādiem plūdu scenārijiem ir iespējama autoceļu un dzelzceļa applūšana. Kā redzams 3.7.3. attēlā pie lielas varbūtības plūdiem valsts galveno un reģionālo autoceļu applūšana iespējama 96 vietās un to ceļu platība, kas var tikt appludināta, ir 42 ha. Dzelzceļi pie šā paša plūdu scenārija var applūst 15 vietās, un appludinātā platība varētu būt 0,37 ha. Saskaņā ar plūdu risku kartēm, pie dažādiem plūdu scenārijiem ir iespējama Liepājas, Pāvilostas, Ventspils, Mērsraga, Engures, Jūrmalas un Rīgas ostu teritoriju applūšana, ierobežojot transporta kustību un uzņēmumu darbību ostu teritorijās.

Pie vidējās varbūtības plūdiem, kas var atkārtoties reizi 100 gados, aprēķināts, ka plūdu gadījumā apdraudēti ir autoceļi 128 vietās un autoceļu platība, kas varētu applūst, ir 138 ha, bet dzelzceļiem - 17 vietās un 0,37 ha platībā.

Mazas varbūtības plūdu gadījumā applūšanas riskam ir pakļauti autoceļi 126 vietās ar applūšanas platību 201 ha, bet dzelzceļi 16 vietās ar iespējamo applūšanas platību 0,86 ha.

⁶¹ Sentinels for Flood and Yield Loss Mapping, Atstaja, Z., Ijabs, H., Grinevics, J., 2018



3.7.3. attēls. Plūdu apdraudētie valsts autoceļi un dzelzceļi pie lielas (10%) varbūtības plūdiem

Izstrādājot autoceļu un dzelzceļu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, šķērsprofilā būtu jāņem vērā plūdu faktors, kā arī mainīgais plūdu ūdens līmenis attiecīgās teritorijās, atbilstoši plānotai funkcijai un satiksmes dalībniekiem⁶².

4. Plānošanas dokumenta īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi novērtējums

Veicot TAP2027 analīzi, tika izvērtēts, kādas varētu būt potenciālās plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmes uz vidi. Vērtējot pamatnostādņu īstenošanas iespējamās ietekmes, tika analizēts to būtiskums, veids un ilgums.

Ietekmju vērtēšanas metodoloģiskie apsvērumi ir sniegti 4.1. tabulā, savukārt visu ietekmju izvērtēšanas rezultāti pieejami 1. pielikumā. Sadaļās zemāk ir sniegts būtisko plānošanas dokumenta ietekmju uz vidi novērtējuma apkopojums. Vērtējums veikts TAP2027 projektam, kas izstrādāts pirms sabiedriskās apspriešanas. Pēc apspriešanas nepieciešamības gadījumā tiks veikta ietekmju pārvērtēšana.

⁶² Plūdu riska pārvaldības plāns Rīgas pilsētai, 2012.

4.1. tabula. Ietekmju vērtēšanas būtiskuma, veida un ilguma kritēriji

BŪTISKUMS	+ vērā ņemama pozitīva ietekme	Iespējams, ka uzdevuma īstenošana veicinās kvantitatīvus vai kvalitatīvus uzlabojumus vides/aspekta kvalitātē, salīdzinot ar pamatstāvokli.
	++ nozīmīga pozitīva ietekme	Ļoti iespējams, ka uzdevuma īstenošana veicinās būtiskus kvantitatīvus vai kvalitatīvus uzlabojumus vides/ aspekta kvalitātē; tiks sasniegti normatīvajos aktos un vadlīnijās noteiktie vides kvalitātes normatīvi, kā arī tiks nodrošināta plānošanas dokumentos noteikto mērķu sasniegšana.
	- vērā ņemama negatīva ietekme	Iespējams, ka uzdevuma īstenošana veicinās kvantitatīvu vai kvalitatīvu vides stāvokļa/aspekta kvalitātes pasliktināšanos, salīdzinot ar pamatstāvokli.
	-- nozīmīga negatīva ietekme	Ļoti iespējams, ka uzdevuma īstenošanas rezultātā var tikt pārkāpti normatīvajos aktos noteiktie vides/ aspekta kvalitātes robežlielumi vai normatīvo aktu prasības vides jomā, vai var rasties būtiska negatīva ietekme uz vidi/ aspektu, salīdzinot ar pamatstāvokli. Netiks sasniegti plānošanas dokumentos noteiktie mērķi.
	+/- ietekme nav zināma	Ietekme nav zināma (t.sk., dēļ informācijas trūkuma par pamatstāvokli).
	0 ietekme nav/ ietekme nav būtiska	Nav paredzamas kvalitatīvi vai kvantitatīvi novērtējamas izmaiņas vides/ aspekta stāvoklī un ietekmē uz sabiedrības tiesībām vides jomā.
	VEIDS	T – tieša ietekme
N – netieša ietekme		Ietekme, kas varētu pastarpināti rasties no uzdevuma īstenošanas.
ILGUMS	Ī – īslaicīga ietekme	Ietekme, kas izpaužas noteiktu, īsu laika periodu (piemēram, ietekme būvniecības laikā)
	V/I – vidēja termiņa un ilglaicīga ietekme	Uzdevuma īstenošana rada pastāvīgu, atkārtotu vai ilgstošu ietekmi.
	n/a – nav attiecināms	Gadījumos, kad ietekmes nav vai ietekme nav zināma un tās ilgumu un to, vai tā būs tieša, nav iespējams paredzēt, tabulā atzīmēts vērtējums n/a – nav attiecināms.

4.1. Gaisa kvalitāte

Transporta attīstības pamatnostādņu īstenošanas ietekme uz gaisa kvalitāti vērtēta, ņemot vērā Latvijas saistības laikposmā no 2020. līdz 2029. gadam un pēc 2030. gada samazināt dažādu tautsaimniecības nozaru, t.sk. transporta, radītās sēra dioksīda, slāpekļa oksīda, NMGOS un daļiņu PM_{2,5} emisijas. Lai nodrošinātu iepriekšminēto mērķu izpildi, 2020. gada 16. aprīlī ir apstiprināts Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030. gadam (turpmāk - Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns), ko sagatavoja VARAM sadarbībā ar ZM, EM, SM, FM, Veselības ministriju, kā arī citām institūcijām, ja to pieņemtajiem lēmumiem ir tieša vai pakārtota ietekme uz gaisu piesārņojošo vielu emisiju. Plāna īstenošanas rezultātā tiks samazināts emisiju gaisā kopapjoms, kas savukārt sekmēs gaisa kvalitātes uzlabošanu Latvijā, īpaši pilsētās. Vienlaikus gaisa kvalitātes uzlabošanai pilsētvidē bez nacionāla līmeņa pasākumiem, kas vērsti uz emisiju kopapjoma samazināšanu, ir nepieciešami papildus pasākumi lielākajās pilsētās, lai sasniegtu cilvēku veselības un ekosistēmu aizsardzībai atbilstošas gaisa kvalitāti.

Lai samazinātu transporta sektora radītās emisijas un sasniegtu izvirzītos mērķus, ir nepieciešams veikt virkni pasākumu:

- jāveicina mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita pieaugums un alternatīvo degvielu izmantošana;

TAP paredz atbilstošus uzdevumus autotransportam – veidot alternatīvo degvielu infrastruktūru, organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai, atbalstīt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu, kā arī dzelzceļa transportam (jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa). Norādītie uzdevumi ir saskaņoti ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu. Tāpat paredzēts, ka līdz 2027.gadam tiks uzsākts pētījums par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku.

- jāpilnveido transporta sistēma, tai skaitā jāpalielina ilgtspējīgā transporta daļa pasažieru pārvadājumos (primāri, dzelzceļa pārvadājumi);

Šajā sadaļā būtiska pozitīva ietekme ilgtermiņā sagaidāma saistībā ar *Rail Baltica* projekta īstenošanu, pozitīvi vērtēti arī uzdevumi, kas paredz arī esošās infrastruktūras attīstību saistībā ar jauno *Rail Baltica* dzelzceļa līniju (multimodālu transporta un pasažieru pārsēšanās mezglu izveide). Pozitīva ietekme sagaidāma arī no jaunu dzelzceļa reģionālo pasažieru maršrutu ieviešanas, mobilitātes punktu izveidošanas un vienotas sabiedriskā transporta biļešu sistēmas izveides. Tāpat transporta sistēmas pilnveidošanā, kas netieši veicina mazāku degvielas patēriņu, būtiska loma ir viedajām tehnoloģijām satiksmes plūsmas regulēšanai, kas arī paredzētas nākamajā plānošanas periodā. Norādītie uzdevumi ir saskaņoti ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu.

Vienlaikus TAP paredz paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga", kas stimulē pieaugošu degvielas patēriņu aviosatiksmes nodrošināšanai. Lai līdzsvarotu negatīvo ietekmi uz gaisa kvalitāti, rekomendēts turpināt uzsāktos un plānot jaunus pasākumus, kas vērsti uz piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanu gaisa transportā. A/S "Air Baltic Corporation" pašlaik veic esošās gaisa kuģu flotes nomaiņu, aizstājot to ar jauniem gaisa kuģiem, kuri rada mazāk izmešu, patērē mazāk degvielu un ir būtiski klusāki. Saskaņā ar biznesa plānu "Destination 2025" Airbaltic gaisa kuģu flotes nomaiņu ir plānots pabeigt 2024. gadā. Vienlaikus būtiski pieaudzis gaisa kuģu vietu noslogojums, attiecīgi ar mazāku lidojumu skaitu tiek pārvadāts lielāks pasažieru skaits. Arī viens no TAP ietvertajiem pasākumiem – Brīvo maršrutu gaisa telpas projekta turpināšana – vērsts uz degvielas patēriņa aviosatiksmē mazināšanu.

- jāstimulē iedzīvotāju ilgtspējīgas izvēles un jānostiprina paradumi, kas rada mazas emisijas;

Lai veicinātu iedzīvotāju paradumu maiņu, TAP paredz izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus, kā arī īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai. Šo

uzdevumu īstenošanas rezultātā sagaidāma pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti un tie saskaņoti ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu.

Pasažieru skaita pieaugums prognozēts arī uzdevuma - Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu – rezultātā, tāpēc tas vērtēts pozitīvi no gaisa aizsardzības viedokļa.

- jāattīsta infrastruktūra, kas nodrošina gaisa piesārņojuma samazināšanos un piemērota mazemisiju un bezemisiju risinājumiem,

Kā jau minēts iepriekš, TAP paredz alternatīvo degvielu infrastruktūras izbūvi (ETL uzlādes infrastruktūra, CNG, LNG uzpildes infrastruktūra) un veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, kas sniegs iespējas novērtēt izmaksu ziņā efektīvākos risinājumus atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus un piegādes iespējas. Minētajām aktivitātēm ir sagaidāma pozitīva ietekme uz mazemisiju un bezemisiju transporta skaita pieaugumu.

Pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti saistāma ar *Rail Baltica* saistītās infrastruktūras attīstību. TAP paredz risināt arī vienu no nozīmīgām lielo ostu pilsētu gaisa piesārņojuma problēmām – pietātņu elektrifikāciju, kā arī elektrificēt un modernizēt atsevišķus dzelzceļa tīklu posmus. Apjomīgi uzdevumi plānoti arī autoceļu kvalitātes uzlabošanai, kam ir netieši pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti (samazinot degvielas patēriņu). Vienlaikus rekomendēts izvērtēt iespējas vienlaikus ar valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai pārbūvi un atjaunošanu plānot atbilstošu sabiedriskā transporta tīkla attīstību, lai administratīvi teritoriālās reformas rezultātā būtiski nepalielinātos nobrauktu kilometru skaits ar privāto transportu uz administratīvajiem centriem.

Norādītie uzdevumi saskaņoti ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu. TAP paredz izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību. Attīstoties reģionālajām lidostām, var palielināties aviotransporta rādītā gaisa piesārņojuma apjoms, tāpēc vienlaikus, tāpat kā tālākas lidostas "Rīga" attīstības gadījumā, svarīgi ir plānot atbilstošus pasākumus ietekmes samazināšanai.

Kopumā jāsecina, ka TAP īstenošana nodrošinās Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāna 2020.-2030. gadam mērķu izpildi transporta sektorā. Papildus pasākumus ietekmes samazināšanai rekomendēts izstrādāt aviotransporta radīto emisiju samazināšanai, kā arī pievērst īpašu uzmanību efektīvas sabiedriskā transporta sistēmas izveidei, lai nodrošinātu iedzīvotājiem nepieciešamo mobilitāti administratīvi teritoriālās reformas rezultātā.

Virtnes uzdevumu, it īpaši rīcības virzienā – Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana, – īstenošanas rezultātā prognozēta ražošanas un konteinerkravu apgrozījuma palielināšanās. Tāpat prognozēts Lidostā "Rīga" apkalpoto kravu apjoma pieaugums. Šajos gadījumos ietekme uz gaisa kvalitāti vērtēta kā "nav zināma", pieņemot, ka atbilstošo vides aizsardzības procedūru (stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, ietekmes uz vidi novērtējums, tehnisko noteikumu izsniegšana un atļauju izdošana piesārņojošām darbībām) piemērošana varēs nodrošināt atbilstošu vides, t.sk. gaisa kvalitātes, aizsardzības līmeni.

Uzdevums	Vērtējums
1. Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot	+, N, V/I

Uzdevums	Vērtējums
vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu	Uzdevuma rezultātā prognozēts dzelzceļa pasažieru skaita pieaugums, kas ir pozitīvi vērtējama tendence no gaisa aizsardzības viedokļa.
2. Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	<u>++</u> , T, V/I Uzdevuma rezultātā palielināsies dzelzceļa pasažieru skaits, kas ir pozitīvi vērtējama tendence no gaisa aizsardzības viedokļa.
3. Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	<u>+</u> , N, V/I Uzdevuma rezultātā tiks radīti priekšnosacījumi dzelzceļa pasažieru skaita pieaugumam ilgtermiņā, kas ir pozitīvi vērtējama tendence no gaisa aizsardzības viedokļa. Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" izveidošanai ir sagaidāma pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti. Tieša ietekme sagaidāma tikai pēc pasākuma īstenošanas.
5. Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<u>+</u> , N, V/I Autoceļu kvalitātes paaugstināšana samazina transportlīdzekļu emisiju apjomu uz vienu nobraukto km. Līdz ar to sagaidāma netieša pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti.
6. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai	<u>+/-</u> , N, V/I Lai arī autoceļu kvalitātes paaugstināšana samazina transportlīdzekļu emisiju apjomu uz vienu nobraukto km, nepieciešamība iedzīvotājiem administratīvi teritoriālās reformas rezultātā veikt garākus braucienus, var radīt negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti. <i>Ietekmes mazināšanai rekomendējams nodrošināt efektīvu sabiedriskā transporta sistēmu.</i>
7. Izveidot mobilitātes punktus	<u>++</u> , T, V/I Multimodālajiem transporta risinājumiem ir tieša pozitīva ietekme uz sabiedriskā transporta plašāku izmantošanu, kas rada pozitīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti.
10. Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)	<u>+</u> , N, V/I Eksperta vērtējumā arī šī uzdevuma īstenošana veicinās sabiedriskā transporta pasažieru skaita pieaugumu, jo vilcienu un autobusu maršrutu savienojumu kvalitāte (t.sk. vienotās autobusu/vilcienu biļetes plašāka izplatība) ir viens no multimodālo transporta risinājumu izmantošanu ierobežojošiem faktoriem.
12. Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu,	<u>+</u> , N, V/I Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" izveidošanai ir sagaidāma pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti. <i>Vienlaikus, īstenojot Rīgas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus, detalizēti jāizvērtē Rīgas pilsētā paredzēto multimodālo satiksmes mezglu ietekme uz gaisa kvalitāti, lai</i>

Uzdevums	Vērtējums
īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	<i>uzdevuma īstenošanas rezultātā nepasliktinātos gaisa kvalitāte Rīgas teritorijā.</i>
16. Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados	<u>+, N, V/I</u> Jebkura jauna autoceļa un dzelzceļa līnijas būvniecība rada lokālu negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti, bet šajā gadījumā projekts lielākoties neskar apdzīvotas teritorijas un vienlaikus uzlabos Rīgas apvedceļa kapacitāti un nodrošinās jaunu dzelzceļa savienojumu, tādējādi palīdzot risināt mobilitātes jautājumus Rīgā un tās aglomerācijā.
17. Atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga" (līgumu par gaisa satiksmi slēgšana, esošo līgumu modificēšana, sapratnes memorandu slēgšana, pagaidu administratīvo atļauju noformēšana, kodu dalīšanas līgumu slēgšana u.c.), vienlaikus paredzot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	<u>+/-, T, V/I</u> Lai arī uzdevuma īstenošana netieši veicina transporta enerģijas patēriņa pieaugumu gaisa transportā apkalpoto pasažieru skaita pieauguma dēļ, pasākumu plānošana un īstenošana ietekmes uz vidi samazināšanai, t.sk. gaisa kuģu flotes nomaiņa, gaisa kuģu vietu noslogojuma palielināšana, var būtiski samazināt patēriņa pieauguma ātrumu.
20. Turpināt īstenot Brīvo maršrutu gaisa telpas projektu	<u>+, T, V/I</u> Uzdevuma īstenošana sniedz iespēju samazināt piesārņojošo vielu emisiju apjomu gaisa transportā, kam paredzama pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti.
23. Palielināt Lidostas "Rīga" termināļa kapacitāti, izbūvējot terminālā 6.kārtu, tajā skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savieto lidostas termināli ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa staciju	<u>+, T, V/I</u> Lai arī uzdevuma īstenošana netieši veicina transporta enerģijas patēriņa pieaugumu gaisa transportā apkalpoto pasažieru skaita pieauguma dēļ, uzdevumu īstenošana vienlaikus sniedz iespēju samazināt to lidostas pasažieru skaitu, kas lidostā ierodas, izmantojot autotransportu un savienojošos lidojumus. Kopumā uzdevuma ietekme uz gaisa kvalitāti vērtēta pozitīvi.
25. Nodrošināt plānoto kravu apjoma apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru	<u>+/-, N, V/I</u> Uzdevuma īstenošana veicinās transporta enerģijas patēriņa pieaugumu gaisa transportā. Ietekmes samazināšanai infrastruktūras izmantošanas periodā ieteicams paredzēt un īstenot pasākumus, kas vērsti uz piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanu no gaisa transporta. Rekomendējams arī veicināt gaisa-dzelzceļa savienojuma izmantošanu loģistikas risinājumos, kas no gaisa aizsardzības viedokļa vērtējams kā viens no optimālākajiem kravu pārvadājumu veidiem.

Uzdevums	Vērtējums
26. Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus paredzot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	<u>-</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u> Transporta enerģijas patēriņa pieaugums gaisa transportā apkalpoto pasažieru skaita pieauguma dēļ palielina piesārņojošo vielu emisiju apjomu.
27. Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<u>+</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u> Autoceļu kvalitātes paaugstināšana samazina transportlīdzekļu emisiju apjomu uz vienu nobraukto km. Līdz ar to sagaidāma netieša pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti.
28. Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu	<u>+</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u> Jauna autoceļa būvniecība rada lokālu negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti, bet šajā gadījumā tranzītsatiksmē tiks novirzīta no relatīvi blīvi apdzīvotas teritorijas uz teritoriju ar mazāku skaitu ietekmēto iedzīvotāju. Līdz ar to, vērtējot paredzamo iedzīvotāju ekspozīciju gaisa piesārņojumam, uzdevuma īstenošanai sagaidāma pozitīva ietekme.
29. Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu	<u>+</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u> Integrētas transporta sistēmas veidošana var atstāt netiešu pozitīvu ietekmi uz SEG emisiju samazināšanu.
35. Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu piestātnes	<u>++</u> , <u>T</u> , <u>V/I</u> Uzdevuma īstenošanai sagaidāma būtiska pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti lielo ostu pilsētās, kur kuģošanas emisijas, t.sk. stāvēšanas laikā, veido ievērojamu daļu no emisiju kopapjoma.
37. Iegādāties ar vides aizsardzības un kuģošanas drošības ievērošanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru	<u>++</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u> Uzdevuma īstenošana, kas varētu ietvert tādus pasākumus kā alternatīvo degvielu infrastruktūras izveide ostās, vides prasību ievērošana kravu pārkraušanas laikā, monitoringa sistēmas (piemēram, smakas) uzstādīšana, pozitīvi ietekmēs gaisa kvalitāti.
42. Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	<u>+</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u> Gājēju, velobraucēju, skrejriteņu un pārējo lēnsatiksmes transportlīdzekļu izmantošana un efektīva iesaiste transporta tīklā un multimodālajos risinājumos pozitīvi ietekmē gaisa kvalitāti.
44. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	<u>+</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u> Gājēju, velobraucēju, skrejriteņu un pārējo lēnsatiksmes transportlīdzekļu izmantošana un efektīva iesaiste transporta tīklā un multimodālajos risinājumos un sabiedriskā transporta plašāka izmantošana pozitīvi ietekmē gaisa kvalitāti.
45. Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai	<u>+</u> , <u>N</u> , <u>V/I</u>

Uzdevums	Vērtējums
	Pozitīva ietekme sagaidāma, ja viedo tehnoloģiju ieviešanas procesā tiks analizēti un ņemti vērā arī faktori, kas ietekmē gaisa kvalitāti konkrētajā situācijā.
46. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	++ un +, N un T, V/I Lai Latvija izpildītu 2030. gadam noteiktos emisiju mērķus, ir nepieciešams plašāk izmantot alternatīvās degvielas, kas rada mazāk emisiju, kā arī jāveicina elektrotransportlīdzekļu plašāka izmantošana. Uzdevumiem kopumā būtiska pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti.
47. Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības - bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)	
48. Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	
49. Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku	

Uzdevums	Vērtējums
51. Izvērtēt iespējamus tehniskos risinājumus transportlīdzekļu atgāzu pēcapstrādes sistēmu pārbaudēm valsts tehniskajā apskatē un uz autoceļiem	<u>+, N, V/I</u> Uzdevuma īstenošanai netieša pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti, tas nepieciešams, lai Latvija izpildītu 2030. gadam noteiktos emisiju mērķus
52. Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	<u>++, T, V/I</u> Uzdevuma īstenošanai pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti, tas nepieciešams, lai Latvija izpildītu 2030. gadam noteiktos emisiju mērķus.
53. Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomainīšana	<u>++, T, V/I</u> Uzdevuma īstenošanai pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti, tas nepieciešams, lai Latvija izpildītu 2030. gadam noteiktos emisiju mērķus.
54. Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu	<u>+, N, V/I</u> Uzdevuma rezultātā prognozēts dzelzceļa pasažieru skaita pieaugums, kas ir pozitīvi vērtējama tendence no gaisa aizsardzības viedokļa.

4.2. Klimata pārmaiņas

TAP 2027 ietekme vērtēta starptautisko, ES un Latvijas klimata politikas mērķu kontekstā. ES Transporta Baltajā grāmatā⁶³ ir definēti ambiciozi mērķi fosilās degvielas samazināšanai, īpaši pilsētas transportā, ilgtspējīgu degvielu izmantošanai, multimodālu transporta mezglu izveidei loģistikā u.t.t. TAP 2027 ir iekļauti vairāki uzdevumi, kas orientēti uz SEG emisiju samazināšanu transporta sektorā.

Svarīgs priekšnosacījums pilsētu atslogošanai no neilgtspējīga, privātā autotransporta izmantošanas ir nodrošināt ērtas, drošas un pieejamas sabiedriskā transporta un mikromobilitātes alternatīvas, kā arī alternatīvu degvielas veidu patērējošajiem transportlīdzekļiem piemērotu uzpildes/ uzlādes infrastruktūru. Līdz ar to ilgtspējīgas pārvietošanās veicinošās infrastruktūras nodrošināšana būtu īstenojama prioritārā kārtā. Pretējā gadījumā, atjaunojot autoceļus un nodrošinot ērtu autoceļu satiksmi un savienojamību, nenodrošinot alternatīvas pārvietošanās iespējas, var panākt privāta autotransporta izmantošanas palielināšanos, līdz ar to nesasniedzot transporta politikas mērķi attiecībā uz SEG emisiju samazināšanos. Ērta un ilgtspējīga sabiedriskā transporta un mikromobilitātes, īpaši veloinfratsuktūras, attīstība rada ieguvumus arī citos aspektos, t.sk., gaisa kvalitātes uzlabošanā, trokšņa samazināšanā, kā arī cilvēku labbūtības paaugstināšanā – izvirzot ilgtspējīgu mobilitāti par pilsētvides attīstības prioritāti.

Arī jebkuri pasākumi, kas orientēti uz sabiedriskā transporta komforta un lietojamības uzlabojumiem, netieši veicina sabiedriskā transporta pasažieru skaita pieaugumu, palielinot to cilvēku īpatsvaru, kas ikdienas pārvietošanās vajadzībām izvēlas izmantot sabiedrisko

⁶³ ES Transporta Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu. EK 28.03.2011., pieejama: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=LV>

transportu, tādējādi samazinot potenciālās SEG emisijas no privātā autotransporta izmantošanas.

Jāatzīmē, ka neviennozīmīgi klimata pārmaiņu kontekstā vērtējama aviācijas attīstība, īpaši tie pasākumi, kas orientēti uz lidojumu un pasažieru skaita palielināšanu, tā kā aviācija ir ievērojams globālo SEG emisiju avots. Līdz ar to pasākumi, kas vērsti tieši uz lidojumu maršrutu tīkla paplašināšanu un tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga" vērtējami negatīvi klimata pārmaiņu kontekstā. Lai gan TAP2027 iekļauj pasākumus, kas veicina SEG emisiju samazināšanu, saīsinot nolaišanās un pacelšanās koridorus, kā arī manevrēšanas ceļus lidostas teritorijā, kopumā būtu jātiecas uz zemāku emisiju alternatīvu veicināšanu. Kā viens no risinājumiem minama *Rail Baltica* maršruta attīstība, kas piedāvātu ilgtspējīgāku alternatīvu lidojumiem. Jāpiebilst, ka tāda situācijā ilgtspējīgākai pārrobežu alternatīvas veicināšanai būtu būtiski nodrošināt konkurētspējīgu un pasažieriem izdevīgu cenu. Šāda pieeja ir arī Zaļā Kurša⁶⁴ "zaļā finansējuma" pamatā.

Kopumā TAP2027 uzdevumi ir vērtējami pozitīvi klimata pārmaiņu mazināšanas kontekstā. Konkrētu uzdevumu vērtējumi (kuriem sniegts pozitīvs vai negatīvs vērtējums) pieejami tabulā zemāk.

Lai gan pamatnostādnes ir iekļauti vairāki pasākumi klimata pārmaiņu mazināšanai, nav paredzēti tieši pasākumi un risinājumi sektora ievainojamības mazināšanai pret klimata pārmaiņu radītajiem riskiem. Apzinoties, ka liela daļa pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumu ir plānošanas dokumenta īstenošanas ietvaros risināms jautājums, Vides pārskata 5. nodaļā iekļautas rekomendācijas, kas būtu jāņem vērā, īstenojot TAP2027 uzdevumus.

Uzdevums	Vērtējums
1. Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu	<u>+, N, V/I</u> Uzdevumu īstenošanas rezultātā sagaidāma netieša ietekme uz pasažieru skaita pieaugumu, veicinot pāreju no privātiem automobiļiem un starppilsētu autobusiem uz vilcieniem, tādējādi samazinot ar fosilo degvielu saistītās SEG emisijas.
2. Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	
3. Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	<u>+, N, V/I</u> Faktiska ietekme sagaidāma pēc <i>Rail Baltica</i> reģionālo staciju izbūves. Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" izveidošana veicinās sabiedriskā transporta izmantošanu, tādējādi veicinot fosilās degvielas patēriņa, kas saistīts ar automobiļu izmantošanu, samazināšanu
5. Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus	<u>+, N, V/I</u> Autoceļu kvalitātes paaugstināšana samazina transportlīdzekļu emisiju apjomu uz vienu nobraukto km. Līdz ar to sagaidāma netieša pozitīva ietekme uz SEG

⁶⁴ Eiropas Zaļais Kurss. EK 11.12.2019., pieejams: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0014.02/DOC_1&format=PDF

Uzdevums	Vērtējums
īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	emisiju samazinājumu.
7. Izveidot mobilitātes punktus	<u>+, N, V/I</u> Mobilitātes punktu izveide veicina sabiedriskā transporta izmantošanu, tādējādi veicinot fosilās degvielas patēriņa, kas saistīts ar automobiļu izmantošanu, samazināšanu.
10. Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)	<u>+, N, V/I</u> Eksperta vērtējumā arī šī uzdevuma īstenošana veicinās sabiedriskā transporta pasažieru skaita pieaugumu, jo vilcienu un autobusu maršrutu savienojumu kvalitāte (t.sk. vienotās autobusu/vilcienu biļetes plašāka izplatība) ir viens no multimodālo transporta risinājumu izmantošanu ierobežojošiem faktoriem.
12. Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	<u>+, N, V/I</u> Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" izveidošana veicinās sabiedriskā transporta izmantošanu, tādējādi veicinot fosilās degvielas patēriņa, kas saistīts ar automobiļu izmantošanu, samazināšanu.
17. Atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga" (līgumu par gaisa satiksmi slēgšana, esošo līgumu modificēšana, sapratnes memorandu slēgšana, pagaidu administratīvo atļauju noformēšana, kodu dalīšanas līgumu slēgšana u.c.), vienlaikus paredzot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	<u>-, N, V/I</u> Transporta enerģijas patēriņa pieaugumam gaisa transportā apkalpoto pasažieru skaita pieauguma dēļ sagaidāma negatīva ietekme uz klimata pārmaiņām (ar aviāciju saistītām SEG emisijām).
20. Turpināt īstenot Brīvo maršrutu gaisa telpas projektu	<u>+, N, V/I</u> Brīvo maršrutu ieviešana sniedz iespēju aviokompānijām samazināt degvielas patēriņu, tādējādi arī samazinot ar to saistītās SEG emisijas.
23. Palielināt Lidostas "Rīga" termināļa kapacitāti, izbūvējot terminālā 6.kārtu, tajā	<u>+, T, V/I</u> Lai arī uzdevuma īstenošana netieši veicina transporta enerģijas patēriņa pieaugumu gaisa transportā apkalpoto pasažieru skaita pieauguma dēļ, uzdevumu īstenošana

Uzdevums	Vērtējums
skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savieto lidostas termināli ar <i>Rail Baltica</i> dzelzeļa staciju	vienlaikus sniedz iespēju samazināt to lidostas pasažieru skaitu, kas lidostā ierodas, izmantojot autotransportu un savienojošos lidojumus. Kopumā uzdevuma ietekme uz klimata pārmaiņām vērtēta pozitīvi.
24. Pabeigt īstenot Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu "Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā "Rīga"	<u>+, T, V/I</u> Projekta ietvaros cita starpa paredzēti pasākumi, kas samazinās gaisa kuģu dzinēju radīto CO ₂ apjomus manevrēšanas laikā.
26. Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus paredzot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	<u>-, N, V/I</u> Reģionālo lidostu attīstība palielinās transporta enerģijas patēriņu gaisa transportā apkalpoto pasažieru skaita pieauguma dēļ, kas veicina ar aviāciju saistīto SEG emisiju pieaugumu.
27. Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<u>+, N, V/I</u> Autoceļu kvalitātes paaugstināšana samazina transportlīdzekļu emisiju apjomu uz vienu nobraukto km. Līdz ar to sagaidāma netieša pozitīva ietekme uz SEG emisiju samazinājumu.
29. Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu	<u>+, N, V/I</u> Integrētas transporta sistēmas veidošana var atstāt netiešu pozitīvu ietekmi uz SEG emisiju samazināšanu.
35. Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu piestātnes	<u>+, T, V/I</u> Uzdevuma īstenošanas rezultātā sagaidāms kuģošanas SEG emisiju, kas rodas stāvēšanas laikā ostās, samazinājums.
37. Iegādāties ar vides aizsardzības un kuģošanas drošības ievērošanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru	<u>+, N, V/I</u> Ir paredzams, ka uzdevums ietvers tādu pasākumu kā alternatīvo degvielu infrastruktūras izveide ostās īstenošanu, kas var veicināt SEG emisiju samazināšanu, aizvietojošot fosilo degvielu.
42. Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	<u>+, N, V/I</u> Gājēju, velobraucēju, skrejriteņu un pārējo lēnsatiksmes transportlīdzekļu izmantošana un efektīva iesaiste transporta tīklā un multimodālajos risinājumos ilgtermiņā var atstāt pozitīvu ietekmi uz SEG emisiju samazināšanu.
44. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu	<u>+, N, V/I</u> Gājēju, velobraucēju, skrejriteņu un pārējo lēnsatiksmes transportlīdzekļu izmantošana un efektīva iesaiste transporta tīklā un multimodālajos risinājumos un

Uzdevums	Vērtējums
un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	sabiedriskā transporta plašāka izmantošana veicina SEG emisiju samazināšanu.
45. Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai	<u>+</u> , N, V/I Viedo tehnoloģiju ieviešana satiksmes plūsmas regulēšanā var samazināt SEG emisijas, kas veidojas sastrēgumu ietvaros. Neskatoties uz to, lai tādējādi neveicinātu pāreju uz privāto autotransportu, nepieciešams īstenot uzdevumus, kas veicina sabiedriskā transporta attīstību un pāreju uz velosipēdiem un alternatīvo degvielu.
46. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža CNG un LNG uzpildes stacijas)	<u>++ vai +</u> , N, V/I Uzdevumu īstenošana veicinās ieguldījumu Latvijas (t.sk., Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam) un Eiropas plānošanas dokumentos noteikto klimata politikas mērķu sasniegšanu. Uzlādes infrastruktūras attīstība ir viens no priekšnosacījumiem alternatīvo degvielu izmantojošo transportlīdzekļu plašākai izmantošanai, īpaši individuālu lietotāju vidū .
47. Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības - bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)	
48. Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	
49. Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai	

Uzdevums	Vērtējums
transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku	
52. Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	<u>+, T, V/I</u> Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija uzlabos dzelzceļa infrastruktūru un palielinās pieprasījumu pēc vilcienu izmantošanas.
53. Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomainīšana	<u>++, T, V/I</u> Dīzeļvilcienu aizstāšana ar videi draudzīgiem vilcieniem būtiski samazinās emisijas, kas rodas no dīzeļdegvielas izmantošanas dzelzceļa transportā.
54. Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu	<u>+, N, V/I</u> Uzdevuma rezultātā prognozēts dzelzceļa pasažieru skaita pieaugums, kas ir pozitīvi vērtējama tendence no SEG emisiju samazināšanas.

4.3. Troksnis

Transporta infrastruktūras attīstība ir neatrūjami saistīta ar trokšņa piesārņojumu, kuru Pasaules Veselības organizācija uzskata par otro nozīmīgāko vides faktoru, kas ietekmē sabiedrības veselību Eiropā. Savukārt Eiropas Vides aģentūra, apkopojot informāciju no dalībvalstu izstrādātajām stratēģiskajām trokšņa kartēm, ir konstatējusi, ka nozīmīgākais trokšņa avots ir autotransports, kur dominējošu lomu ieņem privātais autotransports.

Izstrādājot transporta attīstības pamatnostādnes, vides troksnis ir identificēts kā nozīmīgs vides aspekts. Pamatnostādnēs ir definēts uzdevums, kas paredz izstrādāt un īstenot plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgākajiem transporta infrastruktūras objektiem. Lai gan šie objekti nepatver visu valsts teritoriju un plānu īstenošana neatrisinās visas lokālās problēmas trokšņa pārvaldības jomā, tomēr ietekmes apzināšanās un rīcības definēšana prioritāro problēmu risināšanai pieejamā finansējuma apmērā ir vērtējams kā pozitīvs pasākums. Jānorāda, ka iepriekš izstrādātajos rīcības plānos ir analizētas iespējas ne vien īstenot lokālus pasākumus trokšņa samazināšanai, bet arī mazināt trokšņa emisijas kopumā. Ja šāda pieeja tiek turpināta arī nākotnē izstrādājamajos plānos, tad šī pasākuma ietekmes apmērs var būt ievērojami plašāks par teritorijām, kas pieguļ nozīmīgākajiem satiksmes infrastruktūras objektiem.

Nozīmīga veicamo uzdevumu skaita īstenošanas rezultātā tiek paredzēts sabiedriskā transporta izmantošanas intensitātes pieaugums, paaugstinot gan infrastruktūras pieejamības rādītājus, gan infrastruktūras lietošanas ērtumu, tādējādi sekmējot pasažieru skaita pieaugumu. Lai gan sabiedriskā transporta pasažieru skaita izmaiņas tiešā veidā neietekmē trokšņa piesārņojuma līmeni, tomēr netieša ietekme ir skaidri identificējama, jo visticamāk, ka iedzīvotāji, kas aktīvāk izmantos sabiedriskā transporta infrastruktūru, mazāk lietos privāto autotransportu savu pārvietošanās vajadzību nodrošināšanai. Mazāks privātā transporta

lietotāju skaits ļautu samazināt vai kavēt satiksmes intensitātes palielināšanos uz autoceļiem, tādejādi mazinot nozīmīgākā avota ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni.

Transporta attīstības pamatnostādnes identificēti šādi uzdevumi:

- modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu;
- attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus;
- projektēt un izbūvēt *Rail Baltica* reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju *Rail Baltica* esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā;
- izveidot mobilitātes punktus;
- turpināt *Rail Baltica* projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus;
- izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus;
- pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu;
- īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai;
- atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai;
- jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa;
- atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu;

kuru īstenošanas rezultātā paredzams pasažieru skaita pieaugums. Kā redzams, Transporta attīstības pamatnostādnes nākamajam periodam lielākais uzsvars tiek likts uz dzelzceļa sabiedriskā transporta infrastruktūras un pieejamības attīstīšanu, kas vērtējams pozitīvi, jo dzelzceļš kā sabiedriskais transports Latvijā līdz šim ir bijis vāji attīstīts, salīdzinot tā nozīmi pasažieru pārvadājumu kontekstā ar virkni citu Eiropas valstu. Moderns dzelzceļa ritošais sastāvs neapšaubāmi ir uzskatāms arī par klusāko sabiedriskā transporta risinājumu, kura izmantošana sekmē ne vien kopējā trokšņa piesārņojuma mazināšanu, bet arī rada pozitīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti.

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kontekstā izceļams ir Transporta attīstības pamatnostādnes definētais uzdevums - palielināt Lidostas "Rīga" termināļa kapacitāti, izbūvējot terminālā 6.kārtu, tajā skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savietoj lidostas termināli ar *Rail Baltica* dzelzceļa staciju. Sasaistot Baltijas valstu nozīmīgāko lidostu ar ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūru, varētu palielināties to personu skaits, kas tuvos pārlidojumus, piemēram, uz Tallinu, aizstās ar dzelzceļa izmantošanu. Lai gan pasažieru piesaiste dzelzceļam, radot konkurējošu pārvietošanās risinājumu, nav vērtējama pozitīvi lidostas izmantošanas intensitātes kontekstā, tomēr trokšņa piesārņojuma līmeņa kontekstā šādas izmaiņas ir vērtējamas pozitīvi, jo ļautu mazināt lidostā "Rīga" apkalpoto gaisa kuģu skaitu un to radīto piesārņojuma līmeni. Lai gan gaisa transporta radītais trokšņa piesārņojums, salīdzinot ar autotransporta vai dzelzceļa radīto, ietekmē salīdzinoši nelielas teritorijas, tā mazināšanai nav pieejami tādi lokāli īstenojami prettrokšņa pasākumi, kādi ir pieejami dzelzceļa un autotransporta nozarē, piemēram, trokšņa barjeru izbūve. To apliecina arī Eiropas Komisijas izvirzītais mērķis - līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams ātrgaitas dzelzceļa, tīklu un panākt, ka lielākā daļa vidēja attāluma pasažieru pārvadājumu notiek pa dzelzceļu.

Transporta attīstības pamatnostādnēs definēto uzdevumu:

- alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas);organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai;
- atbalstīt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu

Īstenošana varētu radīt tiešu pozitīvu ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni, ja atbalstāmo tehnoloģiju jomā kā prioritāri tiks virzīti risinājumi elektromobiļiem nepieciešamās infrastruktūras uzlabošanai un to skaita palielināšanai. Šiem transportlīdzekļiem nav nozīmīga trokšņa avota – iekšdedzes motora, kura iztrūkums var samazināt transportlīdzekļa radītās trokšņa emisijas līmeni. Jānorāda, ka ETL izmantošanas apjoma pieaugums būtiskāk varētu ietekmēt trokšņa līmeni urbānā vidē, kur atļautais braukšanas ātrums ir zems. ETL izmantošanas intensitātes pieaugums faktiski neietekmēs trokšņa līmeni starp apdzīvotām vietām novietoto autoceļu posmu tuvumā, jo pie liela braukšanas ātruma dominējošais transportlīdzekļa trokšņa avots ir to riteņu saķere ar ceļa virsmu. Nākotnē ietekmi uz trokšņa līmeņa samazināšanu sniegtu arī ūdeņraža tehnoloģiju izmantošana iekšdedzes motoros. TAP paredzēta šī virziena attīstība, uzsākot pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku.

Trokšņa piesārņojuma kontekstā pozitīvi ir vērtējami tie uzdevumi, kas vērsti uz ceļu tīkla kvalitātes uzlabošanu:

- nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu;
- pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu;
- pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai.

Autoceļa tehniskajai kvalitātei neapšaubāmi ir nozīmīga ietekme uz trokšņa piesārņojuma līmeni, jo, transportlīdzekļiem pārvietojoties pa ceļiem ar nolietotu vai deformētu brauktuvi, palielinās riepu un ceļa virsmas saķeres rezultātā radītās trokšņa emisijas. Reģionālas un vietējas nozīmes autoceļu sakārtošana un pārbūve gan var radīt arī negatīvas ietekmes, jo potenciāli, veicinot interesi par kvalitatīvu autoceļu izmantošanu, var pieaugt satiksmes intensitāte, kā arī kvalitatīvs autoceļš ļauj pārvietoties pa to ar lielāku ātrumu, kas var sekmēt trokšņa emisijas līmeņa pieaugumu.

Līdzīgi ir vērtējams arī pamatnostādnēs definētais uzdevums - ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai. Paredzams, ka, ieviešot viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai apdzīvotās vietās, tiks mazināta sastrēgumu veidošanās pilsētvidē, kas potenciāli varētu mazināt SEG emisijas, kā arī trokšņa piesārņojuma līmeni laika periodos ar augstāko satiksmes intensitāti (pīķa stundās). Šo risinājumu izmantošana gan nav vērtējama viennozīmīgi, jo paredzams, ka diennakts periodos, kuros novērojama zema satiksmes intensitāte, piemēram, nakts laikā, trokšņa piesārņojuma līmenis varētu palielināties, jo potenciāli varētu palielinātais vidējais transportlīdzekļu kustības ātrums.

Trokšņa piesārņojuma kontekstā pozitīvi ir vērtējams pamatnostādnēs definētais uzdevums, kas ir saistīts ar jauna autotransporta infrastruktūras objekta izbūvi ārpus apdzīvotām vietām, proti, realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu. Šī risinājuma īstenošana pozitīvi ir novērtēta arī Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2019.-2023. gadam, kur uzdevuma īstenošana ir definēta, kā augstas prioritātes pasākums, kas veicinātu trokšņa ietekmes līmeņa samazināšanu ievērojama iedzīvotāju skaita dzīvesvietās, kuras novietotas valsts galvenā autoceļa A7 tuvumā. Pozitīvi vērtējams pamatnostādnēs definētais uzdevums, kas saistīts ar jauna Daugavas šķērsojuma izbūvi. Šī uzdevuma īstenošanas rezultātā būs iespējams samazināt to transportlīdzekļu skaitu, kas Daugavas šķērsošanai šobrīd izmanto tiltu pie Rīgas HES un brauc caur Salaspili, kas 2019. gadā izstrādātajā rīcības plānā trokšņa samazināšanai uz valsts galvenajiem autoceļiem ir identificēta kā viena no nozīmīgākajām trokšņa diskomforta zonām.

Transporta attīstības pamatnostādnēs ir definēta virkne uzdevumu, kas vērsti uz kravu pārvadājumu virzību pa autoceļiem, pa dzelzceļu, lidostā un ostās:

- nodrošināt plānoto kravu apjoma apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru (Lidostā "Rīga");
- nodrošināt pastāvīgu situācijas monitoringu un administratīvo šķēršļu identificēšanu tranzīta un loģistikas jomā ciešā sadarbībā ar nozares nevalstiskām organizācijām un attiecīgu priekšlikumu izstrādi un tālāku virzību Latvijas loģistikas sistēmas un nozares eksporta pakalpojumu (ostu, dzelzceļa, autopārvadājumu, kravu aviācijas, e-komercijas, loģistikas noliktavu pakalpojumu) konkurētspējas paaugstināšanā;
- nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu *VIA LATVIA*;
- īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru, uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā.

Lai gan šo uzdevumu īstenošana ir vitāli svarīga valsts ekonomiskās izaugsmes veicināšanai, tomēr to īstenošana var radīt trokšņa piesārņojuma palielinājumu. Šobrīd novērtēt šīs ietekmes nozīmīgumu ir grūti, jo tās apmērs ir atkarīgs gan no saimnieciskās darbības intensitātes pieauguma gan no izvēlēta loģistikas risinājuma, tomēr viennozīmīgi var identificēt to, ka šāda ietekme ir sagaidāmas. Īstenojot iepriekš minētos TAP uzdevumus, būtu jāpievērš uzmanība jautājumiem, kas saistīti ar trokšņa piesārņojumu, ieviešot lokālus pasākumus saimnieciskās darbības radītā trokšņa piesārņojuma mazināšanai, kā arī izvērtējot loģistikas risinājumu ietekmi uz trokšņa piesārņojumu un veicinot tādu risinājumu prioritāru izmantošanu, kas rada mazāku trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeni, piemēram, sekmējot ostu apgādi ar kravām, kuru transportēšanai tiek izmantots dzelzceļš.

Transporta attīstības pamatnostādnēs definētie uzdevumu: "Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai" un "Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa", īstenošanas rezultātā paredzams dzelzceļa transportu izmantojošo pasažieru skaita pieaugums, kas trokšņa piesārņojuma kontekstā ir vērtējams pozitīvi, tomēr dzelzceļa infrastruktūras modernizēšanas rezultātā varētu tikt palielināts arī vilcienu kustības ātrums. Vilcienu radītais trokšņa piesārņojuma līmenis ir tiešā veidā atkarīgs no to kustības ātruma, kuram pieaugot, palielinās arī trokšņa emisijas. Lai gan moderni un ātri vilcieni neapšaubāmi

ir viens no atslēgas priekšnosacījumiem, lai stiprinātu dzelzceļa nozīmi gan pasažieru pārvadājumu jomā, gan kravu pārvadājumu jomā, kura īstenošana ir uzskatāma par prioritāru, attīstot dzelzceļu kā valsts transporta infrastruktūras “mugurkaulu”, īstenojot iepriekš minētos pasākumus, būtu jāpievērš uzmanība arī to potenciālajai ietekmei uz trokšņa piesārņojuma līmeni. Piemēram, plānojot jauna ritošā sastāva iepirkumus, izvēlēties vilcienus, kas aprīkoti ar kompozītmateriāla bremzēm, tādējādi kompensējot kustības ātruma radīto trokšņa līmeņa pieaugumu ar tehnoloģisko risinājumu pozitīvo ietekmi uz emisijas līmeņa samazināšanu.

Transporta attīstības pamatnostādnēs definēti vairāki uzdevumi, kas vērsti uz lidostu attīstību:

- atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā “Rīga” (līgumu par gaisa satiksmi slēgšana, esošo līgumu modificēšana, sapratnes memorandu slēgšana, pagaidu administratīvo atļauju noformēšana, kodu dalīšanas līgumu slēgšana u.c.);
- palielināt Lidostas “Rīga” termināļa kapacitāti, izbūvējot terminālā 6.kārtu, tajā skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savieto lidostas termināli ar *Rail Baltica* dzelzceļa staciju;
- izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību.

Lidojumu intensitātes pieaugums vai to uzsākšana ir vērtējams kā negatīvs faktors trokšņa piesārņojuma kontekstā. Pēdējos gados novērojama pakāpeniska lidostas apkalpoto gaisa kuģu maiņa uz jaunākiem, tajā skaitā arī klusākiem gaisa kuģiem, kā arī lidosta “Rīga” īsteno virkni pasākumu trokšņa ietekmes mazināšanai, tomēr lidostas veiktā trokšņa monitoringa rezultāti liecina, ka gaisa kuģu radītais trokšņa līmenis pakāpeniski palielinās. Jānorāda, ka gaisa kuģu radītais trokšņa piesārņojums ir īpaši problemātisks lokālā mērogā, jo tā mazināšanai nav pieejami tehniski risinājumi, kādi tiek izmantoti iedzīvotāju aizsardzībai pret autoceļu, dzelzceļu vai rūpniecības radīto troksni. Lidostas “Rīga” attīstība, nostiprinot lidostas lomu Baltijas reģiona aviācijas nozarē, ir vitāli svarīga valsts ekonomiskās izaugsmes veicināšanai, tādēļ lidostas radītā trokšņa piesārņojums, kas, īstenojot pamatnostādnēs definētos uzdevumus, pieaugs, būtu uztverams kā negatīvs, vidi un sabiedrības veselību ietekmējošs faktors, tomēr tas nav novēršams sabiedrības kopējo interešu nodrošināšanai. Īstenojot uzdevumus, kas saistīti ar lidostas “Rīga” attīstības veicināšanu un apzinoties, ka nav tehnisku risinājumu gaisa kuģu radītā trokšņa novēršanai, būtu veicināma ciešāka sadarbība starp lidostu un ietekmētajām pašvaldībām teritorijas plānošanas jomā, paredzot būtiskāk ietekmētajās teritorijās tādu objektu izvietojumu, kas mazāk sensitīvi pret negatīvo trokšņa ietekmi. Tāpat būtu vēlams īstenot pasākumu, kas jau paredzēts lidostas infrastruktūras attīstības projektiem veiktajā ietekmes uz vidi novērtējuma procesā – izveidotu finansiālu kompensācijas sistēmu par iedzīvotājiem sagādātajiem apgrūtinājumiem. Šādas kompensācijas jau ir ieviestas virknē Eiropas lielāko lidostu un vērstas uz iekštelpu trokšņa līmeņa samazināšanu lidostas tuvumā mītošo iedzīvotāju mājokļos.

Reģionālo lidostu attīstība var palielināt trokšņa līmeni. Nav paredzams, ka reģionālo lidostu darbības intensitāte un apkalpoto gaisa kuģu skaits tuvākajā varētu pieaugt tik ievērojami, lai to radītais troksnis pārsniegtu vides kvalitātes normatīvus. Tomēr plānojot to tālāko attīstību, jāapredz pasākumi radītā trokšņa samazināšanai. Atsaucoties uz Eiropas Komisijas politiku transporta nozarē, kas, kā jau iepriekš minēts, veicina vidējas distances lidojumu aizvietojumu ar dzelzceļa pārvadājumiem, par optimālāku risinājumu pasažieru pārvadājumiem būtu uzskatāma dzelzceļa infrastruktūras modernizācija, piedāvājot pasažieriem ērtus un ātrus braucienus uz Baltijas valstu nozīmīgāko lidostu, proti, “Rīgu”.

Uzdevums	Vērtējums
<p>1. Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu</p>	<p><u>+</u>; N, V/I</p> <p>Uzdevuma īstenošanas rezultātā tiek prognozēts, ka ar dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits būtiski palielināsies (apmēram par 45%, salīdzinot 2027. gadu ar 2018. gadu). Atbilstoši prognozēm tiek paredzēta gan kopējā pārvadāto pasažieru skaita palielināšanās, gan ar autotransportu pārvadāto pasažieru skaita samazināšanās. TAP ietvertās prognozes īstenošanās gadījumā reģionos, kuros pasažieriem ir pieejama dzelzceļa transporta infrastruktūra, varētu samazināties privātā transporta izmantošanas pieauguma temps, jo daļa no privātā transporta lietotājiem ikdienas pārvietošanās mērķiem varētu izmantot dzelzceļu. Šādas izmaiņas netieši varētu sekmēt trokšņa līmeņa samazināšanos vai kavēt tā pieaugumu reģionos, kur pieejama kvalitatīva dzelzceļa infrastruktūra, jo privātā transporta izmantošanas ietekme uz trokšņa piesārņojumu viennozīmīgi ir vērtējama kā nozīmīgāka, salīdzinot ar dzelzceļa transporta izmantošanu pasažieru pārvadājumiem.</p> <p><u>-</u>; T; V/I</p> <p>Lai gan dzelzceļa sabiedriskā transporta kustības ātrums ir viens no noteicošajiem faktoriem, kas veicina pasažieru interesi par tā izmantošanu, kustības ātruma pieaugums palielinās trokšņa piesārņojuma līmeni dzelzceļa tuvumā, kas vērtējams kā negatīvs aspekts šī uzdevuma īstenošanas kontekstā. Vilcienu radītais trokšņa piesārņojuma līmenis ir tiešā veidā atkarīgs no to kustības ātruma, kuram pieaugot, palielinās arī trokšņa emisijas.</p>
<p>2. Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus</p>	<p><u>+</u>; N, V/I</p> <p>Uzdevuma īstenošanas rezultātā tiek prognozēts, ka ar dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits būtiski palielināsies (apmēram par 45%, salīdzinot 2027. gadu ar 2018. gadu). Atbilstoši prognozēm tiek paredzēta gan kopējā pārvadāto pasažieru skaita palielināšanās, gan ar autotransportu pārvadāto pasažieru skaita samazināšanās. TAP ietvertās prognozes īstenošanās gadījumā reģionos, kuros pasažieriem ir pieejama dzelzceļa transporta infrastruktūra, varētu samazināties privātā transporta izmantošanas pieauguma temps, jo daļa no privātā transporta lietotājiem ikdienas pārvietošanās mērķiem varētu izmantot dzelzceļu. Šādas izmaiņas netieši varētu sekmēt trokšņa līmeņa samazināšanos vai kavēt tā pieaugumu reģionos, kur pieejama kvalitatīva dzelzceļa infrastruktūra, jo privātā transporta izmantošanas ietekme uz trokšņa piesārņojumu viennozīmīgi ir vērtējama kā nozīmīgāka, salīdzinot ar dzelzceļa transporta izmantošanu pasažieru pārvadājumiem.</p>

Uzdevums	Vērtējums
3. Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	+; N, V/I Reģionālo <i>Rail Baltica</i> staciju projektēšana un izbūve paplašinās dzelzceļa transporta infrastruktūras pieejamību pasažieriem teritorijās, kurās šobrīd pasažieru pārvadājumi netiek veikti pa dzelzceļu. Infrastruktūras pieejamība varētu sekmēt pasažieru pārvadājumu apjoma pieaugumu, samazinot vai bremsējot autotransporta izmantošanas pieauguma tempu. Dzelzceļa sabiedriskā transporta izmantošanas pieaugums netiešā veidā varētu sekmēt autotransporta radītā trokšņa piesārņojuma samazināšanos. Faktiska ietekme sagaidāma pēc <i>Rail Baltica</i> reģionālo staciju izbūves
5. Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	+/-; T, V/I Autoceļa virsmas tehniskā kvalitāte ir būtisks faktors, kas ietekmē transportlīdzekļu radītā trokšņa emisijas līmeni, it īpaši ceļu posmos ārpus apdzīvotām vietām, kur pie lielāka braukšanas ātruma galvenais trokšņa avots ir transportlīdzekļu riteņu kontakts ar ceļa virsmu. Saskaņā ar VAS "Latvijas Valsts ceļi" publicēto informāciju ⁶⁵ vairāk nekā 40% valsts reģionālo autoceļi šobrīd ir raksturojami kā ceļi ar sliktu tehnisko stāvokli. Reģionālo autoceļu pārbūve un virsmas stiprināšana uzlabos ceļa tehnisko stāvokli, kā rezultātā paredzama trokšņa emisijas līmeņa samazināšanās, kas vērtējams kā pozitīvs aspekts trokšņa ietekmes mazināšanas kontekstā. Sakārtojot reģionālos autoceļus, potenciāli varētu palielināties to lietotāju skaits, kā arī pieaugt transportlīdzekļu kustības ātrums, kas varētu palielināt trokšņa emisijas līmeni. Kustības ātruma un satiksmes intensitātes pieaugums trokšņa piesārņojuma mazināšanas kontekstā ir vērtējams kā negatīvs faktors.
6. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai	+/-; T, V/I Autoceļa virsmas tehniskā kvalitāte ir būtisks faktors, kas ietekmē transportlīdzekļu radītā trokšņa emisijas līmeni, it īpaši ceļu posmos ārpus apdzīvotām vietām, kur pie lielāka braukšanas ātruma galvenais trokšņa avots ir transportlīdzekļu riteņu kontakts ar ceļa virsmu. Reģionālo autoceļu pārbūve un virsmas stiprināšana uzlabos ceļa tehnisko stāvokli, kā rezultātā paredzama trokšņa emisijas līmeņa samazināšanās, kas vērtējams kā pozitīvs aspekts trokšņa ietekmes mazināšanas kontekstā. Sakārtojot reģionālos autoceļus, potenciāli varētu palielināties to lietotāju skaits, kā arī pieaugt transportlīdzekļu kustības ātrums, kas varētu palielināt trokšņa emisijas līmeni. Kustības ātruma un satiksmes intensitātes pieaugums trokšņa piesārņojuma mazināšanas kontekstā ir vērtējams kā negatīvs

⁶⁵ <https://lvceļi.lv/uncategorized/64-valsts-galveno-autocelu-un-tresdala-reģionalo-autocelu-ir-laba-tehniska-stavokli/>

Uzdevums	Vērtējums
	faktors.
7. Izveidot mobilitātes punktus	<u>+</u> ; N, V/I Paredzams, ka mobilitātes punktu izveides rezultātā varētu pieaugt to personu skaits, kas pārvietošanās mērķu īstenošanai izmantos sabiedrisko transportu un velosipēdu, kā rezultātā varētu mazināties nepieciešamība izmantot privāto autotransportu. Privātā autotransporta izmantošanas intensitātes samazināšanās varētu sekmēt arī trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanos.
12. Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	<u>+</u> ; N, V/I <i>Rail Baltica</i> infrastruktūras pieejamība varētu sekmēt pasažieru pārvadājumu apjoma pieaugumu, samazinot vai bremsējot autotransporta izmantošanas pieauguma tempu. Dzelzceļa sabiedriskā transporta izmantošanas pieaugums netiešā veidā varētu sekmēt autotransporta radītā trokšņa piesārņojuma samazināšanos.
13. Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru, uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā	<u>-</u> ; T, V/I Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa izbūves rezultātā tiks radīts jauns transporta mezgls, kurā veiktās kravu pārkraušanas operācijas ir uzskatāmas par jaunu industriālā tipa trokšņa avotu. Kravu pārkraušanas operāciju veikšanas laikā var pieaugt trokšņa līmenis intermodālā termināļa tuvumā izvietotajās dzīvojamās apbūves teritorijās.
16. Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados	<u>+</u> ; T; V/I Pasākuma īstenošanas rezultātā samazināsies to transportlīdzekļu skaits, kas Daugavas šķērsošanai šobrīd ir spiesti braukt caur Salapili. Paredzams, ka samazinoties caurbraucošā autotransporta kustības intensitātei, trokšņa līmenis Salaspilī varētu samazināties.
17. Atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga" (līgumu par gaisa satiksmi slēgšana, esošo līgumu modificēšana, sapratnes memorandu slēgšana, pagaidu administratīvo atļauju noformēšana, kodu dalīšanas līgumu slēgšana u.c.), vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus	<u>-</u> ; T, V/I Paredzams, ka maršrutu tīkla paplašināšanas rezultātā varētu palielināties gan pasažieru pārvadājumu gan kravas pārvadājumu lidojumu skaits. Lidojumu skaita pieaugums palielinās trokšņa līmeni lidostas tuvumā esošajās dzīvojamajās un publiskās apbūves teritorijās, kā arī teritorijās, kuras pacelšanās un nolaišanās operāciju laikā šķērsos gaisa kuģi.

Uzdevums	Vērtējums
ietekmes uz vidi mazināšanai	
23. Palielināt Lidostas "Rīga" termināļa kapacitāti, izbūvējot terminālā 6.kārtu, tajā skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savieto lidostas termināli ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa staciju	<p>-; T, V/I TAP paredz, ka lidostas "Rīga" termināļa kapacitātes palielināšanas rezultātā pieaugs lidojumu maršrutu skaits un palielināsies apkalpoto pasažieru skaits. Lidojumu skaita pieauguma rezultātā palielināsies trokšņa līmenis lidostas tuvumā esošajās dzīvojamajās un publiskās apbūves teritorijās, kā arī teritorijās, kuras pacelšanās un nolaišanās operāciju laikā šķērsos gaisa kuģi. Šāda risinājuma ietekme uz trokšņa piesārņojuma līmeni ir vērtējama negatīvi.</p> <p>+; N, V/I Lidostas "Rīga" sasaiste ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa infrastruktūru varētu samazināt pasažieru vēlmi izmantot lidojumus Baltijas reģionā, jo pēc infrastruktūras izbūves pasažieriem tiks piedāvāts potenciāli ātrāks transporta risinājums nokļūšanai no Baltijas valstu pilsētām uz reģiona galveno lidostu. Dzelzceļa savienojuma pieejamība varētu mazināt apkalpoto pasažieru skaitu lidojumos starp Baltijas valstīm, kas potenciāli varētu izraisīt lidojumu skaita samazināšanos šajos maršrutos. Lidojumu skaita samazināšanās rezultātā varētu samazināties trokšņa piesārņojuma līmenis lidostas tuvumā esošajās dzīvojamajās un publiskās apbūves teritorijās, kā arī teritorijās, kuras pacelšanās un nolaišanās operāciju laikā šķērsos gaisa kuģi.</p>
26. Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	<p>-; T, V/I Veicinot reģionālo lidostu attīstību un palielinot maršrutu un lidojumu skaitu, pieaugs lidojumu operāciju laikā radītais trokšņa līmenis lidostu tuvumā esošajās dzīvojamajās un publiskās apbūves teritorijās, kā arī teritorijās, kuras pacelšanās un nolaišanās operāciju laikā šķērsos gaisa kuģi.</p>
27. Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<p>+; T, V/I Autoceļa virsmas tehniskā kvalitāte ir būtisks faktors, kas ietekmē transportlīdzekļu radītā trokšņa emisijas līmeni, it īpaši ceļu posmos ārpus apdzīvotām vietām, kur pie lielāka braukšanas ātruma galvenais trokšņa avots ir transportlīdzekļu riteņu kontakts ar ceļa virsmu. Galveno autoceļu pārbūve un virsmas stiprināšana uzlabos ceļa tehnisko stāvokli, kā rezultātā paredzama trokšņa emisijas līmeņa samazināšanās, kas vērtējams kā pozitīvs aspekts trokšņa ietekmes mazināšanas kontekstā.</p>
28. Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu	<p>+; T, V/I Ķekavas apvedceļa izbūves rezultātā transportlīdzekļi tiks novirzīti no blīvi apdzīvotām teritorijām Ķekavas novadā uz mazāk blīvi apdzīvotām teritorijām. Projekta īstenošanas laikā ir paredzēts izbūvēt ievērojamu apjomu prettrokšņa barjeru, kas kavēs trokšņa izplatīšanos un uzlabos vides kvalitāti troksnim visvairāk pakļautajās dzīvojamās apbūves teritorijās,</p>

Uzdevums	Vērtējums
	kuras izvietotas tiešā autoceļa tuvumā. Šāda risinājuma īstenošana ļaus samazināt augstam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu.
32. Nodrošināt pastāvīgu situācijas monitoringu un administratīvo šķēršļu identificēšanu tranzīta un loģistikas jomā ciešā sadarbībā ar nozares nevalstiskām organizācijām un attiecīgu priekšlikumu izstrādi un tālāku virzību Latvijas loģistikas sistēmas un nozares eksporta pakalpojumu (ostu, dzelzceļa, autopārvadājumu, kravu aviācijas, e-komercijas, loģistikas noliktavu pakalpojumu) konkurētspējas paaugstināšanā	<u>+/-; N, V/I</u> TAP paredz, ka uzdevuma īstenošana būs vērsta uz kravu piesaisti un virzību Latvijas tranzīta un loģistikas nozarēs, kas potenciāli varētu palielināt saistīto transporta infrastruktūras noslodzi. Dzelzceļa un autotransporta kustības intensitātes pieaugums varētu negatīvi ietekmēt trokšņa līmeni infrastruktūras objektiem pieguļošajās teritorijās, tomēr liela nozīme ietekmes būtiskuma kontekstā ir kravu plūsmas sadalījumam pa infrastruktūras veidiem. Palielinot dzelzceļa nozīmi ostu apgādē, kopējais trokšņa ietekmes līmenis varētu būt mazāks, nekā intensīvas ceļu infrastruktūras izmantošanas gadījumā.
34. Nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu VIA LATVIA	<u>+/-; N, V/I</u> TAP paredz, ka uzdevuma īstenošanas rezultātā varētu pieaugt kravu apgrozījums lidostā "Rīga" un konteinerkravu apgrozījums ostās un pārvadājumos pa dzelzceļu, kas potenciāli varētu palielināt saistīto transporta infrastruktūras noslodzi. Dzelzceļa, autotransporta un gaisa satiksmes intensitātes pieaugums varētu negatīvi ietekmēt trokšņa līmeni infrastruktūras objektiem pieguļošajās teritorijās, tomēr liela nozīme ietekmes būtiskuma kontekstā ir kravu plūsmas sadalījumam pa infrastruktūras veidiem, kā arī risinājumiem, kas tiek izmantoti kravu pārvadāšanai ar gaisa kuģiem. Šobrīd nav iespējams viennozīmīgi prognozēt, ka uzdevuma īstenošanas rezultātā trokšņa piesārņojuma līmenis noteiktās teritorijās pieaugs.
42. Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	<u>+</u> ; N, V/I TAP paredz, ka mikromobilitātes attīstības plānu īstenošanas rezultātā pieaugs to personu skaits, kas ikdienas pārvietošanās nolūkiem izmanto velosipēdu. Velosipēda lietotāju skaita pieaugums netiešā veidā varētu samazināt trokšņa piesārņojuma līmeni, jo personas, kas izmantos velosipēdus, visticamāk, kā pārvietosies mazāk ar automobiļiem.
43. Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu	<u>+</u> ; N, V/I Uzdevuma īstenošanas rezultātā tiek prognozēts, ka ar dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits būtiski palielināsies (apmēram par 45%, salīdzinot 2027. gadu ar 2018. gadu). Atbilstoši prognozēm tiek paredzēta gan kopējā pārvadāto pasažieru skaita palielināšanās, gan ar autotransportu pārvadāto pasažieru skaita samazināšanās. TAP ietvertās prognozes īstenošanās gadījumā reģionos, kuros pasažieriem ir

Uzdevums	Vērtējums
	pieejama dzelzceļa transporta infrastruktūra, varētu samazināties privātā transporta izmantošanas pieauguma temps, jo daļa no privātā transporta lietotājiem ikdienas pārvietošanās mērķiem varētu izmantot dzelzceļu. Šādas izmaiņas netieši varētu sekmēt trokšņa līmeņa samazināšanos vai kavēt tā pieaugumu reģionos, kur pieejama kvalitatīva dzelzceļa infrastruktūra, jo privātā transporta izmantošanas ietekme uz trokšņa piesārņojumu viennozīmīgi ir vērtējama kā nozīmīgāka, salīdzinot ar dzelzceļa transporta izmantošanu pasažieru pārvadājumiem.
44. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	+; N, V/I TAP paredz, ka īstenojot uzdevumu palielināsies velotransporta un sabiedriskā transporta lietotāju īpatsvars. Šādas izmaiņas netiešā veidā pozitīvi ietekmētu trokšņa piesārņojuma līmeni, jo velotransporta un sabiedriskā transporta lietotāji mazāk pārvietosies ar autotransportu.
45. Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai	+/-; T, V/I Paredzams, ka, ieviešot viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai apdzīvotās vietās, tiks mazināta sastrēgumu veidošanās pilsētvidē, kas potenciāli varētu mazināt arī trokšņa piesārņojuma līmeni laika periodos ar augstāko satiksmes intensitāti (piņķa stundās). Šo risinājumu izmantošana gan nav vērtējama viennozīmīgi, jo paredzams, ka diennakts periodos, kuros novērojama zema satiksmes intensitāte, piemēram, nakts laikā, trokšņa piesārņojuma līmenis varētu palielināties, jo potenciāli varētu palielinātais vidējais transportlīdzekļu kustības ātrums.
46. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	+; T, V/I TAP paredz, ka uzdevuma īstenošanas rezultātā varētu palielināties bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars. Palielinoties tādu transportlīdzekļu īpatsvaram, kuros netiek izmantoti iekšdedzes dzinēji, potenciāli varētu samazināties trokšņa piesārņojuma līmenis autoceļu tuvumā. Šāda veida ietekmes samazinājums gan ir paredzams tikai autoceļu posmos ar zemu kustības ātrumu, jo posmos, kur atļautais braukšanas ātrums ir lielāks par 70 km/h dominē automobiļu riepu radītais troksnis.
47. Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības – bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas,	+; T, V/I TAP paredz, ka uzdevuma īstenošanas rezultātā varētu palielināties bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars. Palielinoties tādu transportlīdzekļu īpatsvaram, kuros netiek izmantoti iekšdedzes dzinēji, potenciāli varētu samazināties trokšņa piesārņojuma līmenis autoceļu tuvumā. Šāda veida ietekmes samazinājums gan ir paredzams tikai autoceļu posmos ar zemu kustības ātrumu, jo posmos, kur atļautais braukšanas ātrums ir lielāks par 70 km/h dominē automobiļu riepu radītais troksnis.

Uzdevums	Vērtējums
semināri)	
48. Atbalsts mazemisiņu un bezemisiņu transportlīdzekļu skaita palielināšanai valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	<p><u>+</u>; T, V/I</p> <p>TAP paredz, ka uzdevuma īstenošanas rezultātā varētu palielināties bezemisiņu transportlīdzekļu īpatsvars. Palielinoties tādu transportlīdzekļu īpatsvaram, kuros netiek izmantoti iekšdedzes dzinēji, potenciāli varētu samazināties trokšņa piesārņojuma līmenis autoceļu tuvumā. Šāda veida ietekmes samazinājums gan ir paredzams tikai autoceļu posmos ar zemu kustības ātrumu, jo posmos, kur atļautais braukšanas ātrums ir lielāks par 70 km/h dominē automobiļu riepu radītais troksnis.</p>
49. Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku	<p><u>+</u>; N, V/I</p> <p>TAP paredz, ka uzdevuma īstenošanas rezultātā varētu palielināties bezemisiņu transportlīdzekļu īpatsvars. Palielinoties tādu transportlīdzekļu īpatsvaram, kuros netiek izmantoti iekšdedzes dzinēji, potenciāli varētu samazināties trokšņa piesārņojuma līmenis autoceļu tuvumā. Šāda veida ietekmes samazinājums gan ir paredzams tikai autoceļu posmos ar zemu kustības ātrumu, jo posmos, kur atļautais braukšanas ātrums ir lielāks par 70 km/h dominē automobiļu dominē automobiļu riepu radītais troksnis.</p>
52. Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	<p><u>+/-</u>; T/N, V/I</p> <p>Kontekstā ar dzelzceļa tīkla elektrifikāciju ir identificējami gan pozitīvi, gan negatīvi aspekti, kas attiecināmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni. Tādu vilcienu, kas aprīkoti ar elektrolokomotīvēm, izmantošanas rezultātā varētu samazināties emisijas no vilcienu vilces sistēmām, tomēr šis samazinājums nav vērtējams, kā būtisks, jo par nozīmīgāko trokšņa avotu ir uzskatāms troksnis, kas rodas vagonu riteņu un sliežu kontakta rezultātā. Paredzams, ka īstenojot dzelzceļa elektrifikācijas projektu varētu pieaugt vilcienu kustības ātrums, kas trokšņa kontekstā ir vērtējams kā negatīvs faktors.</p> <p>TAP paredz, ka dzelzceļa elektrifikācijas un modernizācijas rezultātā varētu pieaugt to personu skaits, kas ikdienas pārvietošanās nolūkiem izmanto dzelzceļa transportu. Dzelzceļa pasažieru skaita pieaugums rada netiešu pozitīvu ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni, jo potenciāli var samazināt to personu skaitu, kas izmanto privāto autotransportu.</p>

Uzdevums	Vērtējums
53. Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa	<p>+/-; T/N, V/I</p> <p>Tādu vilcienu, kas aprīkoti ar elektrolokomotīvēm vai hibrīddzinējiem, izmantošanas rezultātā varētu samazināties emisijas no vilcienu vilces sistēmām, tomēr šis samazinājums nav vērtējams, kā būtisks, jo par nozīmīgāko trokšņa avotu ir uzskatāms troksnis, kas rodas vagonu riteņu un sliežu kontakta rezultātā. Lai gan Latvijas dīzeļvilcienu flote ir salīdzinoši novecojusi un potenciāli jebkurš jauns vilciens var būt klusāks, tomēr vilcienu kustības ātruma pieauguma rezultātā radītais trokšņa emisijas līmeņa palielinājums var pārsniegt modernizācijas sniegto emisijas samazinājumu, kas kopumā var negatīvi ietekmēt trokšņa piesārņojuma līmeni dzelzceļa tuvumā esošajās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās.</p> <p>TAP paredz, ka dzelzceļa ritošā sastāvā modernizācijas rezultātā varētu pieaugt to personu skaits, kas ikdienas pārvietošanās nolūkiem izmantos dzelzceļa transportu. Dzelzceļa pasažieru skaita pieaugums rada netiešu pozitīvu ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni, jo potenciāli var samazināt to personu</p>
54. Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu	<p>+; N, V/I</p> <p>TAP paredz, ka dzelzceļa ritošā sastāvā modernizācijas rezultātā varētu pieaugt to personu skaits, kas ikdienas pārvietošanās nolūkiem izmantos dzelzceļa transportu. Dzelzceļa pasažieru skaita pieaugums rada netiešu pozitīvu ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni, jo potenciāli var samazināt to personu</p>
59. Izstrādāt un īstenot Rīcības plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā	<p>+; T, V/I</p> <p>Šī TAP paredzētā uzdevuma īstenošanas rezultātā trokšņa līmenis varētu tikt samazināt nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā, kas vērtējams pozitīvi. Ja arī izstrādājamajos plānos tiks pielietota līdzšinējā prakse un meklēti risinājumi transportlīdzekļu emisiju samazināšanai, tad pasākuma īstenošanas rezultātā pozitīva ietekme varētu būt identificējama ne vien nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā, bet gan visā valstī kopumā, tajā skaitā blīvi apdzīvotās vietās.</p>

4.4. Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT

Transporta attīstības pamatnostādnes paredzēto uzdevumu realizācijas ietekme uz bioloģisko daudzveidību un ĪADT iedalāma divās grupās – netiešās pozitīvās ietekmes no privātā autotransporta plūsmas samazinājuma un fosilo degvielu īpatsvara samazinājuma, un tiešās negatīvās ietekmes, kas var rasties transporta infrastruktūras objektu celtniecības un ekspluatācijas laikā. Specifiskas ietekmes attiecas uz ostu infrastruktūru – ostu hidrotehniskās būves ietekmē garkrasta sanešu plūsmu un līdz ar to arī erozijas un akumulācijas procesus piekrastē un ar tiem saistītos biotopus; būtiskas izmaiņas hidrotehnisko būvju konfigurācijā var radīt ietekmes plašā piekrastes posmā.

Lielākoties visi pasākumi, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanu, mobilitātes punktu izveidi, sabiedriskā transporta, mikromobilitātes un alternatīvo degvielu popularizēšanu, vērsti uz privātā autotransporta plūsmas un fosilo degvielu izmantojuma samazināšanu. Šāds samazinājums varētu atstāt pozitīvu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, jo samazinātos autotransporta radīto nitrātu un citu piesārņojošo vielu emisiju apjoms. Vienlaikus, plānotais ātrgaitas autoceļu tīkls reģionu savienošanai ar Rīgu visdrīzāk saglabātu privātā autotransporta pievilcību un līdz ar to palielinātu satiksmes intensitāti šajos posmos un ar to saistītās emisiju un trokšņa piesārņojuma ietekmes.

Pasākumi, kas saistīti ar satiksmes infrastruktūras rekonstrukciju un izbūvi, it īpaši ceļu un dzelzceļu trašu paplašināšana, saistīti ar negatīvu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un atsevišķos gadījumos arī ĪADT ekoloģisko integritāti – autoceļu nodalījuma joslās un būvniecības laikā ietekmētajās teritorijās var atrasties vecu koku alejas, aizsargājami biotopi un sugu atradnes, kuri tiek īslaicīgi negatīvi ietekmēti vai neatgriezeniski iznīcināti; būvniecības darbi var radīt traucējumus līdzojošajiem putniem un dažādu organismu grupu barošanās un migrācijas apstākļiem. Ietekmes iespējamo apjomu raksturo valsts galveno un reģionālo autoceļu kopgarums, kas skar ĪADT (877 km).

Apkopojot datus par valsts galveno un reģionālo autoceļu nodalījuma joslās esošajiem ES nozīmes aizsargājamiem biotopiem (dati no Dabas aizsardzības pārvaldes uz 20.02.2020), var secināt, ka to platība ir salīdzinoši neliela (jāņem vērā, ka ES nozīmes aizsargājamo biotopu inventarizācijas procesā aizsargājami biotopi un sugu atradnes autoceļu nodalījuma joslās speciāli netiek meklēti⁶⁶). Izvērtējot platības, kuras varētu tikt skartas, izveidojot perspektīvo ātrgaitas autoceļu tīklu (nodalījuma joslas palielināšana līdz minimālajam platumam 25 m uz katru pusi no autoceļa ass), kopumā lielākā ietekme paredzama uz piekrastes biotopiem (t.sk. mežainām piejūras kāpām) un meža biotopiem (skat. 4.4.1. tabulu). Iespējamie ātrgaitas ceļu posmi šķērso divas nozīmīgas ĪADT – Ķemeru Nacionālo parku un Teiču dabas rezervātu, līdz ar to jārēķinās ar rūpīgu iespējamās ietekmes novērtēšanu un ietekmi samazinošo vai kompensējošo pasākumu plānošanu, neizslēdzot arī iespēju, ka šo teritoriju šķērsojošajos autoceļu posmos vides apsvērumu dēļ nebūs iespējams paplašināt nodalījuma joslu. Sevišķi šis apsvēruma attiecas uz Ķemeru Nacionālo parku, kuru šķērso autoceļš A10 – tā paplašināšana nav iespējama, neskarot aizsargājamo biotopu platības un neatstājot ietekmi uz teritorijas ekoloģisko integritāti, kā parādīja IVN process līdzīgam lineāram objektam – 110 kV elektrolīnijai, kas šķērso ĶNP teritoriju netālu no autoceļa A10⁶⁷.

4.4.1. tabula. Valsts galveno un reģionālo autoceļu nodalījuma joslās esošo ES nozīmes biotopu platības, ha*

ES nozīmes aizsargājamo biotopu grupa	Esošās nodalījuma joslas	Iespējamie paplašinājumi
Piekrastes	54.2	28.2
Meža	30.3	12.1
Zālāju	37.7	3.4
Ūdeņu	8.5	0.2
Viršāju un krūmāju	2.9	
Purvu	1.2	0.7

*Biotopu platības uz 20.02.2020.

⁶⁶ https://www.daba.gov.lv/upload/File/DOC/BIOTOPI_met_160722.pdf

⁶⁷ <http://www.vpvb.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=490>

Aktuālākos datus par autoceļu nodalījuma joslā un aizsargjoslā esošajiem aizsargājamajiem biotopiem un sugu atradnēm var iegūt no Dabas aizsardzības pārvaldes konkrētu projektu plānošanas posmā, lai savlaicīgi izvērtētu iespējamās ietekmes un paredzētu to samazināšanas pasākumus.

Plānojot darbības, kas saistītas ar ostu hidrotehnisko būvju rekonstrukciju un to konfigurācijas maiņu, jāreķinās ar to radītajām ietekmēm uz dinamiskajiem krasta erozijas un akumulācijas procesiem garākā krasta posmā, tos konkrēti novērtēt var plānošanas periodā, kad zināmi plānotie hidrotehnisko būvju apjomi un līdz ar to var prognozēt ietekmēto krasta posmu un ietekmju raksturu, t.sk. uz bioloģisko daudzveidību. Ostu akvatorijā un tai pieguļošajā teritorijā notiekošie darbi var īslaicīgi ietekmēt ūdens kvalitāti un jūrā dzīvojošos organismus un arī zemūdens biotopus; precīzāk ietekme vērtējama katrā konkrētajā gadījumā, kad zināms plānoto darbu raksturs un apjoms.

Lielākais no TAP periodā paredzētajiem infrastruktūras projektiem Latvijas teritorijā ir *Rail Baltica* trases izbūve, kura nenoliedzami atstās ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un ĪADT. Ietekmes, tās samazinošie pasākumi un pieļaujamās projekta realizācijas alternatīvas detalizēti vērtētas IVN procesā⁶⁸.

Uzdevums	Vērtējums
1. Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu	<u>+</u> ; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes (nitrātu u.c. vielu emisijas, trokšņa piesārņojums u.tml.).
3. Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	<u>+</u> ; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes (nitrātu u.c. vielu emisijas, trokšņa piesārņojums u.tml.).
5. Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<u>-</u> ; T; Ī, V/I Būvniecības laikā var rasties īslaicīgas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību (troksnis, izbraukāšana u.tml.). Veicot ceļu pārbūvi ar paplašināšanu vai trases maiņu, var tik iznīcinātas aizsargājamo sugu atradnes un/vai aizsargājami biotopi un ietekmēta Natura 2000 teritoriju ekoloģiskā integritāte.
6. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai	<u>-</u> ; T; Ī Būvniecības laikā var rasties īslaicīgas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību (troksnis, izbraukāšana u.tml.). Veicot ceļu pārbūvi ar paplašināšanu vai trases maiņu, var tik iznīcinātas aizsargājamo sugu atradnes un/vai aizsargājami biotopi un ietekmēta Natura 2000 teritoriju ekoloģiskā integritāte..

⁶⁸ Atzinums Nr. 5 par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu. Vides pārraudzības valsts birojs, 2016. gada 3. maijs.

Uzdevums	Vērtējums
7. Izveidot mobilitātes punktus	<u>+</u> ; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru sabiedriskā transporta pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes (nitrātu u.c. vielu emisijas, trokšņa piesārņojums u.tml.).
12. Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	<u>+</u> ; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru sabiedriskā transporta pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes (nitrātu u.c. vielu emisijas, trokšņa piesārņojums u.tml.).
27. Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<u>--</u> ; T; <u>I</u> , V/I Būvniecības laikā var rasties īslaicīgas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību (troksnis, izbraukāšana u.tml.). Veicot ceļu pārbūvi ar paplašināšanu vai trases maiņu, var tik iznīcinātas aizsargājamo sugu atradnes un/vai aizsargājami biotopi, kā arī ietekmēta Natura 2000 teritoriju ekoloģiskā integritāte.
36. Rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus, t.sk. dziļumu, ostās	<u>-</u> ; T, N; <u>I</u> , V/I Ja rekonstrukcijas ietvaros tiek paplašinātas hidrotehniskās būves, kuras ietekmē garkrasta sanešu plūsmu, var palielināties erozijas un līdz ar to aizsargājamo sugu un biotopu iznīcināšanas risks pieguļošajā krasta posmā.
39. TEN-T pamatīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru	<u>-</u> ; T; <u>I</u> , V/I Būvniecības laikā var rasties īslaicīgas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību (troksnis, izbraukāšana u.tml.). Veidojot jaunas pievadceļu trases, var tik iznīcinātas aizsargājamo sugu atradnes un/vai aizsargājami biotopi.
42. Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	<u>+</u> ; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies nitrātu savienojumu emisijas un to radītā ietekme uz bioloģisko daudzveidību.
43. Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu	<u>+</u> ; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes (nitrātu u.c. vielu emisijas, trokšņa piesārņojums u.tml.).

Uzdevums	Vērtējums
44. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	+; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies nitrātu savienojumu emisijas un to radītā ietekme uz bioloģisko daudzveidību.
46. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	+; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies nitrātu savienojumu emisijas un to radītā ietekme uz bioloģisko daudzveidību.
47. Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības – bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)	
48. Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	
49. Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku	

Uzdevums	Vērtējums
52. Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	<u>+</u> ; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies nitrātu savienojumu emisijas un to radītā ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Palielinot dzelzceļa transporta pievilcību, samazināsies privātā autotransporta plūsma un tās radītās ietekmes (nitrātu u.c. vielu emisijas, trokšņa piesārņojums u.tml.).
53. Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa	<u>+</u> ; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies nitrātu savienojumu emisijas un to radītā ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Palielinot dzelzceļa transporta pievilcību, samazināsies privātā autotransporta plūsma un tās radītās ietekmes (nitrātu u.c. vielu emisijas, trokšņa piesārņojums u.tml.).

4.5. Ainavas

Mūsdienās transporta infrastruktūras attīstībā noteicošie kritēriji ir mobilitāte un SEG emisiju samazinājums, līdz ar to teritoriju ainaviskie aspekti nav prioritāri. Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.-2027. gadam vieta plānošanas dokumentu hierarhijā, saturs un mērogs tikai daļēji attiecināms uz ainaviskajiem aspektiem. Kopumā tikai ceturtda daļa no TAP 2021-2027 rīcības virzienos uzskaitītajiem uzdevumiem saistāmi ar nozīmīgākām pozitīvām vai negatīvām ietekmēm uz ainavām. Trešdaļa uzdevumu vispār nav saistāmi ar ietekmēm uz ainavām, savukārt trešdaļai definētajos rīcības virzienu uzdevumos ietekme uz ainavu nav, tā ir nebūtiska vai nav zināma. Lielākā daļa plānoto aktivitāšu saistāma ar ilglaicīgu ietekmi uz ainavām, jo transporta infrastruktūras objekti tiek plānoti ilgtermiņā. TAP 2021-2027 rīcības virzienos definēto uzdevumu ietekmes vērtējums sniegts apkopojošā tabulā (skat. zemāk).

Uzdevums	Vērtējums
1. Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu	<u>+</u> ; -, T, V/I Infrastruktūras modernizācijai jāietver arī kultūrvēsturisko un ainavisko aspektu novērtēšana un iekļaušana izvēlētajos risinājumos. Šādā visaptverošā un optimālā situācijā modernizācija radīs pozitīvu ietekmi. Taču, ja jo īpaši kultūrvēsturiskie aspekti, veicot modernizāciju, netiek ņemti vērā (piemēram, Vaivaru stacijas rekonstrukcija), tad ietekme var būt negatīva.
2. Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	<u>+</u> , T, V/I Jaunu maršrutu atvēršana veicina ainavu pieejamību, vēsturisku objektu uzturēšanu un attīstīšanu.
3. Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	<u>-</u> , T, V/I Sagaidāma dabas pamatņu transformācija, ainavu fragmentācija.

Uzdevums	Vērtējums
5. Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<u>+, T, V/I</u> Autoceļu uzlabošana veicina ainavu pieejamību, t.sk., ainavisko ceļu uzturēšanu un attīstīšanu, uzlabo teritoriju tūrisma un rekreācijas potenciālu. Ieteicams ierīkot atbilstošu infrastruktūru ainavu skatu vietās. Taču pozitīva ietekme sagaidāma pie nosacījuma, ja pārbūves ietvaros tiek salāgotas ainaviskās un kultūrvēsturiskās intereses ar ceļu drošības aspektiem, piem., ceļu posmos ar koku alejām un koku rindām.
6. Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai	<u>+, T, V/I</u> Autoceļu uzlabošana veicina ainavu pieejamību, t.sk., ainavisko ceļu uzturēšanu un attīstīšanu. Ieteicams ierīkot atbilstošu infrastruktūru ainavu skatu vietās.
13. Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru, uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem tārnsporta veidiem Latvijā	<u>-, T, V/I</u> Sagaidāma dabas pamatņu transformācija, ainavu fragmentācija, industriālu ainavu telpu palielināšanās.
16. Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados	<u>-, T, V/I</u> Sagaidāma dabas pamatņu transformācija, ainavu fragmentācija. Atklātu un vizuāli pievilcīgu ainavu pārveidošana.
27. Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	<u>+, T, V/I</u> Esošo autoceļu uzlabošana veicina ainavu pieejamību.
28. Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu	<u>-, T, V/I</u> Sagaidāma dabas pamatņu transformācija, ainavu fragmentācija.
40. Ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru	<u>+, T, V/I</u> Ostas atrodas augstvērtīgajā piekrastes ainavu telpā, to modernizācija uzlabos ainavu pieejamību ūdenstransportam, jo īpaši tūrisma un rekreācijas nolūkos.
42. Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	<u>+, T, V/I</u> Velosipēdistu, gājēju u.c. ceļi veicinās ainavu pieejamību. To plānošanā un izveidē ietverami ainavu ekoloģiskie un vizuālie aspekti.

Uzdevums	Vērtējums
44. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	<u>+, T, V/I</u> Velosipēdistu, gājēju u.c. ceļi veicinās ainavu pieejamību. To plānošanā un izveidē ietverami ainavu ekoloģiskie un vizuālie aspekti.
52. Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai. Dzelzceļa tīkla elektrifikācija un esošo līniju modernizācija.	<u>+, T, V/I</u> Dažādās vietās dzelzceļa infrastruktūra nereti ir tehniski un morāli novecojusi, veidojot degradētu ainavu iespaidu. Modernizācija mazinās degradēto ainavu teritorijas.
53. Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa	<u>+, N, V/I</u> Vilcieni nereti ir tehniski un morāli novecojuši, veidojot degradētas vides iespaidu. Modernizācija uzlabos dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti, paaugstinot ar to saistīto ainavu kvalitāti.
54. Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu	<u>+, N, V/I</u> Vilcieni nereti ir tehniski un morāli novecojuši, veidojot degradētas vides iespaidu. Modernizācija uzlabos dzelzceļa ainavu kvalitāti.

4.6. Augsnes un grunts piesārņojums

Transporta attīstības pamatnostādnes paredzēto uzdevumu realizācijas ietekme uz augsnes kvalitāti var būt divējāda: netiešās pozitīvās ietekmes no privātā autotransporta plūsmas samazinājuma un fosilo degvielu īpatsvara samazinājuma, un tiešās negatīvās ietekmes, kas var rasties transporta infrastruktūras objektu celtniecības un ekspluatācijas laikā.

Lielākā daļa pasākumu, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanu, mobilitātes punktu izveidi, sabiedriskā transporta, mikromobilitātes un alternatīvo degvielu popularizēšanu, vērsti uz privātā autotransporta plūsmas un fosilo degvielu izmantojuma samazināšanu un līdz ar to – augsnes piesārņojuma samazināšanu. Tomēr jāatzīmē, ka jebkuri būvniecības un rekonstrukcijas darbi var atstāt īslaicīgu negatīvu ietekmi uz augsnes kvalitāti.

Uzdevums	Vērtējums
1. Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu	<u>+, N, V/I</u> Samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes, t.sk. smago metālu piesārņojums
2. Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	

Uzdevums	Vērtējums
3. Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	+; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru sabiedriskā transporta pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes, t.sk. smago metālu piesārņojums.
5. Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	+; N, V/I Uzlabojot ceļu nestspēju, tiks uzlabota ceļu kvalitāte un līdz ar to tiks samazināts iespējamais avāriju un augsnes piesārņojuma risks. Tomēr iespējams īslaicīgs piesārņojums pārbūves darbu laikā.
7. Izveidot mobilitātes punktus	+; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru sabiedriskā transporta pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes (t.sk. augsnes piesārņojums).
12. Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	+; N, V/I <i>Rail Baltica</i> infrastruktūras pieejamība varētu samazināt vai bremsēt autotransporta izmantošanas pieauguma tempu. Tas netiešā veidā varētu sekmēt augsnes piesārņojuma samazināšanos. Tiek pieņemts, ka attīstītā dzelzceļa infrastruktūra būs droša, izslēdzot avāriju risku, kas var piesārņot augsni.
13. Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru, uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā	-;T,V/I Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa izbūves rezultātā tiks radīts jauns transporta mezgls, kurā veiktās kravu pārkraušanas operācijas ir uzskatāmas par jaunu iespējamo augšņu piesārņojuma avotu. Kravu pārkraušanas operāciju veikšanas laikā ir iespējams avāriju risks
27. Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	+; N, V/I Uzlabojot ceļu nestspēju, tiks uzlabota ceļu kvalitāte un līdz ar to tiks samazināts iespējamais avāriju un augsnes piesārņojuma risks.

Uzdevums	Vērtējums
42. Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	+; N, V/I Gājēju, velobraucēju, skrejriteņu un pārējo lēnsatiksmes transportlīdzekļu izmantošana un efektīva iesaiste transporta tīklā un multimodālajos risinājumos un sabiedriskā transporta plašāka izmantošana atstās pozitīvu ietekmi arī uz augsnes kvalitāti
43. Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu	+; N, V/I Samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes, t.sk. smago metālu piesārņojums. Iespējams, ka dzelzceļa infrastruktūra paliks drošāka, izslēdzot avāriju risku.
44. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mīrināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	+; N, V/I Gājēju, velobraucēju infrastruktūras attīstība atstās pozitīvu ietekmi arī uz augsnes kvalitāti, jo tiks mazāk lietots privātais autotransports
46. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	+; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies smago metālu piesārņojums augsnē.
47. Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības – bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)	+; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies smago metālu piesārņojums augsnē.
48. Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrības, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	

Uzdevums	Vērtējums
49. Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā	+; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies smago metālu piesārņojums augsnē.
52. Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	+; N, V/I Dzelzceļa elektrifikācija ļaus samazināt augsnes piesārņojumu no dīzeļvilcieniem.
53. Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa	+; N, V/I Dzelzceļa elektrifikācija un citu videi draudzīgo ritošo sastāvu ieviešana ļaus samazināt augsnes piesārņojumu no dīzeļvilcieniem.
55. Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija	+; V/I Veicot piesārņojuma sanāciju augsnē, samazināsies augsnes piesārņojums un līdz ar to arī gruntsūdeņu piesārņojums.

4.7. Ūdens kvalitāte un plūdu risks

Transporta attīstības pamatnostādnes paredzēto uzdevumu realizācijas ietekme uz ūdens kvalitāti pārsvarā ir netieša. Lielākā daļa pasākumu, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanu, mobilitātes punktu izveidi, sabiedriskā transporta, mikromobilitātes un alternatīvo degvielu popularizēšanu, vērsti uz privātā autotransporta plūsmas un fosilo degvielu izmantojuma samazināšanu un līdz ar to – augsnes piesārņojuma samazināšanu, kā arī netieši uz ūdens kvalitāti. Tomēr jāatzīmē, ka jebkuri būvniecības un rekonstrukcijas darbi var atstāt īslaicīgu negatīvu ietekmi arī uz ūdens kvalitāti, it īpaši uz tiem ūdensobjektiem, kuriem ir risks nesasniegt labu ūdens kvalitāti.

Novērtējot plūdu risku, pie esošā TAP uzdevumu detalizācijas apraksta, ir grūti sniegt komentārus par iespējamajām ietekmēm uz plūdu risku. 3.7. nodaļā ir sniegta informācija par plūdu riskiem un autoceļu un dzelzceļu šķērsojumu vietām, kurām ir aktuāls applūšanas risks. Tiek pieņemts, ka izstrādājot autoceļu un dzelzceļu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, šķēršprofilā tiks ņemts vērā plūdu faktors, kā arī mainīgais plūdu ūdens līmenis attiecīgās teritorijās, tāpēc nav sagaidāma ne būtiska pozitīva, ne negatīva ietekme uz plūdu risku.

Uzdevums	Vērtējums
1. Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu	+; N, V/I Samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes, t.sk. augsnes piesārņojums un līdz ar to netiešais ūdens piesārņojums.
2. Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	
3. Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	+/-; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru sabiedriskā transporta pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes, t.sk. smago metālu piesārņojums un līdz ar to netiešais ūdens piesārņojums.
5. Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	+; N, V/I Uzlabojot ceļu nestspēju, tiks uzlabota ceļu kvalitāte un līdz ar to tiks samazināts iespējamais avāriju un augsnes piesārņojuma risks. Tomēr iespējams īslaicīgs piesārņojums pārbūves darbu laikā.
7. Izveidot mobilitātes punktus	+; N, V/I Piesaistot vairāk pasažieru sabiedriskā transporta pārvadājumiem, samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes (t.sk. augsnes piesārņojums un līdz ar to arī ūdens piesārņojums). Tomēr iespējams īslaicīgs piesārņojums pārbūves darbu laikā.
12. Turpināt <i>Rail Baltica</i> projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	+; N, V/I <i>Rail Baltica</i> infrastruktūras pieejamība varētu samazināt vai bremsēt autotransporta izmantošanas pieauguma tempu. Tas netiešā veidā varētu sekmēt iespējamo ūdens piesārņojuma samazināšanos.
13. Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru un uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību	-;T,V/I Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa izbūves rezultātā tiks radīts jauns transporta mezgls, kurā veiktās kravu pārkraušanas operācijas ir uzskatāmas par jaunu iespējamo augšņu un līdz ar to piesārņojuma avotu. Kravu pārkraušanas operāciju veikšanas laikā ir iespējams avāriju risks un līdz ar to ūdeņu piesārņojuma risks.

Uzdevums	Vērtējums
sasaistē ar kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā	
27. Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabos uzlabošanu	+; N, V/I Uzlabojot ceļu nestspēju, tiks uzlabota ceļu kvalitāte un līdz ar to tiks samazināts iespējamais avāriju un augsnes piesārņojuma risks un netieši arī ūdens piesārņojuma risks.
42. Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	+; N, V/I Mikromobilitātes attīstības plānu īstenošanas rezultātā pieaugs to personu skaits, kas ikdienas pārvietošanās nolūkiem izmanto velosipēdu. Velosipēda lietotāju skaita pieaugums netieši veidā varētu samazināt privātā autotransporta izmantošanu. Tas atstās pozitīvu ietekmi arī uz augsnes kvalitāti un līdz ar to iespējamo ūdens piesārņošanu.
43. Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu	+; N, V/I Samazināsies kopējā privāto transportlīdzekļu satiksmes intensitāte un tās radītās ietekmes, t.sk. augsnes piesārņojums un līdz ar to netiešais ūdens piesārņojums.
44. Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	+; N, V/I Gājēju, velobraucēju infrastruktūras attīstība atstās pozitīvu ietekmi arī uz augsnes kvalitāti un līdz ar to – netieši arī uz ūdens kvalitāti, jo tiks mazāk lietots privātais autotransports.
46. Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	+; N, V/I Samazinoties fosilās degvielas patēriņam, samazināsies smago metālu piesārņojums augsnē un līdz ar to arī iespējamais piesārņojums ūdenī.
47. Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības – bukleti, informatīvie centri, tiešās	

Uzdevums	Vērtējums
konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)	
48. Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	
49. Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku	
52. Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	+; N. V/I TAP paredz, ka dzelzceļa elektrifikācijas un modernizācijas rezultātā varētu pieaugt to personu skaits, kas ikdienas pārvietošanās nolūkiem izmantos dzelzceļa transportu. Potenciāli var samazināties to personu skaits, kas izmanto privāto autotransportu un līdz ar to samazināsies iespējamais ūdeņu piesārņojums no autotransporta. Dzelzceļa elektrifikācija ļaus samazināt augsnes piesārņojumu no dīzeļvilcieniem un līdz ar to arī ūdens piesārņojuma risku.
53. Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaina	+; N. V/I Dzelzceļa elektrifikācija un citu videi draudzīgo ritošo sastāvu ieviešana ļaus samazināt augsnes piesārņojumu no dīzeļvilcieniem un līdz ar to arī iespējamo ūdens piesārņojuma risku.
55. Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija	+; V/I Veicot piesārņojuma sanāciju augsnē, samazināsies augsnes piesārņojums un līdz ar to arī gruntsūdeņu piesārņojums

5. Risinājumi būtiskāko ietekmju novēršanai un samazināšanai

Ieteikumi, lai novērstu vai mazinātu TAP2027 īstenošanas ietekmes uz vidi, sagatavoti, vērtējot TAP2027 1. redakciju pirms sabiedriskās apspriešanas. Risinājumi iekļauj gan TAP2027 iestrādājamus labojumus, gan risinājumus, kas ņemami vērā TAP2027 īstenošanas etapā. Gadījumā, ja risinājumi ņemami vērā, īstenojot pamatnostādņu uzdevumus, ailē “Vai risinājums iestrādāts pamatnostādnēs” ir iekļauta attiecīga norāde. Ja SIVN ietvaros ir konstatētas tādas ietekmes, kuras var mazināt, iestrādājot labojumus TAP2027 tekstā, tiek norādīts, vai attiecīgais ieteikums ir ņemts vērā un risinājums ticis iestrādāts, vai arī nē. Veicot TAP2027 SIVN, plānošanas dokumentā netika konstatētas izslēdzošas ietekmes, līdz ar to zemāk tabulā uzskaitīties risinājumi ir vērtējami kā ieteikumi turpmākai ietekmes mazināšanai.

5.1. tabula. Risinājumi, lai samazinātu būtiskas ietekmes uz vidi

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts pamatnostādnēs?
1.	Informācijas par ietekmētajām dabas vērtībām apkopojums infrastruktūras objektu (t.sk. veloceļu) izbūves plānošanas sākuma stadijā, alternatīvu izvērtējums	Savlaicīgi apkopojot informāciju par potenciāli ietekmējamajām dabas vērtībām un izvērtējot iespējamus alternatīvos risinājumus, nenonākt situācijā, kad būtiski līdzekļi ieguldīti projektu izstrādē, kuru realizācija nav pieļaujama dabas aizsardzības apsvērumu dēļ	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
2.	Kompensējošo un ietekmi samazinošo pasākumu plānošana un īstenošana IVN, projektu izstrādes un realizācijas ietvaros	Rēķinoties ar to, ka lielāku infrastruktūras objektu realizācijas laikā var tikt iznīcinātas vai negatīvi ietekmētas dabas vērtības un ĪADT, paredzēt finansējumu un atbilstoši ekspertu rekomendācijām realizēt kompensējošos un ietekmi samazinošos pasākumus	Rekomendēts ņemt vērā pirms uzdevumu realizācijas
3.	Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, lai nodrošinātu administratīvi teritoriālās reformas rezultātā radušos pieprasījumu pēc lielākas mobilitātes	Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai var būtiski palielināt nobraukto kilometru skaitu ar privāto transportu uz administratīvajiem centriem	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
4.	Plānot papildus pasākumus, kas vērsti uz piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanu gaisa transportā	Lidostas “Rīga” un reģionālo lidostu attīstība stimulēs pieaugošu degvielas patēriņu aviosatiksmes nodrošināšanai	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
5.	Pastiprināt transportlīdzekļu tehnisko (tai skaitā,	Konkrētais pasākums ietverts Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2020.-2030. gadam, lai	Risinājumu būtu vēlams iestrādāt pamatnostādnēs.

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts pamatnostādnēs?
	emisiju) kontroli uz ceļiem, kā arī novērst atgāzu pēcapstrādes sistēmu demontēšanu	nodrošinātu nacionālo mērķu izpildi transporta sektorā	<i>Risinājums iestrādāts pamatnostādnēs, papildinot ar uzdevumu Nr.4.3.2.</i>
6.	Plānojot jaunus transporta infrastruktūras objektus, iespēju robežās tie ir jāparedz jau esošos transporta koridoros	Risinājums nepieciešams, lai samazinātu ainavu fragmentāciju un transporta infrastruktūras dominanci ainavu struktūrā. Risinājums nozīmīgs gan paplašinot esošo transporta infrastruktūru, gan meklējot neizmantotas transporta infrastruktūras jaunus funkcionālos risinājumus, piemēram, projekts "Zaļais dzelzceļš"	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
7.	Šķērsojot ekoloģiski nozīmīgus ainavu struktūras un dabas elementus (upju ielejas, meža masīvus, alejas un koku rindas gar ceļiem u.c.), būtu vēlams ieviest tehniskos risinājumus migrācijas koridoru (ekodukti, zaļās pārejas, caurteci, zaļie tuneļi u.c.) izbūvei	Risinājumi nepieciešami, lai saglabātu ainavu funkcionalitāti un dabas objektu saglabāšanu, situācijā, kad Latvijā aizvien palielinās ainavu fragmentācija un homogenizācija.	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
8.	Transporta infrastruktūras objektu uzturēšanā un plānošanā, nepieciešams apzināt ainaviskās un kultūrvēsturiskās vērtības	Ietekmju novērtēšana, jo īpaši ar mikromobilitāti saistītās aktivitātēs, nodrošinās kvalitatīvu ainavu pārvaldību	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
9.	Mazināt sasalšanas-atkušanas ietekmi uz autoceļiem	Pārbūvējot un/vai atjaunojot autoceļus, izvēlēties tādu segumu, kas ir piemērots paredzamajiem sasalšanas-atkušanas riskiem, ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un paredzamās ietekmes Latvijā autoceļu seguma plānotajā dzīves cikla laikā	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
10.	Mazināt karstuma stresa ietekmi uz	Pārbūvējot un/vai atjaunojot autoceļus, izvēlēties tādu segumu,	Rekomendēts ņemt vērā

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts pamatnostādnēs?
	autoceļiem un dzelzceļiem	kas ir piemērots paredzamajiem karstuma stresa riskiem, ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un paredzamās ietekmes Latvijā autoceļu seguma plānotajā dzīves cikla laikā. Izbūvējot jaunus sliežu ceļus un veicot to nomaiņu, ņemt vērā nākotnes karstuma stresa radītos riskus un īstenot inženiertehniskos pasākumus tā mazināšanai	uzdevumu īstenošanas ietvaros
11.	Mazināt klimata pārmaiņu radīto izskalojuma risku pie tiltu balstiem	Īstenojot tiltu izbūves un pārbūves darbus, izvērtēt ar plūdu laikā radīto tiltu balstu izskalojumu saistītos riskus (ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un plūdu riskus) un īstenot pasākumus izskalojuma riska mazināšanai. Attiecīgie pielāgošanās klimata pārmaiņām pasākumi iestrādājami būvniecības dokumentācijā	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
12.	Īstenot ilgtspējīgus lietusūdens apsaimniekošanas risinājumus	Izbūvējot vai atjaunojot transporta infrastruktūru, veicināt ilgtspējīgu lietusūdens drenāžas risinājumu izveidi, pamatojoties uz zaļās infrastruktūras un ekosistēmu pakalpojumu pieeju	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
13.	Izstrādāt un īstenot Rīcības plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā	Reizi piecos gados virknei valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu – lidostai "Rīga", valsts autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte pārsniedz 3 milj. transportlīdzekļu gadā, un dzelzceļa līnijām, uz kurām satiksmes intensitāte pārsniedz 30 tūkst. vilcienu sastāvu gadā, tiek izstrādāti rīcības plāni trokšņa samazināšanai, kas balstīti uz aktuālo trokšņa ietekmes vērtējumu. Lai gan pasākumi trokšņa mazināšanai tiek plānoti, lielākā daļa no tiem nekad netiek īstenoti nepietiekamā finansējuma dēļ. Lai mazinātu trokšņa radītās kaitīgās sekas, būtu nepieciešams identificēt pieejamā finansējuma apjomu un turpmāk plānot rīcības trokšņa	Risinājumu būtu vēlams iestrādāt pamatnostādnēs. <i>Risinājums ir iestrādāts pamatnostādnēs, papildinot ar uzdevumu Nr.4.6.1.</i>

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts pamatnostādnēs?
		samazināšanai atbilstoši pieejamā finansējuma apjomam, potenciāli lielāku uzsvāru liekot uz tādu risinājumu īstenošanu, kas prasa mazākus kapitālieguldījumus	
14.	Plānojot transporta infrastruktūras objektu attīstību, paredzēt lokālu trokšņa mazināšanas pasākumu ieviešanu	Virkne TAP definēto uzdevumu, kas saistīti ar transporta infrastruktūras objektu attīstīšanu, potenciāli var radīt trokšņa piesārņojuma līmeņa pieaugumu to tuvumā, piemēram, jaunu autoceļu vai dzelzceļa līniju būvniecība. Lai gan risinājumus atsevišķu projektu trokšņa ietekmes mazināšanai nav iespējams iekļaut TAP, īstenojot TAP definētos uzdevumus, būtu ieteicams savlaicīgi apzināties ar transporta infrastruktūras objektu attīstīšanu saistītās trokšņa problēmas, plānot risinājumus to mazināšanai un paredzēt atbilstošu finansējumu pasākumu ieviešanai	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
15.	Normatīvā regulējuma pilnveidošana trokšņa pārvaldības jomā	Lai gan TAP mērķis nav vides aizsardzības politikas plānošana, tomēr transporta infrastruktūras objekti, kas ir vitāli svarīgi tautsaimniecības attīstībai, ir uzskatāmi par nozīmīgāko vides trokšņa avotu. Šobrīd spēkā esošā likumdošana nav uzskatāma par sabalansētu risinājumu, kas nodrošinātu gan iedzīvotāju veselības aizsardzību, gan sekmētu transporta nozares attīstību, tādēļ par vienu no TAP uzdevumiem būtu vēlams definēt trokšņa normatīvā regulējuma pārskatīšanu, veidojot sabalansētu risinājumu, kas nekavē transporta infrastruktūras attīstību, vienlaicīgi nodrošinot sabiedrības veselības aizsardzības prasību ievērošanu iespējami augstākā līmenī. Regulējuma pilnveidošana būtu skatāma arī kontekstā ar regulējumu telpiskās plānošanas nozarē, kas šobrīd veicina	Risinājumu būtu vēlams iestrādāt pamatnostādnēs. <i>Ieteikums ir iestrādāts pamatnostādnēs, norādot to 1.pielikuma sadaļā "Galvenie izaicinājumi"</i>

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts pamatnostādnēs?
		konfliktsituāciju veidošanos trokšņa pārvaldības jomā	
16.	Finansiālas kompensāciju sistēmas izveide un uzturēšana lidostas "Rīga" darbības radītā trokšņa ietekmes līmeņa mazināšanai	Ņemot vērā, ka lidostas "Rīga" darbības radītā trokšņa ietekmes mazināšanai praktiski nav iespējams īstenot tehniskus pasākumus vides trokšņa līmeņa samazināšanai, TAP būtu vēlams definēt uzdevumu, kas attiecināms uz finansiālu kompensāciju sistēmu izveidi un uzturēšanu. Šādas sistēmas izveide paredzēta lidostas attīstības plāniem veiktā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, un tās ieviešana varētu sekmēt trokšņa līmeņa samazināšanu ar tehniskiem risinājumiem troksnim visvairāk pakļautajos mājokļos	Risinājumu būtu vēlams iestrādāt pamatnostādnēs. <i>Ieteikums ir iestrādāts pamatnostādnēs, norādot to 1.pielikuma sadaļā "Galvenie izaicinājumi"</i>
17.	Izstrādājot autoceļu un dzelzceļu u.c. objektu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, šķērsprofilā ņemt vērā plūdu faktorus, kā arī mainīgos plūdu ūdens līmeņus attiecīgās teritorijās	Pareizi izstrādājot tehniskos projektus, tiks novērsta autoceļu un dzelzceļu posmu, kā arī citu transporta infrastruktūras objektu applūšanas risks	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros
18.	TAP2027 nav iekļauts uzdevums dzelzceļa radītā piesārņojuma (t.sk. vēsturiskā) apsaimniekošanai	Staciju teritorijās vai tādas teritorijas, kur ir konstatēts ievērojams piesārņojums (tai skaitā vēsturiskais) jāizveido gruntsūdens kvalitātes monitoringa tīkls, jāveic grunts un gruntsūdeņu sanācijas darbi, grunts un gruntsūdeņu kvalitātes monitorings un citi piesārņojuma samazināšanas pasākumi	Risinājumu būtu vēlams iestrādāt pamatnostādnēs. <i>Risinājums ir iestrādāts pamatnostādnēs, papildinot ar uzdevumu Nr.4.4.4.</i>
19.	Izstrādājot autoceļu un dzelzceļu, jaunu velociņu u.c. objektu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, izvēlēties sugām un biotopiem saudzīgus risinājumus	Ja ir konstatēti aizsargājami biotopi vai sugas (t.sk. ceļu nodalījuma joslās), izvēlēties tādus risinājumus, kas novērš vai samazina negatīvo ietekmi uz dažādu īpaši aizsargājamo sugu un biotopu atradnēm – radot traucējumus un piesārņojumu, kas	Rekomendēts ņemt vērā uzdevumu īstenošanas ietvaros

Nr.	Ieteikumi ietekmes mazināšanai	Skaidrojums	Vai risinājums iestrādāts pamatnostādnēs?
		atstāj ietekmi uz sugu un biotopu pastāvēšanu.	

6. Īss iespējamo alternatīvu izvēles pamatojums un SIVN izstrādes būtiskākās problēmas

6.1. Alternatīvas un to izvēles pamatojums

Tā kā likumdošana neparedz izstrādāt alternatīvas pamatnostādnēm, veicot TAP SIVN, ir izvēlēta un novērtēta arī tā saucamā nulles alternatīva, respektīvi – TAP netiek izstrādāts un transporta nozarē saglabājas esošais stāvoklis.

6.2. SIVN izstrādes būtiskākās problēmas

SIVN tika izstrādāts, analizējot pieejamo informāciju un izvērtējot TAP2027 ietvertos uzdevumus. Tā kā pamatnostādnēs iekļautie uzdevumu apraksts nav visai detalizēts, tad izvērtējot atsevišķus aspektus, bija grūti izvērtēt īstos ietekmju apjomus. Vides pārskata sagatavošanas laikā netika konstatētas citas būtiskas problēmas.

7. Iespējamie kompensējošie pasākumi

Atbilstoši likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” noteiktajam kompensējošie pasākumi ir jāparedz tādos gadījumos, ja plānošanas dokumenta īstenošana var negatīvi ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) vai Latvijā sastopamās Eiropas Savienības prioritārās sugas vai biotopus šajās teritorijās. Šādus kompensējošos pasākumus veic, lai nodrošinātu paredzētās darbības veikšanas vai plānošanas dokumenta īstenošanas negatīvo ietekmju līdzsvarošanu un teritorijas vienotības (viengabalainības) aizsardzību un saglabāšanu.

TAP2027 izvērtēšanas laikā, pie sniegtās uzdevumu detalizācijas, nebija iespējams identificēt kompensējošo pasākumu nepieciešamību realizējot kādu no projektiem.

Likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” 43(6) pants nosaka, ka „ja paredzētā darbība vai plānošanas dokumenta īstenošana negatīvi ietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), darbību atļauj veikt vai dokumentu īstenot tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrībai nozīmīgu interešu, arī sociālo vai ekonomisko interešu, apmierināšanai”. Likuma 43. (7) pants nosaka, ka „ja Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorijā (Natura 2000) ir sastopamas Sugu un biotopu aizsardzības likumam pakārtotajā normatīvajā aktā noteiktās Latvijā sastopamās Eiropas Savienības prioritārās sugas vai biotopi, paredzēto darbību atļauj veikt vai plānošanas dokumentu īstenot tikai tādos gadījumos, kad tas ir vienīgais risinājums un nepieciešams sabiedrības veselības aizsardzības, sabiedrības drošības vai vides aizsardzības interesēs” vai arī „plānošanas dokumentu īstenot arī tad, kad tas nepieciešams citu sabiedrībai sevišķi svarīgu interešu apmierināšanai, ja ir saņemts atzinums no Eiropas Komisijas.

Gadījumos, ja konkrētās plānotās aktivitātes var būtiski ietekmēt Natura 2000 teritoriju, saskaņā ar „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.1 panta nosacījumiem novērtē tās ietekmi uz

Natura 2000 teritoriju. Šādā gadījumā ietekmes uz vidi izvērtēšana tiks veikta ekspertiem rūpīgi izvērtējot ar pasākuma īstenošanu saistīto ietekmi uz Natura 2000 teritoriju, izvērtējot dažādas alternatīvas un iespējas negatīvo ietekmju samazināšanai.

8. Plānošanas dokumenta īstenošanas iespējamās būtiskās pārrobežu ietekmes

Ņemot vērā TAP2027 detalizācijas pakāpi, nav iespējams sniegt pietiekami detalizētu informāciju par iespējamo pārrobežu ietekmi. Jāatzīmē, ka plānošanas dokumentā tiek iekļauti uzdevumi, kas attiecas uz starptautiskajā līmenī aktuālu infrastruktūras attīstību (piemēram, ar *Rail Baltica* attīstību saistītos jautājumus). Neskatoties uz to, detalizēta ar *Rail Baltica* un citu starptautiski svarīgu infrastruktūras objektu attīstību saistītā ietekme uz vidi tiek aplūkota detalizēti attiecīgo projektu ietekmes uz vidi novērtējumu ietvaros (t.sk., piemērojot pārrobežu IVN procedūru).

9. Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai

Likums „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (14.10.1998., ar grozījumiem, kas spēkā ar 01.01.2017.) nosaka, ka kompetentā institūcija (šajā gadījumā - Vides pārraudzības valsts birojs) Ministru kabineta noteiktajā termiņā sniedz atzinumu par vides pārskatu, kā arī nosaka termiņus, kādos izstrādātājs pēc plānošanas dokumenta apstiprināšanas iesniedz kompetentajai institūcijai ziņojumu par plānošanas dokumenta īstenošanas tiešu vai netiešu ietekmi uz vidi, arī vides pārskatā neparedzētu ietekmi (monitoringa ziņojums).

Vides pārraudzības valsts birojs ir izstrādājis metodiskos norādījumus monitoringa veikšanai plānošanas dokumentiem. Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumos Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” noteikts, ka plānošanas dokumenta īstenošanas monitoringam izmanto valsts statistikas datus, informāciju, kas iegūta, veicot vides monitoringu, kā arī citu informāciju, kas ir pieejama izstrādātājam. Izstrādātājs sastāda monitoringa ziņojumu un atzinumā par vides pārskatu noteiktajā termiņā iesniedz to Vides pārraudzības valsts birojā. Monitoringa ziņojumā apkopo pieejamo informāciju un ietver vismaz ar plānošanas dokumenta īstenošanu saistīto vides stāvokļa izmaiņu un to tendenču raksturojumu.

Ņemot vērā izvērtētā plānošanas dokumenta saturu un tā ietekmes novērtējumu, tiek rekomendēti tabulā 9.1. uzskaitītie monitoringa indikatori.

9.1. Rekomendētie monitoringa indikatori

Nr.	Indikators (mērvienība)	Avots
1.	Aizsargājamo biotopu platība autoceļu un dzelzceļu nodalījuma joslā un infrastruktūras objektu izbūves laikā ietekmētajā teritorijā; kompensējošo un ietekmi samazinošo pasākumu ietvaros apsaimniekoto vai izveidoto biotopu platība (ha)	Dabas aizsardzības pārvalde, IVN dokumentācija

2.	ETL lieljaudas uzlādes punkti, t.sk. privāto investoru attīstītie un publiski pieejamie (skaits)	Satiksmes ministrija (TAP rezultatīvais rādītājs)
3.	No atjaunojamiem energoresursiem (AER) iegūtas enerģijas īpatsvars transportā (%)	Centrālā statistikas pārvalde, Eurostat
4.	Videi draudzīgu sabiedriskā transporta autobusu skaits (skaits)	Satiksmes ministrija (Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāna 2020.-2030. gadam rezultatīvais rādītājs, mērķis – līdz 2023. gadam iepirkti 50 jauni un pārbūvēti)
6.	Rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums (km)	Satiksmes ministrija (Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāna 2020.-2030. gadam rezultatīvais rādītājs, mērķis - 300 km)
7.	Videi draudzīgu ritošo sastāvu skaits, kas aizstāj dīzeļvilcienu ritošo sastāvu (skaits)	Satiksmes ministrija
8..	Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā	Satiksmes ministrija (TAP rezultatīvais rādītājs)
9..	Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos	Satiksmes ministrija (TAP rezultatīvais rādītājs)
10.	Transporta enerģijas patēriņš gaisa transportā (TJ)	Centrālā statistikas pārvalde
11.	Elektrificēto pietātņu skaits (skaits)	Satiksmes ministrija
12.	Transporta sektora radītais slāpekļa oksīdu (NOx), oglekļa oksīda (CO), sēra oksīdu (SOx) un nemetāna gaistošo organisko savienojumu (NMGOS) emisiju apjoms (t/gadā)	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (Latvijas informatīvais inventarizācijas ziņojums)
13.	Nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu radītā trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits. Informācija atjaunojama vienu reizi piecos gados (skaits)	Stratēģiskās trokšņa kartes
14.	Tiešo investīciju apjoms trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanai (EUR/gadā)	Dati no Latvijas Valsts ceļi, Latvijas dzelzceļš, RB Rail, Pasažieru vilciens un Starptautiskā lidosta "Rīga"
15.	Transporta enerģijas patēriņš autoceļu transportā	Centrālā statistikas pārvalde
16.	Mobilitātes punktu skaits	Satiksmes ministrija

10. Kopsavilkums

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027.gadam ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai, un tajā izvirzītais mērķis ir vērsts uz ilgtspējīgu cilvēka mobilitātes vajadzību apmierināšanu, vienlaikus sniedzot ieguldījumu valsts ekonomiskajā izaugsmē, t.sk. uzņēmējdarbības vides attīstībā un pieejamībā.

Transporta politikas īstenošanai TAP2027 paredzētais transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni. TAP2027 mērķis ir noteikts saskaņā ar vienu no Eiropas zaļā kursa elementiem – paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti. Nacionālās transporta politikas mērķa sasniegšanai ir noteikti rīcības virzieni un veicamie uzdevumi, kas izstrādāti, ņemot vērā valsts, ES un starptautiskos politikas plānošanas dokumentu mērķus.

Lai novērtētu TAP2027 iespējamo būtisko ietekmi uz vidi, plānošanas dokumentam tiek veikts stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, kura ietvaros tiek sagatavots Vides pārskats. Vides pārskata projekts Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021. – 2027. gadam ir sagatavots saskaņā ar likumu „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumiem Nr.157 „Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums”. SIVN izstrāde uzsākta 2020. gada janvārī, un Vides pārskata projektu sagatavoja SIA “Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”.

Būtiskākās vides jomas, kurās tika analizētas iespējamās ar plānošanas dokumentu saistītas vides problēmas, kā arī aprakstīts esošais stāvoklis, ir šādas: gaisa kvalitāte; klimata pārmaiņas; troksnis; bioloģiskā daudzveidība un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas; ainavas; augsnes un grunts piesārņojums; ūdens kvalitāte (gan virszemes, gan pazemes) un plūdu risks. Visām šīm jomām tika veikts plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmju novērtējums un piedāvāti risinājumi būtisko ietekmju novēršanai un samazināšanai. Ietekmju novērtējums tika veikts plānošanas dokumenta uzdevumu līmenī.

Veicot TAP2027 SIVN, plānošanas dokumentā netika konstatēti izslēdzošie faktori, kas TAP2027 apstiprināšanu un īstenošanu padarītu neiespējamu. Tomēr, lai mazinātu vai novērstu ietekmes, kas var rasties TAP2027 īstenošanas kontekstā, vides pārskata projekta 5. nodaļā ir uzskaitīti risinājumi būtiskāko ietekmju samazināšanai un novēršanai. Turpmāk tekstā sniegts pārskats par risinājumiem būtiskāko ietekmju novēršanai un samazināšanai. Sniegtie risinājumi ir vērtējami kā ieteikumi turpmākai ietekmes mazināšanai.

Gaisa kvalitāte

- Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai var būtiski palielināt nobraukto kilometru skaitu ar privāto transportu uz administratīvajiem centriem, negatīvi ietekmējot gaisa kvalitāti, tāpēc, reaģējot uz pieprasījumu pēc lielākas mobilitātes, nepieciešams veicināt sabiedriskā transporta sistēmas attīstību.

- Nolūkā samazināt gaisa piesārņojumu, nepieciešams pastiprināt transportlīdzekļu tehnisko (tai skaitā, emisiju) kontroli uz ceļiem, kā arī novērst atgāzu pēcapstrādes sistēmu demontēšanu.
- Ņemot vērā, ka lidostas "Rīga" un reģionālo lidostu attīstība stimulēs pieaugošu degvielas patēriņu aviosatiksmes nodrošināšanai, ir nepieciešams plānot papildus pasākumus, kas vērsti uz piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanu gaisa transporta sektorā.

Klimata pārmaiņas

- Ir nepieciešams mazināt sasalšanas-atkušanas ietekmi uz autoceļiem. Pārbūvējot un/vai atjaunojot autoceļus, jāizvēlas tāds segums, kas ir piemērots paredzamajiem sasalšanas-atkušanas riskiem.
- Pārbūvējot un/vai atjaunojot autoceļus, nepieciešams izvēlēties tādu segumu, kas ir piemērots paredzamajiem karstuma stresa riskiem, ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un paredzamās ietekmes Latvijā autoceļu seguma plānotajā dzīves cikla laikā. Izbūvējot jaunus sliežu ceļus un veicot to nomaiņu, jāņem vērā nākotnes karstuma stresa radītie riski un jāīsteno inženiertehniskie pasākumi tā mazināšanai.
- Ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un plūdu riskus, īstenojot tiltu izbūves un pārbūves darbus, jāizvērtē ar plūdu laikā radīto tiltu balstu izskalojumu saistītos riskus un jāīsteno pasākumi izskalojuma riska mazināšanai.
- Izbūvējot vai atjaunojot transporta infrastruktūru, jāveicina ilgtspējīgu lietusūdens apsaimniekošanas un drenāžas risinājumu izveide, pamatojoties uz zaļās infrastruktūras un ekosistēmu pakalpojumu pieeju.

Troksnis

- Lai gan pasākumi trokšņa mazināšanai valsts nozīmīgākajiem transporta infrastruktūras objektiem tiek plānoti, lielākā daļa no tiem netiek īstenoti nepietiekamā finansējuma dēļ. Lai mazinātu trokšņa radītās kaitīgās sekas un īstētu rīcības plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā, būtu nepieciešams identificēt pieejamā finansējuma apjomu un turpmāk plānot rīcības trokšņa samazināšanai atbilstoši pieejamā finansējuma apjomam.
- Transporta infrastruktūras objektu attīstīšana potenciāli var radīt trokšņa piesārņojuma līmeņa pieaugumu, tāpēc, plānojot transporta infrastruktūras objektu, piemēram, jaunu autoceļu vai dzelzceļa līniju būvniecību, attīstību, jāparedz lokālu trokšņa mazināšanas pasākumu ieviešana.
- Spēkā esošais normatīvais regulējums nenodrošina sabalansētu risinājumu, kas vienlaikus sekmētu gan iedzīvotāju veselības aizsardzību, gan transporta nozares attīstību. Ir nepieciešama normatīvā regulējuma pilnveidošana ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa pārvaldības jomā, ņemot vērā, ka transporta infrastruktūras objekti, kas ir vitāli svarīgi tautsaimniecības attīstībai, ir uzskatāmi par nozīmīgāko vides trokšņa avotu.
- Ņemot vērā, ka lidostas "Rīga" darbības radītā trokšņa ietekmes mazināšanai praktiski nav iespējams īstenot tehniskus pasākumus vides trokšņa līmeņa

samazināšanai, jāizveido un jāuztur finansiāla kompensāciju sistēma lidostas "Rīga" darbības radītā trokšņa ietekmes līmeņa mazināšanai.

Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT

- Lai izvairītos no ieguldījumu veikšanas tādu projektu izstrādē, kuru realizācija nav pieļaujama dabas aizsardzības apsvērumu dēļ, infrastruktūras objektu izbūves plānošanas sākuma stadijā ir nepieciešams apkopot informāciju par ietekmētajām dabas vērtībām, kā arī izvērtēt potenciālās alternatīvas.
- Rēķinoties ar to, ka lielāku infrastruktūras objektu realizācija var iznīcināt vai negatīvi ietekmēt dabas vērtības un ĪADT, IVN un projektu izstrādes un realizācijas ietvaros, ir nepieciešams paredzēt finansējumu un atbilstoši ekspertu rekomendācijām plānot un īstenot kompensējošos un ietekmi samazinošos pasākumus.
- Ja izstrādājot autoceļu un dzelzceļu u.c. objektu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, tiek konstatēti aizsargājami biotopi un sugas, ieteicams izvēlēties sugām un biotopiem saudzīgus risinājumus, kas novērš vai samazina negatīvo ietekmi uz dažādu īpaši aizsargājamu sugu un biotopu atradnēm – radot traucējumus un piesārņojumu, kas atstāj ietekmi uz sugu un biotopu pastāvēšanu.

Ainavas

- Plānojot jaunus transporta infrastruktūras objektus, iespēju robežās tie ir jāparedz jau esošos transporta koridoros, tādējādi samazinot ainavu fragmentāciju un transporta infrastruktūras dominanci ainavu struktūrā.
- Lai saglabātu ainavu funkcionalitāti, situācijā, kad Latvijā aizvien palielinās ainavu fragmentācija un homogenizācija, ir nepieciešams nodrošināt migrācijas koridorus (ekodukti, zaļās pārejas, caurteci, zaļie tuneļi u.c.) ekoloģiski nozīmīgu ainavu struktūras elementu šķērsošanai.
- Transporta infrastruktūras objektu uzturēšanā un plānošanā nepieciešams apzināt ainaviskās un kultūrvēsturiskās vērtības. Novērtējot ietekmes, jo īpaši ar mikromobilitāti saistītās aktivitātēs, iespējams nodrošināt kvalitatīvu ainavu pārvaldību.
- Infrastruktūras objektu attīstības un rekonstrukcijas plānošanas procesā iespējamo ietekmi uz ainaviskajām un dabas vērtībām jāapzina savlaicīgi, tāpēc nepieciešams apkopot datus par ainaviskajām un dabas vērtībām transporta infrastruktūras objektu tuvumā un kompleksi jāizvērtē gan paredzamā ietekme, gan iespējamās alternatīvas.
- Attiecībā uz ainaviski un ekoloģiski jutīgām teritorijām jāizstrādā un jāievieš praksē vadlīnijas infrastruktūras objektu pārbūvei, kas ļautu jau laikus rēķināties ar vides prasībām šādos objektos.

Augsnes un grunts piesārņojums

- Dzelzceļa staciju teritorijās vai tādās teritorijās, kur ir konstatēts ievērojams piesārņojums (tai skaitā vēsturiskais), jāizveido gruntsūdens kvalitātes monitoringa tīkls, jāveic grunts un gruntsūdeņu sanācijas darbi, grunts un

gruntsūdeņu kvalitātes monitorings un citi piesārņojuma samazināšanas pasākumi.

Ūdens kvalitāte un plūdu risks

- Izstrādājot autoceļu, dzelzceļu u.c. objektu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, šķērsprofilā nepieciešams ņemt vērā plūdu faktorus, kā arī mainīgos plūdu ūdens līmeņus attiecīgās teritorijās, tādējādi novēršot transporta infrastruktūras objektu applūšanas risku.

TAP2027 stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, pie sniegtās plānošanas dokumenta uzdevumu detalizācijas, nebija iespējams identificēt kompensējošo pasākumu nepieciešamību, realizējot kādu no projektiem.

Ņemot vērā TAP2027 detalizācijas pakāpi, nav iespējams sniegt pietiekami detalizētu informāciju par iespējamo pārrobežu ietekmi. Neskatoties uz to, ka plānošanas dokumentā tiek iekļauti uzdevumi, kas attiecas uz starptautiskajā līmenī aktuālu infrastruktūras attīstību, ar starptautiski svarīgu infrastruktūras objektu attīstību saistītā ietekme uz vidi tiek detalizēti vērtēta attiecīgo projektu ietekmes uz vidi novērtējumu ietvaros.

1. pielikums. Uzdevumu izvērtējums

Nr.	Uzdevums	Ietekme uz vides aspektiem							Komentāri (t.sk., mijiedarbība)
		Sabiedrības veselība		Klimata pārmaiņas	Bioloģiskā daudzveidība un ĪADT	Ainavas	Augsnes un grunts piesārņojums	Ūdens kvalitāte un plūdu risks	
		Gaisa kvalitāte	Troksnis						
1.	Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu	+	+	+	+	+/-	+	+	
		N	N	N	N	T	N	N	
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	
2.	Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus	++	+	+	n/a	+	+	+	
		T	N	N	n/a	T	N	N	
		V/I	V/I	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	
3.	Projektēt un izbūvēt <i>Rail Baltica</i> reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju <i>Rail Baltica</i> esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā	+	+	+	+	+/-	+	+	
		N	N	N	N	N	N	N	
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	
4.	Atjaunot datu pārraides pamattīklu un paplašināt funkcijas, nodrošinot vilcienu kustības vadību un citus dzelzceļa tehnoloģiskos procesus dzelzceļa stacijās, parkos, posmos un citos objektos	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
5.	Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	+	+/-	+	-	+	+	+/-	
		N	T	N	T	T	T	T	
		V/I	V/I	V/I	Ī, V/I	V/I	V/I	V/I	
6.	Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai	+/-	+/-	+/-	-	+	+/-	+/-	
		N	T	N	T	T	N	N	
		V/I	V/I	V/I	Ī	V/I	V/I	V/I	

7.	Izveidot mobilitātes punktus	++	+	+	+	+/-	+	+	
		N	N	N	N	T	N	N	
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	
8.	Izveidot un uzturēt transporta nozares datu nacionālā (valsts) piekļuves punktu	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
9.	Nodrošināt statiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus	0 (bet ar komentāru par rādītāju)	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
10.	Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu)	+	0	+	0	0	0	0	
		N	n/a	N	n/a	n/a	n/a	n/a	
		V/I	n/a	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a	
11.	Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu	0 (bet ar komentāru par rādītāju)	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
12.	Turpināt Rail Baltica projekta īstenošanu, vienlaikus attīstot Rīgu un Rīgas metropoles areāla teritoriju kā TEN-T tīklā integrētu multimodālu transporta mezglu, īstenojot pilsētas transporta un publiskās infrastruktūras pārkārtojumus	+	+/-	+	+	+/-	+	+/-	
		N	N	N	N	T	T	T	
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	
13.	Īstenot Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināļa attīstību, nosakot pārvaldības modeli, piesaistot operatoru, uzsākot būvniecību un nodrošinot konkurētspējīgu attīstību sasaistē ar	+/-	-	+/-	0	-	-	-	Vērtēta ietekme plānošanas periodā, kopumā sagaidāma ilglaicīga ietekme, kas tabulā nav vērtēta
		N	T	N	n/a	T	T	T	
		Ī	V/I	Ī	n/a	V/I	V/I	V/I	

	kaimiņvalstīm un citiem transporta veidiem Latvijā								
14.	Izstrādāt un ieviest Latvijas interesēm atbilstošu <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas un apkāpju vietu pārvaldības modeli	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
15.	Nodrošināt pasīvo infrastruktūru 5G mobilo sakaru tīka izvēršanai <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas trasē	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
16.	Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados	+	+/-	+/-	0	-	+/-	+/-	
		N	n/a	N	n/a	T	N	N	
		V/I	n/a	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	
17.	Atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga" (līgumu par gaisa satiksmi slēgšana, esošo līgumu modificēšana, sapratnes memorandu slēgšana, pagaidu administratīvo atļauju noformēšana, kodu dalīšanas līgumu slēgšana u.c.), vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	+/-	0	-	0	+/-	0	0	
		N	n/a	N	n/a	T	n/a	n/a	
		V	n/a	V/I	n/a	V/I	n/a	n/a	
18.	Nodrošināt jauna gaisa satiksmes vadības torņa būvniecību	0	-	0	0	0	+/-	0	Īslaicīga ietekme no būvniecības darbiem
		n/a	T	n/a	n/a	T	N	n/a	
		n/a	V/I	n/a	n/a	V/I	Ī	n/a	
19.	Attīstīt gaisa satiksmes vadības sistēmu un tās atbalsta sistēmas	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
20.	Turpināt īstenot Brīvo maršrutu gaisa telpas projektu	+	0	+	0	0	0	0	

		T	n/a	T	n/a	N	n/a	n/a	
		V/I	n/a	V/I	n/a	V/I	n/a	n/a	
21.	Integrēt bezpilotu gaisa kuģus gaisa satiksmes vadības sistēmā	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
22.	Attīstīt uz satelītu tehnoloģiju izmantošanu bāzētas augstas precizitātes navigāciju (PBN)	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
23.	Palielināt Lidostas "Rīga" termināļa kapacitāti, izbūvējot termināļa 6.kārtu, tajā skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savieto lidostas termināli ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa staciju	+	+/-	+	0	0	0	+/-	Iespējama īslaicīga ietekme uz augsnes kvalitāti būvniecības darbu laikā
		T	N/T	T	n/a	n/a	n/a	n/a	
		V/I	V/I	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a	
24.	Pabeigt īstenot Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu "Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā "Rīga""	+	0	+	0	0	0	0	
		T	n/a	T	n/a	N	N	N	
		V/I	n/a	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	
25.	Nodrošināt plānoto kravu apjoma apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru lidostā „Rīga”	+/-	+/-	+/-	0	0	0	0	
		N	N	n/a	N	N	N	N	
		V/I	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	V/I	
26.	Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai	-	-	-	0	0	0	+/-	
		N	T	N	n/a	n/a	n/a	N	
		V/I	V/I	V/I	n/a	n/a	n/a	I	
27.	Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu,	+	+	+	--	+	+	+	
		N	T	N	T	T	T	T	

	vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu	V/I	V/I	V/I	Ī, V/I	V/I	V/I	V/I	
28.	Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu	+	+	0	0	-	+/-	+/-	
		N	T	n/a	n/a	T	T	T	
		V/I	V/I	n/a	n/a	V/I	Ī	Ī	
29.	Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu	+	0	+	0	+/-	+/-	+/-	
		N	n/a	N	n/a	T	N	N	
		V/I	n/a	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	
30.	Veicināt kravas transportlīdzekļu drošai novietošanai paredzētu stāvlaukumu ierīkošanu	0	0	0	0	+/-	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	T	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	V/I	n/a	n/a	
31.	Nodrošināt 5G mobilo sakaru pārklājumu gar <i>VIA Baltica</i> transporta koridoru	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
32.	Nodrošināt pastāvīgu situācijas monitoringu un administratīvo šķēršļu identificēšanu tranzīta un loģistikas jomā ciešā sadarbībā ar nozares nevalstiskām organizācijām, kā arī attiecīgu priekšlikumu izstrādi un tālāku virzību Latvijas loģistikas sistēmas un nozares eksporta pakalpojumu (ostu, dzelzceļa, autopārvadājumu, kravu aviācijas, e-komercijas, loģistikas noliktavu pakalpojumu) konkurētspējas paaugstināšanā	+/-	+/-	+/-	0	0	0	0	
		N	N	N	n/a	n/a	n/a	n/a	
		V/I	V/I	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a	
33.	SKLOIS ietvaros nodrošināt esošos un veidot jaunus elektroniskos pakalpojumus	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	

34.	Nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu VIA LATVIA	+/-	+/-	+/-	0	0	0	0
		N	N	N	n/a	n/a	n/a	n/a
		V/I	V/I	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a
35.	Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu piestātnes	++	0	+	0	0	0	0
		T	n/a	T	n/a	n/a	n/a	n/a
		V/I	n/a	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a
36.	Rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus, t.sk. dziļumu, ostās	+/-	0	+/-	0	0	0	+/-
		N	n/a	N, T	T, N	n/a	n/a	N
		V/I	n/a	V/I	Ī, V/I	n/a	n/a	V/I
37.	Iegādāties ar vides aizsardzības un kuģošanas drošības ieviešanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru	++	0	+	+	+/-	+/_	+/-
		N	n/a	N	N	T	N	N
		V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I
38.	TEN-T pamattīkla ostās nodrošināt infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu, uzlabošanu loģistikas un ražojošā sektora attīstībai, kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, viļņlaužu un hidrobūvju pārbūvi digitalizācijas un kuģu vadības sistēmu modernizāciju	+/-	0	+/-	0	+/-	+/-	+/-
		N	n/a	N	n/a	T	N	T
		V/I	n/a	V/I	n/a	V/I	Ī, V/I	Ī, V/I
39.	TEN-T pamattīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievedceļu infrastruktūru	+/-	+/-	+/-	-	+/-	+/-	+/-
		N	N	N	T	T	N	N
		V/I	V/I	V/I	Ī, V/I	V/I	V/I	V/I
40.	Ostās ārpus TEN-T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru	+/-	0	+/-	0	+	+/-	+/-
		N	n/a	N	n/a	T	N	N
		V/I	n/a	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I

41.	Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānus	0	0	0	0	0	0	0
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
42.	Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus	+	+	+	+	+	+	+
		N	N	N	N	T	N	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I
43.	Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu	+/-	+	0	+	+/-	+	+
		N	N	n/a	N	N	N	N
		V/I	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	V/I
44.	Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai	+	+	+	+	+	+	+
		N	N	N	N	N	N	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I
45.	Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai	+	+/-	+	0	0	0	0
		N	T	N	n/a	n/a	n/a	n/a
		V/I	V/I	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a
46.	Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)	++	+	++	+	+	+	+
		N	T	N	N	N	N	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I
47.	Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai (vienota platforma/alternatīvo degvielu priekšrocības - bukleti, informatīvie centri, tiešās konsultācijas, informatīvās dienas, semināri)	+	+	+	+	+	+	+
		N	T	N	N	N	N	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I

48.	Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu	+	+	++	+	0	+	+
		T	T	N	N	n/a	N	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	n/a	V/I	V/I
49.	Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā, izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem atjaunojamā ūdeņraža nodrošināšanai transporta sektorā, izvērtējot piemērotāko ūdeņraža izgatavošanas, uzpildes staciju veidus, piegādes iespējas, ņemot vērā šajā jomā pieņemto ES politiku	+	+	+	+	0	+	+
		N	N	N	N	n/a	N	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	n/a	V/I	V/I
50.	Veikt publisko iepirkumu par tehniskās kontroles pakalpojumu sniegšanu transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates sistēmas ietvaros visos valsts reģionālajos centros, ievērojot normatīvajos aktos noteiktos transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles principus	0	0	0	0	0	0	0
		n.a.	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
		n.a.	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
51.	Izvērtēt iespējamus tehniskos risinājumus transportlīdzekļu atgāzu pēcapstrādes sistēmu pārbaudēm valsts tehniskajā apskatē un uz autoceļiem	+	0	0	0	0	0	0
		N	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
		V/I	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
52.	Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai	++	+/-	+	+	+	+	+
		T	T/N	T	N	T	N	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I
53.	Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaiņa	++	+/-	++	+	+	+	+
		T	T/N	T	N	N	T	N
		V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I	V/I
54.	Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu	+	+	+	0	+	+/-	+/-

		N	N	N	n/a	N	N	N	
		V/I	V/I	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	
55.	Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija	0	0	0	+	+	+	+	
		n/a	n/a	n/a	N	T	T	N	
		n/a	n/a	n/a	V/I	V/I	V/I	V/I	
56.	Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos	+/-	+	0	+	+/-	+	+	
		N	N	n/a	N	N	N	N	
		V/I	V/I	n/a	V/I	V/I	V/I	V/I	
57.	Sagatavot informāciju par kuģu ceļiem un atjaunot navigācijas karšu pārklājumu, t.sk. izvērtējot iespēju iegādāties hidrogrāfijas kuģi un daudzfunkcionālu hidrogrāfisko mērījumu aparatūras kompleksu	0	0	0	0	+	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	N	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	V/I	n/a	n/a	
58.	Nodrošināt starptautiskā regulējuma efektīvu ieviešanu un veicināt tā ievērošanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos	0	0	0	0	0	0	0	
		n.a.	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n.a.	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
59.	Izstrādāt un īstenot Rīcības plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā	+/-	+	0	0	0	0	0	
		N	T	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		V/I	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
60.	Piedalīties un organizēt nozares popularizēšanas pasākumus darba spēka un izglītojamo piesaistei (ēnu dienas, karjeras dienas, atvērto durvju dienas)	0	0	0	0	0	0	0	
		n.a.	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n.a.	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
61.	Sekmēt pētniecības un inovācijas attīstību transporta nozarē Latvijā un starptautiskā līmenī, veicinot sadarbību starp	+/-	0	+/-	0	0	0	0	
		N	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	

	transporta nozares pārstāvjiem, t.sk. valsts kapitālsabiedrībām, un zinātniskajām institūcijām	V/I	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
62.	Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
63.	Izvērtēt jūrnieku sertifikātu digitalizēšanas iespēju un izvēlēties optimālo risinājumu	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
64.	Veicināt un atbalstīt gaisa kuģu pilotu apmācības	0	0	0	0	0	0	0	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	

2. Pielikums. Sabiedriskās apspriešanas pārskats

(atsevišķā failā)