**Principa “Nenodarīt būtisku kaitējumu” novērtējums**

**3.1.1.SAM “Attīstīt ilgtspējīgu, pret klimatu izturīgu, inteliģentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru”**

**3.1.1.1.pasākumam “Dzelzceļa transporta attīstība un energoefektivitātes uzlabošana sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos”**

**(AF investīcija 1.1.1.1.i.3. Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Novērtējuma 1. daļa** |  |  | |
| *Norādiet, kuri no turpmāk minētajiem vides mērķiem prasa padziļinātu pasākuma novērtējumu no principa “Nenodarīt būtisku kaitējumu” (NBK) viedokļa* | **JĀ** | **NĒ** | **Pamatojums, ja novērtējums ir “NĒ”** |
| **Klimata pārmaiņu mazināšana** |  | **X** | **Ietekme uz SEG emisijām**  Pasākums 100% atbalsta klimata pārmaiņu mērķi (099 – citi tikko uzbūvēti vai modernizēti dzelzceļi – elektriski/nulles emisijas) un tādējādi tiek uzskatīts par atbilstīgu NBK attiecībā uz attiecīgo mērķi.  Pasākuma ietvaros tiks veikti dzelzceļa transporta sistēmas uzlabojumi, attīstot to izmantošanai bezemisiju dzelzceļa infrastruktūru (elektrifikāciju). Dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumi ietver dzelzceļa tīkla elektrifikācijas sistēmas uzlabošanu, nodrošinot migrāciju no 3 kV sistēmas uz 25 kV, kontakttīklu pārbūvi un citus saistītus (nepieciešamos) pasākumus. Pāreja uz 25 kV sistēmu dod vairākus ieguvumus, tai skaitā arī CO2 emisiju samazinājumu, ko lielā mērā nodrošina elektroenerģijas zudumu samazināšana jeb nepieciešamās piegādātās elektroenerģijas daudzuma samazināšana tādu pašu pārvadājumu veikšanai. Literatūras avotos tiek uzrādīts, ka 25 KV sistēma ļauj samazināt elektroenerģijas zudumus par apmēram 3,5% salīdzinot ar esošo sistēmu. Pasākuma īstenošana sniegs arī netiešus SEG emisiju samazinājumus, kas ir saistīti ar 25 kV sistēmas ierīkošanas izmaksām. Jaunajā sistēmā ir nepieciešami mazāk materiāli (balstu infrastruktūra, atsevišķu detaļu lielums, apakšstaciju skaits, apakšstaciju novietojums un citi).   * Investīcijas veicinās pasažieru plūsmu virzību no privātajiem transportlīdzekļiem uz sabiedrisko transportu. Neturpinot ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūras attīstībā, nav iespējams būtiski uzlabot sabiedriskā transporta konkurētspēju salīdzinājumā ar autotransportu, galvenokārt ar to domājot tieši iespēju pārvietoties ātrāk, videi draudzīgāk un komfortablāk nekā ar vieglo auto. Attiecīgi tas ir iespējams īstenojot Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam pasākumus par ieguldījumiem dzelzceļa infrastruktūrā.   **Sasaiste ar mobilitātes un ilgtspējīga transporta attīstības mērķiem**   * Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.–2027. gadam dzelzceļa transports tiek atzīts par videi draudzīgāko transporta veidu un pasažieru pārvadājumu segmentā, bet ne tikai, ir izvirzīti uzdevumi tā attīstībai. * Paredzētie pasākumi tiešā veidā atbilst Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam uzdevumam 4.5. - ‘Attīstīt dzelzceļa tīkla infrastruktūru un atjaunot ritošo sastāvu’, kas ietver pasākumu: * (4.5.1.) Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai. * Paredzētās darbības tiešā veidā palīdz sasniegt Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.–2027. gadam noteiktos politikas rezultātu rezultatīvos rādītājus, t.i., samazināt kopējo SEG emisiju daudzumu transporta sektorā, kā arī īstenot dzelzceļa līniju elektrifikāciju.   **Sasaiste ar reģionālās attīstības mērķiem**  Investīcijas ir plānotas saskaņā ar Reģionālās politikas pamatnostādnēs 2021.-2027.gadam ietvertajiem uzdevumiem B.2.1. “Sasniedzamība starp reģioniem”. Paredzētās darbības palīdzēs risināt uzdevumā definētās mobilitātes problēmas reģionos un uzlabot novadu centru sasniedzamību, tādējādi uzlabojot darba vietu un pakalpojumu sasniedzamību.  **Sasaiste ar politikas plānošanas dokumentiem**   * Saskaņā ar Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam visiem transporta veidiem būtu jāveicina mobilitātes sistēmas dekarbonizācija. Mērķis ir līdz 2050.gadam sasniegt nulles emisiju līmeni. Lai to sasniegtu, ir vajadzīgs ievērojams dzelzceļa tīkla jaudas pieaugums. Paredzētās darbības tiešā veidā palīdz sasniegt klimatneitralitātes mērķus. * Latvijas Nacionālo klimata un enerģētikas plāna 2021.–2030.gadam (NEKP) mērķis ir mazināt Latvijas cilvēku, tautsaimniecības, infrastruktūras, apbūves un dabas ievainojamību pret klimata pārmaiņu ietekmēm un veicināt klimata pārmaiņu radīto iespēju izmantošanu. Plāna ietvaros attiecībā uz transporta sektoru ir noteikts ‘Nodrošināt esošās transporta (autoceļu, dzelzceļa, lidostu, ostu) un elektronisko sakaru infrastruktūras pielāgošanu klimata pārmaiņām’. Paredzēto pasākumu īstenošanā ir paredzēts ņemt vērā klimata pārmaiņu radītos potenciālos riskus, kā arī novērst to ietekmi. * Saskaņā ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2020.-2030.gadam un tajā noteiktajiem pasākumiem, transporta sektorā ir jāizmanto videi draudzīgi transporta līdzekļi, tai skaitā sabiedriskajā transportā, vienlaikus jāveicina iedzīvotāju paradumu maiņu, izvēloties sabiedrisko transportu, mikromobilitātes rīku vai pārvietoties kājām. Attiecībā uz dzelzceļu tiek paredzēta elektrifikācija. |
| **Pielāgošanas klimata pārmaiņām** | **X** |  | Skat. novērtējuma 2.daļu. |
| **Ūdens un jūras resursu ilgtspējīga izmantošana un aizsardzība** |  | **X** | Pasākumam nav paredzama ietekme uz vides mērķi un tas neradīs būtisku kaitējumu ilgtspējīgai ūdens un jūras resursu izmantošanai un aizsardzībai, nekaitēs ūdensobjektu labam stāvoklim vai to labam ekoloģiskajam potenciālam, ieskaitot virszemes ūdeņus un gruntsūdeņus, kā arī neradīs kaitējumu jūras ūdeņu labam vides stāvoklim. |
| **Aprites ekonomika, tostarp atkritumu rašanās novēršana un pārstrāde** |  | **X** | Plānotajām darbībām nav tiešas ietekmes uz aprites ekonomiku, tai skaitā uz atkritumu radīšanu vai pārstrādi. |
| **Piesārņojuma novēršana un to kontrole gaisā, ūdenī vai zemē** |  | **X** | Plānotie īstenotie projekti ne tikai sniegs ieguldījumu klimata politikas mērķu izpildei, samazinot CO2 emisijas, bet sniegs arī devumu gaisa piesārņojuma samazināšanai. |
| **Bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzība un atjaunošana** |  | **X** | Pasākuma paredzamā ietekme uz bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzību ir nebūtiska un aktivitātes nepieprasa padziļinātu pasākuma novērtējumu no NBK viedokļa. Plānotās investīcijas neparedz tiešu ietekmi uz ES nozīmes sugām un biotopiem un to aizsardzības stāvokli. |
| **Novērtējuma 2. daļa** |  |  |  |
| **Jautājums** | | **NĒ[[1]](#footnote-1)** | **Detalizēts izvērtējums (ja novērtējuma 1.daļā novērtējums ir “JĀ”)** |
| **Klimata pārmaiņu mazināšana.** Vai paredzams, ka pasākums radīs ievērojamas SEG emisijas? | |  | Skat. novērtējuma 1.daļu. |
| **Pielāgošanās klimata pārmaiņām.** Vai paredzams, ka pasākums izraisīs pašreizējā klimata un gaidāmā nākotnes klimata negatīvās ietekmes palielināšanos uz pašu pasākumu vai uz cilvēku, dabu vai aktīviem? | | **X** | Bezemisiju dzelzceļa infrastruktūras (elektrifikācijas) attīstība neizraisīs negatīvu ietekmi uz pašreizējā klimata un gaidāmā nākotnes klimata radītajām negatīvajām ietekmēm uz pašu pasākumu, cilvēkiem, dabu vai aktīviem (t.sk. infrastruktūru), kā arī neradīs negatīvu ietekmi uz pielāgošanās klimata pārmaiņām mērķu sasniegšanu, jo pasākumu īstenošanā ir paredzēts ņemt vērā klimata pārmaiņu radītos potenciālos riskus, kā arī novērst to ietekmi.    Atsevišķs klimata risku un ievainojamības novērtējums par šo aktivitāti nav veikts. Analīze balstīta uz risku novērtējumiem, kas ir veikti par Latviju kopumā.    **Klimata pārmaiņu izpausmes, kas ietekmē paredzētās aktivitātes jomu**  Latvijā transporta infrastruktūras plānošanai ir būtiskas vairākas klimata pārmaiņu izpausmes (tai skaitā ekstrēmi)[[2]](#footnote-2):  • gada vidējās gaisa temperatūras paaugstināšanās, karstuma viļņu biežuma un ilguma pieaugums, meteoroloģiskās vasaras pagarināšanās, diennakts maksimālās temperatūras maksimālās vērtības paaugstināšanās;  • sala dienu un dienu skaita bez atkušņa samazināšanās;  • nokrišņu daudzuma palielināšanās un maksimālā vienas diennakts nokrišņu daudzuma palielināšanās, dienu skaita ar ļoti stipriem nokrišņiem palielināšanās, maksimālā piecu diennakšu nokrišņu daudzuma palielināšanās, virs normas strauju sniega nokrišņu palielināšanās;  • vidējā jūras ūdens līmeņa celšanās ilgtermiņā un krasta erozija attīstība, kā arī gruntsūdeņa līmeņa svārstības, ko ietekmē nokrišņu un jūras ūdens līmeņa izmaiņas, un upju noteces režīma izmaiņas.  **Risku novērtējumos konstatētie klimata pārmaiņu radītie riski**  un to iespējamās sekas:   |  |  | | --- | --- | | **Materiālu nolietojums un uzbērumu nestabilitāte karstuma dēļ** | Bojājumi dzelzceļa infrastruktūrai; ekonomiskie zaudējumi ātruma ierobežojuma dēļ; dzinēju pārkaršana, kravu un pasažieru pārvadājumu ierobežojumi. |   Papildus minētajam riskam par karstuma ietekmi, vēl jāpiemin zemas temperatūras risks (kontakttīklu apledojums), stipru nokrišņu risks (uzbērumu bojājumi).  **Potenciāli plānotie pasākumi un to sasaiste ar pielāgošanās klimata pārmaiņām mērķiem**  Jau projektēšanas stadijā tiks ņemti vērā ar klimata pārmaiņām saistītie riski un tiks noteikti arī ar būvniecību, uzturēšanu un ekspluatāciju saistītie riski. Šāda pieeja ļauj pārvaldīt ar klimata pārmaiņām radītos riskus, t.i., izvērtēt pašreizējos un iespējamos nākotnes klimata riskus. Vienlaikus tas ļauj savlaicīgi izvērtēt arī finansiāli izdevīgākās adaptācijas iespējas, piemēram, temperatūras un nokrišņu ietekme uz infrastruktūru, preventīvās darbības, lai novērstu potenciāli radītos vētras bojājumus, putekļu emisijas samazināšana karstos un sausos laika apstākļos.    **Sasaiste ar nacionālajiem pielāgošanās klimata pārmaiņām plānošanas dokumentiem**  Viens no Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plānā laika posmam līdz 2030.gadam paredzētajiem rīcības virzieniem ir inženierkomunikāciju sistēmas un infrastruktūras nodrošināšana un pielāgošana klimata ekstrēmiem, kur viens no paredzētajiem pielāgošanās pasākumiem ir: nodrošināt esošās transporta (autoceļu, dzelzceļa, lidostu, ostu) un elektronisko sakaru infrastruktūras pielāgošanu klimata pārmaiņām. |
| **Ilgtspējīga ūdens un jūras resursu izmantošana un aizsardzība.** Vai paredzams, ka pasākums kaitēs: (i) ūdensobjektu labam stāvoklim vai to labam ekoloģiskajam potenciālam, ieskaitot virszemes ūdeņus un gruntsūdeņus; vai (ii) jūras ūdeņu labam vides stāvoklim? | |  | Skat. novērtējuma 1.daļu. |
| **Pāreja uz aprites ekonomiku, ieskaitot atkritumu rašanās novēršanu un to reciklēšanu**. Vai paredzams, ka pasākums: (i) būtiski palielinās atkritumu rašanos, incinerāciju vai apglabāšanu, izņemot nepārstrādājamu bīstamo atkritumu incinerāciju; vai (ii) dabas resursu tiešā vai netiešā izmantošanā jebkurā to aprites cikla posmā radīs būtisku neefektivitāti, kas netiek samazināta līdz minimumam ar atbilstošiem pasākumiem; vai (iii) radīs būtisku un ilgtermiņa kaitējumu videi attiecībā uz aprites ekonomiku? | |  | Skat. novērtējuma 1.daļu. |
| **Piesārņojuma novēršana un kontrole.** Vai paredzams, ka pasākums ievērojami palielinās piesārņotāju emisijas gaisā, ūdenī vai zemē? | |  | Skat. novērtējuma 1.daļu. |
| **Bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzība un atjaunošana.** Vai paredzams, ka pasākums: (i) būtiski kaitēs ekosistēmu labam stāvoklim un noturībai; vai (ii) kaitēs dzīvotņu un sugu, tostarp Savienības nozīmes dzīvotņu un sugu, aizsardzības statusam? | |  | Skat. novērtējuma 1.daļu. |

1. Atzīmējot “NĒ” novērtējuma 2.daļā tiek apliecināts, ka atbilde ir “NĒ”, un labās puses kolonnā sniegt pamatotu paskaidrojumu un pamatojumu, pamatojoties uz attiecīgajiem jautājumiem. [↑](#footnote-ref-1)
2. Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030.gadam. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/308330-par-latvijas-pielagosanas-klimata-parmainam-planu-laika-posmam-lidz-2030-gadam> [↑](#footnote-ref-2)