

Latvijas Republikas
Valsts dzelzceļa administrācija

**Dzelzceļa vides aizsardzības politika
2012. – 2020. gadam
(atjaunota 2017. gadā)**



2017

APSTIPRINĀTS
ar Satiksmes ministrijas
2012. gada 7. augusta
rīkojumu Nr.01-03/156

Saturs

levads.....	4
1. Dzelzceļa transporta sistēma un tās mijiedarbība ar vidi.....	6
1.1. Sauszemes transporta veidu salīdzinājums	6
1.2. Dzelzceļa infrastruktūras attīstība un uzturēšana	9
1.3. Dzelzceļa ritošā sastāva raksturojums	12
1.4. Sauszemes transporta sistēmu ietekme uz vidi.....	12
2. Dzelzceļa vides aizsardzības politikas mērķi un to realizācija	19
3. Dzelzceļa vides politikas īstenošanas līdzekļi un to pielietošana	24
3.1. Tiesību aktu sistēma	25
3.1.1. Nacionālie tiesību akti dzelzceļa transporta nozarē.....	25
3.1.2. ES tiesību aktu prasības	28
3.1.4. Nacionālie tiesību akti vides aizsardzības jomā.....	31
3.2. Vides aizsardzības organizatoriskā struktūra un institūcijas.....	34
3.3. Ekonomiskie līdzekļi	34
3.4. Kontrole vides aizsardzībā.....	35
3.5. Licencēšana un sertificēšana.....	35
3.7. Teritoriālā plānošana.....	36
3.8. Agrās brīdināšanas monitorings	36
3.9. Brīvprātīgās vienošanās.....	36
3.10. Vides izglītība.....	37
3.11. Saziņa.....	37
3.12. Vides vadības sistēmas	37
3.13. Apdrošināšana.....	38
4. Dzelzceļa vides politikas darbības mehānisms	40
4.1. Dzelzceļa vides politikas ieviešanas mehānisms	40
4.2. Dzelzceļa vides politikas ieviešanas kontroles un pārskatīšanas mehānisms	41

Ievads

Šobrīd Eiropas Savienības (turpmāk tekstā- ES) Vides politikas darbības galvenie virzieni ir norādīti septītajā Vides rīcības programmā līdz 2020. gadam¹, kur definētais ilgtermiņa redzējums ir sekojošs: “2050. gadā mēs dzīvosim labi planētas ekoloģisko iespēju robežās. Mūsu labklājības un veselīgas vides pamatā būs novatoriska aprites ekonomika, kurā nekas netiek izšķērdēts un dabas resursi tiek pārvaldīti ilgtspējīgi un bioloģiskā daudzveidība ir aizsargāta, augstu vērtēta un atjaunota tā, lai uzlabotu sabiedrības izturētspēju. Zemais oglekļa dioksīda emisiju līmenis jau sen būs atsaistīts no resursu izmantojuma, nosakot virzību uz drošu un ilgtspējīgu globālo sabiedrību.” Ar šo vides rīcības programmu, kurai ir izvirzīti vairāki prioritārie mērķi, ES ir vienojusies pastiprināt tās centienus aizsargāt dabas kapitālu, veicināt resursu izmantošanas ziņā efektīvu izaugsmi un inovācijas ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni un aizsargāt iedzīvotāju veselību un labklājību, vienlaikus ņemot vērā, ka Zemes resursi ir ierobežoti. Tā ir kopēja stratēģija, lai vadītu ES iestāžu un dalībvalstu turpmāko rīcību, tām kopīgi uzņemoties atbildību par programmas īstenošanu un tās mērķu sasniegšanu.

Eiropas Komisija 2011. gadā transporta sistēmas Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu– virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”² 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.

Eiropas Komisijas pieņemtā stratēģija “Transports 2050” ir ceļvedis konkurētspējīgas transporta nozares izveidei, nodrošinot mobilitātes palielināšanu un emisiju samazināšanu un panākot, ka līdz 2050. gadam transporta emisijas tiek samazinātas par 60%.

Vairāki no stratēģijas mērķiem attiecas arī uz dzelzceļa nozari, resp. 50% vidēji tālu starppilsētu pasažieru un kravas pārvadājumu ir jānovirza no autoceļiem uz dzelzceļu un ūdensceļiem, kā sasniegšanai paredzēts:

- līdz 2050. gadam lielākā daļa vidēji tālu pasažieru pārvadājumu (aptuveni 300 km un vairāk) jāveic pa dzelzceļu;
- līdz 2030. gadam 30% un līdz 2050. gadam vairāk nekā 50 % kravas pārvadājumu pa autoceļiem maršrutos, kas garāki par 300 km, jānovirza uz citiem transporta veidiem, piemēram, uz dzelzceļu un ūdensceļiem;
- līdz 2030. gadam jāizveido pilnībā darbotiespējīgs ES mēroga transporta koridoru pamattīkls, nodrošinot iespējas efektīvai transporta veida maiņai (TEN-T pamattīkls³), kā arī

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes lēmums Nr. 1386/2013/ES (2013. gada 20. novembris) par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2020. gadam “Labklājīga dzīve ar pieejamajiem planētas resursiem”

² EK Baltā Grāmata- Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursu efektīvu transporta sistēmu (Brisele, 28.03.2011. COM(2011)144)

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņiem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES

līdz 2050. gadam jāizveido augstas kvalitātes un veiktspējas tīkls un atbilstošs informācijas pakalpojumu kopums;

- līdz 2050. gadam visas pamattīkla lidostas jāsavieno ar dzelzceļa, vēlams, ātrgaitas dzelzceļa, tīklu; jānodrošina, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu;
- līdz 2020. gadam jāizveido Eiropas multimodālo pārvadājumu informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūra, gan attiecībā uz pasažieru, gan kravu pārvadājumiem;
- jāpanāk, lai pilnībā tiktu piemērots princips "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā", kā arī jāiesaista privātais sektors, lai mazinātu traucējumus, radītu ienākumus un nodrošinātu finansējumu turpmākajiem ieguldījumiem transporta jomā.

Arī Latvijā transporta sistēmas, galveno uzsvāru liekot uz autotransportu, ietekme uz vidi tiek uzskatīta kā aktuāla vides problēma⁴. Videi draudzīga un energoefektīva transporta attīstība ir viena no Latvijas ilgtspējīgas attīstības prioritātēm⁵. Viens no svarīgākajiem transporta politikas⁶ pamatprincipiem ir ilgtspēja, kuru raksturo konkurētspēja, drošība, sociālā atbildība, vides un ekonomisko faktoru sabalansētība, kas iespēju robežās paredz tādu transporta risinājumu un transporta līdzekļu izvēli, kas samazina oglekļa dioksīda izmešu daudzumu. Pamatnostādņu īstenošanai plānotie finanšu avoti ir valsts un pašvaldību budžets, ES struktūrfondu finansējums, kā arī privātais kapitāls.

Dzelzceļa likums paredz, ka Valsts dzelzceļa administrācija izstrādā dzelzceļa vides aizsardzības politiku (turpmāk tekstā – Dzelzceļa vides politika), ko apstiprina satiksmes ministrs, un rīcības programmu, kā arī jāuztur vides aizsardzības paškontroles sistēmu. Dzelzceļa vides politikas dokumenta mērķis ir noteikt nozares ilgtermiņa un īstermiņa vides aizsardzības mērķus, norādīt politikas īstenošanas līdzekļus, ko var izmantot politikas ieviešanai.

Dzelzceļa vides politika pirmo reizi tika izstrādāta 2002. gadā un kopš 2005. gada tā tiek regulāri pārskatīta. Pēdējo atjaunoto politikas variantu 2012. gadā ir apstiprinājis Satiksmes ministrs.

2017. gadā Valsts dzelzceļa administrācija kopā ar vides konsultāciju uzņēmumu SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" veica "Dzelzceļa vides aizsardzības politikas 2012.-2020. gadam" starpposma izvērtējumu. Dokumenta pārskatīšanā piedalījās arī galveno iesaistīto un ieinteresēto pušu pārstāvji.

Atjaunotajā 2017. gada dokumentā nav mainīti politikas virsmērķi un mērķi, politikas darbības pamatprincipi un to sasaiste ar citiem plānošanas dokumentiem, kuru izvirzītās prioritātes attiecas uz visu politikas darbības periodu. Šajā dokumentā ir precizēts esošās situācijas raksturojums, kas papildināts ar faktiski sasniegtajiem rādītājiem un statistikas datiem līdz 2017. gadam, aktualizēti mērķu sasniegšanai izvirzītie uzdevumi un to iespējamie risinājumi, atjaunots tiesību aktu saraksts, precizēts vides indikatoru saraksts.

⁴ Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020. gadam (VPP2020)(MK rīkoj. Nr. 130,26.03.2014.)

⁵ Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (LR Saeima, 10.06.2010.)

⁶ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.- 2020. gadam (TAP2020) (MK rīkoj. Nr. 683, 27.12.2013.)

1. Dzelzceļa transporta sistēma un tās mijiedarbība ar vidi

Šajā nodaļā ir apkopota informācija par dažādiem sauszemes transporta veidiem, raksturota dzelzceļa transporta sistēma un sniegts salīdzinošais vērtējums par tās radīto ietekmi uz vidi.

1.1. Sauszemes transporta veidu salīdzinājums

Latvijā tāpat kā citās Eiropas valstīs gan kravu, gan pasažieru pārvadāšanai galvenokārt tiek izmantots dzelzceļš un autotransports. Autoceļu tīkls ir daudz plašāks un sazarotāks nekā dzelzceļa tīkls. Saskaņā ar reģistrēto informāciju⁷ Latvijā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras 1520 mm platuma sliežu ceļu līniju garums ir 1859 km, bet kopējais sliežu ceļu garums, ieskaitot staciju ceļus un pievedceļus ir 3922 km, no kuriem 84% ir publiskās lietošanas ceļi, bet 16% ir privātās lietošanas ceļi. Turpretī valsts autoceļu kopgarums ir 20,1 tūkst. km un pašvaldību autoceļu un ielu kopgarums ir 38,3 tūkst. km⁸, kas kopš 2011. gada praktiski ir palicis nemainīgs. Dažādu kategoriju autoceļu un ielu kopgarums ir apmēram 15 reizes lielāks nekā dzelzceļa līniju kopgarums.

Arī tehnisko transporta vienību skaits, ko izmanto pasažieru un kravas autotransporta pārvadājumu nodrošināšanai, ir daudzkārt lielāks- 868 714 transporta līdzekļi, no kā kravas automobili ir 84 100⁹) nekā dzelzceļa pārvadājumiem izmantoto tehnisko vienību skaits (11 392 transporta līdzekļi, no kuriem uzskaitē ir 359 lokomotīves un 10 405 kravas vagoni¹⁰).

Salīdzinot kravu apgrozību dažādos transporta veidos¹¹, redzams, ka pārvadājumiem pārsvarā tiek izmantoti pārvadājumi pa dzelzceļu un ar autotransportu (skat. 1. attēlu). Kravu apgrozījums aviopārvadājumos ir nesalīdzināmi mazāks, piemēram 2016. gadā tas bija 11 milj. tonnkm, kamēr dzelzceļa un autopārvadājumos kopā tas bija 30 100 milj. tonnkm.

Lai arī katru gadu samazinās gan kopējais pārvadāto kravu apjoms, gan dzelzceļa kravu apgrozības īpatsvars pār kravu apgrozību autopārvadājumos, tas tomēr ir vērtējams kā būtiski lielāks, ja ņem vērā arī autoceļu un dzelzceļa līniju kopgaruma un reģistrēto transporta līdzekļu skaita attiecību.

Dzelzceļa pārvadājumi, galvenokārt, nodrošina kravu plūsmu no austrumu virziena, kamēr pārvadājumi ar autotransportu no rietumu virziena. Pēdējos gados dzelzceļa kravu pārvadājumu struktūra ir sekojoša- 3% iekšzemes pārvadājumi, 97% starptautiskie pārvadājumi, no kuriem 91% veido importa pārvadājumi, 5%- eksporta pārvadājumi, bet 4% ir tranzīta kravas. 85% no starptautiskajiem pārvadājumiem veido dzelzceļa kravas, kas tiek apstrādātas Latvijas ostās.

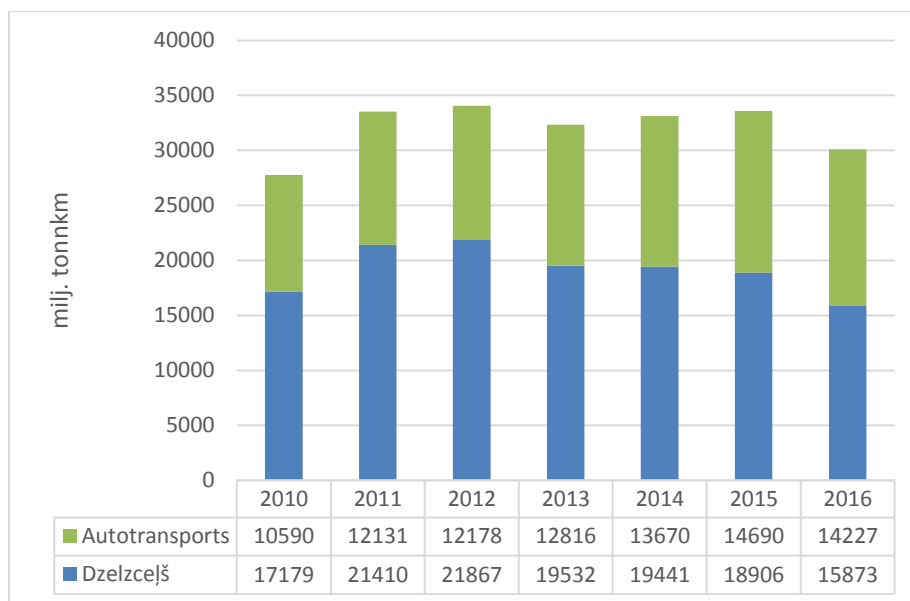
⁷ Valsts dzelzceļa administrācija, Reģistrētā dzelzceļa infrastruktūra līdz 2017. gada 1. janvārim

⁸ Latvijas valsts ceļi, Valsts autoceļu tīkla statistika 2016, Autoceļu iedalījums 2016. gada 31. decembrī

⁹ Ceļu satiksmes drošības direkcija, Reģistrēto transporta līdzekļu skaits līdz 2017. gada 1. janvārim

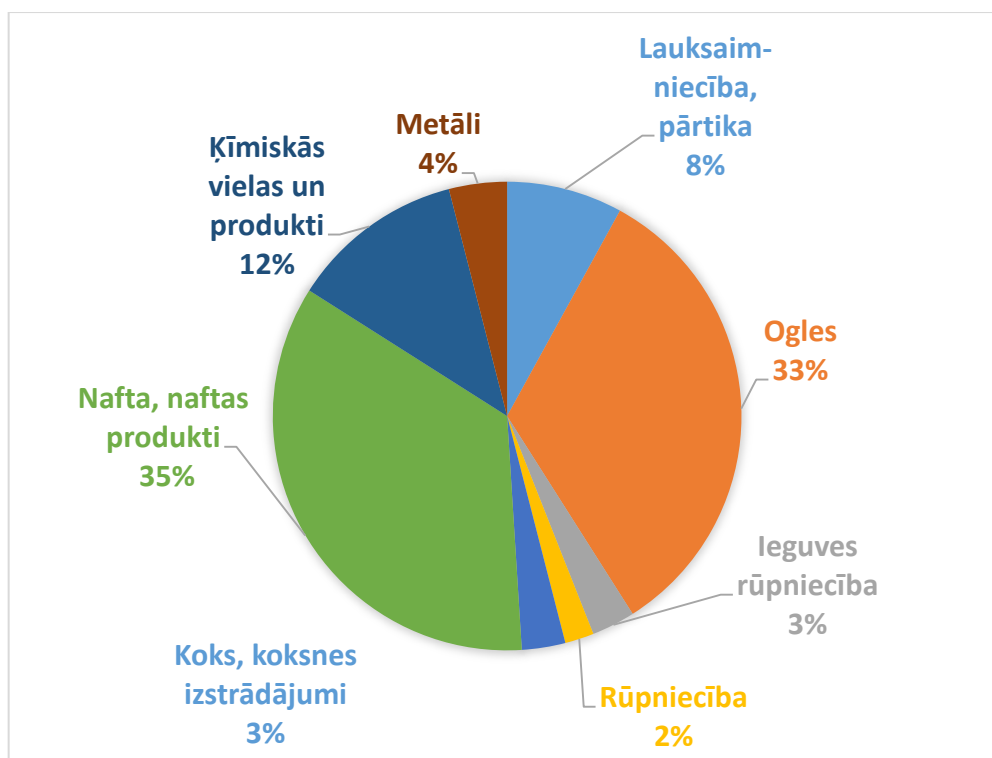
¹⁰ Valsts dzelzceļa administrācija, Reģistrētais dzelzceļa ritošais sastāvs līdz 2017. gada 1. janvārim

¹¹ Centrālā statistikas pārvalde, www.csb.gov.lv



1. attēls. Kravu apgrozība galvenajos transporta veidos

Dzelzceļa kravu pārvadājumos 2016. gadā lielākais kravu apjoms bija naftas produktiem (35%) un akmeņoglēm (33%), savukārt apjoma ziņā mazāk pārvadātas ķīmiskās vielas un produkti (12%), lauksaimniecības produkti un pārtika (8%). Kopējais dzelzceļa pārvadāto kravu veidu procentuālais sadalījums ir norādīts 2. attēlā.



2. attēls Kravu pārvadājumi ar dzelzceļu pa preču grupām 2016. gadā

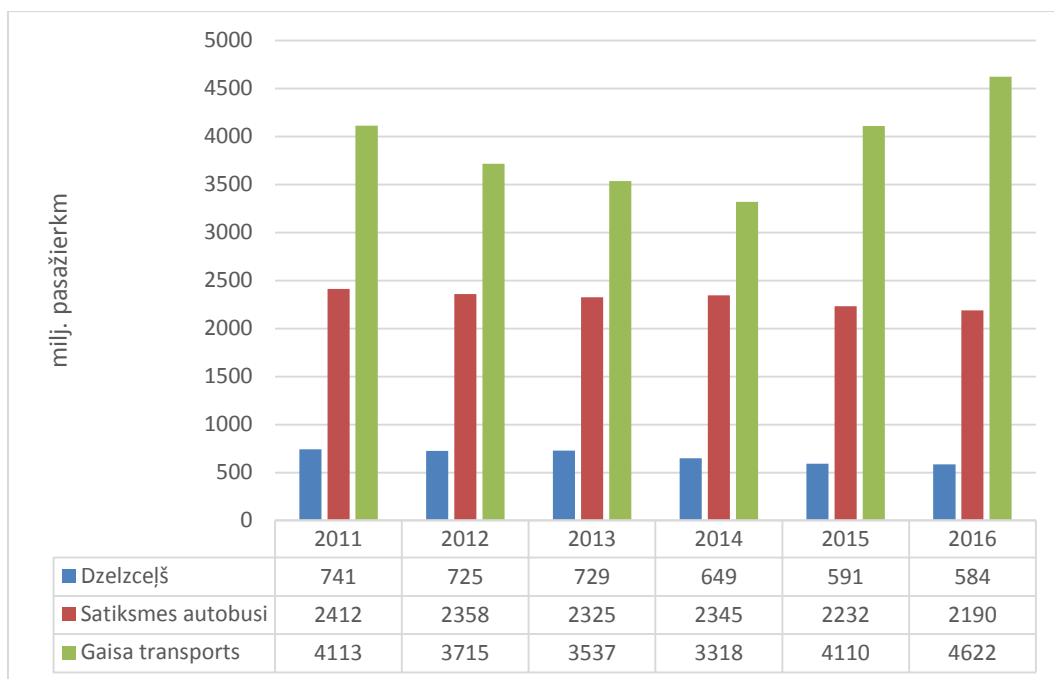
Salīdzinot pārvadāto kravu veidus starp dzelzceļu un autotransportu¹², bīstamās kravas (naftu un naftas produktus, ķīmiskās vielas un minerālmēslus) vairāk pārvadā pa dzelzceļu gan apjoma, gan apgrozības ziņā.

1. tabula. Bīstamo kravu pārvadājumi dažādos transporta veidos 2016. gadā

Kravu veidi	Pārvadātas kravas, (tūkst. t)		Kravu apgrozība, (milj. tkm)		Pārvadāto kravu īpatsvars, (%)	
	Ar dzelzceļa transportu	Ar auto-transportu	Ar dzelzceļa transportu	Ar auto-transportu	Ar dzelzceļa transportu	Ar auto-transportu
Akmeņogles un brūnogles; jēlnafta un dabasgāze	15911	7	5212	3	33	0
Kokss un naftas pārstrādes produkti	16624	2031	5503	346	35	3
Ķīmiskās vielas, ķīmiskie produkti un ķīmiskās šķiedras	5517	1812	1661	1019	12	3

2016. gadā Latvijā ar dzelzceļa transportu ir pārvadāti 17,2 milj. cilvēku, ar regulārās satiksmes autobusiem 142,8 milj. cilvēku un aviotransportu 3,5 milj. cilvēku. Pēdējos gados pasažieru skaita pieaugums ir vērojams tikai aviopārvadājumos, kamēr sākot ar 2012. gadu satiksmes autobusu un dzelzceļa pārvadājumos tas ar katru gadu ir mazliet samazinājies. Pēdējos gados pasažieru apgrozība pārvadājumos ar satiksmes autobusiem, gan gaisa transportā ir 3,7 reizes lielāka nekā pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu (skat. 3. attēlu).

¹²Centrālā statistikas pārvalde, www.csb.gov.lv



3. attēls. Pasažieru apgrozība galvenajos transporta veidos¹³

Dažādu sauszemes pasažieru transporta veidu izmantošanas procentuālais sadalījums Latvijā 2015. gadā norāda, ka visvairāk, resp. 81.7%, cilvēki pārvietošanās vajadzībām izmanto vieglās automašīnas, 14.0% gadījumu izvēlas satiksmes autobusus, bet 3.6 % pasažieru izmanto vilcienus un tikai 0.8% pilsētas tramvajus.¹⁴

Latvijā pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu nodrošina a/s “Pasažieru vilciens”. Šaursliežu dzelzceļa līnijā Gulbene – Alūksne pārvadājumus veic SIA “Gulbenes – Alūksnes bānītis”. Starptautiskos dzelzceļa pasažieru pārvadājumus pa Latvijas teritoriju nodrošina SIA “LDz Cargo” sadarbībā ar SIA “L-Ekspresis”.

1.2. Dzelzceļa infrastruktūras attīstība un uzturēšana

Dzelzceļa infrastruktūras attīstība ir pasākumu komplekss, kuru saskaņā ar transporta politikas plānošanas dokumentiem realizē, lai palielinātu dzelzceļa pārvadājumu ātrumu, uzlabotu drošību, kvalitāti un citas dzelzceļa tehniskās iespējas, kā arī, lai samazinātu vai novērstu dzelzceļa transporta sistēmas ietekmi uz vidi. Infrastruktūras attīstībai tiek īstenoti vairāki projekti, kurus finansē no ES fondu līdzekļiem kopīgi ar valsts budžeta līdzfinansējumu.

Šobrīd viens no lielākajiem projektiem ir publiskās lietošanas dzelzceļa transporta infrastruktūras projekts Rail Baltica, kas integrēs Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā, izbūvējot Eiropas standarta platuma (1435 mm) dzelzceļa infrastruktūras līniju, savienojot Tallinu Igaunijā, Rīgu Latvijā, Kauņu un arī Viļņu Lietuvā ar dzelzceļa tīklu tālākā maršrutā Varšava Polijā

¹³ Centrālā statistikas pārvalde, www.csb.gov.lv

¹⁴ European Commission, EU Transport in figures – Statistical Pocketbook, 2017

un Berlīne Vācijā. Tāpat tiek izvērtētas iespējas nākotnē līniju pagarināt, savienojot Tallinu ar Helsinkiem Somijā.

Projekta Rail Baltica priekšizpēte tika uzsākta 2011. gadā, bet no 2015. gada ir veikta detalizēta tehniskā izpēte, kuras laikā tika sagatavoti tehniskie risinājumi plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica iespējamajiem novietojuma variantiem, izpētītas nepieciešamās inženierkomunikācijas un veikts ietekmes uz vidi novērtējums. Tāpat ir uzsākti priekšdarbi dzelzceļa līnijas būvprojektēšanai un zemju atsavināšanai, no 2020. gada notiks būvniecības process, bet 2025. gadā jau atklās savienojumu Tallina-Rīga-Kauņa, bet 2030. gadā – savienojumu ar Varšavu.

Rail Baltica dzelzceļa izbūve nodrošinās Baltijas valstu transporta sistēmas neatkarību un iedzīvotāju mobilitāti, izmantojot drošu, modernu, ātru un videi draudzīgu transportu. Jaunā dzelzceļa tīkla darbība samazinās auto satiksmes plūsmu uz ViaBaltica automaģistrāles un uz Polijas un Vācijas automaģistrālēm. Lai nodrošinātu mazāku tiešo un netiešo ietekmi uz iedzīvotājiem, uzņēmumiem un pilsētvidi kopumā, kravu plūsma tiks novirzīta ārpus apdzīvotajām vietām.

Rail Baltica dzelzceļa līnija būs pilnībā elektrificēta, tāpēc vilcienu darbība neradīs kaitīgos izmešus, savukārt būvniecībā tiks izmantotas jaunākās tehnoloģijas un materiāli. Līdz ar dzelzceļa izbūvi samazināsies ietekme uz klimata pārmaiņām un gaisa piesārņojumu, jo aviopārvadājumi un autotransports tiks aizstāti ar dzelzceļa transportu. Dzelzceļa būvniecības laikā minimāli tiks ietekmētas aizsargājamās dabas teritorijas, bet vietās, kur dzelzceļa līnija šķērsos vai atradīsies pie lielajiem mežu masīviem, ir paredzēta dzīvnieku pāreju (zaļo tiltu) izbūve pār dzelzceļu. Maršruts tiek plānots tā, lai pēc iespējas mazāk skartu "Natura 2000" īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīklu un neatstātu zīmīgu iespaidu uz citām ekoloģiski jutīgajām teritorijām.

Detalizētas tehniskās izpētes ietvaros ir sagatavoti risinājumi trokšņu un vibrācijas ietekmes samazināšanai, nosakot galīgo Rail Baltica dzelzceļa trases sliežu ceļu augstumu, kā arī piemērojot nepieciešamos prettrokšņu pasākumus (trokšņu sienas, aizsargstādījumi, skaņas slāpētāji uz sliežu režģa u.c.) trokšņu normatīvo lielumu nodrošināšanai.

Pasažieru apkalpošana Latvijā notiks Rīgas Centrālajā Pasažieru stacijā un lidostas Rīga stacijā. Lai nodrošinātu harmonisku pilsētvides un Rīgas multimodālā transporta mezgla attīstību, paredzēts pārbūvēt Centrālo dzelzceļa staciju un ar to saistīto infrastruktūru, labiekārtot stacijai pieguļošo teritoriju, bet, lai veidotu savienojumu ar lidostu, tiks veikta jauna dzelzceļa tilta izbūve, esošo dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļu un citu infrastruktūras šķērsojumu pārbūve. Rezultātā pasažieriem tiks uzlabota transporta un vides pieejamība, drošība, ērtības un mobilitāte.

Projekta ieviešēji¹⁵ kā galvenos Rail Baltica projekta ieguvumus atzīmē sekojošo:

- spēcīgs katalizators ilgtspējīgai ekonomikas izaugsmei Baltijas valstīs;
- jauns pasažieru un kravu pārvadājumu mobilitātes standarts;
- jauna ekonomiskā koridora radīšana;
- ilgtspējīgas nodarbinātības un izglītības iespējas;

¹⁵ AS "RB Rail", www.railbaltica.org/lv

- ilgtspējīga infrastruktūra – vides faktors (samazināts kaitīgo izmešu apjoms, savvaļas dzīvnieku aizsardzība, satiksmes sastrēgumu un trokšņu piesārņojuma mazināšana);
- jaunas iespējas multimodālo kravu loģistikas attīstībai;
- jauni intermodālie transporta risinājumi pasažieriem;
- drošības un snieguma uzlabojumi;
- pievienotās vērtības radīšanas iespēja digitalizācijas tendencēm un inovācijām;
- Baltijas integrācija ES transporta ekosistēmā.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs VAS “Latvijas dzelzceļš” pēdējos gados ir realizējis vairākus ES Kohēzijas fonda un TEN-T projektus. Viens no lielākajiem ir otrā sliežu ceļa būvniecība iecirknī Skrīveri – Krustpils, kas ievērojami palielina vilcienu caurlaides spēju, kustības ātrumu un drošību Latvijas Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridorā. Lai nodrošinātu ātru un drošu dzelzceļa kravu plūsmas apstrādi Rīgas dzelzceļa mezglā ir veikta stacijas Bolderāja 2 un savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība, Liepājas stacijas rekonstrukcija. Realizējot projektu “Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija”, īpaša uzmanība tika pievērsta riteņu un vagonu sakabes šķirošanas laikā radītā trokšņa samazināšanai, tāpēc tika nomainīti sliežu gulšņi un to stiprinājumi, izmantotas garsliedes, modernizētas pārmijas un uzstādīti kopumā 30 moderni hidraulisko lēninātāju komplekti, kas ļāva būtiski samazināt trokšņa līmeni bremzēšanas laikā.

No vairākiem īstenotajiem dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas pasākumiem būtiskāko projektu vidū ir dzelzceļa mezglu staciju drošības un tehnoloģiju uzlabošana, vagonu apstrādes vadības sistēmu modernizācija, novecojušo tehnoloģisko risinājumu nomainīšana (nolietoto sliežu ceļu rekonstrukcija, pārmiju pārvedu nomainīšana) dzelzceļa iecirkņos un stacijās, dzelzceļa parku vilcienu formēšanas tehnoloģiju un signalizācijas sistēmu modernizācija dzelzceļu mezglos, vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana u.c..

Lai nodrošinātu dzelzceļa ilgtspējīgu darbību Rīgas pilsētas un piepilsētas sabiedriskā transporta sistēmā un paaugstinātu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kvalitāti un efektivitāti, ir veikta dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija. Projekta centrālais elements ir paaugstināto pasažieru platformu izbūve, kas pasažieriem t.sk. personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošina drošu un ērtu vides pieejamību-apkalpošanu uz pasažieru platformām un stacijas ēkās, kā arī piekļuvi pasažieru infrastruktūras objektiem, iekāpšanu un izkāpšanu no vilciena, kā arī drošu vilcienu satiksmi stacijā robežās.¹⁶

Šobrīd VAS “Latvijas dzelzceļš” ir sagatavojusi Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projektu, kura realizācija ar ES fondu līdzekļu atbalstu plānota laikā no 2018.- 2030. gadam ar mērķi nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti. Esošo publisko, stratēģiskas (valsts) nozīmes dzelzceļa infrastruktūru plānots elektrificēt, nodrošinot 25 kV maiņstrāvas elektrifikācijas sistēmu vairākās dzelzceļa līnijās. Projekta īstenošanas pirmajā posmā līdz 2023. gadam plānots uzsākt dzelzceļa tīkla elektrifikāciju dzelzceļa iecirkņiem no Daugavpils un Rēzeknes caur Krustpili Rīgas virzienā, nodrošinot viena pilna tranzīta koridora funkcionalitāti ar elektrovilci.

¹⁶ VAS “Latvijas dzelzceļš”, www.ldz.lv

1.3. Dzelzceļa ritošā sastāva raksturojums

Kopējais dzelzceļa ritošā sastāva vienību skaits valsts ritošā sastāva reģistrā ir 11 392 vienības.¹⁷ Lielāko daļu jeb 91% no tiem sastāda kravas vagoni, tad seko lokomotīves, elektrovilcienu vagoni, pasažieru vagoni, sliežu ceļa mašīnas u.c..

Viens no ritošo sastāvu raksturojošiem rādītājiem ir ritošā sastāva vecums, vidēji tas ir 30 gadi, kas liecina, ka ritošais sastāvs ir novecojis un ir nepieciešams veikt jauna ritošā sastāva iegādi vai esošā modernizāciju, lai uzlabotu efektivitāti un ekonomiskumu un mazinātu nelabvēlīgo ietekmi uz vidi. Otrs būtisks aspekts ir tas, ka Latvijā lielākā daļa ir trešo valstu kravas vagoni, jo dzelzceļa kravu pārvadājumu struktūrā 85% ir tranzīta pārvadājumi, galvenokārt no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām, savukārt Latvijas pārvadātājiem piederošie vagoni var ilgstoši atrasties ārpus valsts teritorijas. Iekšzemes pārvadājumi ir apmēram 5%, kas izskaidrojams ar salīdzinoši īsiem pārvadājumu attālumiem.

Tomēr ritošais sastāvs Latvijā pamazām tiek atjaunots. Pēc Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas datiem laika periodā no 2011. gada līdz 2016. gadam ekspluatācijā pieņemti 1533 jaunbūvēti kravas vagoni, 285 lietoti kravas vagoni un 62 kravas vagoni pēc modernizācijas. No vilces ritošā sastāva ekspluatācijā pieņemtas 51 lietota un 47 modernizētas ritošā sastāva vienības, kā arī 8 jaunbūvēti pasažieru vagoni.

Latvijā VAS "Latvijas dzelzceļš" meitaskompānija SIA "LDz ritošā sastāva serviss" modernizē gan maģistrālās, gan manevru dīzeļlokomotīves, kā rezultātā pieaug lokomotīvu darbības jauda un maksimālais vilces spēks, samazinās CO² izmešu apjoms un degvielas patēriņš, kā arī nepieciešamo apkopju skaits.

AS "Pasažieru vilciens" veic dīzeļvilcienu modernizāciju un jaunu elektrovilcienu iepirkumu. Jauna ritošā sastāva iegāde nepieciešama, lai sekmīgi iekļautos jaunajā sabiedriskā transporta sistēmā, ļaujot būtiski palielināt vilcienu kustības intensitāti, ieviešot vilcienu kustības intervāla grafiku, kā arī nodrošinās mūsdienu prasībām atbilstošu komforta līmeni. Noslēdzies ir ES Kohēzijas fonda līdzfinansētais 19 dīzeļvilcienu vagonu modernizācijas projekts. Modernizētie vagoni ir pielāgoti pasažieru ērtībām, uzlabots ir to tehniskais stāvoklis, samazināts energoresursu patēriņš, samazinājušās ir to uzturēšanas izmaksas. Veikto projektu rezultātā tiek izpildītas ES vides aizsardzības prasības un ievērota regula attiecībā uz pārvadājumu nodrošināšanu pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

1.4. Sauszemes transporta sistēmu ietekme uz vidi

Gaisa piesārņojums

Transporta būtiskākā ietekme uz vidi ir gaisa piesārņojums. Eiropas valstu apkopotie dati par emisijām gaisā parāda, ka gaisa piesārņojums, ko rada dzelzceļa pārvadājumi, ir daudzkārt mazāks nekā citiem transporta veidiem. Vidēji Eiropā no kopējiem transporta sektora izmešiem dzelzceļa transporta radītās emisijas gaisā veido aptuveni 0,8%, turpretim autotransports rada

¹⁷ Valsts dzelzceļa administrācija, www.vda.gov.lv (uz 01.01.2017.)

līdz pat 93%¹⁸. 2015. gadā veiktais EVA novērtējums parāda, ka ES dalībvalstīs laika posmā no 1990. gada līdz 2013. gadam transporta sektora radītais gaisu piesārņojošo vielu emisijas apjoms ir būtiski samazinājies, resp. slāpekļa oksīdu emisijas par 35%, daļiņu PM₁₀ par 27%, sēra oksīdu par 36%, oglekļa oksīda par 82% un GOS par 83%.

Pēdējos gados, lai samazinātu transporta radīto gaisa piesārņojumu, liela uzmanība tiek pievērsta jaunu un videi draudzīgo dzinēju izpētei un ieviešanai. Kā nopietnākās alternatīvas iekšdedzes dzinējiem šobrīd ir bezizmešu tehnoloģijas, kas tiek darbinātas ar ūdeņraža, elektrības vai sašķidrinātās gāzes palīdzību.

Kā izpētes pilotprojektu Latvijā dzelzceļa nozarē var minēt VAS "Latvijas dzelzceļš" kopā ar Čehijas kompāniju "CZ LOKO" un Kanādas uzņēmumu "Ballard Power Systems" izstrādāto tehnoloģisko risinājumu ūdeņraža-elektriskai lokomotīvei uz ČME3 manevru lokomotīves bāzes. Pārbūvēto manevru lokomotīvi raksturo efektīva energoresursu izmantošana vides piesārņojuma samazināšanai, respektīvi- samazinās trokšņa emisijas, vibrāciju līmenis, kā arī dzinēja radīto izmešu daudzums.

Latvijā no visiem sliežu ceļiem 2016. gadā elektrificēti bija 14% (257 km), kas ir ievērojami mazāk par Eiropas Savienības vidējo rādītāju- 55%. Latvijā līdz ar visa plānotā dzelzceļa elektrifikācijas projekta posmu īstenošanu laikā no 2019. gada līdz 2030. gadam, plānots, ka elektrificēto sliežu ceļu īpatsvars sasniegs 59%.¹⁹ Kā viens no būtiskākajiem vides aspektiem, kas radīs ilglaicīgu un pozitīvu ietekmi uz vides stāvokli dzelzceļa tīkla elektrifikācijas rezultātā tiek atzīts gaisa izmešu samazinājums, grunts piesārņojuma samazināšanās no eļļām un dīzeldegvielām. Būtiski samazināsies arī dzelzceļa radītā trokšņa ietekme uz elektrificējamo dzelzceļa līniju tiešā tuvumā dzīvojošiem cilvēkiem. Elektrifikācijas radītā izmaksu efektivitāte motivētu pārcelt iekšzemes kravu pārvadājumus no autoceļiem uz dzelzceļa satiksmi.

Dzelzceļa kravu putekļi un smakas ir aktuāla problēma 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 stacijās un pie ostu termināliem.

Gan gaisa piesārņojuma, kad trokšņa emisijas kontekstā ir realizēti vairāki projekti, kas samazina dzelzceļa transporta sistēmas ietekmi kopumā, resp. modernizēts ritošais sastāvs, kā rezultātā lokomotīvu dzinēji rada mazākas gaisu piesārņojošo vielu un trokšņa emisijas.

Arī dzelzceļa infrastruktūras tīkla attīstība dod pozitīvu efektu, ko, piemēram, izbūvējot otro sliežu ceļu posmā Skrīveri- Krustpils, palielinās vilcienu caurlaides spēja šīnī posmā un tiek samazināta nepieciešamība vilcienu sastāviem apstāties, bet pēc Rīga – Liepāja dzelzceļa līnijas rekonstrukcijas tajā var braukt garāki un smagāki vilcienu sastāvi, resp. tiek nodrošināti efektīvāki pārvadājumi.

¹⁸ EEA, Laying the foundations for greener transport, 2011.

¹⁹ VAS "Latvijas dzelzceļš" dati: www.ldz.lv

SEG emisijas

Transports tāpat kā citas tautsaimniecības nozares un saimnieciskā darbība, sadedzinot fosilo kurināmo, rada siltumnīcas efektu izraisošo gāzu (SEG) emisijas. Viena no siltumnīcas efektu izraisošām gāzēm ir oglekļa dioksīds (CO₂), kas absorbē un atstaro infrasarkanā starojumu un līdz ar to sekmē klimata pārmaiņas.

ES virzība uz oglekļa mazietilpīgu attīstību un SEG samazināšanu ir norādīta politiskajos dokumentos- “Eiropas Klimata un enerģētikas politikas satvars 2030. gadam” (2014) un EK Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (2011)²⁰, kur kā viens no mērķiem SEG emisiju samazinājums no transporta sektora par 20% līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 2008. gada SEG emisiju līmeni, un vismaz par 60% līdz 2050. gadam, salīdzinot ar 1990. gada SEG emisiju līmeni.

Eiropas Vides aģentūras (EVA) 2015. gadā publicētajā pārskatā²¹ ir akcentētas šādas tendences, salīdzinot stāvokli 2015. gadā ar 1990. gadu:

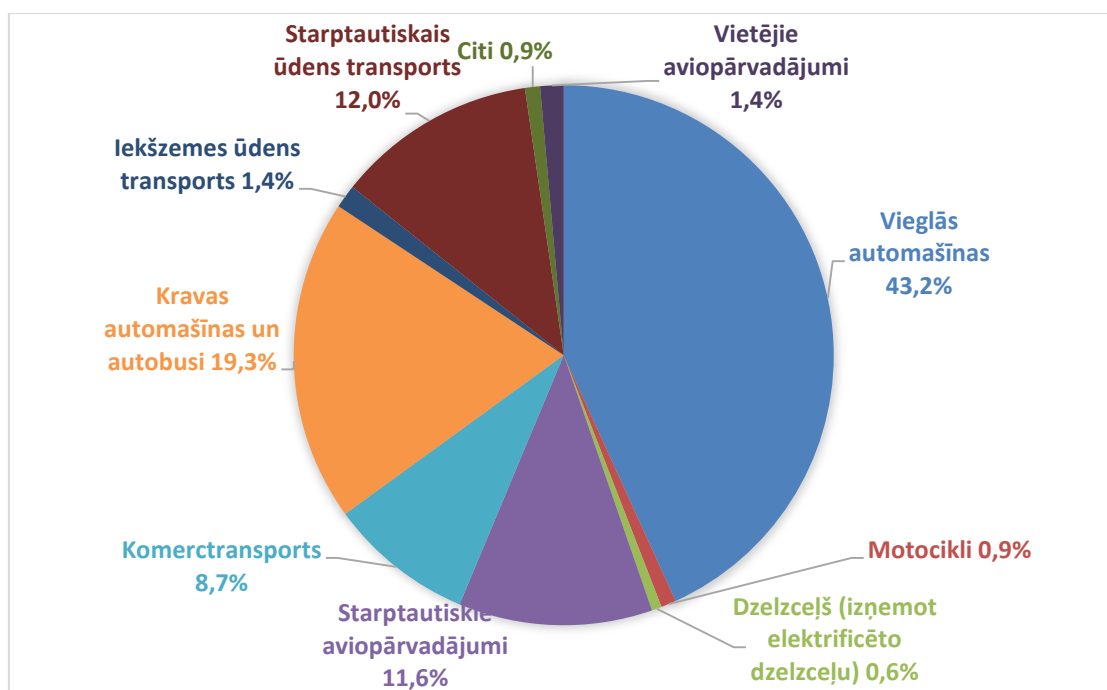
- SEG emisijas no transporta sektora ir palielinājušās gandrīz par 20%;
- starptautisko pārvadājumu (aviācija un jūras transports) radīto SEG emisiju apjoms ir dubultojies, sasniedzot 6% no kopējām ES valstu radītajām SEG emisijām 2013. gadā;
- autotransporta radītās SEG emisijas ir palielinājušās par 17%;
- dzelzeļa pārvadājumi un iekšzemes ūdenstransports ir vienīgie transporta veidi, kuru radīto SEG emisiju apjomi ir samazinājušies par 49% un 35% attiecīgi.

Dažādu transporta veidu radīto SEG emisiju apjoms 2013. gadā 28 ES dalībvalstīs²² attēlots 4. attēlā.

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

²¹ Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration TERM 2015: Transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe (<https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2015>)

²² Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration TERM 2015: Transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe



4. attēls. Dažādu transporta veidu radīto SEG emisiju apjoms 2013. gadā

Saskaņā ar EVA publiskotajiem datiem 2015. gadā Latvijā transporta sektora emisijas veidoja 34.5% no kopējām SEG emisijām valstī, no kurām lielāko daļu- 66.9% sastādīja emisijas no autotransporta, 20.1%- no ūdenstransporta, 7.7%- no aviotransporta, 5.3% - no dzelzceļa transporta.

Saskaņā ar Nacionālo pārskata ziņojumu²³ Latvijā transporta sektora emisijas veido apmēram 27% no kopējām SEG emisijām valstī, no kā apmēram 92.3% veido emisijas no autotransporta un 7.3% emisijas no pārvadājumiem pa dzelzceļu, un ES SEG emisijas no pārvadājumiem ar dzelzceļu 2014. gadā bija 23.3%. Lielāko daļu no visām SEG emisijām veido CO₂ emisijas, no kurām 2015. gadā Latvijā²⁴ pusi veidoja transporta sektora radītās CO₂, no kurām attiecīgi 67.9% radīja autotransports, 19.4% ūdenstransports, 7.8% aviotransports, 4.9% dzelzceļš.

Latvijas Vides politikas pamatnostādnes 2014.-2020. gadam kā galvenos virzienus SEG emisiju samazināšanai transporta nozarē definē videi draudzīgas transporta infrastruktūras attīstīšanu un atjaunojamo energoresursu izmantošanu.

Fizikālā ietekme- troksnis, vibrācija, elektromagnētiskais starojums

Būtiskākās fizikālās ietekmes, ko rada transporta sistēmas, ir troksnis un vibrācijas, kas galvenokārt ietekmē dzelzceļa un autoceļu tuvumā dzīvojošo iedzīvotāju dzīves kvalitāti un veselību.

²³ Latvia's national inventory report. Submission under UNFCCC and the Kyoto Protocol Common Reporting Formats (CRF) 1990 – 2015, 2017

²⁴ European Commission, EU Transport in figures – Statistical Pocketbook, 2017

Saskaņā ar EVA pētījuma²⁵ rezultātiem Eiropā galvenais vides trokšņa piesārņojuma avots ir autotransports. 2017. gadā Eiropā 100 milj. cilvēku bija pakļauti troksnim, kas lielāks par 55 dB Lden. No visu troksnim pakļauto cilvēku skaita 19 milj. bija pakļauti dzelzceļa transporta radītajam troksnim, kas ir 4 reizes mazāk nekā autotransporta radītajam troksnim pakļauto cilvēku skaits. Eiropā vidēji dzelzceļa transporta radītajam troksnim.

Lai arī dzelzceļš tiek uzskatīts par videi draudzīgu transporta veidu, viens no svarīgiem nozares uzdevumiem ir trokšņa līmeņa samazināšana. Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"²⁶ norādīts, ka 10% Eiropas iedzīvotāju ir pakļauti ievērojamam dzelzceļa transporta, jo īpaši dzelzceļa kravas transporta, radītam trokšņa piesārņojumam. Troksnis ir lokāls ārējais apstākļis, kas skar tuvu pie dzelzceļa līnijām dzīvojošus cilvēkus. Visrentablāk ir samazināt troksni tā avotā – trokšņa rašanās vietā. Galvenais dzelzceļa trokšņa avots ir braucošā vilciena ritošā daļa, bremzes, vagona korpus un pašas sliedes, kamēr dzinēja troksnis ir nozīmīgs stāvošam vai lēni braucošam vilcienam. Savukārt nelīdzenu virsmu saskare starp ritošo daļu un sliedēm vēl papildus rada arī vibrāciju, kas arī palielina trokšņa līmeni.

Dzelzceļa radītā trokšņa samazināšanas pasākumus var īstenot gan to rašanās avotā, kur kā raksturīgākos pasākumus var minēt šādus: čuguna bremžu kļuču aizstāšana ar klusākiem kompozītmateriālu bremžu kļučiem, kas troksni samazina par 10 dB, dzelzceļa līniju elektrifikācija, kas samazina gan piesārņojumu, gan troksni, ritošā sastāva un sliežu ceļu regulāra uzturēšana, gan samazinot radīto trokšņa līmeni konkrētā vietā, piemēram, prettrokšņu sienu izbūve, uzbērumu veidošana un dzīvžogu stādīšana gar sliežu ceļiem, gan īstenojot efektīvu plānošanu, piemēram, sliežu ceļu būvniecība ārpus apdzīvotām vietām, braukšanas ātruma samazināšana, vilcienu reisu skaita ierobežošana nakts laikā u.c..

Lai novērstu vai samazinātu vides trokšņa radītās kaitīgās sekas, saskaņā ar ES direktīvas²⁷ prasībām, noteiktām aglomerācijām un dzelzceļa līnijām tiek izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāni, īpašu uzmanību pievēršot trokšņa robežlielumu pārsniegumiem, mājokļu, sabiedrisko ēku un cilvēku skaitam, kuri atrodas trokšņa iedarbībai pakļautajā zonā.

Vibrācija rodas dzelzceļa radītā trokšņa ietekmē, jo troksnis izplatās ne tikai pa gaisu, bet arī pa zemi. Turklāt paaugstināta vibrācija var ietekmēt ne tikai tuvumā dzīvojošos cilvēkus, bet nodarīt kaitējumu arī pašai dzelzceļa infrastruktūrai, dzelzceļa tuvumā esošajām ēkām un būvēm. Lai noteiktās vietās mazinātu vibrāciju, veicot sliežu ceļu remontu vai būvējot jaunus sliežu ceļus, nepieciešams zem sliežu ceļa balasta slāņa ieklāt speciālus vibrāciju slāpējošus materiālus.

Vides un cilvēku dzīves kvalitāti var ietekmēt elektromagnētiskais starojuma pastiprināta iedarbība. Augstfrekvences elektromagnētisko lauku rada arī elektropārvades tīkli (gaisvadu līnijas, kabeļlīnijas, sadales skapji, transformatori u.c.), kas atrodas elektrificēto dzelzceļa līniju tuvumā. Veiktie mērījumi norāda, ka starojums ir optimāls un nepārsniedz ES rekomendētos

²⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-2/assessment-1>

²⁶ EK "Baltā Grāmata Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu- virzība uz konkurētspējīgu un resursu efektīvu transporta sistēmu", COM(2011), 144

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību

lielumus. Lai cilvēka organisms negatīvi reaģētu uz elektromagnētisko starojumu, nepieciešams pietiekami ilgs iedarbības laiks un augsts iedarbības līmenis.²⁸

Zemes resursu izmantošana un izmaiņas ainavā

Zemes resursu izmantošana un ainavas ietekmēšana notiek, paplašinot esošo vai izbūvējot jaunu infrastruktūru.

ES no visiem transporta veidiem autotransports ir lielākais zemes platību patērētājs, resp. autoceļu tīkls aizņem 93% no kopējās transportam izmantojamās zemes platības, bet dzelzceļš aizņem tikai 4%. Ievērojami atšķiras arī dažādu sauszemes transporta veidu infrastruktūras zemes izmantošanas efektivitāte (attiecība starp izmantoto zemes platību un satiksmes infrastruktūras kapacitāti). Piemēram, dzelzceļam ir nepieciešama daudz mazāka (aptuveni 3.5 reizes) teritorija uz vienu transporta vienību (pasažierkilometru, tonnkilometru) nekā autotransportam, bet divu ceļu dzelzceļa līnijai nepieciešamās zemes klātnes platums ir 15 m, savukārt divu joslu katrā virzienā autoceļam ir nepieciešami 30 m.

Eiropā publiskās lietošanas autoceļi aizņem 1.3% no kopējās platības, bet dzelzceļa infrastruktūra tikai 0.03%. Dzelzceļa tīkla blīvums Latvijā ir 29 m/km², bet ES vidēji – 47 m/km²²⁹. Kopējais autoceļu tīkla blīvums Latvijā ir apmēram 30 reizes lielāks, resp. 1080 m/km²³⁰.

Pēdējos gados pie augošās urbanizācijas, pieaug pieprasījums arī pēc jaunas transporta infrastruktūras, kas palielina transportam izmantotās zemes platības. Taču jāatzīmē, ka salīdzinot autoceļu tīklu un dzelzceļa līniju ainavā, ir secināts, ka dzelzceļš vizuāli daudz labāk saplūst ar dabisko vidi³¹.

Latvijā šobrīd dzelzceļa infrastruktūras tuvumā esošo ainavu ietekmē daudzas dzelzceļam piederošās būves, kuras līdz ar publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras attīstību, tehnoloģiju modernizāciju un dažādu būvprojektu realizāciju turpmākai saimnieciskai darbībai vairs nav nepieciešamas. Lielākā daļa no neizmantotajām ēkām kļūst gan par vidi degradējošiem graustiem, gan sabiedrībai bīstamiem objektiem, tāpēc nepieciešams veikt šo būvju nojaukšanu un teritoriju sakārtošanu. Valstī nav noteiktas politikas attiecībā arī uz tām dzelzceļa līnijām, kurās kustība ir pārtraukta, to uzturēšana rada izmaksas, kuras nevar attiecināt uz saimniecisko darbību.

Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un barjeras efekts

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, bioloģiskās daudzveidības samazināšanās, līdzsvara izjaukšana starp dažādām sugām. Jebkuras trases būvniecība rada lokālu apdraudējumu augu sugām un biotopiem, kas veidojas tiešas mehāniskas darbības rezultātā, resp., augsnes virskārtas noņemšana, uzbēruma

²⁸ <http://www.videsveseliba.lv/em-pies256r325ojums.html>

²⁹ Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013. gadam (informatīvā daļa), precizētas ar Ministru kabineta 2010. gada 10. marta rīkojumu Nr. 140

³⁰ Valsts autoceļu tīkls, Latvijas valsts ceļi, 2015.

³¹ www.foe.co.uk (Friends of the Earth)

veidošana, augsnes noblīvēšana, augāju bojāšana transporta līdzekļu pārvietošanās vietās. Transporta maģistrāles kavē dzīvnieku sugu migrāciju, izraisa dzīvnieku bojāeju uz ceļiem. Dzīvniekiem papildus stresu rada transporta radītais troksnis, vibrācija, atkritumi un piesārņojums. Būvējot jaunus transporta infrastruktūras objektus, šie aspekti tiek ņemti vērā un paredzēta virkne pasākumu, kas mazina barjeras efektu un ietekmi uz dabu.

Tā kā autoceļu tīkls ir daudz blīvāks nekā dzelzceļa līniju tīkls, kā arī autotransporta līdzekļu kustības intensitāte uz autoceļiem ir lielāka, kopumā autotransporta ietekme uz bioloģisko daudzveidību ir daudz lielāka.

Ietekme uz grunts, virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti

Grunts, virszemes un pazemes ūdeņu piesārņojums ar naftas produktiem un citām piesārņojošām vielām ir redzamākā problēma gan dzelzceļa, gan autotransporta sistēmā, kura mūsdienās tiek risināta veicot dažādus pasākumus, t.sk. ieviešot mūsdienīgas, videi drošas tehnoloģijas, kas ietver gan piesārņojuma novēršanu tā rašanās avotā, gan iespējamā piesārņojuma apjoma samazināšanu.

Dzelzceļa nozarē viens no galvenajiem šāda piesārņojuma iemesliem ir sīkās noplūdes no ritošā sastāva, piemēram, lokomotīvu un dīzeļvilcienu ekipēšanas vietās, vagonu tehniskās apkopes punktos, vagonu depo, lokomotīvu stāvēšanas un apstāšanās vietas. Būtisks ir arī vēsturiskais grunts piesārņojums, kas veidojies pagājušā gadsimta 80. gados. Tādās teritorijās, kur ir konstatēts ievērojams vēsturiskais piesārņojums, norit vides sanācijas darbi, tiek veikti piesārņojuma samazināšanas pasākumi.

Energoresursu izmantošana, neatjaunojamo energoresursu aizstāšana ar atjaunojamiem energoresursiem

Ņemot vērā dzelzceļa sistēmas plašo darbību, dzelzceļš, salīdzinot ar citiem transporta veidiem, ir viens no efektīvākajiem naftas produktu un energoresursu izmantošanas ziņā, jo tas pie vienāda daudzuma enerģētisko resursu izmantošanas spēj veikt vairāk pārvadājumus, īpaši, pie lielākiem (virs 150 km) attālumiem. Izmantojot jaunas un zemas degvielas patēriņa tehnoloģijas, dzelzceļa uzņēmumi samazina savus ekspluatāciju izdevumus, uzlabo konkurētspēju, kā arī samazina negatīvo ietekmi uz vidi.

Pēdējo 10 – 15 gadu laikā strauju izaugsmi pasaulē piedzīvo pētnieciskais darbs pie dažādu enerģijas avotu izmantošanas tradicionālo – dīzeļdegvielas un elektroenerģijas avotu vietā. Dažādās valstīs tiek gan izstrādātas, gan praksē pārbaudītas virkne tehnoloģiju, piemēram, ūdeņraža degvielas šūnu izmantošana dzelzceļa transportā, sašķidrinātās gāzes dzinēju un biodīzeļdegvielas dzinēju, uzlādējamu bateriju izmantošana. Latvijā 2016. gadā VAS "Latvijas dzelzceļš" sadarbībā ar citiem ārvalstu uzņēmumiem ir uzsākusi darbu, kas paredz tehnoloģisko risinājumu izstrādi ūdeņraža-elektriskai lokomotīvei uz ČME3 manevru lokomotīves bāzes.

Iepriekšminētie dati parāda, ka dzelzceļa transporta attīstībai noteiktos apstākļos ir virkne priekšrocību salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem.

2. Dzelzceļa vides aizsardzības politikas mērķi un to realizācija

Dzelzceļa vides aizsardzības politikā jau 2002. gadā ir noteikti vispārīgie mērķi (virsmērķi) laika periodam līdz 2020. gadam:

Efektīva vides vadība dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un lietotāju, klientu un sabiedrības interesēs, ievērojot ilgtspējīgas attīstības principus

Dzelzceļa kā videi draudzīgākā sauszemes transporta veida tēla veidošana un popularizēšana

Šo vispārīgo mērķu īstenošanai ir nepieciešams sasniegt vairākus būtiskus tiem pakārtotus mērķus. Šie mērķi nav uzskaitīti prioritātes kārtībā un visi ir vienlīdz svarīgi:

Sabiedrības drošība

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

Uzdevumi	Pieejamie/ iespējamie risinājumi
Uzturēt bīstamo kravu pārvadājumu drošību	<ul style="list-style-type: none"> • Bīstamo kravu pārvadājumu drošības padomnieku sistēmas uzturēšana • Ātrās reaģēšanas sistēmas turpmāka pilnveidošana un uzturēšana • Darbs pie normatīvo dokumentu pilnveidošanas
Nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu robežkontroli	<ul style="list-style-type: none"> • Vagonu tehniskā stāvokļa kontrole • Radiācijas kontrole • Starptautiskām prasībām atbilstošu robežkontroles punktu uzturēšana
Uzturēt ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontroles sistēmu	<ul style="list-style-type: none"> • Ritošā sastāva vizuālā kontrole • Kontroles veikšana pēc iespējas tuvāk robežas šķērsošanas vietai
Atjaunot un uzturēt ritošo sastāvu	<ul style="list-style-type: none"> • ES fondu izmantošana jauna ritošā sastāva iepirkšanai • Ritošā sastāva atjaunošana un modernizācija uzņēmumos • Tekošo apkopju un remontu izpilde
Atjaunot un uzturēt dzelzceļa infrastruktūru	<ul style="list-style-type: none"> • ES fondu līdzekļu piesaiste • Tekošo apkopju un remontu izpilde, īpašu uzmanību veltot sliežu ceļu tehniskajam stāvoklim un pārbrauktuvju aprīkošanai
Izvērtēt apdraudējumu, ko dzelzceļa transporta sistēma rada cilvēku veselībai un videi, un veikt nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus	<ul style="list-style-type: none"> • Dzelzceļa transporta sistēmas radītā apdraudējuma cilvēku veselībai un videi novērtēšanas sistēmas uzturēšana • Pasākumu realizācija, kas nodrošina vai rada priekšnosacījumus dzelzceļa transporta sistēmas radītā apdraudējuma novēršanu vai samazināšanu līdz

	akceptējamam līmenim <ul style="list-style-type: none"> • Sabiedrības informēšana par drošību uz dzelzceļa
Attālināt bīstamo kravu pārvadājumus no dzīves telpas	<ul style="list-style-type: none"> • Bīstamo kravu pārvadājumu novirzīšana ārpus blīvi apdzīvotām vietām, to paredzot teritorijas plānošanas procesā, projektējot jaunus dzelzceļa infrastruktūras objektus, vai iespēju robežās optimizējot esošos objektus • Bīstamo kravu pārvadājumu maršrutu plānošana, tos novirzot ārpus vai apejot blīvi apdzīvotas vietas • ES fondu līdzekļu piesaiste

Kvalitatīva dzīves vide

Trokšņa un vibrācijas līmenim, ko rada dzelzceļa infrastruktūras izmantošana, jābūt tādām, lai iedzīvotāji, kas dzīvo dzelzceļa tuvumā, justos komfortabli. Gaisa piesārņojums no dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva izmantošanas nedrīkst pārsniegt pamatotus robežlielumus; jāsamazina dzelzceļa līniju negatīvā ietekme uz bioloģisko daudzveidību. Šajā nolūkā ir jāveic sekojoši uzdevumi:

Uzdevumi	Pieejamie/ iespējamie risinājumi
Veicināt vides vadības sistēmu ieviešanu dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumos	<ul style="list-style-type: none"> • Uzņēmumu stimulēšana attiecīgo pārvaldības sistēmu ieviešanai, uzturēšanai un sertificēšanai
Atjaunot un uzturēt sliežu ceļus un ritošo sastāvu, tai skaitā izmantojot trokšņa samazināšanas tehnoloģijas	<ul style="list-style-type: none"> • Modernu tehnoloģiju izmantošana trokšņa un vibrācijas samazināšanai (sliežu un pārmiju slīpēšana, garāku sliežu ceļu posmu izmantošana, kluso pārbrauktuvju izbūve utt.) • Videi draudzīga ritošā sastāva ieviešana dzelzceļa pārvadājumu sistēmā
Sekmēt alternatīvo un atjaunojamo energoresursu izmantošanu	<ul style="list-style-type: none"> • Videi draudzīga ritošā sastāva ieviešana dzelzceļa pārvadājumu sistēmā
Atjaunot un uzlabot ritošo sastāvu, lai samazinātu emisijas gaisā un degvielas, smērvielu un tehnisko šķidrumu noplūdes	<ul style="list-style-type: none"> • Videi draudzīgu risinājumu izmantošana pasažieru vagonu modernizācijā • Ritošā sastāva modernizēšana, ieviešot jaunākās paaudzes dzinējus • Alternatīvo un atjaunojamo degvielas veidu izmantošanas iespēju izpēte
Ieviest pasīvo aizsardzību pret troksni, vibrāciju un smakām dzelzceļam tuvumā dzīvojošiem iedzīvotājiem	<ul style="list-style-type: none"> • Normatīvo aktu (trokšņu normatīvi, būvnormatīvi), kas reglamentē pieļaujamos trokšņa līmeņus un nosaka minimālās aizsardzības prasības, pilnveidošana • Saprātīga teritoriālpilnošana, kas nepieļautu dzīvojamo māju būvniecību dzelzceļa tiešā tuvumā • Problemātisko vietu identifikācija un apzināšana • Trokšņa un vibrācijas aizsardzības pasākumu plānošana un ieviešana (piemēram, stādījumi, aizsargsienas, aizsargvalņi, troksni slāpējoši logi un sienas mājām, ātruma ierobežojumi, vibrāciju mazinoši paklāji zem dzelzceļa sliedēm) • Ekonomisko mehānismu izmantošana, lai veicinātu krauto vagonu stāvēšanas laika samazināšanu uz

	stāvēšanas ceļiem
Samazināt dzelzceļa transporta sistēmas ietekmi uz biotopiem un saglabāt bioloģisko daudzveidību	<ul style="list-style-type: none"> • Visās jauncelāmajās dzelzceļa līnijās pašreiz visvairāk noslogotajos maršrutos, kā arī vietās, kur dzelzceļa līnijas šķērso īpaši aizsargājamās dabas teritorijas ir jāveic pasākumi, kas mazinātu sliežu ceļu ietekmi uz apkārtējiem biotopiem (tuneli zem dzelzceļa uzbūruma sīkajiem dzīvniekiem, pārejas lielo savvaļas dzīvnieku migrācijai, nožogojums gar sliežu ceļu, pareiza mežmalu kopšana, aizsargstādījumi utt.).
Veicināt pasažieru pārvadājumus ar videi draudzīgu ritošo sastāvu	<ul style="list-style-type: none"> • Valsts pasūtījums pasažieru pārvadājumiem • Valsts līdzfinansējums jauna ritošā sastāva iegādei • Ritošā sastāva modernizācija
Īstenot dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu un sekmēt siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisiju samazināšanos	<ul style="list-style-type: none"> • Neatjaunojamo dabas resursu izmantošanas samazināšana, aizstājot tos ar atjaunojamiem dabas resursiem (atjaunojamo dabas resursu izmantošana apkurei utt.) • Jaunu un videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešana dzelzceļa uzņēmumos, uzlabojot energoefektivitāti • Videi draudzīga ritošā sastāva ieviešana dzelzceļa pārvadājumu sistēmā • ES fondu līdzekļu piesaiste

Pārvadājumu drošība un kvalitāte

Pārvadājumiem pa dzelzceļu jāpaliek arvien drošākiem un konkurētspējīgākiem, tā pastiprinot dzelzceļa priekšrocības, salīdzinot ar autotransportu un stimulējot šī transporta veida attīstību. Šī mērķa sasniegšanai jāveic sekojošie uzdevumi:

Uzdevumi	Pieejamie/ iespējamie risinājumi
Atjaunot un uzturēt ritošo sastāvu un infrastruktūru	<ul style="list-style-type: none"> • ES fondu izmantošana ritošā sastāva un infrastruktūras atjaunošanai un modernizācijai • Ritošā sastāva atjaunošana un modernizācija uzņēmumos • Tekošo apkopju un remontu izpilde
Nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu robežkontroli	<ul style="list-style-type: none"> • Vagonu tehniskā stāvokļa kontrole • Radiācijas kontrole • Starptautiskām prasībām atbilstošu robežkontroles punktu uzturēšana
Izvērtēt apdraudējumu, ko dzelzceļa transporta sistēma rada cilvēku veselībai un videi, un veikt nepieciešamos šā apdraudējuma samazināšanas pasākumus	<ul style="list-style-type: none"> • Dzelzceļa transporta sistēmas radītā apdraudējuma cilvēku veselībai un videi novērtēšanas sistēmas uzturēšana • Pasākumu realizācija, kas nodrošina vai rada priekšnosacījumus dzelzceļa transporta sistēmas radītā apdraudējuma novēršanu vai samazināšanu līdz akceptējamam līmenim • Sabiedrības informēšana par drošību uz dzelzceļa
Uzturēt bīstamo kravu pārvadājumu drošību	<ul style="list-style-type: none"> • Bīstamo kravu pārvadājumu drošības padomnieku sistēmas uzturēšana visos dzelzceļu uzņēmumos, kas saistīti ar bīstamo kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu

	<ul style="list-style-type: none"> • Ātrās reaģēšanas sistēmas uzturēšana • Darbs pie normatīvo dokumentu pilnveidošanas • Kravu pagaidu uzglabāšanas drošības palielināšana dzelzceļa stacijās uz stāvēšanas ceļiem un pievedceļiem un stāvēšanas ilguma samazināšana • Ekonomisko mehānismu izmantošana, lai veicinātu krauto vagonu stāvēšanas laika samazināšanu uz stāvēšanas ceļiem
Paaugstināt dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieku atbildību par savu pienākumu izpildi	<ul style="list-style-type: none"> • Tehnoloģisko procesu un iekārtu uzraudzības sistēmas pilnveidošana • Darbs pie uzņēmumu iekšējās dokumentācijas pilnveidošanas • Dzelzceļa darbinieku nepārtrauktas apmācību un zināšanu pilnveidošanas sistēmas nodrošināšana
Pilnveidot starpvalstu sadarbību drošības jomā	<ul style="list-style-type: none"> • Dalība starptautiskās organizācijās un institūcijās • Kravu pārvadātāju un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju savstarpēja sadarbība pārrobežu šķērsošanai

Droša darba vide

Dzelzceļu transporta sistēmā strādājošajiem ir jānodrošina droši un veselīgi darba apstākļi un jāsamazina profesionālās darbības radītais risks. Mērķa sasniegšanai nepieciešams veikt sekojošus uzdevumus:

Uzdevums	Pieejamie/ iespējamie risinājumi
Veicināt arodveselības un darba drošuma pārvaldības sistēmas ieviešanu dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumos	<ul style="list-style-type: none"> • Uzņēmumu stimulēšana attiecīgo pārvaldības sistēmu ieviešanai, uzturēšanai un sertificēšanai
Uzturēt bīstamo kravu pārvadājumu drošību	<ul style="list-style-type: none"> • Bīstamo kravu pārvadājumu drošības padomnieku sistēmas uzturēšana visos dzelzceļu uzņēmumos, kas saistīti ar bīstamo kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu • Ātrās reaģēšanas sistēmas uzturēšana • Darbs pie normatīvo dokumentu pilnveidošanas
Pilnveidot un modernizēt dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumu darba vidi	<ul style="list-style-type: none"> • Darbinieku arodslimību izraisošo faktoru samazināšana (ražošanas putekļi, ķīmiskas vielas un produkti, fizikālie faktori, organisma pārslodze) • Dzelzceļu ritošā sastāva remonta un ekspluatācijas uzņēmumu modernizācija • Darba vidi uzlabojošu tehnisko un organizatorisko pasākumu ieviešana
Izglītēt dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumu darbiniekus	<ul style="list-style-type: none"> • Darba un vides aizsardzības apmācību kursu organizēšana

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 sekojoši uzdevumi:

Uzdevums	Pieejamie/ iespējamie risinājumi
Nepieļaut grunts un gruntsūdeņus piesārņojošo vielu (naftas produktu, bīstamo ķīmisko vielu) nokļūšanu vidē no dzelzceļa transporta sistēmas	<ul style="list-style-type: none"> • Preventīvo pasākumu ieviešana piesārņojuma samazināšanai • Grunts un gruntsūdeņu kvalitātes monitorings
Novērst grunts, pazemes un virszemes ūdeņu piesārņojumu	<ul style="list-style-type: none"> • Piesārņoto un vēsturiski piesārņoto teritoriju grunts un gruntsūdeņu sanācija • Vispārējās civiltiesiskās atbildības apdrošināšana, kas sedz arī nodarīto kaitējumu apkārtējai videi, ja piesārņojums radies neparedzētos apstākļos

Dzelzceļa popularizēšana un sabiedrības informēšana

Dzelzceļa konkurētspējas palielināšanai ir nepieciešams to popularizēt kā vienu no videi draudzīgākajiem transporta veidiem un informēt sabiedrību par dzelzceļa priekšrocībām, salīdzinot ar autotransportu. Šī mērķa sasniegšanai jāveic attiecīgi uzdevumi:

Uzdevums	Pieejamie/ iespējamie risinājumi
Paaugstināt sabiedrības izpratni par dzelzceļa priekšrocībām un dzelzceļu kā videi draudzīgu transporta veidu	<ul style="list-style-type: none"> • Dzelzceļa transporta interešu lobēšana • Visu ieinteresēto pušu informēšana un iesaistīšana dialogā par vides un transporta problēmām • Sociālo kampaņu organizēšana
Veicināt dzelzceļa transporta izmantošanu	<ul style="list-style-type: none"> • Dzelzceļa transporta drošības un komforta palielināšana, lai palielinātu lietotāju apmierinātību • "Park and ride" principa veicināšana • Dzelzceļa transporta pieejamības palielināšana cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām • Dažādu transporta veidu sistēmas integrēšana, atvieglojot transporta veidu kombinēšanu • Tūrisma un atpūtas braucienu organizēšana

3. Dzelzceļa vides politikas īstenošanas līdzekļi un to pielietošana

Šajā nodaļā ir uzskaitīti un aprakstīti Dzelzceļa vides politikas īstenošanas līdzekļi. Nodaļā tiek arī analizēti dzelzceļa jomā iesaistīto pušu rīcībā esošie politikas līdzekļi un to pielietošanas īpatnības, kā arī uzskaitīti no jauna ieviešamie līdzekļi, ar kuru palīdzību var ieviest dažādas vēlamas izmaiņas un sasniegt noteiktus mērķus.

Politikas īstenošanas līdzekļi tiek iedalīti šādās grupās:

- tiesību aktu sistēma,
- vides aizsardzības organizatoriskā struktūra un institūcijas,
- ekonomiskie līdzekļi,
- kontrole vides aizsardzībā,
- tehniskā stāvokļa kontrole,
- uzņēmējdarbības licencēšana un speciālistu sertificēšana,
- ietekmes uz vidi novērtējums,
- teritoriālā plānošana,
- brīvprātīgās vienošanās,
- vides izglītība,
- saziņa,
- 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 atsevišķi dzelzceļa uzņēmumi piedalās Dzelzceļa vides politikas mērķu sasniegšanā ar savu vides vadības sistēmas 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 Valsts dzelzceļa administrācijai un Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai un tās padotībā esošajām iestādēm, pašvaldībām u.c.

Turpmāk ir apskatīti dzelzceļa transporta sistēmā pielietojamie vides politikas īstenošanas līdzekļi un analizēts to pašreizējais stāvoklis.

3.1. Tiesību aktu sistēma

Viens no vissvarīgākajiem Dzelzceļa vides politikas īstenošanas līdzekļiem ir vides aizsardzības un dzelzceļa nozares tiesību akti. Latvijā vispārīgās prasības gan vides aizsardzībā, gan dzelzceļa jomā tiek noteiktas ar likumiem un tālāk tiek konkretizētas uz to pamata izdotos tiesību aktos – Ministru kabineta noteikumos, rīkojumos, citu valsts pārvaldes iestāžu un pašvaldību tiesību aktos, kā arī ar ES regulām.

Dzelzceļa nozares tiesību akti ir harmonizēti ar ES tiesību aktiem. Šobrīd praksē ir izpildītas ES prasības par dzelzceļa transporta tirgus liberalizāciju, valsts pārvaldi un satiksmes drošību. Lai nodrošinātu Latvijas interešu atspoguļošanu topošajos ES tiesību aktos, dzelzceļa nozares eksperti aktīvi strādā ES Padomes, Eiropas Komisijas un Eiropas dzelzceļa aģentūras darba grupās.

3.1.1. Nacionālie tiesību akti dzelzceļa transporta nozarē

Svarīgākie un saistošākie nacionālie tiesību akti dzelzceļa transporta nozarē ir sekojoši:

- *Dzelzceļa likums* reglamentē dzelzceļa darbību un nosaka dzelzceļa satiksmes drošības principus un pārvaldes kārtību.
- *Dzelzceļa pārvadājumu likums* regulē dzelzceļa pārvadājumu jomu, kas iekļauj pasažieru un bagāžas pārvadājumus, kravu pārvadājumus, bīstamo kravu pārvadājumus, atbildību par dzelzceļa pārvadājumu savstarpējo saistību pārkāpumiem, pretenzijām un prasībām. Likums nosaka arī prasības bīstamo kravu pārvadājumiem un bīstamo kravu nosūtītāja, saņēmēja un pārvadātāja pienākumus.
- *Bīstamo kravu aprites likums* nosaka valsts kompetences attiecībā uz visu veidu bīstamo kravu apriti un jebkuru tajā iesaistīto bīstamo kravu aprites dalībnieku, kā arī bīstamo kravu aprites kontroles un uzraudzības mehānismu.
- *Aizsargjoslu likums* nosaka dažādu veidu aizsargjoslas, aizsardzības joslas un aizsardzības zonas, kā arī ekspluatācijas aizsargjoslas gar dzelzceļiem un šo joslu platumus. Likums nosaka ierobežojumus, kas ievērojami aizsargjoslās.
- *Ministru kabineta 2003. gada 29. aprīļa noteikumi Nr. 226 "Noteikumi par bīstamo kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu"* nosaka kārtību kādā starptautiskajos līgumos paredzētie bīstamo kravu pārvadāšanas noteikumi piemērojami iekšzemes dzelzceļa pārvadājumos un kārtību kādā vagonus un konteinerus sagatavo bīstamo kravu pārvadājumiem, bīstamo kravu pieņemšanas un izsniegšanas kārtību, kā arī bīstamo kravu klasifikāciju un bīstamās kravas, kuras atļauts pārvadāt pa dzelzceļu.
- *Ministru kabineta 2006. gada 21. februāra noteikumi Nr. 156 "Noteikumi par drošības konsultantu (padomnieku) norīkošanu, to profesionālo kvalifikāciju un darbību bīstamo kravu pārvadājumu jomā"* nosaka kārtību, kādā komersanti, kas veic bīstamo kravu pārvadājumus pa dzelzceļu, bīstamo kravu iekraušanu un izkraušanu vai citas ar šādiem pārvadājumiem saistītas darbības, norīko drošības konsultantus (padomniekus), kuri ir atbildīgi par bīstamo kravu pārvadājumiem raksturīgā riska samazināšanu attiecībā uz personām, īpašumu un vidi. Noteikumi nosaka minimālās prasības un kārtību drošības konsultantu (padomnieku) kvalifikācijas iegūšanai, kā arī viņa pienākumus un uzdevumus.

- *Ministru kabineta 2011. gada 21. jūnija noteikumi Nr. 464 "Bīstamo kravu ar īpašu riska potenciālu aprites aizsardzības pasākumu plānošanas, īstenošanas un kontroles kārtība"* nosaka bīstamo kravu ar īpašu riska potenciālu aprites aizsardzības pasākumu plānošanas, īstenošanas un kontroles kārtību.
- *Ministru kabineta 2011. gada 5. jūlija noteikumi Nr. 541 "Bīstamo kravu aprites kontroles kārtība"* nosaka kārtību kādā institūcijas, kuras kontrolē bīstamo kravu apriti, īsteno Bīstamo kravu aprites likuma 11. panta otrajā daļā minētās tiesības- pārtrauc bīstamo kravu apriti, atver transportlīdzekļus un kravas konteinerus, ņem paraugus, veic analīzes, novērš neatbilstību, pārvieto un glabā pārvadāšanas līdzekļus, kravas konteinerus un transportlīdzekļus, kā arī sedz ar to saistītos izdevumus.
- *Ministru kabineta 2011. gada 28. jūnija noteikumi Nr. 500 "Noteikumi par transportējamām spiedieniekārtām"* nosaka prasības, kas jāievēro, organizējot un veicot darbus ar transportējamām spiedieniekārtām (cisternām), kā arī kārtību to atbilstības novērtēšanai un tehniskajai uzraudzībai.
- *Ministru kabineta 2004. gada 22. aprīļa noteikumi Nr. 377 "Noteikumi par lejamkravu pārvadāšanu cisternās un bunkura pusvagonos"* nosaka kravas, kuras atļauts pārvadāt cisternās, cisternām izvirzāmās prasības, kravas ieliešanas un izliešanas kārtību, atsevišķu kravu veidu pārvadāšanas nosacījumus.
- *Ministru kabineta 2009. gada 17. jūnija noteikumi Nr. 539 "Bīstamo kravu pārvadāšanai pa dzelzceļu paredzēto cisternu un konteineru atbilstības novērtēšanas noteikumi"* nosaka būtiskās prasības un to ievērošanas uzraudzības mehānismu cisternvagonu cisternām, noņemamām cisternām, cisternkonteineriem, portatīvām cisternām un citām cisternām, vidējas kravnesības konteineriem un beztaras pārvadājumiem paredzētiem konteineriem, kas izmantojami bīstamo kravu pārvadāšanai pa dzelzceļu, kā arī institūcijas, kuras veic tirgus uzraudzību.
- *Ministru kabineta 2011. gada 5. jūlija noteikumi Nr.541 "Bīstamo kravu aprites kontroles kārtība"*, kas nosaka kārtību, kādā institūcijas, kuras kontrolē bīstamo kravu apriti, īsteno Bīstamo kravu aprites likumā minētās tiesības, pārtrauc bīstamo kravu apriti, atver transportlīdzekļus un kravas konteinerus, ņem paraugus, veic analīzes, novērš neatbilstību, pārvieto un glabā pārvadāšanas līdzekļus, kravas konteinerus un transportlīdzekļus, kā arī sedz ar to saistītos izdevumus.
- *Ministru kabineta 2010. gada 28. decembra noteikumi Nr. 1210 "Noteikumi par Eiropas dzelzceļa sistēmu savstarpēju izmantojamību"* nosaka prasības, kas jāievēro, lai nodrošinātu Eiropas dzelzceļa sistēmu savstarpēju izmantojamību, kā arī kārtību, kādā tiek veikta Eiropas parastā un ātrgaitas dzelzceļa sistēmas savstarpējās izmantojamības komponentu un apakšsistēmu atbilstības novērtēšana un tirgus uzraudzība.
- *Ministru kabineta 2016. gada 16. augusta noteikumi Nr. 558 "Dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas noteikumi"* nosaka kārtību, kādā izsniedzama un anulējama licence kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu.
- *Ministru kabineta 2012. gada 31. janvāra noteikumi Nr. 92 "Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācijas kārtība"* nosaka dzelzceļa ritošā sastāva reģistra nodrošināšanas un uzturēšanas kārtību.
- *Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumi Nr. 1211 "Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā"* nosaka ritošā sastāva būtiskās prasības un to ievērošanas uzraudzības mehānismu, ritošā sastāva būves, modernizācijas, atjaunošanas remonta un atbilstības novērtēšanas kārtību, kā arī kārtību, kādā ritošo sastāvu pieņem ekspluatācijā.

- *Ministru kabineta 1998. gada 29. decembra noteikumi Nr. 489 "Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrācijas un uzskaites kārtība"* nosaka dzelzceļa infrastruktūras valsts reģistrācijas un uzskaites kārtību.
- *Ministru kabineta 2010. gada 3. augusta noteikumi Nr. 724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi"* nosaka dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma, ritošā sastāva un tā funkcionēšanai nepieciešamo būvju un ēku, kā arī vilcienu kustības organizācijas tehniskās ekspluatācijas pamatprasības un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāju pienākumus.
- *Ministru kabineta 2014. gada 2. septembra noteikumi Nr. 530 "Dzelzceļa būvnoteikumi"* nosaka dzelzceļa infrastruktūras objektu projektēšanas un būvniecības kārtību, kā arī kārtību, kādā tie pieņemami ekspluatācijā.
- *Ministru kabineta 1998. gada 6. oktobra noteikumi Nr. 392 "Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, aprīkošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi"* nosaka pārbrauktuvju klasifikāciju un kārtību kādā ierīkojamas, aprīkojamas, apkalpojamas un slēdzamas dzelzceļa pārbrauktuves un dzelzceļa pārejas.
- *Ministru kabineta 1998. gada 15. decembra noteikumi Nr. 457 "Dzelzceļa aizsargjoslu noteikšanas metodika"* nosaka dzelzceļa aizsargjoslu ekspluatācijas un drošības prasības, to noteikšanas un uzturēšanas kārtību, vides un cilvēka aizsardzības prasības dzelzceļa aizsargjoslās.
- *Ministru kabineta 2006. gada 18. jūlija noteikumi Nr. 599 "Metodika drošības aizsargjoslu noteikšanai gar dzelzceļiem, pa kuriem pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus"* nosaka aizsargjoslu ekspluatācijas un drošības prasības dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, zemes īpašniekam vai lietotājam, lai aizsargātu dzelzceļu no nevēlamas ārējās iedarbības.
- *Ministru kabineta 2005. gada 1. februāra noteikumi Nr. 79 "Dzelzceļa zemes nodalījuma joslas ekspluatācijas noteikumi"* nosaka dzelzceļa zemes nodalījuma joslas apsaimniekošanas kārtību, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un drošu ekspluatāciju, kā arī pasargātu cilvēkus un vidi no dzelzceļa kaitīgās ietekmes. Nodalījuma joslu apsaimnieko dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.
- *Ministru kabineta 2012. gada 2. maija noteikumi Nr. 309 "Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža"* nosaka kārtību koku ciršanai ārpus meža (arī dzelzceļa zemes nodalījuma joslā).
- *Ministru kabineta 2008. gada 10. marta noteikumi Nr. 168 "Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem"* nosaka kārtību, kādā dzelzceļa pārvadātājam izsniedz, aptur vai anulē drošības sertifikāta A daļu un B daļu, kā arī to izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kritērijus.
- *Ministru kabineta 2011. gada 18. janvāra noteikumi Nr. 57 "Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības, apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību"* nosaka prasības drošības apliecības saņemšanai un izdošanai, iemeslus apliecības darbības apturēšanai un anulēšanai. Drošības apliecības nepieciešamas uzņēmumiem, kuri veic komercdarbību dzelzceļa nozarē.
- *Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumi Nr. 999 "Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība"* nosaka notikušu dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikāciju, izmeklēšanas kārtību un uzskaiti.
- *Ministru kabineta 2005. gada 27. decembra noteikumi Nr. 1047 "Noteikumi par autoceļiem neparedzētās mobilās tehnikas iekšdedzes motoru radīto piesārņojošo vielu emisiju gaisā"* nosaka būtiskās prasības un to ievērošanas uzraudzības kārtību atsevišķu dzelzceļa satiksmē

izmantojamo iekšdedzes motoru radīto piesārņojošo vielu emisiju gaisā, šo motoru tipa apstiprināšanas kārtību un tirgus uzraudzību.

3.1.2. ES tiesību aktu prasības

ES izdotajos tiesību aktos, pie kuru izstrādes piedalās arī Eiropas Dzelzceļa aģentūra un Eiropas Vides aģentūra, īpaša uzmanība ir veltīta emisiju pieauguma ierobežošanai, kas rodas transporta izmantošanas rezultātā. Autotransportam tas galvenokārt ir gaisa piesārņojums, bet dzelzceļam – troksnis. ES transporta politikas ilgtermiņa uzdevumi vides jomā ir panākt, lai visi transporta lietotāji maksā par to radīto negatīvo ietekmi uz vidi, izveido efektīvu un ilgtspējīgu Eiropas transporta tīklu un sasniedz ievērojamu pieaugumu alternatīvās enerģijas izmantošanā transporta sektorā.

ES tiesību akti dzelzceļa transporta jomā:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2370 (2016. gada 14. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību
- Komisijas Deleģētais lēmums (ES) 2017/2075 (2017. gada 4. septembris), ar kuru aizstāj VII pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu
- Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2015/1100 (2015. gada 7. jūlijs) par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (pārstrādāta)
- Komisijas deleģētais lēmums (ES) 2017/1474 (2017. gada 8. jūnijs), kas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 papildina attiecībā uz īpašajiem mērķiem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem
- Komisijas regula (ES) Nr. 1300/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

- Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 869/2014 (2014. gada 11. augusts) par jauniem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/59/EK (2007. gada 23. oktobris) par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva)
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula Nr. 91/2003 (2002. gada 16. decembris) par dzelzceļa transporta statistiku
- Komisijas Regula (ES) 2016/919 (2016. gada 27. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā
- Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2016/545 (2016. gada 7. aprīlis) par procedūrām un kritērijiem, kas saistīti ar pamata vienošanos par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu
- Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2015/909 (2015. gada 12. jūnijs) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus
- Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2015/429 (2015. gada 13. marts), ar ko nosaka kārtību, kas jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām
- Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2015/171 (2015. gada 4. februāris) par dažiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanas procedūras aspektiem
- Komisijas Regula (ES) Nr. 1299/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai
- Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs"
- Komisijas Regula (ES) Nr. 321/2013 (2013. gada 13. marts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu
- Komisijas Regula (ES) Nr. 445/2011 (2011. gada 10. maijs), ar ko izveido sistēmu par kravas vagonu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai un izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 653/2007
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/1628 (2016. gada 14. septembris) par prasībām attiecībā uz autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas iekšdedzes motoru gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju robežvērtībām un tipa apstiprināšanu, ar ko groza Regulas (ES) Nr. 1024/2012 un (ES) Nr. 167/2013 un groza un atceļ Direktīvu 97/68/EK
- 2011/107/ES: Komisijas Lēmums (2011. gada 10. februāris), ar kuru groza Lēmumu 2007/756/EK, ar ko pieņem valsts ritekļu reģistru kopīgās specifikācijas (izziņots ar dokumenta numuru C(2011) 665)

- Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (2014. gada 26. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”, ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību
- 2014/897/ES: Komisijas leteikums (2014. gada 5. decembris) par jautājumiem, kas saistīti ar strukturālo apakšsistēmu un ritekļu nodošanu ekspluatācijā un izmantošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK un Direktīvu 2004/49/EK
- 2014/880/ES: Komisijas Īstenošanas lēmums (2014. gada 26. novembris) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2011/633/ES atcelšanu (izziņots ar dokumenta numuru C (2014) 8784)
- Komisijas Direktīva 2014/88/ES (2014. gada 9. jūlijs) par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK grozījumiem attiecībā uz kopīgiem drošības indikatoriem un vienotām metodēm avārijās radušos zaudējumu aprēķināšanai
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 (2013. gada 30. aprīlis) par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem
- Komisijas Direktīva 2010/61/ES (2010. gada 2. septembris), ar ko pielikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem pirmo reizi pielāgo zinātnes un tehnikas attīstībai
- Nolīgums starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu.

Bīstamo kravu apriti un tās uzraudzību starptautisko dzelzceļa pārvadājumu jomā reglamentē 1999. gada 3. jūnija Protokola par grozījumiem 1980. gada 9. maija Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) C papildinājuma “Noteikumi par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (RID)” pielikums (2017. gada 1. janvāra redakcija), bet satiksmē ar valstīm, kuras nav ES dalībvalstis, — Starptautiskās dzelzceļu sadarbības organizācijas 1951. gada 1. novembra Nolīguma par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) 2. pielikums “Bīstamo kravu pārvadājumu noteikumi” (2015. gada 1. jūlija redakcija).

Šie dokumenti pamatā ir identīti un nosaka, kuras preces tiek klasificētas kā bīstamās kravas, kravu iekraušanas kārtību, kravu, vagonu un cisternu marķēšanu, kravu nosūtīšanas procedūru, kravu izkraušanas kārtību. 2007. gadā SMGS 2. pielikuma noteikumi tika aktualizēti atbilstoši ES prasībām. Tas deva iespēju Latvijai vienlaicīgi izpildīt gan ES direktīvu prasības, gan nodrošināt drošu un ekonomiski izdevīgu bīstamo kravu plūsmu no un uz NVS valstīm.

ES politika vides aizsardzībā ir definēta sekojošos dokumentos:

- Eiropas Komisija 2008. gada 8. jūlija paziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei COM(2008) 432 - *Zaļāks transports* ir apkopota informācija par līdz šim veiktajiem pasākumiem, lai visa veida transportu padarītu ilgtspējīgāku, kā arī to, kādi pasākumi plānoti tuvākajos gados.

- Eiropas Komisijas paziņojums "Ceļvedis virzībai uz konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni 2050. gadā", COM(2011)
- Eiropas Komisijas 2011. gada 28. martā ir publicējusi Transporta Balto Grāmatu (Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu), kurā transporta nozares emisiju samazināšana ir izvirzīta, kā viena no ES transporta nozares attīstības prioritātēm. Dokuments paredz, ka transporta nozarei kopumā līdz 2050. gadam ir jāsamazina siltumnīcas efekta gāzu (SEG) emisijas par 60% salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

3.1.4. Nacionālie tiesību akti vides aizsardzības jomā

Svarīgākie un saistošie nacionālie tiesību akti vides aizsardzības jomā ir sekojoši:

- *Vides aizsardzības likums* nosaka vispārējās prasības vides aizsardzībā ar mērķi nodrošināt vides kvalitātes saglabāšanu un atjaunošanu, kā arī dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu.
- *Likums "Par ietekmes uz vidi novērtējumu"* nosaka darbības, kam piemērojama ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, un novērtējuma principus, lai novērstu vai samazinātu fizisko un juridisko personu paredzēto darbību vai plānošanas dokumentu īstenošanas nelabvēlīgo ietekmi uz vidi.
- *Likums "Par piesārņojumu"* nosaka prasības attiecībā uz piesārņojošas darbības veikšanu un piesārņojošas darbības veikšanas nosacījumus. Atbilstoši likumam piesārņojoša darbība ir augsnes, zemes dziļi, ūdens, gaisa, iekārtu vai ēku un citu stacionāru objektu izmantošana, kas var radīt vides piesārņojumu vai avāriju risku, kā arī darbība, kas tiek veikta piesārņotā vietā un var izraisīt piesārņojuma izplatīšanos.
- *Aizsargjoslu likums*, tā objekts ir dažādu veidu aizsargjoslas, aizsargzonas, aizsardzības joslas, kas noteiktas likumos un citos normatīvajos aktos. Likuma mērķis ir noteikt aizsargjoslu veidus un to funkcijas, aizsargjoslu izveidošanas, grozīšanas un likvidēšanas pamatprincipus, aizsargjoslu uzturēšanas un stāvokļa kontroles kārtību, saimnieciskās darbības aprobežojumus aizsargjoslās. Aizsargjoslas ir noteiktas kā dzelzceļam, tā arī tas šķērso virkni objektu, kuriem tāpat ir noteiktas aizsargjoslas.
- *Ķīmisko vielu likums* reglamentē darbības ar ķīmiskajām vielām un maisījumiem.
- *Ūdens apsaimniekošanas likums* reglamentē virszemes un pazemes ūdeņu aizsardzības un apsaimniekošanas pamatprincipus, lai veicinātu ilgtspējīgu un racionālu ūdens resursu lietošanu, nodrošinot to ilgtermiņa aizsardzību un iedzīvotāju pietiekamu apgādi ar labas kvalitātes virszemes un pazemes ūdeni, un uzlabotu ūdens vides aizsardzību, pakāpeniski samazinot arī prioritāro vielu emisiju un noplūdi, kā arī pārtraucot ūdens videi īpaši bīstamu vielu emisiju un noplūdi. Likums nosaka kompleksu pieeju emisijas ierobežošanai no punktveida un difūzā piesārņojuma avotiem.
- *Dabas resursu nodokļa likums* ļauj īstenot dabas resursu nodokļa mērķi – veicināt dabas resursu ekonomiski efektīvu izmantošanu, ierobežot vides piesārņošanu, samazināt vidi piesārņojošas produkcijas ražošanu un realizāciju, veicināt jaunu, vidi saudzējošu tehnoloģiju ieviešanu, atbalstīt tautsaimniecības ilgtspējīgu attīstību, kā arī finansiāli nodrošināt vides aizsardzības pasākumus.
- *Likums "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām"* nosaka īpaši aizsargājamo dabas teritoriju sistēmas pamatprincipus, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju veidošanas kārtību un pastāvēšanas nodrošinājumu, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju pārvaldes, to stāvokļa

kontroles un uzskaites kārtību un savieno valsts, starptautiskās, reģionālās un privātās intereses īpaši aizsargājamo dabas teritoriju izveidošanā, saglabāšanā, uzturēšanā un aizsardzībā.

- *Sugu un biotopu aizsardzības likums*, tā mērķis ir nodrošināt bioloģisko daudzveidību, saglabājot Latvijai raksturīgo faunu, floru un biotopus, regulēt sugu un biotopu aizsardzību, apsaimniekošanu un uzraudzību, veicināt populāciju un biotopu saglabāšanu atbilstoši ekonomiskajiem un sociālajiem priekšnoteikumiem, kā arī kultūrvēsturiskajām tradīcijām, regulēt īpaši aizsargājamo sugu un biotopu noteikšanas kārtību.
- *Meža likums*, tā mērķis ir veicināt meža ekonomiski, ekoloģiski un sociāli ilgtspējīgu apsaimniekošanu un izmantošanu, visiem meža īpašniekiem vai tiesiskajiem valdītājiem nodrošinot vienādas tiesības, īpašuma tiesību neaizskaramību un saimnieciskās darbības patstāvību un nosakot vienādus pienākumus. Likums reglamentē valsts meža zemes pārvaldības un atsavināšanas nosacījumus.
- *Atkritumu apsaimniekošanas likums* nosaka sadzīves un bīstamo atkritumu apsaimniekošanas pamatprincipus, kā arī atkritumu klasifikāciju un prasības darbam ar atkritumiem.
- *Teritorijas attīstības plānošanas likuma* mērķis ir panākt, ka teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku.
- *Ministru kabineta 2009. gada 17. februāra noteikumi Nr. 158 "Noteikumi par prasībām attiecībā uz vides monitoringu un tā veikšanas kārtību, piesārņojošo vielu reģistra izveidi un informācijas pieejamību sabiedrībai"* nosaka vides monitoringa veikšanas kārtību, prasības vides monitoringam un informācijas par vides monitoringu sniegšanas kārtību, kā arī kārtību, kādā Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs izveido piesārņojošo vielu reģistru un nodrošina informācijas pieejamību sabiedrībai par vidi piesārņojošajām vielām un operatoru veiktā monitoringa rezultātiem.
- *Ministru kabineta 2010. gada 30. novembra noteikumi Nr. 1082 "Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošās darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšana"* iedala piesārņojošās darbības trīs kategorijās A, B un C, kā arī nosaka kārtību, kādā operators Reģionālai vides pārvaldei iesniedz atļaujas pieteikumu piesārņojošās darbības veikšanai un atļaujas izsniegšanai.
- *Ministru kabineta 2009. gada 3. novembra noteikumi Nr. 1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti"* nosaka kvalitātes normatīvus ārtelpu gaisa troposfērā (neietverot darba vidi) Latvijā teritorijā.
- *Ministru kabineta 2009. gada 13. janvāra noteikumi Nr. 42 "Noteikumi par pazemes ūdens resursu apzināšanas kārtību un kvalitātes kritērijiem"* nosaka pazemes ūdens resursu apzināšanas kārtību, kārtību, kādā nosakāma antropogēno slodžu ietekme uz pazemes ūdensobjektiem un pazemes ūdensobjektu klases un pazemes ūdeņu labas un sliktas ķīmiskās kvalitātes kritērijus.
- *Ministru kabineta 2005. gada 25. oktobra noteikumi Nr. 804 "Noteikumi par augsnes un grunts kvalitātes normatīviem"* nosaka kvalitātes normatīvus, kas attiecas uz jebkuru augsni un grunti Latvijā teritorijā neatkarīgi no tās izmantošanas veida.
- *Ministru kabineta 2002. gada 12. marta noteikumi Nr. 118 "Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti"* nosaka kvalitātes normatīvus virszemes un pazemes ūdeņiem. Pasākumi, kas veikti šo noteikumu prasību īstenošanai, nedrīkst tieši vai netieši palielināt ūdens, gaisa vai augsnes piesārņojumu.

- *Ministru kabineta 2012. gada 2.maija noteikumi Nr. 309 "Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža"* nosaka kārtību koku ciršanai ārpus meža (arī dzelzceļa zemes nodalījuma joslā).
- *Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība"* nosaka trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes, prasības un termiņus trokšņa kartēšanai, kā arī trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādei, vides trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanas metodes, kārtību, kādā īstenojama sadarbība ar kaimiņvalstīm vides trokšņa novērtēšanā un samazināšanā (ja novērota pārrobežu ietekme), un sabiedrībai un Eiropas Komisijai sniedzamo informāciju par vides troksni, tās sniegšanas kārtību un termiņus, kā arī kārtību, kādā sabiedrība tiek iesaistīta rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādē.
- *Ministru kabineta 2012. gada 12. jūnija noteikumi Nr. 409 "Noteikumi par vides aizsardzības prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamām cisternām"* nosaka degvielas uzpildes staciju, naftas bāzu un pārvietojamo cisternu ekspluatācijai noteiktās vides aizsardzības prasības.
- *Ministru kabineta 2007. gada 24. aprīļa noteikumi Nr. 281 "Noteikumi par preventīvajiem un sanācijas pasākumiem un kārtību, kādā novērtējams kaitējums videi un aprēķināmas preventīvo, neatliekamo un sanācijas pasākumu izmaksas"* nosaka tieša kaitējuma draudu gadījumus un kārtību, saskaņā ar kuru Valsts vides dienests organizē preventīvos pasākumus, sanācijas mērķus, metodes, veic sanācijas pasākumus, novērtē kaitējumu videi un aprēķina preventīvo, neatliekamo un sanācijas pasākumu izmaksas, kā arī nosaka kārtību, kādā Valsts vides dienests un operatori sniedz informāciju valsts SIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" par gadījumiem, kad radušies tieša kaitējuma draudi vai radies kaitējums videi, un nosaka kārtību par zaudējumu atlīdzināšanu par īpaši aizsargājamo sugu indivīdu un biotopu iznīcināšanu vai bojāšanu.
- *Ministru kabineta 2011. gada 19. aprīļa noteikumi Nr. 302 „Noteikumi par atkritumu klasifikatoru un īpašībām, kuras padara atkritumus bīstamus”*, noteikumos sniegts atkritumu klasifikators un norādītas īpašības, kas padara tos bīstamus.

3.2. Vides aizsardzības organizatoriskā struktūra un institūcijas

Veiksmīgai Dzelzceļa vides politikas ieviešanai nepieciešama optimāli izveidota infrastruktūra un institucionālā sistēma.

Latvijā Satiksmes ministrija ir atbildīga par transporta nozari kopumā, tai skaitā arī par dzelzceļa jomu. Atbilstoši Dzelzceļa likumam, valsts pārvaldi dzelzceļa jomā realizē Valsts dzelzceļa administrācija, savukārt dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroli un uzraudzību veic Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija ir atbildīga par vides aizsardzības jautājumiem. Tā veido un ievieš Latvijas vides aizsardzības politiku, izstrādā normatīvos aktus vides aizsardzības jomā, kā arī koordinē reģionālās attīstības politiku un teritorijas plānošanu valstī un izstrādā un realizē būvniecības politiku. Ministrijas padotībā esošās institūcijas (tādas kā Vides valsts dienests un tā sastāvā esošās reģionālās vides pārvaldes) īsteno valsts kontroli vides aizsardzībā un dabas resursu izmantošanā nacionālā un reģionālā mērogā. Vides valsts dienests kontrolē darbības ar bīstamajiem atkritumiem un ķīmiskajām vielām, kā arī gaisa un ūdens aizsardzības normatīvo aktu prasību ievērošanu. Reģionālās vides pārvaldes izsniedz atļaujas piesārņojošo darbību veikšanai, kā arī kontrolē vides aizsardzības normatīvo aktu prasību ievērošanu.

Papildus valsts institūcijām vietējā mērogā vides aizsardzības jautājumus risina arī pašvaldības.

3.3. Ekonomiskie līdzekļi

Ekonomisko līdzekļu mērķis ir samazināt kaitējumu videi, pārliecinot kā piesārņotāju, tā patērētāju brīvprātīgi izdarīt videi vislabvēlīgāko izvēli. Bez tam ekonomiskie līdzekļi bieži nodrošina papildus finansiālos līdzekļus vides aizsardzības projektu realizācijai.

Kā ekonomiskos līdzekļus varētu minēt:

- nodokļus,
- valsts kompensācijas un subsīdijas dzelzceļa pārvadājumu nodrošināšanai un infrastruktūras uzturēšanai,
- valsts garantijas kredītu saņemšanai,
- nodokļu atvieglojumus ieguldījumiem vides aizsardzībā,
- administratīvos maksājumus par licenču izsniegšanu, kas iekļauj principu "maksā piesārņotājs",
- vides aizsardzības izmaksu iekļaušana pārvadātāju infrastruktūras maksā,
- u.c.

Dzelzceļa transporta jomā būtu nepieciešamas valsts subsīdijas gan vides aizsardzības pasākumiem, gan citām ar dzelzceļu uzņēmumu darbību saistītām aktivitātēm, kas netieši varētu sekmēt līdzekļu ieguldīšanu vides aizsardzības jomā:

- infrastruktūras uzlabošanai,
- piesārņoto teritoriju sanācijai,
- vides monitoringam,
- trokšņa emisiju samazināšanas pasākumu īstenošanai,

- ritošā sastāva kapitālajam remontam un modernizācijai,
- pasažieru pārvadājumiem,
- u.c.

Jāparedz arī nodokļu atlaides un atvieglojumi, piemēram, sekmējot akcīzes nodokļa atlaides dīzeļdegvielai, sakārtojot infrastruktūru vai piešķirot nodokļu atvieglojumus dzelzceļu uzņēmumiem, kas veic vides aizsardzības pasākumus.

Kopš 2016. gada saskaņā ar ES prasībām³² un Dzelzceļa likuma grozījumiem, pārvadātājiem nosakot maksu par piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, var ņemt vērā izmaksas, ko radījusi vilcienu satiksmes ietekme uz vidi. Vides aizsardzības izmaksu iekļaušana infrastruktūras maksā veicina un stimulē pārvadātāju veikt, piemēram, vagonu modernizāciju, aprīkojot tos ar zema trokšņa līmeņa bremsēšanas tehnoloģijām, kā arī rada papildus ieņēmumus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, kurus tas var izmantot nepieciešamo vides aizsardzības pasākumu īstenošanai saskaņā ar Dzelzceļa vides aizsardzības politiku.

3.4. Kontrole vides aizsardzībā

Kontroli par vides aizsardzības prasību ievērošanu tieši vai netieši valsts līmenī veic valsts kontroles institūcijas (Vides valsts dienests un tā reģionālās vides pārvaldes, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija u.c.). Vides prasību ievērošanas kontroli savās teritorijās var veikt arī pašvaldības. Efektīvas kontroles ieviešana prasa lielu resursu ieguldījumu – profesionāli apmācīti darbinieki, moderns tehniskais nodrošinājums, nozīmīgs laika patēriņš pārbaudēm. Sabiedrības vides apziņai augot, vajadzība pēc kontroles pielietošanas mazinās, un tās vietā nāk elastīgākas alternatīvas.

3.5. Licencēšana un sertificēšana

Dzelzceļa pārvadājumu veikšanai komercsabiedrībām ir jāsaņem speciālas atļaujas – pārvadātāja licence un drošības sertifikāts. To piešķiršana apliecina, ka komercsabiedrība var nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu veikšanai nepieciešamos pamatnosacījumus, attiecīgo speciālistu līdzdalību, tehniskās ekspluatācijas noteikumu ievērošanu, kā arī izpildīt drošības prasības attiecībā uz ritošo sastāvu un komercdarbības iekšējo struktūru. Licences un drošības sertifikāta nosacījumos ir iespējams iekļaut virkni prasību attiecībā uz uzņēmuma vides vadības sistēmu.

Papildus ir izveidota un ieviesta drošības apliecību sistēma dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem un personām, kas nodrošina tehnoloģiskos procesus (infrastruktūras tehniskā aprīkojuma pārvaldīšana, remonts, būvniecība, ritošā sastāva remonts, manevru darbi stacijas robežās u.tml.). Dokuments apliecina komercsabiedrības spēju darboties attiecīgajā komercdarbības sfērā dzelzceļa nozarē, ievērojot drošības prasības.

³² Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2015/429 (2015. gada 13. marts), ar ko nosaka kārtību, kas jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām

3.6. Ietekmes uz vidi novērtējums

Ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) mērķis ir panākt cilvēka paredzētās darbības būtiskās nevēlamās ietekmes uz vidi samazināšanu vai novēršanu, kā arī radīt plašākas iespējas sabiedrībai gūt informāciju un piedalīties novērtējuma procesā. Pašreizējā IVN sistēma pilnveido lēmuma pieņemšanas procedūru un nosaka, ka pašvaldības un valsts institūcijas pieņem lēmumu par atļauju uzsākt paredzēto darbību, pamatojoties uz visu iespējamo alternatīvu analīzi un nodrošinot sabiedrībai iespēju piedalīties šī lēmuma pieņemšanā. Ietekmes uz vidi novērtējums, kā to nosaka likums "Par ietekmes uz vidi novērtējumu", jāveic jaunbūvējamām publiskās lietošanas dzelzceļa līnijām, ja to garums ir 10 kilometru un vairāk, bet sākotnējais izvērtējums ir jāveic dzelzceļa infrastruktūras projektiem, ja jaunu dzelzceļa līniju būvniecības garums pārsniedz 2,5 km, kravas pārkraušanas iekārtu un termināļu būvniecībai, ja plānotais kravu apjoms ir 10 miljoni tonnu gadā un vairāk, izņemot minēto objektu atjaunošanu.

3.7. Teritoriālā plānošana

Ar teritoriālās plānošanas palīdzību iespējams regulēt sabiedrības mijiedarbību ar vidi, izvirzīt nosacījumus un prasības atsevišķu vides aizsardzības problēmu risināšanai. Teritoriālā plānošana veic preventīvās vides aizsardzības funkcijas, iezīmējot dzelzceļa līniju aizsargjoslas un ierobežojot dzīvojamo namu celtniecību dzelzceļa līniju tuvumā.

Tuvākajā laikā ir nepieciešams:

- nodrošināt dzelzceļa aizsargjoslu platuma precizēšanu un iezīmēšanu pašvaldību teritoriju plānos;
- teritoriju plānu sagatavošanas gaitā veikt riska novērtējumu dzelzceļa mezglos un izvērtēt ar dzelzceļa avārijām saistītā riska rādītājus.
- teritoriju plānu sagatavošanas gaitā ņemt vērā integrētās transporta sistēmas vajadzības un transporta infrastruktūras garo dzīves ciklu.

3.8. Agrās brīdināšanas monitoringa

Agrās brīdināšanas monitoringa galvenais uzdevums ir nodrošināt atbildīgās institūcijas un sabiedrību ar operatīvu informāciju par ritošā sastāva un dzelzceļa infrastruktūras iespējamām nelabvēlīgajām izmaiņām, lai būtu iespējams operatīvi novērst draudus vai jau radušos sekus ietekmi uz cilvēka veselību un ekosistēmu stabilitāti.

3.9. Brīvprātīgās vienošanās

Brīvprātīgās vienošanās var tikt noslēgtas starp divām vai vairākām ieinteresētajām pusēm: valsts pārvaldes iestādēm, pašvaldībām, atsevišķu ražošanas nozaru pārvaldes struktūrām, privātiem uzņēmumiem u.c.

Ja brīvprātīgā vienošanās noslēgta apstākļos, kad konkrētā vides aizsardzības jautājuma risināšanas nosacījumus reglamentējošā normatīvu sistēma ir atbilstoši sakārtota, tā dod iespēju paātrināt nepieciešamo pasākumu ieviešanu un nosprausto mērķu sasniegšanu.

Ja vienošanās noslēgta apstākļos, kurus tiesību aktu sistēma pilnībā nereglamentē, tā dod iespēju ātri veikt nepieciešamos pasākumus, tieši iesaistot ieinteresētās puses.

3.10. Vides izglītība

Vides izglītība nepieciešama, lai:

- paaugstinātu zināšanu līmeni sabiedrībā par procesiem un tendencēm vidē;
- palielinātu sabiedrības interesi un zināšanas par vides saglabāšanas un atjaunošanas problēmām;
- paaugstinātu atbildības sajūtu sabiedrībā;
- palielinātu sabiedrības praktisko atbalstu atbildīgajām valsts institūcijām vides problēmu risināšanā.

Dzelzceļa vides politikas kontekstā īpaša uzmanība jāvērs uz dzelzceļa uzņēmumu darbinieku zināšanu un atbildības paaugstināšanu. Tādēļ ir nepieciešams gan panākt, ka visi dzelzceļa uzņēmumi pastāvīgi nodrošina savu darbinieku profesionālu izglītošanu vides jomā, gan arī jāsigatavo attiecīga izglītības programma mācību iestādēm, kas sagatavo dzelzceļa speciālistus.

Lai nodrošinātu visiem dzelzceļa uzņēmumiem striktu un bieži komplicētu vides aizsardzības prasību izpildi, būtu nepieciešams izstrādāt rokasgrāmatu dažādās ar vidi saistītās jomās. Piemēram, vides aizsardzības organizēšanai dzelzceļa transporta uzņēmumos, ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai.

3.11. Saziņa

Saziņas funkcijas ir:

- padarīt informāciju pieejamu plašai sabiedrībai;
- izvirzīt atsevišķas problēmas vai problēmu kopumu sabiedrības uzmanības centrā, padarot tās par politiskajām prioritātēm;
- iesaistīt sabiedrību atsevišķu problēmu apspriešanā un risināšanā;
- informēt par jaunumiem dažādās sfērās, veicinot domu un zināšanu apmaiņu;
- ietekmēt sabiedrības uzvedības un attieksmes maiņu.

3.12. Vides vadības sistēmas

Ikvienā uzņēmumā, kura darbība rada zināmu ietekmi uz vidi, ir nepieciešama vides vadības sistēma, kas nodrošina, ka uzņēmums apzinās tā radīto ietekmi uz vidi un tas ir izstrādājis rīcības programmu, lai mazinātu vai novērstu negatīvo ietekmi uz vidi. Uzņēmumi var veidot

vides vadības sistēmu gan atbilstoši ISO 14 001³³ standarta prasībām, gan saskaņā ar EMAS³⁴ shēmu, gan veidot atsevišķu sistēmu, kas apmierina uzņēmuma vajadzības.

Vides vadības sistēma ietver šādus svarīgākos elementus:

- uzņēmuma vides politiku,
- vides aspektu jeb ietekmju reģistru,
- uzņēmuma vides aizsardzības mērķus un uzdevumus,
- vides aizsardzības rīcības programmu, kurā ir iekļauti konkrēti pasākumi vai rīcības, kas jāveic, lai izpildītu noteiktos vides aizsardzības mērķus un uzdevumus.

Bez tam vides vadības sistēma paredz, ka uzņēmumam ir jāidentificē vides tiesību akti, kas attiecas uz tā darbību, kā arī jāuztur tiesību aktu reģistrs, jāveic personāla apmācība atbilstoši viņu darba specifikai, jānodrošina monitoringa un mērījumu veikšana. Gan uzņēmuma vadība, gan īpaši apmācīti iekšējie auditori regulāri veic vides vadības sistēmas novērtēšanu un nepieciešamos labojumus atbilstoši sagatavotajiem priekšlikumiem. Ja vides vadības sistēma ir izveidota atbilstoši ISO 14001 standarta prasībām vai EMAS shēmai un uzņēmums vēlas saņemt attiecīgu sertifikātu, tad neatkarīgie ārējie auditori periodiski pārbauda sistēmas darbību uzņēmumā.

Katrs uzņēmums, nosakot savu vides politiku un mērķus, un izstrādājot rīcības programmu, ņem vērā ne tikai savus stratēģiskās attīstības plānus, iespējas un pieejamos resursus, bet arī valsts attiecīgās nozares politikas dokumentus.

Dokumentētas vides vadības sistēmas esamība uzņēmumā dod pārliecību gan uzņēmumam, gan valsts institūcijām, ka dotajā līmenī vides jautājumi tiek risināti sistemātiski.

Vienlaicīgi uzņēmums var integrēt vides vadības sistēmu ar citām vadības sistēmām, piemēram, ar kvalitātes vadības sistēmu, riska vadības sistēmu vai darba drošības sistēmu.

Tuvāko gadu laikā ir jāuzsāk vides vadības sistēmu, kā arī integrētu sistēmu ieviešana Latvijas dzelzceļa uzņēmumos.

3.13. Apdrošināšana

Komerscābiedrība, kas veic bīstamo kravu pārvadāšanu, var apdrošināties pret videi radītajiem zaudējumiem, kas varētu rasties nelaimes gadījuma vai avārijas rezultātā.

Pirms pārvadātāja licences saņemšanas komercsābiedrības pienākums ir pierādīt finanšu un materiālo līdzekļu pietiekamību, kas ļautu nosegt iespējamo avāriju sekas. Ja finanšu līdzekļi un materiālie resursi nav pietiekami, komercsābiedrībai par pienākumu jāuzliek civiltiesiskās atbildības apdrošināšana, kas avārijas gadījumā ļautu segt videi nodarīto kaitējumu.

³³ ISO 14001:2015 "Vides pārvaldības sistēmas. Prasības vadlīniju lietošanai"

³⁴ EMAS – Eco-management and audit scheme (Vides pārvaldības un audita shēma)

Katrai no šīm politikas īstenošanas līdzekļu grupām ir atšķirīgas to piemērošanas iespējas un nepieciešamība dažādās situācijās. Pielietojot vides politikas līdzekļus, jāievēro, kādām mērķa grupām un vides problēmām tie labāk piemēroti.

4. Dzelzceļa vides politikas darbības mehānisms

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.

Dzelzceļa vides politikas mērķi būtu iekļaujami vai vērā ņemami valsts stratēģijās, plānos un citos programmatiskajos dokumentos, kas skar vides aizsardzību vai transporta attīstību. To varētu panākt Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Satiksmes ministrijas, kā arī Valsts dzelzceļa administrācijas un citu ministrijām padoto iestāžu speciālisti, kas tiek iesaistīti šo dokumentu sagatavošanā. Gatavojot normatīvo aktu projektus, būtu jāvadās pēc šī dokumenta ieteikumiem attiecībā uz vides politikas līdzekļu sistēmas attīstību, bet katra mērķa sasniegšanai nepieciešamo pasākumu uzskaitījums būtu jāņem vērā gan gatavojot nozaru normatīvos aktus, metodiskos norādījumus, rokasgrāmatas vai rekomendācijas, gan arī izvirzot pārvadātāju licenču izsniegšanas nosacījumus.

Valsts dzelzceļa administrācija nodrošina 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 šī plāna realizācijā iesaistītajām institūcijām un mērķa grupām³⁵ var izmantot dokumentā apskatītos politikas īstenošanas līdzekļus, lai rastu optimālu risinājumu katrā konkrētajā gadījumā.

Dzelzceļa transporta sistēmas uzņēmumiem, veicot savas darbības ilgtermiņa plānošanu, būtu 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.

Vides politikas publikācija 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 finansu avoti politikas īstenošanā ir izmantojams publiskā sektora finansējums – valsts un pašvaldību budžets, ES fondu finansējums, kā arī privātais kapitāls un dažādi speciālie budžeti, ko veido, piemēram, no maksas par piekļuvi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai.

³⁵ Par mērķgrupu sauc konkrētā gadījumā apskatāmu sabiedrības daļu, kuru vieno kādas kopējas intereses (operatori, tranzīta uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, patērētāji u.c.) un kura kopumā kā vienots avots noteiktā veidā ietekmē vides stāvokli. Viena un tā pati persona var piederēt dažādām mērķgrupām gan dažādos gadījumos, gan arī vienlaicīgi. Atkarībā no tā, cik plašs kopīgo interešu klāsts ir svarīgs, var izdalīt plašākas (piemēram, privātie operatori) vai šaurākas (piemēram, naftas tranzīts vai depo apsaimniekotāji) mērķgrupas. Tā kā valsts institūcija nevar atrisināt vides problēmas viena pati, tai ir svarīga sadarbība ar visām mērķgrupām. Politikas mērķus var sasniegt tikai tad, ja visas iesaistītās grupas atbalsta šo politiku.

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 līdzekļi. Dzelzceļa vides politikas ciklam jāatbilst tautsaimniecības plānošanas ciklam.

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 rīcības programmā ietvertu pasākumu izpildi, kas nozīmē, ka vides politika un rīcības programma ir savstarpēji saistīti dokumenti. 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 izpilde novērtējama reizi trijos gados.

Dzelzceļa vides politikas pārskatīšana un atjaunošana tiek veikta atklāti, dodot iespēju visām mērķa grupām izteikt savu viedokli. Tas ne tikai uzlabo dokumenta kvalitāti, bet arī būtiski atvieglo Dzelzceļa vides politikas ieviešanu. Tādēļ politikas novērtēšanas rezultāti tiek apspriesti ar tām pašām iestādēm un organizācijām, kas piedalījās Dzelzceļa vides politikas formulēšanā.

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 šāda indikatoru kopa, kas, pārskatot šo dokumentu un ņemot vērā atsevišķu datu pieejamības problēmas, ir precizēta:

1. Enerģijas patēriņš (dīzeļdegvielas patēriņš, atjaunoto dīzeļlokomotīvu skaits vai īpatsvars, lokomotīvu skaits vai īpatsvars, kas izmanto alternatīvus degvielas veidus);
2. CO₂ emisijas (CO₂ emisijas no ritošā sastāva);
3. Dzelzceļa transporta radītam troksnim pakļauto cilvēku skaits un dzelzceļa infrastruktūras posmu garums, kuros īstenoti trokšņa samazināšanas pasākumi;
4. Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits;
5. Bīstamo vielu un produktu noplūdes gadījumu skaits;
6. Investīcijas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanā, atjaunošanā un uzlabošanā;
7. Valsts un pašvaldību subsīdijas pasažieru pārvadājumiem;
8. Pasažieru pārvadājumi (pasažieru apgrozība pkm/km);
9. Transporta parka vidējais vecums un vienību skaits pa grupām;
10. Pārvaldības sistēmu ieviešana uzņēmumos;
11. Īstenotie pasākumi dzelzceļa popularizēšanai un sabiedrības informēšanai.

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.