

Valsts dzelzceļa administrācija

**Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2021. - 2027. gadam**

Rīga  
2021

## **Saturs**

<b>Ievads.....</b>	<b>3</b>
<b>1.Dzelzceļa transporta sistēmas pamatrādītāji, galvenie vides aspekti un to būtiskums .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Dzelzceļa transporta sistēmas raksturojums un salīdzinājums ar citiem transporta veidiem</b>	<b>5</b>
<b>1.2. Sauszemes transporta sistēmu ietekme uz vidi .....</b>	<b>7</b>
<b>2.Dzelzceļa vides aizsardzības politikas mērķi un to realizācija .....</b>	<b>13</b>
<b>3.Dzelzceļa vides politikas īstenošanas instrumenti .....</b>	<b>16</b>
<b>4.Dzelzceļa vides politikas darbības mehānisms .....</b>	<b>17</b>
<b>4.1. Dzelzceļa vides politikas ieviešanas mehānisms .....</b>	<b>17</b>
<b>4.2. Dzelzceļa vides politikas ieviešanas kontroles un pārskatīšanas mehānisms .....</b>	<b>17</b>
<b>Pielikums Iepriekšējā perioda Dzelzceļa vides politikas mērķu sasniegšanas izvērtējums .....</b>	<b>20</b>

## Ievads

Vides aizsardzības politika dzelzceļa jomā tiek mērķtiecīgi plānota un īstenota jau kopš 2002. gada un to saskaņā ar Dzelzceļa likumā noteiktajām funkcijām savas kompetences ietvaros nodrošina Valsts dzelzceļa administrācija. Dzelzceļa vides aizsardzības politika veido ietvaru nozarei, lai to pārstāvošajiem valsts un privātajiem uzņēmumiem sniegtu ieskatu par aktuālajām vides problēmām un mērķiem, gan palīdzētu sistemātiski plānot rīcības uzņēmumu līmenī, kas uzlabotu katra uzņēmuma sniegumu vides jomā un nodrošinātu nozarei izvirzīto vides mērķu sasniegšanu.

Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2021. – 2027. gadam (turpmāk - Dzelzceļa vides politika) izstrādāta kā turpinājums dzelzceļa vides politikai laika periodam līdz 2020. gadam, tai skaitā ņemot vērā šajā dokumentā noteikto mērķu sasniegšanas novērtējumu, kura rezultāti iekļauti Dzelzceļa vides aizsardzības politikas 2021.-2027.gadam pielikumā "Iepriekšējā perioda Dzelzceļa vides politikas mērķu sasniegšanas izvērtējums".

Dzelzceļa vides politikas mērķis ir noteikt nozares vides aizsardzības mērķus plānošanas periodam līdz 2027. gadam, norādīt politikas īstenošanas instrumentus, ko var izmantot politikas ieviešanai. Līdz ar to Dzelzceļa vides politika ir saskaņota ar valsts un tieši saistīto nozaru plānošanas dokumentiem, veidojot vienotu politikas ietvaru. Šie dokumenti ir Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam (TAP2027<sup>1</sup>) un Vides politikas pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam<sup>2</sup>, kas tiek izstrādāti vienlaikus ar Dzelzceļa vides politiku, kā arī Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030. gadam<sup>3</sup>, kas apstiprināts ar Ministru kabineta 2020. gada 16. aprīļa rīkojumu Nr. 197.

Vienlaikus tiek izstrādāta Eiropas Savienības (ES) astotā Vides rīcības programma līdz 2030. gadam<sup>4</sup>, kas kā galveno virzienu iezīmē Eiropas zaļo kursu<sup>5</sup>, kura mērķis ir panākt, lai Eiropa kļūtu par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu. ES izvirzījusi mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Šī mērķa sasniegšanā cita starpā paredzot tīrāku, lētāku un veselīgāku sabiedriskā transporta veidu ieviešanu.

Rīcībpolitikas joma – ilgtspējīga mobilitāte - paredz, ka Eiropai vēl vairāk un vēl ātrāk jāsamazina transporta radītās emisijas. Transporta rada ceturtdaļu ES siltumnīcefekta gāzu emisiju, un to apjoms aizvien palielinās. Zaļā kursa mērķis ir līdz 2050. gadam samazināt šīs emisijas par 90%, pateicoties viedai, konkurētspējīgai, drošai, pieklūstamai un cenu ziņā pieejamai transporta sistēmai. Šī mērķa sasniegšanai:

- jau 2030. gadā ātrgaitas dzelzceļa satiksme visā Eiropā divkāršosies;
- vēlākais 2050. gadā gandrīz visi jauni lielas noslodzes transportlīdzekļi būs bezemisiju transportlīdzekļi, dzelzceļa kravu pārvadājumi divkāršosies, būs pilnībā funkcionējošs,

<sup>1</sup> <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>

<sup>2</sup> <https://www.varam.gov.lv/lv/attistibas-planosanas-dokumentu-projekti>

<sup>3</sup> <https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam>

<sup>4</sup> <https://www.consilium.europa.eu/lv/press/press-releases/2021/03/17/8th-environment-action-programme-member-states-ready-to-start-negotiations-with-parliament/>

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_lv](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_lv)

multimodāls Eiropas transporta tīkls (TEN-T) ilgtspējīgam un viedam transportam ar ātrdarbīgu savienojamību.

Kā daļa no ES centieniem ceļā uz Eiropas zaļajā kursā nosprausto mērķi, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2020. gada 23. decembra lēmumu (ES) 2020/2228 par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021)<sup>6</sup> 2021. gads pasludināts par Eiropas Dzelzceļa gadu, tādējādi izceļot dzelzceļa nozīmi ES ekonomikā, industrijā un sabiedrībā kopumā. Eiropas gada vispārīgais mērķis ir veicināt un atbalstīt ES, dalībvalstu, reģionālo un vietējo iestāžu un citu organizāciju centienus palielināt dzelzceļa nozīmi, pasažieru un kravu pārvadājumu īpatsvaru.

Eiropas Komisija 2011. gadā transporta sistēmas Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"<sup>7</sup> atzīst, ka transports ir viens no svarīgākajiem faktoriem, kas veicina ekonomikas un sociālo izaugsmi. Tajā pašā laikā transporta nozare kā ikviena no saimnieciskās darbības jomām rada zināmu ietekmi uz vidi, ko var mazināt gan ikviens uzņēmums, kas sniedz vai nodrošina transporta pakalpojumus, gan valsts, uzliekot zināmus pienākumus valsts un pašvaldību institūcijām, un uzņēmumiem. Eiropas Komisijas izvirzītais transporta nozares politikas galvenais mērķis ir augoši transportēšanas apjomi un mobilitātes atbalstīšana, vienlaikus sasniedzot transporta sektora radīto siltumnīcas efekta gāzu emisiju ievērojamu samazinājumu. Baltās grāmatas īstenošanas ietvaros ir uzsākta iniciatīva "Shift2Rail", lai veicinātu labāku vilcienu (klusāku, ērtāku, uzticamāku utt.) ieviešanu tirgū, radītu dzelzceļa infrastruktūru ar zemākām dzīves cikla izmaksām un labāku spēju tikt galā ar pieaugošo pasažieru un kravas mobilitātes pieprasījumu.

Arī Latvijā transporta sistēmas ietekme uz vidi tiek uzskatīta kā aktuāla vides problēma. TAP2027 ir noteikti šādi sasniedzamie politikas rezultāti:

- Uzlabotas mobilitātes iespējas;
- Samazinātas SEG emisijas transportā, uzlabota vides, t.sk. gaisa, kvalitāte;
- Nodrošināta konkurētspējīga un resursefektīva transporta un loģistikas sistēma;
- Paaugstināta transporta drošība un drošums;
- Sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.

Lai īstenotu ietvertos uzdevumus, plānots izmantot gan valsts, pašvaldību budžeta finansējumu un nacionālo līdzfinansējumu ES struktūrfondu finansējumu projektiem, gan piesaistīt ES finanšu vai citu finansējuma avotu līdzekļus un privāto kapitālu, atkarībā no pasākuma rakstura.

Dzelzceļa vides politiku izstrādāja Valsts dzelzceļa administrācija kopā ar vides konsultāciju uzņēmumu SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment".

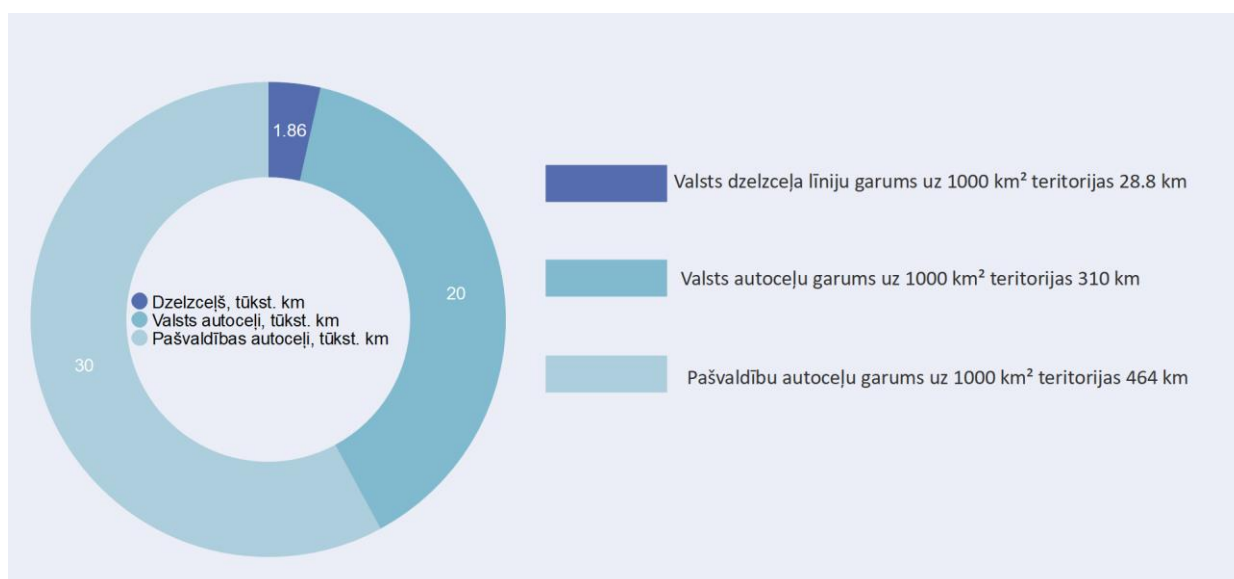
<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:32020D2228>

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

## 1. Dzelzceļa transporta sistēmas pamatrādītāji, galvenie vides aspekti un to būtiskums

### 1.1. Dzelzceļa transporta sistēmas raksturojums un salīdzinājums ar citiem transporta veidiem

Latvijā līdzīgi kā citās Eiropas valstīs gan pasažieru, gan kravu pārvadāšanai tiek izmantots dzelzceļš, autotransports, gaisa un cauruļvadu transports. Autoceļu tīkls ir daudz plašāks un sazarotāks nekā dzelzceļa tīkls. Saskaņā ar valsts reģistrēto informāciju<sup>8</sup> Latvijā dzelzceļa infrastruktūras 1520 mm platuma sliežu ceļu kopgarums 2019. gadā bija 1 860 km, no kuriem elektrificēts bija 251 km sliežu ceļu, bet izvērstais sliežu ceļu garums, ieskaitot staciju ceļus un pievedceļus, ir 3968,92 km. Turpretim valsts autoceļu kopgarums<sup>9</sup> ir 20,0 tūkst. km un pašvaldību autoceļu kopgarums ir 30,0 tūkst. km. Attiecīgi arī autoceļu blīvums uz 1000 km<sup>2</sup> ir 10 – 15 reizes lielāks nekā dzelzceļa sliežu ceļu blīvums (skat. 1. attēlu).



1. attēls. Transporta infrastruktūras salīdzinājums 2019. gada beigās (avots: Centrālā statistikas pārvalde<sup>10</sup>)

Arī tehnisko transporta vienību skaits, ko izmanto pasažieru un kravas autotransporta pārvadājumu nodrošināšanai, ir daudzkārt lielāks (865 289 transporta līdzekļi<sup>11</sup>) nekā dzelzceļa pārvadājumiem izmantoto tehnisko vienību skaits. Valsts ritošā sastāva reģistrā<sup>12</sup> 2019. gada beigās reģistrētas valstij un privātajiem uzņēmumiem piederoši 9 876 dzelzceļa ritekļi, no kurām lokomotīves ir 325, kravu vagoni – 8 981, dīzeļvilcienu vagoni – 76, elektrovilcienu vagoni – 164, pasažieru vagoni – 74. Ritekļu raksturojums pēc to uzbūvēšanas gada norāda uz kravas vagonu

<sup>8</sup> <https://data.csb.gov.lv/> TRG010. Satiksmes ceļu garums gada beigās (kilometros)

<sup>9</sup> <https://data.csb.gov.lv/> TRG010. Satiksmes ceļu garums gada beigās (kilometros)

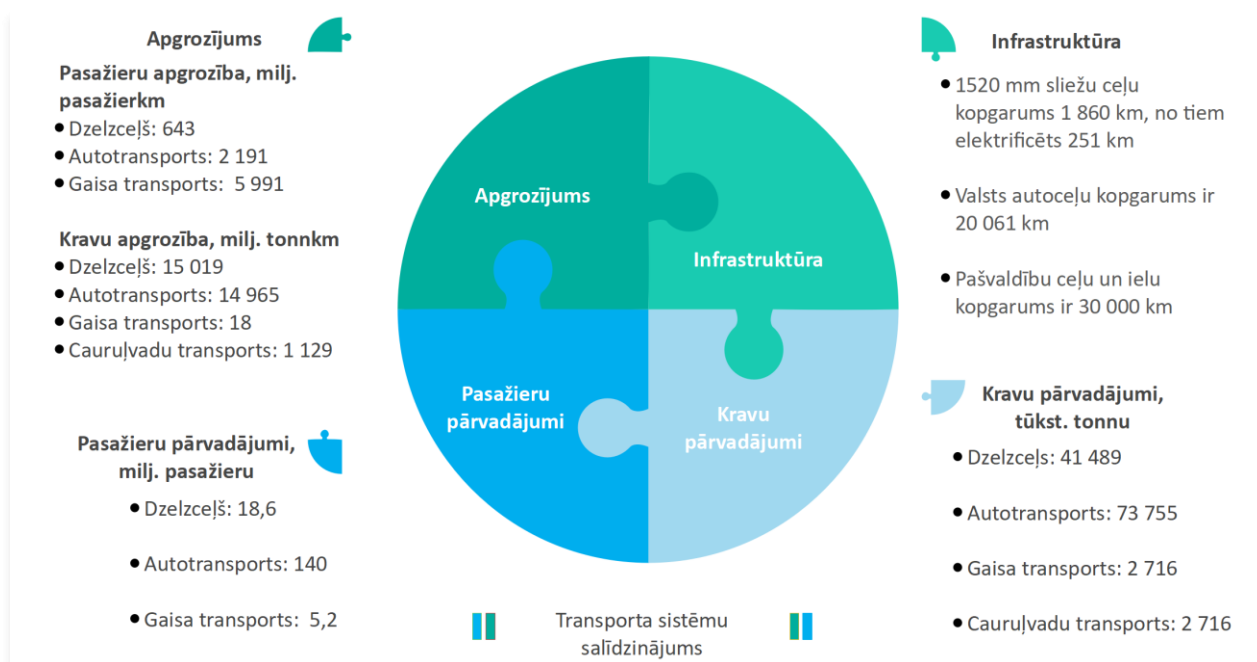
<sup>10</sup> <https://data.csb.gov.lv/> TRG010. Satiksmes ceļu garums gada beigās (kilometros)

<sup>11</sup> [www.cssd.lv](http://www.cssd.lv). Reģistrēto transporta līdzekļu skaits 2020. gada beigās

<sup>12</sup> Valsts dzelzceļa administrācija

pakāpenisku atjaunošanu, sākot ar 2000. gadu. Kopumā vērojama tendence, ka autotransporta vienību skaits katru gadu pieaug, bet dzelzeļa ritekļu skaits samazinās.

Kopumā kravu pārvadājumu apjomi<sup>13</sup> pa autoceļiem ir gandrīz divas reizes lielāki nekā pa dzelzeļu, bet pasažieru pārvadājumi<sup>14</sup> apmēram 6 reizes lielāki (skat. 2. attēlu). Tomēr kravu apgrozība dzelzeļā pārsniedz kravu apgrozību autotransportā, bet pasažieru apgrozība dzelzeļa pārvadājumos ir apmēram 3,5 reizes mazāka nekā autotransporta pārvadājumos. Jāatzīmē, ka, izmantojot dzelzeļa transportu, pasažieri vidēji nobrauc 2 reizes lielāku attālumu – viena pasažiera vidējais brauciena attālums ar autobusu ir 16 km, bet ar vilcienu – 35 km.



2. attēls. Transporta sistēmu rezultātīvo rādītāju salīdzinājums 2019. gadā (avots: Centrālā statistikas pārvalde<sup>15</sup>)

Salīdzinot pārvadāto bīstamo kravu (nafta un naftas produkti, ķīmiskās vielas, minerālmēsli u.c.) apgrozību starp dzelzeļu un autotransportu 2019. gadā, pa dzelzeļu tika pārvadāti 94,5% no visām pārvadātajām bīstamajām kravām.<sup>16</sup> Lai arī kopējam pa dzelzeļu pārvadātajam bīstamo kravu apjomam, sākot ar 2017. gadu, ir izteikta tendence samazināties, daudz svarīgāk ir pievērst uzmanību tam, ka 99% no pārvestajām bīstamajām kravām ir kravas ar īpašu riska potenciālu<sup>17</sup>. Ar šīm kravām saistītais risks Latvijā uzskatāms par augstāko no riskiem, kas

<sup>13</sup> <https://data.stat.gov.lv/> TRK010. Kravu pārvadājumi un kravu apgrozība galvenajos transporta veidos  
<sup>14</sup> <https://data.stat.gov.lv/> TPA020. Pasažieru pārvadājumi (milj. pasažieru)  
<sup>15</sup> <https://data.csb.gov.lv/> TRG010. Satiksmes ceļu garums gada beigās (kilometros); <https://data.stat.gov.lv/> TRK010. Kravu pārvadājumi un kravu apgrozība galvenajos transporta veidos; <https://data.stat.gov.lv/> TPA020. Pasažieru pārvadājumi (milj. pasažieru)  
<sup>16</sup> <https://data.stat.gov.lv/> TRK020. Bīstamo kravu pārvadājumi  
<sup>17</sup> Bīstamo kravu starptautisko dzelzeļa pārvadājumu noteikumi (RID), 1.10.5. tabula

negadījuma, kravu zādzības vai kravas ļaunprātīgas izmantošanas gadījumā var radīt būtiski negatīvu ietekmi uz cilvēku veselību, vidi un īpašumu.

Dzelzeļa kravu pārvadājumos Latvijā dominē starptautiskie kravu pārvadājumi (95%) ar Krieviju un Baltkrieviju pa Austrumu - Rietumu tranzīta koridoru, tomēr ir arī mazākas kravu plūsmas no Lietuvas, Ukrainas, Kazahstānas un Igaunijas. Lielākais kravu pārvadātājs ir VAS „Latvijas dzelzeļš” atkarīgā sabiedrība SIA “LDz Cargo”, bet kravu pārvadājumu tirgū darbojas arī privātie kravu pārvadātāji- A/S “Baltijas Ekspresis”, A/S “Baltijas Tranzīta Serviss”, SIA “Euro Rail Cargo”.

Šinī plānošanas periodā turpinās Rail Baltica projekta īstenošana, paredzot izbūvēt jaunu 1435 mm jeb Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzeļa līniju Baltijas valstīs, kas nodrošinās ātru, modernu un videi draudzīgu dzelzeļa transportu pasažieru un kravu pārvadājumiem. Jaunā sliežu ceļa kopējais garums būs 870 km, no tā – 265 km Latvijā, 213 km Igaunijā un 392 km Lietuvā<sup>18</sup>.

Rail Baltica būs divvirzienu elektrificēta un ar jaunākās paaudzes Eiropas Dzelzeļa satiksmes vadības sistēmu (ERTMS) aprīkota dzelzeļa līnija maršrutā no Tallinas caur Pērnavu - Rīgu - Paņevežu - Kauņa līdz Lietuvas un Polijas robežai, ar savienojumu no Kauņas līdz Viļņai, kas nodrošinās ātrus, drošus un videi draudzīgus dzelzeļa pakalpojumus gan pasažieru (līdz 249 km/h), gan kravu (līdz 120 km/h) pārvadājumiem.

Rail Baltica kā Ziemeļjūras – Baltijas jūras pamattīkla koridora trūkstošajam posmam jāsāk darboties pēc iespējas agrāk, bet ne vēlāk kā 2030. gadā<sup>19</sup>. 2030. gadā plānots pārvadāt (provizoriski) – 5 miljonus pasažieru un 12.5 miljonus tonnu kravu.

Salaspilī tiek plānots multimodālais kravu terminālis aptuveni 150 ha platībā, kas robežosies ar Rail Baltica pamatlīniju aptuveni 7 km garumā (no Upeslejām līdz Daugavai) un tajā plānoti gan Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) sliežu ceļi, dubultā platuma sliežu ceļi, kā arī viens 1520 mm sliežu ceļš, tādējādi nodrošinot esošās 1520 mm dzelzeļa infrastruktūras sinerģiju ar jauno Rail Baltica Eiropas standarta sliežu ceļu platuma 1435 mm infrastruktūru.

Rail Baltica projekta ietvaros jau ir uzsākta Rīgas centrālā dzelzeļa stacijas rekonstrukcija un pārbūve, kas tiks izveidota par mūsdienīgu multimodālu satiksmes mezglu, kas palielinās mobilitāti, drošību, pieejamību. Uzsākta Rail Baltica stacijas starptautiskajā lidostā „Rīga” būvniecība, notiek Rail Baltica trases projektēšana visā Latvijas teritorijā un citas aktivitātes. Projekta risinājumos ir paredzēta vieta arī reģionālajai satiksmei – plānots izbūvēt ap 17 reģionālās stacijas un pieturvietas Latvijā.

## **1.2. Sauszemes transporta sistēmu ietekme uz vidi**

### ***Siltumnīcefektu izraisīto gāzu un gaisu piesārņojošo vielu emisija***

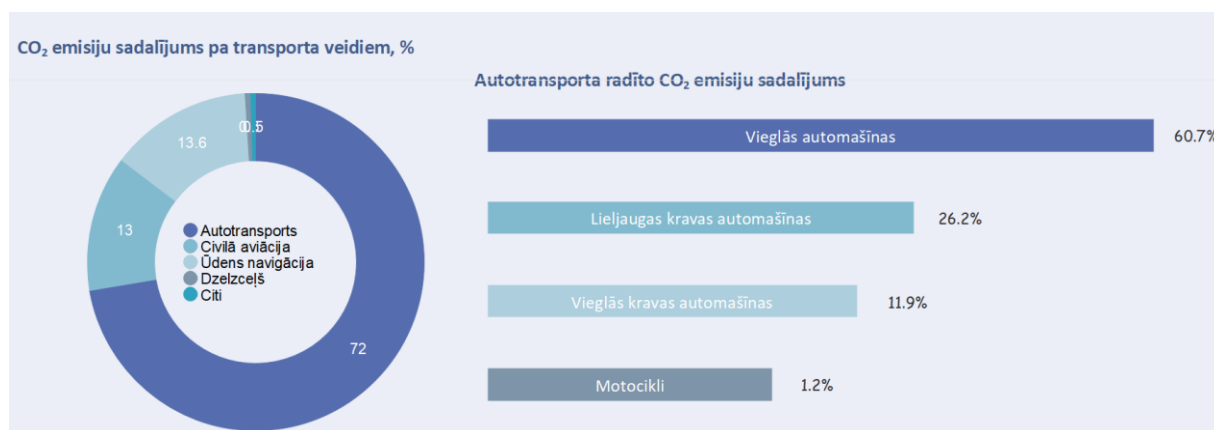
ES dalībvalstu apkopotie dati parāda, ka dzelzeļa transporta pārvadājumi SEG emisiju kontekstā ir daudz efektīvāki nekā citi transporta veidi, īpaši autotransports. Salīdzinājumā ar

<sup>18</sup> [www.edzl.lv](http://www.edzl.lv), <https://www.railbaltica.org/>

<sup>19</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018D1723&from=EN>

citiem transporta veidiem, dzelzceļa pārvadājumu radīto siltumnīcefektu izraisošo gāzu (SEG, CO<sub>2</sub>) emisiju apjoms ir būtiski mazāks, veidojot tikai apmēram 0,5% no kopējām transporta sektora emisijām, tam tiek pievērsta būtiska uzmanība, izvirzot kopējos mērķus CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai.

SEG emisiju sadalījums starp dažādiem transporta veidiem parādīts 3. attēlā, bet 1. un 2. tabulā apkopota informācija par emisiju apjomu gan uz pasažierkilometru, gan tonnkilometru dažādiem transporta veidiem.<sup>20</sup>



3. attēls. Transporta veidu radītās CO<sub>2</sub> emisijas 2016. gadā ES dalībvalstīs kopumā (avots: Eiropas Vides aģentūra<sup>21</sup>)

1. tabula. SEG emisijas no pasažieru pārvadājumiem 2018. gadā ES dalībvalstīs kopumā (EU-27)<sup>22</sup>

Transporta veids	SEG emisijas, g <sub>CO2</sub> /pkm
Aviopārvadājumi	160
Vieglās automašīnas	143
Autobusi	80
Jūras pārvadājumi	61
Dzelzceļa pārvadājumi	33

2. tabula. SEG emisijas no kravu pārvadājumiem 2018. gadā ES dalībvalstīs kopumā (EU-27)<sup>23</sup>

Transporta veids	SEG emisijas, g <sub>CO2</sub> /tonnkm
Aviopārvadājumi	1036
Smagās kravas automašīnas	137
Iekšzemes ūdens transports	33
Dzelzceļa pārvadājumi	24
Jūras pārvadājumi	7

<sup>20</sup> Eiropas vides aģentūras (EEA) dati: <https://www.eea.europa.eu>

<sup>21</sup> <https://www.eea.europa.eu/themes/transport>

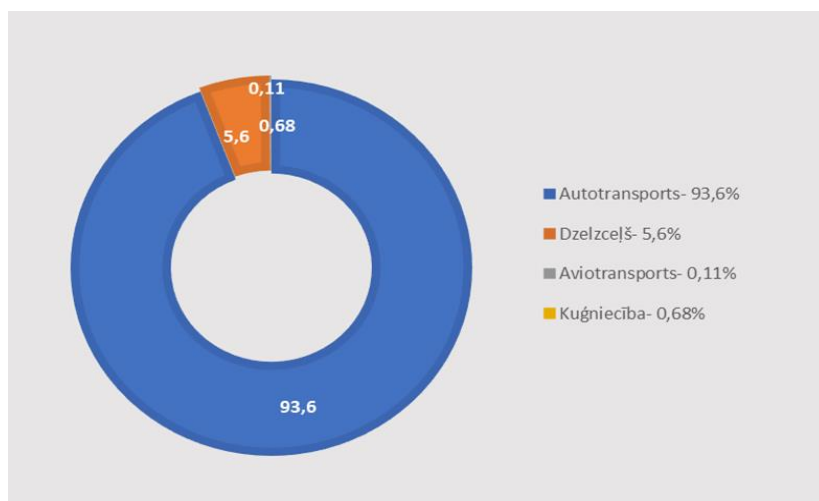
<sup>22</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

<sup>23</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>



Viens no ES un tai skaitā Latvijas mērķiem ir krasi samazināt SEG emisijas, lai sasniegtu Parīzes nolīguma<sup>24</sup> mērķus. Tas ir izteikts Eiropas zaļajā kursā, kas nosaka mērķi sasniegt klimata neitralitāti līdz 2050. gadam. Transporta jomā, kas pašlaik veido 24,6% no ES kopējām emisijām<sup>25</sup>, Eiropas Zaļais kurss paredz līdz 2050. gadam samazināt CO<sub>2</sub> emisijas par 90% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Eiropas Komisijas ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija<sup>26</sup> kā vienu no soļiem šī mērķa sasniegšanai paredz ātrgaitas dzelzceļa satiksmes dubultošanu Eiropā līdz 2030. gadam un trīskāršošanu līdz 2050. gadam pasažieru pārvadājumos. Attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem tās mērķis ir 50% pieaugums līdz 2030. gadam un divkāršojums līdz 2050. gadam.

Saskaņā ar "Latvijas nacionālo inventarizācijas ziņojumu 1990-2018"<sup>27</sup> dzelzceļa (dīzeļdegvielu lokomotīvu) radītās SEG emisijas sastāda 5,6% no visām iekšzemes transporta apakšnozarēm 2018. gadā (skat. 4. attēlu). Salīdzinot ar 2012. gadu, 2018. gadā dzelzceļa radītās SEG emisijas ir samazinājušās par 33%, kas tiek izskaidrots ar dzelzceļa tranzītkravu kritumu par 18,3% un degvielas patēriņa samazinājumu par aptuveni 32,4%.



4. attēls. SEG emisiju procentuālais sadalījums starp transporta nozarēm 2018. gadā Latvijā<sup>28</sup>

Transporta sektora radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas Latvijā 2019. gadā ir apkopotas 3. tabulā.

3. tabula. Transporta nozares radītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas 2019. gadā Latvijā<sup>29</sup>

Emisiju avots	NOx	NMGOS	SOx	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>	Cietās daļiņas	CO
Aviopārvadājumi, tūkst. t	0,17	0,05	0,03	0,00	0,00	0,00	0,48
Autotransports, tūkst.t	10,70	1,87	0,02	0,55	0,73	0,94	11,63
Dzelzeļš, tūkst.t.	2,66	0,21	0,01	0,06	0,06	0,10	0,70
Transporta sektors kopā, tūkst. t	13,53	2,13	0,06	0,61	0,79	1,04	12,81

<sup>24</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:22016A1019(01))

<sup>25</sup> Izņemot LULUCF (zemes izmantošana, zemes izmantojuma maiņa un mežsaimniecība) un starptautisko jūras pārvadājumu emisijas, ieskaitot starptautiskās aviācijas un netiešās CO<sub>2</sub> emisijas.

<sup>26</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14012-2020-INIT/lv/pdf>

<sup>27</sup> [https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Klimats/Zin\\_starpt\\_org/LV\\_NIR\\_07052020.zip](https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Klimats/Zin_starpt_org/LV_NIR_07052020.zip)

<sup>28</sup> <https://www.meteo.lv/lapas/sagatavotie-un-iesniegtie-zinojumi?&id=1153&nid=393>

<sup>29</sup> Ikgadējais emisiju ziņojums: <https://videscentrs.lv/gmc.lv/lapas/gaisa-kvalitate>

Kopējās emisijas Latvijā, tūkst.t	33,11	40,63	3,70	19,97	29,41	48,80	119,93
Transporta sektora īpatsvars, %	41	5	2	3	3	2	11

Transporta radītās CO un NOx emisijas veido attiecīgi 11% un 41% no kopējām šo piesārņojošo vielu emisijām Latvijā. Pārējo piesārņojošo vielu īpatsvars svārstās no 2% līdz 5%.

Laika posmā no 1990. gada līdz 2019. gadam transporta sektora radītās NOx emisijas ir samazinājušās par 58%, NMGOS - par 91,4%, SOx - par 94,6%, kopējo cietao daļiņu - par 12,5% un CO - par 95,1%.

Dzelzceļa kravu putekļi un smakas ir aktuāla gaisa piesārņojuma problēma, it īpaši dzelzceļa tiešā tuvumā dzīvojošiem iedzīvotājiem. Visbiežāk iedzīvotāju sūdzības tiek izteiktas gadījumos, kad rodas vilcienu sastāvu uzkrājumi ar birstošām kravām vai kravām ar naftas produktiem uz sliežu ceļiem pie ostu termināliem.

### ***Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un teritoriju fragmentāciju***

Gan dzelzceļa līnijas, gan autoceļi ietekmē biotopus, sugas un to migrāciju. Pārsvārā šī ietekme ir negatīva un izpaužas, piemēram, kā biotopu platību samazināšana vai iznīcināšana, biotopu fragmentācija, līdzsvara izjaukšana starp dažādām sugām. Turklāt transporta maģistrāles kavē sugu migrāciju un uz tām var iet bojā dzīvnieki.

Kopumā Latvijā 2020. gada beigās autoceļi aizņēma apmēram 20 reizes lielāku teritoriju nekā sliežu ceļi<sup>30</sup>:

- valsts autoceļu garums uz 1000 km<sup>2</sup> teritorijas ir 310 km;
- pašvaldību autoceļu garums uz 1000 km<sup>2</sup> teritorijas ir 462 km;
- valsts dzelzceļa līniju garums uz 1000 km<sup>2</sup> teritorijas ir 28,8 km.

Tā kā autoceļu tīkls ir daudz blīvāks nekā dzelzceļa tīkls, kā arī autotransporta līdzekļu kustības intensitāte uz autoceļiem ir lielāka, kopumā autotransporta ietekme uz bioloģisko daudzveidību ir lielāka. Par to norāda arī statistikas dati par satiksmes negadījumiem ar meža dzīvniekiem un mājdzīvniekiem (skat. 4. tabulu).

#### ***4. tabula. Satiksmes negadījumi ar dzīvniekiem***

<b>Negadījuma veids</b>	<b>2018.</b>	<b>2019.</b>	<b>2020.</b>
Sadursmes ar dzīvniekiem uz dzelzceļa <sup>31</sup>	84	70	44
Sadursmes ar dzīvniekiem uz autoceļiem <sup>32</sup>	536	509	435

Plānojot jaunus infrastruktūras objektus, tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums vai sākotnējais izvērtējums, kura ietvaros ir iespēja paredzēt risinājumus un plānot pasākumus, kas ļauj samazināt kopējo ietekmi uz vidi un aizsargājamām dabas vērtībām.

<sup>30</sup> <https://data.stat.gov.lv/TRG010>. Satiksmes ceļu garums gada beigās (kilometros)

<sup>31</sup> Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas apkopotie dati

<sup>32</sup> <https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaitis>

Gan dzelzceļa līnijām, gan autoceļiem (automaģistrālēm) tiek paredzēti līdzīgi pasākumi, lai mazinātu sadursmju skaitu un to ietekmi uz zīdītājdzīvnieku populāciju – norobežošana ar žogu un dažādu dzīvnieku pāreju šķērsojumu izbūve, lai mazinātu barjeras efektu.

### ***Ietekme uz virszemes ūdeņiem, augsnes un pazemes ūdeņu kvalitāti***

Virszemes ūdeņos, pazemes ūdeņos un augsnē gan no dzelzceļa, gan autotransporta sistēmām var nonākt naftas produkti, kā arī citas piesārņojošas vielas. Īpaši piesārņota ar naftas produktiem ir augsne zem dzelzceļa sliedēm un lokomotīvu depo, kur piesārņojums rodas kravu pārvadājumu vai to apstrādes tehnoloģisko procesu laikā, lokomotīvu tehniskās apkopes vai dīzeļlokomotīvu ekipēšanas laikā.

Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā<sup>33</sup> ir iekļauti 27 dzelzceļa objekti, no kuriem 5 vietas ir apstiprinātas kā piesārņotas un 22 ir reģistrētas kā potenciāli piesārņotas, kā arī 10 transporta objekti, kuri ir reģistrēti kā potenciāli piesārņotas vietas.

Ievērojamu daļu no pārvadātajām kravām pa dzelzceļu sastāda bīstamās kravas. Šo pārvadājumu reģistrēto noplūžu skaits ir norādīts 5. tabulā.

5. tabula. Dzelzceļa bīstamo kravu noplūžu skaits<sup>34</sup>

<b>Negadījuma veids</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Bīstamo kravu noplūde	2	2	2	0	0	0	0	0
Nelielas/nebūtiskas bīstamās kravas sūces/noplūdes	92	113	47	62	33	25	26	27

Jāatzīmē, ka kopš 2015. gada uz dzelzceļa nav reģistrēts neviens bīstamās kravas noplūdes gadījums. Arī laika periodā no 2012. gada līdz 2015. gadam šo gadījumu skaits bija neliels – 2 gadījumi gadā. Arī nelielu bīstamo vielu un produktu noplūžu gadījumu skaits ir būtiski samazinājies kopš 2016. gada.

### ***Fizikālās ietekmes***

“Vides troksnis” saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīvu 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību<sup>35</sup> nozīmē nevēlamu vai kaitīgu cilvēka darbības radītu āra troksni, ieskaitot troksni, ko izraisa transportlīdzekļi, ceļu satiksme, dzelzceļa satiksme, gaisa satiksme un kas rodas rūpnieciskās darbības zonās. Transporta nozarē galvenais vides trokšņa avots ir autotransports, kam seko gaisa kuģu un dzelzceļa radītais troksnis. To radītā ietekme ir vistiešākā veidā saistīta ar attiecīgās infrastruktūras izmantošanu. Vides troksnis rada plašu ietekmi uz cilvēku veselību un labklājību, kas ietver kairinājumu, miega traucējumus, sirds un asinsvadu saslimšanu, kā arī ietekmi uz cilvēka garīgo veselību.

<sup>33</sup> <https://www.meteo.lv/lapas/vide/piesarnoto-un-potenciali-piesarnoto-vietu-registrs/piesarnoto-un-potenciali-piesarnoto-vietu-registrs?id=1527&nid=373>

<sup>34</sup> Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas apkopotie dati

<sup>35</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj/?locale=LV>

Latvijā 2017. gadā tika izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes dzelzceļa līnijām, uz kurām satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, bet 2019. gadā šiem pašiem dzelzceļa posmiem, par pamatu ņemot izstrādātās stratēģiskās kartes, sagatavots rīcības plāns trokšņa mazināšanai. Kopējais šādu dzelzceļa līniju garums veido 70,92 km.

Dzelzceļa līniju, kur satiksmes intensitāte 2016. gadā ir bijusi lielāka par 30 000 vilcienu sastāvu gadā, tuvumā atrodas 307 mājokļi ar kopējo iedzīvotāju skaitu 2500, kur trokšņa piesārņojuma līmenis dienas laikā ir lielāks par 55 dB (A), 816 mājokļi ar 7668 iedzīvotājiem, kur trokšņa līmenis vakara periodā pārsniedz 50 dB (A), un 1217 mājokļi ar 13658 iedzīvotājiem, kur trokšņa līmenis nakts periodā pārsniedz 45 dB (A). Apbūves teritorijās, kur trokšņa piesārņojuma līmenis diennakts periodā ir lielāks par 55 dB (A), atrodas 718 mājokļi ar kopējo iedzīvotāju skaitu 7135<sup>36</sup>.

2019. gada 21. martā Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" apstiprinātais Rīcības plāns trokšņa mazināšanai dzelzceļa līnijām ar satiksmes intensitāti lielāku par 30 000 vilcieniem gadā laika periodam no 2019. līdz 2023. gadam<sup>37</sup> nosaka tos trokšņa samazināšanas pasākumus, kuru ieviešana radītu vislielāko labumu sabiedrības veselībai. Piemēram, prettrokšņu ekrānu izbūve augstākā diskomforta zonās, sliežu un sliežu pārmiju pārvedu slīpēšana, gumijas segumu ieklāšana un nomaiņa dzelzceļa pārbrauktuvju remonta laikā, garsliežu ieklāšana u.c. trokšņu emisiju samazināšanas pasākumi.

Lai gan Latvijā nav spēkā esošu normatīvo aktu, kas reglamentētu vibrācijas pieļaujamus lielumus vidē vai telpās, ir svarīgi ierobežot vibrāciju līmeni, lai samazinātu tā radīto diskomfortu. Transporta nozarē galvenais vibrāciju avots ir dzelzceļa kustība. Vibrācijas rodas, vilciena riteņiem saskaroties ar sliežu virsmu, tādēļ radīto vibrāciju lielumu nosaka gan sliežu tehniskais stāvoklis, gan vilciena riteņu gludums. Vibrāciju ietekmes rezultātā var rasties zemes klātnes nosēdumi, kas var ietekmēt satiksmes drošību, izraisīt avārijas un negadījumus, tai skaitā ar bīstamajām kravām, radot vides piesārņošanas risku. Vibrāciju veidošanos samazina sliežu un pārmiju slīpēšana, speciālu vibrāciju slāpējošu materiālu ieklāšana zem sliežu ceļu balasta.

### **Energoresursu izmantošana**

Ņemot vērā dzelzceļa sistēmas plašo darbību, dzelzceļš, salīdzinot ar citiem transporta veidiem, ir viens no efektīvākajiem degvielas un energoresursu izmantošanas ziņā, jo tas pie vienāda daudzuma enerģētisko resursu izmantošanas spēj veikt vairāk pārvadājumu, īpaši, pie lielākiem (virs 150 km) attālumiem. Modernizējot esošos un ieviešot jaunus vilces līdzekļus, kas izmanto alternatīvus vilces (hibrīdlokomotīves, akumulatoru lokomotīves u.c.) un enerģijas (ūdeņradi, sašķidrināto vai saspiesto dabasgāzi, biogāzi u.c.) veidus, dzelzceļa uzņēmumi samazina savus ekspluatāciju izdevumus, uzlabo konkurētspēju, kā arī samazina negatīvo ietekmi uz vidi.

<sup>36</sup> Sagatavotās trokšņa stratēģiskās kartes ir pieejamas VAS "Latvijas dzelzceļš" mājaslapā: <https://www.ldz.lv/troksnis>

<sup>37</sup> [https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz\\_R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81ns\\_2019-2023\\_0.pdf](https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz_R%C4%ABc%C4%ABbas-pl%C4%81ns_2019-2023_0.pdf)

## 2. Dzelzeļa vides aizsardzības politikas mērķi un to realizācija

Dzelzeļa vides politikas mērķi ir saskaņoti ar TAP2027 mērķi:

***Transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, pieklūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku.***

Dzelzeļa vides politika nosaka šādu vispārīgu mērķi:

***Efektīva vides pārvaldība dzelzeļa infrastruktūras pārvaldītāju un lietotāju, klientu un sabiedrības interesēs, paātrinot pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti.***

Lai saskaņotu Dzelzeļa vides politiku ar TAP2027, veidotu ietvaru dzelzeļa nozares uzņēmumiem, kā arī lai plānotu un īstenotu pasākumus nozares vides politikas īstenošanai, ir definēti vairāki būtiski apakšmērķi.

Šie mērķi visi ir vienlīdz svarīgi un nav uzskaitīti prioritārā secībā:

### ***Sabiedrības drošība***

Ir jānodrošina, lai kravu pārvadājumi un dzelzeļa infrastruktūras izmantošana nerada draudus sabiedrības drošībai vietās, kuras atrodas dzelzeļa tiešā tuvumā. Šī mērķa sasniegšanai ir nepieciešama šādu uzdevumu izpilde:

- Uzturēt bīstamo kravu pārvadājumu drošības sistēmu;
- Nodrošināt dzelzeļa pārvadājumu robežkontroli;
- Uzturēt ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontroles sistēmu;
- Atjaunot un uzturēt ritošo sastāvu un dzelzeļa infrastruktūru;
- Izbūvēt jaunu nacionāliem un starptautiskiem standartiem atbilstošu dzelzeļa infrastruktūru;
- Izvērtēt apdraudējumu, ko dzelzeļa transporta sistēma rada cilvēku veselībai un videi, un veikt nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus;
- Attālināt un novirzīt bīstamo kravu pārvadājumus no dzīves telpas, paaugstināt bīstamo kravu apstrādes tehnoloģisko procesu drošību.

### ***Kvalitatīva dzīves vide***

Dzelzeļa transportam ir jāklūst par viegli pieejamu, pieklūstamu, viedu un ilgtspējīgu transporta līdzekli, par sabiedriskā transporta mugurkaulu, kur dzelzeļš sasaistīts ar mobilitātes punktiem pasažieriem nodrošina iespēju nokļūt līdz tuvākajam sabiedriskajam transportam un uzlabo reģionu sasniedzamību.

Trokšņa un vibrācijas līmenim, ko rada dzelzeļa infrastruktūras izmantošana, jābūt tādām, lai iedzīvotāji, kas dzīvo dzelzeļa tuvumā, justos komfortabli. Gaisa piesārņojums no dzelzeļa infrastruktūras un ritošā sastāva izmantošanas nedrīkst pārsniegt normatīvajos aktos noteiktos

robežlielumus, jāsamazina dzelzceļa līniju negatīvā ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Šajā nolūkā ir jāveic šādi uzdevumi:

- Veicināt vides pārvaldības sistēmu ieviešanu un integrēšanu dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumu pārvaldībā;
- Atjaunot un uzturēt sliežu ceļus un ritošo sastāvu, tai skaitā izmantojot mūsdienīgus trokšņa samazināšanas un novēršanas risinājumus;
- Izbūvējot jaunus sliežu ceļus un dzelzceļa infrastruktūru, paredzēt un īstenot nepieciešamos risinājumus ietekmju novēršanai un samazināšanai;
- Atjaunot un uzlabot ritošo sastāvu, lai samazinātu emisijas gaisā un degvielas, smērvielu un tehnisko šķidrumu noplūdes;
- Plānot un īstenot tehniskos un organizatoriskos prettrokšņa pasākumus, risinājumus vibrāciju samazināšanai, kā arī traucējošo smaku izplatības ierobežošanai;
- Ieviest risinājumus, kas samazina dzelzceļa transporta sistēmas ietekmi uz savvaļas dzīvniekiem;
- Nodrošināt pakalpojuma sniegšanu ar modernu un videi draudzīgu ritošo sastāvu un ērti pieejamu dzelzceļa infrastruktūru;
- Pakāpeniski ieviest vilces līdzekļus ar alternatīvajiem dzinējiem, izmantojot ES finanšu līdzekļus un citus pieejamos finansējuma avotus;
- Esošās dzelzceļa tīkla atsevišķu dzelzceļa posmu elektrifikācija, lai nodrošinātu videi draudzīgus pasažieru pārvadājumus.

### ***CO<sub>2</sub> emisiju samazināšana un piemērošanās klimata pārmaiņām***

Vienlaikus ar CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu, būtiska ir esošās un jaunbūvējamās infrastruktūras pielāgošana klimata pārmaiņām, lai novērstu gan piesārņojuma riskus, gan ietekmi uz pārvadājumu nepārtrauktību un drošību, ko varētu radīt klimata izmaiņas, piemēram, applūšana spēcīgu nokrišņu dēļ.

Šajā nolūkā ir jāveic šādi uzdevumi:

- Sekmēt alternatīvo un atjaunojamo energoresursu izmantošanu, nodrošinot pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti;
- Pakāpeniski ieviest vilces līdzekļus ar alternatīvajiem dzinējiem, izmantojot ES finanšu līdzekļus un citus pieejamos finansējuma avotus;
- Plānot jaunu kravu pārvadājumu tirgu atklāšanu un piesaisti, piemēram, palielinot konteineru pārvadājumu skaitu, pakāpeniski atsakoties no fosilo kurināmo kravu pārvadājumiem;
- Veicināt pasažieru pārvadājumus, nodrošinot pakalpojuma sniegšanu ar modernu un videi draudzīgu ritošo sastāvu;
- Paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti;
- Plānojot jaunu infrastruktūru vai pārbūvējot esošo, paredzēt risinājumus tās pielāgošanai klimata pārmaiņām;
- Esošā dzelzceļa tīkla atsevišķu dzelzceļa posmu elektrifikācija, lai nodrošinātu videi draudzīgus pasažieru pārvadājumus.

### ***Pārvadājumu drošība un kvalitāte***

Pārvadājumiem pa dzelzceļu jāklūst arvien drošākiem, iekļaujošākiem un konkurētspējīgākiem, lai veicinātu autotransporta pakalpojumu pārnesi uz dzelzceļa transportu.

Šī mērķa sasniegšanai jāveic šādi uzdevumi:

- Atjaunot un uzturēt ritošo sastāvu un infrastruktūru;
- Veicināt jauna ritošā sastāva ieviešanu, ņemot vērā tehnisko parametru atbilstību plānojamo kravu pārvadāšanai;
- Nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu robežkontroli;
- Izvērtēt apdraudējumu, ko dzelzceļa transporta sistēma rada cilvēku veselībai un videi, un veikt nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus;
- Uzturēt bīstamo kravu pārvadājumu drošības sistēmu;
- Paaugstināt dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieku atbildību par savu pienākumu izpildi;
- Pilnveidot starpvalstu sadarbību drošības jomā.

### ***Droša darba vide***

Dzelzceļu transporta sistēmā strādājošajiem ir jānodrošina droši un veselīgi darba apstākļi un jāsamazina profesionālās darbības radītais risks.

Mērķa sasniegšanai nepieciešams veikt šādus uzdevumus:

- Nodrošināt efektīvas un modernas darba aizsardzības sistēmas funkcionēšanu dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumos;
- Uzturēt bīstamo kravu pārvadājumu drošības sistēmu;
- Paaugstināt dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumu darbinieku profesionalitāti un atbildību;
- Ieviest mūsdienīgas darba metodes un modernas tehnoloģijas.

### ***Tīra grunts, pazemes un virszemes ūdeņi***

Šī mērķa sasniegšanai jāsamazina naftas produktu un citu piesārņojošo vielu noplūdes no infrastruktūras objektiem un ritošā sastāva.

Mērķa sasniegšanu nodrošina iepriekš minēto uzdevumu izpilde, kā arī šādi uzdevumi:

- Nepieļaut grunti un gruntsūdeņus piesārņojošo vielu (naftas produktu, bīstamo ķīmisko vielu) nokļūšanu vidē no dzelzceļa transporta sistēmas;
- Novērst vēsturisko grunts, pazemes un virszemes ūdeņu piesārņojumu.

### **3. Dzelzceļa vides politikas īstenošanas instrumenti**

Dzelzceļa vides politikas kā nozares stratēģiskā dokumenta vides aizsardzības jomā īstenošanai pieejami dzelzceļa jomā iesaistīto pušu rīcībā esošie politikas instrumenti un līdzekļi, ar kuru palīdzību var ieviest dažādas vēlamas izmaiņas un sasniegt noteiktus mērķus:

- tiesību aktu sistēma,
- vides aizsardzības organizatoriskā struktūra un institūcijas,
- ekonomiskie līdzekļi,
- finansējums videi draudzīgu risinājumu ieviešanas iniciatīvām,
- kontrole vides aizsardzībā,
- tehniskā stāvokļa kontrole,
- uzņēmējdarbības licencēšana un speciālistu sertificēšana,
- ietekmes uz vidi novērtējums,
- teritoriālā plānošana,
- brīvprātīgās vienošanās,
- vides izglītība,
- saziņa, sabiedrības informēšana,
- vides vadības sistēmas,
- apdrošināšana.

Satiksmes ministrija un Valsts dzelzceļa administrācija Dzelzceļa vides politikas mērķu sasniegšanai tieši var pielietot tikai dažus no iepriekš minētajiem politikas īstenošanas instrumentiem. Pirmkārt, tā ir tiesību aktu sistēma, jo Satiksmes ministrija var ņemt vērā Dzelzceļa vides politikas atziņas, ierosinot attiecīgus grozījumus tiesību aktos vai sagatavojot jaunu tiesību aktu projektus. Otrkārt, izmantojot pārvadātāja licenču izsniegšanas procedūru, ir iespēja panākt, ka dzelzceļa uzņēmumi piedalās Dzelzceļa vides politikas mērķu sasniegšanā ar savu vides pārvaldības sistēmu palīdzību. Pārējo politikas īstenošanas līdzekļu izmantošanu Dzelzceļa vides politikas mērķu sasniegšanai ir iespējams panākt, sadarbojoties vairākām valsts pārvaldes iestādēm – Satiksmes ministrijai un tās pārraudzībā esošajām iestādēm - Valsts dzelzceļa administrācijai un Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, kā arī, piemēram, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai un tās padotībā esošajām iestādēm, pašvaldībām u.c. savas kompetences ietvaros.



## **4. Dzelzceļa vides politikas darbības mehānisms**

Dzelzceļa vides politikas ieviešanu konceptuāli koordinē Valsts dzelzceļa administrācija. Politikas ieviešana ir dzelzceļa nozares uzņēmumu brīvprātīga apņemšanās, un šis dokuments ir uzskatāms par nozares vadlīnijām koordinētai un mērķtiecīgai vides pārvaldībai.

### **4.1. Dzelzceļa vides politikas ieviešanas mehānisms**

Dzelzceļa vides politika ir ieteikumu un rekomendāciju kopums, kas būtu jāņem vērā transporta un vides aizsardzības valsts pārvaldes iestādēm un dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumiem.

Valsts dzelzceļa administrācija nodrošina Dzelzceļa vides politikas realizāciju tajā daļā, kas attiecas uz valsts un privātajiem uzņēmumiem, sagatavojot normatīvo aktu projektus un izsniedzot licences. Papildus Valsts dzelzceļa administrācija sadarbībā ar pārējām Dzelzceļa vides politikas realizācijā iesaistītajām institūcijām var izmantot dokumentā apskatītos politikas īstenošanas instrumentus, lai rastu optimālu risinājumu katrā konkrētajā gadījumā.

Dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumiem, veicot savas darbības ilgtermiņa plānošanu, ir jāseko līdzi paredzamajām izmaiņām vides tiesību aktu jomā. Uz vides politikas mērķiem dzelzceļa uzņēmumi var balstīties, gatavojot savas vides politikas nostādnes, bet vides politikas veicamo uzdevumu uzskaitījums būtu jāņem vērā, izstrādājot uzņēmumu vides aizsardzības rīcības programmas. Tāpat arī reģionālās vides pārvaldes un pašvaldības varētu izmantot politikas pasākumu sarakstu, gatavojot dažādu dabas resursu lietošanas atļauju vai licenču nosacījumus.

Dzelzceļa vides politikas publicēšana ļaus iepazīties ar valsts vides politikas mērķiem dzelzceļa jomā arī pārējiem interesentiem – vides un dzelzceļa speciālistiem, citu tautsaimniecības nozaru darbiniekiem, investoriem, kā arī plašākai sabiedrībai.

Kā finanšu avoti politikas īstenošanā ir izmantojams publiskā sektora finansējums - valsts un pašvaldību budžets, ES struktūrfondu finansējums, kā arī privātais kapitāls. Vienlaikus finansējuma devēji arī var veicināt videi draudzīgu risinājumu ieviešanu, izvirzot vides prasības un nosacījumus atbalstāmajām darbībām, īpaši atbalstot projektus, kas atbilst nacionālajiem vai ES vides mērķiem un iniciatīvām.

### **4.2. Dzelzceļa vides politikas ieviešanas kontroles un pārskatīšanas mehānisms**

Dzelzceļa vides politika kalpo kā efektīvs līdzeklis vides vadības organizācijai dzelzceļa transporta sistēmā tikai gadījumā, ja tās ieviešana tiek periodiski kontrolēta un ja pats dokuments tiek regulāri precizēts un atjaunots atbilstoši situācijas izmaiņām valstī un tautsaimniecības plānošanas ciklam.

Dzelzceļa vides politiku nepieciešams regulāri atjaunot, pamatojoties uz to, ka valstī mainās vispārējā izpratne par vides problēmām, vides un dzelzceļa tiesību aktu sistēma, ekonomiskā situācija, kā rezultātā parādās arī jauni politikas īstenošanas instrumenti.

Viens no iespējamiem ieviešanas kontroles mehānismiem ir vides politikas izpildes novērtējums. Novērtējuma mērķis ir sistemātiski un periodiski novērtēt Dzelzceļa vides politikā noteikto mērķu sasniegšanu, analizējot un vērtējot uzdevumu un katra dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieka rīcības programmā vai plānā ietvertu pasākumu izpildi. Šī procesa ietvaros tiek vērtēts visu iesaistīto pušu veikums. Ņemot vērā, ka Dzelzceļa vides politika ir dokuments ilgākam laika posmam, Dzelzceļa vides politikas mērķu un citu vides politikas komponentu izvērtējums veicams vidus posmā vai mainoties būtiskiem apstākļiem.

Lai atspoguļotu vides stāvokli un analizētu tendences saistībā ar Dzelzceļa vides politikas ieviešanu Latvijā, tiek izmantoti arī vides indikatori, kuri atlasīti, ņemot vērā starptautisko pieredzi.

Dzelzceļa vides politikas ieviešanas novērtēšanai tiek izmantota noteiktu indikatoru kopa (skat. 6. tabulu).

6.tabula. Dzelzceļa vides politikas novērtēšanas indikatori

Nr.	Indikators	Veids	Mērvienība	Datu avots
1.	Enerģijas patēriņš	Elektroenerģija	kWh/tonnkilometru un kWh/pasažierkilometru	Pārvadātāju gada atskaites Valsts dzelzceļa administrācijai
		Dīzeļdegviela	t/tonnkilometru, t/pasažierkilometru	
		Cita alternatīvā enerģija		
2.	CO <sub>2</sub> emisijas	Kravu pārvadājumi	tonnas	
		Pasažieru pārvadājumi		
3.	Troksnis	Dzelzceļš	pakļauto cilvēku skaits	Trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultāti
		Autotransports		
		Gaisa transports		
4.	Dzelzceļa satiksmes negadījumi	Nopietni negadījumi (ieskait. pašnāvības)	gadījumu skaits	Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija
		Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi		
		Nelaiemes gadījumi darbā		
		Citi negadījumi		
5.	Bīstamo vielu noplūdes	Bīstamo kravu noplūde, RID prasības (lielas avārijas/negadījumi)	gadījumu skaits	
		Nelielas bīstamās kravas sūces/noplūdes		

6.	Dzelzceļa infrastruktūras modernizācija	Investīcijas	Eiro	VAS "Latvijas dzelzceļš"
7.	Dotācijas reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem	Dzelzceļa pārvadājumi	Eiro	Valsts SIA "Autotransporta direkcija"
		Autobusu pārvadājumi		
8.	Pārvadāto pasažieru skaits	Dzelzceļš	pasažieru skaits	Centrālā statistikas pārvalde
		Satiksmes autobusi		
		Gaisa transports		
9.	Pārvadāto kravu apjoms	Pārvadāto kravu daudzums un veidi	tonnas	
		Pārvadāto kravu un bīstamo kravu apgrozība	tonnkilometrs	
10.	Ritekļu parks	Ritekļu veidi	skaits	Valsts dzelzceļa administrācija
		Ritekļu vecums	uzbūvēšanas gads	

Ar indikatoru palīdzību informācija tiek izteikta skaitliskā formā, tādējādi tā tiek padarīta pieejamāka un izprotamāka informācijas lietotājam. Indikatori kalpo kā savienošais posms starp detalizētiem datiem un interpretētu informāciju. Tos var lietot dažādiem nolūkiem, piemēram, lai novērtētu progresu izvirzīto mērķu sasniegšanā vai lai iegūtu priekšstatu par situāciju noteiktā brīdī.

Valsts dzelzceļa administrācijas direktors (paraksts)\* J.Iesalnieks

\* Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.

## Pielikums

### Iepriekšējā perioda Dzelzceļa vides politikas mērķu sasniegšanas izvērtējums

#### 1. Novērtējuma pieeja un pamatprincipi

2020. gadā, uzsākot nākamā plānošanas perioda no 2021. līdz 2027. gadam Dzelzceļa vides politikas izstrādi, tika veikts Dzelzceļa vides aizsardzības politikas 2012. – 2020. gadam (atjaunota 2017. gadā) novērtējums- apkopota informācija un dati, kas raksturo indikatorus un līdz ar to arī sniedz pārskatu par mērķu sasniegšanu.

Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2012. – 2020. gadam nosaka dzelzceļa nozares vispārīgos mērķus vides jomā un tie ir šādi:

- Efektīva vides vadība dzelzceļa transporta sistēmas infrastruktūras pārvaldītāju un lietotāju, klientu un sabiedrības interesēs, ievērojot ilgtspējīgas attīstības principus
- Dzelzceļa transporta sistēmas kā videi draudzīgākā sauszemes transporta veida tēla veidošana un popularizēšana

Šo vispārīgo mērķu īstenošanas nodrošināšanai ir definēti vairāki pakārtotie mērķi:

- Iedzīvotāju drošība,
- Veselīga un kvalitatīva dzīves vide,
- Pāravadājumu drošība un kvalitāte,
- Veselīga darba vide,
- Tīra grunts, pazemes un virszemes ūdeņi.

Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2012. – 2020. gadam nenosaka katra mērķa sasniegšanai plānotās rīcības, līdz ar to novērtēšanai par šo laika periodu tika izmantota šāda indikatoru kopa:

- Enerģijas patēriņa izmaiņas (dīzeļdegvielas vai elektroenerģijas patēriņš);
- CO<sub>2</sub> emisijas izmaiņas (CO<sub>2</sub> emisijas no ritošā sastāva un stacionāriem avotiem);
- Transporta radītam troksnim pakļauto cilvēku skaits;
- Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits;
- Bīstamo vielu un produktu noplūdes gadījumu skaits;
- Investīcijas dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai;
- Valsts un pašvaldību subsīdijas pasažieru pāravadājumiem;
- Pārvadāto pasažieru skaits;
- Transporta parka vidējais vecums un vienību skaits pa grupām;
- Sertificētu vides pārvaldības sistēmu ieviešana uzņēmumos;
- Investīcijas dzelzceļa popularizēšanā un informēšanā.

Nākamajā sadaļā pie katra no indikatoriem ir raksturots arī attiecīgais mērķis vai vairāki mērķi, uz kuriem tas attiecināms, un, analizējot iegūtos datus, veikts situācijas vērtējums.

## 2. Indikatoru novērtējums

### 2.1. Enerģijas patēriņa izmaiņas

Pasažieru pārvadājumi pa dzelceļu tiek nodrošināti, izmantojot gan elektrovilcienu, gan dīzeļvilcienu.

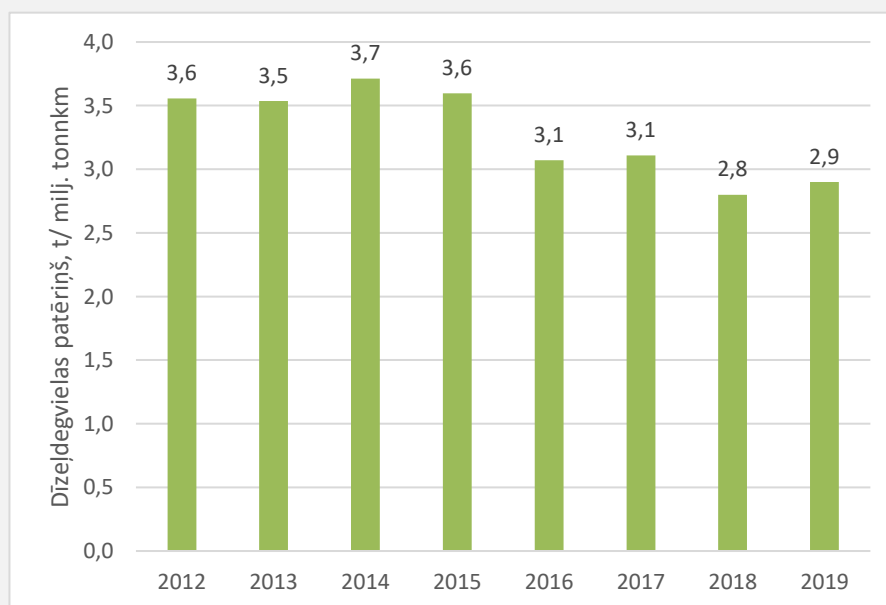
1. tabulā ir apkopoti dati par enerģijas (elektroenerģijas un dīzeļdegvielas) patēriņu pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai, sniedzot informāciju gan par kopējo patēriņu, gan patēriņu uz 1 milj. pasažieru km. Dati ir pieejami par periodu, sākot no 2016. gada.

1. tabula. Enerģijas patēriņš pasažieru pārvadājumos (avots: AS "Pasažieru vilciens")

	2016	2017	2018	2019
<b>Elektroenerģijas patēriņš (kWh)</b>	<b>39 513 089</b>	<b>39 380 647</b>	<b>40 722 460</b>	<b>41 142 056</b>
<b>Elektrovilcienu pasažieru apgrozība (milj. pasažieru km)</b>	<b>396</b>	<b>398</b>	<b>582</b>	<b>426</b>
<i>- elektroenerģijas patēriņš kWh uz 1 milj. pasažieru km</i>	<i>99 781</i>	<i>98 946</i>	<i>69 970</i>	<i>96 578</i>
<b>Dīzeļdegvielas patēriņš (t)</b>	<b>2 108</b>	<b>2 228</b>	<b>2 234</b>	<b>2 330</b>
<b>Dīzeļvilcienu pasažieru apgrozība (milj. pasažieru km)</b>	<b>148</b>	<b>155</b>	<b>165</b>	<b>176</b>
<i>- dīzeļdegvielas patēriņš t uz 1 milj. pasažieru km</i>	<i>14</i>	<i>14</i>	<i>14</i>	<i>13</i>

Dzelzeļa kravu pārvadājumos kravas vilcei tiek izmantotas dīzeļlokomotīves, kuru darbībai galvenokārt tiek izmantota dīzeļdegviela. Dīzeļdegvielas patēriņa izmaiņas laika periodā no 2012. līdz 2019. gadam norādītas indikatora diagrammā, salīdzinot patērētās dīzeļdegvielas daudzumu (t) ar veikto kravu apgrozību (milj. tonnkm)<sup>38</sup>.

Indikators "Enerģijas patēriņa izmaiņas kravu pārvadājumos"



<sup>38</sup> Valsts dzelzeļa administrācijas apkopotie dati

**Mērķis:**

Veselīga un kvalitatīva dzīves vide

**Vērtējums:**

Kopumā ir vērojama stabila tendence samazināties dīzeldegvielas patēriņam uz vienu pārvadāto kravas vienību, kas vienlaikus samazina ietekmi uz vidi. Savukārt elektroenerģijas patēriņš pasažieru pārvadājumos paliek nemainīgs.

**2.2. CO<sub>2</sub> emisiju izmaiņas**

CO<sub>2</sub> emisijas no kravu un pasažieru pārvadājumiem ietekmē virkne faktoru, kur būtiska loma ir vilces līdzekļu tehniskajam stāvoklim. Vidējais VAS "Latvijas Dzelceļš" izmantotais emisiju faktors ir 12 g CO<sub>2</sub> uz 1 tkm<sup>39</sup> un 24 g CO<sub>2</sub> uz 1 pkm<sup>40</sup>. Radītie CO<sub>2</sub> emisiju daudzumi ir apkopoti 2. tabulā.

2. tabula. CO<sub>2</sub> emisiju apjomi no kravu un pasažieru pārvadājumiem laika periodā no 2012. gada līdz 2019. gadam

Gads	Kravu pārvadājumi		Pasažieru pārvadājumi	
	Kravu apgrozība, milj. tkm <sup>41</sup>	CO <sub>2</sub> emisijas, t	Pasažieru apgrozība, milj. pkm <sup>42</sup>	CO <sub>2</sub> emisijas, t
2012	21 867	262 404	640	15 360
2013	19 532	234 384	640	15 360
2014	19 441	233 292	578	13 872
2015	18 906	226 872	545	13 080
2016	15 873	190 476	544	13 056
2017	15 011	180 132	554	13 289
2018	17 945	215 340	582	13 966
2019	15 016	180 192	643	15 432

Saskaņā ar VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" sagatavotajiem 2018. gada nacionālās SEG<sup>43</sup> inventarizācijas datiem<sup>44</sup> autotransporta pārvadājumu radītās kopējās CO<sub>2</sub> emisijas bija 3 107,2 tūkst. t un dzelzeļa pārvadājumu - 167,4 tūkst. t.

<sup>39</sup> tonnkilometrs

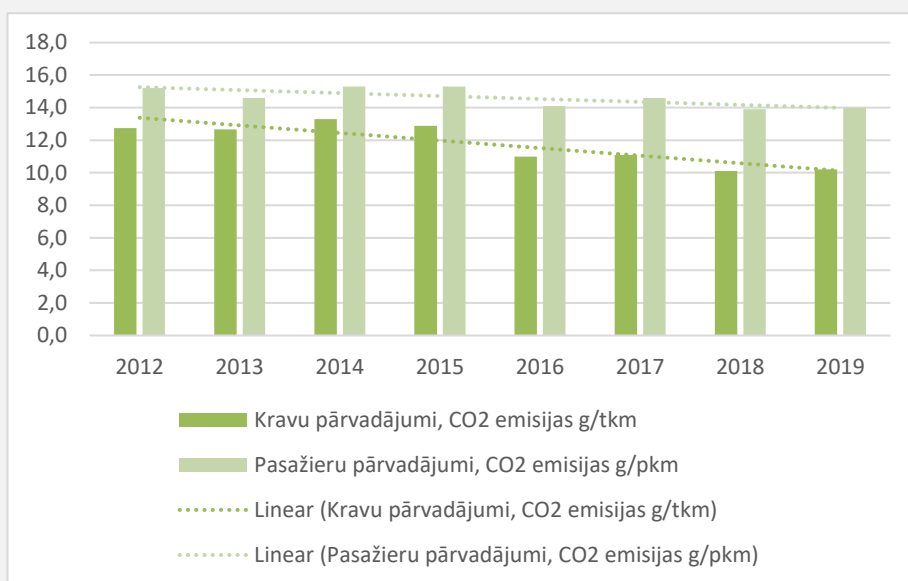
<sup>40</sup> pasažieru kilometrs

<sup>41</sup> Valsts dzelzeļa administrācijas apkopotie dati

<sup>42</sup> Valsts dzelzeļa administrācijas apkopotie dati

<sup>43</sup> Siltumnīcefekta gāzes

<sup>44</sup> <https://videscentrs.lv/gmc.lv/lapas/zinojums-par-klimatu>

**Indikators "CO<sub>2</sub> emisiju izmaiņas"****Mērķis:**

Veselīga un kvalitatīva dzīves vide

**Vērtējums:**

Transporta nozares griezumā dzelzeļa pārvadājumi rada būtiski mazākas CO<sub>2</sub> emisijas kā autotransporta pārvadājumi. Vienlaikus ir vērojama tendence samazināties CO<sub>2</sub> emisiju daudzumam uz pārvadāto pasažieru km un tiek saglabāts nemainīgs CO<sub>2</sub> emisiju apjoms uz pārvadāto kravu km.

**2.3. Transporta radītam troksnim pakļauto cilvēku skaits**

Dzelzeļa transports ir viens no būtiskiem trokšņa avotiem. Šī indikatora raksturošanai ir izmantotas trokšņa stratēģiskās kartes, kas izstrādātas dzelzeļa līniju posmiem, kur vilcienu satiksmes intensitāte pārsniedz 30 000 vilcienu sastāvu gadā. Pēdējie trokšņa stratēģiskās kartēšanas dati ir pieejami par 2016. gadu<sup>45</sup>, kurus ir izstrādājusi VAS "Latvijas dzelzceļš" kā publiskās lietošanas dzelzeļa infrastruktūras pārvaldītājs. Rīgas pilsētas teritorijā tie ir dzelzeļa posmi Rīga pasažieru – Torņakalns – Zaslauks, 2,700 pikets (Augusta Deglava tilts) – Zemitāni – Brasa, savukārt dzelzeļa posms, kas turpinās arī ārpus Rīgas pilsētas, ir Rīga pasažieru – Lielvārde.

Ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz robežlielumu  $L_{nakts}$  dzelzeļa līniju tuvumā, ir 3,367 km<sup>2</sup>. Šis indikators tiek vērtēts kā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, nevis iedzīvotāju skaits.

<sup>45</sup> <https://www.ldz.lv/lv/troksnis>

**Indikators "Transporta radītam troksnim pakļautā teritorijas platība"****Mērķis:**

Veselīga un kvalitatīva dzīves vide

**Vērtējums:**

Pēc nākamās trokšņa stratēģiskās kartēšanas būs iespējams vērtēt šī indikatora izmaiņu tendences. To var ietekmēt gan izmaiņas pašvaldību teritorijas plānošanā, gan prettrokšņu pasākumu plānošana un īstenošana, gan vilcienu satiksmes intensitātes izmaiņas.

**2.4. Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits**

Dzelzceļa pārvadājumiem jāpaliek arvien drošākiem, lai varētu attīstīties, konkurēt un pastiprināt savas priekšrocības, salīdzinot ar citiem transporta veidiem.

Lai izpildītu tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību<sup>46</sup>, 2020. gada 2. jūnija Ministru Kabineta noteikumi Nr. 334 "Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība"<sup>47</sup> nosaka dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtību ar mērķi uzlabot dzelzceļa satiksmes drošību, samazināt dzelzceļa satiksmes negadījumu rašanās iespējamību un novērst dzelzceļa satiksmes negadījumus nākotnē.

3. tabulā ir apkopota informācija par dzelzceļa satiksmes negadījumu skaitu, kurā redzams, ka kopējam negadījumu skaitam ir tendence svārstīties, bet nav raksturīga pastāvīga pieaugoša tendence.

3. tabula. Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits (avots: Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija)

Klasifikators	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nopietni negadījumi (ieskaitot pašnāvības)	25	26	22	25	28	32	25	29
Bīstamo kravu noplūde, RID prasības <sup>48</sup> (lielas avārijas/negadīj.)	2	2	2	0	0	0	0	0
Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi	139	118	136	111	77	85	90	63
Citi negadījumi	1742	1790	1180	1301	1559	1571	1944	1674
Nelielas bīstamās kravas sūces/noplūdes	92	113	47	62	33	25	26	27
Nelaimes gadījumi darbā	36	53	42	45	43	48	42	51
<b>Kopā:</b>	<b>2036</b>	<b>2102</b>	<b>1429</b>	<b>1544</b>	<b>1740</b>	<b>1761</b>	<b>2127</b>	<b>1844</b>
<b>Kravu apgrozība<sup>49</sup>, tūkst. milj. tkm</b>	<b>21,9</b>	<b>19,5</b>	<b>19,4</b>	<b>18,9</b>	<b>15,9</b>	<b>15,0</b>	<b>17,8</b>	<b>15,0</b>

<sup>46</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj/?locale=LV>

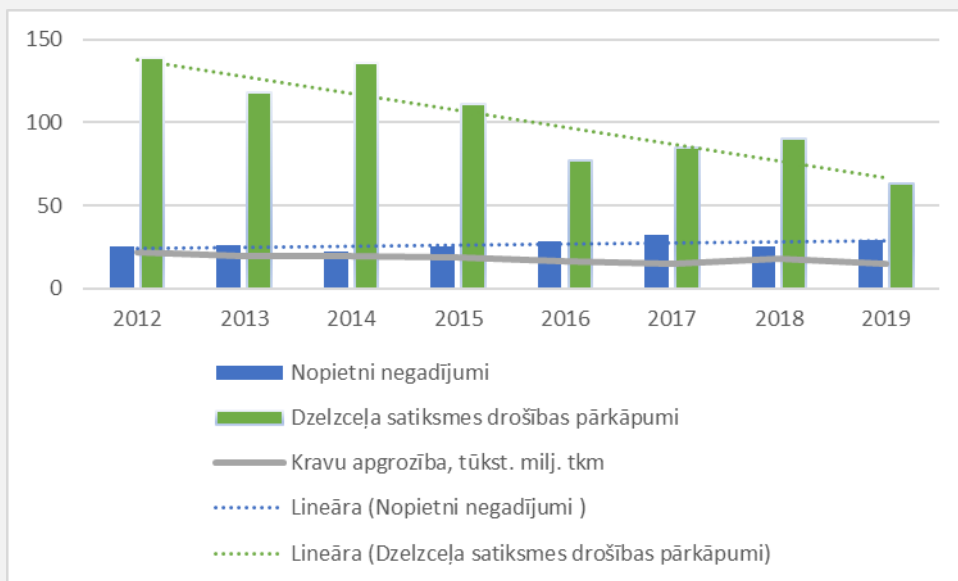
<sup>47</sup> <https://likumi.lv/ta/id/315148-dzelzcela-satiksmes-negadijumu-klasifikācijas-izmeklesanas-un-uzskaites-kartiba>

<sup>48</sup> Konvencijas par starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) C papildinājums Bīstamo kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu noteikumi (RID) 1.8.5. punkta "Paziņojumi par negadījumiem, kas saistīti ar bīstamām kravām" prasības

<sup>49</sup> Centrālā statistikas pārvaldes dati: <https://data.stat.gov.lv/>



### Indikators “Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits”



#### Mērķi:

Iedzīvotāju drošība  
 Veselīga un kvalitatīva dzīves vide  
 Pārvadājumu drošība un kvalitāte  
 Veselīga darba vide  
 Tīra grunts, pazemes un virszemes ūdeņi

#### Vērtējums:

Nopietnu negadījumu skaitam ir pieaugoša tendence, lai gan kravu apgrozījums būtiski nemainās. Vienlaikus ir vērojama izteikta tendence samazināties dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu skaitam.

## 2.5. Bīstamo vielu un produktu noplūdes gadījumu skaits

Svarīgs uzdevums ir nodrošināt bīstamo kravu pārvadājumu drošību, jo tie veido vidēji 30% no visu kravu pārvadājumu apgrozības un avārijas gadījumā var radīt būtiskus draudus sabiedrības drošībai un veselībai, kā arī lielu kaitējumu videi.

Saskaņā ar RID<sup>50</sup> 1.8.5. punkta- *Paziņojumi par negadījumiem, kas saistīti ar bīstamām kravām* prasībām atsevišķi tiek uzskaitītas bīstamo kravu noplūdes, kuru rezultātā ir radušies nenovēršami produkta zudumi, tiek traumēta persona, ir radies materiāls zaudējums vai kaitējums videi, vai ir iejaukušās varas iestādes u.c.. Kopš 2015. gada nav reģistrēts neviens šāds liels bīstamo kravu noplūdes gadījums. Arī laika periodā no 2012. gada līdz 2015. gadam šo gadījumu skaits bija neliels – 2 gadījumi gadā.

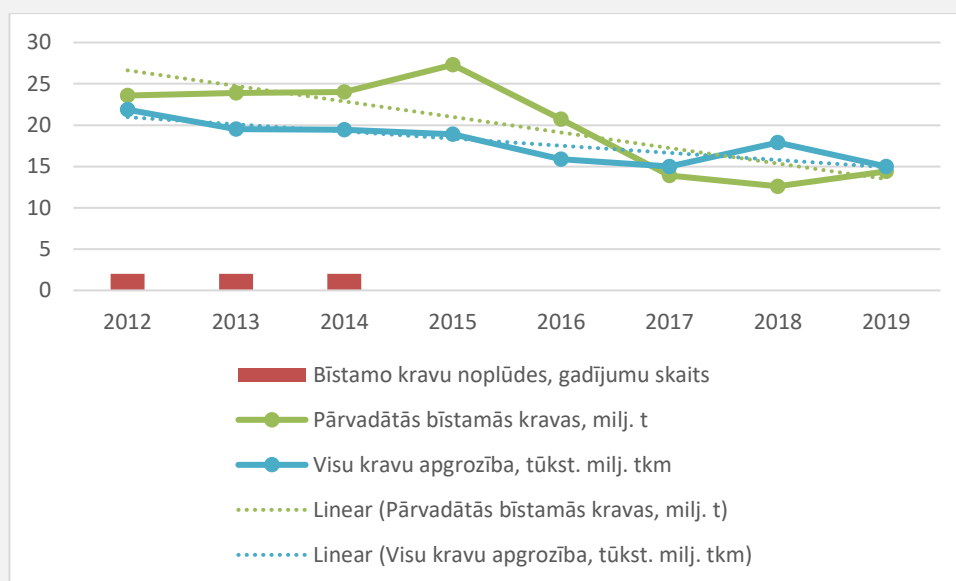
<sup>50</sup>Konvencijas par starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) C papildinājums Bīstamo kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu noteikumi

Nelielas bīstamo kravu sūces un noplūdes no ritošā sastāva ir viens no galvenajiem grunts, virszemes un pazemes ūdeņu piesārņojuma iemesliem lokomotīvu un dīzeļvilcienu ekipēšanas vietās, vagonu tehniskās apkopes punktos, vagonu depo, lokomotīvu apstāšanās vietās, vilcienu sastāvu stāvēšanas vietās. Kā redzams 4. tabulā, arī nelielu bīstamo vielu un produktu noplūžu gadījumu skaits ir būtiski samazinājies kopš 2016. gada. 2013. gadā tas bija 4,7 gadījumi uz 1 milj. t pārvadāto bīstamo kravu, kamēr pēdējo trīs gadu laikā šis rādītājs ir samazinājies līdz vidēji 1,7 gadījumiem.

4. tabula. Bīstamo kravu noplūžu skaits laika posmā no 2012. gada līdz 2019. gadam (avots: Valsts dzelzeļa tehniskā inspekcija)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bīstamo kravu noplūde, RID prasības <sup>51</sup> (lielas avārijas un negadījumi)	2	2	2	0	0	0	0	0
Nelielas bīstamās kravas sūces/noplūdes	92	113	47	62	33	25	26	27
Pārvadātās bīstamās kravas <sup>52</sup> , milj. t	24	24	24	27	21	14	13	14
Bīstamo kravu apgrozība <sup>53</sup> , milj. tkm	9360	9008	8352	9922	6865	6555	4677	4872
Visu kravu apgrozība, tūkst. milj. tkm	21,9	19,5	19,4	18,9	15,9	15,0	17,9	15,0

#### Indikators “Bīstamo vielu un produktu noplūdes gadījumu skaits”



#### Mērķi:

Iedzīvotāju drošība  
 Veselīga un kvalitatīva dzīves vide  
 Pārvadājumu drošība un kvalitāte  
 Veselīga darba vide

<sup>51</sup> Konvencijas par starptautiskiem dzelzeļa pārvadājumiem (COTIF) C papildinājums Bīstamo kravu starptautisko dzelzeļa pārvadājumu noteikumi (RID) 1.8.5. punkta "Paziņojumi par negadījumiem, kas saistīti ar bīstamām kravām" prasības

<sup>52</sup> Centrālā statistikas pārvaldes dati: <https://data.stat.gov.lv/>

<sup>53</sup> Centrālā statistikas pārvaldes dati: <https://data.stat.gov.lv/>

Tīra grunts, pazemes un virszemes ūdeņi

**Vērtējums:**

Tiek nodrošināti droši bīstamo kravu pārvadājumi, nepieļaujot lielas avārijas un neradot būtisku vides piesārņojumu.

## 2.6. Investīcijas dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir VAS "Latvijas dzelzceļš", kas veic dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu, modernizāciju un būvniecību.

Šī indikatora raksturošanai ir izmantoti VAS "Latvijas dzelzceļš" dati par dzelzceļa infrastruktūrā ieguldītajiem izdevumiem, kam pamatā tiek izmantoti trīs finanšu līdzekļu avoti- valsts finansējums, ES fondu līdzekļi vai paša uzņēmuma finansējums. Piemēram, 2018. gadā dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas darbiem iztērēti tikai uzņēmuma finanšu līdzekļi. Dati ir apkopoti 5. tabulā.

5. tabula. VAS "Latvijas dzelzceļš" izdevumi dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanā (milj. Eur) (avots: Valsts dzelzceļa administrācija)

Izdevumu veids	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Uzturēšana	125 333	125 148	170 200	176 400	138 582	132 940	160 645
Atjaunošana	12 551	73 483	79 900	58 900	22 162	21 299	16 931
Uzlabošana	0	39 556	119 700	150 400	1 231	353	0
Jauna infrastruktūra					341	0	0
<b>Kopā:</b>	<b>137 884</b>	<b>238 187</b>	<b>369 800</b>	<b>158 054</b>	<b>162 316</b>	<b>154 592</b>	<b>177 576</b>

### Indikators "Investīcijas dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai"

**Mērķis:**

Pārvadājumu drošība un kvalitāte

**Vērtējums:**

Primāri tiek nodrošināta esošās infrastruktūras uzturēšana un atjaunošana.

## 2.7. Valsts un pašvaldību subsīdijas pasažieru pārvadājumiem

Lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumus atbilstoši iedzīvotāju pieprasījumam, katru gadu valsts piešķir finansējumu- paredzētās kompensāciju (dotāciju) izmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem par sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Dzelzceļa nozarei tiek piešķirti līdzekļi reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem, kurus veic AS "Pasažieru vilciens", bet, sākot ar 2015. gadu, tiek kompensēta arī maksa par dzelzceļa infrastruktūru.

Sākot no 2019. gada jūlija, publiskās dzelzceļa infrastruktūras maksa par saņemtajiem infrastruktūras izmantošanas pakalpojumiem tiek aprēķināta pēc atšķirīgas metodikas. Lai gan līdz ar to ir būtiski samazinās ikmēneša izmaksājamo dotāciju apjoms AS "Pasažieru vilciens"

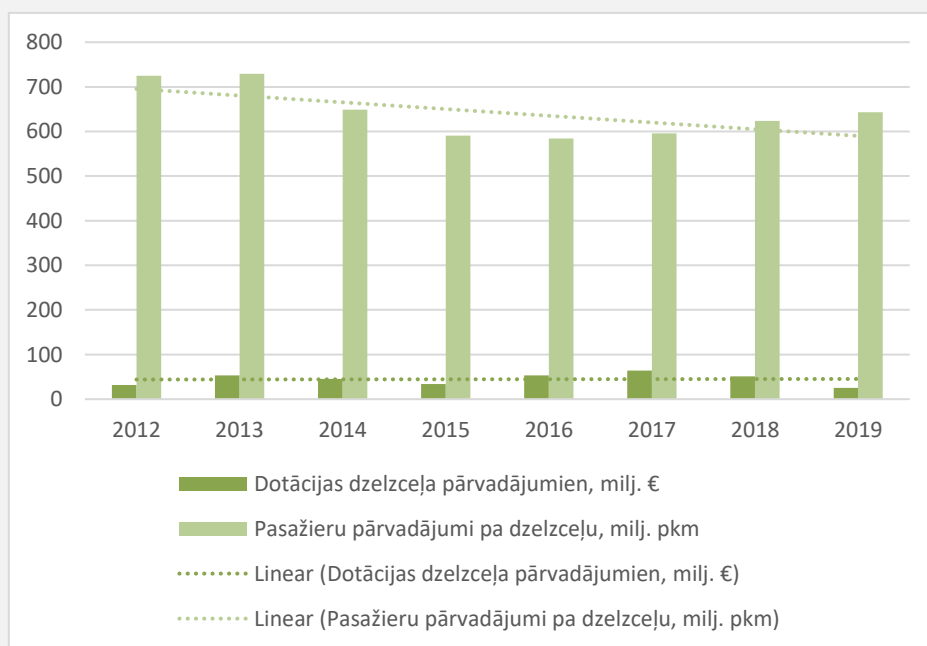
infrastrukturā izdevumu kompensēšanai, parādās jauna dotācija dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam VAS "Latvijas dzelzceļš" par dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu, ar ko valsts nodrošina finanšu līdzsvaru atbilstoši Dzelzceļa likuma prasībām.

6. tabulā ir apkopota informācija par valsts dotāciju apjomiem reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem.

6. tabula. Dotācijas reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem (avots: Valsts SIA Autotransporta direkcija)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dotācijas dzelzceļa pārvadājumiem, milj. €	32	53	45	34	53	64	51	25 <sup>54</sup>
Dotācijas autobusu pārvadājumiem, milj. €	18	16	18	36	36	44	46	49
Pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu, milj. pkm	725	729	649	591	584	596	624	643
Pārvadājumu apjoms ar autobusiem, milj. pkm	2358	2325	2345	2232	2187	2146	2156	2191

#### Indikators "Valsts un pašvaldību subsīdijas pasažieru pārvadājumiem"



#### Mērķis:

Veselīga un kvalitatīva dzīves vide

#### Vērtējums:

Ņemot vērā jauno dotāciju izmaksu aprēķinu, dotācijas reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu ir būtiski samazinājušās 2019. gadā, bet joprojām, rēķinot uz 1 milj. pkm tās ir 38,8 tūkst. Eur, kas ir vairāk kā dotācijas pārvadājumiem ar autobusiem.

<sup>54</sup> Neietver dotācijas dzelzceļa infrastruktūrai

## 2.8. Pārvadāto pasažieru skaits

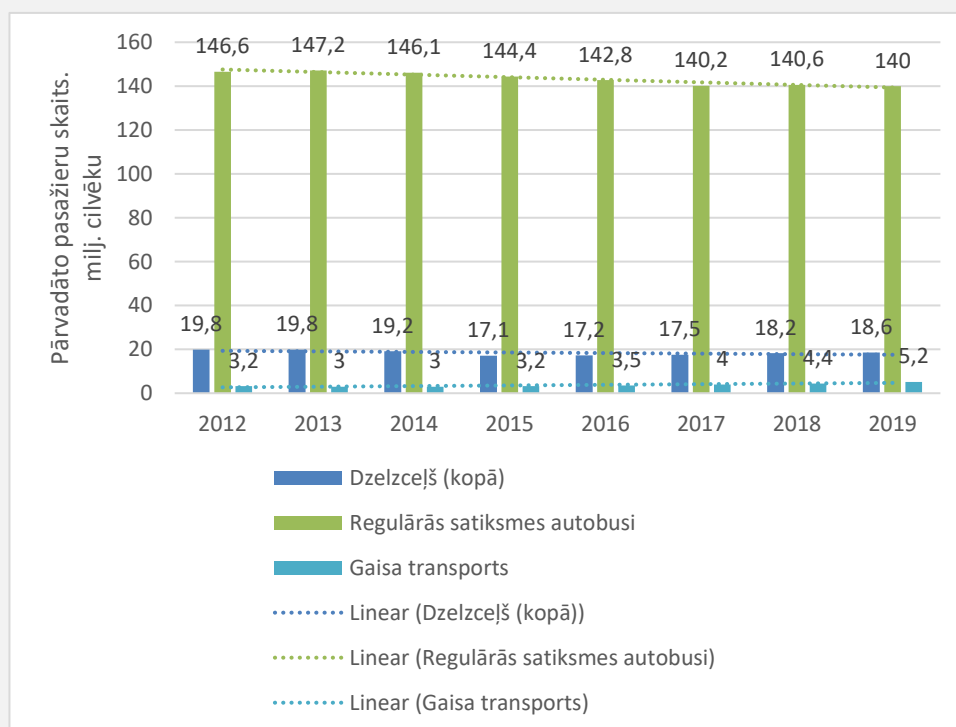
Pa dzelzceļu pasažieru iekšzemes pārvadājumus veic AS "Pasažieru Vilciens".

Pārvadāto pasažieru skaita izmaiņas un salīdzinājums ar citiem transporta veidiem ir sniegts 7. tabulā.

7. tabula. Pasažieru pārvadājumi (milj. cilvēku) (Avots: Centrālā statistikas pārvalde)

Transporta veids	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dzelzceļš	19,8	19,8	19,2	17,1	17,2	17,3	18,0	18,4
Regulārās satiksmes autobusi	146,6	147,2	146,1	144,4	142,8	140,2	140,6	140,0
Gaisa transports	3,2	3,0	3,0	3,2	3,5	4,0	4,4	5,2

### Indikators "Pārvadāto pasažieru skaits"



#### Mērķis:

Veselīga un kvalitatīva dzīves vide

#### Vērtējums:

Pēdējos gados ir novērojams neliels, bet tomēr pieaugums pa dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaitā, lai gan ilggadējā tendence parāda pasažieru skaita samazinājumu.

## 2.9. Transporta parka vidējais vecums un vienību skaits pa grupām

Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrāciju veic Valsts dzelzceļa administrācija saskaņā ar Ministru kabineta 2012. gada 31. janvāra noteikumiem Nr.92 "Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācijas kārtība"<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> <https://likumi.lv/ta/id/244128-dzelzcela-ritosa-sastava-registracijas-kartiba>

Nākamajās tabulās ir raksturots dzelzceļa ritošais parks. Lai arī ir vērojams reģistrēto ritekļu skaita samazinājums, notiek tā pakāpeniska atjaunošanās. Izteikts ritekļu skaita kritums parādās attiecībā uz kravas vagoniem un pasažieru vagoniem (2019. gadā), kas izskaidrojams ar veco vagonu norakstīšanu, veicot uzņēmumu ritošā sastāva revīziju.

8. tabula. Ritekļu skaits valsts reģistrā (avots: Valsts dzelzceļa administrācija)

Ritekļa kategorija	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lokomotīves	344	343	354	370	359	337	328	325
Elektrovilcienu vagoni	164	164	165	165	164	164	164	164
Dīzeļvilcienu vagoni	74	74	76	76	76	76	76	76
Pasažieru vagoni	164	157	138	136	135	133	133	74
Kravas vagoni	11 491	11 778	11 154	11 243	10 405	10 170	9 426	8 981
Sliežu ceļa mašīnas	178	177	159	177	176	173	175	173
Dzelzceļa ceļamkrāni	56	56	55	55	53	58	58	57
Citas mašīnas		17	17	23	24	24	25	26
<b>Kopā:</b>	<b>12 471</b>	<b>12 766</b>	<b>12 118</b>	<b>12 245</b>	<b>11 392</b>	<b>11 135</b>	<b>10 385</b>	<b>9 876</b>

9. tabula. Ritekļu raksturojums pēc to uzbūvēšanas gada (avots: Valsts dzelzceļa administrācija)

Ritekļa kategorija	1930-1969	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000-2009	2010-2019
Ceļamkrāni	6	14	31	6	1	
Citas mašīnas	1		3	4	11	7
Dīzeļvilcienu vagoni		3	55	18		
Elektrovilcienu vagoni	5	26	131	2	4	
Privātie kravas vagoni	38	177	575	364	945	518
VAS LDz kravas vagoni	262	1674	2329	421	923	1199
Lokomotīves	8	47	227	42	1	3
Pasažieru vagoni	6	3	82	32	1	9
Sliežu ceļa mašīnas	12	33	57	44	23	6
<b>Kopā:</b>	<b>338</b>	<b>1977</b>	<b>3490</b>	<b>933</b>	<b>1909</b>	<b>1742</b>

10. tabula. Norakstīto ritekļu skaits (avots: Valsts dzelzceļa administrācija)

Ritekļa kategorija	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ceļamkrāni	6	-	-	1	3	-	-	1
Citas mašīnas	-	-	-	-	-	-	-	-
Dīzeļvilcienu vagoni	-	-	-	1	-	-	-	-
Elektrovilcienu vagoni	-	-	-	-	1	-	-	-
Privātie kravas vagoni	1091	95	383	36	133	224	762	513

VAS LDz kravas vagoni	54	3	11	375	721	4	3	-
Lokomotīves	16	3	1	13	12	23	13	15
Pasažieru vagoni	13	7	4	30	1	2		60
Sliežu ceļa mašīnas	-	7	1	19	3	2	2	2
<b>Kopā:</b>	<b>1180</b>	<b>115</b>	<b>400</b>	<b>475</b>	<b>874</b>	<b>255</b>	<b>780</b>	<b>591</b>

#### Indikators "Transporta parka vidējais vecums un vienību skaits pa grupām"

##### Mērķi:

Iedzīvotāju drošība

Veselīga un kvalitatīva dzīves vide

Pārvadājumu drošība un kvalitāte

Veselīga darba vide

Tīra grunts, pazemes un virszemes ūdeņi

##### Vērtējums:

Lai arī ir vērojams reģistrēto ritekļu skaita samazinājums, īpaši attiecībā uz kravas vagoniem, notiek tā pakāpeniska atjaunošanās.

## 2.10. Sertificētu vides pārvaldības sistēmu ieviešana uzņēmumos

Sertificēta vides pārvaldības sistēma atbilstoši ISO 14001:2015 standartam tiek uzturēta AS "Baltijas tranzīta serviss" - uzņēmumā, kas veic dzelzceļa kravu pārvadājumus. Vairāki uzņēmumi ir izstrādājuši un apstiprinājuši uzņēmuma vides politiku, kuras mērķu un uzdevumu izpildei katru gadu tiek veikta virkne vides aizsardzības pasākumu.

Dati par uzņēmumu ieguldīto līdzekļu apjomu vides aizsardzības un tehnisko pasākumu veikšanai ir norādīti 11. tabulā.

11. tabula. Uzņēmumu investīcijas vides aizsardzības un tehnisko pasākumu veikšanai (milj.EUR) (avots: Valsts dzelzceļa administrācija)

Dzelzceļa uzņēmumi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pārvadātāji	7,7	10,2	9,6	6,7	27	4,7	4,8	3,3
Infrastruktūras pārvaldītājs	5,4	7,3	2,1	5,1	4,3	4,8	5,2	4,5

#### Indikators "Sertificētu vides pārvaldības sistēmu ieviešana uzņēmumos"

##### Mērķi:

Iedzīvotāju drošība

Veselīga un kvalitatīva dzīves vide

Pārvadājumu drošība un kvalitāte

Veselīga darba vide

Tīra grunts, pazemes un virszemes ūdeņi

**Vērtējums:**

Dzelzceļa jomā strādājošie uzņēmumi turpina uzturēt vides pārvaldības sistēmas, lai arī sertificēta vides pārvaldības sistēma tiek uzturēta tikai vienā uzņēmumā.