**Principa “Nenodarīt būtisku kaitējumu” novērtējums**

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

**3.1.1.2.pasākumam “Ieguldījumi TEN-T tīkla autoceļu drošībā un vides piekļūstamībā”**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **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** |  |  |
| **Pielāgošanās klimata pārmaiņām** | **X** |  |  |
| **Ūdens un jūras resursu ilgtspējīga izmantošana un aizsardzība** | **X** |  |  |
| **Aprites ekonomika, tostarp atkritumu rašanās novēršana un pārstrāde** | **X** |  |  |
| **Piesārņojuma novēršana un to kontrole gaisā, ūdenī vai zemē** | **X** |  |  |
| **Bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzība un atjaunošana** | **X** |  |  |

**Novērtējuma 2. daļa**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Jautājums** | **NĒ[[1]](#footnote-2)** | **Detalizēts izvērtējums (ja novērtējuma 1.daļā novērtējums ir “JĀ”)** |
| **Klimata pārmaiņu mazināšana.** Vai paredzams, ka pasākums radīs ievērojamas SEG emisijas? | **X** | **Ietekme uz SEG emisijām**     * Vienmērīgu braukšanas režīmu raksturo zemāks degvielas patēriņš, kas ir SEG emisiju cēlonis. Pārbūvējot vienlīmeņa ceļu mezglus valsts autoceļu tīklā un izbūvējot divlīmeņu gājēju šķērsojumus, tiks novērots SEG emisiju samazinājums.  Tas veidojas no mazāka degvielas patēriņa, kas rodas no vienmērīga brauciena pa kvalitatīvu ceļu, kā arī izvairoties no dīkstāves, gaidot iespēju iekļauties plūsmā, vai arī gaidot pie gājēju pārejas. Tas ir būtisks solis ceļā uz Latvijas mērķu sasniegšanu klimata jomā. * Ņemot vērā apdzīvotības blīvumu Latvijā, savienojamības veicināšanai nav iespējams īstenot alternatīvus klimatam draudzīgākus pasākumus. Jāpiebilst, ka daļa no apskatāmajiem objektiem ir divlīmeņu gājēju/velosipēdistu šķērsojumu izbūve, kas stimulē videi draudzīgāka pārvietošanās līdzekļa izvēli. * Pasākumam nav nulles alternatīvas, t.i., tiek plānota jau faktiski esošu objektu (vienlīmeņa ceļu mezglu, laika gaitā izveidojušos gājēju šķērsojumu vietu u.c.) labiekārtošana, padarot tās drošākas un arī klimatneitrālākas. * Lai gan vispārīgi būvniecību paredzēts veikt autoceļu ekspluatācijas aizsargjoslas robežās, atsevišķos gadījumos (nelielos autoceļu posmos) var būt nepieciešamība paredzēt risinājumu ārpus autoceļa aizsargjoslas, lai veiktu lokālus darbus saskaņā ar nepieciešamajām drošības prasībām, kas identificētas, izstrādājot būvprojektu un ievērojot visus normatīvos aktus un veicot būvprojektu saskaņošanu ar atbildīgajām institūcijām, kas izsniegušas tehniskos noteikumus, tajā skaitā Valsts vides dienestu, kura tehniskie noteikumi jāsaņem, ja projektējamā autoceļa posmā atrodas aizsargājams objekts vai autoceļa posms atrodas šāda objekta aizsargjoslā.   **Papildinoši pasākumi un investīcijas ar SEG emisiju samazinošu efektu**   * Investīcijas satiksmes drošības projektu īstenošanā plānotas sinerģijā ar citiem pasākumiem, kas atbalsta pāreju uz mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekļu veidiem, un investīcijām, kas stimulē sabiedriskā transporta vai personīgā transporta izmantošanu saskaņā ar:  1. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030. gadam 213. paragrāfā noteikto: “(213) Transports ir lielākais gaisa piesārņotājs pilsētās – Eiropā tas veido 40 % no pilsētu CO, NOx un CO2 izmešu daudzuma. Arī Latvijā jāīsteno pasākumi gaisa kvalitātes uzlabošanai, īpaši lielajās pilsētās. Lai samazinātos privātā autotransporta izmantošanas īpatsvars, primāri jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte un pieejamība, kā arī jāpalielina sabiedriskā transporta popularitāte sabiedrībā. Vienlaikus ar sabiedriskā transporta plūsmu un pakalpojumu palielināšanos un iespējamiem personīgā transporta lietošanas ierobežojumiem ir jāveido gājējiem un velosipēdistiem piemērota vide un infrastruktūra.” Tāpat tiek veicināta pāreja uz videi draudzīgu transportu, tādējādi samazinot vides piesārņojumu un fosilo energoresursu patēriņu. 2. Transporta attīstības politikas pamatnostādnēs 2021.-2027.gadam noteikto mērķi – integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku. Politikas mērķis noteikts saskaņā ar vienu no Eiropas Zaļā kursa elementiem – paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti. Viens no sasniedzamajiem politikas rezultātiem: samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte.   **Sasaiste ar reģionālās attīstības un ilgtspējīga transporta mērķiem**   * Investīcijas atbilst “Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. - 2027.gadam” rīcības virziena “Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi” 312.uzdevumam “Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta "mugurkaulu" izveidošana, integrējot Rail Baltica esošajā valsts un pašvaldību transporta tīklā, veidojot multimodālus transporta un pasažieru pārsēšanās mezglus, veicinot reģionu sasniedzamību, iedzīvotāju mobilitāti un vides pieejamību, turpinot dzelzceļa elektrifikāciju, vienlaikus attīstot drošu autoceļu un ielu infrastruktūru un nodrošinot ērtus savienojumus starp vilcienu un autobusu reisiem, visās darbībās nodrošinot piekļūstamības prasības” un 314. uzdevumam “Transporta sistēmas pilnveidošana, lai palielinātu velosipēdu un citu videi draudzīgu transportlīdzekļu lietošanu un AER izmantošanu, veidojot atbilstošu infrastruktūru un veicinot autoparka nomaiņu, vienlaikus panākot pieejamību dažādām sociālajām grupām” * Investīcijas atbilst 2022.gada 15. februāra Ministru kabineta sēdē izskatītajā Informatīvajā ziņojumā “Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību” (protokols Nr.8/45§) noteiktajām prioritātēm. SEG emisiju samazināšanu un gaisa kvalitātes uzlabošanu tiek plānots panākt caur dekorbanizāciju transporta sistēmās. * Tāpat investīcijas atbilst “Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021. – 2027.gadam” 2. rīcības virziena “Starptautiskās savienojamības uzlabošana” 2.1. uzdevumam “Turpināt Rail Baltica projekta īstenošanu” 2.1.5. pasākumu “Izbūvēt apvienoto dzelzceļa un autoceļa tiltu pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados”, kā arī “Starptautiskās savienojamības uzlabošana” 2.5. uzdevuma “Uzlabot TEN-T autoceļu kvalitāti un drošību” 2.5.1. pasākuma “Nodrošināt valsts galveno autoceļu TEN-T tīkla pārbūvi, virsmas nestspējas stiprināšanu, vienlaikus īstenojot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu”; * Investīcijas atbilst 2024.gada 20. janvāra Ministru kabineta rīkojuma Nr.55 “Par valdības rīcības plānu Deklarācijas par Evikas Siliņas vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai” pielikumā jomas II. “Latviska un iekļaujoša Latvija” pasākumam Nr. 16.2.: “Visaptveroši pasākumi ceļu satiksmes drošības, piekļūstamības un mobilitātes uzlabošanai, t.sk. investīcijas satiksmes drošības infrastruktūra (droša mikromobilitāte, vidējā ātruma noteikšanas ierīces, dubultie šķērsojumi u.c.)”. Šim rīcības plāna pasākumam noteikts darbības rezultāts: 2026.gadā samazināts ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un smagi ievainoto skaits vismaz par 30% apmērā pret 2020.gadu, ilgtermiņā tiecoties uz Nulles Vīziju (*Vision Zero*) ieviešanu. |
| **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** | Satiksmes drošības uzlabošana uz valsts autoceļiem 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 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 valsts autoceļu infrastruktūras plānošanai ir būtiskas vairākas klimata pārmaiņu izpausmes (tai skaitā ekstrēmi):   * gada vidējās gaisa temperatūras paaugstināšanās, karstuma viļņu biežuma un ilguma pieaugums, meteoroloģiskās vasaras pagarināšanās, diennakts maksimālās temperatūras maksimālās vērtības paaugstināšanās, temperatūras svārstību biežums ap 0℃ palielinājums; * 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.   **Potenciālās plānotās aktivitātes un to sasaiste ar pielāgošanās klimata pārmaiņām mērķiem**   * Pamatotos gadījumos plānots izbūvēt lietusūdens caurplūdes grāvjus u.tml. ceļa elementus atbilstoši klimata pārmaiņu radītajam nokrišņu intensitātes palielinājumam. Tas palīdzēs risināt esošo situāciju ceļa infrastruktūras pielāgošanā, jo šobrīd Latvijas novados vairākkārt konstatēta situācija, kad pie lielām lietavām tiek izskaloti atsevišķi ceļa posmi nepiemērotu esošo caurplūdes risinājumu dēļ. * Tā kā viens no prognozētajiem klimata pārmaiņu izraisītajiem riskiem ceļu infrastruktūrai ir asfalta seguma struktūras bojājumi un degradācija paaugstinātu temperatūru ietekmē, tad ceļu tīkla uzlabošanā plānots izmantot materiālus, kas nodrošina asfalta maisījumu izturību pret augstām temperatūrām un palīdz novērst ceļa seguma deformācijas. * Esošo valsts autoceļu uzlabošanas rezultātā attiecīgajos posmos infrastruktūra kļūs klimatnoturīgāka, jo tiks izmantotas tehnoloģijas un risinājumi, kas novērš intensīvu nokrišņu radīto bojājumu, upju un notekgrāvju radīto bojājumu, kā arī karstuma radīto bojājumu iespējas.   **Sasaiste ar nacionālajiem pielāgošanās klimata pārmaiņām plānošanas dokumentiem**   * Viens no Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāna līdz 2030. gadam paredzētajiem rīcības virzieniem ir inženiertīkliem un infrastruktūras nodrošināšana un pielāgošana klimata ekstrēmiem, kur viens no pielāgošanās pasākumiem ir nodrošināt esošās transporta (ceļu, dzelzceļa, lidostu, ostu) un elektronisko sakaru infrastruktūras pielāgošanu klimata pārmaiņām. * Papildus saskaņā ar Plūdu risku pārvaldības plānu vai pašvaldību pielāgošanās klimata pārmaiņām stratēģijām (pašvaldību teritoriju attīstības plānošanas dokumentos) investīcijas plānotas, paredzot, ka, izstrādājot autoceļu pārbūves projektus, projekta risinājumos tiks ņemts vērā plūdu faktors, kā arī mainīgais plūdu ūdens līmenis attiecīgajās teritorijās. Iespēju robežās plānots izmantot tādus autoceļu seguma materiālus, kas mazinātu sasalšanas-atkušanas ietekmi, kā arī karstuma stresa riskus. Ņemot vērā klimata pārmaiņu projekcijas un plūdu riskus, īstenojot satiksmes pārvadu pārbūves darbus un plānojot tehniskos risinājumus, jāņem vērā, t.sk. ar plūdu laikā radīto satiksmes pārvadu balstu izskalojumu saistītie riski, ilgtspējīgas lietus ūdens apsaimniekošanas un drenāžas risinājumu izveides veicināšana, pamatojoties uz zaļās infrastruktūras un ekosistēmu pakalpojumu pieejamību. |
| **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? | **X** | Pasākumam nav būtiskas ietekmes, jo veicot ieguldījumus satiksmes drošībā, tiks uzlabotas lietus ūdens novadīšanas sistēmas, nepieciešamības gadījumā novēršot piesārņojuma nokļūšanu virszemes ūdeņos.  Īstenojot satiksmes drošības projektus tiks īstenoti vides aizsardzībai vajadzīgie ietekmes mazināšanas pasākumi.  Pārbūvējot autoceļu infrastruktūru, pamatotos gadījumos tiks paredzēta lietus ūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēmu izbūve, lai mazinātu applūšanas riskus spēcīgu lietusgāžu gadījumā. |
| **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? | **X** | Pasākumam nav būtiskas ietekmes, jo:   * Projektu īstenošanā, kur attiecināms, atbilstoši plānotajam pārbūves veidam un tā ietvaros sasniedzamajam rezultātam, tiks piemēroti zaļā publiskā iepirkuma principi, t.sk. projektos, uz kuriem tas attiecināms, tiks nodrošināta Ministru kabineta 2017. gada 20. jūnija noteikumos Nr. 353 “Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 353) noteikto obligāto prasību izpilde attiecībā uz apgaismojumu un satiksmes signāliem, piemērojot ciktāl tas ir racionāli un iespējami autoceļu būvdarbos atkārtoti pārstrādātu vai otrreizējo izejvielu izmantošanu jaunu resursu vietā. * Būvniecības laikā būvdarbu veicēji tiks aicināti ierobežot atkritumu rašanos saskaņā ar Eiropas Savienības būvgružu un ēku nojaukšanas atkritumu apsaimniekošanas protokolu un ņemot vērā pieejamos tehniskos paņēmienus kā arī atvieglot atkalizmantošanu un reciklēšanu, kas panākams ar būvgružu šķirošanai paredzēto, pieejamo sistēmu palīdzību selektīvi izņemot materiālus.   Pasākumi tiks veikti:   * identificējot materiālus uz vietas, tie tiks sašķiroti, sadalīti pa frakcijām; * autoceļu seguma izbūvē varētu tikt izmantoti arī pārstrādāti materiāli, kas palielinātu resursefektivitāti un samazinātu kopējās dzīves cikla SEG emisijas. |
| **Piesārņojuma novēršana un kontrole.** Vai paredzams, ka pasākums ievērojami palielinās piesārņotāju emisijas gaisā, ūdenī vai zemē? | **X** | Plānojot esošo valsts autoceļu infrastruktūras elementu pārbūvi, t.sk. stāvokļa kvalitātes uzlabošanu, nav paredzama būtiska ietekme uz vides piesārņojumu, jo īstermiņā projekta īstenošanas – būvniecības procesā ietekme tiks mazināta, kur attiecināms, paredzēta zaļā publiskā iepirkuma piemērošana saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 353, tiks ievēroti visi atbilstošie vides aizsardzības normatīvi.  Nav paredzams, ka pasākums būtiski palielinās piesārņotāju emisijas gaisā, jo autoceļu pārbūve ir daļa no visaptverošā plāna transporta jomā un atbilst Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānam 2020.-2030. gadam, kur sasaistē ar politiku transporta sektorā valsts autoceļu kvalitātes uzlabošanas pasākumam ir norādīta pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti.  Autoceļu investīciju pasākuma ietvaros, atsevišķās vietās tiek plānots atbalstīt teritorijas labiekārtošanas darbus, tostarp apzaļumošanu, tādējādi samazinot CO2 emisijas un uzlabojot gaisa kvalitāti, nodrošinot zaļu un ilgtspējīgas vides mērķu sasniegšanu.  Reģionālas, valsts vai starptautiskas nozīmes autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā (atbilstoši Direktīvai 2002/49EK) regulāri tiek izstrādātas un atjaunotas trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāni (pasākumi trokšņa samazināšanai).  Esošās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās autoceļu tuvumā pašvaldība var noteikt pasākumus trokšņa samazināšanai tādā kārtībā, kā to nosaka normatīvie akti vides aizsardzības jomā, kā arī pašvaldība ņem vērā esošo situāciju, plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas (Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” “punkti 146., 147., 147.1), jo vides trokšņa robežlielumi tiek noteikti apbūves teritorijām atkarībā no to izmantošanas funkcijas.  Līdz ar to, autoceļu izbūvē trokšņu aizsardzības pasākumi (tai skaitā, trokšņa aizsargsienas) var būt attiecināmi noteiktos autoceļu posmos (kur tas ir nepieciešams). |
| **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? | **X** | Pasākumam nav paredzama būtiska ietekme. Bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmas aizsardzībai un atjaunošanai tiks ņemtas vērā būvprojektā iestrādātās Dabas aizsardzības pārvaldes iekļautās prasības un citi normatīvie akti.  Vienlaicīgi tiks īstenoti vajadzīgie ietekmes mazināšanas pasākumi, kuru mērķis ir zemes fragmentācijas un degradācijas samazināšana (piemēram, zaļie koridori, caurtekas), un kas ir balstīti uz izvirzītajiem saglabāšanas mērķiem. |

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-2)