



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts [pasts@vpvb.gov.lv](mailto:pasts@vpvb.gov.lv), [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv)

Rīgā

05.02.2021

**Atzinums Nr. 4-03/1**  
**Par Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam**  
**Vides pārskatu**

2020. gada 14. decembrī Satiksmes ministrija Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk – Birojs) ir iesniegusi plānošanas dokumenta “*Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam*” (turpmāk – Pamatnostādnes) stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – SIVN) vides pārskatu (turpmāk – Vides pārskats). SIVN veica un Vides pārskatu sagatavoja SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” (turpmāk – Izstrādātāja). Pamatnostādnes izstrādāja Latvijas Republikas Satiksmes ministrija.

Likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk – Novērtējuma likums) 23. pieci *prim* panta sestā daļa noteic, ka Birojs sniedz atzinumu par vides pārskatu, ņemot vērā vides pārskata atbilstību normatīvo aktu prasībām un izraudzītā risinājuma pamatojumu, 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. Turpat noteikts, ka gadījumā, ja izraudzītais risinājums nav pietiekami pamatots, Birojs atzinumā norāda iebildumus, kas ņemami vērā, lemjot par plānošanas dokumenta apstiprināšanu.

Šis Biroja atzinums par Vides pārskata projektu sagatavots atbilstoši Novērtējuma likuma 23. pieci *prim* panta sestās daļas prasībām, vērtējot izraudzītā risinājuma pamatojumu un tā ietekmes uz cilvēku veselību un vidi būtiskumu, un tajā ietverti iebildumi, kas ņemami vērā, lemjot par plānošanas dokumenta apstiprināšanu.

**I. Vides pārskatā ietvertā informācija un izraudzītā risinājuma pamatojums:**

Plānošanas dokumenta Vides pārskats atbilstoši Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr.157 “*Kārība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums*” IV nodaļas “*Vides pārskatā iekļaujamā informācija*” (turpmāk – Noteikumi Nr.157) 8. punktā noteiktajam ietver šādu informāciju:

**1. Plānošanas dokumenta galvenie mērķi, risinājumi un iespējamās alternatīvas**

- 1.1. Plānošanas dokuments atbilst tiem plānošanas dokumentiem, kuriem nepieciešams veikt SIVN procedūru atbilstoši Noteikumu Nr. 157 II daļā noteiktajam, ņemot vērā plānošanas dokumentu raksturu un ietekmi.
- 1.2. Pamatnostādnes ir nacionāla līmeņa 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. Pamatnostādņu 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. Pamatnostādņu mērķis ir noteikts saskaņā ar vienu no *Eiropas zaļā kursa*<sup>1</sup> elementiem – **paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti**. Pamatnostādnes izstrādātas, ņemot vērā starptautiskos un ES politikas plānošanas dokumentus attiecībā uz transporta nozares attīstību, hierarhiski augstākos nacionāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentos (Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam<sup>2</sup> un Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam<sup>3</sup>) noteiktos mērķus un rīcības virzienus, kā arī Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020. gadam starpposma izvērtējumu<sup>4</sup> un 2018. gadā veikto aptauju par iespējamām Pamatnostādņu mērķiem, rīcības virzieniem un nepieciešamo sadarbību rezultātu analīzi<sup>5</sup>. Pamatnostādnes saskaņotas ar citiem nacionāla līmeņa politikas dokumentiem: Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam<sup>6</sup>, Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.–2030. gadam<sup>7</sup>, Latvijas Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.–2030. gadam<sup>8</sup>, Reģionālās politikas pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam<sup>9</sup>, Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānam laika posmam līdz 2030. gadam<sup>10</sup> u.c. dokumentiem.

### 1.3. Pamatnostādņēs noteikti šādi sasniedzamie politikas **rezultāti**:

- 1.3.1. Uzlabotas mobilitātes iespējas;
- 1.3.2. Samazināts transporta radītais gaisa piesārņojums, siltumnīcefekta gāzes (turpmāk –SEG) emisijas un uzlabota vides kvalitāte;
- 1.3.3. Nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi;

---

<sup>1</sup>European Commission, 2019. Communication From the Commission to The European Parliament, The European Council, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of the Regions: The European Green Deal. COM(2019) 640 final. [https://ec.europa.eu/info/files/communication-european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/files/communication-european-green-deal_en)

<sup>2</sup> Pieejams: [https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija\\_2030\\_6.pdf](https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija_2030_6.pdf)

<sup>3</sup> Pieejams: [https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027\\_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81\\_1.pdf](https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/NAP2027_apstiprin%C4%81ts%20Saeim%C4%81_1.pdf)

<sup>4</sup> LR Satiksmes Ministrija, 2017. Informatīvais ziņojums: Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.- 2020.gadam starpposma izvērtējums. <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40429084>

<sup>5</sup> 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 Jūrniecības savienība, Ārvalstu investoru padome), saņemot 20 atbildes.

<sup>6</sup> 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>

<sup>7</sup> 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>

<sup>8</sup> <https://likumi.lv/ta/id/312423-par-latvijas-nacionalo-energetikas-un-klimata-planu-20212030-gadam>

<sup>9</sup> Ministru kabineta rīkojums Nr. 587 (26.11.2019. (prot. Nr. 54 63. §)) Par Reģionālās politikas pamatnostādņēm 2021.-2027. gadam. Likumi.lv- Latvijas Republikas tiesību akti. <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

<sup>10</sup> VARAM, 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>

- 1.3.4. Paaugstināta transporta drošība un drošums;
- 1.3.5. Sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.
- 1.4. Izvirzīto politikas mērķu un rezultātu sasniegšanai ir noteikti rīcības virzieni un veicamie uzdevumi. 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**. Infrastruktūras attīstības plānošana paredzēta, ņemot vērā militārās mobilitātes vajadzības, un, kur tas nepieciešams, saskaņā ar ES divējādas pielietojamības prasībām.
- 1.5. Izvirzīto mērķu un rezultatīvo rādītāju sasniegšanai Pamatnostādnēs noteikti šādi **rīcības virzieni un uzdevumi**:
- 1.5.1. Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" attīstība: 1) Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, t.sk. uzlabot vides pieejamību un drošību, kā arī palielināt pārvietošanās ātrumu, 2) Attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus; 3) Projektēt un izbūvēt Rail Baltica reģionālās stacijas, integrējot dzelzceļa līniju Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību sabiedriskā transporta maršrutu tīklā; 4) Atjaunot datu pārraides pamattīklu un paplašināt funkcijas, nodrošinot vilcienu kustības vadību un citus dzelzceļa tehnoloģiskos procesus dzelzceļa stacijās, parkos, posmos un citos objektos; 5) Pārbūvēt valsts reģionālos autoceļus, stiprināt virsmas nestspēju, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu; 6) Pārbūvēt un atjaunot valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļus administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai; 7) Izveidot mobilitātes punktus; 8) Izveidot un uzturēt transporta nozares datu nacionālā (valsts) piekļuves punktu; 9) Nodrošināt statistiskus un dinamiskus maršrutu un satiksmes datus; 10) Ieviest vienotu sabiedriskā transporta biļešu sistēmu, (t.sk. reģionālajiem autobusu pārvadājumiem, integrācija ar vilcienu biļešu sistēmu); 11) Ieviest braukšanas maksas atvieglojumu saņēmēju elektroniskās identifikācijas un uzskaites sistēmu.
- 1.5.2. Starptautiskās savienojamības uzlabošana: 1) 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; 2) 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; 3) Izstrādāt un ieviest Latvijas interesēm atbilstošu Rail Baltica dzelzceļa līnijas un apkalpes vietu pārvaldības modeli; 4) Nodrošināt pasīvo infrastruktūru 5G mobilo sakaru tīkla izvēršanai Rail Baltica dzelzceļa līnijas trasē; 5) Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados; 6) Atbilstoši pieprasījumam paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā "Rīga", vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai; 7) Nodrošināt jauna gaisa satiksmes vadības torņa būvniecību; 8) Attīstīt gaisa satiksmes vadības sistēmu un tās atbalsta sistēmas; 9) Turpināt īstenot Brīvo maršrutu gaisa telpas projektu; 10) Integrēt bezpilotu gaisa kuģus gaisa satiksmes vadības sistēmā; 11) Attīstīt uz satelītu tehnoloģiju izmantošanu bāzētas augstas precizitātes navigāciju; 12) Palielināt lidostas "Rīga" termināļa kapacitāti, izbūvējot termināļa 6. kārtu, tajā skaitā izbūvējot infrastruktūru, kas savieto lidostas termināli ar Rail Baltica dzelzceļa staciju; 13) Pabeigt īstenot Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu "Veicināt drošību un vides prasību ievērošanu starptautiskajā lidostā "Rīga"; 14) Nodrošināt plānoto kravu apjoma apkalpošanai nepieciešamo

infrastruktūru; 15) Izvērtēt iespējas atbalstīt reģionālo lidostu attīstību, vienlaikus plānojot un īstenojot pasākumus ietekmes uz vidi mazināšanai; 16) Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN–T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu; 17) Realizēt Ķekavas apvedceļa PPP projektu; 18) Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN –T tīklu; 19) Veicināt kravas transportlīdzekļu drošai novietošanai paredzētu stāvlaukumu ierīkošanu un 20) Nodrošināt 5G mobilo sakaru pārklājuma izvēšanu gar VIA Baltica transporta koridoru.

1.5.3. Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana: 1) Nodrošināt pastāvīgu situācijas monitoringu un administratīvo šķēršļu identificēšanu tranzīta un loģistikas jomā ciešā sadarbībā ar nozares nevalstiskām organizācijām; 2) Nodrošināt esošos un veidot jaunus elektroniskos pakalpojumus; 3) Nodrošināt koordinētu transporta un loģistikas nozares eksporta pakalpojumu virzību starptautiskā tirgū un Latvijas iekļaušanos mūsdienīgās globālās piegādes ķēdēs ar vienotu nozares zīmolu VIA LATVIA; 4) Virzībai uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostu pietātnes; 5) Rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus, t.sk. dziļumu ostās; 6) Iegādāties ar vides aizsardzības un kuģošanas drošības ievērošanu saistītas iekārtas un peldlīdzekļus, un ostās izbūvēt attiecīgu infrastruktūru; 7) TEN –T pamattīkla ostās nodrošināt infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu loģistikas un ražojošā sektora attīstībai, kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, viļņlaužu un hidrobūvju pārbūvi, digitalizācijas un kuģu vadības sistēmu modernizāciju; 8) TEN – T tīkla ostās attīstīt autotransporta un dzelzceļa pievadceļu infrastruktūru; 9) Ostās ārpus TEN–T tīkla modernizēt koplietošanas infrastruktūru.

1.5.4. Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana: 1) Izstrādāt un īstenot Ceļu satiksmes drošības plānus; 2) Izstrādāt un īstenot Mikromobilitātes attīstības plānus; 3) Pārskatīt un īstenot Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu; 4) Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai; 5) Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai; 6) Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana; 7) Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai; 8) Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. valsts pārvaldes iestādēs, kapitālsabiedrībās, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu; 9) 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; 10) 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; 11) Izvērtēt iespējamus tehniskos risinājumus transportlīdzekļu atgāzu pēcapstrādes sistēmu pārbaudēm valsts tehniskajā apskatē un uz autoceļiem; 12) Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai; 13) Jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegāde un esošā dīzeļvilcienu ritošā sastāva nomaīņa; 14) Atjaunot elektrovilcienu ritošo sastāvu; 15) Dzelzceļa radītā vides piesārņojuma sanācija; 16) Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai konkurētspējas veicināšanai iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumos; 17) Sagatavot

informāciju par kuģu ceļiem un atjaunojot navigācijas karšu pārklājumu, t.sk. izvērtējot iespēju iegādāties hidrogrāfijas kuģi un daudzfunkcionālu hidrogrāfisko mērījumu aparātūras kompleksu; 18) Nodrošināt starptautiskā regulējuma efektīvu ieviešanu un veicināt tā ievērošanu uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos; 19) Izstrādāt un īstenot Rīcības plānus trokšņa samazināšanai valsts nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu tuvumā.

- 1.5.5. Pētniecības un inovāciju izmantošana, pētnieku un politikas veidotāju sadarbība un mūsdienu prasībām atbilstošu transporta nozares speciālistu sagatavošana.
- 1.6. Vides pārskatā norādīts, ka, veicot plānošanas dokumenta SIVN, ir izvēlēta un novērtēta kā alternatīva situācija, ja Pamatnostādnes netiek realizētas jeb “*nulles*” alternatīva.
- 1.7. Saistībā ar plānotajiem attīstības virzieniem un mērķiem, kā arī plānošanas dokumenta iespējamām alternatīvām Birojs sniedz savu viedokli:
- 1.7.1. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 1. panta 7. punktu un Noteikumu Nr. 157 8.7. punktu Vides pārskatā identificē, apraksta un izvērtē plānošanas dokumenta un iespējamo alternatīvu ietekmi uz vidi, ņemot vērā plānošanas dokumenta izstrādes mērķus un teritoriju, kura varētu tikt ietekmēta. Dažādu risinājumu novērtēšanas mērķis ir izvēlēties un pamatot piemērotāko risinājumu.
- 1.7.2. Birojs secina, ka Pamatnostādņēm SIVN izstrādes gaitā kā alternatīva vērtēta tikai “*nulles*” alternatīva, t.i., ja Pamatnostādnes netiek realizētas. Tomēr plānošanas dokumenta īstenošanas alternatīvu vērtējums (Noteikumu Nr. 157 8.7. punkts) ir neatņemama SIVN sastāvdaļa, kad salīdzinājumā (kontekstā ar sasniedzamajiem mērķiem) – jāatspoguļo, kā nonākts pie secinājuma, ka Pamatnostādņēs noteikto mērķu sasniegšanai nosakāmi tieši konkrētie rīcību virzieni un atbalstāmās darbības (piemēram, valsts galveno TEN-T tīkla autoceļu pārbūve par ātrgaitas valsts ceļiem, jaunu dzelzceļa maršrutu attīstība, apvienota dzelzceļa un autoceļa tilta pār Daugavu izbūve u.c.). Šādi risinājumi nav atspoguļoti Vides pārskatā, salīdzinot un pamatojot lēmumu pieņemšanas procesu.
- 1.7.3. Noteikumu Nr. 157 8.7. punkts paredz, ka Vides pārskatā nepieciešams atspoguļot, kādi plānošanas risinājumi plānojuma izstrādes procesā vērtēti, un, veicot izvērtētu salīdzinājumu, pamatot konkrēto risinājumu (šajā gadījumā – rīcības virzieni un atbalstāmie uzdevumi) izvēli. Pamatnostādnes satur plašus/ visaptverošus rīcības virzienus un uzdevumus/pasākumus to ietvaros definēto uzdevumu sasniegšanai, attiecīgi – ir saprotams, ka ne katram uzdevumam var būt apsvērta alternatīva, pamatojot izvēlēto risinājumu, turklāt to izvērtēšana varētu būt sarežģīta, ņemot vērā plānošanas dokumenta detalizācijas pakāpi. Tomēr Vides pārskatā ar salīdzināšanu un novērtējumu nepieciešams atspoguļot lēmumu pieņemšanas procesu, caur kuru nonākts vismaz pie konkrētā sasniedzamo politikas rezultātu saraksta, kā arī vismaz tiem galvenajiem rīcības virzieniem/uzdevumiem, kuri radīs būtiskāko ietekmi uz vidi, jo Pamatnostādnes noteiks vadlīniju plānošanas periodā prioritāri atbalstāmajiem pasākumiem. Birojam nav šaubu, ka šādā lēmumu pieņemšanas procesā bijuši apsvērti arī citi virzieni un pasākumi konkrēto uzdevumu izpildei, taču Vides pārskats atspoguļo vērtējumu tikai jau fiksētam gala dokumentam (nevērtējot procesā apsvērtās alternatīvas). Ņemot vērā minēto, vides pārskatā pašlaik iztrūkst izvēlēta risinājuma pamatojuma, kas novēršams, iekļaujot Vides pārskatā attiecīgo izvērtējumu.
- 2. Esošā vides stāvokļa apraksts, īpaši aspektos, kuras plānošanas dokumenta īstenošana var būtiski ietekmēt, un iespējamās izmaiņas, ja plānošanas dokuments netiktu īstenots**

- 2.1. Vides pārskatā izmantota publiski pieejamā informācija, t.sk., izmantojot statistikas datus, tostarp VSIA “*Latvijas Vides, Ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs*” (turpmāk – LVĢMC), dažādu politikas plānošanas dokumentu analītisko daļu, vides stāvokļa pārskatus, vides monitoringa atskaišu datus, pētījumu rezultātus un citus avotus. Datu analizē izmantotas kvantitatīvās un kvalitatīvās novērtēšanas metodes, ņemot vērā informācijas un datu veidu.
- 2.2. Vides pārskatā iekļauta informācija par esošo vides stāvokli, analizējot datus par esošo vides stāvokli teritorijās, kuras plānošanas dokumenta īstenošana var būtiski ietekmēt, iekļaujot būtiskāko ar izvērtējamo plānošanas dokumentu saistīto vides problēmu aprakstu.
- 2.3. Rezumējoši, – galvenajos ietekmes aspektos – vides pārskatā secināts, ka:
- 2.3.1. Latvijā transporta sektors ir viens no lielākajiem gaisa piesārņojuma avotiem. Transporta sektors 2018. gadā sastādīja 42,7 % no kopējā radītā slāpekļa oksīdu (NO<sub>x</sub>) emisiju apjoma valstī<sup>11</sup>, kur lielāko daļu (73%) ietekme tika radīta no autotransporta, salīdzinoši mazāka (22%) no dzelzceļa, bet no iekšzemes kuģniecības – 4 % un aviācijas – ~1 % no kopējā NO<sub>x</sub> emisiju apjoma. Tāpat transporta sektors nozīmīgi ietekmē vidi ar oglekļa oksīda (CO), sēra oksīdu (SO<sub>x</sub>) un nemetāna gaistošo emisiju (NMGOS) piesārņojumu (attiecīgi 11,1%, 1,6% un 5,7% no kopējā šo piesārņojošo vielu daudzuma).<sup>12</sup> CO un NMGOS piesārņojumu, galvenokārt, veido autotransports (attiecīgi 90% un 85% no kopējā šo vielu piesārņojuma). Transporta radītās SO<sub>2</sub> emisijas ir būtiski samazinājušās pēc stingrāku prasību ieviešanas par pieļaujamo sēra saturu autotransportā un dzelzceļā izmantotajām degvielām. Arī transporta sektora radītā CO un NMGOS piesārņojuma daudzumam ir tendence samazināties, palielinoties videi draudzīgāku automobiļu izmantošanai. Emisiju daudzuma samazinājumu ietekmē arī zemāks degvielas patēriņš un labāku tehnoloģiju izmantošana autotransportā, kas novērš nepilnīgu degvielas sadegšanu.<sup>13</sup> Vienlaicīgi piesārņojošo vielu emisija rodas arī no tādām darbībām kā kravu pārkraušana ostu termināļos, autotransporta riepu nolietojuma autotransporta saskares ar ceļa virsmu rezultātā u.c., kas ir uzskatāmi arī kā daļiņu PM<sub>10</sub> un PM<sub>2,5</sub> avoti.
- 2.3.2. Atbilstoši autotransporta piesārņojuma avotu ietekmes stacijās veiktajiem novērojumiem 2018. gadā<sup>14</sup> stacijās Rīgā “*Brīvības iela*” un “*Kronvalda bulvāris*”, Liepājā “*Liepāja*” un Rēzeknē “*Rēzekne*” tika pārsniegts Pasaules Veselības Organizācijas rekomendētais daļiņu PM<sub>10</sub> gada lielums, kā arī LR Ministru kabineta noteiktais gada apakšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis cilvēka veselības aizsardzībai (20 μg/m<sup>3</sup>), kā arī stacijās “*Ventspils*”, “*Liepāja*” un “*Rēzeknē*” tika pārsniegts Pasaules Veselības Organizācijas rekomendētais daļiņu PM<sub>2,5</sub> gada lielums (10 μg/m<sup>3</sup>).
- 2.3.3. Būtisks aspekts, kas rada lielākās autotransporta NO<sub>x</sub> emisijas, ir vecu transportlīdzekļu īpatsvars kopējā autoparkā<sup>15</sup>. Pamatnostādnēs ir aplūkots Bāzes scenārijs (ņemot par pamatu 2005. gada datus), kurā, ievērojot prognozētās tendences esošo automobiļu pakāpeniskai nomaiņai, kā arī prognozējot emisiju izmaiņu tendences dažādos sektoros, t.sk., rūpniecības, enerģijas pārveidošanas, pakalpojumu un mājsaimniecību sektorā, tiek aprēķinātas NO<sub>x</sub> prognozes 2030. gadam. Secināts, ka, turpinoties Bāzes scenārija attīstībai, NO<sub>x</sub> emisiju

<sup>11</sup> 2020. gadā iesniegtās gaisu piesārņojošo vielu inventarizācijas kopsavilkums. Pieejams: [https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Gaiss/Piesarnojums/New/2020\\_konsp.pdf](https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Gaiss/Piesarnojums/New/2020_konsp.pdf)

<sup>12</sup> [https://www.ceip.at/ms/ceip\\_home1/ceip\\_home/status\\_reporting/2020\\_submissions/](https://www.ceip.at/ms/ceip_home1/ceip_home/status_reporting/2020_submissions/)

<sup>13</sup> [https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Gaiss/Piesarnojums/New/2020\\_konsp.pdf](https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Gaiss/Piesarnojums/New/2020_konsp.pdf)

<sup>14</sup> Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2018. gadā, LVĢMC, 2019

<sup>15</sup> “*Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānā 2019.-2030. gadam*” VARAM, 2020. gads

prognozes pārsniedz noteikto emisiju mērķi 2020. gadā par ~ 20 %, bet 2030. gadā tās ir ~ par 10 % lielākas nekā noteiktais emisiju mērķis.<sup>16</sup> Saskaņā ar Bāzes scenārija SO<sub>2</sub> un NMGOS emisijas prognozēm 2020. gadam un 2030. gadam noteiktais emisiju mērķis tiek izpildīts. Savukārt daļiņu PM<sub>2,5</sub> kopējās emisijas prognozētas par 8,1 % lielākas nekā 2030. gada mērķī noteikts. Tomēr par galvenajiem daļiņu PM<sub>2,5</sub> emisijas avotiem 2030. gadā tiek uzskatīts mājsaimniecības un pakalpojumu sektors (48,8 %), enerģijas pārveidošanas sektors (19,8 %) un rūpniecības sektors (17,0 %). Vienlaicīgi tiek prognozēta daļiņu PM<sub>2,5</sub> emisiju samazināšanās transporta sektorā, kas sastādīs aptuveni 4,1 % no 2030. gadā radītajām daļiņu PM<sub>2,5</sub> emisijām.

- 2.3.4. 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 piegulušās teritorijas. Saskaņā ar Rīgas brīvdostas sagatavotajām atskaitēm par gaisa kvalitātes mērījumiem 2019. gadā stacijās, kas atrodas ārpus darba vides Kundziņsalā un Mangaļsalā, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub> un benzola gada vidējās koncentrācijas nepārsniedz cilvēka veselības aizsardzībai noteiktās gada vidējās robežvērtības.<sup>17</sup> Ventspils pilsētā laikā no 2015. gada līdz 2017. gadam konstatēti daļiņu PM<sub>10</sub> un benz(a)pirēna apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai kalendārā gada robežlieluma pārsniegumi, savukārt 2018. gadā nav reģistrēti piesārņojošo vielu robežlielumu un mērķlielumu pārsniegumi.<sup>18</sup> Liepājas pilsētā laikā no 2015. gada līdz 2018. gadam konstatēti gan daļiņu PM<sub>10</sub> augšējā, gan daļiņu PM<sub>2,5</sub> apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai kalendārā gada robežlielumu pārsniegumi, gan arī NO<sub>2</sub> apakšējā piesārņojuma novērtēšanas sliekšņa cilvēka veselības aizsardzībai pārsniegumi un benz(a)pirēna kalendārā gada mērķlieluma pārsniegumi.
- 2.3.5. Dzelzceļa tīkla pakāpeniskas elektrifikācijas rezultātā, samazinās pārvadājumi, izmantojot dīzeļvilci, kā rezultātā samazinās tādu radīto piesārņojošo vielu kā NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, daļiņu PM<sub>10</sub>, daļiņu PM<sub>2,5</sub>, CO u.c. emisiju apjoms.
- 2.3.6. 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.
- 2.3.7. Transporta sektors ir viens no lielākajiem siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas avotiem, 2017. gadā sastādot 29,4 % no kopējām SEG emisijām valstī, savukārt autotransports sastāda 93,88% no kopējām transporta sektora SEG emisijām<sup>19</sup>. Izvērtējot transporta sektora tendences, neīstenojot Pamatnostādnes un neattīstot sabiedriskā transporta tīklu un alternatīvus pārvietošanās veidus, var sagaidīt pieaugumu privātā autotransporta izmantošanā.
- 2.3.8. Transporta nozarē galvenais vides trokšņa avots ir autotransports, kam seko gaisa kuģu un dzelzceļa radītais troksnis. 2017. gadā tika izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāni (no 2019. līdz 2023. gadam) valsts autoceļu posmiem, uz

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

<sup>17</sup> Gaisa kvalitātes mērījumi Rīgas brīvdostā 2019. gada decembrī

<sup>18</sup> Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2018. gadā, LVGMC, 2019

<sup>19</sup> Latvia's National Inventory Report. Submission under UNFCCC and the Kyoto Protocol. Common Reporting Formats (CRF). 2019.



kuriem satiksmes intensitāte 2014. gadā pārsniedza 3 milj. transportlīdzekļu gadā.<sup>20</sup> Trokšņa stratēģiskās kartes kopējais autoceļu posmu garums ir 288,6 km, no kuriem 256,7 km – valsts galvenie autoceļi, 29,6 km – valsts reģionālie autoceļi un 2,3 km – vietējie autoceļi. Saskaņā ar trokšņa stratēģiskās kartes datiem autotransporta radītais trokšņa piesārņojuma līmenis dienas periodā ir augstāks par 55 dB (A) apmēram 123 km<sup>2</sup> lielā teritorijā, vakara periodā – 94 km<sup>2</sup> lielā teritorijā, bet nakts periodā – 43 km<sup>2</sup> plašā teritorijā. Autotransporta radītais troksnis pārsniedz vides trokšņa robežlielumus dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās, kuru summārā platība ir apmēram 29 km<sup>2</sup>.<sup>21</sup>

- 2.3.9. 2017. gadā tika izstrādāta starptautiskās lidostas “Rīga” trokšņa stratēģiskā karte, par pamatu izmantojot 2016. gada lidojumu datus. Saskaņā ar trokšņa stratēģiskās kartes datiem lielākie vides trokšņa robežlielumu pārsniegumi konstatēti galvenokārt, 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.<sup>22</sup>
- 2.3.10. 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 trokšņa stratēģiskās kartēs iekļautais dzelzceļa līniju garums veido 70,92 km. Atbilstoši rezultātiem konstatēts, ka Latvijā noteiktie vides trokšņa robežlielumi ir pārsniegti teritorijās tiešā dzelzceļa līniju tuvumā, tostarp apbūves teritorijās, kur trokšņa piesārņojuma līmenis diennakts periodā ir lielāks par 55 dB (A), atrodas 718 mājokļi ar kopējo iedzīvotāju skaitu 7135.<sup>23</sup>
- 2.3.11. Transporta infrastruktūras radītā negatīvā ietekme uz bioloģisko daudzveidību var būt tieša (attiecībā uz rāpuļiem, abiniekiem, putniem, kā arī dažādiem biotopiem) un netieša (piemēram, saistībā ar izmaiņām hidroloģiskajā režīmā, kā arī ceļu nomales var kalpot par izplatības koridoriem svešzemju un invazīvām sugām). Galvenās iespējamās transporta koridoru ietekmes uz šādu teritoriju bioloģisko daudzveidību ir teritorijas fragmentācija, kā arī specifiska ietekme uz dažādām sugām. No 655 Latvijas teritorijā esošajām īpaši aizsargāmām dabas teritorijām (turpmāk – ĪADT) valsts galvenie autoceļi šķērso 13, valsts reģionālie autoceļi – 44, bet dzelzceļi – 10 ĪADT. Savukārt esošā ostu infrastruktūra 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 biotopiem.<sup>24</sup>
- 2.3.12. Esošie autoceļi un dzelzceļa līnijas Latvijā šķērso vai atrodas netālu no daudzām ainaviski augstvērtīgām teritorijām. Ainavu vizuālie faktori ir nozīmīgi arī pieaugošajā velo infrastruktūras attīstībā, velo un gājēju celiņi nereti tiek veidoti kā promenādes ainaviski pievilcīgās vietās gar ūdensobjektiem u.tml. Pamatnostādnēs paredzētie modernizācijas un citi attīstības risinājumi mijiedarbībā ar pilsētvides attīstību ir būtiski ainavu kvalitātes uzlabošanā.
- 2.3.13. 2020. gadā Latvijas piesārņoto vietu reģistrā ir iekļautas 716 piesārņotas vietas, no

<sup>20</sup> [https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2018/06/R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81na-kopsavilkums\\_new.pdf](https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2018/06/R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81na-kopsavilkums_new.pdf)

<sup>21</sup> [https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2018/06/R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81na-kopsavilkums\\_new.pdf](https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2018/06/R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81na-kopsavilkums_new.pdf)

<sup>22</sup> <https://www.riga-airport.com/files/documents/attachments/rix-2016-tsk-m.pdf>

<sup>23</sup> Trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns ir pieejami VAS “Latvijas dzelzceļš” mājaslapā <https://www.ldz.lv/troksnis>

<sup>24</sup> <http://www.varam.gov.lv/lat/publ/met/?doc=18713>



kurām 18 ir transporta objekti (dzelzceļš un mašīnbūve).<sup>25</sup> Liels papildus piesārņojums, kas ietekmē grunti, rodas autotransporta vai dzelzceļa avāriju rezultātā, īpaši, ja tiek transportētas videi bīstamas un kaitīgas vielas, tomēr 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 apledojuma kausēšanai piesārņo augsni ar sāls maisījumu (NaCl).<sup>26</sup> Bīstams virszemes ūdeņu un grunts piesārņojums rodas arī ostu teritorijās (piemēram, 2016. gada martā tika konstatēts, ka Mangaļsalā SIA “Vexoil Bunkering” teritorijā ~10 ha lielā platībā ir noticis Daugavas virsmas piesārņojums).

2.3.14. Latvijā darbojas trīs lielās ostas (Ventspils, Rīga un Liepāja) un septiņas mazās ostas (Engure, Lielupe, Mērsrags, Pāvilosta, Roja, Salacgrīva un Skulte). Puse no kravām, kas tiek pārvadātas, uzglabātas un pārkrautas ostās, ir naftas produkti. Kā viena no identificētajām problēmām ostu teritorijās ir tas, ka ne visas ostas nodrošina atbilstošas pieņemšanas iekārtas visu veidu atkritumiem, kas saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem ir jānodod atkritumu pieņemšanas iekārtā ostā.<sup>27</sup>

2.3.15. LVĢMC izstrādātajās plūdu riska kartēs ir identificētas riska vietas, kur pie dažādiem plūdu scenārijiem ir iespējama autoceļu un dzelzceļa applūšana, tostarp pie lielas (10%) varbūtības plūdiem valsts galveno un reģionālo autoceļu applūšana iespējama 96 vietās, bet dzelzceļi pie šā paša plūdu scenārija var applūst 15 vietās. 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.<sup>28</sup>

2.4. Saistībā ar Vides stāvokļa novērtējumu un no tā izrietošiem vides problēmu jautājumiem Birojs sniedz savu viedokli:

2.4.1. Novērtējis sniegto informāciju, Birojs secina, ka Vides pārskatā (3. nodaļa) ir iekļauta informācija par esošo vides stāvokli galvenajos ietekmes aspektos, ar ko saistīti transporta nozares lielākie izaicinājumi un vides problēmas. Informācija, galvenokārt, sniegta kontekstā ar plānošanas dokumentā noteiktajiem rīcības virzieniem un to īstenošanas risinājumiem (tik tālu, cik tas iespējams, ņemot vērā paša plānošanas dokumenta detalizācijas pakāpi, kas ietekmē vērtējumu detalizāciju, piemēram, par dzelzceļa iespējamo attīstību tā ir ļoti konspektīva).

2.4.2. Vienlaicīgi Birojs konstatē, ka Pamatnostādnes paredzētie turpmākās attīstības scenāriji vides mērķu sasniegšanai un ilgtspējīgai mobilitātei tiek saistīti arī ar tādiem uzdevumiem kā: 1) sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība un infrastruktūras pieejamības uzlabošana, to nodrošinot kā konkurētspējīgu alternatīvu privāto automobiļu izmantošanai, 2) fosilo degvielu izmantošanas samazināšana, attīstot alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību, 3) gājēju un veloceļu infrastruktūras attīstība, nodrošinot drošu mikromobilitāti, 4) tiesiskā regulējuma salāgošana, lai panāktu vides trokšņa pārvaldības modeļa atbilstību sabiedrības veselības un transporta nozares attīstības interesēm<sup>29</sup>. Lai arī ne visos gadījumos šādi

<sup>25</sup> 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>

<sup>26</sup> N.Stojic, M.Pucarevic, G.Stojic, Railway transportation as a source of soil pollution, 2017.

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

<sup>27</sup> Vides politikas pamatnostādnes 2014.–2020. gadam

<sup>28</sup> Sākotnējais plūdu riska novērtējums 2019.-2024. gadam, LVĢMC, Rīga

<sup>29</sup> Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam. 1. pielikums. Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi.

uzdevumi ir tieši saistīti ar vides stāvokli, tie tomēr ar vides aspektiem un vides stāvokli korelē, tādēļ būtu rekomendējams arī šajās jomās sniegt īsu esošās situācijas izvērtējumu, kur iespējams, problēmsituācijās iezīmējot nepieciešamo virzību detalizētāk.

- 2.4.3. Izskatot Vides pārskatā sniegto informāciju par esošās situācijas analīzi kontekstā ar plānošanas dokumentā paredzamajām transporta nozares turpmākās attīstības tendencēm, Birojs secina, ka Vides pārskatā sniegtā informācija vairāk fokusēta uz transporta radīto gaisu piesārņojošo emisiju un trokšņu rādītājiem un to analīzi, tomēr Biroja vērtējumā būtu nepieciešams izvērtēt esošo situāciju saistībā arī ar Pamatnostādnēs izvirzītajiem izaicinājumiem transporta nozares attīstībā, tostarp ar alternatīvo degvielu izmantošanu, dzelzceļa potenciāla izmantošanu, gan pasažieru, gan kravu pārvadājumos, kuģniecības un aviācijas sektora iespējām, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu un veloceļu infrastruktūras pieejamību. Līdz ar to Vides pārskatā esošās situācijas raksturojumā būtu lietderīgi sniegt informāciju, piemēram, par valstī esošo elektrotransportlīdzekļu nodrošinājumu ar elektrotīkla pieslēgumiem, veloceļu infrastruktūras pieejamību u.c. ar Pamatnostādnēs vides mērķu sasniegšanai un ilgtspējīgai mobilitātei paredzētajiem turpmākās attīstības risinājumiem saistītajiem aspektiem.
- 2.4.4. Papildus precizējama lidostas "Rīga" trokšņa robežlielumu pārsniegumu teritorija, kas pašlaik nav viennozīmīgi norādīta. Vides pārskata 37.lpp tekstā sniegta informācija: *"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 iedzīvotāji".* Vienlaicīgi Birojs konstatē, ka 2017. gadā izstrādātajā dokumentā *Valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga" trokšņa stratēģiskā karte"*, kas Vides pārskatā norādīts kā sniegtās informācijas avots, minētās trokšņu robežlielumu pārsniegumu platības norādītas km<sup>2</sup> nevis ha, kā tas norādīts Vides pārskatā. Birojs lūdz izlabot Vides pārskatā minēto neprecizitāti.

### **3. Plānošanas dokumenta īstenošanas būtiskās ietekmes uz vidi novērtējums**

- 3.1. Vides pārskatā vērtēta Pamatnostādņu, tostarp plānoto uzdevumu īstenošanas ietekmes būtiskums attiecībā uz gaisa kvalitāti, troksni, klimata pārmaiņām, bioloģisko daudzveidību, ainavu, augsnes un grunts piesārņojumu un ūdens kvalitāti un plūdu risku, akcentējot tos plānotos pasākumus, kuru ietekmes būtiskuma mazināšanai būtu vēlams pievērst īpašu uzmanību:
- 3.1.1. Attiecībā uz gaisa kvalitāti secināts, ka Programmas īstenošanas rezultātā kopumā tiks samazināts emisiju gaisā apjoms. Vides pārskatā pasākumi, kuru rezultātā tiks sekmēta gaisa kvalitātes uzlabošana, tiek saistīti, galvenokārt, ar mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita pieaugumu un alternatīvo degvielu izmantošanu, kā arī transporta sistēmas pilnveidošanu (īpaši dzelzceļa pārvadājumos). Savukārt ar loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšanas īstenošanu, kā rezultātā prognozēta ražošanas un konteinerkravu apgrozījuma palielināšanās, ietekme uz gaisa kvalitāti vērtēta kā *"nav zināma"*. Vides pārskatā ir norādīti plānotie pasākumi, kuru ietekme uz gaisa kvalitāti var būt negatīva un vērā ņemama, sniedzot risinājumus ietekmes mazināšanai. Piemēram, 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, tāpēc nepieciešams veicināt sabiedriskā transporta sistēmas attīstību. Tāpat, 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.

- 3.1.2. Klimata pārmaiņu mazināšanai Pamatnostādnēs ir iekļauti uzdevumi, kas orientēti uz SEG emisiju samazināšanu transporta sektorā, tostarp saistībā ar sabiedriskā transporta pieejamību un mikromobilitātes alternatīvām, kā arī alternatīvu degvielas veidu infrastruktūras nodrošināšanu. Tomēr neviennozīmīgi klimata pārmaiņu kontekstā vērtēta aviācijas attīstība, īpaši tie pasākumi, kas orientēti uz lidojumu un pasažieru skaita palielināšanu. Kā viens no risinājumiem tiek minēta *Rail Baltica* maršruta attīstība, kas piedāvātu ilgtspējīgāku alternatīvu lidojumiem. Vides pārskatā sniegti konkrēti pasākumi ietekmes mazināšanai uz klimata pārmaiņām: 1) nepieciešams mazināt sasaušanas–atkušanas ietekmi uz autoceļiem, 2) pārbūvējot un/vai atjaunojot autoceļus, jāizvēlas tāds segums, kas ir piemērots paredzamajiem sasaušanas–atkušanas un karstuma stresa riskiem, 3) izbūvējot jaunus sliežu ceļus un veicot to nomaiņu, jāņem vērā nākotnes karstuma stresa radītie riski un jāīsteno inženiertehniskie pasākumi tā mazināšanai, 4) 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, 5) izbūvējot vai atjaunojot transporta infrastruktūru, jāveicina ilgtspējīgu lietusūdens apsaimniekošanas un drenāžas risinājumu izveide, pamatojoties uz zaļās infrastruktūras un ekosistēmu pakalpojumu pieeju.
- 3.1.3. Vides pārskatā norādīti Pamatnostādnēs definētie uzdevumi, kā rezultātā var tikt mazināta transporta nozares radītā trokšņa ietekme. Kā viens no nozīmīgākajiem uzdevumiem tiek akcentēts sabiedriskā transporta izmantošanas intensitātes pieaugums, tostarp dzelzceļa transporta loma pasažieru pārvadājumiem, kas būtu kā alternatīva privātam autotransportam. Vides pārskatā pozitīvi vērtēts arī uzdevums, kas saistīts ar jauna Daugavas šķērsojuma izbūvi, tādējādi samazinot to transportlīdzekļu skaitu, kas Daugavas šķērsošanai šobrīd izmanto tiltu pie Rīgas HES un brauc caur Salaspili (viena no nozīmīgākajām trokšņa diskomforta zonām), kā arī uzdevums, kas ir saistīts ar jauna autotransporta infrastruktūras objekta izbūvi ārpus apdzīvotām vietām, proti, realizējot Ķekavas apvedceļa PPP projektu. Vienlaicīgi Vides pārskatā ietekmes mazināšanai, plānojot transporta infrastruktūras objektu, jaunu autoceļu vai dzelzceļa līniju būvniecību, attīstību, ieteikts paredzēt ieviest pasākumus lokālu trokšņa mazināšanai. Tomēr, ņemot vērā, ka lidostas "Rīga" darbības radītā trokšņa ietekmes mazināšanai praktiski nav iespējams īstenot tehniskus pasākumus vides trokšņa līmeņa samazināšanai, ieteikts izveidot finansiālu kompensācijas sistēmu lidostas "Rīga" darbības radītā trokšņa ietekmes līmeņa mazināšanai.
- 3.1.4. Pamatnostādnēs paredzēto uzdevumu realizācijas ietekme uz bioloģisko daudzveidību un ĪADT var būt kā netiešās pozitīvās ietekmes (no privāta autotransporta plūsmas samazinājuma un fosilo degvielu īpatsvara samazinājuma) un tiešās negatīvās ietekmes (transporta infrastruktūras objektu celtniecības un ekspluatācijas laikā). Specifiskas ietekmes attiecināmas 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). Vides pārskatā ieteikts: *"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.” Tāpat ir ieteikts autoceļu un dzelzceļu u.c. objektu būvniecības un rekonstrukcijas projektu izstrādē izvēlēties sugām un biotopiem saudzīgus risinājumus, kas novērš vai samazina negatīvo ietekmi uz dažādu īpaši aizsargājamu sugu un biotopu atradnēm.*

- 3.1.5. Pamatnostādnēs rīcības virzienos definētie uzdevumi tikai nelielā daļā saistāmi ar nozīmīgākām pozitīvām vai negatīvām ietekmēm uz ainavām. Toties plānotās aktivitātes ar transporta infrastruktūras objektu izbūvi ir saistāmas ar ilglaicīgu ietekmi uz ainavām, tāpēc, plānojot jaunus transporta infrastruktūras objektus, iespēju robežās tie ir jāparedz jau esošos transporta koridoros, tādējādi samazinot ainavu fragmentāciju un transporta infrastruktūras dominanci ainavu struktūrā. Infrastruktūras objektu attīstības un rekonstrukcijas plānošanas procesā iespējamo ietekmi uz ainaviskajām un dabas vērtībām jāapzina savlaicīgi, tāpēc rekomendēts izstrādāt vadlīnijas infrastruktūras objektu pārbūvei, kas ļautu jau laikus rēķināties ar vides prasībām šādos objektos.
  - 3.1.6. Pamatnostādnēs 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 (transporta infrastruktūras objektu celtniecības un ekspluatācijas laikā), tomēr jebkuri būvniecības un rekonstrukcijas darbi var atstāt īslaicīgu negatīvu ietekmi uz augsnis kvalitāti. Vides pārskatā ieteikts dzelzceļa staciju teritorijās vai teritorijās, kur ir konstatēts ievērojams piesārņojums (tai skaitā vēsturiskais), jāizveido gruntsūdens kvalitātes monitoringa tīkls, jāveic grunts un gruntsūdeņu sanācības darbi un citi piesārņojuma samazināšanas pasākumi.
  - 3.1.7. Ar plānošanas dokumenta īstenošanu ietekme uz ūdens kvalitāti ir netieša, vienlaicīgi tiek pieņemts, ka izstrādājot autoceļu un dzelzceļu būvniecības un rekonstrukcijas projektus, šķērsprofilā 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.
- 3.2. Novērtējis sniegto informāciju, Birojs secina, ka Vides pārskatā (4. nodaļa) ir vērtētas plānošanas dokumentā izvirzīto rīcības virzienu un plānoto darbību iespējamās ietekmes uz vidi, kā arī ir uzskaitītas ar plānošanas dokumenta īstenošanu iespējamās ietekmes uz dažādiem vides aspektiem (kā būtiskāko norādot ietekmi uz gaisa kvalitāti, troksni, klimatu, bioloģisko daudzveidību un ainavu), atzīmējot, ka plānošanas dokumentā iestrādātie rīcības virzieni un plānotās darbības ir vērstas uz pasākumiem, lai nodrošinātu Pamatnostādnēs izvirzīto mērķu izpildi. Saistībā ar plānošanas dokumenta ietekmes uz vidi novērtējumu Birojs sniedz savu viedokli:
- 3.2.1. Birojs pozitīvi vērtē Vides pārskatā īstenoto pieeju, ka ietekmes vērtēšanas kritēriji ir skaidri definēti, ne tikai gradējot ietekmes būtiskumu (kopumā 6 vērtību sistēmā), bet arī definējot atšķirības starp būtiskuma līmeni, pazīmes, kas norāda uz to, ka ietekme ir ne tikai pozitīva, bet nozīmīgi pozitīva (vai gluži pretēji – negatīva vai nozīmīgi negatīva). Vadoties no šādas gradācijas secināms, ka par nozīmīgi negatīvu uzskatāma ietekme, ko raksturo šādas pazīmes “*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*”. Birojs tāpat pozitīvi vērtē to, ka

ietekmes novērtējums būtiskajos vides aspektos (gaisa kvalitāte, klimata pārmaiņas, troksnis, bioloģiskā daudzveidība un ĪADT, ainavas, augsnes un grunts piesārņojums, ūdens kvalitāte un plūdu risks) katram no Pamatnostādņu uzdevumiem veikts atsevišķi. Tas atbilst SIVN veikšanas uzdevumam, jo ļauj lēmumu pieņēmējiem saskatīt iespējamās vides problēmas jau dziļākā detalizācijā, konkrētā un specifiskā griezumā. Pasākums, kam var būt pozitīva ietekme vienā ietekmes aspektā (piemēram, ietekme uz gaisa kvalitāti), var radīt būtisku ietekmi citos aspektos (piemēram, ietekme uz ainavu vai aizsargājamām dabas vērtībām), tādēļ lēmumu pieņēmējiem ir būtiski saredzēt, no kāda individuālā vērtējuma veidojas kopaina. Šādā ziņā, ja kādā no ietekmes aspektiem sagaidāmās ietekmes būtiskums novērtēts kā tāds, kura rezultātā var tikt pārkāpti normatīvajos aktos noteiktie vides kvalitātes robežlielumi vai normatīvo aktu prasības vides jomā, - pasākuma īstenošana bez nepārprotamiem ietekmes samazināšanas pasākumiem, kas nepieļaujama ietekmi var novērst vai ļauj to kompensēt, - nevar būt atbalstāma. Protī, bez atbilstīga ietekmju pārvaldības mehānisma pozitīvais nevar attaisnot negatīvo.

- 3.2.2. Saistībā ar minēto Birojs konstatē, ka Pamatnostādņēs ietvertais 27. uzdevums *“Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu”* faktiski sevī ietver Latvijā līdz šim nebijuša mēroga satiksmes infrastruktūras pārkārtojumus, valsts galvenos autoceļus pārbūvējot par ātrgaitas autoceļiem. Vides pārskats vērtējumam par attiecīgo ieceri un tās īstenošanas mērķiem pievēršas salīdzinoši vispārīgi, jo tikai no atsevišķām vērtējuma frāzēm var secināt, ka 27. uzdevumā ietvertā pārbūve nozīmē pārbūvi par tāda veida ātrgaitas ceļu, kur vietējā satiksme organizējama pa zemākas kategorijas autoceļiem, pieslēdzot tos pamattrasei divlīmeņu mezglos. Saistībā ar šo uzdevumu arī pašas pamatnostādnes faktiski tikai īsumā raksturo, ka *“ir uzsākts darbs pie Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģijas 2020-2040, kas paredz veidot ātrgaitas valsts ceļu “mugurkaulu” starp lielākajām Latvijas pilsētām un arī attīstīt reģionālo autoceļu tīklu (4.attēls). Stratēģijas mērķi ir panākt lai Rīgas apvedceļš no jebkuras vietas Latvijā ir sasniedzams ne ilgāk kā divu stundu laikā, savukārt Rīgas aglomerācijā apvedceļu varētu sasniegt pusstundas laikā”*. Pamatnostādņu 4. attēls atspoguļo, ka šādi līdz 2040. gadam paredzēts pārbūvēt faktiski visus galvenos valsts autoceļus, kas savieno Rīgu ar Ventspili, Liepāju, Jelgavu, Bausku, Daugavpili, Rēzekni, Smilteni, Ainašiem. Saistībā ar minēto Satiksmes ministrijai jāņem vērā, ka Pamatnostādņēs norādītajam dokumentam *Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020-2040* nav bijis veikts SIVN, bet plānotā autoceļu pārbūve, kas iecerēta vērienīgā apjomā, atbilst Likuma 1. pielikuma 11. punkta nosacījumam (tātad – SIVN šāda veida plānošanas risinājumam ir obligāts). Līdz ar to – tieši Pamatnostādnes ir tas plānošanas dokuments, ar kuru pašlaik tiek nostiprināta ceļu stratēģijas attīstības vīzija, un tieši Pamatnostādņu SIVN būtu jābūt tam instrumentam, ar ko tiek pamatots izraudzītais risinājums arī no vides viedokļa, piemēram, pamatojot, kuru no autoceļiem pārbūve šajā plānošanas periodā (ja vispār) varētu būt apsverama, ņemot vērā, ka pamatnostādnes tiek izstrādātas līdz 2027. gadam, bet ceļu stratēģijas attīstības vīzija ir 2040. gadam. Pašlaik Pamatnostādnes un to Vides pārskats šādu vērtējumu un informāciju nesatur, tomēr Pamatnostādņu 27. uzdevums ir kopumā novērtēts kā tāds, kas var radīt nozīmīgi negatīvu ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un ĪADT, jo *“Veicot ceļu pārbūvi ar paplašināšanu vai trases maiņu, var tikt iznīcinātas aizsargājamo sugu atradnes un/vai aizsargājamie biotopi, kā arī ietekmēta Natura 2000 teritoriju ekoloģiskā integritāte”*. Kā jau Birojs norādījis iepriekš – pasākuma īstenošana bez nepārprotamiem ietekmes samazināšanas pasākumiem, kas nepieļaujama ietekmi var novērst vai ļauj to kompensēt, - nevar būt atbalstāma. Tā

kā Pamatnostādņu 27. uzdevums jau šajā plānošanas stadijā ir atspoguļots ar konkrētu teritoriālo piesaisti – Vides pārskatam ietekmju un risinājumu atbilstīgs novērtējums jārada jau šajā stadijā, tai skaitā tādēļ, ka negatīva ietekme prognozēta arī uz Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (*Natura 2000*), un šādā gadījumā uz Pamatnostādņu ietekmes novērtējumu attiecas Eiropas Padomes Direktīvas 92/43/EEK (1992. gada 21. maijs) par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību 6. panta nosacījumi. Ņemot vērā to, ka pašlaik ir acīmredzami, ka gadījumā, ka periodā līdz 2027. gadam Pamatnostādņu 4. attēlā atspoguļotā autoceļu attīstība tiks kādā mērā uzsākta, tas neaptvers visus norādītos projektus, Pamatnostādnes un Vides pārskats pilnveidojams ar skaidrām norādēm par to, vai vispār varētu būt kāds darbību kopums, kas šajā periodā varētu tikt apsvērts, tam attiecīgi arī sniedzot novērtējumu un risinājumus ietekmes mazināšanai. Satiksmes ministrijai jāreķinās, ka Pamatnostādņu 27. uzdevumā iekļautais pasākumu līdz 2040. gadam apjoms (kā kopums) pašlaik nav atbilstīgi novērtēts nedz no teritoriju fragmentācijas, sasniedzamības, nedz ietekmes uz dabas vērtībām un Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (*Natura 2000*) viedokļa, nav vērtēta arī iespējama pārrobežu ietekme, ko nevar izslēgt (piemēram, ņemot vērā, ka autoceļa A1 pārbūve iecerēta līdz Ainažiem). Tā faktiski (patī par sevi) ir jauna nozares attīstības vīzija, kas tiek iekļauta plānošanas dokumentā *Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020.-2040. gadam*, kam pašam par sevi būtu bijis jāveic SIVN, vai tāds atbilstīgi būs jāveic (arī pārrobežu kontekstā) transporta attīstības pamatnostādņu dokumentam, kas tiks izstrādāts periodam pēc 2027. gada. Tāpat jāņem vērā, ka minētajā uzdevumā ieslēgtais mērķis veidot ātrgaitas valsts ceļus starp lielākajām Latvijas pilsētām varētu nonākt daļēji pretrunā Pamatnostādņu uzstādījumam veidot tieši dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, ko būtu nepieciešams Vides pārskatā skaidrot/pamatot, jo autoceļu attīstība veicinās arī starppilsētu sabiedriskā transporta satiksmi. Arī ietekmes uz ainavu novērtējums Pamatnostādņu 27. uzdevumam, Biroja ieskatā, varētu būt pārvērtējams, jo pašlaik vienīgi secināts, ka esošo autoceļu uzlabošana veicina ainavu pieejamību (t.i. – pa tiem iespējams ātrāk nokļūt uz teritorijām, kur ir ainaviskas vietas), tomēr netiek ņemts vērā, ka pašu autoceļu pārbūve par ātrgaitas ceļiem (ņemot vērā šādas ceļu kategorijas specifiku, drošības prasības, nosacījumus divu līmeņu šķērsojumiem, prettrokšņa pasākumus) liek tiem zināmā mērā zaudēt ainaviskumu, bet šādas pārmaiņas iecerētas faktiski uz visiem valsts galvenajiem autoceļiem.

- 3.2.3. Birojs secina, ka SIVN ietvaros vērtētās Pamatnostādņēs rīcības virzienos plānotās darbības kopumā novērtētas ar iespējami pozitīvu ietekmi, vai arī vienlaicīgi novērtētas ar pozitīvu un negatīvu ietekmi uz vidi, un tikai atsevišķos aspektos plānotie pasākumi Vides pārskata 4. nodaļā vērtēti ar vērā ņemamu negatīvu ietekmi. Kā viens no tādiem ir arī lidostas “*Rīga*” un reģionālo lidostu attīstība, kas neļauj visu plānoto uzdevumu ietekmi kopumā vērtēt kā pozitīvu vai nebūtisku ietekmi uz vidi, jo ietekmei nepieciešami novēršanas, samazināšanas pasākumi. Ja, piemēram, tādi pasākumi kā Salaspils intermodālā kravu pārkraušanas termināla attīstība, Ķekavas apvedceļa PPP projekta īstenošana u.c. jau bijuši (pilnībā vai daļēji) vērtēti, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, nosacījumi ietekmes novēršanai un samazināšanai, interešu līdzsvarošanai jau formulēti citu procedūru ietvaros. Tomēr Pamatnostādnes paredz arī vairāku citu, jau salīdzinoši konkrētu pasākumu īstenošanu, piemēram, apvienotā dzelzceļa un autoceļa tilta pār Daugavu būvniecība Salaspils un Ķekavas novados, paplašināt lidojumu maršrutu tīklu un veicināt tranzīta plūsmas attīstību lidostā “*Rīga*”, kam ir skaidra arī ietekmju teritoriālā piesaiste, TEN-T pamatīkla ostu autotransporta un dzelzceļa pievedceļu infrastruktūras attīstība, kas pārsvarā vismaz vienā vai vairākos vides aspektos tiek vērtēta ar vērā ņemamu negatīvu ietekmi. Tādēļ šo pasākumu ietekmes mazināšanas

risinājumi būtu prioritāri analizējami.

#### 4. Risinājumi iespējamās ietekmes uz vidi samazināšanai

- 4.1. Izstrādātājās vērtējumā SIVN laikā Pamatnostādņu īstenošanai netika konstatēti izslēdzoši faktori, kas plānošanas dokumenta apstiprināšanu un īstenošanu padarītu neiespējamu. Vienlaicīgi, lai mazinātu vai novērstu iespējamās ietekmes plānošanas dokumenta īstenošanas laikā, Vides pārskata 5. nodaļā ir sniegti risinājumi ietekmes mazināšanai, ko rekomendēts ņemt vērā plānošanas dokumenta īstenošanas ietvaros:
- 4.1.1. Nepieciešams informācijas par ietekmētajām dabas vērtībām apkopojums infrastruktūras objektu (t.sk. velociņu) izbūves plānošanas sākuma stadijā alternatīvu izvērtējums, nepieļaujot būtisku līdzekļu ieguldījumu projektu izstrādē, kuru realizācija nav pieļaujama dabas aizsardzības apsvērumu dēļ;
  - 4.1.2. Kompensējošo un ietekmi samazinošo pasākumu plānošana un īstenošana ietekmes uz vidi novērtējuma, 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;
  - 4.1.3. 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;
  - 4.1.4. Plānot papildus pasākumus, kas vērsti uz piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanu gaisa transportam (Lidostas “Rīga” un reģionālo lidostu attīstība stimulēs pieaugošu degvielas patēriņu aviosatiksmes nodrošināšanai);
  - 4.1.5. Plānojot jaunus transporta infrastruktūras objektus, iespēju robežās tie ir jāparedz jau esošos transporta koridoros. Risinājums nozīmīgs gan paplašinot esošo transporta infrastruktūru, gan meklējot neizmantotas transporta infrastruktūras jaunus funkcionālos risinājumus, piemēram, projekts “Zaļais dzelzceļš”;
  - 4.1.6. 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, caurteces, zaļie tuneļi u.c.) izbūvei;
  - 4.1.7. Transporta infrastruktūras objektu uzturēšanā un plānošanā nepieciešams apzināt ainaviskās un kultūrvēsturiskās vērtības. Ietekmju novērtēšana, jo īpaši ar mikromobilitāti saistītās aktivitātēs, nodrošinās kvalitatīvu ainavu pārvaldību;
  - 4.1.8. Mazināt sasalšanas – atkuššanas ietekmi uz autoceļiem. Pārbūvējot un/vai atjaunojot autoceļus, izvēlēties tādu segumu, kas ir piemērots paredzamajiem sasalšanas–atkuššanas riskiem, ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un paredzamās ietekmes Latvijā autoceļu seguma plānotajā dzīves cikla laikā;
  - 4.1.9. Mazināt karstuma stresa ietekmi uz autoceļiem un dzelzceļiem. Izbūvējot jaunus sliežu ceļus un veicot to nomaiņu, ņemt vērā nākotnes karstuma stresa radītos riskus un īstenot inženiertehniskos pasākumus tā mazināšanai;
  - 4.1.10. 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;



- 4.1.11. Īstenot ilgtspējīgus lietus ūdens apsaimniekošanas risinājumus. Izbūvējot vai atjaunojot transporta infrastruktūru, veicināt ilgtspējīgu lietusūdens drenāžas risinājumu izveidi, pamatojoties uz zaļās infrastruktūras un ekosistēmu pakalpojumu pieeju;
- 4.1.12. Plānojot transporta infrastruktūras objektu attīstību, paredzēt lokālu trokšņa mazināšanas pasākumu ieviešanu. Pamatnostādņu uzdevumi, 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 plānošanas dokumentā, tomēr būtu ieteicams savlaicīgi apzināties ar transporta infrastruktūras objektu attīstīšanu saistītās trokšņa problēmas, plānot risinājumus to mazināšanai un paredzēt atbilstošu finansējumu pasākumu ieviešanai;
- 4.1.13. 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;
- 4.1.14. 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 aizsargājamu sugu un biotopu atradnēm – radot traucējumus un piesārņojumu, kas atstāj ietekmi uz sugu un biotopu pastāvēšanu.
- 4.2. Birojs secina, ka, visi ietekmes novēršanas un samazināšanas risinājumi Vides pārskatā noteikti kā tikai ieteikumi, jo Pamatnostādņu īstenošanai nav konstatētas izslēdzošas ietekmes. Saistībā ar minēto Birojs jau iepriekš ir sniedzis savu atzinumu par Pamatnostādņu 27. uzdevumu, kas pašlaik novērtēts ar nozīmīgu negatīvu ietekmi. Attiecīgi Vides pārskatā ir pārsteidzīgi izdarīts secinājums, ka Pamatnostādņu īstenošanai nav konstatētas izslēdzošas ietekmes. Ietekmju nepieļaušanai ir nepieciešami risinājumi, attiecīgi Pamatnostādnes un Vides pārskats papildināms, ņemot vērā šajā atzinumā iepriekš norādīto. Ņemot vērā to, ka plānošanas dokumentā ir noteikti arī tādi rīcības virzieni un plānotie pasākumi mērķu sasniegšanai, kas nav ar konkrētu teritoriālo piesaisti, ir pieņemami, ka Vides pārskatā iestrādāti vispārēji risinājumi plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmes mazināšanai. Tomēr Birojs jau šā atzinuma 3.2. punktā ar apakšpunktiem ir norādījis uz to, ka Pamatnostādnes plānoti pasākumi, kuru realizēšana atbilstoši Vides pārskata 1. pielikumā sniegtajam izvērtējumam var būt ar vērā ņemamu negatīvu ietekmi. Minētie pasākumi Pamatnostādnes ir definēti arī kā konkrēti uzdevumi un jau ar noteiktu teritoriālo piesaisti, līdz ar to šādu uzdevumu nelabvēlīgās ietekmes uz vidi mazināšanai risinājumiem būtu jābūt primāri aktualizētiem, sasaistot ar konkrēto teritoriju, nosakot tos nevis kā ieteikumus, bet nosacījumus, kas ņemami vērā, īstenojot plānošanas dokumentu.

## **5. Plānošanas dokumenta iespējamās būtiskās pārrobežu ietekmes izvērtējums**

Vides pārskatā Izstrādātāja, atsaucoties uz faktu, ka plānošanas dokumenta detalizācijas pakāpe nav tik augsta, tādējādi konkrētajam plānošanas dokumentam nav iespējams sniegt pietiekami detalizētu informāciju par iespējamo pārrobežu ietekmi. Lai arī plānošanas dokumentā tiek iekļauti uzdevumi, kas attiecas uz starptautiskajā līmenī aktuālu infrastruktūras attīstību (piemēram, ar *Rail Baltica* attīstību saistītie jautājumi), tomēr ar starptautiski svarīgu infrastruktūras objektu attīstību saistītā ietekme uz vidi tiek detalizēti vērtēta attiecīgo projektu

ietekmes uz vidi novērtējumu ietvaros, t.sk. piemērojot pārrobežu ietekmes uz vidi procedūru.

## 6. Iespējamie kompensēšanas pasākumi

- 6.1. Saskaņā ar likuma “*Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām*” 43. panta nosacījumiem kompensēšanas pasākumi ir jānosaka, ja plānošanas dokuments ietekmē Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (*Natura 2000*) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un ir pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem.
- 6.2. Vides pārskatā atzīmēts, ka Pamatnostādņu SIVN ietvaros, pie sniegtās plānošanas dokumenta detalizācijas, nav iespējams identificēt kompensējošo pasākumu nepieciešamību, realizējot kādu no projektiem.
- 6.3. Tomēr – kā jau Birojs norādījis iepriekš šajā atzinumā, Pamatnostādņu 27. uzdevumam identificējama negatīva ietekme uz šādām teritorijām, kas tiek vērtēta kā nozīmīgi negatīva. Ņemot vērā to, ka minētie pasākumi Vides pārskatā aplūkoti tikai vispārēji (Vides pārskats nesatur nepieciešamo vērtējumu Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (*Natura 2000*) kontekstā) un no Pamatnostādņem izriet, ka faktiski 27. pasākuma darbības ar būtiskāko ietekmi uz vidi un dabas teritorijām ir attīstības vīzija uz 2040. gadu, atbilstīgākais risinājums šajā stadijā ir izslēgt no 27. uzdevuma tās darbības, kas plānošanas periodā līdz 2027. gadam nemaz nav paredzētas, ko Birojs jau ir norādījis iepriekš šajā atzinumā. Līdz ar to par samērīgu un lietderīgu risinājumu šajā gadījumā netiek uzskatīta Vides pārskata nodošana pārstrādāšanai. Tai pat laikā, precizējot/pilnveidojot plānošanas dokumentu un, ja tajā tiek konkretizēti/mainīti plānotie risinājumi, piemēram, dzelzceļa un autoceļu attīstībai, tas atbilstoši ievērtējams un aktualizējams arī Vides pārskatā.

## 7. Paredzētie pasākumi monitoringa nodrošināšanai

Vides pārskatā sniegta informācija par vides monitoringu nodrošināšanas kārtību, norādot monitoringa ziņojumā iekļaujamos monitoringa indikatorus, ņemot vērā izvērtētā plānošanas dokumenta saturu un tā ietekmes novērtējumu: 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), 2) elektrotransportu (ETL) lielaudas uzlādes punkti, t.sk. privāto investoru attīstītie un publiski pieejamie (skaits), 3) No atjaunojamiem energoresursiem (AER) iegūtas enerģijas īpatsvars transportā (%), 4) Videi draudzīgu sabiedriskā transporta autobusu skaits (skaits), 5) Rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums (km), 6) Videi draudzīgu ritošo sastāvu skaits, kas aizstāj dīzelvilcienu ritošo sastāvu (skaits), 7) Pasažieru apgrozība sabiedriskajā transportā, 8) Dzelzceļa pasažieru īpatsvars sabiedriskā transporta pārvadājumos, 9) Transporta enerģijas patēriņš gaisa transportā (TJ), 10) Elektrificēto pietātņu skaits (skaits), 11) Transporta sektora radītais slāpekļa oksīdu (NOx), oglekļa oksīda (CO), sēra oksīdu (SOx) un nemetāna gaistošo organisko savienojumu (NMGOS) emisiju apjoms (t/gadā), 12) Nozīmīgāko transporta infrastruktūras objektu radītā trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits. Informācija atjaunojama vienu reizi piecos gados (skaits), 13) Tiešo investīciju apjoms trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanai (EUR/gadā), 14) Transporta enerģijas patēriņš autoceļu transportā un 15) Mobilitātes punktu skaits.

## II Vides pārskata sabiedriskā apspriešana

Atbilstoši Noteikumu Nr. 157 noteiktajām prasībām paziņojums par sabiedrisko apspriešanu plānošanas dokumentam un tā Vides pārskatam tika publicēts 2020. gada 7. oktobrī Latvijas Republikas oficiālajā izdevumā “*Latvijas Vēstnesis*” (Oficiālais publikācijas Nr. 2020/194.DA2), nosūtīts Birojam ievietošanai tīmekļa vietnē, kā arī publicēts Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē: [www.sam.gov.lv](http://www.sam.gov.lv) un SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” tīmekļa vietnē: [www.environment.lv](http://www.environment.lv).

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 Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē: [www.sam.gov.lv](http://www.sam.gov.lv) un SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" tīmekļa vietnē: [www.environment.lv](http://www.environment.lv).

Vides pārskata projekts komentāru un priekšlikumu sniegšanai tika nosūtīts Biroja norādītajām institūcijām un organizācijām. Vides pārskatā atzīmēts, ka komentāri un priekšlikumi par Vides pārskata projektu saņemti no Vides un reģionālās attīstības ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Rīgas pilsētas Attīstības departamenta, Dabas aizsardzības pārvaldes un 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 "Sabiedriskās apspriešanas pārskats".

### **Izvērtētā dokumentācija:**

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam un tā Vides pārskats.

### **Piemērotās tiesību normas:**

1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 27. jūnija Direktīva 2001/42/EK "Par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu";
2. Likums "Par ietekmes uz vidi novērtējumu";
3. Ministru kabineta 2004. gada 23. marta noteikumu Nr. 157 "Kārība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums" III, IV, V, VI, VII, VIII daļa.

### **Biroja viedoklis:**

Atbilstoši Novērtējuma likuma 23. pieci *prim* panta 6. un 7. daļas prasībām Birojs konstatē, ka:

- 1. Pamatnostādņu Vides pārskats kopumā atbilst normatīvo aktu prasībām, tajā ietverti secinājumi par vides problēmām un nepieciešamajiem risinājumiem to novēršanai, tomēr tie izstrādāti tādā detalizācijā, kādu pieļauj plānošanas dokumenta detalizācija un veiktā izpēte. Pilnveidojot Vides pārskatu un plānošanas dokumentu, ņemams vērā šajā Biroja atzinumā (1.7., 2.4., 3.2., 4.2. punktā ar apakšpunktiem un 6.3. apakšpunktā) un Vides pārskatā norādītais.**
- 2. Lai konstatētu Pamatnostādņu īstenošanas radīto tiešo vai netiešo ietekmi uz vidi, Satiksmes ministrijai vismaz vienu reizi plānošanas periodā (2027. gadā) jāizstrādā monitoringa ziņojums un jāiesniedz (arī elektroniskā veidā) Birojā.**

Birojs vērš uzmanību, ka Satiksmes ministrijai atbilstoši Noteikumu Nr. 157 27. punktā noteiktajam jā sagatavo informatīvais ziņojums par to, kā plānošanas dokumentā integrēti vides apsvērumi, kā ņemts vērā Vides pārskats, Biroja atzinums un sabiedriskās apspriešanas rezultāti, jāsniedz izvēlēta risinājuma pamatojums un jānorāda pasākumi ietekmes monitoringam. Atbilstoši Noteikumu Nr. 157 28. un 29. punktā noteiktajam jā sagatavo un jāpublicē arī paziņojums par plānošanas dokumenta pieņemšanu.

Direktors

(paraksts\*)

A.Lukšēvics

Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu

Atzinums nosūtīts:

- Satiksmes ministrijai, *E.Adresē*; SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment", e-pasta adrese: [elle@enviroment.lv](mailto:elle@enviroment.lv).