



STRATĒGISKĀ IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMA VIDES PĀRSKATS

LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN
DIENVIDKURZEMES NOVADA INTEGRĒTAJĒM MOBILITĀTES
RĪCĪBAS PLĀNIEM LĪDZ 2035. GADAM, 1. REDAKCIJA

2025. GADA AUGUSTS



Co-funded by
the European Union
Interreg



SATURA RĀDĪTĀJS

SATURA RĀDĪTĀJS	2
TABULU SARAKSTS	4
ATTĒLU SARAKSTS	5
SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SARAKSTS	7
IEVADS	9
1. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA IZSTRĀDES PAMATOJUMS, UZDEVUMI UN SATURS	11
1.1 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA IZSTRĀDES PAMATOJUMS.....	11
1.2 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA IZSTRĀDES UZDEVUMI	11
1.3 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA SATURS	12
1.3.1 Pašreizējās situācijas analīze	12
1.3.2 Vīzija un scenāriji	13
1.3.3 Rīcības plāns	17
2. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ATBILSTĪBA VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶIEM	22
2.1 STARPTAUTISKIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI.....	22
2.1.1 Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām un Parīzes nolīgums	22
2.1.2 Eiropas Savienības mērķi	23
2.2 NACIONĀLIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI.....	25
2.2.1 Latvijas Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030. gadam	25
2.2.2 Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam	26
3. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA SASAISTE AR CITIEM ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM	27
3.1 NACIONĀLAIS LĪMENIS	27
3.1.1 Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam	27
3.1.2 Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam	28
3.1.3 Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam	28
3.1.4 Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija 2021.-2030. gadam.....	28
3.2 REĢIONĀLAIS LĪMENIS.....	28
3.2.1 Kurzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2015.-2030.gadam	28
3.2.2 Kurzemes plānošanas reģiona attīstības programma 2021.-2027. gadam.....	28
3.2.3 Kurzemes transporta organizācijas un pārvaldības stratēģija	29
3.3 VIETĒJAIS LĪMENIS.....	29
3.3.1 Liepājas pilsētas teritorijas plānojums.....	29
3.3.2 Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2035. gadam	30
3.3.3 Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada attīstības programma 2022.–2027. gadam	30
3.3.4 Liepājas pilsētas ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2023.–2030. gadam	31
3.3.5 Liepājas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021.-2025. gadam	31
4. PLĀNOŠANAS TERITORIJAS ĪSS RAKSTUROJUMS.....	33

4.1	LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTA.....	33
4.1.1	<i>Pilsētas ģeogrāfiskais novietojums un iekšējās struktūras raksturojums</i>	33
4.1.2	<i>Demogrāfiskā situācija</i>	35
4.1.3	<i>Ekonomiskā aktivitāte un struktūra.....</i>	36
4.1.4	<i>Apstrādes rūpniecība</i>	37
4.1.5	<i>Transporta un uzglabāšanas nozare (osta)</i>	40
4.1.6	<i>Transporta sistēma</i>	42
4.2	DIENVIDKURZEMES NOVADS	51
4.2.1	<i>Novada ģeogrāfiskais novietojums un iekšējās struktūras raksturojums.....</i>	51
4.2.2	<i>Demogrāfiskā situācija</i>	54
4.2.3	<i>Ekonomiskā aktivitāte un struktūra.....</i>	55
4.2.4	<i>Transporta sistēma.....</i>	56
5.	VIDES PĀRSKATA IZSTRĀDE	62
5.1	VIDES STĀVOKĻA RAKSTUROJUMS.....	63
5.1.1	<i>Ainavas un kultūrvēsturiskais mantojums</i>	63
5.1.2	<i>Klimatiskie apstākļi.....</i>	63
5.1.3	<i>Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas</i>	64
5.1.4	<i>Paaugstināta riska teritorijas un objekti.....</i>	70
5.1.5	<i>Augsne</i>	73
5.1.6	<i>Gaisa kvalitāte</i>	73
5.1.7	<i>Ietekme uz klimatu un adaptācija klimata pārmaiņām.....</i>	75
5.1.8	<i>Trokšņu traucējumi.....</i>	79
5.1.9	<i>Virszemes un pazemes ūdeņi, to kvalitāte.....</i>	80
5.2	PLĀNOŠANAS DOKUMENTA UN TO IESPĒJAMO ALTERNATĪVU ĪSTENOŠANAS BŪTISKĀS IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS ...	83
5.2.1	<i>Ietekmju vērtēšanas principi.....</i>	83
5.2.2	<i>Plānošanas dokumenta mērķu atbilstība vides aizsardzības mērķiem.....</i>	83
5.2.3	<i>Liepājas valstspilsētas integrētā mobilitātes rīcības plāna izvērtējums</i>	84
5.2.4	<i>DKN integrētā mobilitātes rīcības plāna izvērtējums.....</i>	92
5.2.5	<i>Alternatīvu scenāriju izvērtējums</i>	99
5.3	TERITORIJAS, KURAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANA VAR BŪTISKI IETEKMĒT UN AR PLĀNOŠANAS DOKUMENTU SAISTĪTIE VIDES ASPEKTI.....	100
5.4	IESPĒJAMĀS IZMAIŅAS, JA PLĀNOŠANAS DOKUMENTS NETIKTU ĪSTENOTS	100
5.5	RISINĀJUMI NEGATĪVO IETEKMJU NOVĒRŠANAI UN MAZINĀŠANAI	101
5.5.1	<i>Iespējamie kompensēšanas pasākumi.....</i>	102
5.6	PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANAS IESPĒJAMĀ PĀRROBEŽU IETEKME	102
5.7	PAREDZĒTIE PASĀKUMI MONITORINGA NODROŠINĀŠANAI	102

TABULU SARAKSTS

1-1. tabula. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada integrētā mobilitātes rīcības plāna līdz 2035. gadam mērķi	14
1-2. tabula. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada integrētā mobilitātes rīcības plāna līdz 2035. gadam rezultatīvo rādītāju salīdzinājums	14
1-3. tabula. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada integrētā mobilitātes rīcības plāna scenāriju salīdzinājums	16
2-1. tabula. Latvijai noteiktie emisiju samazināšanas mērķi kā procentuāls samazinājums pret 2005. gada emisijām	24
2-2. tabula. Ilgtermiņa normatīvi daļiņām PM10 un daļiņām PM2.5, 2024. gads	25
2-3. tabula. Īstermiņa normatīvi daļiņām PM10 un daļiņām PM2.5, 2024. gads	25
2-4. tabula. Ilgtermiņa un īstermiņa normatīvi slāpekļa dioksīdam NO2, 2024. gads	25
2-5. tabula. Gaisa kvalitātes progressa rādītājs Liepājas valstspilsētai	26
4-1. tabula. Liepājas valstspilsētas teritorijas sadalījums zemes lietošanas veidos, 2024. gads	33
4-2. tabula. Liepājas valstspilsētas faktiskais pastāvīgo iedzīvotāju skaits, īpatsvars un apdzīvotības blīvums apkaimju griezumā, 2024. gada sākums	35
4-3. tabula. Liepājas valstspilsētas darbavietās gada vidējais nodarbināto skaits un īpatsvars sadalījumā pa NACE nozarēm 2022. g.	36
4-4. tabula. Liepājas valstspilsētas apstrādes rūpniecības uzņēmumi ar nodarbināto skaitu virs 100, 2024. gads	38
4-5. tabula. Dienvidkurzemes novada teritorijas sadalījums zemes lietošanas veidos, 2024. gads	52
5-1. tabula. Īpaši aizsargājamās teritorijas Liepājas valstspilsētā	65
5-2. tabula. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Dienvidkurzemes novadā	69
5-3. tabula. Atbilstība Ministru kabineta noteikumos Nr. 1290 "Noteikumi par gaisa kvalitāti" noteiktajiem normatīviem Liepājas valstspilsētai un Rucavai, 2018.-2022.gads	74
5-4. tabula. Atbilstība jaunajiem normatīviem, kas jāievēro no 2030. gada 1. janvāra	75
5-5. tabula. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada integrētā mobilitātes rīcības plāna līdz 2035. gadam mērķi	83
5-6. tabula. Liepājas valstspilsētas integrētā mobilitātes rīcību plāna līdz 2035. gadam pasākumu ietekmju uz vidi izvērtējums	85
5-7. tabula. Dienvidkurzemes novada integrētā mobilitātes rīcību plāna līdz 2035. gadam pasākumu ietekmju uz vidi izvērtējums	93

ATTĒLU SARAKSTS

1-1. attēls. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada mobilitātes vīziju 2035. gadam principu atspoguļojums transporta sistēmas pārveidē	13
3-1. attēls. Attīstības plānošanas dokumentu hierarhija	27
4-1. attēls. Liepājas valstspilsētas topogrāfiskā karte	33
4-2. attēls. Liepājas valstspilsētas teritorijas iedalījums apkaimēs	33
4-3. attēls. Liepājas valstspilsētas teritorijas platība sadalījumā pēc plānotā (atļautā) izmantošanas veida, 2012. gads.....	34
4-4. attēls. Liepājas valstspilsētas faktiskais pastāvīgo iedzīvotāju skaits gada sākumā un tā izmaiņu temps, 2012.-2024. gads	35
4-5. attēls. Liepājas valstspilsētas tautsaimniecības kopprodukta apjoms sadalījumā pēc NACE red. 2 nozarēm, 2017. gads	36
4-6. attēls. Ražošanas (un noliktavu) apbūvei iezīmētās Liepājas valstspilsētas teritorijas daļas	38
4-7. attēls. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas industriālie parki, 2025. gads	39
4-8. attēls. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un tai piederīgās Liepājas ostas teritoriju kartoshēma	40
4-9. attēls. Latvijas ostās pārkrauto kravu apjoms, 2012.-2024. gads.....	41
4-10. attēls. Liepājas ostā pārkrauto kravu kategoriju un veidu īpatsvars, 2024. gads	42
4-11. attēls. Liepājas valstspilsētas esošais un plānotais C un D kategoriju ielu tīkls	44
4-12. attēls. Liepājas valstspilsētas esošais un plānotais veloinfrastruktūras tīkls	45
4-13. attēls. Liepājas esošais un plānotais dzelzceļa infrastruktūras tīkls	46
4-14. attēls. Liepājas valstspilsētas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu shēma.....	47
4-15. attēls. Liepājas valstspilsētas pasažier-braucienu (pārvietojumu) skaita sadalījums pārvietošanās veidu griezumā tipiskajā nedēļas dienā 2024. gads	48
4-16. attēls. Liepājas valstspilsētas pasažier-braucienu (pārvietojumu) skaita sadalījums pēc satiksmes dalībnieka kategorijas tipiskajā nedēļas dienā 2024. gads	48
4-17. attēls. Liepājas transporta modeļa ģenerētie vieglo automašīnu diennakts satiksmes plūsmu apjomi Liepājas valstspilsētas ielu tīklā 2022. gads	49
4-18. attēls. Liepājas dzelzceļa iecirknī pārvadāto kravu apjoms un to attiecība pret Liepājas ostā pārkrauto kravu apjomu, 2012.-2024. gads.....	50
4-19. attēls. Dienvidkurzemes novada administratīvā karte	52
4-20. attēls. Liepājas rajona teritorijas plānojums (ar grozījumiem) 2008.-2020.gadam	53
4-21. attēls. Dienvidkurzemes novada faktiskais pastāvīgo iedzīvotāju skaits gada sākumā un tā izmaiņu temps, 2012.-2024. gads.....	54
4-22. attēls. Dienvidkurzemes novada tautsaimniecības kopprodukta apjoms sadalījumā pēc NACE red. 2 nozarēm, 2017. gads	55
4-23. attēls. Dienvidkurzemes novada tautsaimniecības kopprodukta kopējais apjoms un apjoms uz vienu iedzīvotāju bijušo Dienvidkurzemes novadu teritoriju griezumā, 2017. gads	56
4-24. attēls. Reģionālo autobusu pieturvietu izvietojums un to apkalpojošo autobusu maršrutu vidējais reisu intervāls darbdiēnās Dienvidkurzemes novadā, 2023. gads	57
4-25. attēls. Reģionālās nozīmes autobusu maršrutu un skolēnu maršrutu tīkls Dienvidkurzemes novadā, 2023. gads	58
4-26. attēls. Dienvidkurzemes novada mobilo iedzīvotāju pārvietojumu skaita sadalījums pēc ikdienā izmantotā pārvietošanās veida tipiskajā nedēļas dienā, 2024. gads.....	59
4-27. attēls. Gada vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz valsts autoceļiem Dienvidkurzemes novadā	60

5-1. attēls. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Liepājas valstspilsētā (Liepājas ezers)	64
5-2. attēls. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas Liepājas valstspilsētā (dabas liegums "Tosmare") ..	64
5-3. attēls. Īpaši aizsargājamie dabas objekti, biotopi un mikroliegumi Liepājas valstspilsētā	66
5-4. attēls. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, dabas objekti, biotopi un mikroliegumi Dienvidkurzemes novadā (Dienvidu daļa)	67
5-5. attēls. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, dabas objekti, biotopi un mikroliegumi Dienvidkurzemes novadā (ziemeļu daļa)	68
5-6. attēls. Plūdu riska teritorijas Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada teritorijās	72
5-7. attēls. Liepājas valstspilsētas vidējā gaisa temperatūra, 1961.-2023. gads	77
5-8. attēls. Liepājas valstspilsētas kopējais nokrišņu daudzums, 1961.-2023. gads	77
5-9. attēls. Dienvidkurzemes novada vidējā gaisa temperatūra, 1961.-2023. gads	78
5-10. attēls. Dienvidkurzemes novada gada kopējais nokrišņu daudzums, 1961.-2023. gads	79
5-11. attēls. Ūdens objektu ekoloģiskā kvalitāte Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada teritorijā	82

SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SARAKSTS

Saīsinājums, termins	Skaidrojums
AP2027	Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada attīstības programma 2022.-2027. gadam
ANO	Apvienoto nāciju organizācija
As	Arsēns
ATD	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija"
dB	Decibeli
Direktīva 2024/2881	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai
Cd	Kadmijs
cm	Centimetri
CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
CO ₂	Oglekļa dioksīds
DKN	Dienvidkurzemes novads
DKN IMRP	Dienvidkurzemes novada integrētais mobilitātes rīcības plāns līdz 2035. gadam
ES	Eiropas Savienība
EVA	Enerģētikas un vides aģentūra
GVDS	Gada vidējā diennakts satiksme
h	Stunda
ha	Hektārs
IAS2035	Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2035. gadam
IEKRP2030	Liepājas valstspilsētas ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2023. – 2030. gadam
IMRP	Integrētais mobilitātes rīcības plāns
IMRP Autori	SIA "Ardenis" (apakšuzņēmējs SIA "BRD Projekts")
km	Kilometrs
km ²	Kvadrātkilometrs
LAS	Latvijas normālo augstumu sistēma
LATVIJAS2030	Latvijas ilgtspējīgās attīstības stratēģija līdz 2030. gadam
Liepājas IMRP	Liepājas valstspilsētas integrētais mobilitātes rīcības plāns līdz 2035. gadam
LSEZ	Liepājas speciālā ekonomiskā zona
LST	Liepājas valstspilsētas pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports"
LVC	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi"
LVĢMC	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs"
MaaS	Mobilitāte kā pakalpojums (angļu val. <i>Mobility as a service</i>)
mm	Milimetri

Saīsinājums, termins	Skaidrojums
MPAYG	Sabiedriskā transporta pēcapmaksas sistēma (angļu val. <i>mobility-pay-as-you-go</i>)
MWh	Megavatstunda
m/s	Metri sekundē
NACE red. 2	Saimniecisko darbību statistiskā klasifikācija Eiropas Kopienā, 2. redakcija
NAP2027	Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam
NEC direktīva	Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva (ES) 2016/2284 (2016. gada 14. decembris) par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu, un ar to groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK
NEKP2030	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021. – 2030. gadam
Ni	Niķelis
NO ₂	Slāpekļa dioksīds
NVS	Neatkarīgo Valstu Sadraudzība
Pb	Svins
PM ₁₀	Cietās (putekļu) daļiņas PM ₁₀
PM _{2.5}	Cietās (putekļu) daļiņas PM _{2.5}
PUMA	INTERREG URBACT IV starpreģionu sadarbības programmas projekta “Plāni ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes rīcībām”
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SIVN	Stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējums
SIVN Autori	SIA “Ardenis” un SIA “Firma L4”
SUMI	Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes indikatori (angļu val. <i>sustainable urban mobility indicators</i>)
SUMP	Ilgtspējīgs pilsētas mobilitātes plāns (angļu val. <i>sustainable urban mobility plan</i>)
t	Tonna
TEN-T	Trans-Eiropas transporta tīkls
UBAAP	Ventas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plāns un plūdu riska pārvaldības plāns 2022. – 2027. gadam
ŪO	Ūdensobjekti
VPVB	Vides pārraudzības valsts birojs
VSIA	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību
°C	Celsija grāds

IEVADS

Šis Vides pārskats ir sagatavots diviem savstarpēji saistītiem attīstības plānošanas dokumentiem: Liepājas valstspilsētas integrētajam mobilitātes plānam līdz 2035. gadam (turpmāk – Liepājas IMRP) un Dienvidkurzemes novada integrētajam mobilitātes plānam līdz 2035. gadam (DKN IMRP). Liepājas un DKN IMRP tiek izstrādāts un finansēts INTERREG URBACT IV starpreģionu sadarbības programmas projekta “Plāni ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes rīcībām” (turpmāk - PUMA) ietvaros.

Liepājas un DKN IMRP saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 1. panta 5. punktu ir tematiskie plānojumi. To izstrādes mērķis ir identificēt nepieciešamās izmaiņas, lai radītu priekšnoteikumus Liepājas valstspilsētas (turpmāk – Liepāja) un Dienvidkurzemes novada (turpmāk – DKN) iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņai, mūsdienīgai transporta infrastruktūras attīstībai, vietējā un reģionālā sabiedriskā transporta un mikromobilitātes veicināšanai. Liepājas un DKN IMRP neietver kravu, jūras un gaisa transportu, un ar šīm jomām saistīto mobilitāti.

Abu IMRP izstrādē izmantotie metodiskie principi un satura struktūra ir vienādi. Liepājas IMRP ir izmantota ilgtspējīgu pilsētas mobilitātes plānu (angļu val. *sustainable urban mobility plan* jeb turpmāk - SUMP) metodika saskaņā ar Eiropas Savienības (turpmāk – ES) Pilsētu mobilitātes observatorijas vadlīnijām, Eiropas Komisijas (turpmāk – EK) Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta SUMP darba grupas metodiskajiem materiāliem, kā arī PUMA projekta materiāliem. Gan Liepājas, gan DKN IMRP veido trīs galvenās sadaļas:

- 1) Pašreizējās situācijas analīze (iedzīvotāju pārvietošanās paradumu, t.sk. pārvietošanās veidu sadalījuma un pārvietošanās telpiskā analīze; iedzīvotāju pārvietošanās vajadzību apmierināšanai saistošo transporta infrastruktūras un pakalpojumu piedāvājuma apskats);
- 2) Scenāriji un vīzija līdz 2035. gadam (vēlamā mobilitātes jomas nākotnes stāvokļa definēšana; ārējo faktoru un stratēģisko prioritāšu sagaidāmās ietekmes uz administratīvās teritorijas CO₂ emisijām, vidi, cilvēku veselību un pilsētvidi kopumā analīze; risku un attīstības iespēju noteikšana katram scenārijam);
- 3) Rīcības plāns un pasākumu saraksts līdz 2035. gadam.

Galvenās Liepājas un DKN IMRP satura atšķirības izriet no attiecīgās administratīvās teritorijas mobilitāti ietekmējošo sociālekonomisko un ģeogrāfisko faktoru atšķirībām.

Liepājas un DKN IMRP Vides pārskats ir sagatavots stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – SIVN) ietvaros. SIVN tematiskajiem plānošanas dokumentiem nav obligāts, taču, kā pamato Vides pārraudzības valsts birojs (turpmāk – VPVB)¹ savā lēmumā Nr. 4-02/3/2024 “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”, Liepājas un DKN IMRP ietver arī Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada attīstības programmas 2022.-2027. gadam (turpmāk – AP2027) rīcības plānā ietvertās rīcības, no kurām dažas var attiecināt uz likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” (turpmāk – Likums) 2. pielikuma 10. punkta apakšpunktiem. Tāpat konstatējams, ka abi IMRP atbilst Likuma 4. panta trešās daļas 2. punktā noteiktiem plānošanas dokumentiem, kam Stratēģiskais novērtējums nepieciešams saistībā ar ietekmi uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas (Natura 2000) teritorijām. Līdz ar to VPVB lēmumā Nr. 4-02/3/2024 “Par stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” atzina par nepieciešamu piemērot vides novērtējuma procedūru Liepājas un DKN IMRP.

Vides pārskata mērķis ir novērtēt attīstības plānošanas dokumentu iespējamo būtisko ietekmi uz vidi un noteikt pasākumus negatīvās ietekmes novēršanai vai mazināšanai. Liepājas un DKN IMRP Vides pārskatā ir iekļauta informācija un veikta pieejamās informācijas un datu analīze atbilstoši prasībām un tādām detalizācijas līmenim, ko nosaka vides aizsardzības jomas normatīvie akti un VPVB.

Abiem IMRP ir sagatavots viens – apvienots Vides pārskats. Vides pārskats ir sagatavots saskaņā ar Likuma un Ministru kabineta (turpmāk – MK) 2004. gada 23. marta noteikumu Nr.157 nosacījumiem. Liepājas un DKN IMRP Vides pārskats ietver 14 sadaļas. Liepājas un DKN IMRP Vides pārskatā sniegts Liepājas un DKN raksturojums, ietverot vispārīgo informāciju par šīm administratīvajām teritorijām, pašreizējo transporta infrastruktūras piedāvājumu, vides stāvokli. Aprakstītas IMRP rīcības plānā iekļautās aktivitātes un to īstenošanas alternatīvie scenāriji. Analizētas iespējamās izmaiņas, ja IMRP pasākumi netiktu īstenoti, kā arī izceltas teritorijas, kuras varētu būtiski ietekmēt IMRP īstenošana. Norādīti iespējamie risinājumi negatīvo IMRP ietekmju novēršanai, mazināšanai vai kompensēšanai.

¹ No 2025. gada 1. februāra Vides pārraudzības valsts birojs ir mainījis nosaukumu uz “Energētiskas un vides aģentūra” (EVA).

Aprakstīta IMRP īstenošanas iespējamā pārrobežu ietekme un izklāstīti pasākumi vides ietekmes monitoringa nodrošināšanai.

1. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA IZSTRĀDES PAMATOJUMS, UZDEVUMI UN SATURS

1.1 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA IZSTRĀDES PAMATOJUMS

Atbilstoši Liepājas valstspilsētas pašvaldības iepirkumu komisijas 2024.gada 8.marta sēdē pieņemto atklāta konkursa (identifikācijas numurs LVP 2024/25) "Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada integrēto mobilitātes rīcības plānu līdz 2035.gadam (tostarp stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma un Vides pārskata) izstrāde" nolikuma pielikumu "Darba uzdevums" (turpmāk – Darba uzdevums) IMRP izstrāde nepieciešama, lai definētu stratēģiskos virzienus, scenārijus un konkrētus pasākumus, kas veicinātu CO2 izmešu samazināšanu jau pārskatāmā nākotnē, līdz ar to, šī plāna izstrāde ir cieši saistīta arī ar Pašvaldību likumā iekļauto funkciju "veicināt klimata pārmaiņu ierobežošanu un pielāgošanos tām" (4.panta pirmās daļas 22.punkts).

1.2 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA IZSTRĀDES UZDEVUMI

Darba uzdevumā norādīti šādi Liepājas un DKN IMRP izstrādes ietvaros veicamie uzdevumi:

- 1) Veikt pašreizējās situācijas analīzi;
- 2) Organizēt darba grupas ar ieinteresētajām pusēm un sagatavot pārskatus par darba grupu norisi un ieinteresēto pušu viedokļiem;
- 3) Izstrādāt attīstības scenārijus un vīzijas līdz 2035.gadam;
- 4) Sagatavot rīcības plānu un pasākumu sarakstu līdz 2035.gadam;
- 5) Izstrādāt Liepājas valstspilsētas integrēto mobilitātes Rīcības plāna 2035.gadam kopsavilkumu (pārskatu) angļu valodā.

Attiecībā uz pašreizējās situācijas analīzi Darba uzdevumā norādīts, ka analīzes ietvaros jāaptver sešas tēmas:

- 1.1. Iedzīvotāju pārvietošanās paradumu analīze un pārvietošanās veidu sadalījums (angļu val. *modal split*);
- 1.2. Autoceļu un ielu infrastruktūra;
- 1.3. Elektroauto uzlādes infrastruktūra;
- 1.4. Gājēju, velosipēdistu un citu mazjaudas transportlīdzekļu infrastruktūra;
- 1.5. Sabiedriskais transports;
- 1.6. Valsts un pašvaldību sniegto pakalpojumu (izglītība, veselība u.tml.), darba vietu pieejamība/sasniedzamība;

Savukārt DKN IMRP gadījumā pašreizējās situācijas analīzē ir jāaptver papildu tēma:

- 1.7. Skolēnu pārvadājumu maršruti DKN (esošo maršrutu pārklāšanās ar sabiedriskā transporta maršrutiem, iztrūkstošie posmi, iespējamie uzlabojumi u.tml.).

Otrā uzdevuma ietvaros nepieciešams novadīt četras darba grupas - divas Liepājā un divas – DKN. Pirmās darba grupas mērķis abās administratīvajās teritorijās ir gūt informāciju IMRP pasākumiem, apzināt esošās problēmas un izaicinājumus, uzklaut sabiedrības un ekspertu viedokļus, diskutēt un sagatavot sākotnējos priekšlikumus mobilitātes jomas vīzijai, scenārijiem. Otrās darba grupas mērķis ir diskutēt un sniegt priekšlikumus par sagatavoto Liepājas un DKN IMRP 1. redakciju.

Izstrādājot attīstības scenārijus, nepieciešams aprakstīt ar mobilitāti saistītas nākotnes norises, kurās aplūkota gan ārējo faktoru, gan arī stratēģisko prioritāšu sagaidāmā ietekme, ar mērķi izvērtēt potenciālo ietekmi uz pilsētas CO2 emisijām, vidi, cilvēku veselību un pilsētvidi kopumā, identificēt riskus un attīstības iespējas katram no scenārijiem.

Liepājas un DKN IMRP rīcības plānam jāietver aktivitāšu saraksts, kuras aptver šādas galvenās jomas:

- 1) Satiksmes drošība;
- 2) Klimatneitralitāte;
- 3) Iedzīvotāju pārvietošanās paradumu maiņa;
- 4) Sabiedriskais transports.

Scenāriji, vīzija un rīcības plāns jāizstrādā, pieņemot, ka 2029.gadā tiks izveidots Liepājas novads, apvienojot Liepājas un DKN pašvaldības. Jāiekļauj iespējamās sadarbības jomas, virzieni un projekti mobilitātes jomā, kas sekmētu vienotu mobilitātes attīstību abās pašvaldībās (no 2029.gada - Liepājas novadā).

1.3 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA SATURS

Liepājas un DKN IMRP, neskaitot ievadu, iedalīts trīs sadaļās:

- 1) Pašreizējās situācijas analīze;
- 2) Vīzija un scenāriji;
- 3) Rīcības plāns.

1.3.1 PAŠREIZĒJĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE

Sadaļa iedalīta divās apakšsadaļās:

- 1) Transporta pieprasījuma un ārējo faktoru analīze;
- 2) Transporta piedāvājuma analīze.

Transporta pieprasījuma un ārējo faktoru analīze

Šajā apakšsadaļā aprakstīti ārējie sociālekonomiskie faktori, kuri ietekmē pasažieru satiksmi Liepājā un DKN. Galveno pasažieru satiksmes dalībnieku daļu Liepājā un DKN veido tās iedzīvotāji, tāpēc sadaļā analizēti dati, kuriem ir tieša vai netieša saikne ar mobilitātes apjomu un tā raksturu: iedzīvotāju skaits, to vecuma un dzimuma struktūra, izglītības, ienākumu un automobilizācijas līmenis, kā arī iedzīvotāju telpiskā izvietojuma struktūra. Papildu tam, kā papildu pasažieru satiksmes avots ir uzskatāms tūrisms, tāpēc tika analizēti arī dati par tūristu apmeklējumu Liepājā un DKN. Liepājā ievērojamu papildu pasažieru satiksmes daļu rada darba un citu iemeslu svārstmigranti no DKN (mazāk – darba svārstmigranti no pārējās Latvijas), tāpēc sadaļā apskatīti dati, kas norāda uz svārstmigrantu plūsmas apjomu, kā arī to sociālekonomisko struktūru. Dati analizēti gan pašreizējās struktūras, gan vēsturiskās dinamikas dimensijās.

Tālāk apakšsadaļā tiek analizētas galvenās pasažieru satiksmi piesaistošo galamērķu kategorijas: darbavietas un pakalpojumu objekti (komercpakalpojumu sniedzēji, izglītības iestādes, sporta infrastruktūras objekti, kultūras iestādes un masu pasākumi, veselības aprūpes iestādes).

Tāpat tika veikta iedzīvotāju mobilitātes apsekojumu datu apstrāde ar mērķi noteikt Liepājas un DKN iedzīvotāju veikto pārvietošanās reižu skaitu, attālumu un ceļā pavadīto laiku sadalījumā pēc pārvietošanās veida un pārvietošanās iemesla. Tam sekoja pieejamo datu analīze par pasažieru satiksmes plūsmām Liepājā un DKN.

Apakšsadaļas noslēgumā sniegts ieskats par Liepājas un DKN iedzīvotāju koplietošanas skrejriteņu lietošanas paradumiem, aprakstīti dati par satiksmes drošību. Liepājas IMRP tika papildus aprakstītas transporta radītās klimata pārmaiņas un vides piesārņojums Liepājā.

Transporta piedāvājuma analīze

Transporta piedāvājuma analīzes apakšsadaļā raksturots Liepājas un DKN transporta piedāvājums. Raksturojums sadalīts divās daļās – transporta infrastruktūras un pilsētas sabiedriskā transporta daļā.

Transporta infrastruktūras daļā tiek aprakstītas teritorijā pieejamā ielu un ceļu tīkla infrastruktūra, autostāvvietas, veloinfrastruktūra, elektrozlādes infrastruktūra, sabiedriskā transporta infrastruktūra. Liepājas IMRP papildus iekļauta informācija par pilsētā pieejamajiem mobilitātes punktiem un satiksmes vadības sistēmām (regulējamie krustojumi). Apakšsadaļā papildus ietverts secinājumu apkopojums no Liepājas (un DKN) iedzīvotāju 2024. gada mobilitātes aptaujas par atsevišķiem transporta piedāvājuma aspektiem (veloinfrastruktūru un autotransporta infrastruktūru).

Apakšsadaļas sabiedriskā transporta daļā izklāstīti dati par Liepājas un DKN teritoriju apkalpojošā pilsētas un reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojuma aprisēm (pasažieru apgrozījums un sabiedriskā transporta nobraukumu kilometru rādītāji, maršrutu tīkls, biļešu sistēmu un sabiedriskā transporta pakalpojuma organizāciju). Beigās iekļauts kopsavilkums par Liepājas (un DKN) iedzīvotāju 2024. gada mobilitātes aptaujā respondentu viedokļiem par Liepājā un DKN pieejamajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

1.3.2 VĪZIJA UN SCENĀRIJI

Sadaļa sadalīta četrās apakšsadaļās:

- 1) IMRP plānošanas ietvars;
- 2) IMRP vīzija;
- 3) IMRP mērķi un rezultatīvie rādītāji;
- 4) IMRP scenāriji.

1.3.2.1 PLĀNOŠANAS IETVARŠ

Apakšsadaļā ilustrēta Liepājas un DKN IMRP vieta Liepājas un DKN pašvaldības vietējo attīstības plānošanas dokumentu sistēmā, kā arī aprakstīti tās funkcionālie saskarpunkti ar Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2035. gadam (turpmāk - IAS2035) un AP2027.

1.3.2.2 VĪZIJA

Liepājas IMRP vīzija 2035. gadam – Liepājas valstspilsēta ir Latvijas paraugs cilvēka vajadzībās balstītai ilgtspējīgai transporta sistēmai. Pārvietoties ar sabiedrisko transportu, velosipēdu un kājām ir droši, ērti un izdevīgi ikvienam iedzīvotājam un pilsētas viesim neatkarīgi no ienākumu līmeņa, sociālā statusa, dzimuma un fiziskajām iespējām. Ir radīti apstākļi, ka privātā autotransporta izmantošana nav galvenā izvēle, un braucieni tiek veikti pamatā ar videi draudzīgiem transportlīdzekļiem.

DKN IMRP vīzija 2035. gadam - Dienvidkurzemes novads ir vieta, kur sabiedriskais transports ir pieejams, izdevīgs un iecienīts pārvietošanās alternatīva automašīnai. Dienvidkurzemes novada un Liepājas valstspilsētas sabiedriskā transporta sistēmas funkcionē kā viens veselums, un nodrošina ērtu Dienvidkurzemes novada iedzīvotāju nogādāšanu gan uz Liepāju, gan uz Dienvidkurzemes novada attīstības centriem. Dienvidkurzemes novada pilsētās un to apkārtnē ir nodrošināta vide drošai un ērtai pārvietošanai ar kājām un mikromobilitātes rīkiem, kas atspoguļojas iedzīvotāju mobilitātes paradumos.

Gan Liepājas, gan DKN IMRP vīziju sasniegšanai transporta sistēmas pārveidi nepieciešams balstīt uz šādiem pieciem principiem: Savienotība, Multimodalitāte, Zaļums, Digitalizācija un Drošība. 1-1. attēlā sniegts skaidrojums šo principu izpaušmei transporta sistēmas kontekstā.



1-1. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA MOBILITĀTES VĪZIJU 2035. GADAM PRINCIPU ATSPUGUĻOJUMS TRANSPORTA SISTĒMAS PĀRVEIDĒ

Avots: Liepājas IMRP, DKN IMRP

Būtiska loma Liepājas un DKN IMRP vīzijas īstenošanā ir “mobilitātes kā pakalpojuma” (turpmāk – MaaS) koncepcija, kuras mērķis ir veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu iedzīvotāju mobilitātē. MaaS nosaka, ka iedzīvotāju pārvietošanās ir multimodāla un ar minimālu dīkstāvi transporta maiņas posmos. Neatkarīgi no transporta veida un pārsēšanās vietas tiek fiksēts brauciena sākuma punkts un

beigu punkts, satiksmes dalībniekam norēķinoties par saņemto pakalpojumu (maksa par braucienu tiek automātiski noņemta no pasažiera bankas konta).

1.3.2.3 MĒRĶI UN REZULTATĪVIE RĀDĪTĀJI

Pamatojoties uz Liepājas un DKN IMRP vīzijām, Liepājas un DKN IMRP Autori ir definējuši IMRP mērķus. Tam par pamatu ir izmantota AP2027, EK SUMP metodiskie materiāli, kā arī citu ES pilsētu SUMP. 1-1. tabulā ir doti Liepājas un DKN IMRP mērķi un to skaidrojums.

1-1. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBAS PLĀNA LĪDZ 2035. GADAM MĒRĶI

Mērķi	Skaidrojums
1. Sociāli iekļaujoša mobilitāte	Palielinās visiem sabiedrības locekļiem pieejamo pārvietošanās veidu pieejamība un izmantošanas ērtība (iešana ar kājām, velotransports, sabiedriskais transports, transports pēc pieprasījuma (DKN). Tiek uzlabota šo pārvietošanās veidu izmantošanas ērtība (attiecināmi arī pieejamība cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem).
2. Resursefektīva mobilitāte	Samazinās satiksmes dalībnieku ceļā pavadītais laiks (laika izmantošanas alternatīvu izmaksas) un transportlīdzekļu nobraukums (degvielas patēriņa un transportlīdzekļu nolietojuma izmaksas).
3. Klimatneitrāla un videi draudzīga mobilitāte	Samazinās transportlīdzekļu radīto SEG (CO ₂) un gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjomu.
4. Ar pievilcīgu publisko ārtelpu un ekonomiski dinamisku pilsētvidi saskanīga mobilitāte	Samazinās transporta radītais trokšņa piesārņojuma līmenis. Palielinās gājējiem un mikromobilitātes braucamrīkiem atvēlētās transporta infrastruktūras platība apdzīvotās vietās.
5. Fizisko aktivitāti veicinoša mobilitāte	Pieaug iedzīvotāju īpatsvars, kuri ikdienā galvenokārt pārvietojas ar kājām, vai kā galveno pārvietošanās veidu izmanto velosipēdu.
6. Droša mobilitāte	Samazinās CSNg cietušo (ievainoto un bojā gājušo) cilvēku skaits.

Avots: Liepājas IMRP, DKN IMRP

Mērķu sasniegšanas uzraudzībai tika izstrādāta rezultātīvo rādītāju sistēma. To pamatā izmantoti EK SUMP metodiskie materiāli ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes indikatoru (turpmāk – SUMI) izstrādei. 1-2. tabulā zemāk ir parādīti Liepājas un DKN IMRP ietvertie SUMI (rezultatīvie rādītāji).

1-2. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBAS PLĀNA LĪDZ 2035. GADAM REZULTATĪVO RĀDĪTĀJU SALĪDZINĀJUMS

SUMI kategorija	SUMI nosaukums	
	Liepājas IMRP	DKN IMRP
Iedzīvotāju pārvietošanās modālais sadalījums	Liepājas iedzīvotāju pārvietojumu īpatsvars ar ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem	DKN iedzīvotāju pārvietojumu īpatsvars ar ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem
Sabiedriskā transporta konkurētspēja un ilgtspēja	Liepājas iedzīvotāju tieksme izmantot pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus	Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārvadājumos reģionālajā maršrutu tīklā
	Liepājas pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumu uzticamība	
	Liepājas pilsētas sabiedriskā transporta mēneša abonementa biļetes relatīvā dārdzība	Sabiedriskā transporta izmantošana reģionālajā satiksmē Liepājā un DKN
	Liepājas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla ekoloģiskums	
Mikromobilitātes transportlīdzekļiem (un gājējiem) pielāgotās infrastruktūras pieejamība	Veloinfrastruktūras garums Liepājā	Veloinfrastruktūras garums DKN
		DKN pilsētu un pagastu skaits ar pieejamo veloinfrastruktūru
		Jaunie ietvju savienojumi

SUMI kategorija	SUMI nosaukums	
	Liepājas IMRP	DKN IMRP
	Veloinfrastruktūras garums uz 100 km kopējā ielu tīkla garuma Liepājā	Gājējiem pielāgoto šķērsojumu (gājēju pāreju) skaits uz maģistrālajiem ceļiem un ielām
Multimodālā integrācijas pakāpe	Mobilitātes/Pārsēšanās punktu labiekārtojuma pakāpe	
Transporta sektora ilgtspēja	Mēneša vidējā NO ₂ un PM _{2,5} piesārņojuma koncentrācija (ug/m ³) gaisā Liepājā	
	Vieglo automašīnu gadā radītais CO ₂ emisiju apjoms Liepājā	
Satiksmes drošība	Pēdējos piecos gados vidējais Liepājā CSNg ievainoto un bojāgājušo cilvēku skaits gadā uz 10000 iedzīvotājiem	Pēdējos piecos gados vidējais DKN reģistrētajos CSNg ievainoto un bojāgājušo cilvēku skaits gadā uz 10000 iedzīvotājiem

Avots: Liepājas IMRP, DKN IMRP

Kā redzams 1-2. tabulā, SUMI ir sadalīti sešās funkcionālās kategorijās atkarībā no uzraugāmās transporta apakšsistēmas (sabiedriskais transports, mikromobilitāte) veida, transporta sektora ietekmējamā sociālekonomiskā aspekta (ilgtspēja, drošība), kā arī kompleksiem transporta sistēmu raksturojošajiem aspektiem (modālais sadalījums, multimodālā integrācijas pakāpe). Liepājas IMRP iekļauti 11 SUMI, bet DKN IMRP – astoņi SUMI.

SUMI skaita un formulējuma atšķirības ir saistītas ar to, ka, neskatoties uz identisku mērķu kopumu Liepājas un DKN IMRP, rezultatīvo rādītāju sistēmas izstrādē tika ņemtas vērā abu teritoriju funkcionālās atšķirības un no tām izrietošās atšķirīgās transporta attīstības prioritātes, kā arī atšķirīgā situācija ar datu pieejamību. Zemāks sabiedriskā transporta attīstības potenciāls un tiešās ietekmes sviru trūkums attiecībā uz DKN sabiedriskā transporta piedāvājumu nosaka to, ka DKN IMRP ir mazāks ar sabiedrisko transportu saistīto SUMI klāsts, kā arī netika veikta multimodālās integrācijas pakāpes rādītāja izstrāde. Datu trūkums, kā arī autosatiksmes zemā intensitāte un augstā telpiskā izkliede, bija par pamatu tam, lai DKN IMRP SUMI klāstā neiekļautu vides piesārņojuma un CO₂ emisiju apjoma rādītājus.

Liepājas IMRP tiek papildus rekomendēts veikt pētnieciskos pasākumus vēl sešu uzraudzības rādītāju sagatavošanai. Divi rādītāji vērsti uz sabiedriskā transporta telpiskās un fiziskās pieejamības pakāpes izmaiņu uzraudzību, divi rādītāji ļautu aptvert uzlabojumus gājēju un mikromobilitātes infrastruktūras piedāvājuma kvalitātē, viens rādītājs vērsti uz precīzāku datu iegūšanu par faktisko satiksmes apjomu un modālo sadalījumu pilsētas centrā un viens rādītājs ļautu sekot trokšņu līmeņa izmaiņām pilsētvidē. Savukārt DKN IMRP tiek rekomendēts rezultatīvo rādītāju sistēmu papildināt ar vienu rādītāju, kas paredz organizēt regulāru datu ievākšanu faktiskai satiksmes intensitātes un modālā sadalījuma noteikšanai trīs lielāko DKN pilsētu centros.

1.3.2.4 ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJI

Gan Liepājas IMRP, gan DKN IMRP rīcības plānotas atbilstoši šādiem diviem scenārijiem:

- 1) **Scenārijs Nr.1 jeb Klimata neitralitātes scenārijs;**
- 2) **Scenārijs Nr.2 jeb Līdzsvarotās attīstības scenārijs.**

Abu scenāriju rīcību kopuma galvenā atšķirība izpaužas īstenojamo rīcību vērienā. Klimata neitralitātes scenārijs paredz visu Liepājas un DKN IMRP iekļauto pasākumu īstenošanu. Otrā scenārija nepieciešamība tiek pamatota ar iespējamo ārējā finansējuma nepietiekamību apjomīgo infrastruktūras projektu realizēšanai, tāpēc šie pasākumi tajā nav iekļauti. Papildu tam, Līdzsvarotā attīstības scenārija atšķirīgā iezīme ir mazāks uzsvars uz sabiedrībā nepopulāriem privātā autotransporta mobilitāti ierobežojošajiem pasākumiem.

1-3. tabulā ir dots detalizēts abu scenāriju konceptuālais salīdzinājums.

1-3. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBAS PLĀNA SCENĀRIJU SALĪDZINĀJUMS

Kritērijs		Scenārijs Nr.1	Scenārijs Nr.2
Nosaukums		Klimata neitralitātes scenārijs (<i>Net Zero City 2030</i>) <i>Liepāja: Liepājas valstspilsētas ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plāns 2023 – 2030</i> <i>DKN: Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021 – 2030</i>	Reālais jeb līdzsvarotās attīstības scenārijs
Mērķu sasniegšanas stratēģija		Satiksmi veicinošie pasākumi un izteikti satiksmi ierobežojošie pasākumi.	Satiksmi veicinošie pasākumi un nedaudz satiksmi ierobežojošie pasākumi.
Satiksmi pasākumi	ierobežojošie	Nulles emisiju zonas, maksas iebraukšana pilsētas centrā, satiksmes telpas samazināšana, attālinātais darbs u.c.	Selektīvi pasākumi (bezmaksas <i>Park&go</i> , satiksmes ātruma ierobežojumi, diferencēta autostāvvietu maksa u.c.).
Privātais autotransports		Dotācijas elektromobiļu iegādei, strauja uzlādes infrastruktūras attīstība.	Netiek piešķirtas dotācijas elektromobiļu iegādei, pakāpeniska uzlādes infrastruktūras attīstība.
Sabiedriskā piedāvājums	transporta	Scenārijs Nr.2 + DKN: maršrutu un reisu skaita palielināšana reģionālās nozīmes pārvadājumu maršrutu tīklā. Liepāja: energoefektīvāka un ietilpīgāka sabiedriskā transporta (tramvaja) attīstība, tramvaja ritošā sastāva skaita palielināšana. Ievierojams valsts finansējuma palielinājums reģionālās nozīmes dzelzceļa un autobusu sabiedriskajam transportam. Integrētais regulārā intervāla grafiks, kur galvenais simetrijas mezgls ir Liepājas dzelzceļa stacija.	Maršrutu tīkla optimizācija, uzlabojot pieejamību un ieviešot alternatīvus transporta veidus, tostarp ierīkojot mobilitātes punktus. Liepāja: tiek ieviests regulārais intervālu grafiks.
Sabiedriskā transporta ritošais sastāvs		100% bezemisiju transports (ATD un Liepājas valstspilsētas sabiedriskais transports).	Liepāja: 100% bez emisiju transports tramvaja maršrutos Liepājā un vismaz 35% bezemisiju transports Liepājas pilsētas un ATD autobusu maršrutu tīklā. DKN: Daļēji bezemisiju transports (ATD un Liepājas valstspilsētas sabiedriskais transports).
Lielie transporta infrastruktūras projekti		Liepāja: Satiksmes pārvads pār dzelzceļu, Liepājas apvedceļš, gājēju un velosipēdistu dzelzceļa tunelis pie stacijas atsevišķu pilsētas daļu savienojamības uzlabošanai. DKN: Liepājas apvedceļš u.c. (LVC).	Izvēlēti izmaksu ziņā pieejamāki risinājumi, kas ir mazāk efektīvi, bet atbilst finanšu iespējām.
Finansēšana		DKN: Valsts finansējums sabiedriskajam transportam DKN >+100%.	DKN: Valsts finansējums sabiedriskajam transportam DKN 2023.g.+ikgadējā inflācija, pašvaldības finansējums + iedzīvotāju iesaiste.
Transporta organizācija	plānošana un	Vienotā transporta iestāde Latvijas līmenī (ATD vai cita), deleģējot atsevišķas funkcijas pašvaldībai.	Pašvaldības aģentūra «Liepājas Sabiedriskais transports», ietver Liepāju daļēji tās aglomerāciju (DKN).

Piezīmes:

ATD – valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija", kas organizē reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojumu DKN.

LVC – valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi".

Avots: Liepājas IMRP, DKN IMRP

Nemot vērā izcēlās scenāriju atšķirības, pirmā scenārija īstenošana ļautu ar augstu noteiktības pakāpi sasniegt klimata neitralitātes mērķus, kas Liepājas gadījumā definēti Liepājas valstspilsētas ilgtspējīgas enerģētikas un klimata rīcības plānā 2023 – 2030. gadam (turpmāk – IEKRP2030), bet DKN gadījumā - Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021 – 2030. gadam. Savukārt otrā scenārija īstenošana ļautu Liepājai un DKN saistošos klimata neitralitātes mērķus sasniegt vien daļēji.

1.3.3 RĪCĪBAS PLĀNS

1.3.3.1 LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTA

Liepājas IMRP rīcības plānā iekļauts 91 pasākums. No tiem 40 ir AP2027 iekļautie (vai drīzumā iekļaujamie) pasākumi, bet 51 – Liepājas IMRP Autori piedāvātie pasākumi. Šie pasākumi sadalīti sešās tematiskās apakšnozarēs atbilstoši pasākuma ietekmes objektam vai ietekmes raksturam:

1. Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība;
2. Mikromobilitātes infrastruktūra;
3. Sabiedriskais transports;
4. Satiksmes organizācija;
5. Transporta pārvaldība un plānošana;
6. Sabiedrības informēšana un iedzīvotāju paradumu maiņa.

Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība

Šajā pasākumu apakšnozarē ietilpst 26 pasākumi. Šie pasākumi papildus sagrupēti astoņās grupās:

1. Eiropas transporta tīkla (turpmāk - TEN-T) infrastruktūras uzlabošana;
2. B un C kategorijas ielu uzlabošana;
3. D kategorijas ielu uzlabošana;
4. Transporta infrastruktūras uzlabošana AS "Liepājas Metalurgs" bijušajā teritorijā (Liepājas industriālajā parkā);
5. Transporta savienojumu izveide starp pilsētas apkaimēm;
6. Tramvaja infrastruktūras attīstība;
7. Satiksmes mīrināšanas pasākumu īstenošana;
8. Luksoforu darbības efektivitātes paaugstināšana;
9. Videi draudzīgas transporta infrastruktūras attīstība;

Pirmajās četrās pasākumu grupās lielākoties ietverti pasākumi, kas vērsti uz esošo ielu pārbūvi, atjaunojot brauktuvi segumu, nodrošinot kvalitatīvu infrastruktūru gājējiem un mikromobilitātei, izbūvējot apgaismojuma infrastruktūru. Šeit ietverts arī pasākums Ganību - Zirņu - Ādu ielas krustojuma pārbūvei ar mērķi paaugstināt autosatiksmes plūsmas efektivitāti, kā arī Liepājas apvedceļa izveide, pārbūvējot valsts vietējās nozīmes valsts ceļu V1222 "Nīca-Otaņķi-Grobiņa" ar mērķi reducēt tranzīta autosatiksmes plūsmu pilsētā.

Transporta savienojumu izveides starp pilsētas apkaimēm grupā ietverts viens pasākums - multimodāla satiksmes pārvada (Drāšu – Namdaru iela) pāri dzelzceļam un saistītās infrastruktūras izbūve.

Sestajā pasākumu grupā ietverti pasākumi tramvaja sliežu tīkla paplašināšanai un jaunā tramvaju depo izbūve. Septītajā pasākumu grupā paredzēts īstenot pasākumu kopumu autosatiksmes mīrināšanai un CSNg risku mazināšanai (ātruma ierobežojumi, stāvvietas ielu malās, ātrumaķēdes, satiksmes organizācijas izmaiņas). Astotajā pasākumu grupā iekļauti divi projekti, no kuriem viens paredzēts tādu satiksmes monitoringa sistēmu uzstādīšanu, kas ļauj fiksēt ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, tādējādi nodrošinot CSNg prevenciju, savukārt otrs projekts paredz adaptīvo satiksmes plūsmu kontroles sistēmu uzstādīšanu krustojumos, ar mērķi veicināt autosatiksmes caurlaidspēju pilsētā. Videi draudzīgas transporta infrastruktūras attīstības projekts paredzēts attīstīt videi draudzīgas piedziņas autotransporta uzpildes/uzlādes staciju tīklu.

Mikromobilitātes infrastruktūra

Šajā Liepājas IMRP rīcības plāna tematiskajā kategorijā ietverti 23 pasākumi. Šie pasākumi vērsti uz jaunas veloinfrastruktūras attīstīšanu, kā arī uz esošās veloinfrastruktūras uzlabošanu, piemēram, apvienoto gājēju un velosipēdu ceļu pārveidojot par savstarpēji nodalītu satiksmes telpu gājējiem un mikromobilitātei.

Sabiedriskais transports

Šajā Liepājas IMRP rīcības plāna tematiskajā apakšnozarē ietilpst 30 pasākumi. Tie ir sagrupēti septiņās grupās:

1. Mobilitātes punktu un sabiedriskā transporta pārsēšanās punktu izveide;
2. Sabiedriskā transporta joslu izveide;

3. Luksoforu darbības efektivitātes paaugstināšana;
4. Pieturu optimizācija un labiekārtošana;
5. Vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešana;
6. Tramvaja ritošā sastāva nodrošināšana;
7. Pilsētas autobusu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana.

Pirmajā grupā ietverts vislielākais šīs kategorijas pasākumu skaits (12), un tie paredz 10 mobilitātes/pārsēšanās punktu izveidi Liepājā (Liepājas dzelzceļa stacijas mobilitātes punkta attīstībai atsevišķi izdalīti trīs secīgi īstenojami projekti), kur nodrošināta ērta infrastruktūra pārsēšanai gan sabiedriskā transporta, gan dažādu transporta veidu (privātā auto, mikromobilitātes braucamrīku, sabiedriskā transporta) starpā. Otrā pasākumu grupā iekļauts pasākums papildu sabiedriskā transporta joslas iekārtošanai trīs ielu posmos.

Luksoforu darbības efektivitātes uzlabošanas grupā ietvertais pasākums papildina pirmajā apakšnozarē iekļautos satiksmes uzraudzības un vadības sistēmu uzstādīšanas aktivitātes, paredzot papildus nodrošināt kustības prioritāti tajos regulējamajos krustojumos, kurus šķērso esošais tramvaja maršruts.

Ceturtās grupas pasākumi, pirmkārt, paredz pieturvietu novietojuma plāna izstrādi ar mērķi noteikt slēdzamās/apvienojamās pieturvietas optimālā pieturvietu tīkla izveidei. Papildu tam, iekļauti pasākumi elektronisko tablo un nojumju uzstādīšanai sabiedriskā transporta pieturās.

Piektās pasākumu grupas ietvaros iecerēts veikt pakāpenisku biļešu sistēmas attīstību, sākotnēji piedāvājot jaunus biļešu produktus, piemēram, *check-in/check-out* pēcapmaksas biļetes paveida *mobility-pay-as-you-go (MPAYG)*, ko turpmāk attīsta, izveidojot vienotu biļešu sistēmu, kura ļauj ar vienu biļeti pārvietoties gan Liepājas pilsētā, gan DKN reģionālajā sabiedriskajā transportā. Pēdējā posmā plānots izveidot Maas pakalpojumu, kurā viena biļete nodrošina iespēju veikt braucienus ar dažādiem transporta pakalpojumiem, piemēram, nopērkot biļeti, kuras cenā iekļauts gan sabiedriskā transporta, gan autostāvvietas pakalpojums.

Tramvaja ritošā sastāva nodrošināšanas grupā ietilpst pasākumi jaunu tramvaju iegādei, kuri būs nepieciešami, lai apkalpotu paplašināto tramvaja maršrutu tīklu. Septītajā grupā iekļauts pasākumu kopums, kurā paredzēts veikt bezemisiju (elektriskās piedziņas) autobusu iegādi un tiem nepieciešamās elektrouzlādes infrastruktūras izveidi.

Satiksmes organizācija

Šajā rīcību plāna tematiskajā apakšnozarē iecerēti trīs pasākumi pārmērīgās autosatiksmes intensitātes mazināšanai. To iecerēts panākt ar šādiem pasākumiem:

- Pētījuma izstrāde par autostāvvietu izmantošanu Liepājā un jaunas autostāvvietu maksas politikas izstrādi;
- Maksimālā braukšanas ātruma ierobežošanu Vecliepājas centrā;
- Zemo emisiju zonu ieviešanu Vecliepājas centrā.

Transporta pārvaldība un plānošana

Šajā pasākumu apakšnozarē iekļauti seši pasākumi. No tiem trīs pasākumi ir vērsti uz Liepājas sabiedriskā transporta pārvaldības un plānošanas kapacitātes uzlabošanu. Skatot detalizētāk, šie pasākumi attiecas uz Liepājas valstspilsētas pašvaldības aģentūru "Liepājas Sabiedriskais transports" (turpmāk – LST), un paredz tās kapacitātes paaugstināšanu sabiedriskā transporta plānošanā, bet tālākajos attīstības posmos - sabiedriskā transporta vadības centra izveidi (apstrādājot datu plūsmas no viedierīcēm), kā arī iestādes pārveidi par vienoto sabiedriskā transporta iestādi, pārņemot arī reģionālā sabiedriskā transporta pakalpojuma organizēšanas funkciju DKN teritorijā.

Pārējo trīs pasākumu nolūks ir uzlabot Liepājas pašvaldības informētību par faktisko mobilitātes situāciju pilsētā. Šie pasākumi ietver Liepājas un tās aglomerācijas transporta modeļa izveidi, vienotās transporta datu noliktavas izveidi, kā arī visaptverošu un regulāru iedzīvotāju aptaujāšanu mobilitātes paradumu monitoringa īstenošanai.

Sabiedrības informēšana un iedzīvotāju paradumu maiņa

Šajā rīcības plāna pasākumu apakšnozarē ietilpst trīs pasākumu kopums, kas vērsts uz iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņu. To paredzēts veicināt ar sabiedrības informēšanas pasākumiem, papildinošiem pašvaldības un privātā sektora darbā devēju materiālajiem stimuliem sabiedriskā transporta izmantošanai (neskaitot atlaides sabiedriskā transporta biļetēm), kā arī sniedzot finansiālo atbalstu bezemisiju privātā autotransporta iegādei.

Kopsavilkums

Visu Liepājas IMRP rīcības plāna pasākumu īstenošanai (atbilstoši Klimata neitralitātes scenārijam) nepieciešamā indikatīvā investīciju summa ir 325,8 milj. EUR. Līdzsvarotā attīstības scenārija īstenošanai nepieciešamā indikatīvā investīciju summa ir 179,3 milj. EUR. Šajā scenārijā netiek īstenots

Liepājas apvedceļa projekts (finanšu ietilpīgākais rīcību plāna pasākums; indikatīvā investīciju summa - 56,1 milj. EUR), multimodālā satiksmes pārvada pār dzelzceļu projekts, tramvaja infrastruktūras paplašināšanas un jaunā ritošā sastāva iegādes pasākumi, Liepājas pilsētas sabiedriskā transporta bezemisiju transportlīdzekļu iegādes un to atbalstošās infrastruktūras izbūves pasākumi, sabiedriskā transporta joslu paplašināšanas projekts, zemo emisiju zonas ieviešana pilsētas centrā, kā arī finansiālā atbalsta sniegšana iedzīvotājiem bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei.

1.3.3.2 DKN RĪCĪBAS PLĀNS

DKN IMRP rīcības plānā iekļauti 304 pasākumi, no kuriem 267 ir AP2027 iekļautie pasākumi, bet 37 – DKN IMRP Autori piedāvātie pasākumi. Šie pasākumi ir sadalīti sešās tematiskās apakšnozarēs atbilstoši pasākuma ietekmes objektam vai ietekmes raksturam:

1. Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība;
2. Mikromobilitātes infrastruktūra;
3. Sabiedriskais transports;
4. Satiksmes organizācija;
5. Transporta pārvaldība un plānošana;
6. Sabiedrības informēšana un iedzīvotāju paradumu maiņa.

Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība

Šī ir pasākumu skaita ziņā lielākā tematiskā apakšnozare. Tajā ietilpst 247 pasākumi (97% šo pasākumu ir AP2027 investīciju programmas projekti). Tie ir sadalīti 12 tematiskajās grupās:

1. TEN-T infrastruktūras (valsts galveno autoceļu) uzlabošana;
2. Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu uzlabošana;
3. Pašvaldības ceļu būvniecība;
4. Pašvaldības ceļu uzlabošana;
5. Satiksmes drošības risinājumu ieviešana uz valsts un pašvaldības ceļiem;
6. Tiltu būvniecība;
7. Tiltu atjaunošana;
8. Ielu un ceļu uzlabošana apdzīvotās vietās;
9. Jaunu ielu un ielu savienojumu izbūve;
10. Jaunu stāvlaukumu izbūve apdzīvotās vietās;
11. Ielu apgaismojuma izbūve.

Visbūtiskākie ieguldījumi nepieciešami pirmo divu pasākumu grupu īstenošanai. Grupā "TEN-T infrastruktūras (valsts galveno autoceļu) uzlabošana" iekļauti pieci pasākumi. Tie ir DKN IMRP Autoru piedāvātie projekti. Šajā grupā ir iekļauti tādi projekti, kā Liepājas valstspilsētas apvedceļa izveide, pārbūvējot valsts vietējās nozīmes autoceļu V1222 "Nīca-Otaņķi-Grobiņa", divu krustojumu mezglu pārbūve uz valsts galvenā autoceļa A9 (Ventspils un Bārtas ielu krustojumi ar A9 Grobiņā un A9 krustojumu ar valsts reģionālās nozīmes autoceļu P114), kā arī divi pētnieciskie projekti par piemērotāko risinājumu noteikšanu valsts galvenā autoceļa A9 transporta mezgla izbūvei Grobiņā un A9 posma no Liepājas robežas līdz krustojumam ar P112 pārbūvei. Grupā "Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu uzlabošana" ir doti 12 pasākumi, no kuriem izmaksu ziņā apjomīgākie ir valsts vietējās nozīmes autoceļa V1222 un valsts reģionālā autoceļa P113 "Grobiņa-Bārta-Rucava" pārbūves projekti. Pasākumu skaita ziņā visapjomīgākās ir "Pašvaldības ceļu uzlabošana" grupa (105 rīcības), "Ielu un ceļu uzlabošana apdzīvotās vietās" grupa (59 rīcības) un "Tiltu atjaunošana" grupa (45 rīcības).

Mikromobilitātes infrastruktūra

Šajā tematiskajā apakšnozarē iekļauti 26 pasākumi. No tiem pieci ir DKN IMRP Autoru piedāvātie projekti. Šīs apakšnozares pasākumi sīkāk sagrupēti šādās tematiskajās grupās:

1. Mikromobilitātes infrastruktūras izveide Grobiņas pilsētā;
2. Mikromobilitātes infrastruktūras izveide Aizputes pilsētā;
3. Mikromobilitātes infrastruktūras izveide Priekules pilsētā;
4. Mikromobilitātes infrastruktūras izveide Pāvilostas pilsētā;
5. Mikromobilitātes infrastruktūras izveide pārējās DKN apdzīvotās vietās;
6. Mikromobilitātes infrastruktūras izveide un atjaunošana ārpus DKN apdzīvotām vietām.

Kā izriet no pirmo četru tematisko grupu nosaukumiem, tajos apkopots rīcību kopums mikromobilitātes infrastruktūras izbūvei četrās lielākajās DKN pilsētās. Piektajā tematiskajā grupā iekļauti pasākumi mikromobilitātes infrastruktūras izveidei mazāka izmēra apdzīvotajās vietās (Vaiņodē, Kapsēdē, Bārtā). Visvairāk mikromobilitātes infrastruktūras objektu (15) paredzēts izbūvēt sestās tematiskās grupas pasākumu ietvaros jeb ārpus DKN apdzīvotajām vietām. Vislielākās izmaksas saistītas ar rīcībām mikromobilitātes infrastruktūras tīkla paplašināšanai Grobiņā.

Sabiedriskais transports

Šajā tematiskajā apakšnozarē ietilpst 13 pasākumi, no kuriem 12 ir DKN IMRP Autoru piedāvātie projekti. Tie ir sagrupēti četrās grupās:

1. Mobilitātes punktu izveide;
2. Pieturu izveide, optimizācija un labiekārtošana;
3. Vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešana;
4. Skolēnu klimatneitrālu pārvadājumu nodrošināšana.

Pirmajā grupā iekļauti septiņi pasākumi septiņu mobilitātes punktu un to pavadošās infrastruktūras izveidei (divi mobilitātes punkti Grobiņā, pa vienam – Aizputē, Priekulē, Pāvilostā, Ilmājas dzelzceļa stacijā un Kalvenes dzelzceļa stacijā). Otrajā grupā ir četri pasākumi. Divi no tiem paredz pieturvietu un ar tām saistītās infrastruktūras (pieturvietu platformas un nojumes, ietvju savienojumi, autostāvvietas, apgaismojuma) izbūvi uz valsts galvenā autoceļa A9, kā arī izraudzīto pieturvietu infrastruktūras atjaunošana Priekules pilsētā un jauno pieturvietu un saistītās infrastruktūras izbūvi Nīcā. Trešajā grupā ir dots viens kompleksais pasākums, kas paredz vienotās biļetes LST un ATD maršrutu tīklos ieviešanu, saskaņotās tarifu politikas un *check-in/check-out* sistēmas paveida MPAYG (sabiedriskā transporta pēcapmaksas sistēma) biļešu sistēmas, kas paredz iespēju veikt arī braucienu pēcapmaksu, pilotprojekta īstenošanu, kā arī Liepājas un DKN A-B-C-D zonu biļetes (vienotās biļetes) ieviešanu. Ceturtajā grupā iekļauts viens pasākums, paredzot zaļā, mazizmešu vai bezizmešu transporta iegādi un transporta organizēšanas sistēmas ieviešanu nokļūšanai uz vispārējās un interešu izglītības iestādēm.

Satiksmes organizācija

Satiksmes organizācijas tematiskajā apakšnozarē ietilpst pieci pasākumi. Tie visi ir saistīti ar satiksmes organizācijas uzlabošanu DKN pilsētās. Pirmais projekts ir mērķēts uz samazinātā ātruma zonu ieviešanu Grobiņā, Aizputē un Durbē. Otrais projekts paredz satiksmes lēnināšanas risinājuma integrēšanu Priekules pilsētā, kas ir papildinošs pasākums Priekules mobilitātes punkta izveides projektam, ar mērķi uzlabot satiksmes drošību gājējiem un mikromobilitātes rīku lietotājiem uz gājēju pārejas, kas nodrošinās piekļuvi jaunajam mobilitātes punktam. Divu pasākumu ietvaros plānots veikt divu krustojumu pārbūvi – vienu Priekulē un vienu Durbē. Krustojumu pārbūves nolūks ir uzlabot satiksmes drošību un gājēju/mikromobilitātes satiksmes plūsmu šajos krustojumos. Piektais projekts paredz veikt M. Namiķa un Bārtas ielas krustojuma pārbūvi Grobiņā (vienīgais šīs tematiskās apakšnozares projekts, kas iekļauts AP2027).

Transporta pārvaldība un plānošana

Tematiskā apakšnozare iekļauj 10 pasākumus, kuri sadalīti piecās tematiskās grupās. Grupā “Sabiedriskā transporta pārvaldība” ietilpst četri DKN IMRP Autoru izstrādātie un ar sabiedriskā transporta pārvaldības pilnveidošanu DKN saistīti pasākumi:

- LST reorganizācija par vienoto sabiedriskā transporta iestādi un tās kapacitātes paaugstināšana (LST pārņem sabiedriskā transporta pakalpojuma funkcijas organizēšanu DKN);
- Pētījums par DKN skolēnu pārvadājumu maršrutu iekļaušanu reģionālajā maršrutu tīklā;
- Pilotprojekts jaunu pasažieru pārvadājumu modeļu sabiedriskajā transportā pētīšanai un aprobēšanai;
- Reģionālo maršrutu tīkla pārskatīšana - Sabiedriskā transporta plāna izstrāde.

Vēl viens DKN IMRP Autoru piedāvātais pasākums ir saistīts ar transporta plānošanu, un paredz regulāru, visaptverošu un uzticamu DKN iedzīvotāju kvantitatīvo apsekojumu īstenošanu ar mērķi apzinātu DKN iedzīvotāju mobilitātes paradumus.

Pārējās trīs tematiskajās grupās iekļautie pieci pasākumi ir ņemti no AP2027. Divi pasākumi ir saistīti ar informācijas apkopošanu un apstrādi plānveidīgai ielu un ceļu kvalitātes uzlabošanas plānu izstrādei. Tematiskajā grupā “Piekļuves uzlabošana atsevišķām sabiedrisko objektu grupām” ietilpst divi pasākumi: (1) apzināt transporta infrastruktūras nepilnības piekļūšanas nodrošināšanai izglītības iestādēm un pagastu pārvaldēm, un sagatavot risinājumus šo nepilnību novēršanai, (2) piekļuves

uzlabošana Medzes pagasta Kvicu un Antuļu kapsētām. Pēdējā tematiskajā grupā ir dots pasākums atbalsta sniegšanai nemotorizēto transportlīdzekļu (velo, skūteri, u.tml.) un velo apkopes infrastruktūras izveidei izglītības iestāžu un sabiedrisku objektu tuvumā.

Sabiedrības informēšana un iedzīvotāju paradumu maiņa

Tematiskā apakšnozarē ietilpst trīs pasākumi, kuri paredz iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņas veicināšanu caur:

- Sabiedrības informēšanas un iesaistes pasākumiem;
- Materiālo stimulu sistēmas izveidi DKN sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšanai (papildus vienotajai tarifu un biļešu sistēmai);
- Atbalsta nodrošināšana bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei iedzīvotājiem (Klimata un enerģētikas ministrijas īstenotās aktivitātes; Pašvaldība nodrošina sabiedrības informēšanas un citus nepieciešamos atbalsta pasākumus iedzīvotājiem).

Kopsavilkums

Visu DKN IMRP rīcības plāna pasākumu īstenošanai (atbilstoši Klimata neitralitātes scenārijam) nepieciešamā indikatīvā investīciju summa ir 192,1 milj. EUR. Līdzsvarotā attīstības scenārija īstenošanai nepieciešamā indikatīvā investīciju summa ir 128,4 milj. EUR. Galvenās izmaksu atšķirības veido šādi investīciju projekti, kas ir iekļauti Klimatneitralitātes scenārijā:

- Liepājas apvedceļa būvniecība (56,1 miljons EUR);
- Trīs mobilitātes punktu izbūve pie Grobiņas, Ilmājas un Kalvenes dzelzceļa stacijām (6,9 miljoni EUR);
- Veikt zaļā, mazizmešu vai bezizmešu transporta iegādi un ieviest transporta organizēšanas sistēmu nokļūšanai uz vispārējās izglītības iestādēm, interešu izglītības pasākumiem, sadarbības iestādēm (1,5 miljoni EUR).

Papildu šiem pasākumiem, Klimatneitralitātes scenārija ietvaros paredzēts īstenot arī rīcību "Atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei iedzīvotājiem", taču izmaksas šīs rīcības īstenošanai tiks precizētas vēlāk atbilstoši pieejamā finansējuma apjomam un iedzīvotāju pieprasījuma līmenim.

2. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ATBILSTĪBA VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶIEM

2.1 STARPTAUTISKIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI

Šajā nodaļā apskatītie starptautiskie vides aizsardzības mērķi ir izvēlēti atbilstoši tematiskajam plānojumam - transporta un mobilitātes jomā, kas visvairāk ietekmē siltumnīcefekta gāzu emisijas (turpmāk - SEG), gaisa piesārņojumu un enerģijas avotus. Šajā ziņojumā ir ņemti vērā arī citi ES mērķi un tiesību akti, kas ir transponēti Latvijas Republikas tiesību aktos.

2.1.1 APVIENOTO NĀCIJU ORGANIZĀCIJAS VISPĀRĒJĀ KONVENCIJA PAR KLIMATA PĀRMAIŅĀM UN PARĪZES NOLĪGUMS

Parīzes nolīgums ir Apvienoto Nāciju Organizācijas (turpmāk – ANO) Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (2015. gada 12. decembrī (COP21) apstiprināts starptautisks līgums), kura mērķis ir stiprināt globālo rīcību klimata pārmaiņu novēršanai un:

- Noturēt globālo sasilšanu būtiski zem 2° C robežām, salīdzinot ar pirms-industriālo līmeni, un censties ierobežot temperatūras pieaugumu 1,5° C robežās, jo tas būtiski samazinās klimata pārmaiņu izraisītos riskus un ietekmes;
- Uzlabot pielāgošanos klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un sekmēt noturīgumu pret klimata pārmaiņām;
- Sekmēt investīciju novirzi saskaņā ar oglekļa mazietilpīgu un pret klimata pārmaiņām noturīgu attīstību.

Parīzes nolīgums ir saistošs visām valstīm.

Parīzes nolīgums paredz samazināt SEG emisijas par vismaz 40% līdz 2030.gadam salīdzinājumā ar 1990.gadu. Parīzes nolīgums ir saistīts arī ar ANO Ilgtspējīgas attīstības 13.mērķi "Rīcība klimata jomā" - veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi.

Katram Parīzes nolīguma parakstītājam, tostarp ES, ir jāīsteno nacionāli noteikti mērķi. Parīzes klimata nolīgums un Eiropas Zaļais kurss ir cieši saistīti, jo abu mērķis ir ierobežot klimata pārmaiņas.

Konvencija par robežšķērsojošo gaisa piesārņošanu lielos attālumos un tās protokoli tika pieņemti 1979. gadā ar galveno mērķi ierobežot, samazināt un novērst robežšķērsojošo gaisa piesārņojumu. Latvija ratificēja ANO 1979. gada Konvenciju par robežšķērsojošo gaisa piesārņošanu lielos attālumos (Ženēvas konvencija) ar MK 1994. gada 7. jūnija lēmumu Nr. 63. Pēc konvencijas stāšanās spēkā tika pieņemti astoņi protokoli, kuru prasību ievērošanai jānodrošina gaisa piesārņojuma monitorings, emisiju aprēķini, piesārņojuma novēršanas pasākumi u.c. Latvija ir pievienojusies pusei no protokoliem, kuru starpā ir arī Gēteborgas protokols „Par paskābināšanas, eutrofikācijas un piezemes ozona līmeņa samazināšanu” (2004.gadā un tā 2012. gada grozījumus (2019. gadā)), kurā būtiska nozīme ir veltīta transporta sektora emisijām. Saskaņā ar protokola prasībām dalībvalstīm ir jāizveido un jāattīsta mazāku piesārņojumu radošas transporta sistēmas un jāveicina tādas transporta pārvaldības sistēmas, kas samazinātu ceļu satiksmes radīto kopējo emisiju apjomu. Papildu tam, protokola VIII pielikums nosaka degvielu un jauno mobilo piesārņojuma avotu robežvērtības.

Eiropas Ekonomikas kopienas konvencija par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem (Orhūsas konvencija). Orhūsas konvencija ir pieņemta 1998. gadā ar mērķi aizsargāt ikvienas personas tiesības dzīvot vidē, kas atbilstu personas veselības stāvoklim un labklājībai, tādēļ katrai valstij, kas parakstījusi konvenciju, saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem ir jāgarantē tiesības piekļūt informācijai, sabiedrības dalība lēmumu pieņemšanā, un iespēja griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem. Lai nodrošinātu konvencijas mērķa īstenošanu Latvijā, sabiedrības līdzdalība ir iekļauta Satversmē, kuras 115. pants nosaka, ka valsts aizsargā ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, sniedzot ziņas par vides stāvokli un rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu, kā arī virknē normatīvo aktu, kuru starpā ir arī MK 2014. gada 2. decembra noteikumi Nr.737 „Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi”.

2.1.2 EIROPAS SAVIENĪBAS MĒRĶI

2.1.2.1 ZAĻAIS KURSS

EK 2019. gada decembrī uzsāka Eiropas Zaļā kursa rīcībpolitikas īstenošanu. Zaļais kurss ir EK izvirzīto politikas iniciatīvu kopums (ar vairākām pakotnēm) ar galveno mērķi panākt, lai ES 2050. gadā kļūtu klimatneitrāla, jeb lai sasniegtu nulles emisijas līdz 2050.gadam. ES Zaļais kurss izvirza mērķi 2030.gadā samazināt SEG emisijas par 55% salīdzinot ar 1990.gadu, un šis mērķis tiks sasniegts ar attiecīgu politiku un likumdošanas pakotnes izveidošanu un īstenošanu².

Zaļā kursa ietvaros ir izveidoti rīcības plāni, lai nodrošinātu aprites ekonomiku, ēku atjaunošanu, vidi bez piesārņojuma, ekosistēmu un bioloģisko daudzveidību, transportu un stratēģiju no lauka līdz galdam videi draudzīgākai un veselībai labvēlīgākai lauksaimniecībai.

Šajā kopumā ir iekļautas iniciatīvas, kas attiecas uz klimata, vides, enerģētikas, transporta, rūpniecības, lauksaimniecības un ilgtspējīga finansējuma jomu – tās visas ir savstarpēji cieši saistītas. Zaļais kurss ir kā jumta ietvardokuments, kura paspārnē tiek attīstītas vides politikas jau konkrētiem uzdevumiem.

2.1.2.2 GATAVI MĒRĶRĀDĪTĀJAM 55 ("FIT FOR 55")

2021. gada 14. jūlijā EK nāca klajā ar apjomīgu pārskatīto normatīvo aktu priekšlikumu pakotni visai ES tautsaimniecības transformācijai, kas izstrādāta, lai šajā desmitgadē veiksmīgi īstenotu Zaļā kursa mērķus.

Pakotne ietver visaptverošus un savstarpēji saistītus ES normatīvo aktu priekšlikumus klimata, enerģētikas, zemes izmantošanas, transporta un nodokļu politikās.

Attiecībā uz transportu, pakotne "Gatavi mērķrādītājam 55" nosaka mērķi samazināt CO₂ emisijas no transporta sektora par 55% līdz 2030.gadam, ietverot ceļu transportu, aviāciju un kuģniecību. Ir izstrādāti priekšlikumi stingrākiem CO₂ emisiju standartiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. 2035.gadā tiem jābūt ar nulles CO₂ emisijām, kas nozīmē pāreju uz pilnībā elektrificētiem transportlīdzekļiem. Pakotē ir ietverti arī priekšlikumi oglekļa emisiju cenām, emisiju tirdzniecībai (ieskaitot transporta sektoru), paaugstinātas energoefektivitātes prasības un oglekļa nodokļa mehānismi³.

ES atbalsta un veicina SUMP izstrādi, lai veicinātu pāreju uz ilgtspējīgākām transporta modalitātēm.

2.1.2.3 ILGTSPĒJĪGAS UN VIEDAS MOBILITĀTES STRATĒGIJA

Eiropas zaļajā kursā pausts aicinājums par 90 % samazināt transporta radītās SEG emisijas un tādējādi ES līdz 2050. gadam kļūt par klimatneitrālu ekonomiku, vienlaikus tiecoties uz nulles piesārņojuma mērķi. Lai panāktu šīs sistēmiskās izmaiņas, nepieciešams: (1) padarīt visus transporta veidus ilgtspējīgākus, (2) nodrošināt ilgtspējīgo alternatīvu plašu pieejamību multimodālo pārvadājumu sistēmā un (3) ieviest pareizos stimulus, kas veicinās pārkārtošanos⁴.

Stratēģija paredz sekojošus mērķus⁵:

- Līdz 2030. gadam:
 - pa ES autoceļiem brauks vismaz 30 miljoni bezemisiju transportlīdzekļu;
 - 100 Eiropas pilsētas kļūs klimatneitrālas;
 - ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms divkārsosies;
 - regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā ES vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem;
 - lielā mērogā tiks izvēsta automatizēta mobilitāte;
 - bezemisiju kuģi būs gatavi ieviešanai tirgū.
- Līdz 2035. gadam:
 - lielie bezemisiju gaisa kuģi būs gatavi ieviešanai tirgū.

² Pieejama vietnē: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

³ Pieejama vietnē: <https://www.kem.gov.lv/lv/gatavi-merkrauditajam-55-fit-55>

⁴ Pieejama vietnē: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-mobility-transport-achievements-2019-2024/sustainable-smart-mobility_en

⁵ Pieejama vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>

- Līdz 2050. gadam:
 - gandrīz visi viegie automobiļi, furgoni, autobusi, kā arī jauni lielas noslodzes transportlīdzekļi būs bezemisiju;
 - dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms divkārsosies;
 - ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms trīskārsosies;
 - visaptverošajā tīklā darbosies multimodālais TEN-T, kas aprīkots ilgtspējīgam un viedam transportam ar ātrgaitas savienojamību.

2.1.2.4 ES GAISA, ŪDENS UN AUGSNES NULLES PIESĀRŅOJUMA RĪCĪBAS PLĀNS

Nulles piesārņojuma iecere ir transversāls mērķis, kas dod ieguldījumu ANO ilgtspējīgas attīstības programmas 2030. gadam realizēšanā, un ir komplementāra 2050. gadam izvirzītajam klimatneitralitātes mērķim sinerģijā ar tīru un apritīgu ekonomiku un biodaudzveidības atjaunošanas mērķiem. Tā ir daudzu Eiropas zaļā kursa un citu iniciatīvu neatņemama sastāvdaļa⁶.

Saskaņā ar ES tiesību aktiem, zaļā kursa iecerēm un sinerģijā ar citām iniciatīvām ES līdz 2030. gadam:

1. Par vairāk nekā 55 % jāsamazina gaisa piesārņojuma ietekme uz veselību (priekšlaicīgas nāves gadījumi);
2. Jāpanāk, ka par 30 % mazāk cilvēku pastāvīgi traucē transporta troksnis;
3. Jāpanāk, ka gaisa piesārņojums apdraud par 25 % mazāk ES ekosistēmu biodaudzveidību.

2.1.2.5 EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAS

Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva (ES) 2016/2284 (2016. gada 14. decembris) par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu, un ar to groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK (turpmāk -NEC direktīva) (pieņemta 2016. gada 31. Decembrī) nosaka ES dalībvalstīm emisiju samazināšanas mērķus salīdzinājumā ar 2005. gadu⁷.

2-1. TABULA. LATVIJAI NOTEIKTIE EMISIJU SAMAZINĀŠANAS MĒRĶI KĀ PROCENTUĀLS SAMAZINĀJUMS PRET 2005. GADA EMISIJĀM

Jebkurā no gadiem laikposmā no 2020. līdz 2029. gadam (NEC direktīvas mērķis 2020)		Jebkurā no gadiem laikposmā no 2030. gada (NEC direktīvas mērķis 2030)
SO ₂	8%	46%
NO _x II	32%	34%
NMGO ₂	27%	38%
NH ₃	1%	1%
PM _{2.5}	16%	43%

Avots: LVĢMC. 2024. gadā iesniegtās gaisu piesārņojošo vielu inventarizācijas kopsavilkums

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu ir daļa no ES centieniem samazināt atkarību no tradicionālajiem fosilajiem degvielas avotiem un veicināt videi draudzīgākas alternatīvas. Galvenais mērķis ir izveidot un attīstīt alternatīvās degvielas infrastruktūru, kas atbalsta tīru un ilgtspējīgu transportu visā Eiropā. Direktīva prasa dalībvalstīm izveidot infrastruktūru, kas nodrošina piekļuvi alternatīviem degvielas avotiem (piemēram, uzlādēšanas stacijām elektromobiļiem, gāzes uzpildes stacijām, ūdeņraža uzpildes punktiem utt.).

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (pārstrādāta redakcija) (pieņemta 2024. gada 23. oktobrī) (turpmāk – Direktīva 2024/2881) nosaka prasības gaisa kvalitātes mērījumu veikšanai, gaisu piesārņojošo vielu pieļaujamajai koncentrācijai gaisā, kā arī pienākumu rīkoties, ja gaisa kvalitāte kādā no gaisa kvalitātes monitoringa stacijām nav atbilstoša. Šī direktīva aizstāj iepriekš izstrādātās gaisa kvalitātes jomas direktīvas (Direktīva 2008/50/EK un Direktīva 2004/107/EK). Šī direktīva nosaka stingrākus gaisa kvalitātes normatīvus no 2030.gada.

⁶ Pieejama vietnē: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400>

⁷ Pieejama vietnē: <https://videscentrs.lvqmc.lv/lapas/gaisa-piesarnojums>

2024.g. sākumā Eiropas Parlaments konceptuāli vienojās par jauniem, stingrākiem normatīviem, kuri tika apstiprināti Direktīvā 2024/2881 (skatīt tabulas 2-2. un 2-3. un 2-4. attiecībā uz PM₁₀, PM_{2.5} un slāpekļa dioksīdu NO₂).

2-2. TABULA. ILGTERMIŅA NORMATĪVI DAĻIŅĀM PM₁₀ UN DAĻIŅĀM PM_{2.5}, 2024. GADS

Piesārņotājviela	Līdz 2030, ug/m ³	No 2030, ug/m ³
PM _{2.5} , 1 gads	25	10
PM ₁₀ , 1 gads	40	20

Avots: Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai

2-3. TABULA. ĪSTERMIŅA NORMATĪVI DAĻIŅĀM PM₁₀ UN DAĻIŅĀM PM_{2.5}, 2024. GADS

Piesārņotājviela	Līdz 2030, ug/m ³	No 2030, ug/m ³
PM _{2.5} , 24 h	-	25 (18 dienas)
PM ₁₀ , 24 h	50 (35 dienas)	45 (18 dienas)

Avots: Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai

2-4. TABULA. ILGTERMIŅA UN ĪSTERMIŅA NORMATĪVI SLĀPEKĻA DIOKSĪDAM NO₂, 2024. GADS

Piesārņotājviela	Līdz 2030, ug/m ³	No 2030, ug/m ³
NO ₂ , 1 gads	40	20
NO ₂ , 24 h	-	50 (ne vairāk kā 18 reizes gadā)
NO ₂ , 1 h	200 (ne vairāk kā 18 reizes gadā)	200 (ne vairāk kā 3 reizes gadā)

Avots: Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai

2.2 NACIONĀLIE VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶI

2.2.1 LATVIJAS GAISA PIESĀRŅOJUMA SAMAZINĀŠANAS RĪCĪBAS PLĀNS 2020.-2030. GADAM

Latvijas **Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030. gadam** (apstiprināts ar MK rīkojumu Nr.197 2020.gada 16.aprīlī)⁸ ir paredzējis mērķus un rīcības, lai palīdzētu nodrošināt ES līmenī noteikto gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķu 2020., 2025. un 2030. gadam izpildi un veicinātu cilvēku veselības un ekosistēmu aizsardzībai atbilstošas gaisa kvalitātes sasniegšanu Latvijas pilsētās.

Plānā izvirzīti deviņi rīcības virzieni gaisa piesārņojuma mērķu sasniegšanai:

- Emisiju samazināšana no rūpniecības sektora un sadedzināšanas iekārtām un efektīvāka noteikto prasību izpildes kontrole;
- Energoefektivitātes paaugstināšana ēkās;
- Emisiju samazināšana no sadedzināšanas iekārtām mājāsaimniecību sektorā;
- Emisiju samazināšana transportā ar alternatīvo degvielu plašāku izmantošanu;
- Nodokļu sistēmas pilnveidošana ar mērķi veicināt gaisu piesārņojošo emisiju samazināšanu;
- Emisiju samazināšana lauksaimniecības sektorā;
- Nacionālās emisiju inventarizācijas sistēmas pilnveidošana;
- Gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmu izstrāde pašvaldībās;
- Rīgā veicamie pasākumi gaisa kvalitātes uzlabošanai.

⁸ Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam>

Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020 - 2030. gadam Liepājas pilsētai paredz sasniegt 2-5. tabulā norādītos progresu rādītājus.

2-5. TABULA. GAISA KVALITĀTES PROGRESA RĀDĪTĀJS LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAI

Nr.	Progresu rādītājs	Situācija laikā no 2013.-2017. gadam	Mērķa vērtība 2020.-2030. gadam	Datu avots
1.	Liepāja netiek pārsniegts gaisa kvalitātes augšējais piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis nevienai gaisu piesārņojošajai vielai	Tiek pārsniegts noteiktais augšējais sliekšnis šādām vielām: - daļiņas PM ₁₀ un PM _{2.5} - benz(a)pirēns	Netiek pārsniegts augšējais sliekšnis	LVĢMC un pašvaldību monitoringa stacijās veikto mērījumu rezultāti.

Avots: Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030. gadam

Latvijas nacionālās vides un klimata aizsardzības mērķi, un plānošanas dokumenti ir ietverti vairākos nozīmīgos nacionālajos plānos un stratēģijās, kas kalpo kā ceļvedis valsts ilgtspējīgai attīstībai. Nākamajās apakšsadaļās ir aprakstīti daži no svarīgākajiem.

2.2.2 AKTUALIZĒTAIS NACIONĀLAIS ENERĢĒTIKAS UN KLIMATA PLĀNS 2021.–2030. GADAM

Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam (aktualizētais)⁹ (turpmāk – NEKP2030) ir ilgtermiņa enerģētikas un klimata politikas plānošanas dokuments, kas nosaka Latvijas valsts enerģētikas un klimata politikas pamatprincipus, mērķus un rīcības virzienus laika periodam līdz 2030. gadam.

Plāns izstrādāts vadoties pēc vienotā ES regulējuma, kura mērķis ir nodrošināt ES dalībvalstu uzņemto saistību izpildi kontekstā ar ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Parīzes nolīgumu. Vienotais Eiropas nacionālo Plānu regulējuma mērķis ir nodrošināt, ka ES zaļā transformācija tiek īstenota saskaņīgi un izvairoties no būtiskām kādas atsevišķas dalībvalsts priekšrocības Eiropas iekšējā tirgū.

Vienotais Eiropas regulējums paredz, ka dalībvalstis savos nacionālajos Plānos ietver politikas un pasākumus, kas aptver piecas galvenās Eiropas enerģētikas savienības dimensijas: dekarbonizācija, energoefektivitāte, enerģētiskā drošība, iekšējie enerģijas tirgi, pētniecība, inovācija un konkurētspēja.

Transporta sektorā ir veicami pasākumi vairākos virzienos:

1. Dzelzceļa transporta nozīmes stiprināšana;
2. Sabiedriskā transporta pieejamības un kvalitātes uzlabošana;
3. Latvijas autoparka atjaunošana ar zemu emisiju vai bezemisiju transporta līdzekļiem un pakāpeniska Latvijas autoparka vidējā vecuma samazināšana.

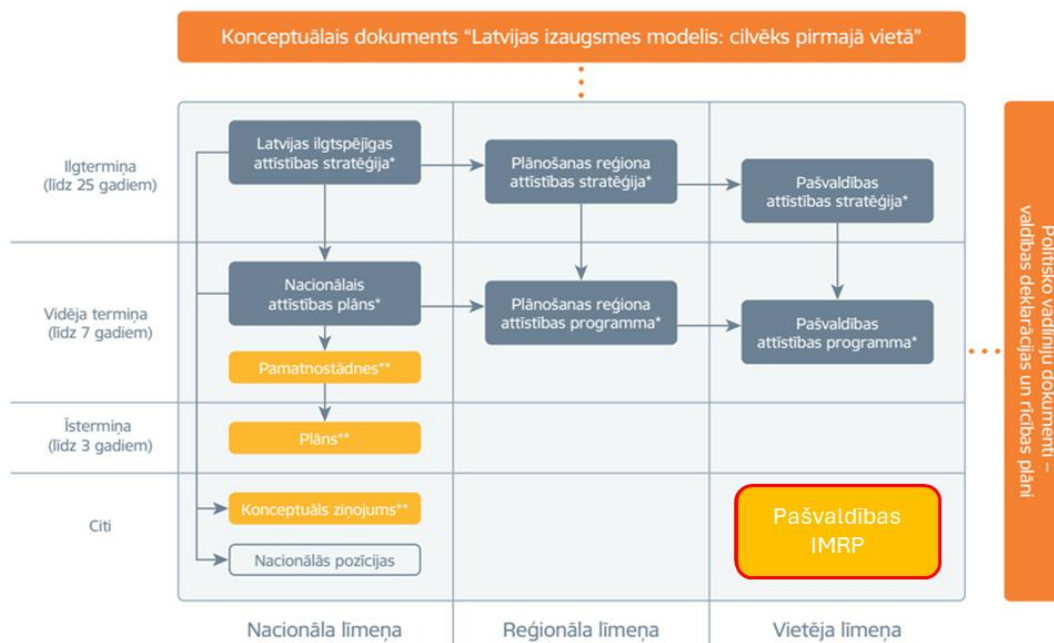
Lai to nodrošinātu, pirmkārt, nepieciešams attīstīt nodokļu politiku, kas stimulē autoparka nomaiņu un stiprina "piesārņotājs maksā" principa piemērošanu. Otrkārt, jāattīsta atbalsta programmas transportlīdzekļu nomaiņai konkrētām mērķa grupām, fokusējoties uz mazaizsargātajiem transporta lietotājiem vai komersantiem (arī pašvaldību komersantiem), fokusējoties uz vieglo un kravas transportlīdzekļiem un sabiedrisko transportu. Treškārt, nepieciešams attīstīt transporta enerģijas infrastruktūru ar alternatīvo degvielu uzpildes punktiem. Jāveicina sabiedrības paradumu maiņa, dažādojot sabiedriskā transporta pakalpojumus, attīstot mikromobilitāti un pārveidojot pilsētplānošanas risinājumus. Papildu tam, būtiski ir pielāgot ceļu infrastruktūru klimatisko apstākļu ekstremālajām izpausmēm, kas ir sevišķi svarīgi civilās aizsardzības pasākumu īstenošanas un satiksmes drošības kontekstā.

Transporta sektorā galvenie Latvijas mērķi CO₂ samazināšanā ir: (1) SEG emisiju apjoma samazināšana par 21,2% salīdzinājumā ar 2005.gadu (2022. gadā SEG emisiju apjoms bija par vienu procentu lielāks nekā 2005. gadā); (2) atjaunojamās enerģijas īpatsvars kopējā transporta enerģijas patēriņā 2030. gadā sasniedz 29% (2022. gadā - 3.1%).

⁹ Pieejams vietnē: <https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-20212030gadam>

3. PLĀNOŠANAS DOKUMENTA SASAISTE AR CITIEM ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM

Latvijā nav spēkā esošu normatīvo aktu, kas regulētu IMRP izstrādi, kas balstās uz SUMP principiem. Līdz ar to IMRP ir uzskatāms par nozaru politikas plānošanas dokumentu, kas pakārtots attiecīgā teritoriālā līmeņa vidējā plānošanas termiņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentam. Pašvaldību līmenī izstrādāts SUMP būtu klasificēts kā pašvaldības attīstības programmai pakārtots tematiskais plānojums (skatīt ar sarkano kontūru izcelto figūru 3-1. attēlā zemāk).



3-1. ATTĒLS. ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTU HIERARHIJA

Avots: Pārresoru koordinācijas centrs, SIVN Autori

Balstoties uz iepriekš minēto, zemāk hierarhiskajā kārtībā uzskaitīti attīstības plānošanas dokumenti, kuri ir hierarhiski augstāki un tematiski saistoši Liepājas un DKN IMRP izstrādei.

3.1 NACIONĀLAIS LĪMENIS

3.1.1 LATVIJAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2030. GADAM

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (turpmāk - LATVIJA2030) transporta nozare nav izcelta, kā atsevišķa prioritāte vai rīcības virziens, taču transports tiek izcelts kā līdzeklis, lai sasniegtu tādas LATVIJA2030 prioritātes, kā "Iespēju vienlīdzība un vidusšķiras veidošanās" (paredzot mobilitātes iespējas visām sociālām grupām), "Dzīves kvalitāte un pievilcīga dzīves vide", "Atjaunojama un droša enerģija" un "Telpiskā attīstības perspektīva" (kā viens no rīcības virzieniem noteikta sasniedzamības uzlabošana).

Izvelkot galveno, LATVIJA2030 paredz īstenot energoefektīvu un videi draudzīgu transporta politiku, attīstot videi draudzīgu transportu, kā arī gājēju ielas, veloceļus un zaļos koridorus. Vienlaicīgi dokuments paredz iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošanu, īstenojot savlaicīgu transporta infrastruktūras plānošanu, integrētas sabiedriskā transporta sistēmas veidošanu, autoceļu tīkla attīstību un dzelzceļa transporta attīstību. Lauku teritoriju attīstības kontekstā tiek uzsvērtas attīstības centru izaugsmes un pilsētu un lauku mijiedarbības nepieciešamība, kuru iespējams sekmēt uzlabojot mobilitātes iespējas, tostarp nodrošinot attīstības centru sasniedzamību lauku iedzīvotājiem, kā arī radot iespējas lauksaimniecības un mežsaimniecības produkcijas realizācijai.

3.1.2 NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS 2021.-2027.GADAM

Nacionālajā attīstības plānā 2021.-2027.gadam jeb (turpmāk - NAP2027) nav izdalīta atsevišķa transporta nozares attīstībai veltīta prioritāte, taču tai tiek piešķirta kritiska loma "Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība" prioritātes mērķu sasniegšanai. Saistītā rīcības virziena "Tehnoloģiskā vide un pakalpojumi" aprakstā minēts, ka NAP2027 mērķis transporta sektorā ir izveidot integrētu, ilgtspējīgu transporta sistēmu, kas sniedz kvalitatīvas cilvēku un kravu mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā, nodrošina gan vietējo sasniedzamību, izmantojot dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, gan arī starptautisko savienojamību, pilnībā iekļaujoties ES TEN-T (Rail Baltica) un nodrošinot TEN-T un visaptverošā tīkla sasaisti.

3.1.3 TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2021.-2027. GADAM

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam ir valsts vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai. Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam definēts, ka transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu tautsaimniecību.

3.1.4 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA NĀKOTNES KONCEPCIJA 2021.-2030. GADAM

Lai veicinātu, ka cilvēki privātā autotransporta vietā biežāk izvēlas sabiedrisko transportu, ATD kopā ar Satiksmes ministriju izstrādājusi Sabiedriskā transporta nākotnes koncepciju 2021. - 2030. gadam.

Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija 2021.-2030. gadam paredz:

- Dzelzceļu kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu;
- Autobusus kā dzelzceļa pārvadājumu papildinājumu;
- Komerčiālo jeb valsts nedotēto maršrutu ieviešanu sākotnēji astoņos maršrutu savienojumos ar Rīgu;
- Bezmaksas sabiedriskā transporta nodrošināšanu sākotnēji 20 maršrutos;
- Valsts garantēto pakalpojumu apjomu jeb dotējamo autobusu maršrutu tīklu, kas iedalīts 16 daļās.

3.2 REĢIONĀLAIS LĪMENIS

Liepāja un DKN atrodas Kurzemes plānošanas reģionā, tāpēc tām ir saistoši šī plānošanas reģiona attīstības plānošanas dokumenti. Šajā teritoriālajā līmenī identificēti trīs Liepājas un DKN IMRP vistiešāk saistošie attīstības plānošanas dokumenti.

3.2.1 KURZEMES PLĀNOŠANAS REĢIONA ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJĀ 2015.-2030.GADAM

Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2015.-2030.gadam mobilitātes attīstības jautājumi izklāstīti sadaļā par reģiona attīstības telpisko perspektīvu. Apakšsadaļā "Vietu sasniedzamība un infrastruktūra" izvirzīts mērķis *"nodrošināt labu vietu sasniedzamību, izmantojot energoefektīvus un ekoloģiski drošus risinājumus"*. Šī mērķa sasniegšanai tiek norādīts, ka *"nepieciešams mainīt attieksmi pret sasniedzamības plānošanu uz vietu orientētu pieeju, kas balstās uz integrētu infrastruktūras un satiksmes organizācijas plānošanu noteiktā teritorijā"*.

3.2.2 KURZEMES PLĀNOŠANAS REĢIONA ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA 2021.-2027. GADAM

Vidējā termiņa attīstības plānošanas dokumentā "Kurzemes plānošanas reģiona attīstības programma 2021.-2027. gadam" ietverta prioritāte "Ilgtspējīga mobilitāte". Prioritātes mērķis ir *"attīstības centru un apdzīvotu vietu sasniedzamības nodrošināšana, izmantojot kvalitatīvu, videi draudzīgu, drošu un pieejamu transporta infrastruktūru, paplašinot transportēšanas pakalpojuma klāstu"*. Plānošanas

dokumentā tiek atzīmēta arī viedu mobilitātes risinājumu ieviešanas nozīmība reģionā. Šī rīcības virziena būtība izpaužas tajā, ka transporta sistēmas pilnveidošana notiek, izmantojot informācijas un komunikācijas tehnoloģiju risinājumus un veicinot efektīvākus, ilgtspējīgākus un videi draudzīgākus ar mobilitāti saistītu resursu izmantošanu, t.sk. īstenojot pilotprojektus viedu mobilitātes risinājumu ieviešanai reģionā.

3.2.3 KURZEMES TRANSPORTA ORGANIZĀCIJAS UN PĀRVALDĪBAS STRATĒGIJA

Kurzemes transporta organizācijas un pārvaldības stratēģija ir 2010. gadā izstrādātais nozaru plānošanas dokuments, kas, kā izriet no dokumenta nosaukuma, vērsts uz sabiedriskā transporta pakalpojumu tīkla pilnveidošanu Kurzemes plānošanas reģiona reģionālajos maršrutos.

Kā vispārīgs mērķis noteikts *“pasažieriem ērtas, drošas un pievilcīgas integrētas sabiedriskās transporta sistēmas izveide tādā maršrutu tīklā, kurā būtu paredzēta arī citu transporta veidu (dzelzceļa) iesaiste, sasaiste ar pilsētu un starppilsētu pasažieru pārvadājumu maršrutu tīklu, un kurš nodrošina pieprasījumam atbilstošus pasažieru pārvadājumus izmaksu efektīvā veidā”*.

Rekomendāciju sadaļā tika sniegts precizējums iepriekšminētajam sabiedriskā transporta attīstības mērķim: *“izveidot Kurzemes plānošanas reģionā tādu reģionālo vietējās nozīmes pārvadājumu maršrutu tīklu, kas ir ekonomiski efektīvs pārvaldībā, kas nodrošina reisu savstarpējo saskaņotību, un kas nodrošina pasažieru plūsmai atbilstošu reisu intensitāti”*, kā arī *“ņemot vērā, ka nozīmīga vietējās nozīmes pārvadājumu daļa Kurzemes plānošanas reģionā tiek veikta reģionālo starppilsētu nozīmes pārvadājumu maršrutu tīklā, perspektīvā ir nepieciešams būtiski pārskatīt arī Kurzemes plānošanas reģionā teritorijas reģionālo starppilsētas nozīmes pārvadājumu maršrutu tīklu”*.

3.3 VIETĒJAIS LĪMENIS

Liepājas un DKN IMRP izstrādei attiecināmo vietējā līmeņa plānošanas dokumentu identificēšanā jāņem vērā, ka par pētāmo teritoriju atbilstoši SUMP vadlīnijām uzskatāms Liepājas funkcionālais areāls, kas administratīvi teritoriālajā izpratnē tiek pieņemts kā Liepāja un DKN. Tas saskan ar 2021. gada administratīvi teritoriālās reformas (turpmāk – ATR) uzstādījumu teritoriju attīstības plānošanā valstspilsētām turpmāk sadarboties ar konkrētajām apkārtesošo novadu pašvaldībām, tādējādi nosakot prasību attīstības plānošanas dokumentus izstrādāt kopīgiem spēkiem.

3.3.1 LIEPĀJAS PILSĒTAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS

Liepājas pilsētas teritorijas plānojums ir teritorijas plānošanas instruments, kas definē pilsētas teritorijas izmantošanas nosacījumus un veido tās turpmākās attīstības ietvaru ilgtermiņā. Teritorijas plānojums ir izstrādāts ar mērķi nodrošināt Liepājas pilsētas ilgtspējīgu attīstību, saglabājot tās unikalitāti un vērtības, atbalstīt pilsētas izaugsmi un veicināt pilsētas konkurētspēju Latvijas, ES un Pasaules mērogā.

Liepājas teritorijas plānojuma risinājumu izstrādē katrai jomai tika izvirzīts galvenais rīcību virziens:

- Daudzfunkcionālu jauktas apbūves teritoriju plānošana ar plašu izmantošanas veidu spektru uzņēmējdarbības attīstības veicināšanai;
- Ražošanas teritoriju izmantošanas iespēju dažādošana;
- Teritoriju nodrošināšana sociālās infrastruktūras attīstībai;
- Dzīves vides attīstība, respektējot esošos dzīvojamās kvartālus un plānojot jaunas dzīvojamās apbūves teritorijas, pamatojoties uz attīstības tendencēm;
- **Transporta sistēmas pilnveidošana, uzlabojot pilsētas daļu sasaisti un nodrošinot satiksmes infrastruktūras attīstības iespējas turpmākajiem 12 gadiem un tālākai perspektīvai;**
- Dabas vērtību saglabāšana, plānojot dabas un apstādījumu teritorijas ar dažādu aizsardzības statusu un izmantošanas intensitāti;
- Rekreatīvas iespēju dažādošana izmantojot dabas teritoriju un ūdensmalu potenciālu;
- Pilsētas centra daļas akcentēšana un publiskās ārtelpas kvalitātes uzlabošana;
- Detalizētu prasības aizsargājamās apbūves teritoriju izmantošanai un aizsardzībai, lai nodrošinātu kultūras mantojuma saglabāšanu un nostiprinātu pilsētas unikālo identitāti.

Sadaļā par teritorijas plānojuma ideoloģiju transporta jomas apakšsadaļā norādīta šāda nozares vīzija: *“[Transporta] sistēma nodrošina ērtu pilsētas sasniedzamību no ārpusē un ērtu pārvietošanos pilsētas iekšienē. Transīta plūsma novirzīta no centra, ostu apkalpojošais autoceļu un dzelzceļa tīkls saistīts ar Rīgas virzienu. Plānojums uzsvēr tādus risinājumus kā dalītā telpa, elastīga izmantošana, ielas telpas daudzfunkcionālisms, transporta veidu dažādība un pieejamība. Pieejamības nodrošinājums, kurš variē dažādās teritorijās, gadalaikos un diennakts laikā. Iespējamība sasniegt dažādus pakalpojumus dažādās pilsētas vietās. Daudzveidības piedzīvošana vienas pilsētas ietvaros. Lineāra struktūra ar pieslēgumiem tīklveida struktūrām.”*

Nozīmīgākie plānojuma risinājumi transporta jomā:

- Noteiktas ielu sarkanās līnijās, paredzot arī perspektīvo pilsētas nozīmes ielu tīkla izveidi;
- Precizēts divlīmeņu pārvada risinājums pāri dzelzceļam – Tērauda (Drāšu) un Namdaru ielu savienojums;
- Precizēti trasējumi ostas pievadceļu izbūvei Karostas ziemeļu daļā;
- Izvērtēta jaunu Tirdzniecības un Karostas kanālu šķērsojumu nepieciešamība;
- Tālākai perspektīvai rezervēts trasējums Liepājas ezera salu savienojumam;
- Dzelzceļa infrastruktūras attīstības jomā paredzētas iespējas dzelzceļa pievada atjaunošanai Kapsēdes industriālajam rajonam, izmantojot bijušā Liepājas-Ventspils dzelzceļa trasējumu;
- Teritorijas preču staciju paplašināšanai Tosmarē un Pulvera ielā;
- Jauna dzelzceļa pievada ostas ziemeļu daļai Karostas daļā, un teritorijas rezervācija kravu stacijas izbūvei Karostas daļā – atbilstoši Liepājas ostā plānotajam kravu apjoma pieaugumam līdz ~20 milj. t gadā

3.3.2 LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2035. GADAM

IAS2035 stratēģiskajā mērķī minēts, ka Liepājā un DKN ir *“sasniedzama un gudri pārvaldīta ekonomiski aktīva vide ilgtspējīgā dabas un cilvēku harmonijā Baltijas jūras piekrastē”*. Savukārt šim mērķim pakārtotā ilgtermiņa prioritāte “Atvērtība un sasniedzamība” cita starpā paredz Liepājas un DKN pilsētu un centru sasniedzamības nodrošināšanu (mobilitāte, jūras, gaisa un sauszemes ceļu infrastruktūra).

Telpiskās perspektīvas “Apdzīvojuma struktūra un priekšlikumi attīstības centru izvietojumam” vadlīnijās norādīta nepieciešamība veicināt iedzīvotāju ērtu pārvietošanos un nodrošināt vienādas iespējas dažādiem transporta veidiem un satiksmes dalībniekiem.

Galveno transporta koridoru un infrastruktūras telpiskajā perspektīvā izklāstītas šādas vadlīnijas attiecībā uz Liepājas un DKN transporta sistēmas attīstību:

- Liepāja:
 - Motivēt iedzīvotājus izmantot ekoloģiskākus un drošākus pārvietošanās veidus;
 - Nodrošināt pilsētas daļu labu sasniedzamību ar sabiedrisko transportu, izmantojot energoefektīvus un ekoloģiski drošus risinājumus;
 - Attīstīt ielu, ūdensceļu un dzelzceļa savienojumus pilsētā.
- DKN:
 - Attīstīt integrētu un multimodālu sabiedriskā transporta sistēmu, lai nodrošinātu sabalansētu apdzīvoto vietu (attīstības centru) un lauku attīstību;
 - Attīstīt mobilitātes punktus un to infrastruktūru, lai nodrošinātu integrētas un multimodālas sabiedriskā transporta sistēmas efektīvu darbību;
 - Pilnveidot ielu un autoceļu tīkla kvalitāti, attīstīt infrastruktūru elektrotransporta, tai skaitā elektrovelosipēdu un elektromobiļu, apkalpei, kā arī paplašināt veloinfrastruktūras tīklu.

3.3.3 LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA 2022.–2027. GADAM

AP2027 IMRP kontekstā ir aktuāli šādi sasniedzamie rezultāti:

- Pieaug multimodālu braucienu īpatsvars, veicinot tieksmi autotransporta vietā pārvietoties ar ilgtspējīgiem transporta veidiem (sabiedrisko transportu, mikromobilitātes braucamrīkiem);

- Tiek attīstīts videi draudzīgs pilsētas sabiedriskais transports;
- Tiek attīstīti mobilitātes punkti, kuri nodrošina pieejamu un ērtu mobilitātes veida maiņu;
- Tiek attīstīta ielu un autoceļu infrastruktūra (brauktuves seguma kvalitāte un plašāka viedo satiksmes vadības sistēmu integrēšana);
- Tiek attīstīta dzelzceļa infrastruktūra, kas nodrošina klimatneitrālus pasažieru pārvadājumus.

3.3.4 LIEPĀJAS PILSĒTAS ILGTSPĒJĪGAS ENERĢĒTIKAS UN KLIMATA RĪCĪBAS PLĀNS 2023.–2030. GADAM

IMRP saistošās SUMP vadlīnijas nosaka teritorijas transporta sistēmas attīstībā sevišķu uzmanību pievērst tās ietekmei uz teritorijas vides kvalitāti, tiecoties pēc iespējas samazināt autotransporta ar iekšdedzes dzinēja piedziņu negatīvo ietekmi uz gaisa kvalitāti un trokšņu piesārņojumu. Liepājas pašvaldība apstiprināja IEKRP2030, kurā atsevišķi mērķi un rīcības ir funkcionāli saistīti ar Liepājas IMRP.

2022. gadā Liepājas pašvaldība lēma pieteikties un tika arī izvēlēta kā viena no ES misijas "100 klimatneitrālas un viedas pilsētas līdz 2030. gadam" ("Net Zero Cities"), tādējādi izvirzot mērķi samazināt CO₂ emisiju apjomu 80% apmērā līdz 2030. gadam attiecībā pret 2006. gada bāzes vērtību. Šis rīcības plāns kalpo kā ceļa karte šī mērķa sasniegšanai.

Attiecībā uz transporta sektoru IEKRP2030 izvirzīti šādi mērķi/rīcības virzieni sektorā radīto SEG emisiju apjoma samazināšanai:

- Samazināt degvielas patēriņu un CO₂ emisijas no privāto automašīnu satiksmes, veicinot alternatīvo pārvietošanās veidu izmantošanu pilsētas teritorijā, ieviešot transporta plūsmas līdzsvarošanas un optimizācijas risinājumus, informatīvos pasākumus un veicinot elektromobilitāti;
- Samazināt sabiedriskā transporta degvielas patēriņu un CO₂ emisijas, veicot tā optimizēšanu un modernizāciju un pāreju uz atjaunojamiem energoresursiem.

3.3.5 LIEPĀJAS PILSĒTAS GAISA KVALITĀTES UZLABOŠANAS RĪCĪBAS PROGRAMMA 2021.-2025. GADAM

Kā minēts 3.3.3. sadaļā, transporta sektoram ir tieša funkcionālā ietekme uz vides kvalitāti. Šī ietekme galvenokārt izpaužas, kā teritorijas gaisa kvalitāti pasliktinošs faktors. Līdz ar to Liepājas IMRP, kā tematiskajam transporta attīstības plānošanas dokumentam, ir saistoša arī Liepājas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2021.-2025. gadam izvirzītie mērķi un iekļautās rīcības.

Liepājas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021.-2025.gadam ir izstrādāta ar mērķi nodrošināt un uzlabot gaisa kvalitāti pilsētā. Plānā noteikto pasākumu īstenošana palīdzēs nodrošināt ES līmenī noteikto gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķu 2020., 2025. un 2030. gadam izpildi un veicinās cilvēku veselības un ekosistēmu aizsardzībai atbilstošas gaisa kvalitātes sasniegšanu Latvijas pilsētās. Plānā iekļauto pasākumu īstenošana sekmēs arī siltumnīcefekta izraisošo gāzu samazināšanos un klimata ietekmju mazināšanu.

Liepājas pilsētā pašreizējā situācijā gaisa kvalitātes normatīvi nav pārsniegti, un modelēšanas rezultāti parāda, ka, visticamāk, tāda situācija paliks arī nākotnē, tādēļ galvenais gaisa kvalitātes mērķis ir nodrošināt gaisa kvalitāti pilsētā, ne sliktāku kā esošajā situācijā.

Kopumā, rīcības programmā tika izvirzītas 15 pasākumu tematiskās grupas/rīcību virzieni. No tām seši rīcību virzieni ir attiecināmi uz Liepājas transporta sistēmu. Zemāk uzskatīti saistošie rīcību virzieni un tajos ietvertie pasākumi:

- Transporta infrastruktūra:
 - Grants ielu seguma pakāpeniska nomaiņa ar asfaltbetona segumu;
 - Multimodāla Drāšu ielas – Namdaru ielas satiksmes pārvada un saistītās infrastruktūras izbūve.
- Transporta infrastruktūras uzturēšana:
 - Veikt regulāru ielu tīrīšanu, izmantojot putekļus uzsūcošas iekārtas (it īpaši pavasara sezonā);
 - Veikt preptutes apstrādi ar kalcija hlorīdu gada sausajā sezonā ielās ar grants ceļu segumu, un laistīt pēc nepieciešamības.

- Satiksmes organizācijas izmaiņas:
 - Viedo satiksmes vadības sistēmu integrēšana regulējamajos krustojumos;
 - Sabiedriskā transporta organizācijas uzlabošana;
 - Satiksmes mierināšanas pasākumu īstenošana centrā un apkaimēs.
- Alternatīvo degvielu izmantošana:
 - Videi draudzīgas piedziņas autotransporta uzpildes/uzlādes staciju tīkla attīstīšana;
 - Zaļā publiskā iepirkuma iespēju izmantošana pilsētas sabiedriskā transporta autobusu parka un enerģijas piegāžu zaļināšanai.
- Velotransporta attīstība:
 - Pilsētas veloinfrastruktūras tīkla paplašināšana.
- Izmaiņas pilsētas sabiedriskā transportā organizācijā, infrastruktūrā, izmantojamo transportlīdzekļu parkā:
 - Liepājas tramvaja maršruta tīkla paplašināšana, atjaunošana un modernizācija.

4. PLĀNOŠANAS TERITORIJAS ĪSS RAKSTUROJUMS

4.1 LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTA

4.1.1 PILSĒTAS ĢEOGRĀFISKAIS NOVIETOJUMS UN IEKŠĒJĀS STRUKTŪRAS RAKSTUROJUMS

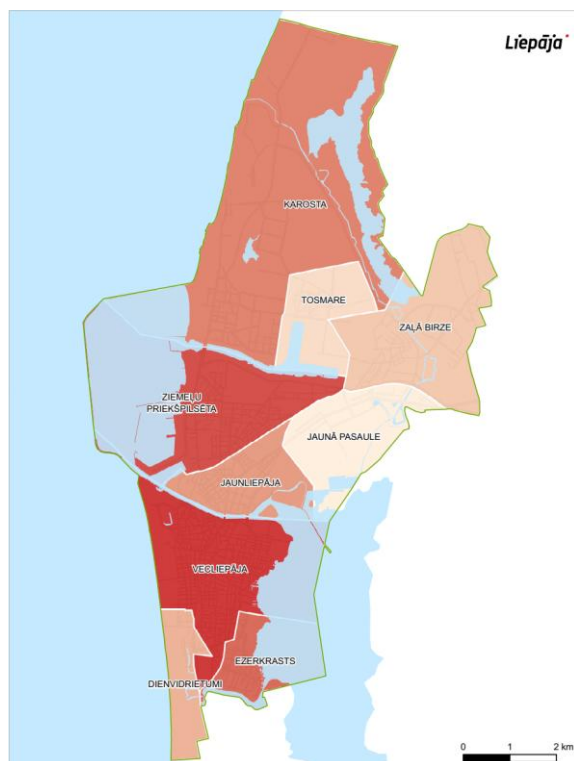
Liepāja atrodas Kurzemes statistiskā reģiona dienvidrietumu daļā, Baltijas jūras piekrastē. Tā atrodas 218 km attālumā uz rietumiem no galvaspilsētas Rīgas, 118 km attālumā uz dienvidiem no tuvākās valstspilsētas – Ventspils un 54 km attālumā uz ziemeļiem no Lietuvas robežas. Liepājas pašvaldības teritorijas platība ir 67,8 km² un tā robežojas tikai ar DKN pašvaldību.

4-1. attēlā zemāk parādīta Liepājas topogrāfiskā karte, bet 4-2. attēlā - pilsētas teritorijas iedalījums apkaimēs.



4-1. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS TOPOGRĀFISKĀ KARTE

Avots: Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra



4-2. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS TERITORIJAS IEDALĪJUMS APKAIMĒS

Avots: Liepājas valstspilsētas pašvaldības mājaslapa

Kā redzams 4-2. attēlā, Liepājas pilsētas teritorija sadalīta deviņās apkaimēs, no kurām platības ziņā lielākā ir Karostas apkaime pilsētas ziemeļdaļā.

4-1. tabulā zemāk sniegti dati par Liepājas teritorijas sadalījumu pēc zemes lietošanas veida.

4-1. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS TERITORIJAS SADALĪJUMS ZEMES LIETOŠANAS VEIDOS, 2024. GADS

Zeme pēc lietošanas veida	Platība, ha	Īpatsvars no kopējās platības
Lauksaimniecībā izmantojamā zeme	5	0,1%
Mežs	1056	15,5%
Krūmājs	19	0,3%
Purvs	31	0,5%
Ūdens objektu zeme	1940	28,5%
Zeme zem ēkām un pagalmiem	1531	22,5%

Zeme pēc lietošanas veida	Platība, ha	Īpatsvars no kopējās platības
Zeme zem ceļiem	608	8,9%
Pārējās zemes	1611	23,7%
Kopā	6801	100,0%

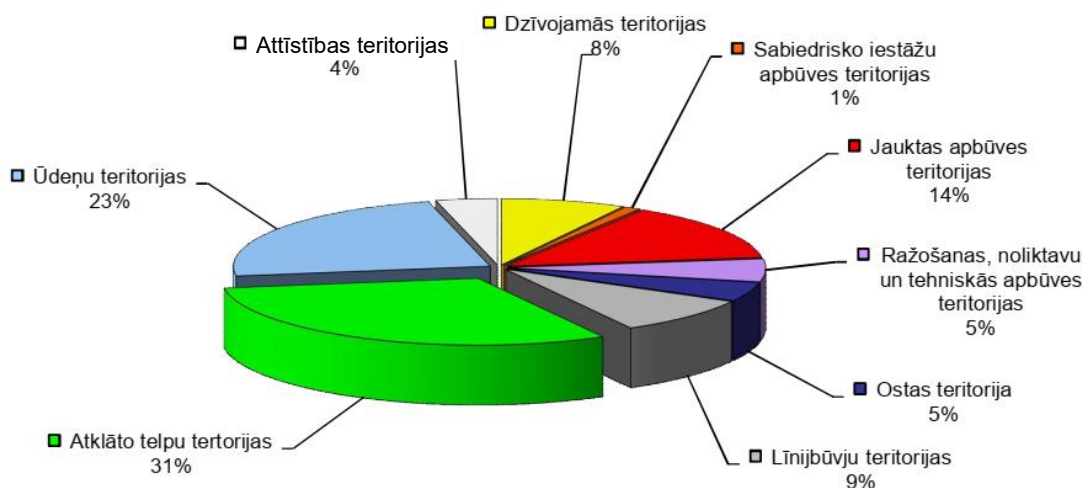
Piezīmes: zemes lietošanas veidā "pārējās zemes" ietilpst zeme, kuru aizņem smiltāji, kapsētas, parki, lauces, stigas, gravas, kraujas, nogāzes, ja tās nav uzskatāmas par mežu vai krūmāju, sēklu plantācijas un pārplūstoši klajumi, kā arī zeme, kuru izmanto derīgo izrakteņu ieguvei.

Avots: Valsts zemes dienests

Kā redzams 4-1. tabulā, vislielāko platību (28,5%) aizņem ūdens objektu zeme, ko nosaka tādu ūdensobjektu klātbūtne, kā Liepājas ostas akvatorijs Baltijas jūrā, pilsētu trīs daļās sadalošie Karostas un Tirdzniecības kanāli, kā arī Liepājas un Tosmares ezeri pilsētas austrumu nomalē. Pilsētā plūst arī tādas upes, kā Vērnīekupe, Kalējupe un Ālande.

Tālāk platības ziņā seko pārējās zemes (23,7%) un zeme zem ēkām un pagalmiem (22,5%). Būtisku pilsētas platību aizņem arī meža zemes (15,5%), kuras lielākoties atrodas Karostas apkaimē.

4-3. attēlā savukārt ilustrēts teritorijas platības sadalījums pēc Liepājas teritorijas plānojuma plānotā (atļautā) izmantošanas veida.



4-3. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS TERITORIJAS PLATĪBA SADALĪJUMĀ PĒC PLĀNOTĀ (ATĻAUTĀ) IZMANTOŠANAS VEIDA, 2012. GADS

Avots: Liepājas valstspilsētas teritorijas plānojums

4-3. attēls skaidrāk parāda pilsētas teritorijas struktūru no saimniecisko un sociālo funkciju viedokļa.

Atklāto telpu teritorijās (31% no pilsētas kopplatība) ietilpst meži, īpaši aizsargājamās jeb Natura 2000 teritorijas (aptver Liepājā ietilpstošo Liepājas ezera daļu un Tosmares ezeru), parki (Jūrmalas parks), mežaparki, pilsētas parki un skvēri, kapsētas, pludmales teritorija un ūdeņu teritorija (atsevišķās Liepājas ezera piekrastes zonās). Ūdeņu teritorijas (Liepājā ietilpstošā Liepājas ezera daļa un Tosmares ezers; 23% no pilsētas kopplatības) pārkļājas ar Natura 2000 teritorijām.

Pievērsties pilsētas apbūvētajām teritorijām, liela funkcionālo zonu kopa ir dzīvojamo un pakalpojumu teritorijas: jauktās apbūves teritorijas, dzīvojamās teritorijas un sabiedrisko iestāžu apbūves teritorijas. Tās kopā aizņem 23% no pilsētas kopplatības. Jauktās apbūves un sabiedrisko iestāžu teritorijās koncentrējas pilsētas pakalpojumu sektora iestādes un uzņēmumi. Šīs funkcionālās zonas atrodas visās pilsētas apkaimēs, lielākoties apkaimju centros. Vislielākais jauktās apbūves īpatsvars ir pilsētas centrālajās apkaimēs – Vecliepājā un Jaunliepājā. Dzīvojamās teritorijas jeb teritorijas, kuru primārā funkcija ir nodrošināt mājokli iedzīvotājiem, izvietotas visās pilsētas apkaimēs, taču atšķirīga ir to forma. Lielākā daļa no savrupmāju apbūves atrodas Vecliepājā, Ziemeļu priekšpilsētā, Zaļā birzē un Karostā. Mazstāvu daudzdzīvokļu namu apbūve koncentrējas pilsētas daļās ar saglabājušos pirmskara apbūvi (Vecliepājā un Jaunliepājā). Lielākie daudzstāvu daudzdzīvokļu namu masīvi atrodas Ziemeļu priekšpilsētas, Ezerkrasta un Dienvidrietumu apkaimēs.

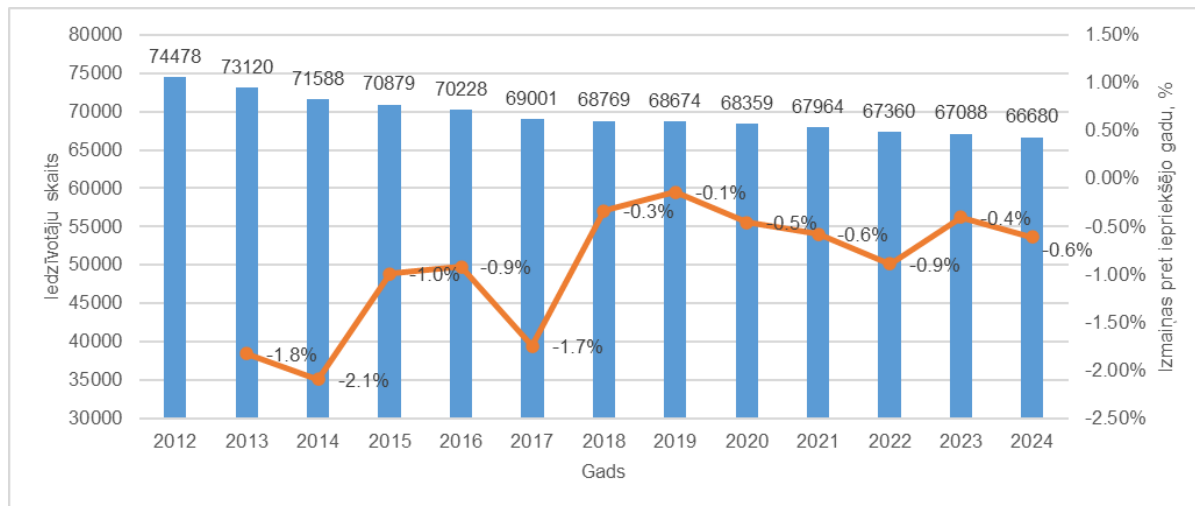
Industriālās funkcijas teritorijas jeb ražošanas, noliktavu un tehniskās apbūves teritorijas, un ostas teritorija veido 10% no pilsētas kopplatības. Lielākās ražošanas un noliktavu teritorijas atrodas Jaunliepājas apkaimē, ko nosaka tās vēsturiskais metalurģijas industriālais mantojums. Jāatzīmē, ka

šīs apkaimes industriālās zonas vēl nav pilnvērtīgi apgūtas. Nozīmīgas ražošanas un loģistikas nozaru teritorijas koncentrējas arī Zaļās birzes ziemeļdaļā, Ziemeļu priekšpilsētā (ziemeļaustrumos un dienvidrietumos), kā arī Tosmarē un Karostā (dienvidaustrumu daļā). Ostas teritorijas savukārt izvietotas gar Ziemeļu priekšpilsētas Baltijas jūras piekrasti un Karostas un Tirdzniecības kanālu abos krastos. Daļā ostas teritoriju atrodas attīstības procesā. Vairāk par ražošanas un ostas teritorijām skatīt 5.1.1.4. un 5.1.1.5. sadaļās.

Visbeidzot, 9% no pilsētas kopplatības aizņem līnijbūves jeb primāri satiksmes infrastruktūra (ielu sarkanās līnijas un dzelzceļu teritorijas).

4.1.2 DEMOGRĀFISKĀ SITUĀCIJA

2024. gada sākumā Liepājā dzīvoja 66 680 cilvēki. 4-4. attēlā ir dots iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas Liepājā laika posmā no 2012. līdz 2024. gadam.



4-4. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS FAKTISKAIS PASTĀVĪGO IEDZĪVOTĀJU SKAITS GADA SĀKUMĀ UN TĀ IZMAIŅU TEMPS, 2012.-2024. GADS

Avots: Liepājas IMRP

2024. gada sākumā salīdzinājumā ar 2012. gada sākumu pastāvīgo iedzīvotāju skaits valstspilsētā samazinājās par 7,8 tūkstošiem jeb 10,5%. Līdz 2019. gadam iedzīvotāju skaita samazinājuma tempam bija tendence samazināties. Sākot ar 2019. gadu samazinājuma temps mēreni pieauga, tomēr tas bija zemāks nekā iepriekšējā desmitgadē.

4-2. tabulā zemāk apkopoti Centrālās statistikas pārvaldes (turpmāk – CSP) un Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes dati par iedzīvotāju skaita un īpatsvara sadalījumu Liepājas apkaimju griezumā, kā arī šo apkaimju sauszemes platību un apdzīvotības blīvumu.

4-2. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS FAKTISKAIS PASTĀVĪGO IEDZĪVOTĀJU SKAITS, ĪPATSVARS UN APDZĪVOTĪBAS BLĪVUMS APKAIMJU GRIEZUMĀ, 2024. GADA SĀKUMS

Apkaime	Iedzīvotāju skaits, 2024. gada sākums	Iedzīvotāju skaita īpatsvars	Sauszemes platība, km ²	Apdzīvotības blīvums, iedz.sk./km ²
Vecliepāja	19 221	29%	6,7	2 869
Ziemeļu priekšpilsēta	14 145	21%	5,5	2 572
Ezerkrasts	9 973	15%	1,7	5 919
Karosta	6 596	10%	16,8	391
Jaunliepāja	5 255	8%	3,3	1 595
Dienvidrietumi	4 513	7%	2,2	2 051
Zaļā birze	3 989	6%	7,3	544
Tosmare	2 933	4%	3,1	946
Jaunā pasaule	56	0,1%	4,7	12
Kopā	66 680	100%	51,3	1 299

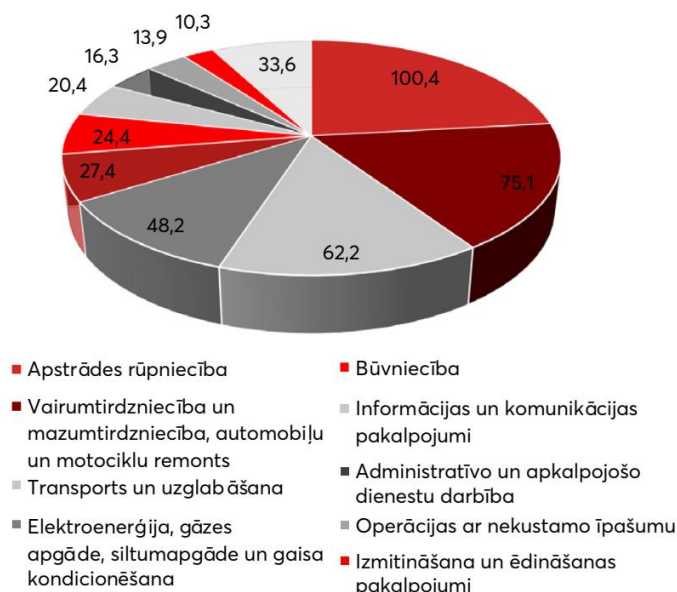
Avots: SIVN Autori, izmantojot CSP un Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes datus

Atbilstoši 4-2. tabulas datiem 50% no visiem pilsētas iedzīvotājiem dzīvo Vecliepājas un Ziemeļu priekšpilsētas apkaimēs. Vismazākais iedzīvotāju skaits ir Jaunajā pasaulē, kas ir saistīts ar to, ka

lielākajā daļā teritorijas atļauta tikai industriālā saimnieciskā darbība. Vislielākais apdzīvotības blīvums ir Ezerkrasta apkaimē, kur ir augsta dzīvojamās apbūves (daudzstāvu daudzdzīvokļu namu) intensitāte. Relatīvi augsts apdzīvotības blīvums ir arī Vecliepājā, Ziemeļu priekšpilsētā un Dienvidrietumu apkaimēs. Savukārt viszemākais apbūves blīvums pēc Jaunās pasaules ir Karostā, kur lielāko apkaimes daļu aizņem dabas teritorijas, un Zaļā birzē, kur būtisku apkaimes daļu aizņem ražošanas un dabas teritorijas, kā arī lielu daļu dzīvojamās apbūves veido savrupmājas.

4.1.3 EKONOMISKĀ AKTIVITĀTE UN STRUKTŪRA

Saskaņā ar CSP datiem Liepājā 2022. gadā bija 5 848 ekonomiski aktīvi saimnieciskās darbības veicēji. No tiem 2 315 bija komercsabiedrības. 2017. gadā Liepājas tautsaimniecībā radītais kopprodukts faktiskajās cenās sasniedza 432,2 milj. EUR. 4-5. attēlā ilustrēts Liepājā radītā kopprodukta sadalījums pēc NACE red. 2 nozarēm.



4-5. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS TAUTSAIMNIECĪBAS KOPPRODUKTA APJOMS SADALĪJUMĀ PĒC NACE RED. 2 NOZARĒM, 2017. GADS

Avots: AP2027

Kā izriet no 4-5. attēlā ilustrētajiem datiem, 55% no pilsētas kopprodukta nodrošināja trīs nozarēs: apstrādes rūpniecība (23,2%), tirdzniecības un autotransporta remonta nozare (17,4%) un transporta un uzglabāšanas nozare (14,4%).

Kopumā Liepājas darba devēji 2022. gadā nodarbināja 31,7 tūkstošus strādājošo. Reģistrētais bezdarba līmenis¹⁰ liepājnieku vidū bija 4,3%. Latvijā pēc šādas metodikas aprēķinātais reģistrētais bezdarba līmenis 2022. gadā bija 4,5%, kas liecina par relatīvi augstu Liepājas tautsaimniecības ekonomisko aktivitāti. Apmēram 80% no visiem pilsētā strādājošajiem ir nodarbināti Vecliepājas, Jaunās pasaules/Jaunliepājas un Ziemeļu priekšpilsētas apkaimēs esošajās darbvietās.

4-3. tabulā ir apkopoti 2022. gada dati par Liepājā nodarbināto skaita sadalījumu atbilstoši tautsaimniecības apakšnozarei.

4-3. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS DARBVIETĀS GADA VIDĒJAIS NODARBINĀTO SKAITS UN ĪPATSVARS SADALĪJUMĀ PA NACE NOZARĒM 2022. G.

Nozare	Nodarbināto īpatsvars	Nodarbināto skaits
Pakalpojumu nozares	67%	21366
Vairumtirdzniecība, mazumtirdzniecība un automobiļu remonts	21%	4487
Izglītība	16%	3354
Pārējie pakalpojumi	15%	3269

¹⁰ Reģistrētais bezdarba līmenis aprēķināts, Nodarbinātības valsts aģentūrā reģistrēto darbu meklējošo iedzīvotāju skaitu izdalot ar kopējo darbaspējas vecuma iedzīvotāju skaitu.

Nozare	Nodarbināto īpatsvars	Nodarbināto skaits
Valsts pārvalde un aizsardzība	13%	2756
Veselība un sociālā aprūpe	12%	2628
Transports un uzglabāšana	12%	2521
Izmitināšana un ēdināšanas pakalpojumi	6%	1367
Operācijas ar nekustamo īpašumu	5%	983
Ražošanas nozares	33%	10334
Ieguves un apstrādes rūpniecība	63%	6552
Būvniecība	28%	2904
Energoapgāde	4%	372
Lauksaimniecība un zvejniecība	3%	269
Ūdensapgāde un atkritumu apsaimniekošana	2%	238
Kopā	100%	31700

Avots: SIVN Autori, izmantojot Liepājas valstspilsētas pašvaldības datus

Atbilstoši 4-3. tabulā dotajiem datiem lielākā daļa (67%) pilsētā nodarbināto strādā pakalpojuma sektora uzņēmumos un iestādēs. Šajā sektorā nodarbināto skaits ir salīdzinoši vienmērīgi sadalīts pa sešām pakalpojumu sektora apakšnozarēm, kur ir nodarbināti no 2,5 līdz 4,5 tūkstošiem strādājošo. Relatīvi mazāk strādājošo nodarbināti ar izmitināšanas un ēdināšanas, kā arī ar nekustamo īpašumu operācijām saistītajos uzņēmumos. Ražošanas sektorā nodarbināta trešdaļa no visiem Liepājā strādājošajiem. 91% no tiem strādā apstrādes rūpniecības un būvniecības nozaru uzņēmumos.

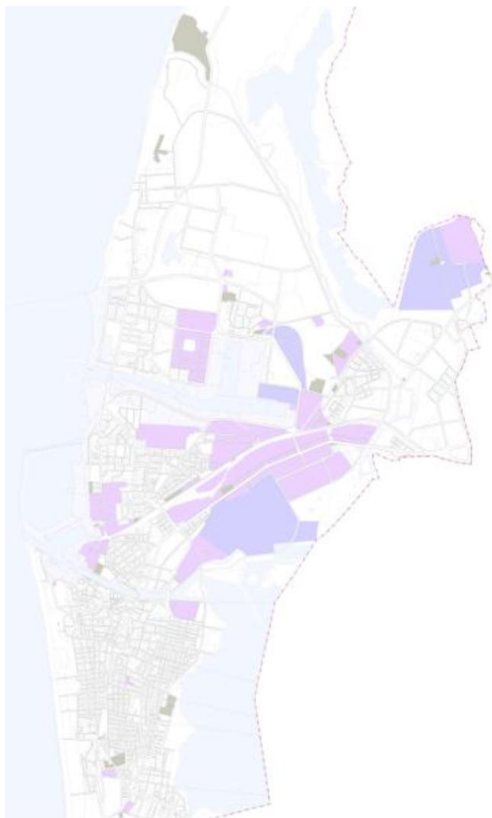
Kā parāda 4-5. attēla dati, Liepājas industriālais mantojums un ostas klātbūtne nosaka, ka pilsētas tautsaimniecībai piemīt objektīvi priekšnoteikumi koncentrēt ekonomisko aktivitāti apstrādes rūpniecības un ar ostu saistītajās transporta un uzglabāšanas nozarēs. Abas nozares 2017. gadā radīja 38% no pilsētas tautsaimniecības kopprodukta. Vienlaikus apstrādes rūpniecības un transporta un uzglabāšanas nozaru saimnieciskās darbības specifika rada būtiskus draudus vides kvalitātei.

4.1.4 APSTRĀDES RŪPNIECĪBA

2017. gadā apstrādes rūpniecības uzņēmumi Liepājā saražoja kopproduktu 100,4 milj. EUR vērtībā jeb 23,2% apmērā no Liepājas ekonomikas kopprodukta (apstrādes rūpniecība kopumā veidoja vien 12,5% no Latvijas 2017. gadā saražotā kopprodukta).

CSP dati liecina, ka 2023. gadā Liepājas apstrādes rūpniecības nozarē bija 491 aktīvi uzņēmumi, kuri nodarbināja 6,5 tūkstošus strādājošo.

4-6. attēlā parādīta kartoshēma ar ražošanas (un noliktavu) apbūvei iezīmēto Liepājas pilsētas teritoriju.



4-6. ATTĒLS. RAŽOŠANAS (UN NOLIKTAVU) APBŪVEI IEZĪMĒTĀS LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS TERITORIJAS DAĻAS

Avots: Liepājas pilsētas teritorijas plānojums

4-6. attēlā iezīmētās industriālās teritorijas atbilst iepriekš skaidrotajam, ka pilsētas apjomīgākās lielākās ražošanas un noliktavu teritorijas atrodas Jaunās pasaules apkaimē, Zaļās birzes ziemeļdaļā, Ziemeļu priekšpilsētā (ziemeļaustrumos un dienvidrietumos), kā arī Tosmarē un Karostā (dienvidaustrumu daļās).

Atbilstoši CSP datiem Liepājā saimniecisko darbību veic 21 no 24 apstrādes rūpniecības NACE red. 2 apakšnozaru uzņēmumiem. No tiem procentuāli vislielāko pievienoto vērtību Liepājas apstrādes rūpniecībā radīja šādas apstrādes rūpniecības apakšnozares:

- C25 gatavo metālizstrādājumu ražošana, izņemot mašīnas un iekārtas – 24%;
- C27 elektrisko iekārtu ražošana – 11%;
- C13 tekstilizstrādājumu ražošana – 11%;
- C28 citur neklasificētu iekārtu, mehānismu un darba mašīnu ražošana – 10%;
- C14 apģērbu ražošana – 9%.

4-4. tabulā zemāk apkopoti nodarbināto skaita ziņā lielākie (virs 100 strādājošajiem) Liepājas apstrādes rūpniecības uzņēmumi.

4-4. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS APSTRĀDES RŪPNIECĪBAS UZŅĒMUMI AR NODARBINĀTO SKAITU VIRS 100, 2024. GADS

Nosaukums	Pamatdarbības nosaukums	Darba ņēmēju vidējais skaits
AE PARTNER	Elektrisko iekārtu ražošana	561
JENSEN METAL SIA	Gatavo metālizstrādājumu ražošana, izņemot mašīnas un iekārtas	401
LAUMA FABRICS SIA	Tekstilizstrādājumu ražošana	348
DZELZSBETONS MB SIA	Nemetālisko minerālu izstrādājumu ražošana	246
CALJAN SIA	Citur neklasificētu iekārtu, mehānismu un darba mašīnu ražošana	246
YOKOHAMA TWS LATVIA SIA	Citur neklasificētu iekārtu, mehānismu un darba mašīnu ražošana	189
FTS BALTIC SIA	Gatavo metālizstrādājumu ražošana, izņemot mašīnas un iekārtas	169

Nosaukums	Pamatdarbības nosaukums	Darba ņēmēju vidējais skaits
AILE GRUPA SIA	Gatavo metālizstrādājumu ražošana, izņemot mašīnas un iekārtas	155
ICOTTON SIA	Ķīmisko vielu un ķīmisko produktu ražošana	151
LZK SIA	Iekārtu un ierīču remonts un uzstādīšana	147
LOKIS SIA	Apģērbu ražošana	131
RT METĀLS SIA	Gatavo metālizstrādājumu ražošana, izņemot mašīnas un iekārtas	128
LAUMA LINGERIE AS	Apģērbu ražošana	121
V.O.V.A. SIA	Apģērbu ražošana	117
KOHSEL SIA	Elektrisko iekārtu ražošana	112
SYFUD SIA	Pārtikas produktu ražošana	107
LIEPĀJAS PAPĪRS AS	Papīra un papīra izstrādājumu ražošana	103
INTERSPIRO PRODUCTION SIA	Cita veida ražošana	101

Avots: Liepājas valstspilsētas pašvaldība

Septiņi no 4-4. tabulā uzskaitītajiem lielākajiem Liepājas apstrādes rūpniecības nozares darba devējiem ir LSEZ kapitālsabiedrības.

LSEZ ir speciālā nodokļu režīma zona, kas aptver 65% Liepājas pašvaldības teritorijas. Nodokļu atlaides tiek piešķirtas tiem LSEZ teritorijā dibinātajiem uzņēmumiem, ar kuriem LSEZ pārvalde noslēdz līgumu. Pašreiz LSEZ ir noslēgts līgums ar 47 kapitālsabiedrībām.

LSEZ uzskatāms par būtisku uzņēmējdarbības katalizatoru Liepājas pašvaldībā, sevišķi apstrādes rūpniecības un transporta un uzglabāšanas nozaru kontekstā. Taču LSEZ pienesums pilsētas ekonomiskās konkurētspējas veicināšanā neaprobežojas ar nodokļu atlaižu piešķiršanu uzņēmumiem. Papildu tam, LSEZ pārvalde organizē tās atbildības teritorijas infrastruktūras labiekārtošanu atbilstoši esošo un potenciālo uzņēmumu vajadzībām, kā arī veic mārketinga funkcijas uzņēmumu piesaistei un koordinējošās funkcijas LSEZ uzņēmumu savstarpējās sadarbības sekmēšanai.

LSEZ pārvaldes vadībā Liepājā izveidoti septiņi industriālie parki (skatīt 4-7. attēlu).



4-7. ATTĒLS. LIEPĀJAS SPECIĀLĀS EKONOMISKĀS ZONAS INDUSTRIĀLIE PARKI, 2025. GADS

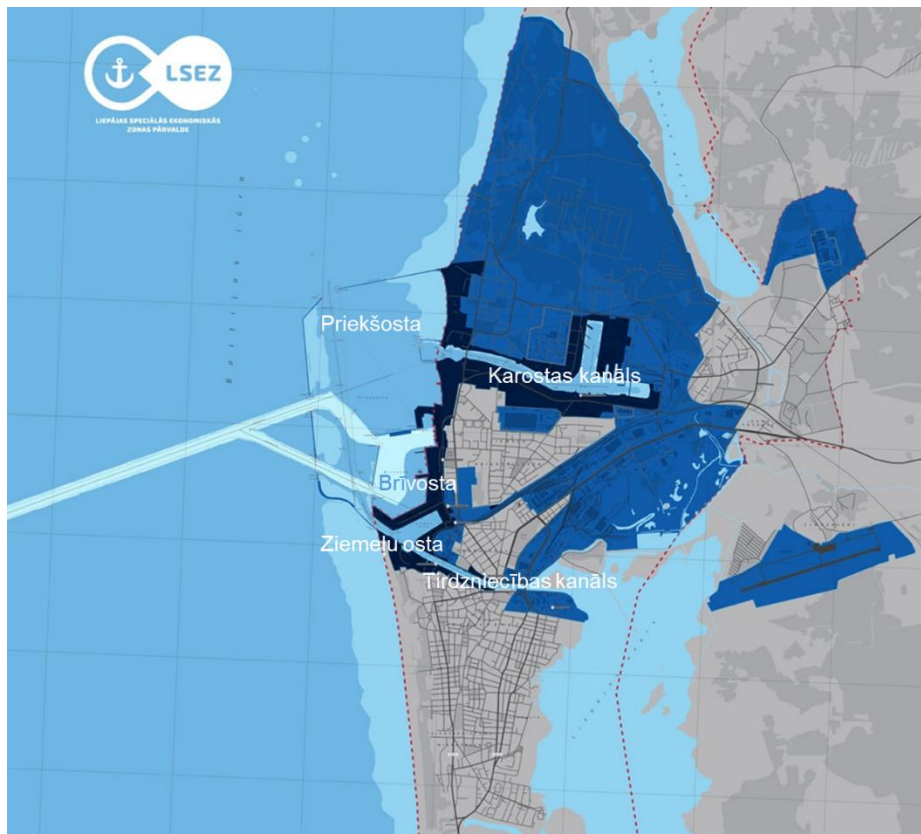
Avots: LSEZ

4-7. attēlā pelēkā krāsā iekrāsota LSEZ teritorija. Tā aizņem lielāko daļu pilsētas teritorijas uz ziemeļiem no Tirdzniecības kanāla. Liepājas Biznesa centrs, Vecās ostmalas biznesa parks, Lauma un *Northside Business Park* ir vecākie industriālie parki pilsētā ar attīstītu infrastruktūru un stabilu uzņēmumu ekosistēmu. Šo industriālo parku pārvaldīšanas funkcijas nodotas privātajiem īpašniekiem. Pārējie industriālie parki pašreiz aktīvi piesaista jaunus uzņēmumus, vai tajos notiek teritorijas labiekārtošana uzņēmējdarbības vajadzībām.

4.1.5 TRANSPORTA UN UZGLABĀŠANAS NOZARE (OSTA)

CSP dati liecina, ka 2023. gadā Liepājas transporta un uzglabāšanas nozarē bija 378 aktīvi uzņēmumi, kuri nodarbināja 2,5 tūkstošus strādājošo (2022. gadā). 2017. gadā nozares uzņēmumu summārā pievienotā vērtība bija 62,2 milj. EUR jeb 14,4% no Liepājas tautsaimniecības kopprodukta. Būtiska daļa šīs nozares uzņēmumu ir tieši vai netieši saistīti ar ostas darbību pilsētā.

Liepājas osta ir daļa no LSEZ, kuras administrācija īsteno ostas pārvaldīšanu. 4-8. attēlā parādīta Liepājas ostas un LSEZ teritorija.



4-8. ATTĒLS. LIEPĀJAS SPECIĀLĀS EKONOMISKĀS ZONAS UN TAI PIEDERĪGĀS LIEPĀJAS OSTAS TERITORIJU KARTOSHĒMA

Piezīmes: Liepājas ostas sauszemes teritorija iekrāsota tumši zilā krāsā. Pārējā LSEZ teritorija iekrāsota zilā krāsā.

Avots: LSEZ

Liepājas ostas kopējā platība ir 1 182 ha:

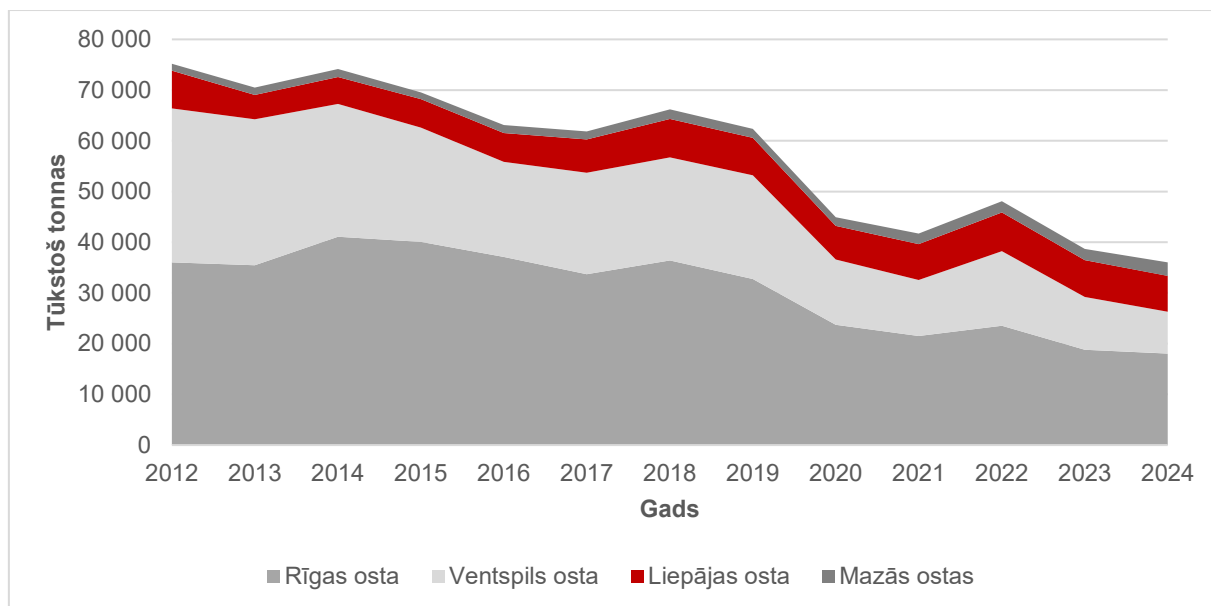
- Ostas iekšējais akvatorijs - 810 ha;
- Sauszemes teritorija - 372 ha (t.sk. ostas attīstībai pieejamā brīvā sauszemes teritorija 73 ha).

Kā parādīts 4-8. attēlā, Liepājas ostu veido pieci ostas baseini:

- Tirdzniecības kanāls;
- Ziemas osta;
- Brīvosta;
- Karostas kanāls;
- Priekšosta.

Liepājas osta atšķirībā no lielākās daļas Baltijas jūras austrumu krasta ostu, kas atrodas upju grīvās, ir būvēta kā jūras osta. Papildu tam, Liepājas ostas infrastruktūra tās tapšanas brīdī bija primāri attīstīta atbilstoši militārās ostas vajadzībām. Līdz ar to ostai ir raksturīga ļoti liela akvatorija platība (militāro kuģu novietošanai un aizsardzībai pret viļņiem Brīvdostas un Priekšostas baseinos) un liels hidrobūvju garums (kopējais molu un viļņlaužu garums ir 8 182 m). Šīs infrastruktūras īpatnības un pilsētas apbūves tuvums rada būtiskus izaicinājumus Liepājas ostas tirdzniecības funkcijas attīstībai.

Liepājas ostas uzbūve un ilgstoša līdzšinējā ekspluatācija primāri jūras flotes vajadzībām noteica to, ka šī ir kravas apgrozības ziņā mazākā no Latvijas trīs lielajām ostām (Rīgas brīvdosta, Ventspils brīvdosta un Liepājas osta). Vairāk par Liepājas ostas un pārējo Latvijas ostu kopējo kravu apgrozījumu skatīt 4-9. attēlā.



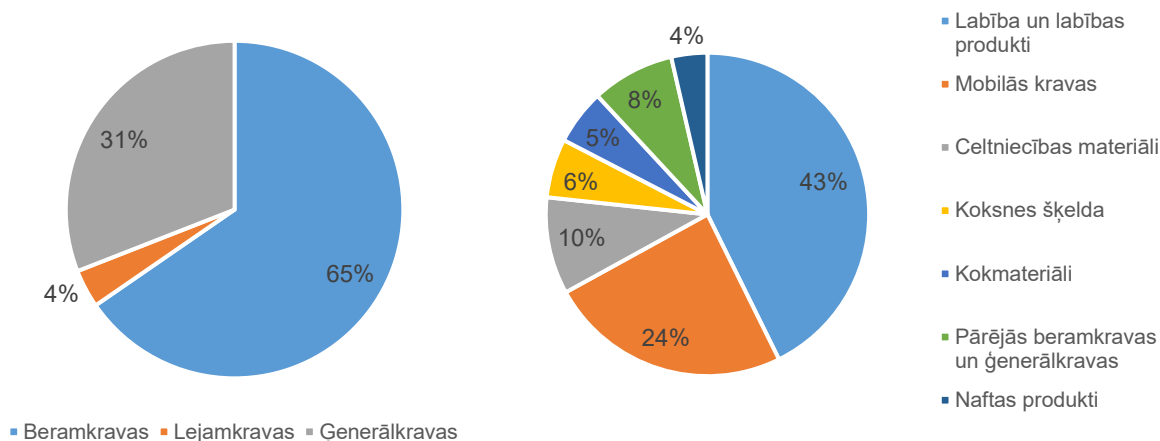
4-9. ATTĒLS. LATVIJAS OSTĀS PĀRKRAUTO KRAVU APJOMS, 2012.-2024. GADS

Avots: CSP

Neskatoties uz to, ka Liepājas kravu apgrozījums ir apjoma ziņā trešais mazākais Latvijas lielo ostu vidū, pēdējo gadu ģeopolitiskie satricinājumi un to ietekme uz ES un Krievijas Federācijas ārējo tirdzniecību, kā arī ES īstenotā politika dalībvalstu tautsaimniecību zaļai transformācijai, kā parāda 4-9. attēla dati, negatīvi ietekmē visu Latvijas ostu kopējo kravu apgrozījumu, kuri kopš neatkarības atjaunošanas 1991. gadā lielākoties apkalpoja no Krievijas Federācijas un pārējām Neatkarīgo Valstu Sadraudzības (turpmāk – NVS) valstīm uz ES nosūtāmās tranzīta kravas. 2012.-2024. gada periodā Latvijas ostu kopējās kravu apgrozījums samazinājās par 52%. Šis samazinājums lielākoties atspoguļojās Rīgas brīvdostas un Ventspils brīvdostas apkalpojamo tranzīta kravu plūsmā, kas šajā laikposmā samazinājās par 60%. Liepājas osta turpretim šajā laika posmā saglabāja salīdzinoši vienmērīgu kravu apgrozījuma apjomu – 2018.-2024. gada periodā (izņemot 2020. gadu) pārkrauto kravu apjoms Liepājas ostā noturējās virs septiņu miljonu t atzīmes. Attiecīgi Liepājas ostas daļa kopējā Latvijas ostu kravu apgrozībā pieauga no 10% 2012. gadā līdz 20% 2024. gadā.

Liepājas ostai pagājušajā desmitgadē salīdzinājumā ar pārējām Latvijas lielajām ostām bija raksturīgs relatīvi liels vietējās izcelsmes (Latvijas) nosūtīto kravu īpatsvars – aptuveni 40%, kas bija viens no kravu apgrozījumu stabilizējošajiem faktoriem. Jāatzīmē, ka iepriekš aprakstīto reģionālo tirgu satricinājumu ietekmē vietējo kravu īpatsvars pēdējo gadu laikā sāka strauji pieaugt arī Rīgas un Ventspils brīvdostās, kas norāda, ka tuvākajā nākotnē pieaugs konkurence par šīs kravas grupas piesaisti starp Latvijas lielajām ostām.

4-10. attēlā parādīta Liepājas ostā pārkrauto kravu kategoriju un veidu struktūra 2024. gadā.



4-10. ATTĒLS. LIEPĀJAS OSTĀ PĀRKRAUTO KRAVU KATEGORIJU UN VEIDU ĪPATSVARS, 2024. GADS

Avots: CSP

4-10. attēla dati parāda, ka apjoma ziņā lielākā Liepājas ostā apkalpoto kravu kategorija ir beramkravas. Beramkravas jau ilgstoši ir galvenais Liepājas ostā pārkrauto kravu kategorija, un tas ir augstākais šīs kravu kategorijas īpatsvars pārējo Latvijas ostu vidū. Lielāko daļu beramkravu veido labība un labības produkti (43% no kopējās kravu apgrozības) un celtniecības materiāli (10% no kopējās kravu apgrozības). Šie kravu veidi ir arī tie, kas nosaka relatīvi lielo vietējās izcelsmes kravu klātbūtni Liepājas ostas kravu plūsmā – Latvijā audzētie augkopības produkti, kā arī Saldus novadā esošās cementa ražotnes eksportētā produkcija. Jāizceļ arī Liepājas ostas salīdzinošās priekšrocības konkurencē ar pārējām Baltijas jūras austrumu piekrastes ostām par labības un tās izstrādājumu kravām – salīdzinoši liela noliktavu platība, kas ļauj slēgtās telpās vienlaikus glabāt dažāda sortimenta labības produkciju.

Vienlaikus Liepājas ostas specializācija beramkravu apkalpošanā un ostas termināļu tuvums pilsētas dzīvojamajai un pakalpojumu apbūvei paaugstina ar putēšanu saistītos gaisa piesārņojuma draudus.

4.1.6 TRANSPORTA SISTĒMA

Aprakstot pilsētas transporta sistēmu, nepieciešams definēt aprakstāmā priekšmeta tvērumu. Liepājas un DKN IMRP SIVN vajadzībām tiek izvērtēti tie transporta sistēmas segmenti (apakšsistēmas), kuras tiek izmantotas regulāriem pasažieru un kravu pārvadājumiem. Līdz ar to no Liepājas pilsētas transporta sistēmas apskata ir izslēdzams gaisa transports¹¹, jūras pasažieru transports un iekšzemes ūdens transports.

Iepriekšējā apakšsadaļā apskatītā Liepājas ostas darbība. Tā ir pilsētas ārējo transporta sakaru transporta apakšsistēma, kas nodrošina regulāros kravu pārvadājumus, lielākoties ārpus Liepājas tapušajām precēm vai precēm, kurām Liepāja nav piegādes gala vai sākumpunkts.

Regulāriem ārējiem un iekšpilsētas pasažieru un kravu pārvadājumiem Liepājā tiek izmantoti dažādi sauszemes transporta segmenta veidi: autotransports, dzelzceļa (sliežu) transports, mikromobilitātes braucamrīki (velosipēdi, skrejriteņi), iešana ar kājām. Liepājā ir pieejami arī vairāki sabiedriskā transporta veidi, kuri nodrošina regulāros pasažieru pārvadājumus gan pilsētas, gan reģionālajiem un starppilsētu pārvadājumiem, un tajos tiek izmantots gan autotransports (autobusi), gan sliežu transports (vilcieni un tramvaji). Papildu tam, pilsētā ir pieejami arī citi koplietošanas transporta pakalpojumi (īstermiņa nomas automašīnas, elektriskie skrejriteņi).

Liepājas transporta sistēmas apraksts strukturēts trīs segmentos: transporta piedāvājums, transporta pieprasījums un transporta sistēmas izaicinājumi.

¹¹ Kopš COVID-19 pandēmijas Liepājas lidostā (atrodas Liepājas austrumu pievārtē, DKN Cimdenieku ciemā; ietilpst LSEZ) nav atsākušies regulārie pasažieru pārvadājumi – lidosta tiek izmantota tikai vispārējās aviācijas vajadzībām (primāri akciju sabiedrība "AirBaltic" pilotu apmācībām).

4.1.6.1 TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UN PAKALPOJUMU PIEDĀVĀJUMS

Jebkuras transporta apakšsistēmas neatņemams elements ir to atbalstošā infrastruktūra. Pilsētas sauszemes transporta gadījumā par šādu infrastruktūru primāri kalpo ielu tīkls.

Ielu tīkls

2023. gada beigās Liepājas ielu tīkla kopgarums bija 271 km, no kuriem 199 km bija ar asfaltbetona vai citu bitumizēto segumu, bet 72 km (27%) bija šķembu vai grants seguma ielas. Latvijas valstspilsētās uz 10 000 iedzīvotāju vidēji ir 41,12 km ielu. Liepājā šis rādītājs ir nedaudz mazāks par vidējo – 40,64 km/10 000 iedzīvotājiem. Tomēr, ja netiek ņemta vērā Rīga (19,91 km/10 000 iedzīvotājiem), tad vidējais rādītājs valstspilsētās būtu 44,14 km/10 000 iedzīvotājiem.

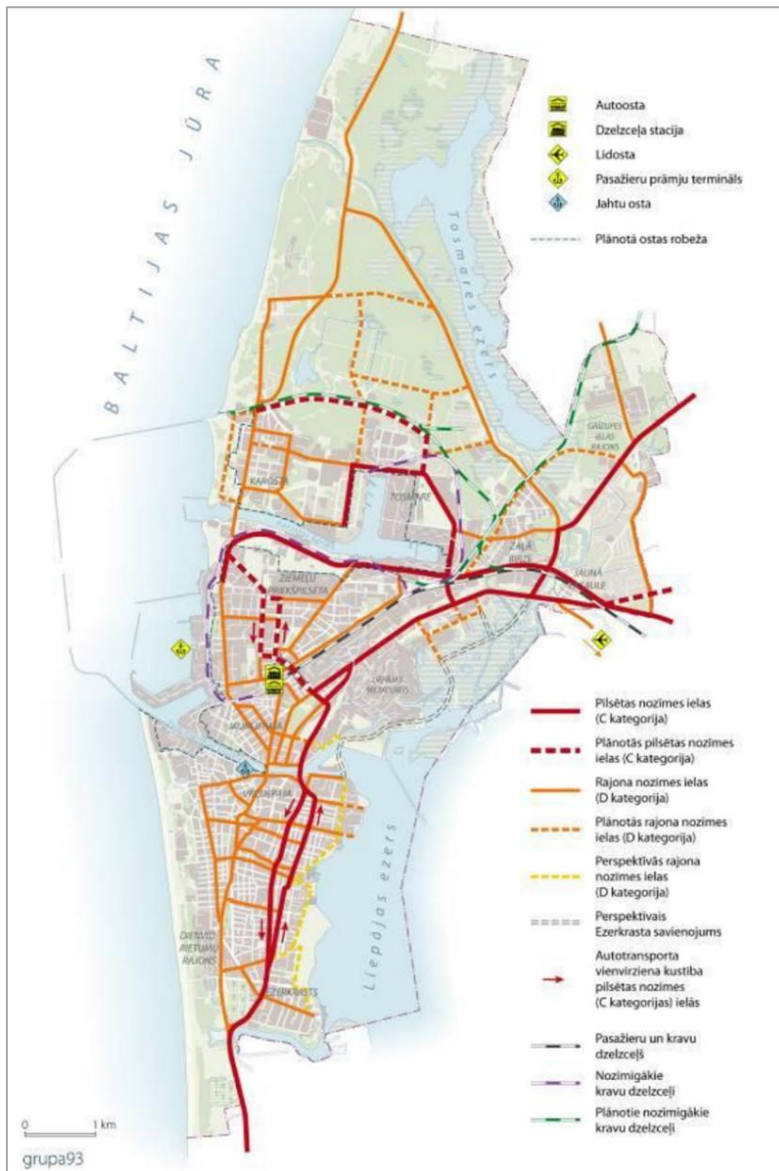
Liepājā šobrīd ir pieejamas trīs kategoriju ielas:

- C kategorija – pilsētas nozīmes iela un tranzīta iela; savienošanas funkcija;
- D kategorija – rajona nozīmes iela; savienošanas un piekļūšanas funkcija;
- E kategorija – vietējās satiksmes iela; piekļūšanas un uzturēšanās funkcija.

Liepājas valstspilsētas jaunajā teritorijas plānojumā valsts galveno autoceļu turpinājumi būtu jānosaka kā B kategorijas ielas, kas vienlaikus ir TEN-T ceļu tīkla sastāvdaļa. Brīvības iela, Parka iela, Zirņu iela un Ganību iela ir valsts galvenā autoceļa A11 turpinājumi Liepājas valstspilsētā. Savukārt valsts galvenais autoceļš A9 Liepājas valstspilsētā turpinās pa Brīvības, Pulvera, Oskara Kalpaka un Brīvostas ielu, veidojot savienojumu ar Liepājas ostu.

C kategorijas ielas savieno pilsētu ar valsts autoceļu tīklu, ostu un nodrošina tranzīta kustību cauri pilsētai. D kategorijas ielas apkalpo satiksmi, savienojot pilsētas apkaimes savā starpā un veido pieslēgumus C kategorijas ielām. Gan C, gan D kategorijas ielas tiek izmantotas sabiedriskā transporta maršrutu organizēšanai.

4-11. attēlā ir parādīts esošais un plānotais Liepājas C un D kategorijas ielu tīkls.



4-11. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS ESOŠAIS UN PLĀNOTAIS C UN D KATEGORIJU IELU TĪKLS

Piezīmes: C kategorijas ielas ir atzīmētas ar sarkano līniju, bet D kategorijas ielas – ar oranžo līniju. Plānotie ielu posmi atzīmēti ar raustītu līniju.

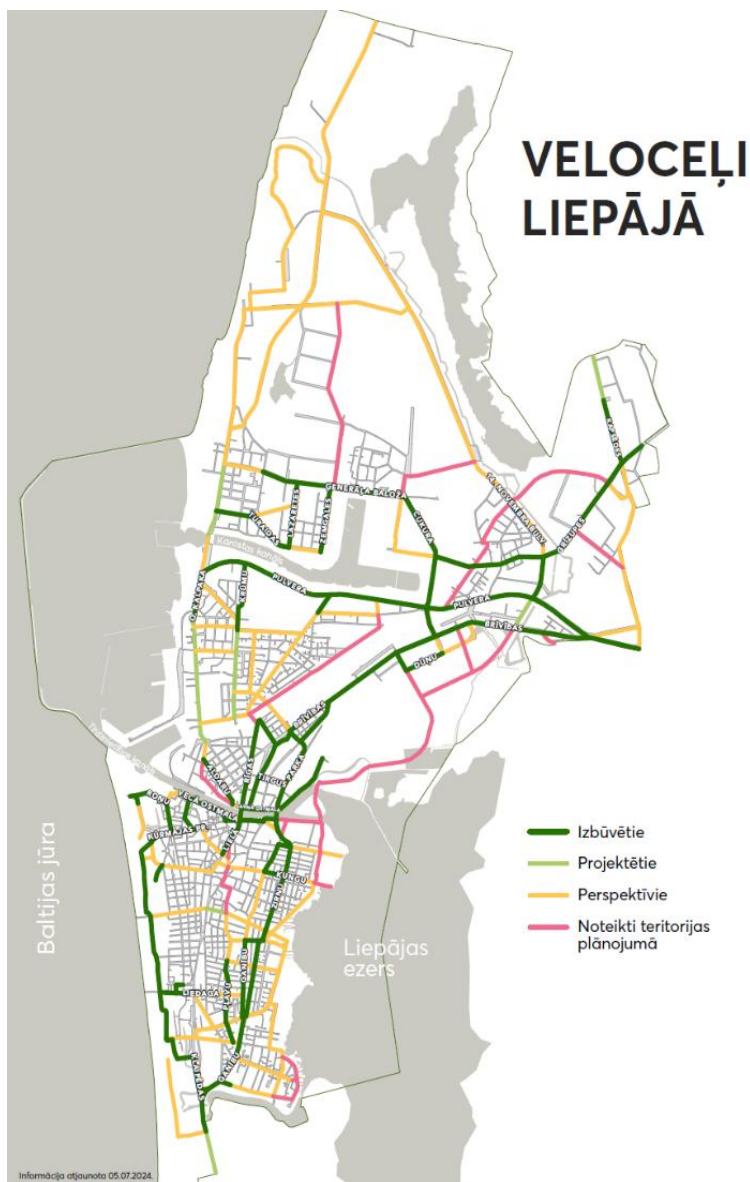
Avots: *Liepājas pilsētas teritorijas plānojums*

Jaunie C kategorijas ielu posmi paredzēti, lai veicinātu Ziemeļu priekšpilsētas savienotību ar pilsētas dienvidu daļu, kā arī lai izveidotu apvedceļu kravas autosatiksmē uz jaunajiem Priekšostas termināļiem (ar mērķi novērst šīs satiksmes iebraukšanu Karostas dzīvojamās apbūves kvartālos). Lielākā daļa no plānotajiem D kategorijas ielu posmiem ir atrodami Karostas neapgūtajā ziemeļu daļā, kura Liepājas pilsētas plānojumā iezīmēta, kā nākotnē attīstāmā teritorija, kā arī topošajā Liepājas industriālā parka teritorijā.

Pilsētas ūdens šķēršļu šķērsošanai pieejami trīs tilti: divi tilti pāri Tirdzniecības kanālam (Jaunais tilts un Tramvaja tilts) un viens tilts pāri Karostas kanālam (Oskara Kalpaka tilts; izgriežamais tilts ar ierobežotas kravnesības koka seguma brauktuvi).

Mikromobilitātes infrastruktūra

Pilsētas ielu telpa nodrošina mobilitātes iespējas ne tikai autotransportam, bet arī gājējiem un mikromobilitātes braucamrīku lietotājiem. Liepājā līdz 2024. gada 5. jūlijam bija izbūvēti vairāk nekā 63 km veloceļu. 4-12. attēlā ir dota Liepājas veloceļu karte.



4-12. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS ESOŠAIS UN PLĀNOTAIS VELOINFRASTRUKTŪRAS TĪKLS

Avots: Liepājas valstspilsētas pašvaldības mājaslapa

4-12. attēlā atainotajā veloinfrastruktūrā tika izmantoti dažādi velobūvju risinājumi – no gājējiem nodalīti veloceļi, velojoslās ar horizontālajiem ceļu apzīmējumiem, kā arī ar ceļa zīmēm iezīmētie apvienotie gājēju un veloceļa posmi vietās, kur ietvju platums pieļauj relatīvi drošu jaukto satiksmes plūsmu.

Dzelzceļa tīkls

Nākamais kritiskais Liepājas sauszemes transporta infrastruktūras tīkls ir dzelzceļš. Tas nodrošina Liepājas ārējo sasniedzamību gan pasažieriem, gan kravām pa dzelzceļa līniju Liepāja-Jelgava (Rīga). Sevišķi svarīga dzelzceļa infrastruktūra ir Liepājas ostas sekmīgas funkcionēšanas nodrošināšanai, kuras galvenā apkalpojamā kravu plūsma ir pa sauszemi piegādāto kravu pārkraušana tālāknosūtīšanai pa jūras ceļiem. Papildu tam, lielu daļu no Liepājas ostā apkalpoto kravu grupām pa sauszemi ir ekonomiski efektīvāk pārvadāt tieši ar dzelzceļa transportu.

4-13. attēlā ir parādīts Liepājas esošais dzelzceļa infrastruktūras tīkls un plānotie papildu posmi.



4-13. ATTĒLS. LIEPĀJAS ESOŠAIS UN PLĀNOTAIS DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS TĪKLS

Piezīmes: Plānotie dzelzceļa posmi atzīmēti ar zaļi-balto līniju.

Avots: Liepājas valstspilsētas teritorijas plānojums

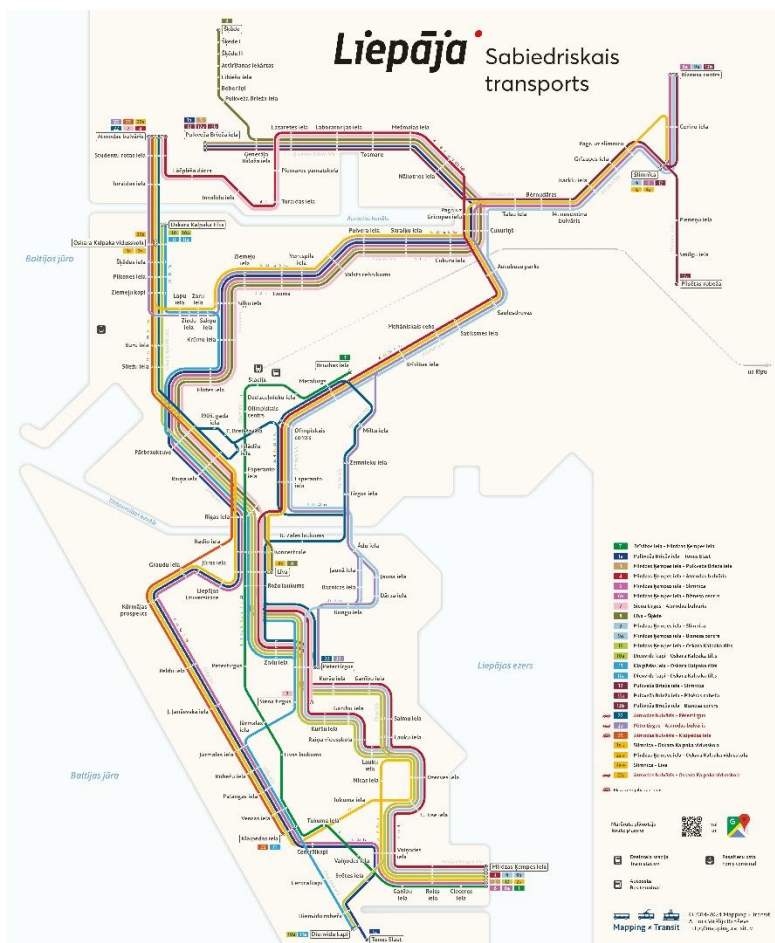
Kā redzams 4-13. attēlā, esošā dzelzceļa infrastruktūra ietver dzelzceļa atzaru, kas savieno pilsētas dzelzceļa tīklu ar dzelzceļa līniju Liepāja-Jelgava, dzelzceļa loku ap Ziemeļu priekšpilsētu un dzelzceļa atzaru uz Tosmari, kas nodrošina kravu piegādi pa dzelzceļu Brīvostas un Karostas kanāla termināļiem. Jaunie dzelzceļu posmi paredzēti jauno Priekšostas termināļu savienošanai ar esošo dzelzceļa tīklu.

Sabiedriskā transporta piedāvājums

Sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek nodrošināti, izmantojot iepriekš aprakstīto ielu un dzelzceļu tīkla infrastruktūru. Liepājā ir pieejami gan pilsētas, gan reģionālie (starpilsētu) sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Liepājas sabiedriskā transporta sistēma ietver tramvaju, autobusu un mazas ietilpības autobusu maršrutus. 2024.gadā pārvadājumi tika veikti vienā tramvaja maršrutā un 16 autobusu, kā arī trijos mazas ietilpības autobusu maršrutos. Papildus šiem maršrutiem vēl četri maršruti nodrošina skolēnu pārvadājumus mācību gada laikā. 2022. gadā tika pabeigta jauno tramvaju KONČAR piegāde, un kopš 2023.gada pilsētas vienīgajā tramvaja līnijā kursē tikai jaunie tramvaji.

4-14. attēlā ir parādīta Liepājas pilsētas sabiedriskā transporta maršrutu shēma.



4-14. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS PILSĒTAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTU SHĒMA

Avots: LST

Tikai pieci no visiem 4-14. attēlā redzamajiem sabiedriskā transporta maršrutiem nodrošina pārvadājumus, kas ir biežāk nekā divas reizes stundā: 1T (tramvaja maršruts) un 3., 6., 9., 22. autobusa maršruti. Pārējie maršruti nodrošina satiksmi no dažiem reisiem dienā līdz diviem reisiem stundā galvenokārt ar neregulāru intervālu starp reisiem.

Liepājā ir arī reģionālās nozīmes autobusu maršruti, kuru galapunkts ir Liepājā (pie Liepājas dzelzceļa stacijas (autoostā) vai Kuršu ielā un Mirdzas Ķempes ielā), un kuri pilnībā vai daļēji šķērso pilsētas teritoriju. 2023. gadā DKN bija 51 reģionālās nozīmes autobusu maršruts, un 41 no šiem maršrutiem viens no galapunktiem bija Liepāja.

No 2023. gada tika atsākti arī pasažieru dzelzceļa pārvadājumi uz/no Liepājas pa dzelzceļa līniju Liepāja-Jelgava-Rīga, ko nodrošina akciju sabiedrība "Pasažieru vilciens".

Koplietošanas transporta piedāvājums un elektrozlādes infrastruktūra

2020. gadā SIA "Bolt Services LV" uzsāka skrejriteņu maksas pakalpojumu sniegšanu, bet no 2024. gada arī koplietošanas autotransporta pakalpojumu sniegšanu.

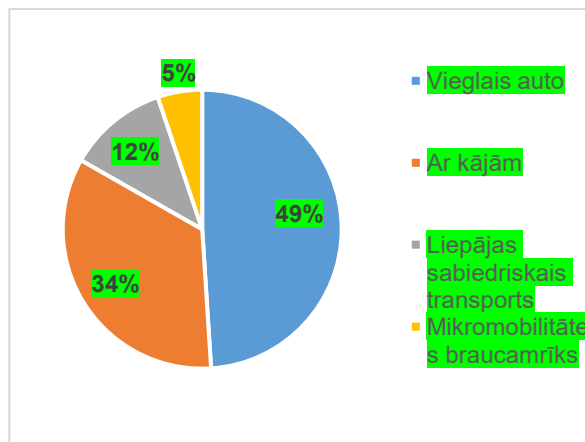
2024. gada sākumā Liepājā bija 34 elektromobiļu uzlādes vietas. Šo uzlādes vietu skaits veido 34% no elektroautomobiļu kopējā skaita Liepājā 2023. gadā (Liepājā reģistrētas 94 vieglās elektroautomāšīnas). Līdz ar to uzlādes vietu skaits ir pietiekams pašreizējam pieprasījumam, bet visticamāk būs nepietiekams nākotnes pieprasījumam.

4.1.6.2 PASAŽIERU UN KRAVU SATIKSMES PIEPRASĪJUMS

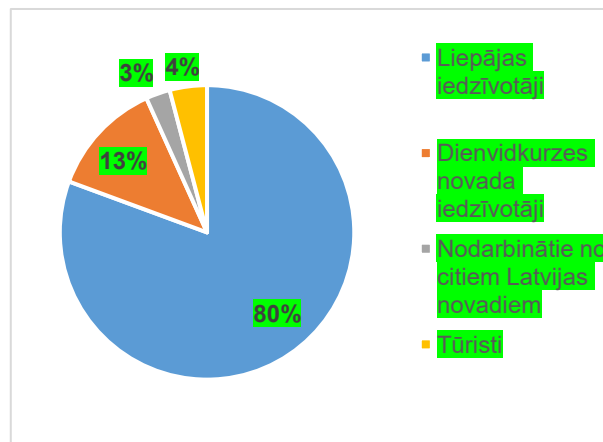
Pasažieru (cilvēku) satiksme

Pasažieru satiksme šī apraksta kontekstā ietver visus cilvēku pārvietojumus, gan privāto automašīnu vai sabiedriskā transporta pasažieru kapacitātē, gan privātās automašīnas vadītāja, mikromobilitātes braucamrīka vadītāja, vai gājēja kapacitātē.

Saskaņā ar Liepājas IMRP ietvaros veikto izpēti vidējā 2024. gada dienā Liepājas iekšpilsētas satiksmē, neskaitot tranzīta satiksmi, piedalījās 58 tūkstoši cilvēku, kopumā veicot 145,8 tūkstošus pārvietojumus un mērojot 653 tūkstošus km. Attēlos 4-15. un 4-16. ir parādīta šo pārvietojuumu skaita struktūra pēc pārvietošanās veida un pēc satiksmes dalībnieka kategorijas.



4-15. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS PASAŽIER-BRAUCIENU (PĀRVIETOJUMU) SKAITA SADALĪJUMS PĀRVIETOŠANĀS VEIDU GRIEZUMĀ TIPISKAJĀ NEDĒĻAS DIENĀ 2024. GADS



4-16. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS PASAŽIER-BRAUCIENU (PĀRVIETOJUMU) SKAITA SADALĪJUMS PĒC SATIKSMES DALĪBNIKA KATEGORIJAS TIPISKAJĀ NEDĒĻAS DIENĀ 2024. GADS

Piezīmes: Šajos attēlos ir doti dati par cilvēku pārvietošanos, kur pārvietojuumu sākumpunkts un/vai galamērķis atrodas Liepājas valstspilsētā. Attiecīgi šajās diagrammās nav iekļauta tranzīta satiksme.

Avots: Liepājas IMRP

Kā redzams 4-16. attēlā, 81% no šiem pārvietojuumiem veica Liepājas iedzīvotāji. Pārējos 19% no visiem pārvietojuumiem lielākoties īsteno svārstmigranti no DKN, mazāk – darba svārstmigranti no pārējās Latvijas, kā arī tūristi. 4-15. attēla dati liecina, ka 49% no visiem cilvēku pārvietojuumiem Liepājā tika veikti ar privāto automašīnu. Pārējie pārvietojuumi veikti ar kājām, pilsētas sabiedrisko transportu vai mikromobilitātes braucamrīkiem.

Nemot vērā pilsētas iedzīvotāju skaita, darbavietu skaita, kā arī pakalpojumu sniedzēju blīvumu sadalījumā pēc pilsētas apkaimēm, vislielākā cilvēku kustība notiek Vecliepājas apkaimē, sevišķi tās centrālajā ziemeļdaļā.

Kopumā vidējā 2024. gada diennaktī Liepājas ielās tika veikti 53,9 tūkstoši braucienu ar vieglo autotransportu (skaitot tikai transportlīdzekļus), kopumā nobraucot 415 tūkstošus km. No tiem 69% braucienu veica liepājnieki, 23% - DKN svārstmigranti, darba svārstmigranti no pārējās Latvijas un tūristi, bet 8% - tranzīta autotransports. 4-17. attēlā ir atspoguļoti transporta modeļa "VISUM" ģenerētie dati par autosatiksmes intensitātes sadalījumu Liepājas ielu tīklā 2022. gadā.



4-17. ATTĒLS. LIEPĀJAS TRANSPORTA MODEĻA ĢENERĒTIE VIEGLO AUTOMAŠĪNU DIENNAKTS SATIKSMES PLŪSMU APJOMI LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS IELU TĪKLĀ 2022. GADS

Avots: 2023. gada priekšizpēte Liepājas valstspilsētas pašvaldības projektam “Multimodāla satiksmes pārvada un saistītās infrastruktūras izbūve”

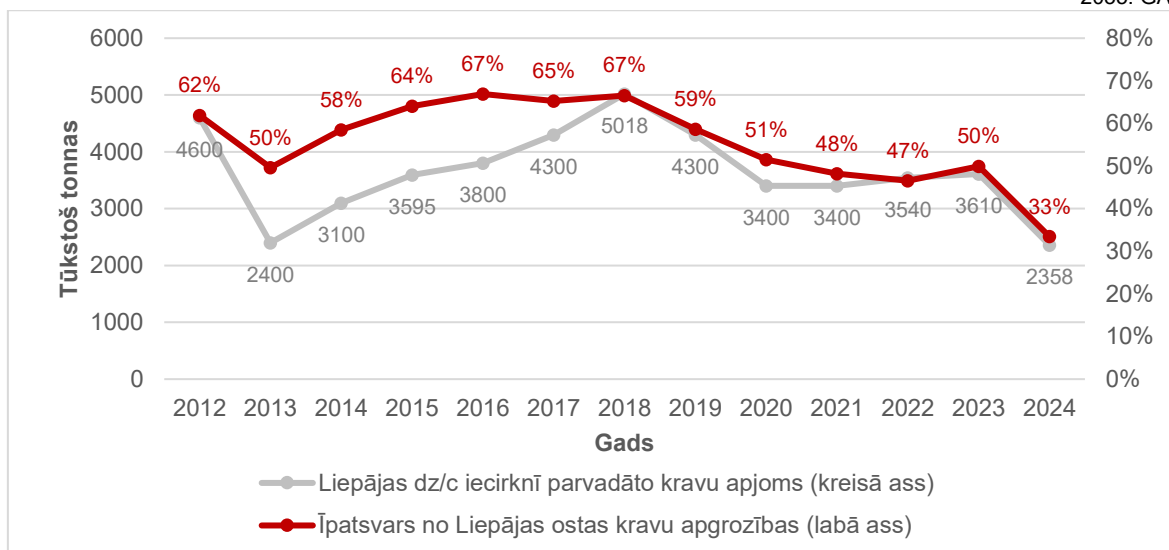
Balstoties uz 4-17. attēlā ilustrētajiem datiem, vidēji vislielākā satiksmes intensitāte ir valsts galvenos autoceļus A9 un A11 savienojošajā transporta koridorā, it sevišķi posmos, kas ietver Jauno tiltu, Parka ielu un Brīvības ielas C kategorijas posmus. Lielākā vieglo automobiļu gada vidējā diennakts satiksmes (turpmāk – GVDS) intensitāte šajos posmos svārstās robežās no 15 000 līdz 25 000 automašīnu vienībām diennaktī. Līdzvērtīga apjoma autosatiksmes novērojama arī uz Tramvaja tilta (22 000 automašīnas diennaktī) un uz Raiņa ielas – Oskara Kalpaka ielas dzelzceļa pārbrauktuves (15 500 automašīnas diennaktī).

Atbilstoši LST datiem 2023. gadā ar Liepājas pilsētas sabiedrisko transportu tika pārvadāti 10,8 miljoni pasažieru, tai skaitā 2,1 miljons (19%) pasažieru ar tramvaju un 8,7 miljoni (81%) pasažieru ar autobusiem. Pēdējo astoņu gadu laikā pasažieru skaits Liepājas pilsētas sabiedriskajā transportā ir samazinājies par 18,1%, un tas ir straujāks par iedzīvotāju skaita sarukumu analoģiskajā periodā (-3,4%). Tas daļēji izskaidrojams ar sabiedriskā transporta reisu nobraukuma kilometru samazināšanos, kā arī ar materiālās labklājības pieauguma veicināto iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņu, arvien biežāk izvēloties pārvietoties ar privāto autotransportu. Vislielākā pasažieru apgrozība ir pirmīt uzskaitītajos maršrutos ar lielāko reisu skaitu: 1T (tramvaja maršruts) un 3., 6., 9., 22. autobusa maršruti.

Kā tika minēts iepriekš Liepājā tiek nodrošināti arī reģionālie (starpilsētu) sabiedriskā transporta pārvadājumi ar autobusiem un pasažieru vilcieniem. Pasažieru skaita ziņā visnoslogotākais autobusu maršruts ir Rīga – Saldus – Liepāja, kas 2023. gadā apkalpoja 490 tūkstošus pasažieru. Savukārt dzelzceļa līnijā Rīga – Liepāja 2023. gadā tika pārvadāti 70 tūkstoši pasažieru, tai skaitā Liepājas dzelzceļa staciju izmantoja 41 tūkstoši pasažieru.

Kravu satiksme

Kā minēts iepriekš, dzelzceļam ir būtiska loma Liepājas ostas kravu piegāžu nodrošināšanai pa sauszemi. 4-18. attēlā zemāk ir parādīts Liepājas dzelzceļa iecirknī pārvadāto kravu apjoms un šī apjoma īpatsvars attiecībā pret Liepājas ostā pārkrauto kravu apjomu.



4-18. ATTĒLS. LIEPĀJAS DZELZCEĻA IECIRKNĪ PĀRVADĀTO KRAVU APJOMS UN TO ATTIECĪBA PRET LIEPĀJAS OSTĀ PĀRKRAUTO KRAVU APJOMU, 2012.-2024. GADS

Avots: SIVN Autori, izmantojot CSP datus

4-18. attēlā ilustrētie dati parāda, ka līdz 2018. gadam dzelzceļš gādāja par vairāk nekā 60% ostā pārkrauto kravu piegādāšanu/nogādāšanu pa sauszemi. Turpmākajos gados gan Liepājas dzelzceļa iecirknī parvadāto kravu apjoms, gan arī īpatsvars būtiski samazinājās. 2024. gadā novērojams straujākais kravu pārvadājumu īpatsvara kritums apskatāmajā periodā. Tas varētu liecināt par tranzīta kravu apjoma pārvadājumu samazināšanos no NVS valstīm, kuras tradicionāli uz Latvijas ostām tiek piegādātas pa dzelzceļu, tālāknosūtīšanai uz Rietumeiropu. Līdz ar to secināms, ka Liepājas osta sauszemes kravu piegādāšanai un nogādāšanai arvien vairāk paļaujas uz kravas autotransportu.

Balstoties uz 2023. gada priekšizpēti Liepājas valstspilsētas pašvaldības projektam "Multimodāla satiksmes pārvada un saistītās infrastruktūras izbūve" ietvaros veikto autosatiksmes plūsmas modelēšanu, vidēji diennaktī Liepājas ielas tiek veikti 10,9 tūkstoši braucienu ar smagajām kravas automašīnām. Pieņemams, ka būtiska daļa šīs satiksmes ir saistīta ar kravu piegādāšanu/nogādāšanu uz/no Liepājas ostas.

4.1.6.3 GALVENIE PILSĒTAS TRANSPORTA SISTĒMAS IZAICINĀJUMI

Nepietiekama tiltu kapacitāte

Vienus no būtiskākajiem izaicinājumiem pilsētas sauszemes satiksmes efektivitātes paaugstināšanai rada pilsētas ūdens šķēršļi – Tirdzniecības kanāls un Karostas kanāls un to šķērsošanai pieejamo tiltu satiksmes caurplūdes kapacitātes un kravnesības ierobežojumi.

- Tirdzniecības kanāla šķērsojumi

Tirdzniecības kanāla tilti nodrošina pilsētas ziemeļu un dienvidu daļu sasniedzamību, taču, ņemot vērā, ka šī ir galvenā pilsētas autosatiksmes plūsmas ass, satiksmes pīķa stundās šo tiltu caurplūdes kapacitāte kļūst nepietiekama, līdz ar to šeit regulāri veidojas sastrēgumi. Jānorāda, ka Tirdzniecības kanāla un tiltu novietojums (sevišķi Tramvaja tilts) nosaka to, ka šī pārmērīgā autosatiksmē plūst cauri visapmeklētākajai pilsētas daļai – Vecliepājas centram, kas būtiski degradē tās pilsētvides kvalitāti.

- Karostas kanāla šķērsojums (Oskara Kalpaka tilts)

Karostas kanāls nerada būtiskus šķēršļus autosatiksmes plūsmai pilsētā - kanāls atdala nomaļas un iedzīvotāju skaita/ekonomiskās aktivitātes ziņā pakārtotas apkaimes. Kanāla šķērsošanai pieejams Oskara Kalpaka tilts, kā arī apvedceļa maršruts caur Cukura ielu. Galveno izaicinājumu rada Oskara Kalpaka tilta ierobežotā kravnesība, kas nepieļauj sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu ar standarta ietilpības autobusiem. Līdz ar to pārvadājumi tiek organizēti ar mazas ietilpības autobusiem, samazinot sabiedriskā transporta efektivitāti un piedāvājuma kvalitāti.

Dzelzceļa un autotransporta tīklu konflikti

Pilsētas ietvaros ir deviņi punkti, kur ielas šķērso dzelzceļa sliedes. Viena no šīm vietām ir Raiņa ielas-Oskara Kalpaka ielas vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuve. Šeit dzelzceļš šķērso transporta koridoru, kas nodrošina īsāko savienojumu starp pilsētas centru un visblīvāk apdzīvoto ziemeļu apkaimi – Ziemeļu

priekšpilsētu. Papildu tam, šo pārbrauktuvi šķērso ar kravas vilcienu satiksmi noslogotākais dzelzceļa posms. Šo apstākļu ietekmē šī pārbrauktuve uzskatāma par būtiskāko pilsētas dzelzceļa un autotransporta apakšsistēmu konfliktpunktu, kur satiksmes pīķa stundās regulāri veidojas būtiski autosatiksmes sastrēgumi. Sastrēgumi rodas neskatoties uz to, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" veica izmaiņas vilcienu kustības grafikā, samazinot vilcienu kustību satiksmes pīķa stundās. Šis risinājums savukārt samazina dzelzceļa satiksmes efektivitāti, kas nelabvēlīgi ietekmē arī ostas darbību.

Pārmērīga privāto automašīnu izmantošana iedzīvotāju mobilitātē

Kā tika minēts iepriekš, 49% no visiem pasažieru pārvietojumiem pilsētas robežās tiek izmantots privātais autotransports, tostarp 45% gadījumos privāto autotransportu izmanto liepājnieki. Pilsētas apbūves un apdzīvojuma struktūra nosaka to, ka 53% visu pārvietojumu pilsētas ietvaros tiek veikti gājējiem piemērotos attālumos (līdz diviem km), bet papildu 24% pārvietojumu tiek īstenoti attālumos līdz pieciem km, kas ir piemēroti braukšanai ar mikromobilitātes rīkiem. Līdz ar to pastāv ievērojams potenciāls palielināt pilsētvidei piemērotāko mobilitātes veidu īpatsvaru pilsētas satiksmē, sevišķi Liepājas iedzīvotāju segmentā. Tas ļautu mazināt gan autosatiksmes sastrēgumu apmēru iepriekšminētajās transporta problēmvietās, gan arī uzlabot pilsētvides pievilcību (pateicoties samazinātiem autotransporta radītā gaisa un trokšņu piesārņojuma apjomiem) un ilgtermiņā arī iedzīvotāju veselības stāvokli (reducēta gaisa piesārņojuma un paaugstinātas iedzīvotāju fiziskās aktivitātes ietekmē).

4.2 DIENVIDKURZEMES NOVADS

4.2.1 NOVADA ĢEOGRĀFISKAIS NOVIETOJUMS UN IEKŠĒJĀS STRUKTŪRAS RAKSTUROJUMS

DKN atrodas Kurzemes statistiskā reģiona dienvidrietumu daļā. Novads robežojas ar Ventspils novadu ziemeļos, ar Kuldīgas un Saldus novadiem austrumos, Lietuvas Klaipēdas un Telšu apriņķiem dienvidos, kā arī Liepāju un Baltijas jūru rietumos.

DKN administratīvais centrs ir Grobiņas pilsēta (206 km attālumā no Rīgas valstspilsētas). DKN pašvaldība tika izveidota 2021. gada ATR ietvaros. DKN tika apvienoti bijušie Aizputes, Durbes, Grobiņas, Nīcas, Pāvilostas, Priekules, Rucavas un Vaiņodes novadi. 2021. gada ATR paredz arī to, ka 2029. gadā DKN tiks apvienots ar Liepāju, izveidojot Liepājas novadu.

DKN ir platības ziņā lielākā novada pašvaldība Latvijā, aizņemot 3592 km² lielu platību. DKN pašvaldības teritoriju veido 31 administratīvi teritoriālā vienība: 26 pagasti un piecas pilsētas: Grobiņa, Aizpute, Priekule, Pāvilosta un Durbe. Attēlā 4-19. iespējams aplūkot DKN administratīvo karti.



4-19. ATTĒLS. DIENVIDKURZEMES NOVADA ADMINISTRATĪVĀ KARTE

Avots: OpenStreetMap

DKN fiziogēogrāfisko struktūru veido divas reljefa formas - Rietumkurzemes augstiene un Piejūras zemene. Divas trešdaļas novada teritorijas aizņem Rietumkurzemes augstiene. Rietumkurzemes augstienes reljefs dominē DKN austrumu apgabalā. Izteikts paugurainu reljefs sastopams Embūtes un Vaiņodes pagastos, kur atrodams augstākais Rietumkurzemes augstienes punkts – Krievukalns (184 m vjl.) Rietumkurzemes augstienes rietumu malā (DKN vidienē) atrodami Vārtājas un Apriķu viļņotie līdzenumi. Savukārt novada Baltijas jūras piekrastes daļā atrodas Piejūras zemienē (Bārtavas līdzenums dienvidu daļā un Piemares līdzenums ziemeļu daļā), kurā prevalē kāpu un līdzenumu reljefs.

4-5. tabulā zemāk ir apkopota informācija par DKN teritorijas struktūru pēc lietojuma veida.

4-5. TABULA. DIENVIDKURZEMES NOVADA TERITORIJAS SADALĪJUMS ZEMES LIETOŠANAS VEIDOS, 2024. GADS

Zeme pēc lietošanas veida	Platība, km ²	Īpatsvars no kopējās platības
Lauksaimniecībā izmantojamā zeme	1374	38,3%
Mežs	1620	45,1%
Krūmājs	48	1,3%
Purvs	111	3,1%
Ūdens objektu zeme	171	4,8%
Zeme zem ēkām un pagalmiem	46	1,3%
Zeme zem ceļiem	86	2,4%
Pārējās zemes	134	3,7%
Kopā	3589	100,0%

Piezīmes: zemes lietošanas veidā "pārējās zemes" ietilpst zeme, kuru aizņem smiltāji, kapsētas, parki, lauces, stigas, gravas, kraujas, nogāzes, ja tās nav uzskatāmas par mežu vai krūmāju, sēklu plantācijas un pārplūstoši klajumi, kā arī zeme, kuru izmanto derīgo izrakteņu ieguvei.

Avots: Valsts zemes dienests

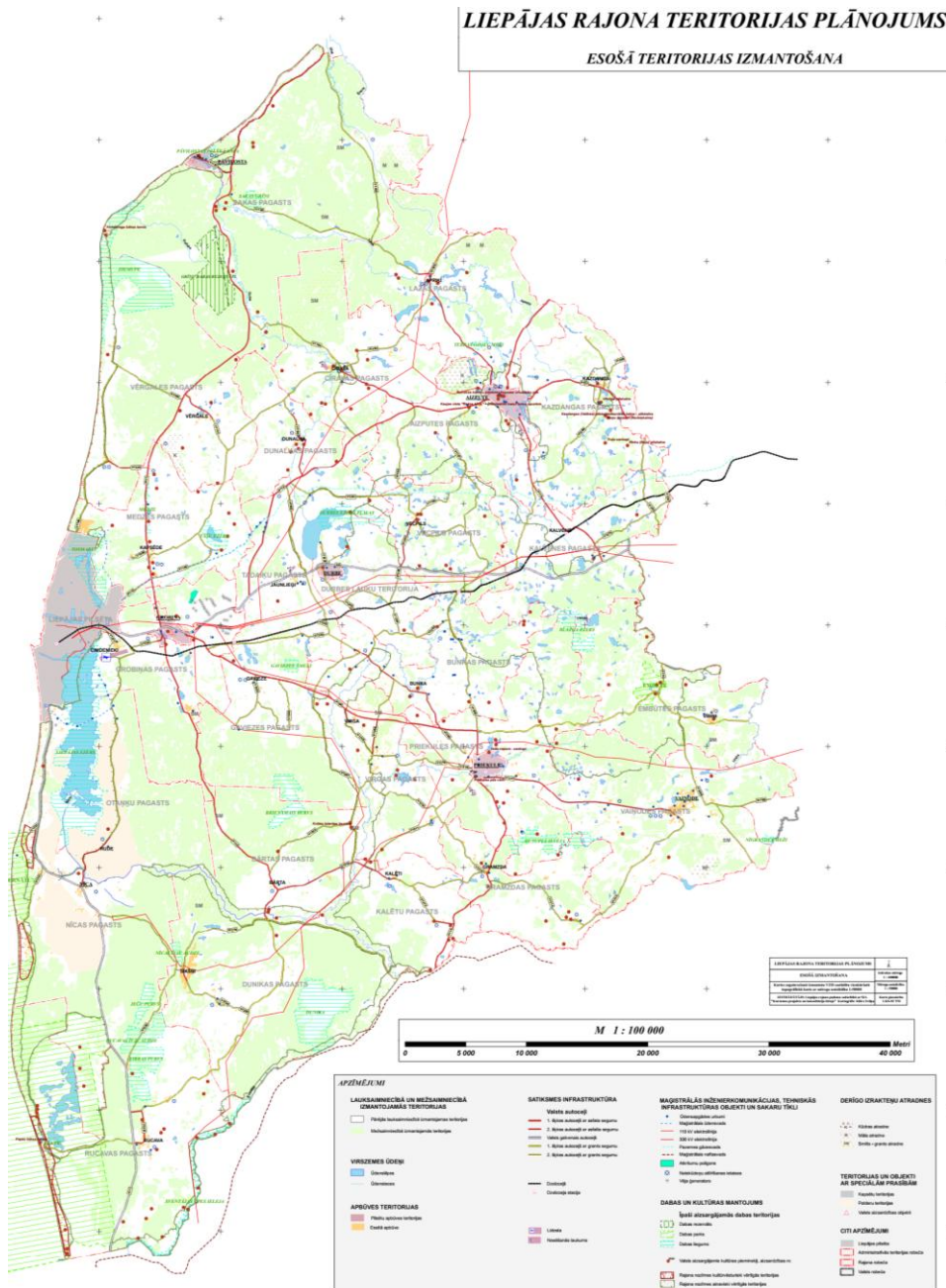
4-5. tabulā ietvertā informācija uzskatāmi liecina par DKN teritorijas piederību lauku teritorijām – vien 3,7% no DKN platības aizņem cilvēku veidotās būves (ēkas, būves un pagalmi, ielas, autoceļi un dzelzceļa vai sliežu ceļi). Pārējo teritoriju klāj neapdzīvotas dabas teritorijas.

DKN dabas teritoriju ainavā, kuras aizņem vairāk nekā 90% no visa novada teritorijas, aptuveni vienlīdzīgās attiecībās dominē mežu masīvi (45,1% no kopplatības) un lauksaimniecības zemes (38,1% no kopplatības). Saskaņā ar Liepājas rajona teritorijas plānojumu (izstrādāts 2004. gadā, ar grozījumiem 2008. gadā) īpaši auglīga zeme lauksaimniecības veikšanai ir Vārtājas un Apriķu viļņotajos līdzenumos DKN vidienē un ziemeļu daļā. Meža zeme DKN visvairāk izplatīta Piejūras zemienes apgabalos - novada ziemeļrietumu un dienvidrietumu daļās.

Ūdens objektu zeme klāj 4,8% no DKN kopplatības. Garākās upes ir Bārta, Vārtāja, Saka (Tebras un Durbes satekupe) un Rīva, savukārt platības ziņā lielākie ezeri ir Liepājas ezers (37,1 km²), Papes ezers (12 km²) un Durbes ezers (6,7 km²).

DKN īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (turpmāk – ĪADT) sarakstā ietilpst 22 dabas liegumi, trīs dabas parki, divi dabas pieminekļi, viens dabas rezervāts un 196 mikroliegumi.

Pilnvērtīgai izpratnei par DKN zemes telpisko sadalījumu pēc lietojuma aplūkojams 4-20. attēls.

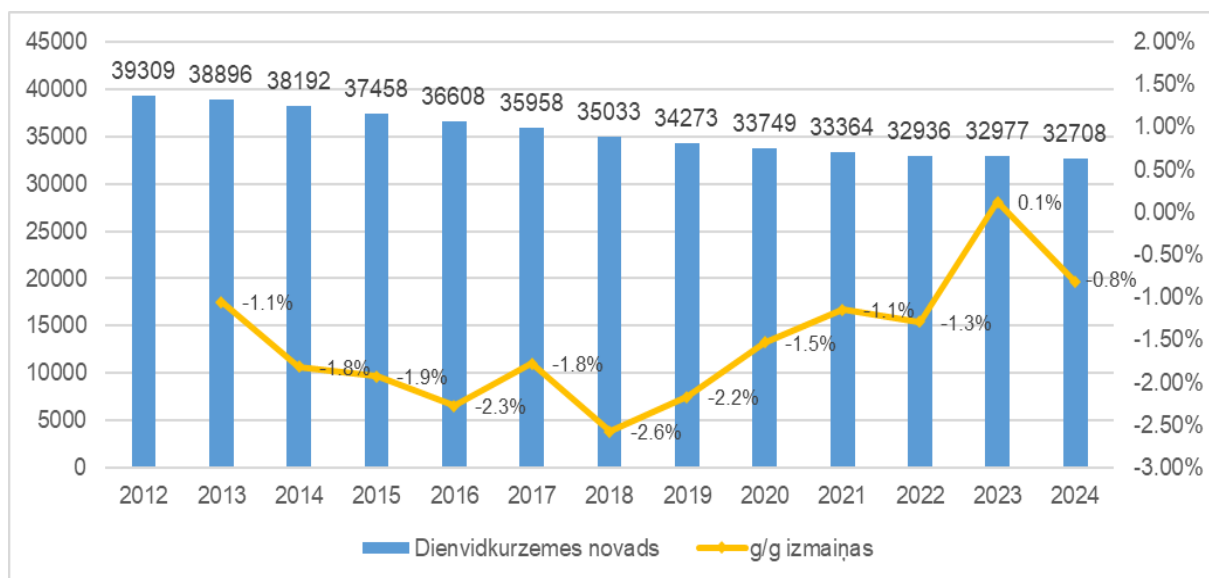


4-20. ATTĒLS. LIEPĀJAS RAJONA TERITORIJAS PLĀNOJUMS (AR GROZĪJUMIEM) 2008.-2020.GADAM

Avots: Kurzemes plānošanas reģions

4.2.2 DEMOGRĀFISKĀ SITUĀCIJA

4-21. attēlā ir dots iedzīvotāju skaits un tā izmaiņas DKN laika posmā no 2012. līdz 2024. gadam.



4-21. ATTĒLS. DIENVIDKURZEMES NOVADA FAKTISKAIS PASTĀVĪGO IEDZĪVOTĀJU SKAITS GADA SĀKUMĀ UN TĀ IZMAIŅU TEMPS, 2012.-2024. GADS

Avots: DKN IMRP

Saskaņā ar 4-21. attēla datiem 2024. gada sākumā DKN dzīvoja 32 708 cilvēki. Tas ir desmitais lielākais iedzīvotāju skaits novadu pašvaldību vidū. Taču, ņemot vērā DKN administratīvās teritorijas plašo teritoriju (platības ziņā lielākā Latvijas novada pašvaldība), tās apdzīvotības blīvums ir zem vidējā novadu pašvaldību starpā (9,1 cilvēks uz 1 km²; vidējais novadu pašvaldību (bez Pierīgas pašvaldībām) apdzīvotības blīvums ir 12,7 cilvēki uz 1 km²).

2024. gada sākumā salīdzinājumā ar 2012. gada sākumu pastāvīgo iedzīvotāju skaits DKN samazinājās par 6,6 tūkstošiem jeb 16,8% (Liepājā – par 10,5%). Līdz 2018. gadam iedzīvotāju skaita samazinājuma tempam bija tendence palielināties, bet no 2018. gada samazinājuma temps pakāpeniski saruka (2023. gadā iedzīvotāju skaits salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pat pieauga).

Pirms 2021. gada ATR novadu griezumā vislielākais iedzīvotāju skaits ir bijušo Grobiņas (8,3 tūkstoši iedzīvotāju), Aizputes (7,6 tūkstoši iedzīvotāju) un Priekules (4,7 tūkstoši iedzīvotāju) novadu teritorijās. Šajās teritorijās koncentrējas 65% no kopējā iedzīvotāju skaita DKN. Šie ir arī novadi ar augstāko apdzīvotības blīvumu (no deviņiem līdz 17 iedzīvotājiem uz vienu km²). Vismazākais iedzīvotāju skaits un apdzīvotības blīvums ir bijušā Rucavas novada teritorijā (1,4 tūkstoši iedzīvotāju un 3,1 iedzīvotājs uz vienu km²; 2024. gads).

Iedzīvotāju skaits 2012.-2024. gadu periodā samazinājās visu bijušo novadu teritorijās, taču zemāks par vidējo (-16%) samazinājuma tempu bija bijušā Grobiņas novada (-11%), Nīcas novada (-14%) un Pāvilostas novada teritorijās (-15%). Vērienīgākais iedzīvotāju skaita samazinājums bija bijušajos Rucavas (-24%) un Vaiņodes (-20%) novados.

Piecās DKN pilsētās dzīvo trešdaļa visu pašvaldības pastāvīgo iedzīvotāju. Pieskaitot klāt arī pārējos pirms 2021. gada ATR novadu centros (Nīcas, Rucavas, Vaiņodes ciemos) dzīvojošos iedzīvotājus, iegūst, ka tajos dzīvo 40% no visiem novada iedzīvotājiem¹². Iedzīvotāju skaita ziņā lielākās DKN apdzīvotās vietas ir Aizputes pilsēta (3,9 tūkstoši iedzīvotāju) un Grobiņas pilsētā (3,6 tūkstoši iedzīvotāju). Savukārt apdzīvotības ziņā lielākie DKN pagasti, neskaitot iedzīvotāju skaitu bijušo novadu centros, bija Grobiņas pagasts (2,3 tūkstoši iedzīvotāju), kā arī Nīcas pagasts, Medzes pagasts, Vērgales pagasts un Kazdangas pagasts (1,5-1,1 tūkstoši iedzīvotāju). Vidējais pagastu apdzīvotības blīvums ir 5,4 iedzīvotāji uz vienu km². Visblīvāk apdzīvotie ir Grobiņas pagasts (18 iedz./km²) un

¹² Kopumā DKN apdzīvotās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 100 iedzīvotājiem 2024. gada sākumā dzīvoja 60% visu novada iedzīvotāju.

Medzes pagasts (12 iedz./km²), bet visretāk apdzīvotie - Sakas pagasts (1 iedz./km²), kā arī Rucavas pagasts, Embūtes pagasts un Dunikas pagasts (2 iedz./km²).

Bijušo novadu centros iedzīvotāju skaits 2012.-2024. gadu periodā samazinājās par 14%, bet pagastu teritorijās – par 18%. Bijušo novadu centru vidū viszemākais iedzīvotāju samazinājuma temps bija Grobiņā (-9%), bet visaugstākais – Pāvilostā un Vaiņodē (-20%). Pagastu starpā vislētāk iedzīvotāju skaits samazinājās Liepājai tuvākajos pagastos: Vērgales (-7%), Grobiņas (-10%), Medzes (-10%), Otaņķu (-12%) un Nīcas (-13%) pagastos. Turpretim visstraujākais iedzīvotāju skaita samazinājums bija Rucavas (-32%), Sakas (-28%), Embūtes (-28%), Priekules (-27%) un Cīravas pagastos (-26%).

4.2.3 EKONOMISKĀ AKTIVITĀTE UN STRUKTŪRA

Saskaņā ar CSP datiem DKN 2022. gadā bija 3 340 ekonomiski aktīvi saimnieciskās darbības veicēji. No tiem 953 bija komercsabiedrības. DKN ir 110 reizes vairāk zemnieku un zvejnieku saimniecību nekā Liepājā. DKN darbvietās 2022. gadā bija vidēji nodarbināti 9,4 tūkstoši darbinieku. Reģistrētais bezdarba līmenis DKN darbspējas vecuma iedzīvotāju vidū 2022. gadā bija 4,7% (Liepājā – 4,5%). Latvijā pēc šādas metodikas aprēķinātais reģistrētā bezdarba līmenis 2022. gadā bija 4,5%, kas liecina par relatīvi augstu Liepājas funkcionālā areāla (Liepājas un DKN) ekonomisko aktivitāti.

2017. gadā DKN tautsaimniecība radīja kopproduktu 116,7 milj. EUR vērtībā jeb 3,2 tūkstošus EUR uz vienu iedzīvotāju. Tas ir 3,7 reizes mazāks summārais kopprodukts nekā Liepājā un divas reizes mazāks kopprodukts uz vienu iedzīvotāju nekā Liepājā. Tas norāda uz DKN pakārtoto lomu reģiona ekonomikā.

4-22. attēlā ir parādīta DKN tautsaimniecības saražotā kopprodukta sadalījums pēc NACE red. 2 nozarēm.

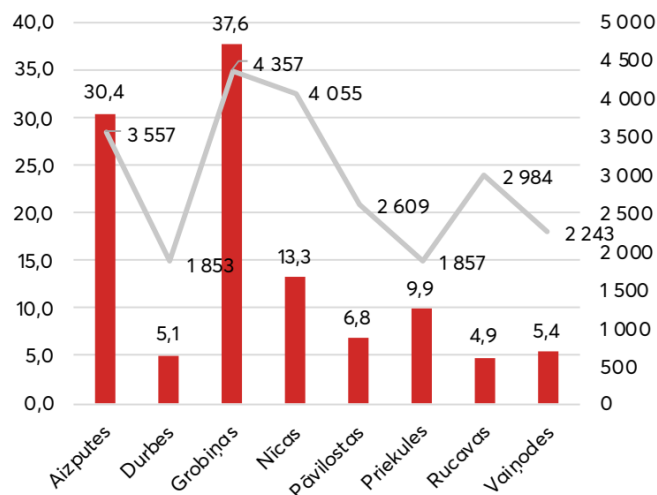


4-22. ATTĒLS. DIENVIDKURZEMES NOVADA TAUTSAIMNIECĪBAS KOPPRODUKTA APJOMS SADALĪJUMĀ PĒC NACE RED. 2 NOZARĒM, 2017. GADS

Avots: AP2027

Saskaņā ar 4-22. attēla datiem vairāk nekā pusi no visa DKN kopprodukta (60,7%) 2017. gadā nodrošināja apstrādes rūpniecības (31,3%) un lauksaimniecības, mežsaimniecības un zivsaimniecības (29,4%) nozares, kas atbilst lauku teritorijām raksturīgo ekonomiku struktūrai, kur pakalpojumu sektoram ir pakārtota loma.

4-23. attēlā ilustrēts DKN tautsaimniecības radītais kopprodukts pirms 2021. gada ATR novadu griezumā.



4-23. ATTĒLS. DIENVIDKURZEMES NOVADA TAUTSAIMNIECĪBAS KOPPRODUKTA KOPĒJAIS APJOMS UN APJOMS UZ VIENU IEDZĪVOTĀJU BIJUŠO DIENVIDKURZEMES NOVADA TERITORIJU GRIEZUMĀ, 2017. GADS

Avots: AP2027

4-23. attēla dati parāda, ka vairāk nekā puse no DKN kopprodukta tiek radīts bijušo novadu teritorijās ar lielāko iedzīvotāju skaitu – bijušajā Grobiņas un Aizputes novadā. Šo bijušo novadu teritorijās bija nodarbināti 53% no visiem DKN darbavietās strādājošajiem. Savukārt visražīgākie uzņēmumi (kopprodukts uz vienu iedzīvotāju) lokalizēti teritorijās, kas atrodas vistuvāk Liepājai – bijušajā Grobiņas un Nīcas novadā.

Jāatzīmē, ka DKN 2022. gadā dzīvoja 15 tūkstoši nodarbināto iedzīvotāju. No tiem 31% bija nodarbināti Liepājas darbavietās, bet 44% - DKN darbavietās.

4.2.4 TRANSPORTA SISTĒMA

Liepājas un DKN IMRP SIVN vajadzībām tiek izvērtēti tie transporta sistēmas segmenti (apakšsistēmas), kuras tiek izmantotas regulāriem pasažieru un kravu pārvadājumiem, līdz ar to no DKN pilsētas transporta sistēmas apskata ir izslēdzams gaisa transports, jūras transports un iekšzemes ūdens transports, un apakšsadaļā ir izskatīts tikai DKN sauszemes transporta sistēmas segmentu piedāvājums, pieprasījums un transporta sistēmas izaicinājumi.

4.2.4.1 SAUSZEMES TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS UN PAKALPOJUMU PIEDĀVĀJUMS

Ielu un ceļu tīkls

DKN 2023. gada beigās bija 3 078 km ielu un ceļu, no kuriem 935 km valsts autoceļu, 1 881 km pašvaldības autoceļu un 262 km pašvaldības ielu. DKN šķērso divi valsts galvenie autoceļi - A9 "Rīga (Skulte) – Liepāja" un A11 "Liepāja - Lietuvas robeža (Rucava)", deviņi valsts reģionālās nozīmes autoceļi, kā arī 48 valsts vietējās nozīmes autoceļi, kas pilnībā vai daļēji atrodas DKN teritorijā

Kopējo ceļu garumu novadā attiecinot pret novada platību vai iedzīvotāju skaitu un salīdzinot ar citiem Latvijas novadiem, var secināt, ka DKN ceļu tīkls ir viens no blīvākajiem valstī attiecībā pret iedzīvotāju skaitu – 0,094 km/vienu iedzīvotāju (valstī vidēji – 0,063 km/ vienu iedzīvotāju). Savukārt, attiecinot ceļu garumu pret novada platību, var secināt, ka uz katru novada km² DKN ceļu blīvums ir zemāks par valstī vidējo – 0,857 km/km².

No kopējā ielu un ceļu garuma DKN 20% bija ar asfaltbetona vai citu bitumizēto segumu, bet pārējie šķembu un grants segumu ceļi. Starp valsts autoceļiem 45% bija ar asfaltbetona vai citu bitumizēto segumu, bet pašvaldības ceļu tīklā - tikai 4% bija ar asfaltbetona vai citu bitumizēto segumu. Pašvaldības ielu tīklā savukārt 48% no ielu kopgaruma bija ar asfaltbetona vai citu bitumizēto segumu.

Mikromobilitātes infrastruktūra

DKN pilsētās (Aizputē, Durbē, Grobiņā, Pāvilostā un Priekulē) ir attīstīti ietvju savienojumi. Lai arī vietām tie ir šaurāki nekā reglamentē valsts standarti, tomēr ietves pārsvarā ļauj droši pārvietoties gājējiem, un mikromobilitātes rīku lietotājiem.

DKN IMRP ietvaros tika identificēti seši veloinfrastruktūras objekti un objektu grupas DKN ar kopējo garumu 21,4 km:

- Apvienotais gājēju un velosipēdu ceļš Liepāja–Bernāti (10,5 km);
- Apvienotais gājēju un velosipēdu ceļš Liepāja–Grobiņa (3 km);
- Apvienotais gājēju un velosipēdu ceļš Lieģi–Durbe (1,7 km);
- Apvienotais gājēju un velosipēdu ceļš Aizpute–Aizputes pagasta pamatskola (1,9 km);
- Velobūves Aizputē (4,3 km).

Dzelzceļa tīkls

DKN teritorijā ir pieejama tikai viena funkcionējoša dzelzceļa līnija – Liepāja–Jelgava, pa kuru notiek kravu un pasažieru pārvadājumi. DKN iedzīvotājiem un uzņēmumiem nav pieejas dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

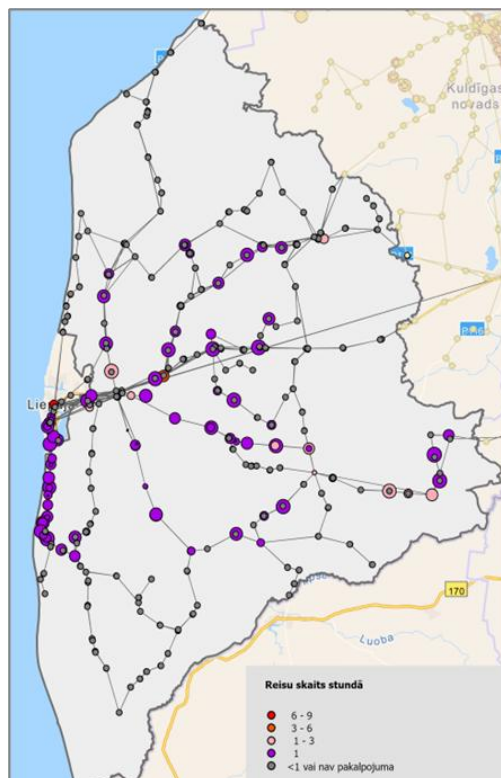
Sabiedriskā transporta piedāvājums

DKN iedzīvotājiem tieša piekļuve ir tikai reģionālo autobusu maršrutu sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Reģionālo autobusu maršrutu tīklu pēc to funkcionālās nozīmes var iedalīt piepilsētas, novada, starpnovadu un strappilsētu satiksmes maršrutu segmentos. Papildus reģionālajiem autobusu maršrutiem DKN pašvaldība nodrošina skolēnu pārvadājumus.

Lai arī DKN teritoriju šķērso dzelzceļa līnija Liepāja–Jelgava, dzelzceļa sabiedriskais transporta novada iedzīvotājiem ir pieejams tikai pastarpināti, pārsēžoties uz pasažieru vilcienu Liepājas un Skrundas dzelzceļa stacijās.

DKN teritoriju 2023. gadā apkalpoja 51 reģionālo autobusu maršruti. No tiem deviņos maršrutos ir tikai viens reiss dienā (turp un atpakaļ), savukārt vēl deviņos maršrutos reisu skaits ir mazāks par septiņiem reisiem nedēļā (turp un atpakaļ). DKN apkalpojošajā reģionālo autobusu maršrutu tīklā 2023. gadā tika veikti 6,5 miljonus reisu-km, no tiem 57,8% jeb 3,8 miljoni reisu-km tika izpildīti Liepājas funkcionālajā telpā – Liepājā un DKN. No tiem DKN iedzīvotāju ikdienas vajadzības apkalpojošais maršrutu tīkls ir 3,1 miljoni reisu-km.

DKN ir rets sabiedriskā transporta pieturu tīkls, tomēr tas atbilst apdzīvotībai. Sabiedriskā transporta pieturas atrodas visās 35 apdzīvotajās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 100 iedzīvotājiem. 4-24. attēlā parādīts reģionālo autobusu pieturvietu izvietojums DKN.



4-24. ATTĒLS. REĢIONĀLO AUTOBUSU PIETURVIETU IZVIETOJUMS UN TO APKALPOJOŠO AUTOBUSU MARŠRUTU VIDĒJAIS REISU INTERVĀLS DARBDIENĀS DIENVIDKURZEMES NOVADĀ, 2023. GADS

Avots: DKN IMRP

Kopumā DKN pilnībā apmierinošs reģionālā sabiedriskā transporta maršrutu un reisu piedāvājums ir tikai posmā Grobiņa – Liepāja. Virzienā Grobiņa – Pāvilosta, Grobiņa – Aizpute, Grobiņa – Priekule, Grobiņa – Dubeņi un Liepāja – Nīca maršrutu skaits un to reisu biežums ir uzskatāms par pieņemamu. Pārējā novada teritorijā sabiedriskā transporta nodrošinājums ir zem pieņemamā robežlīmeņa, t.i., faktiski maršrutu tīklā iekļauti neregulāri, individualizēti, individuāla pieprasījuma maršruti.

Papildu reģionālā autobusa pakalpojumiem DKN 2023. gadā kursēja 71 skolēnu pārvadājumu maršruts. 4-25. attēlā ir parādīta kartoshēma ar skolēnu pārvadājumu maršrutu tīklu.



4-25. ATTĒLS. REĢIONĀLĀS NOZĪMES AUTOBUSU MARŠRUTU UN SKOLĒNU MARŠRUTU TĪKLS DIENVIDKURZEMES NOVADĀ, 2023. GADS

Avots: DKN IMRP

Automašīnu elektrouzlādes infrastruktūra

2024. gada sākumā DKN bija 13 elektromobiļu publiskās uzlādes vietas, un šo uzlādes vietu skaits veido 35% no kopējā DKN reģistrētā elektroautomobiļu skaita 2023. gadā (DKN reģistrēti 37 viegie elektroautomobiļi). Lai arī proporcionāli elektromobiļu uzlādes vietu skaits būtu pietiekams (vismaz 20% no kopējā elektroautomašīnu skaita teritorijā), tomēr jāņem vērā teritorijas lielā platība, un tas, ka vairumā DKN apdzīvoto vietu vispār nav uzlādes punktu, tāpēc šīs infrastruktūras pieejamība turpmākai elektroautomašīnu izplatības veicināšanai DKN ir uzskatāma par nepietiekamu.

4.2.4.2 PASAŽIERU UN KRAVU SATIKSMES PIEPRASĪJUMS

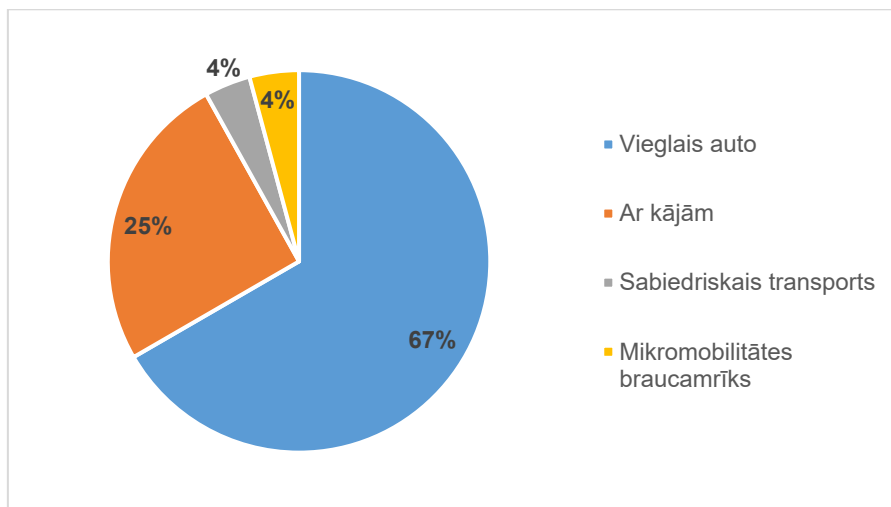
Pasažieru (cilvēku) satiksme

Pasažieru satiksme šī apraksta kontekstā ietver visus cilvēku pārvietojumus, gan privāto automašīnu vai sabiedriskā transporta pasažieru kapacitātē, gan privātās automašīnas vadītāja, mikromobilitātes braucamrīka vadītāja vai gājēja kapacitātē.

Saskaņā ar DKN IMRP ietvaros veikto izpēti vidējā 2024. gada dienā DKN pārvietojās 22,7 tūkstoši iedzīvotāji, veicot 58,2 tūkstošus pārvietojumu, mērojot 620,1 tūkstošus km. Viens mobilais DKN

iedzīvotājs ikdienā mēro vidēji 2,6 reizes lielāku attālumu nekā caurmēra Liepājas iedzīvotājs. Tas ir saistīts ar lielāku dzīvesvietu, pakalpojumu un darbavietu teritoriālo izkliedi DKN.

Attēlā 4-26. parādīts DKN iedzīvotāju pārvietojumu skaita sadalījums pēc pārvietošanās veida.

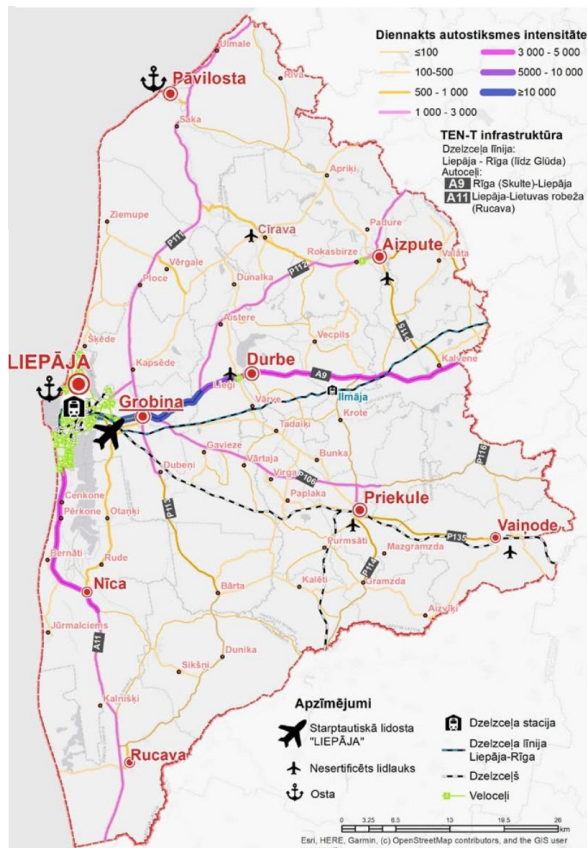


4-26. ATTĒLS. DIENVIDKURZEMES NOVADA MOBILO IEDZĪVOTĀJU PĀRVIETOJUMU SKAITA SADALĪJUMS PĒC IKDIENĀ IZMANTOTĀ PĀRVIETOŠANĀS VEIDA TIPISKAJĀ NEDĒĻAS DIENĀ, 2024. GADS

Avots: DKN IMRP

4-26. attēlā ilustrētie dati parāda, ka DKN iedzīvotājiem ir par 22 procentpunktiem lielāka tieksme ikdienas pārvietojumam izmantot privāto autotransportu nekā Liepājas iedzīvotājiem. Tas atspoguļo izklaidēto DKN apdzīvojuma un ekonomiskās aktivitātes raksturu. Šādā teritorijā nav iespējams nodrošināt visaptverošu un visiem lietotājiem ērtu sabiedriskā transporta pakalpojumu, bet ar mikromobilitātes rīkiem un ar kājām iespējams sasniegt galamērķus tikai apdzīvoto vietu ietvaros un to tuvumā, kur, savukārt, ir samērā ierobežotas pakalpojumu un nodarbinātības iespējas (salīdzinot ar Liepāju). Līdz ar to iedzīvotāji ir spiesti pielāgoties šiem apstākļiem, un mobilitātes vajadzību nodrošināšanai primāri paļauties uz personīgo automašīnu.

4-27. attēlā ir parādīts autosatiksmes plūsmas apjoms DKN valsts ceļu tīklā.



4-27. ATTĒLS. GADA VIDĒJĀ DIENNAKTS SATIKSMES INTENSITĀTE UZ VALSTS AUTOCEĻIEM DIENVIDKURZEMES NOVADĀ

Avots: AP2027

4-27. attēls parāda, ka vislielākā GVDS intensitāte ir uz valsts galvenajiem autoceļiem A9 un A11. 2023. gadā vidējā GVDS uz A9 DKN posmiem bija 6,7 tūkstoši vieglo automobiļu diennaktī. Uz valsts galvenā autoceļa A11 GVDS bija 2,7 reizes mazāka – 2,5 tūkstoši vieglo automašīnu diennaktī. Autosatiksmes apjoms ir lielāks posmos, kas tuvāki Liepājai, norādot uz tās centrālo lomu reģiona iedzīvotāju nodarbinātības un pakalpojumu vajadzību apmierināšanā.

DKN reģionālās nozīmes ceļu tīklā vidējā vieglo automobiļu GVDS ir 1 305 automobiļi. Vidēji augstākā vieglo automobiļu GVDS 2023. gadā bija uz P110 (3,1 km garš ceļš, kas savieno P111 ar Liepāju), P111 (Ventspils (Leci) - Grobiņa) un P112 (Kuldīga - Aizpute - Līči) autoceļiem. Kopumā vislielākā satiksme, neskaitot autoceļu P111, ir uz DKN reģionālajiem ceļu posmiem, kur vienā posma galā ir kāda no lielākajām DKN pilsētām: Grobiņa, Aizpute vai Priekule.

Vidējā vieglo automobiļu GVDS DKN valsts vietējās nozīmes autoceļu tīkla posmos laika posmā no 2021. - 2023. gadam bija robežās no 73 līdz 1 710 automobiļiem diennaktī. Vidējā GVDS ir 258, bet mediāna – 170 vieglo automobiļu diennaktī. Visaugstākā vieglo automobiļu GVDS vērtība ir uz autoceļa V1188 Liepāja – Šķēde (1 710 vieglo automobiļu diennaktī) un uz V1199 Aizpute – Apriķi (Lažas pagasts) (1 020 vieglo automobiļu diennaktī).

Kravu satiksme

DKN tautsaimniecībai kravu loģistika tiek īstenota ar smago autotransportu. Smago kravas automašīnu satiksmes plūsmas apjoms DKN valsts ceļu tīklā pozitīvi korelē ar vieglo automašīnu satiksmes apjomu. Vislielākās smago kravas automašīnu īpatsvars kopējā autosatiksmes plūsmā ir uz valsts galvenajiem autoceļiem A9 (21%) un A11 (19%). Tas ir izskaidrojams ar šo kravu plūsmu saistību ar Liepājas uzņēmumu loģistikas nodrošināšanu, kā arī Liepājas ostas apkalpojamo kravu tranzītu. Reģionālo ceļu tīklā vislielākais kravas automašīnu satiksmes īpatsvars ir valsts reģionālo ceļu P111 (14%) un P113 (Grobiņa - Bārta – Rucava) (12%) posmos.

4.2.4.3 GALVENIE DIENVIDKURZEMES NOVADA TRANSPORTA SISTĒMAS IZAICINĀJUMI

- Ielu un autoceļu tīkls

DKN asfaltēto vai ar bitumizēto ceļa segu ceļu un ielu procentuālais apjoms (20%) ir mazāks nekā vidēji valstī (31%). Asfaltēto vai ar bitumizēto ceļa posmu trūkums samazina autosatiksmes plūsmas vidējo ātrumu un veicina autotransporta nolietojumu.

- Mikromobilitātes infrastruktūra

DKN IMRP ietvaros analizētas iedzīvotāju mobilitātes aptaujās sniegtie vērtējumi par mikromobilitātes infrastruktūru. DKN iedzīvotāju sniegtās atbildes norāda uz esošā veloinfrastruktūras piedāvājuma apjoma nepietiekamību. Visbiežāk iedzīvotājus interesē veloinfrastruktūras attīstības perspektīva DKN apdzīvoto vietu funkcionālo zonu areālā. Vislielākā interese izrādīta par "Liepāja-Bernāti" veloceļa turpināšanu līdz Nīcai, kā arī par drošu velosavienojumu izveidi starp Grobiņu un tai tuvākajām apdzīvotajām vietām. Ievērojama interese ir arī par Aizputes sasniedzamības uzlabošanu ar mikromobilitātes rīkiem savienojumos ar tai tuvākajiem ciemiem.

- Sabiedriskais transports

Viens no galvenajiem sabiedriskā transporta piedāvājuma trūkumiem DKN ir dzelzceļa staciju vai pieturas punktu neesamība. Dzelzceļa maršrutā Rīga – Liepāja pasažieru vilcieni nepietur DKN teritorijā esošajās dzelzceļa stacijās.

Esošais reģionālās nozīmes autobusu maršrutu tīkls un reisu kursēšanas laiki DKN ietvaros nenodrošina pienācīgu novada centru savstarpējo savienotību, kā arī savienotību ar Grobiņas pilsētu kā DKN centru. Papildu tam, šo savienotību ierobežo laika biļešu trūkums un nepilnvērtīga sabiedriskā transporta pārsēšanās punktu infrastruktūra DKN lielākajās pilsētās.

Reģionālo autobusu maršrutos ar DKN mērogam relatīvi augstu reisu biežumu novērojama reisu neregularitāte, t.i., sabiedriskā transporta piedāvājums nav strukturēts pēc regulārā intervāla grafika principa.

Papildu neērtības DKN reģionālo autobusu pakalpojumu izmantošanā rada digitāli iegādājamo braucienu biļešu iegādes iespēju trūkums, kā arī reāllaika informācijas nepieejamība par reģionālā sabiedriskā transporta kustību un incidentiem.

5. VIDES PĀRSKATA IZSTRĀDE

Pamatojoties uz MK noteikumiem Nr. 157, izstrādātājs ir informējis VPVB par plānošanas dokumentu (Liepājas un DKN IMRP) izstrādes uzsākšanu un konsultējies par Vides pārskatā iekļaujamās informācijas detalizācijas pakāpi un institūcijām, kurām jāiesniedz Vides pārskata projekts komentāru un priekšlikumu saņemšanai, kā arī par sabiedriskās apspriešanas sanāksmes nepieciešamību.

Liepājas un DKN IMRP SIVN procesā un Vides pārskata veidošanā ir izmantota metodika, kas balstīta uz atbilstības izvērtējumu vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības principiem, mērķu un uzdevumu to sasniegšanai īstenošanas ietekmju vērtējumu.

SIVN balstās uz šādiem principiem:

- **Integrācija** – vides aspekti pilnībā ir jāintegrē politikas plānošanas dokumentā, tādēļ vides aspekti ir jāņem vērā plānošanas agrā stadijā, lai izvairītos no konceptuālām kļūdām. Šādā gadījumā SIVN palīdz veikt piedāvāto rīcības virzienu analīzi un identificēt tās rīcības, kam no vides viedokļa nepieciešama papildus izpēte par to ietekmi.
- **Piesardzības princips** – pieņemot lēmumus, nepieciešams izmantot piesardzības principu, pat, ja plānotās darbības tieša negatīva ietekme nav pierādīta, jo ekosistēmu nestspēju jeb ietilpību un sakarību starp slodzēm un dabas kapitālu nav iespējams precīzi noteikt.
- **Starppaaudžu taisnīgums** – pašreizējai paaudzei ir jāsaģlabā vai jāvairo sociālais, dabas un cilvēku radītais kapitāls un jādod nākamajām paaudzēm iespējas attīstīties.
- **Izvērtēšana** – nepieciešams izvērtēt kā politikas plānošanas dokumentā paredzētās rīcības un to iespējamās alternatīvas (ja tādas tiek izvērtētas), vai 0 alternatīva, ietekmēs vides stāvokli, resursus un to kvalitāti.
- **Pārskatāmība** – SIVN ir atvērts un pārskatāms lēmumu pieņemšanas process, kas paredz interešu grupu un nevalstisko organizāciju iesaisti, kā arī, aprakstot SIVN metodoloģiju, lēmumu pieņemšanas mehānismus un sniedzot pamatojumu novērtējumā iekļautajiem apgalvojumiem. SIVN pārskatāmību nodrošina arī Vides pārskata sabiedriskā apspriešana un tās rezultātu publicēšana.

Vides pārskata sagatavošanā izmantotas šādas metodes:

- **Informācijas analīze** – tika analizēta Liepājas un DKN teritorijas attīstības plānošanas dokumentos un saistītajos plānošanas dokumentos ietvertā informācija, kā arī visa pašvaldības rīcībā esošā un publiski pieejamā informācija par vides stāvokli novada teritorijā;
- **Ietekmju analīze** – tika analizēta attīstības plānošanas dokumentā noteikto mērķu un pasākumu īstenošanas iespējamā ietekme uz vidi;
- **Ietekmju būtiskuma izvērtējums** - ņemot vērā definētās iespējamās ietekmes uz vidi, tiek veikts to ietekmju uz vidi un iedzīvotājiem būtiskuma izvērtējums;
- **Pasākumu ietekmju mazināšanai izstrāde** - tiek izstrādāti ieteikumi iespējamās negatīvās ietekmes novēršanai vai samazināšanai.

Veicot Liepājas un DKN IMRP SIVN, dokuments analizēts un vērtēts, lai noteiktu tā īstenošanas iespējamās ietekmes, kā arī, lai iegūtu atbildes uz jautājumiem par to, kādas būs plānošanas dokumentu īstenošanas iespējamās ietekmes:

- Kādi būs plānošanas dokumentu īstenošanas tiešie un netiešie rezultāti?
- Kādā veidā rezultāti ietekmēs vidi un dabas resursus?
- Kāds būs jebkuras potenciālās ietekmes uz vidi mērogs un būtība, pozitīvās un negatīvās ietekmes, pagaidu un noturīgās ietekmes un to radītās tiešās sekas?
- Kādas visticamāk būs sabiedrības un ieinteresēto pušu lielākās bažas attiecībā uz iespējamo ietekmi uz vidi?
- Kas būs jādara ietekmju mazināšanai, vai vispār kaut kas būs jādara, lai mazinātu vai novērstu ietekmi uz vidi?
- Kādas būs atlikušās ietekmes, vai vispār tādas būs pēc mazinošo pasākumu realizēšanas?
- Kāda būs nepieciešamība kompensēt zaudējumus dabai, skartajiem indivīdiem, uzņēmumiem?
- Kāds vides monitorings raksturotu iespējamās ietekmes, kādu vides stāvokļa rādītāju izmaiņu tendencēm būtu pievēršama īpaša uzmanība?

Liepājas un DKN IMRP Vides pārskata sagatavošanā izmantota šāda informācija:

- Liepājas un DKN pašvaldību rīcībā esošā informācija par vides stāvokli novadā, tai skaitā SIA "Latvian, Estonian and Lithuanian Environment". Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2035. gadam un Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada kopīgās attīstības programmas 2022.-2027. gadam. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskats;
- VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” (turpmāk – LVĢMC) publiskajās datu bāzēs (reģistros) pieejamā informācija par vides stāvokli;
- Dabas aizsardzības pārvaldes tīmekļa vietnē pieejamā informācija par ĪADT;
- Citi publiski pieejamie pētījumi un informācija.

5.1 VIDES STĀVOKĻA RAKSTUROJUMS

Vides stāvokļa raksturojums dots gan Liepājai, gan DKN, ņemot vērā plānošanas dokumentā definēto tvērumu un sasaisti starp pilsētu un novadu.

5.1.1 AINAVAS UN KULTŪRVĒSTURISKAIS MANTOJUMS

Liepāja un DKN neietilpst šobrīd izveidoto aizsargājamo ainavu apvidu teritorijās, taču ainavu daudzveidība ir ļoti augsta¹³. Dominējošo ģeogrāfisko ainavu nosaka Piejūras zemienei raksturīgie mazauglīgie smilšainie cilmieži un apgrūtināti dabiskās noteces procesi. Dabisko ainavu veido daudzveidīgā, 114,3 km garā jūras piekraste, kurā ir ietvertas ekoloģiski jutīgas teritorijas – erozijai pakļautie jūras krasti, kāpu meži, iekšzemes un piekrastes smiltāju līdzenumi, kas klāti ar skujkoku mežiem, kā arī augstienes ar auglīgām un lauksaimniecībā izmantojamām augsnēm¹⁴.

Liepājas pilsētā viens no galvenajiem ainavas struktūras elementiem ir ūdens – Baltijas jūra, Liepājas un Tosmares ezers, Karostas un Tirdzniecības kanāls, kā arī pilsētas zaļās teritorijas. Liepājai ir apstiprināts tematiskais plānojums "Liepājas pilsētas pludmales un piekrastes attīstība", kas ietver arī ainavu jomu¹⁵.

Liepājā un DKN ir trīs pilsētībūvniecības pieminekļi – Liepājas, Aizputes un Durbes vēsturiskie centri. Liepājā kopumā ir 64 valsts nozīmes kultūras pieminekļi, DKN kopumā – 153 (bijušajā Aizputes novadā – 54, bijušajā Durbes novadā – 25, bijušajā Priekules novadā – 20, bijušajā Grobiņas novadā – 19, bijušajā Pāvilostas novadā – 16, bijušajā Rucavas novadā – deviņi, bijušajā Nīcas novadā – pieci, bijušajā Vaiņodes novadā – pieci)¹⁶.

Liela ainaviska vērtība piemīt arī industriālajam mantojumam Liepājas teritorijā. Šeit ietilpst tādi objekti kā Karosta, fortifikācijas būves un Ziemeļu mols.

Liepājas pilsētas teritorijas plānojums nosaka aizsargājamās kultūrvēsturiskos pieminekļus un aizsardzības zonējumu.

DKN viens no galvenajiem ainavas struktūras elementiem ir dabiskā un cilvēku maz pārveidotā jūras piekraste. Piekrastes ainavā dominē stāvkrasti, smilšu līdzenumi, kas klāti ar skujkoku mežiem, bet augstienēs ar auglīgām zemēm atrodas lauksaimniecībai un bioloģiskajai daudzveidībai nozīmīgas teritorijas – ES nozīmes biotopi, Natura 2000 teritorijas, lagūnu ezeri, purvi un meži.

5.1.2 KLIMATISKIE APSTĀKĻI

Klimatu Liepājas pilsētā nosaka galvenokārt Baltijas jūra un jūras gaisa masas. Gaisa temperatūras svārstības ir visai nelielas. Gaisa mitrums ir augsts visu gadu, vērojama liela mākoņainība, līdz ar to arī nokrišņu daudzums. Ziemā ir silta, ar mainīgiem laika apstākļiem un pārsvarā īsa. Pavasaris ir ilgs un vēss. Arī vasara pārsvarā vēsa, ar atsevišķiem garākiem vai īsākiem sausa un karsta laika periodiem. Rudens gandrīz vienmēr mitrs un silts. Gada aukstākais mēnesis ir februāris, kura vidējā gaisa

¹³ Pieejama vietnē: <https://www.daba.gov.lv/lv/par-ipasi-aizsargajamam-dabas-teritorijam>

¹⁴ Avots: SIA Latvian, Estonian and Lithuanian Environment. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2035. gadam un Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada kopīgās attīstības programmas 2022.-2027. gadam. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskats.

¹⁵ Pieejama vietnē: <https://www.daba.gov.lv/lv/aizsargajamo-ainavu-apvidi>

¹⁶ Avots: Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada attīstības programma 2022.-2027. gadam.

temperatūra ir $-1,1^{\circ}\text{C}$, bet siltākais – jūlijs ar vidējo gaisa temperatūru $+17,8^{\circ}\text{C}$. Gada nokrišņu norma pilsētā ir 696 mm. Piejūras zemienē sniega sega parasti ļoti nenoturīga, tās biezums reti pārsniedz 5–10 cm. Teritorijā valdošie ir visi rietumu un dienvidu rumbu vēji. Vēju vidējais ātrums ir 3–4 m/s. Maksimālie vēja ātrumi (lielāki, kā 20 m/s) parasti tiek novēroti rudens un ziemas periodā, vairumā gadījumu tie ir rietumu rumbu vēji. Raksturīgi, ka vēja ātrums un nereti arī virziens bieži mainās ļoti īsā laika sprīdī.

Klimats DKN ir līdzīgs Liepājas pilsētai. Aukstākais mēnesis ir februāris ar vidējo temperatūru $-1,7^{\circ}\text{C}$, siltākais – jūlijs ar vidējo temperatūru $17,6^{\circ}\text{C}$. Vēju vidējais ātrums 3–4 m/s, lielākie vēji ir rudens un ziemas sezonā, Vidējais nokrišņu daudzums 730 mm. Sniega segas biezums novadā ir mazākais Latvijas teritorijā un vidēji ir 2,6–2,9 cm robežās.

5.1.3 ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀS DABAS TERITORIJAS

5.1.3.1 LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTA

Liepājas pilsētas apbūvēto daļu ieskauj dabas teritorijas – Baltijas jūra, lagūnu tipa Liepājas un Tosmares ezeri, kanāli, kāpas, piekrastes meži un plaša mežu teritorija ziemeļdaļā, kas veic pilsētas ekosistēmā nozīmīgu ekoloģisko funkciju. Dabas teritorijas kopumā aizņem aptuveni pusi no pilsētas teritorijas. Dabas teritoriju izvietojumu, daudzveidību, retumus un unikālo objektu esamību lielā mērā nosaka pilsētas fiziski ģeogrāfiskie apstākļi.

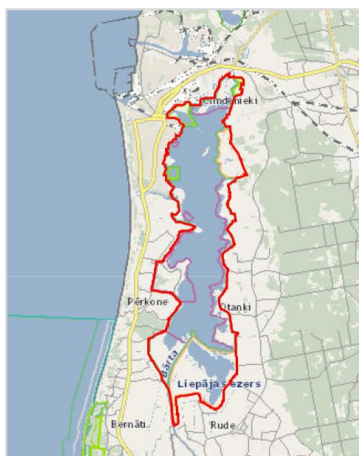
Liepājas pilsētā daudzi no biotopiem ir reti un apdraudēti, tādēļ tiem Latvijā un ES ir noteikts aizsardzības statuss. Aizsargājamie sauszemes ekosistēmu biotopi pilsētā aizņem aptuveni 490 hektārus.

Liepājas pilsētā lielākās aizsargājamo biotopu platības aizņem *Ezeri ar mieturalģu augāju* (Liepājas ezers) (biotopa kods 3140), *Mežainas piejūras kāpas* (biotopa kods 2180) un *Staignāju meži* (biotopa kods 9080*). Piekrastes aizsargājamie biotopi ir iekļauti Baltijas jūras krasta kāpu aizsargjoslā, kas ir noteikta teritorijas plānojumā, tajā iekļaujot aizsargājamus biotopus un tādējādi arī nodrošinot šo biotopu aizsardzību. Pavisam Liepājas pilsētā konstatēti 27 dažādi ES nozīmes biotopu veidi.

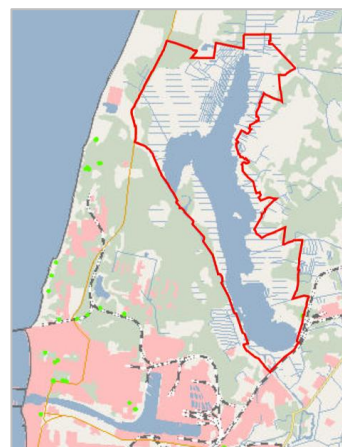
No dabas aizsardzības viedokļa ir svarīgi, ka Liepājas pilsētas teritoriju šķērso starptautiski nozīmīgs Baltās – Baltijas jūras putnu migrācijas ceļš, kurā īpaši liela migrējošo putnu koncentrācija vērojama rudens migrācijās. Tāpat arī Baltijas jūras piekraste pilsētā gan pavasarī, gan rudenī ir sīkspārņu migrācijas ceļš.

Bioloģiskai daudzveidībai nozīmīgus biotopus, retu un aizsargājamu sugu dzīvotnes ietver Liepājas pilsētas ezeri un to piekrastes. Šīm teritorijām ir noteikts ĪADT statuss. ĪADT aizņem 17,8 % no Liepājas teritorijas¹⁴.

Liepājas valstspilsētā ir divas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (skatīt 5-1., 5-2. attēlus un 5-1. tabulu).



5-1. ATTĒLS. ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀS DABAS TERITORIJAS LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTĀ (LIEPĀJAS EZERS)



5-2. ATTĒLS. ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀS DABAS TERITORIJAS LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTĀ (DABAS LIEGUMS "TOSMARE")

Avots: Dabas datu sistēma "Ozols"

Dabas liegums “Liepājas ezers” ir Eiropas nozīmes aizsargājama Natura 2000 dabas teritorija. Liepājas ezera dabas liegums atrodas Liepājā un DKN un tā kopējā platība ir 4 643 ha. Dabas liegumā ligzdo vairāk kā 100 putnu sugu, konstatētas ap 40 retas un aizsargājamās augu sugas. Ezera austrumu krastā ir vērtīgi pļavu biotopi, no kuriem lielākā nozīme ir molīniju pļavām un jūrmalas pļavu fragmentiem ar iesāļiem jūrmalas biotopiem raksturīgām augu sugām. Dabas liegums ir dibināts kā starptautiskas nozīmes ūdensputnu ligzdošanas, spalvu maiņas un caurceļošanas vieta ar mērķi nodrošināt ūdensputnu, kā arī piekrastes un ūdens biotopu aizsardzību. Liepājas ezera individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi (MK 03.01.2013. noteikumi Nr.5) nosaka teritorijas funkcionālo zonējumu, atļautās un aizliegtās darbības un lieguma robežu aprakstu. Dabas liegums ir apsaimniekojams atbilstoši dabas aizsardzības normatīvo aktu prasībām, pilnveidojot dabas aizsardzības plānu paplašinātajai teritorijai un integrējot individuālās aizsardzības un izmantošanas noteikumos dabas aizsardzības plānā un teritorijas plānojumā iekļautos teritorijas apsaimniekošanas un izmantošanas pasākumus. Teritorija iekļauta starptautiskajā putniem nozīmīgo vietu sarakstā. Dabas liegumam ir izstrādāti MK noteikumi Nr.5 dabas lieguma "Liepājas ezers" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi.

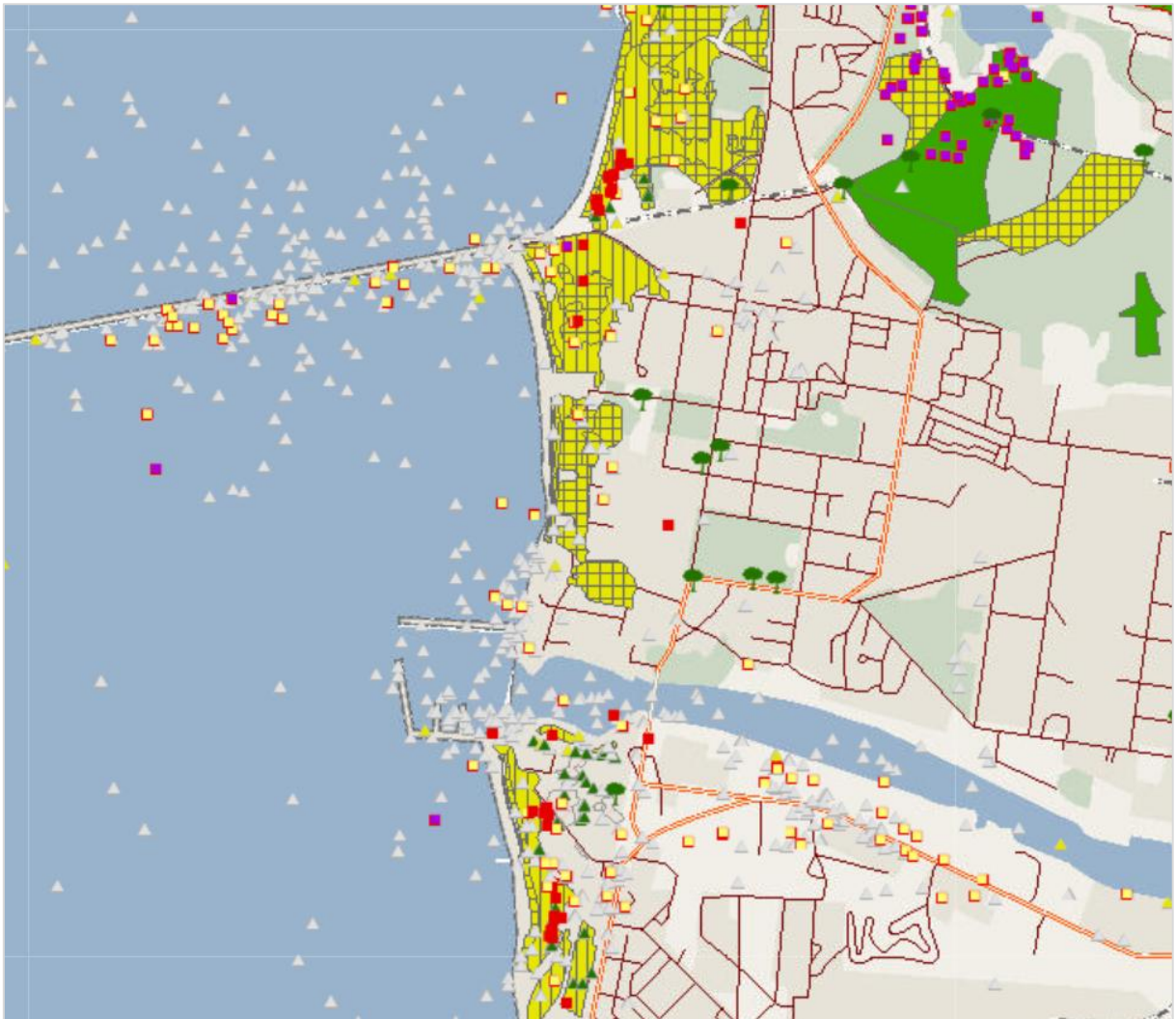
Dabas liegums “Tosmare” ir Eiropas nozīmes aizsargājama Natura 2000 dabas teritorija. Tosmares ezers ir lagūnas tipa piejūras ezers - eitrofs ezers ar iegrimušo ūdensaugu un peldaugu augāju. Tā ir izcila molīniju pļavu un kaļķainu zāļu purvu ar dižo aslapī aizsardzības teritorija, kurā ir ļoti daudz īpaši aizsargājamo augu un bezmugurkaulnieku sugu atradņu. Dabas lieguma teritorija ir viena no nedaudzajām mušu ofrīdas un prūšu bezgales atradnēm Latvijā, kā arī nozīmīga sīkspārņu barošanās vieta. Dabas liegumam nav izstrādāts dabas aizsardzības plāns, individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi un funkcionālais zonējums¹³.

5-1. TABULA. ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀS TERITORIJAS LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTĀ

ĪADT nosaukums	Teritorijas kategorija	NATURA 2000 teritorijas kods	Teritorijas dibināšanas gads	Izstrādāts dabas plāns, laika posms	Individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi
Tosmare	Dabas liegums	LV0520900	1999	Dabas plāns apstiprināts ar VARAM 2023.gada 9.maija rīkojumu Nr.1-2/51	Nav paredzēti
Liepājas ezers	Dabas liegums	LV0507800	1977	Uzsākts 2024.g.	Ir

Avots: SIVN Autori, izmantojot SIA “Latvian, Lithuanian and Estonian Environment” datus

Pēc datu bāzes “Ozols” datiem, Liepājas teritorijā ir 146 dižkoki un atzīmētas aptuveni 400 aizsargājamo vai reto sugu atradnes (skatīt 5-3. attēlu). Vislielākā dižkoku koncentrācija ir vēsturiskajos 19.gs. beigu un 20.gs. sākumā stādījumos – Raiņa parkā, Jūrmalas parkā un Lāčplēša dārzā. Īpaša ainaviska vērtība piemīt arī bioloģiski vecajām priedēm Beberliņu ūdenskrātuves un Karostas teritorijā.



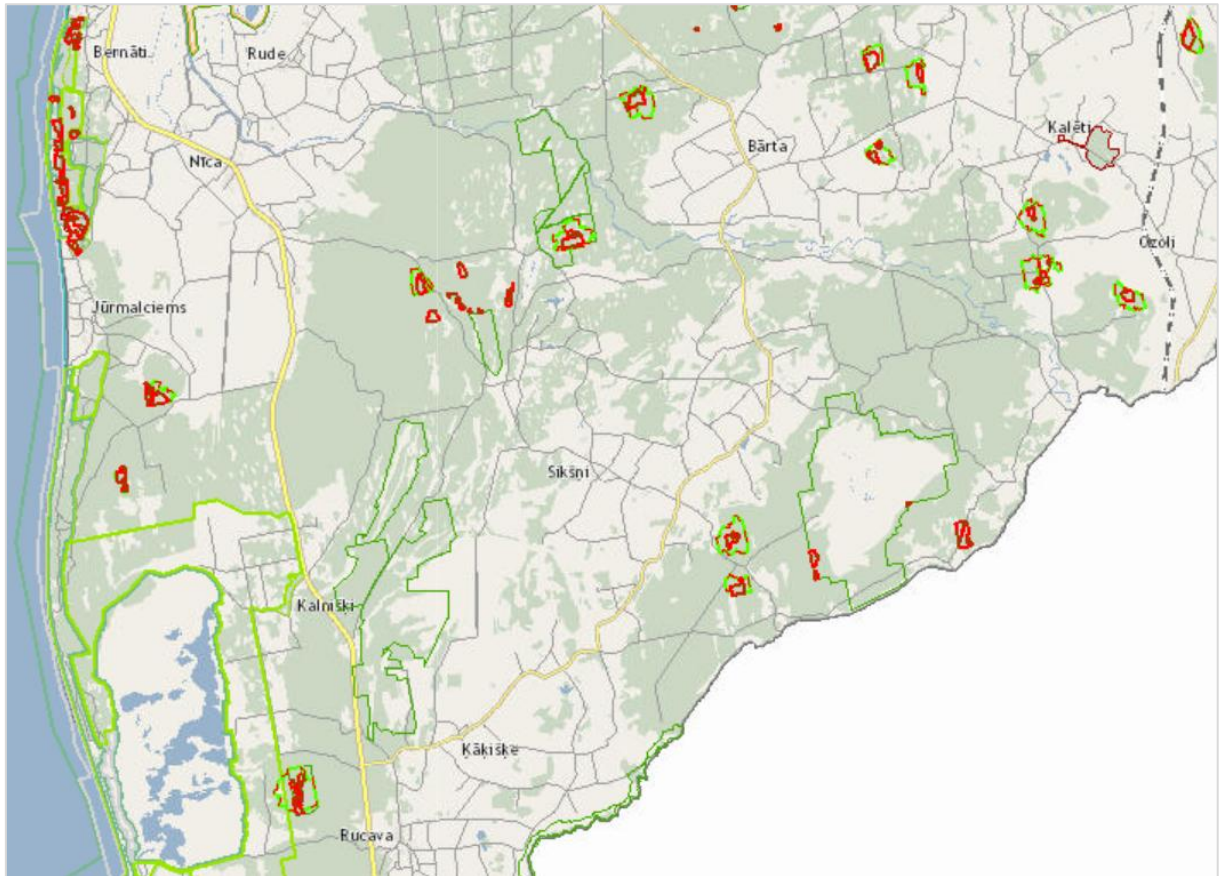
5-3. ATTĒLS. ĪPAŠI AIZSARGĀJAMIE DABAS OBJEKTI, BIOTOPI UN MIKROLIEGUMI LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTĀ

Avots: Dabas datu sistēma "Ozols"

Ārpus aizsargājamām teritorijām un Baltijas jūras krasta kāpu aizsargjoslas, kas nosaka aizsargājamo biotopu, sugu atradņu un dzīvotņu aizsardzību, atrodas aizsargājamo biotopu teritorijas pilsētas ziemeļu daļā.

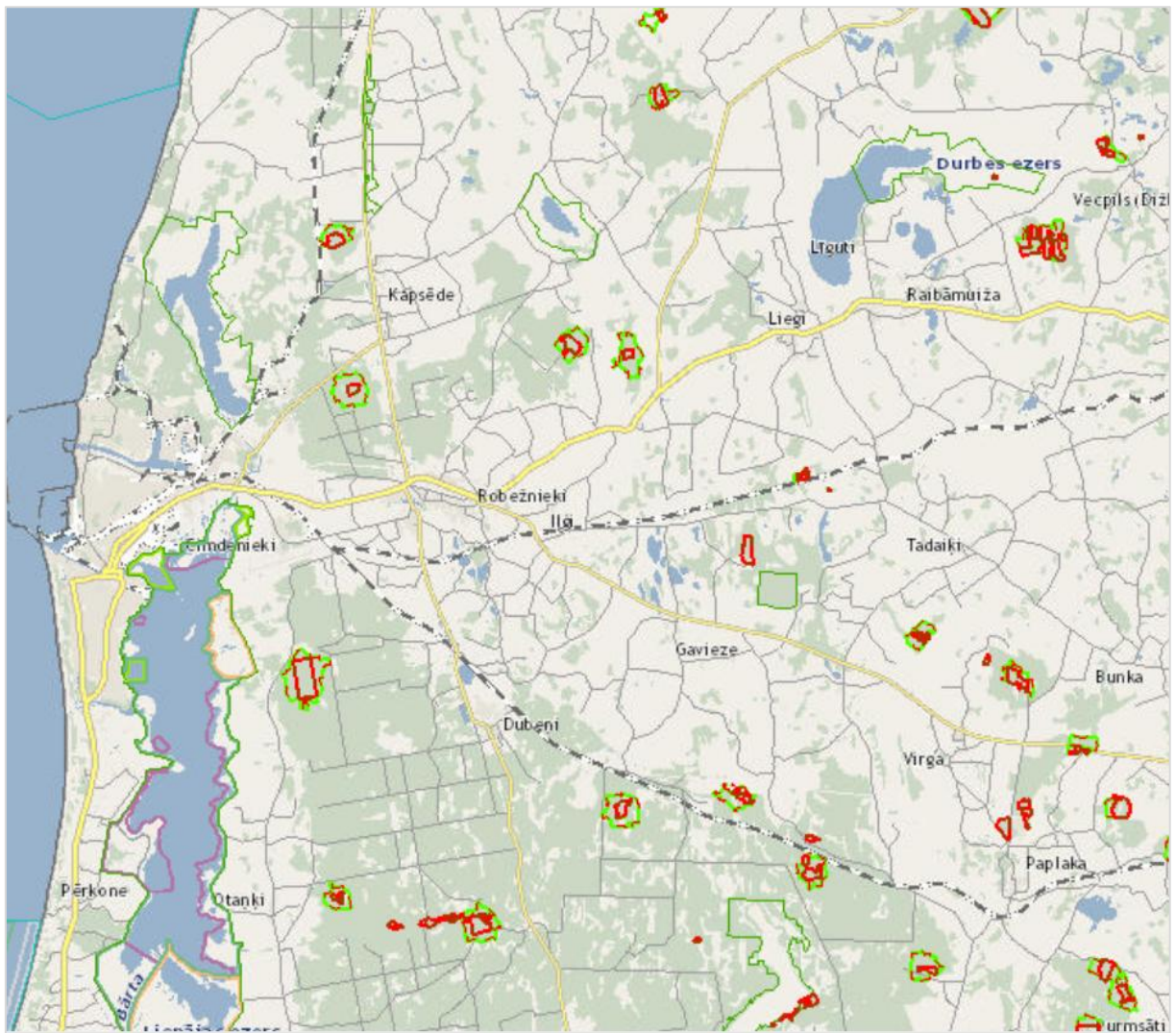
5.1.3.2 DIENVIDKURZEMES NOVADS

DKN bioloģiskās daudzveidības aizsardzībai ir izveidoti 22 dabas liegumi, trīs dabas parki, divi dabas pieminekļi, viens dabas rezervāts un 196 mikroliegumi (skatīt 5-4. un 5-5. attēlu). 27 no ĪADT iekļautas Natura 2000 teritoriju tīklojumā. Pēc datu bāzes "Ozols" datiem, DKN teritorijā ir 1979 dižkoki un atzīmētas aptuveni 6 750 aizsargājamo vai reto sugu atradnes. ĪADT aizņem 8 % no DKN teritorijas.



5-4. ATTĒLS. ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀS DABAS TERITORIJAS, DABAS OBJEKTI, BIOTOPI UN MIKROLIEGUMI DIENVIDKURZEMES NOVADĀ (DIENVIDU DAĻA)

Avots: Dabas datu sistēma "Ozols"



5-5. ATTĒLS. ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀS DABAS TERITORIJAS, DABAS OBJEKTI, BIOTOPI UN MIKROLIEGUMI DIENVIDKURZEMES NOVADĀ (Ziemeļu daļa)

Avots: Dabas datu sistēma "Ozols"

Nozīmīgākās dabas vērtības Liepājas pilsētā atrodas apstādījumu un dabas teritorijās, tostarp piekrastē, kā arī Liepājas un Tosmares ezera krastos.

DKN konstatēti 48 dažādi ES nozīmes biotopu veidi.

Lielākās platības DKN aizņem *Veci vai dabiski boreāli meži* (biotopa kods 9010*) un *Mežainas piejūras kāpas* (biotopa kods 2180).

Būtiskas teritorijas dabas daudzveidības saglabāšanai un veicināšanai ir ne tikai ĪADT, bet arī dažādas vietējās nozīmes pilsētas un novada uzturētās teritorijas kā, piemēram, apstādījumi, dārzi, parki, purvi, meži, ūdensteces un ūdenstilpes.

Tāpat DKN un Liepājai ir 114,3 km gara krasta līnija ar Baltijas jūru. DKN teritorijā ietilpstošajā krasta daļā atrodas divas aizsargājamās jūras teritorijas:

- Aizsargājamā jūras teritorija "Nida-Pērkone" (36 703 ha, vietas kods LV0900100 – dibināta īpaši aizsargājamo sugu un biotopu aizsardzībai);
- Aizsargājamā jūras teritorija "Akmensrags" (25 829 ha, vietas kods LV0900200 - dibināta īpaši aizsargājamo sugu un biotopu aizsardzībai).

DKN pašvaldību teritorijā ietilpst 24 īpaši aizsargājamās Natura 2000 teritorijas. Bez Natura 2000 teritorijām, Liepājas un DKN pašvaldību teritorijā ietilpst citas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, tai skaitā aizsargājami dendroloģiskie stādījumi (astoņi parki), divas alejas un pieci ģeoloģiskie objekti, kā arī Baltijas jūras piekrastes aizsargjosla ~95 km kopgarumā (skatīt 5-2. tabulu).

5-2. TABULA. ĪPAŠI AIZSARGĀJAMĀS DABAS TERITORIJAS DIENVIDKURZEMES NOVADĀ

ĪADT nosaukums	Teritorijas kategorija	NATURA 2000 teritorijas kods	Teritorijas dibināšanas gads	Izstrādāts dabas plāns, laika posms	Individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi
Brienamais purvs	Dabas liegums	LV0507400	1987	Nav	Nav
Sakas grīņi	Dabas liegums	LV0535500	2004	Ir, 2004.-2014.	Nav
Nīgrandes meži	Dabas liegums	LV0531000	2004	Nav	Nav
Durbes ezera pļavas	Dabas liegums	LV0533200	2004	Ir, 2020.-2032.	Nav
Tebras ozolu meži	Dabas liegums	LV0535800	2004	Ir, 2006.-2016.	Nav
Nīcas īvju audze	Dabas liegums	LV0507700	1987	Ir, 2005.-2015.	Nav
Ruņupes ieleja	Dabas liegums	LV0524500	1977	Ir, 2016.-2026.	Nav
Bernāti	Dabas parks	LV0303600	1999	Ir, 2016.-2028	Ir
Dunika	Dabas liegums	LV0508300	1977	Nav	Nav
Gaviezes āmuļi	Dabas liegums	LV0507300	1977	Ir, 2005.-2015.	Nav
Tosmare	Dabas liegums	LV0520900	1999	Nav	Nav
Pāvilostas pelēkā kāpa	Dabas liegums	LV0536500	2007	Ir, 2009.-2019.	Nav
Embūte	Dabas parks	LV0301200	1977	Ir, 2007.-2022.	Ir
Grīņu dabas rezervāts	Dabas rezervāts	LV0100300	1936	Ir, 2008.-2023.	Ir
Liepājas ezers	Dabas liegums	LV0507800	1977	Ir, 2008.-2023.	Ir
Ziemupe	Dabas liegums	LV0508100	1987	Ir, 2016.-2028.	Ir
Ječu purvs	Dabas liegums	LV0530400	2004	Nav	Nav
Rucavas īvju audze	Dabas liegums	LV0508000	1987	Ir, 2005.-2015.	Nav
Pape	Dabas parks	LV0303500	1977	Ir, 2007.-2023.	Ir
Graviņas	Mikroliegums	LV0830900	2004	Nav	Nav
Medze	Dabas liegums	LV0507600	1962	Nav	Nav
Kalētu liepu aleja	Dabas piemineklis	Nav NATURA 2000 teritorija	2005	Nav	Nav
Cīravas liepu aleja	Dabas piemineklis	Nav NATURA 2000 teritorija	2005	Nav	Nav
Blažģa ezers	Dabas liegums	LV0525100	1999	Ir, 2008.-2023.	Nav
Tāšu ezers	Dabas liegums	LV0527300	2004	Ir, 2020.-2035.	Nav
Ķirbas purvs	Dabas liegums	LV0521800	1999	Nav	Nav
Sventājas upes ieleja	Dabas liegums	LV0526400	1999	Ir, 2020.-2032.	Nav
Priekškāpu biotopu kompleksa mikroliegums	Dabas liegums	Nav NATURA 2000 teritorija	2013	Nav	Nav
Pelēkās kāpas mikroliegums	Dabas liegums	Nav NATURA 2000 teritorija	2013	Ir, 2009.-2019.	Nav

Avots: SIVN Autori, izmantojot SIA "Latvian, Lithuanian and Estonian Environment" datus

5.1.4 PAAUGSTINĀTA RISKA TERITORIJAS UN OBJEKTI

5.1.4.1 PIESĀRŅOTAS UN POTENCIĀLI PIESĀRŅOTAS VIETAS

2025.gadā Liepājas pilsētā atradās trīs piesārņotas¹⁷ un 36 potenciāli piesārņotas vietas, savukārt DKN divas piesārņotas vietas un 26 potenciāli piesārņotas vietas. Galvenās piesārņojošās vielas ir naftas produkti, smagie metāli un bioloģiskas izcelsmes piesārņojums.

Vispiesārņotākās vietas ir Karostas kanāls, kas aptuveni 50 gadus ir bijusi militāra zona. Galvenās piesārņojošās vielas ir naftas produkti un smagie metāli. Otra teritorija ir V. Biļuka komercfirmas "Evija" apsaimniekotās teritorijas. Karostas kanālā ir veikti sanācības darbi.

Piesārņotās vietas veido bijušās Padomju Savienības armijas teritorijas, kolhozu darbnīcas, pesticīdu un minerālmēslu noliktavas, sadzīves atkritumu izgāztuves, degvielas uzpildes stacijas u.c. Piesārņojums ar naftas produktiem ir viens no visvairāk izplatītajiem, uzsverot, ka naftas produkti ir arī viena no visbīstamākajām piesārņotāju grupām. To galvenie piesārņojuma avoti ir degvielas uzpildes stacijas, ostu termināļi, bijušie un esošie militārie objekti, vecas rūpnieciskas teritorijas utt. Ņemot vērā, ka Liepājā ir ostu teritorija, tajā novērojams lielāks naftas produktu un to ražošanas blakusproduktu piesārņojums. Liepājā piesārņotie gruntsūdeņi tieši ietekmē Baltijas jūru.

DKN saskaņā ar LVĢMC datiem ir identificētas divas piesārņotas vietas un 26 potenciāli piesārņotas vietas. Galvenās piesārņojošās vielas ir naftas produkti, smagie metāli un bioloģiskas izcelsmes piesārņojums.

5.1.4.2 PLŪDU RISKA TERITORIJAS

Kopumā Latvijas teritorijā, balstoties uz plūdu riska kritērijiem un plūdu riska indeksu, ir identificētas 30 nacionālas nozīmes plūdu riska teritorijas, no kurām piecas atrodas Liepājas un DKN teritorijā:

- **Liepāja** (kopējais plūdu riska indekss: pavasara plūdi – 1.0, jūras vējuzplūdi 1.1);
- **Pāvilosta** (kopējais plūdu riska indekss: pavasara plūdi – 0.6, jūras vējuzplūdi 0.6);
- **Liepājas ezera polderis** (kopējais plūdu riska indekss: pavasara plūdi – 0.0, jūras vējuzplūdi 0.0);
- **Bārtas lejtece** (kopējais plūdu riska indekss: pavasara plūdi – 0.8, jūras vējuzplūdi 0.7);
- **Papes ezera polderis** (kopējais plūdu riska indekss: jūras vējuzplūdi 0.6).

Augstākais plūdu riska indekss ir 5. Plūdu riska teritorijas parādītas 5-1. attēlā.

Liepājas teritorija ir pakļauta pavasara paliem, lietus plūdu riskam un vējuzplūdiem no Baltijas jūras. Rietumu vējš rudens-ziemas sezonā izraisa vējuzplūdus no Baltijas jūras. Ūdens masas ar vēja spiedienu tiek dzītas pa Tirdzniecības kanālu uz Liepājas ezeru, applūdinot ezera palienes zemākās teritorijas, tai skaitā Ālandes upi un Cietokšņa kanālu Liepājas pilsētas robežās. Kā minēts iepriekš, Liepājas teritorijas jūras piekrastē novērojama krasta erozija.

Atbilstoši plūdu postījumu vietu un plūdu riska kartei (5-1. attēls), Liepājas teritorija ir pakļauta applūšanas riskam ar lielu varbūtību. Liepājas ezera palienes applūšanas sākas pie ūdens līmeņa 0,67 m Latvijas normālo augstumu sistēmā (turpmāk – LAS), savukārt pilsētas teritorijas applūšana sākas pie ūdens līmeņa atzīmes 1,17 m LAS. Augstākais plūdu risks pēdējo septiņu gadu periodā Liepājas teritorijā tika novērots 2015. gada janvārī, vētras "Fēlikss" laikā. Vētras laikā tika sasniegtas vēja brāzmas ar ātrumu 31 m/s, kā rezultātā tika applūdināta Liepājas kanālmala, kā arī zemākas vietas Ostmalā un Ezermalas ielā. Minēto vējuzplūdu laikā ūdens līmenis sasniedza 1,36 m LAS – plūdi ar 6% varbūtību, savukārt Liepājas ezera apkārtnē ūdens līmenis sasniedz 1,09 m LAS – plūdi ar 15% varbūtību.

Lai samazinātu plūdu riska draudus Liepājas pilsētā un tās apkārtnē, bija īstenoti vairāki projekti plūdu riska mazināšanai: jaunas lietus ūdens kanalizācijas sistēmas, līmeņa mērītāji. Atdalītas lietus ūdens un kanalizācijas plūsmas, izbūvēta būna, lai novērstu jūras krasta erozijas izraisīto apdraudējumu Liepājas notekūdens attīrīšanas iekārtām, veikti pasākumi pret jūras krasta eroziju un citi pasākumi.

¹⁷ Avots: LVĢMC Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrs.

DKN teritorijā dabiskas plūdu apdraudētas teritorijas (5-1. attēls) ir palienes (upju un ezeru ielejas), kas applūst palu vai plūdu gadījumā, jūras vējuzplūdiem pakļautās teritorijas, kurās stipra vēja laikā jūras ūdeņi ieplūst piejūras ezeros un upju ietekās, kā arī teritorijas, kas applūst jūras krastu erozijas dēļ.

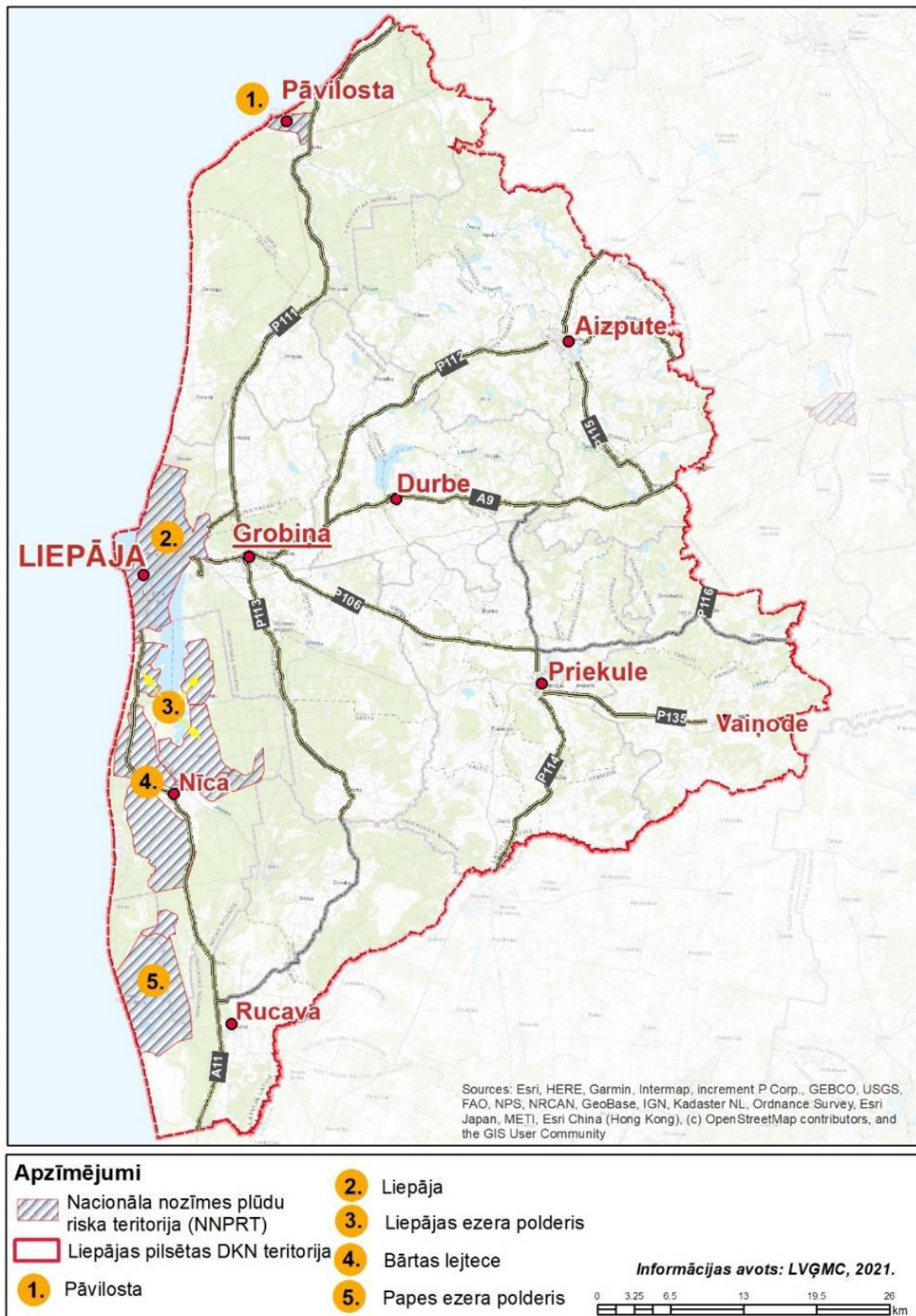
Spēcīgu lietusgāžu rezultātā īslaicīgi lokāli plūdi novērojumi gan lielākās, gan mazākās apdzīvotās vietās. Kā galvenais applūšanas iemesls pilsētu teritorijās minams lietus ūdens kanalizācijas sistēmu trūkums, to novecošanās, vai lietus ūdens novadīšanas sistēmu projektēto parametru neatbilstība. Stipru lietusgāžu laikā tiek appludinātas arī zemākās teritorijas.

Kā plūdu apdraudētas teritorijas identificējas arī polderu un citu mākslīgu uzpludinājumu teritorijas, ja netiek ievērota to uzturēšana tehniskā kārtībā, pareiza uzraudzība un ekspluatācija. Būtisks plūdu risks var veidoties arī šo hidrotehnisko būvju (ūdenskrātuvju) avārijas rezultātā.

DKN teritorijā atrodas Liepājas ezera polderu sistēma, kura sastāv no trīs polderiem Liepājas ezera krastos un trīs polderiem Bārtas upes lejtecē, kā arī Papes ezera polderis. Polderu aizsargdambju augstums ir projektēts polderu platību aizsargāšanai no applūšanas riska, savukārt mitruma režīma nodrošināšanai ierīkotas sūkņu stacijas. Tomēr jāņem vērā, ka klimata pārmaiņu ietekmē ir palielinājies gan jūras vējuzplūdu, gan arī lietus plūdu risks, kā rezultātā polderu kapacitāte atsevišķos gadījumos var būt nepietiekama.

Krastu erozijas risks

Jāpiezīmē, ka klimata pārmaiņu ietekmē, pieaugot plūdu riskam, pieaug arī krastu erozijas risks t.sk., krastu izskalošana. Krastu izskalošanu un plūdu draudu pieaugumu veicina arī ostu saimnieciskā darbība, kā rezultātā būtiski mainās sanešu plūsmas dabiskais režīms. Krasta erozijas riskam ir pakļautas Liepājas un Pāvilostas pilsētas un tām pieguļošās teritorijas, kā arī atsevišķas teritorijas bijušo Nīcas un Rucavas novadu teritorijās. Krasta erozija novērojama uz ziemeļiem no Pāvilostas, pie vēsturiskā centra "Vecā Pāvilosta", aiz Ziemeļu mola Pāvilostas pilsētā, posmā Strante - Rīva, Ziemeļu - Šķēde, Liepājas pilsētā uz ziemeļiem no Liepājas ostas ziemeļu mola, uz ziemeļiem un dienvidiem no Bernātu raga un posmā līdz Jūrmalciamam.



5-6. ATTĒLS. PLŪDU RISKĀ TERITORIJAS LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA TERITORIJĀS

Avots: SIA Latvian, Estonian and Lithuanian Environment. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2035. gadam un Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada kopīgās attīstības programmas 2022.-2027. Gadam. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskats

5.1.5 AUGSNE

Liepāja

Liepājas teritorijā dominējošo augšņu tipu, kā arī valdošo ģeogrāfisko ainavu nosaka Piejūras zemei raksturīgie mazauglīgie smilšainie dažādu Baltijas jūras stadiju nogulumi, kas ir dabiskās augsnes cilmieži un apgrūtinātas dabiskas noteces apstākļi.

Pēc mehāniskā sastāva dominējošas šeit ir smilts augsnes, no augšņu grupām – tipiskais podzols reljefa pacēlumos un kūdraina podzolēta glejaugsne ieplakās, ka arī velēnu glejaugsne un velēnpodzolētā glejaugsne. Lielā mitruma dēļ teritorijai raksturīgi pārpurvošanās procesi.

Pilsētas teritorija ir apbūvēta un apzaļumota, dabiskās augsnes lielākoties nav saglabājušās un apstādījumu un savrupmāju dārzi iekopti, izmantojot atvestu augsni.

DKN

DKN plaši izplatītas podzolaugsnes un dažādi to apakštipi. Tās pārsvarā sastopamas reljefa paaugstinājumos un līdzenumos ar optimālu mitruma režīmu: vairāk – tīrumos, mežos, retāk – pļavās, ganībās. Baltijas jūras piekrastē plašu teritoriju aizņem Litorīnas jūras un Baltijas jūras smilts nogulumi. Smilts bieži tiek pārpūsta, veidojot kāpas. Kāpās sastopams tipiskais podzols, iluviālā humusa podzols un ortšteina podzols.

Glejaugsnes un podzolētās glejaugsnes galvenokārt sastopamas reljefa pazeminājumos, teritorijās ar vāju drenētību un traucētu virszemes noteci.

Pārmitrās, pārpurvotās teritorijās sastopamas kūdraugsnes.

5.1.6 GAISA KVALITĀTE

Gaisa kvalitāti Liepājā un DKN ietekmē gan stacionārie gaisa piesārņojuma avoti – siltumapgādes uzņēmumi, ražošanas un pārstrādes uzņēmumi (ieskaitot LSEZ uzņēmumus), individuālās siltumapgādes iekārtas, gan mobilie gaisa piesārņojuma avoti – autotransports, dzelzceļa transports un kuģi, kā arī pārrobežu piesārņojums.

Nepārtrauktus gaisa kvalitātes novērojumus Liepājā veic valsts gaisa kvalitātes novērojamu tīklā esošā gaisa monitoringa stacija – transporta piesārņojuma avotu ietekmes stacija Ezerlīču ielā 1, kurā tiek veikts vairāku piesārņojošu vielu monitorings (sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda, ozona, toluola, benzola, daļiņu PM₁₀, daļiņu PM_{2.5}, Pb, Cd, Ni, As). Gaisa monitoringa fona stacija atrodas Ganību ielā 106.

DKN atrodas viena no divām Latvijā esošām lauku fona stacijām – “Rucava”, kurā veic vairāku gaisa piesārņojošu vielu koncentrāciju un nokrišņu ķīmiskā sastāva novērojumus.

Gaisa kvalitātes normatīvus nosaka 2009. gada 3. novembra MK noteikumi Nr. 1290 “Noteikumi par gaisa kvalitāti”. Noteikumos ir noteikti gan gaisa kvalitātes robežlielumi un mērķlielumi, kas ir zinātniski pamatotas gaisu piesārņojošas vielas koncentrācijas gaisā, kas noteikti, lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu piesārņojuma kaitīgo iedarbību uz cilvēka veselību vai uz vidi. Gaisa kvalitātes novērtēšanai ir definēti arī tā saucamie apakšējie un augšējie piesārņojuma novērtēšanas sliekšņi, kas indikatīvi norāda uz gaisa piesārņojuma līmeni teritorijā – attiecīgi piesārņojums, kas nepārsniedz apakšējo piesārņojuma sliekšni, vērtējams kā nenozīmīgs, savukārt, ja piesārņojuma līmenis pārsniedz augšējo piesārņojuma novērtēšanas sliekšni, tiek uzskatīts, ka laba gaisa kvalitāte teritorijā var tikt apdraudēta.

LVGMC sagatavotajos pārskatos par gaisa kvalitāti Latvijā vērtēta atbilstība gan robežlielumiem, gan augšējam un apakšējam gaisa piesārņojuma novērtēšanas sliekšnim, lai noteiktu piesārņojošo vielu koncentrāciju izmaiņu tendences. Jāatzīmē, ka laika periodā no 2016. līdz 2020. gadam nevienas gaisu piesārņojošās vielas (sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda, benzola, putekļu daļiņu, ozona, benzola vai benz(a)pirēna) vidējā koncentrācija Liepājā nav pārsniegusi normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai. Tomēr 2019.-2023.gada pārskats uzrāda pārsniegumus.

Liepājā ir izstrādāta **Gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2021.-2025.gadam**. Gaisa kvalitātes programmas ietvaros katru gadu ziemas un vasaras sezonā tiek veikti indikatīvie sensoru mērījumi.

Izstrādājot gaisa kvalitātes uzlabošanas programmu, tika veikta modelēšana, lai noteiktu gaisa piesārņojuma avotus. Gaisa piesārņojuma modelēšanas rezultāti parādīja, ka:

- NO₂ piesārņojuma lielākie avoti ir ražošana (38%), centralizētā apkure (28%) un transports (15%);

- Daļiņu PM₁₀ piesārņojuma lielākie avoti ir ražošana (60%), centralizētā apkure (22%) un transports (10%);
- Daļiņu PM_{2.5} piesārņojuma lielākie avoti ir ražošana (50%), centralizētā apkure (27%) un transports (12%).

Lauku fona novērojumu stacijā "Rucava" periodā no 2016. līdz 2020. gadam mērījumu rezultāti norāda uz to, ka nevienas gaisu piesārņojošās vielas vidējā koncentrācija nav pārsniegusi normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus cilvēka veselības aizsardzībai vai veģetācijas aizsardzībai. Pārsniegumi konstatēti daļiņām PM₁₀ 2021. gadā, kas, visticamāk, radās 2021. gada februārī novērotās Sahāras putekļu vētras ietekmē.

5-3. tabulā ir sniegts pārskats par atbilstību MK noteikumu par gaisa kvalitāti normatīviem laika periodā no 2018. līdz 2022. gadam Liepājai un Rucavai.

5-3. TABULA. ATBILSTĪBA MINISTRU KABINETA NOTEIKUMOS NR. 1290 "NOTEIKUMI PAR GAISA KVALITĀTI" NOTEIKTAJIEM NORMATĪVIEM LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAI UN RUCAVAI, 2018.-2022.GADS

Viela	Liepāja	Rucava
NO ₂		
PM ₁₀		
PM _{2.5}		
Benzols		
Benz(a)pirēns		
<i>Apzīmējumi</i>		
	nav pārsniegts	
	pārsniegts robežlielums* vai mērķlielums**	
	pārsniegts <i>augšējais</i> piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis	

Piezīmes:

* Mērķlielums: gaisa piesārņojuma līmenis, kuru pēc iespējas jānodrošina noteiktā termiņā, lai nepieļautu, novērstu vai samazinātu gaisu piesārņojošo vielu kaitīgo ietekmi uz cilvēku veselību un vidi.

**Robežlielums: zinātniski pamatots gaisa piesārņojuma līmenis, kas noteikts, lai nepieļautu, novērstu vai mazinātu piesārņojuma kaitīgo iedarbību uz cilvēku veselību vai vidi, un kas jāsasniedz normatīvajos aktos noteiktā termiņā, un ko nedrīkst pārsniegt pēc šī termiņa.

Avots: Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2025.-2030.gadam (projekts)

Jāpiebilst, ka autotransports, kuram raksturīgas ļoti zemas izplūdes pat ar desmitkārtīgi zemākām emisijām, rada būtisku ietekmi uz gaisa kvalitāti tieši avota tuvākajā apkārtnē.

Kopumā, Gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programmā 2021.-2025.gadam tika izvirzītas 15 pasākumu tematiskās grupas/rīcību virzieni. No tām seši rīcību virzieni ir attiecināmi uz Liepājas transporta sistēmu. Zemāk uzskatīti saistošie rīcību virzieni un tajos ietvertie pasākumi:

- Transporta infrastruktūra:
 - Grants ielu seguma pakāpeniska nomaiņa ar asfaltbetona segumu;
 - Multimodāla Drāšu ielas – Namdaru ielas satiksmes pārvada un saistītās infrastruktūras izbūve.
- Transporta infrastruktūras uzturēšana:
 - Veikt regulāru ielu tīrīšanu, izmantojot putekļus uzsūcošas iekārtas (it īpaši pavasara sezonā);
 - Veikt preptutes apstrādi ar kalcija hlorīdu gada sausajā sezonā ielās ar grants ceļu segumu un laistīt pēc nepieciešamības.
- Satiksmes organizācijas izmaiņas:
 - Viedo satiksmes vadības sistēmu integrēšana regulējamajos krustojumos;
 - Sabiedriskā transporta organizācijas uzlabošana;
 - Satiksmes mierināšanas pasākumu īstenošana centrā un apkaimēs.
- Alternatīvo degvielu izmantošana:
 - Videi draudzīgas piedziņas autotransporta uzpildes/uzlādes staciju tīkla attīstīšana;
 - Zaļā publiskā iepirkuma iespēju izmantošana pilsētas sabiedriskā transporta autobusu parka un enerģijas piegāžu zaļināšanai.

- Velotransporta attīstība:
 - Pilsētas veloinfrastruktūras tīkla paplašināšana.
- Izmaiņas pilsētas sabiedriskā transportā organizācijā, infrastruktūrā, izmantojamo transportlīdzekļu parkā:
 - Liepājas tramvaja maršruta tīkla paplašināšana, atjaunošana un modernizācija.

2030.gadā būs jānodrošina Direktīvas 2024/2881 prasības, kas paredz stingrākus gaisa kvalitātes normatīvus no 2030.gada. Ir prognozēts, ka Liepājā pastāv augsts risks pārsniegt jaunās prasības (skatīt 5-4. tabulu).¹⁸ Liepājā tika identificētas teritorijas, kurās vērojamas paaugstinātas piesārņojošo vielu koncentrācijas.¹⁹ Vērtējot perspektīvā, Direktīvā 2024/2881 noteiktais daļiņu PM₁₀ gada robežlielums varētu tikt pārsniegts atsevišķās lokālās teritorijās, savukārt attiecībā uz daļiņu PM_{2,5} gada robežlielumu tas tiktu pārsniegts praktiski visā pilsētas teritorijā, bet attiecībā uz NO₂ gada robežlielumu pārsniegums sagaidāms aptuveni 20 km² lielā pilsētas teritorijā.²⁰

5-4. TABULA. ATBILSTĪBA JAUNAJIEM NORMATĪVIEM, KAS JĀIEVĒRO NO 2030. GADA 1. JANVĀRA

Viela	Liepāja	Rucava
NO ₂		
PM ₁₀		
PM _{2,5}		
Benzols		
Benz(a)pirēns		
Apzīmējumi		
	nav pārsniegts	
	pārsniegts robežlielums	
	pārsniegts piesārņojuma novērtēšanas sliekšnis	

Piezīmes:

* Mērķlielums: gaisa piesārņojuma līmenis, kuru pēc iespējas jānodrošina noteiktā termiņā, lai nepieļautu, novērstu vai samazinātu gaisu piesārņojošo vielu kaitīgo ietekmi uz cilvēku veselību un vidi.

**Robežlielums: zinātniski pamatots gaisa piesārņojuma līmenis, kas noteikts, lai nepieļautu, novērstu vai mazinātu piesārņojuma kaitīgo iedarbību uz cilvēku veselību vai vidi, un kas jāsasniedz normatīvajos aktos noteiktā termiņā, un ko nedrīkst pārsniegt pēc šī termiņa.

Avots: Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2025.-2030.gadam (projekts)

Iepriekš minētais norāda uz nepieciešamību turpmāko piecu gadu laikā veikt papildu pasākumus gaisa kvalitātes pasliktināšanās novēršanai Liepājā un DKN.

5.1.7 IETEKME UZ KLIMATU UN ADAPTĀCIJA KLIMATA PĀRMAIŅĀM

5.1.7.1 LIEPĀJAS PILSĒTAS ILGTSPĒJĪGAS ENERĢIJAS UN KLIMATA RĪCĪBAS PLĀNS 2020.–2030. GADAM

Liepāja 2012. gada 15. novembrī pievienojās ES iniciatīvai mazināt ietekmi uz klimata pārmaiņām, parakstot Pilsētas mēru pakta enerģētikas un klimata jomā. Pakta parakstītāji apņēmušies ievērot un pārsniegt ES mērķi samazināt CO₂ emisijas līdz 2030. gadam par 40 %. 2022. gadā Liepāja iesaistījās ES misijā “100 klimatneitrālas un viedas pilsētas līdz 2030. gadam” (angļu val. *Net zero cities*). Lai efektīvāk sasniegtu šo mērķi, Liepāja ir izstrādājusi IEKRP2030²¹.

Saskaņā ar IEKRP2030 un Liepājas pašvaldības datiem, CO₂ emisiju apjoms Liepājā laika periodā no 2006. līdz 2020. gadam ir samazinājies par 51%.

¹⁸ Avots: Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2025.-2030.gadam (projekts). Pieejams vietnē: https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/11810205-2f2d-4b92-9017-f667b8da9b3f

¹⁹ Turpat.

²⁰ Avots: Par Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2025.-2030.gadam (projekts). Pieejams vietnē: https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/11810205-2f2d-4b92-9017-f667b8da9b3f

²¹ Pieejama vietnē: <https://www.liepaja.lv/dokumenti/liepajas-pilsetas-ilgtspējigas-energetikas-un-klimata-ricibas-plans/>

Liepājas kopējais enerģijas patēriņš kopš 2006. gada ir samazinājies par 15%, 2022. gadā sasniedzot 863 538 MWh.

Saskaņā ar Liepājā apkopotiem datiem, Liepājā centralizētājā siltumapgādes sistēmā saražotās siltumenerģijas apjomi no 2006. līdz 2018. gadam ir ievērojami samazinājušies pateicoties siltumapgādes sistēmas modernizācijai. Nozīmīgu devumu ir sniegusi arī pilsētas ēku energoefektivitātes palielināšana.

2022. gadā lielāko īpatsvaru enerģijas patēriņā sastādīja privātā transporta patēriņš (29%), siltumenerģijas patēriņš no centralizētās siltumapgādes (24%) un dabasgāzes patēriņš (22%)¹⁸.

IEKRP2030 ir noteikts mērķis samazināt CO₂ emisiju apjomu par 80% līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 2006. gadu. IEKRP2030 ietver pašvaldības infrastruktūru (ēkas, ielu apgaismojums, pašvaldības autoparks), centralizēto enerģijas ražošanu, mājokļus, rūpniecības un pakalpojumu sektoru, kā arī transportu un mobilitāti (sabiedriskais transports un privātais autotransports).

Kopējais CO₂ emisiju apjoms Liepājā 2022. gadā bija 137 940 t, tai skaitā transporta sektorā 67 398 t (49%):

- Privātais transports: 63 803 t (46% no kopējā pilsētas emisiju apjoma). No privātā transporta emisiju apjoma kravas automobiļi un autobusi veido 33 968 t jeb 53%;
- Sabiedriskais transports: 2 833 t (2% no kopējā pilsētas emisiju apjoma);
- Pašvaldības transports: 762 t (0,01% no kopējā pilsētas emisiju apjoma).

IEKRP2030 mērķa vērtības mobilitātes un transporta sektoram līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 2022. gadu:

- Privātais transports (14 041 t/CO₂; samazinājums 49 762 t/CO₂ jeb 78%);
- Sabiedriskais transports (0 t/CO₂; samazinājums 2 833 t/CO₂ jeb 100%);
- Pašvaldības transports (0 t/CO₂; samazinājums 762 t/CO₂ jeb 100%).

IEKRP2030 ir iekļauti klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumi transporta un mobilitātes sektorā:

- Transporta plūsmas līdzsvarošana un optimizācija;
- Videi draudzīga sabiedriskā transporta pieejamība un popularizēšana;
- Mikro un elektromobilitātes veicināšana.

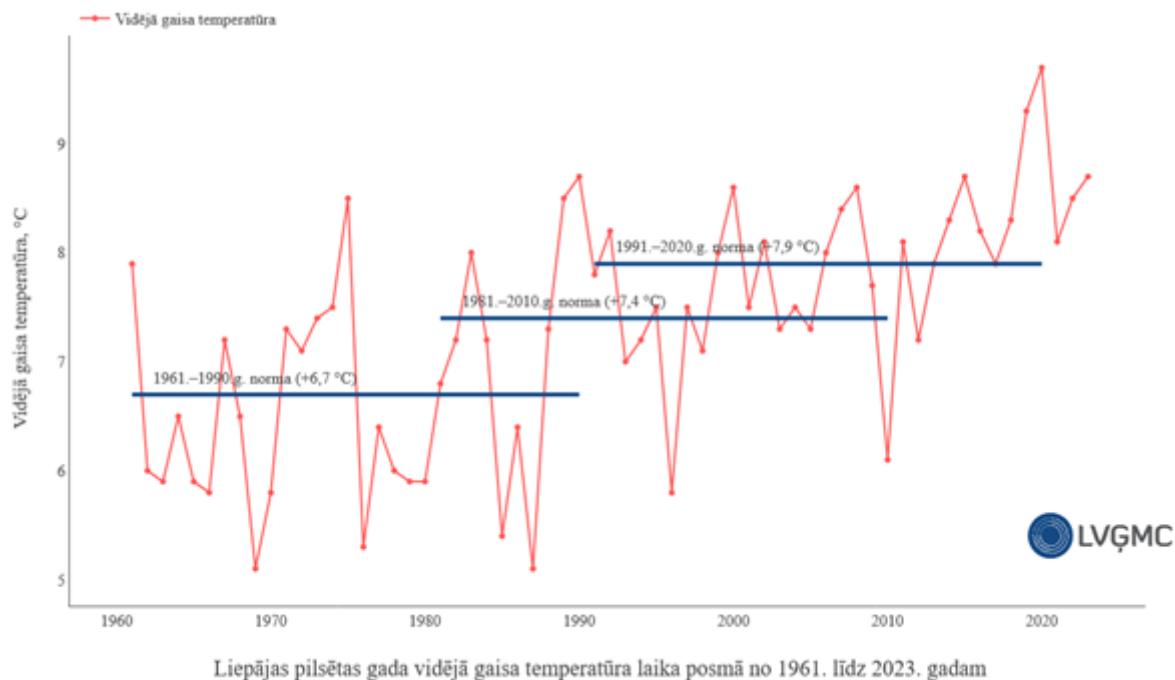
5.1.7.2 PIELĀGOŠANĀS KLIMATA PĀRMAIŅĀM

Liepājas valstspilsēta

Gada vidējās gaisa temperatūras vērtību izmaiņa Liepājā starp mūsdienu klimatiskās normas periodu (1981.-2010. gads) un klimatiskās references periodu (1961.-1990. gads) uzrāda pieaugumu par ~0,7 °C. Silto diennakšu īpatsvara izmaiņas Liepājā uzrāda ļoti nozīmīgu pieaugošu tendenci.

Klimatiskās standarta normas periodā (1991.–2020. gads) Liepājas pilsētā vissiltākais mēnesis ir jūlijs, tā vidējā gaisa temperatūra ir +17,8 °C. Savukārt visaukstākais gada mēnesis ar vidējo gaisa temperatūru -1,1 °C ir februāris.

Saskaņā ar 5-2. attēla datiem visā novērojumu periodā visaugstākā reģistrētā gaisa temperatūra Liepājas pilsētas novērojumu stacijā "Liepāja" ir +35,6 °C (novērota 2014. gada 4. augustā). Savukārt viszemākā gaisa temperatūra (-32,9 °C) meteoroloģisko novērojumu stacijā "Liepāja" reģistrēta 1942. gada 25. janvārī, līdz ar to ekstremālo gaisa temperatūru amplitūda ir 68,5 °C.

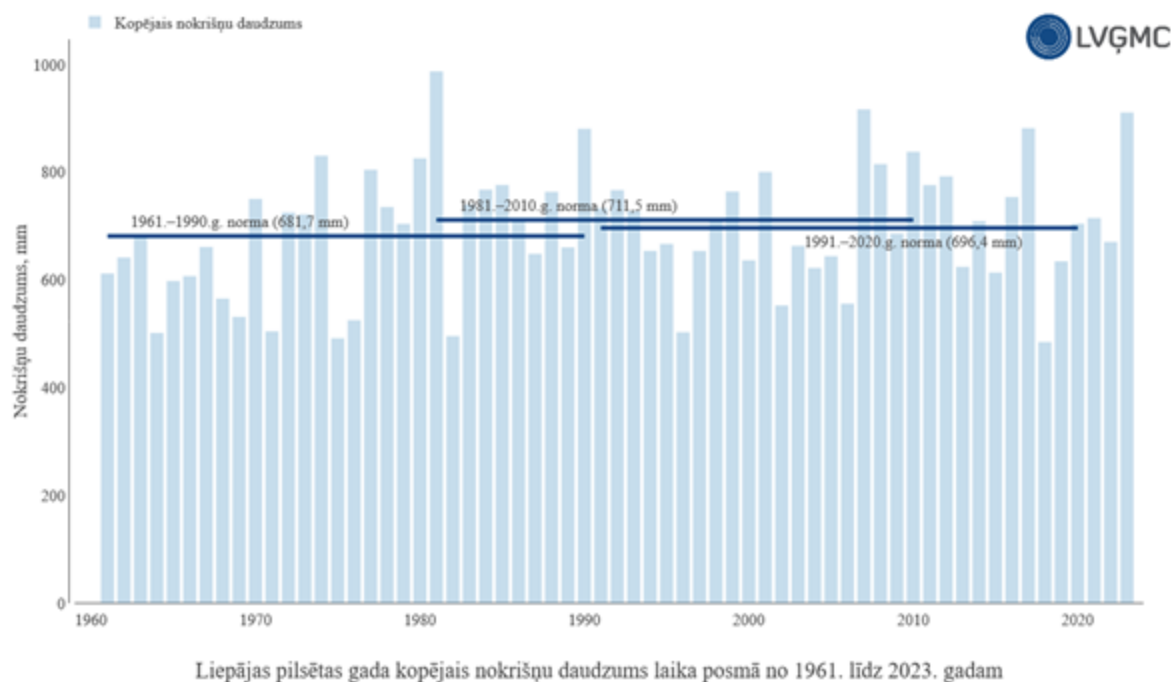


5-7. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS VIDĒJĀ GAISA TEMPERATŪRA, 1961.-2023. GADS

Avots: LVĢMC

Liepājas pilsētā gada nokrišņu daudzums klimatiskās standarta normas periodā ir vidēji 696,4 mm. Mēnešu griezumā visvairāk nokrišņu ir oktobrī (85,2 mm), bet vismazāk – aprīlī, kad kopējais nokrišņu daudzums sasniedz vidēji 29,1 mm.

Kā redzams 5-7. attēlā, salīdzinot klimatisko standarta normu (1991.–2020. gads) ar klimatiskās references periodu (1961.–1990. gads), gada vidējā gaisa temperatūra Liepājas pilsētā paaugstinājusies par 1,2 °C, bet nokrišņu daudzums palielinājies par 14,7 mm.



5-8. ATTĒLS. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS KOPĒJAIS NOKRIŠŅU DAUDZUMS, 1961.-2023. GADS

Avots: LVĢMC

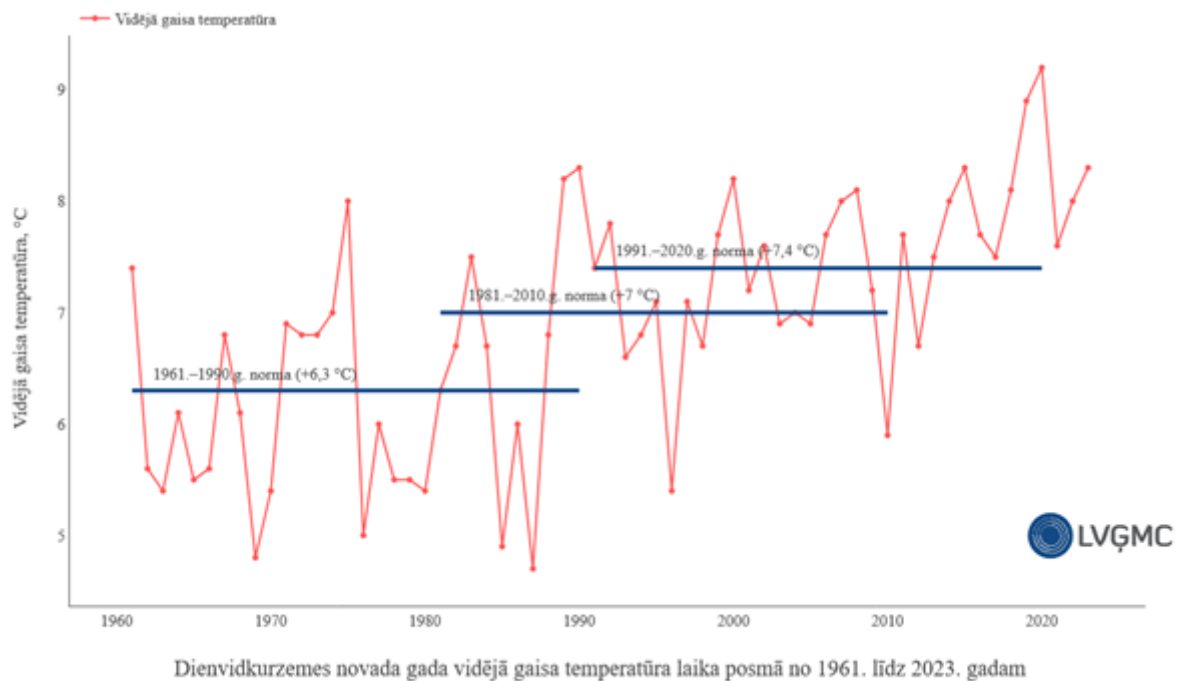
Apstākļi, kad Latvijas teritorijā novērojamas vētrainas dienas, ir salīdzinoši reti, un līdz ar to vidēji vētrainu dienu skaits valstī svārstās no 0-1 dienai gadā teritorijas lielākajā daļā, taču šis rādītājs sasniedz 6,9 dienas gadā jūras piekrastes tiešā tuvumā novietotajā Liepājas meteoroloģisko novērojumu stacijā. Salīdzinot ar klimatiskās references periodam pietuvināta perioda (1966.-1995. gads) vērtībām, mūsdienās vidējais vēja ātrums Latvijā ir caurmērā samazinājies par 0,1-0,4 m/s. Liepājas meteoroloģisko novērojumu stacijā atšķirības pārsniedz pat 1 m/s apmērus, kas saistītas ar spēcīgajām vētrām, kuras īpaši izteikti skāra šo novērojumu staciju apskatītā perioda pirmajos gados.

Dienvidkurzemes novads

DKN pašvaldībā ir trīs meteoroloģisko novērojumu stacijas – “Liepāja”, “Pāvilosta” un “Rucava”. Visaugstākās reģistrētās gaisa temperatūras šajās stacijās ir +35,6 °C (stacijā “Liepāja” 2014. gada 4. augustā); +35,9 °C (stacijā “Pāvilosta” 2014. gada 3. augustā) un +36,5 °C (stacijā “Rucava” 2014. gada 4. augustā) (skatīt 5-4. attēlu).

Savukārt viszemākās reģistrētās gaisa temperatūras šajās stacijās ir -32,9 °C (stacijā “Liepāja” 1942. gada 25. janvārī); -34,1 °C (stacijā “Pāvilosta” 1956. gada 8. februārī) un -37,9 °C (stacijā “Rucava” 1942. gada 25. janvārī).

Līdz ar to ekstremālo gaisa temperatūru amplitūdas ir 68,5 °C stacijā “Liepāja”, 70,0 °C stacijā “Pāvilosta” un 74,4 °C stacijā “Rucava”.

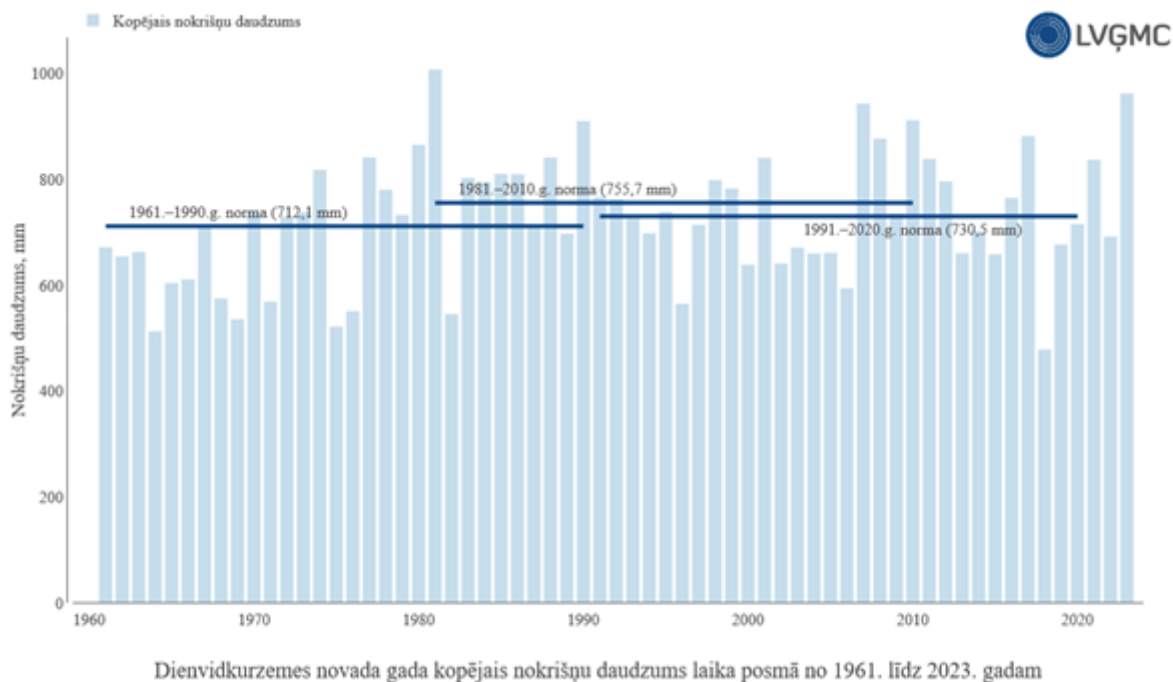


5-9. ATTĒLS. DIENVIDKURZEMES NOVADA VIDĒJĀ GAISA TEMPERATŪRA, 1961.-2023. GADS

Avots: LVĢMC

DKN gada nokrišņu daudzums klimatiskās standarta normas periodā ir vidēji 730,5 mm. Mēnešu griezumā visvairāk nokrišņu ir oktobrī (87,7 mm), bet vismazāk – aprīlī, kad kopējais nokrišņu daudzums sasniedz vidēji 32,4 mm.

Salīdzinot klimatisko standarta normu (1991.-2020. gads) ar klimatiskās references periodu (1961.-1990. gads), gada vidējā gaisa temperatūra DKN, kā parādīts 5-5. attēlā, paaugstinājusies par 1,1 °C, bet nokrišņu daudzums palielinājies par 18,4 mm.



5-10. ATTĒLS. DIENVIDKURZEMES NOVADA GADA KOPĒJAIS NOKRIŠŅU DAUDZUMS, 1961.-2023. GADS

Avots: LVGMC

Gan Liepājas, gan DKN gada vidējās temperatūras rādītāji un to tendences, gan nokrišņu daudzuma faktiskie daudzumi un attīstības tendences ir līdzīgas.

IEKRP2030 ir vērtēti klimata pārmaiņu riski Liepājā. Augstākie riski ir ārkārtīgi augsta temperatūra, kā arī ārkārtīgi zema temperatūra, jūras līmeņa celšanās un vētras, kur gaidāms palielinājums. Liepājā klimata pārmaiņu rezultātā visticamāk tiks ietekmēta iedzīvotāju veselība (karstuma dūrieni), transporta sektors (ceļa infrastruktūras bojājumi) un vide un bioloģiskā daudzveidība (kaitēkļu pieaugums, invazīvo sugu izplatība, bioloģiskās daudzveidības samazināšanās).

Liepājai IKRP2030 ietvaros ir izstrādāti deviņi pasākumi, lai labāk pielāgotos klimata pārmaiņām, tai skaitā identificēt pašvaldības ēkas, kas ir jutīgas pret klimata riskiem; uzlabot agrās brīdināšanas un prognozēšanas sistēmas; uzraudzīt bīstamas vietas pēc vētrām un uzraudzīt noslīdeņu un nogrūvumu vietas; nodrošināt tūrisma infrastruktūru pret erozijas veicinātām kāpu un stāvkraustu izmaiņām, attīrīt un uzlabot meliorācijas sistēmas, veikt pretplūdu pasākumus, veikt jūras krastu stiprināšanu un veicināt zaļās infrastruktūras veidošanu un uzturēšanu.

5.1.8 TROKŠŅU TRAUCĒJUMI

AP2027 SIVN ir secināts, ka jautājumi, kas saistīti ar transporta radīto vides trokšņa piesārņojumu Liepājā un DKN, ir maz apzināti. Rūpnieciskajiem trokšņa avotiem, kuriem ir nepieciešams saņemt atļauju piesārņojošas darbības veikšanai, tiek veikta vides trokšņa vērtēšana atļaujas sagatavošanas procesā.

Liepājas pilsētā iedzīvotāju skaits ir zemāks par MK 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteikto robežsliekšni aglomerācijām, kurām ir izstrādājamas trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāni trokšņa samazināšanai, tādēļ visaptverošs trokšņa novērtējums pilsētas teritorijai nav veikts. DKN teritorijā ietilpstošajām apdzīvotajām vietām ar ievērojami mazāku iedzīvotāju skaitu nekā Liepājā, MK nav izvirzījis prasības trokšņa ietekmes vērtēšanai.

Lai gan transporta radītais troksnis Liepājā un DKN ir maz apzināts, domājams, ka šīs pašvaldības nav būtiski atšķirīgas no citām Latvijas pašvaldībām, kurās vides trokšņa novērtējums veikts ievērojami plašākās to daļās. Domājams, ka līdzīgi kā citās Latvijas pašvaldībās, arī Liepājā un DKN nozīmīgākais vides trokšņa avots ir autotransports. Šī trokšņa avota ietekmes zona aptver lielu daļu pašvaldību teritorijas, proti, vietas, kur izbūvēti autoceļi. Autotransporta radītā trokšņa kontekstā pēdējos gados ir vērojamas netieši attiecināmas negatīvas tendences, kas izpaužas, kā transporta kustības intensitātes

pieaugums, kas potenciāli palielina arī trokšņa piesārņojuma līmeni un paaugstinātam troksnim pakļauto teritoriju platību.

2017. gadā DKN tika izstrādāta trokšņa stratēģiskā karte valsts galvenā autoceļa A9 Rīga–Liepāja posmam no autoceļa P106 Ezere–Embūte–Grobiņa līdz Liepājai, bet pēc karšu sagatavošanas tika izstrādāts rīcības plāns trokšņa samazināšanai. Saskaņā ar trokšņa stratēģiskās kartes datiem autotransporta radītam trokšņa piesārņojuma līmenim, kas augstāks par 45 dB(A) nakts periodā, ir pakļautas teritorijas, kurās dzīvo aptuveni 300 iedzīvotāju. Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2019.-2023. gadam noteikts, ka attiecīgajā ceļa posmā ir nepieciešams uzbūvēt deviņas trokšņa barjeras.

5.1.9 VIRSZEMES UN PAZEMES ŪDEŅI, TO KVALITĀTE

5.1.9.1 VIRSZEMES ŪDEŅU KVALITĀTE

Liepājas un DKN teritorija ietilpst Ventas upju baseina apgabalā. Atbilstoši Ventas upju baseinu apgabala apsaimniekošanas plānam un plūdu riska pārvaldības plānam 2022. – 2027. gadam (turpmāk - UBAAP) Liepājas un DKN teritorijā ir 30 ūdensobjekti (turpmāk - ŪO):

- 24 upju ŪO, t.sk. trīs stipri pārveidoti;
- Seši ezeru ŪO, t.sk. viens stipri pārveidots.

UBAAP ir novērtēta katra ūdensobjekta ekoloģiskā kvalitāte (iedalījums: laba, vidēja, slikta, ļoti slikta). No Liepājas un DKN teritorijā ietilpstošajiem upju ūdensobjektiem 10 ūdensobjekti pieder pie vidējas ekoloģiskās kvalitātes klases, kā arī 10 ŪO ekoloģiskā kvalitāte ir novērtēta kā laba, trīs ŪO kā slikta, bet viena ŪO (V003SP Liepājas Tirdzniecības kanāls) - kā ļoti slikta.

Liepājas Tirdzniecības kanālā ir vēsturiskais piesārņojums ar naftas produktiem, konstatēts peldošs naftas produktu slānis.

Ezeru ŪO ekoloģiskā kvalitāte lielākoties atbilst vidējai (piecu ezeru ŪO), bet viena ŪO (E008 Durbes ezers) ekoloģiskā kvalitāte novērtēta kā slikta.

Liepājas un DKN teritorijā pieejamo ŪO ekoloģiskā kvalitātes kartējums aplūkojams 5-6. attēlā.

Par vienu no nozīmīgākajām piesārņojuma slodzēm uz virszemes ūdeņiem ir uzskatāms punktveida piesārņojums, ko rada sadzīves un rūpnieciskie notekūdeņi. Galvenie punktveida piesārņojumu radošie avoti ir sadzīves un rūpnieciskie notekūdeņi, notekūdeņu attīrīšanas iekārtās radušās dūņas, kas izvietotas dūņu laukos, un teritorijas, kas ir klasificētas kā piesārņotās vietas. Ventas upju baseinu apgabala notekūdeņu izplūžu analīze rāda, ka 20 gadu laikā gan kopējais novadītais notekūdeņu daudzums, gan novadīto vielu apjoms vidē ir samazinājies. Tam par cēloni ir notekūdeņu attīrīšanas sistēmas uzlabošanās gadu gaitā, kā arī vides politikas īstenošana.

Liepājas un DKN teritorijā atrodas piecas oficiālās peldvietas – trīs Liepājā, viena Pāvilostā un viena bijušā Rucavas novada teritorijā. Visām oficiālajām Liepājas peldvietām ir piešķirts "Zilā Karoga" sertifikāts.

5.1.9.2 PAZEMES ŪDEŅU KVALITĀTE

Atbilstoši UBAAP, Liepājas un DKN teritorija ietilpst piecos pazemes ŪO – F1, F2, F5, A3 un A4 -, kas atrodas Famenas un Arukilas-Amatas ūdens horizontu kompleksos. Kopā Ventas upju baseina apgabalā ir astoņi pazemes ŪO. Punktveida piesārņojums nevienā no astoņiem Ventas upju baseina apgabalam piederošajiem ŪO nav novērtēts kā būtisks.

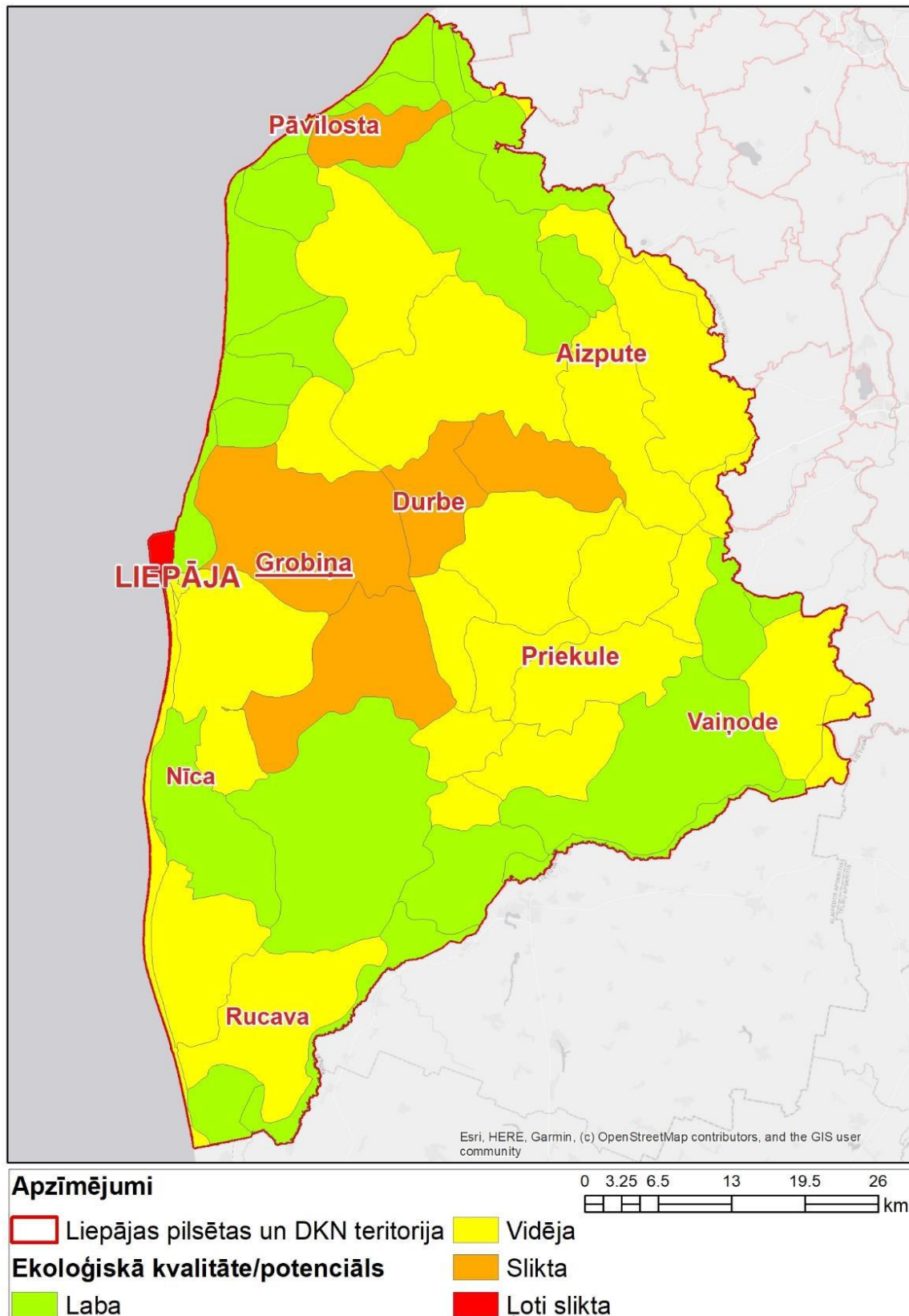
Liepājas teritorijā atrodas vēsturiski piesārņota vieta "Liepājas Karostas kanāls", kur LSEZ pārvalde no 2012.-2015. gadam īstenoja projektu, kura laikā tika veikta kanāla grunts izpēte un gultnes atbrīvošana no tehnogēnā piesārņojuma, sagatavojot to piesārņoto nogulumu izņemšanai, kā arī notika piesārņoto nogulumu izņemšana un attīrīšana apmēram 12 ha platībā. Pēc sanācijas seklo gruntsūdeņu monitoringa laikā, 2018. gadā atsevišķos urbumos konstatēja benzola un ksilolu klātbūtni, kā arī naftas produktu piesārņojumu, bet smago metālu saturs nepārsniedz dabiskā fona līmeni. Ir noslēgusies kanāla attīrīšanas projekta III kārtā²².

²² Pieejams vietnē: <https://www.liepajniekiem.lv/zinas/sabiedriba/noslegusies-liepajas-ostas-karostas-kanala-vides-sanacijas-projekta-tresa-karta/>

5.1.9.3 ŪDENSAPGĀDE UN KANALIZĀCIJA

Liepājas un DKN teritorijā dzeramais ūdens tiek iegūts tikai no pazemes ūdens avotiem. SIA "Liepājas ūdens" pārvaldītajā ūdenssaimniecībā dzeramo ūdeni iegūst no divām dziļurbuma ūdensgūtnēm - Otaņķi un Aistere. Dzeramā ūdens piegāde patērētājiem, izmantojot divas sūkņu stacijas, tiek nodrošināta pa dzeramā ūdens cauruļvadiem ar kopējo garumu 219 km. Liepājā no 2014. gada līdz 2019. gadam tika veikti ievērojami darbi ūdensapgādes sistēmas uzlabošanā: Liepājas ūdenssaimniecības attīstības projekta ietvaros uzbūvēti jauni un pārbūvēti esošie ūdensapgādes cauruļvadi 13,7 km garumā. Centralizētās kanalizācijas pakalpojumus arī sniedz SIA "Liepājas ūdens", un tie ir pieejami 99,8% iedzīvotāju Notekūdeņu savākšanai un novadīšanai tiek ekspluatēti centralizētās kanalizācijas cauruļvadi ar kopējo garumu 281 km. Notekūdeņu pārsūkņēšanu tīklā nodrošina 28 pārsūkņēšanas stacijas. Līdzīgi kā ar ūdensapgādes sistēmu modernizēts tika arī notekūdeņu cauruļvadu tīkls. 2014.-2019. gadā tika izbūvēti un pārbūvēti apmēram 25,1 km kanalizācijas cauruļvadu, kā arī uzstādītas papildu pārsūkņēšanas stacijas un notekūdeņu izvades kanāls. Viena no svarīgākajām kanalizācijas saimniecības komponentēm ir savākto notekūdeņu attīrīšana, ko Liepājas pilsētā nodrošina 1972. gadā uzbūvētā notekūdeņu attīrīšanas iekārta. Tā nodrošina visu normatīvos norādīto vielu attīrīšanu atbilstoši noteiktajām prasībām.

Ūdenssaimniecības pakalpojumi DKN tiek sniegti 55 dažādās apdzīvotās vietās. Lielākoties ciemos ir pieejamas gan ūdensapgādes, gan notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmas. Mazākos ciemos un lauku apvidū iedzīvotāji un komersanti izmanto vietējos ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas risinājumus. DKN ir 65 ūdensapgādes urbumi un 38 notekūdeņu attīrīšanas iekārtas. Ūdenssaimniecības sistēmu tehniskais stāvoklis DKN ir dažāds. Tās sistēmas, kuru pārbūvei pēdējo 15 gadu laikā ir piesaistīti finanšu resursi no Eiropas Reģionālā attīstības fonda, Kohēzijas fonda vai citiem finanšu instrumentiem, ir relatīvi labā stāvoklī, un iedzīvotāji ir apmierināti ar pakalpojumiem. Savukārt sistēmās (lielākoties tās ir sistēmas ar mazu lietotāju skaitu), kuras ir būvētas padomju laikos un kurās pēdējo gadu laikā nav tikuši veikti ieguldījumi, ir sliktā tehniskā stāvoklī. Vienlaikus apdzīvotajās vietās, kurās ir tikuši veikti ieguldījumi, ir saglabājušies nepārbūvēti ūdensapgādes un kanalizācijas tīkli, kas nereti neļauj nodrošināt vienādi augstu pakalpojuma kvalitāti visā apdzīvotajā vietā.



5-11. ATTĒLS. ŪDENS OBJEKTU EKOLOĢISKĀ KVALITĀTE LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA TERITORIJĀ

Avots: SIA Latvian, Estonian and Lithuanian Environment. Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2035. gadam un Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada kopīgās attīstības programmas 2022.-2027. Gadam. Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma Vides pārskats

5.2 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA UN TO IESPĒJAMO ALTERNATĪVU ĪSTENOŠANAS BŪTISKĀS IETEKMES UZ VIDI NOVĒRTĒJUMS

5.2.1 IETEKMJU VĒRTĒŠANAS PRINCIPI

Ietekme uz vidi (ietver tiešo un netiešo, sekundāro, paredzētās darbības un citu darbību savstarpējo un kopējo ietekmi, īstermiņa, vidēji ilgā un ilglaicīgu ietekmi, kā arī pastāvīgo pozitīvo un negatīvo ietekmi), arī ietekme uz cilvēkiem, viņu veselību, materiālajām vērtībām, kultūras, arhitektūras un arheoloģisko mantojumu, dabas un ainavu daudzveidību, augsnes kvalitāti, ūdens kvalitāti, gaisa kvalitāti, klimatiskajiem faktoriem, kā arī minēto jomu mijiedarbības novērtējums.

Tiešās un netiešās ietekmes

Tiešās ietekmes ir tādas izmaiņas vidē, kas iedarbojas uz vidi tieši un nepastarpināti, piemēram, piesārņojums, emisijas novadot vidē, mežu izciršana u.c.

Netiešās ietekmes veidojas mijiedarbības starp vidi un tiešām ietekmēm rezultātā, piemēram, skābo lietu veidošanās rūpnieciskos izmešus ievadot atmosfērā.

Īslaicīgās, vidēji ilgās un ilglaicīgās ietekmes

Īslaicīgās ietekmes rada visa veida būvniecība un rekonstrukcija, transporta infrastruktūras (ceļu, dzelzceļu) paplašināšana, dažāda veida inženiertehnisko komunikāciju ierīkošana, it sevišķi, ja darbība tiek veikta cilvēka darbības neizmainītā vidē.

Šādas darbības izraisa relatīvi īslaicīgu traucējumu un pēc to pabeigšanas nerodas būtiski pēcefekti, ja vien darbības ir veiktas atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Galvenās ietekmes ir zemeszemes bojājumi, troksnis, putekļu emisijas, atkritumu koncentrēšanās vienuviet. Ietekmi var mazināt lokalizējot īslaicīgo piesārņojumu. Par īslaicīgu ietekmi uz vidi var uzskatīt arī apmeklētāju skaita sezonālās svārstības, kas rodas pateicoties tūrismam un rekreācijai. Katrā noteiktā gadījumā ir jāizvērtē, vai īslaicīgās ietekmes rezultātā netiek iznīcinātas sugas vai biotopi.

Vidēji ilgā un ilglaicīgā ietekme ir saistīta ar zemes transformāciju no viena zemes izmantošanas mērķa citā, ūdensobjektu morfoloģijas izmaiņām (upju taisnošana, dambju ierīkošana).

Plānošanas dokumentā ietverto uzdevumu īstenošanā konsekventi jāievēro normatīvo aktu izvirzīto nosacījumu ievērošana, pretējā gadījumā īslaicīgās un vidēji ilgās ietekmes var pārvērsties ilglaicīgajās ietekmēs. Tieši ilglaicīgās ietekmes var atstāt būtiskāko ietekmi uz cilvēku veselību, ainavu, saimnieciskās darbības iespējamību teritorijā.

Summārās (kumulatīvās) ietekmes

Summārās ietekmes uz vidi ir ietekmju kopums, kurš rodas realizējot plānošanas dokumentā paredzētās darbības visā plānošanas perioda laikā.

5.2.2 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA MĒRĶU ATBILSTĪBA VIDES AIZSARDZĪBAS MĒRĶIEM

Liepājas un DKN IMRP ir izvirzīti 6 mērķi. Tie aplūkojami 5-5. tabulā.

5-5. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS UN DIENVIDKURZEMES NOVADA INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBAS PLĀNA LĪDZ 2035. GADAM MĒRĶI

Mērķi	Skaidrojums
1. Sociāli iekļaujoša mobilitāte	Palielinās visiem sabiedrības locekļiem pieejamo pārvietošanās veidu pieejamība un izmantošanas ērtība (iešana ar kājām, velotransports, sabiedriskais transports, transports pēc pieprasījuma (DKN)). Tiek uzlabota šo pārvietošanās veidu izmantošanas ērtība (attiecinīgi arī pieejamība) cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem.
2. Resursefektīva mobilitāte	Samazinās satiksmes dalībnieku ceļā pavadītais laiks (laika izmantošanas alternatīvu izmaksas) un transportlīdzekļu nobraukums (degvielas patēriņa un transportlīdzekļu nolietojuma izmaksas).
3. Klimatneitrāla un videi draudzīga mobilitāte	Samazinās transportlīdzekļu radīto SEG (CO ₂) un gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjoms.

4. Ar pievilcīgu publisko ārtelpu un ekonomiski dinamisku pilsētvidi saskanīga mobilitāte	Samazinās transporta radītais trokšņa piesārņojuma līmenis. Palielinās gājējiem un mikromobilitātes braucamrīkiem atvēlētās transporta infrastruktūras platība apdzīvotās vietās.
5. Fizisko aktivitāti veicinoša mobilitāte	Pieaug iedzīvotāju īpatsvars, kuri ikdienā galvenokārt pārvietojas ar kājām, vai kā galveno pārvietošanās veidu izmanto velosipēdu.
6. Droša mobilitāte	Samazinās CSNg cietušo (ievainoto un bojā gājušo) cilvēku skaits.

Avots: Liepājas IMRP un DKN IMRP

Izvirzīto mērķu ietvaros var konstatēt pozitīvas ietekmes uz vidi:

- Samazinās transportlīdzekļu radīto SEG emisiju (CO₂) un gaisu piesārņojošo vielu emisiju apjoms;
- Samazinās transporta radītais trokšņa piesārņojuma līmenis;
- Tiek veidota pievilcīga pilsētvide.

Plānošanas dokumentā mērķu sasniegšanai ir izvirzīti divi scenāriji:

- Scenārijs Nr.1 jeb Klimata neitralitātes scenārijs;
- Scenārijs Nr.2 jeb Līdzsvarotās attīstības scenārijs.

Gan Liepājas, gan DKN IMRP ir veidots, izmantojot SUMP metodiku saskaņā ar ES Pilsētu mobilitātes observatorijas vadlīnijām, EK Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta SUMP darba grupas metodiskajiem materiāliem.

Nemot vērā augstāk minēto, var secināt, ka Liepājas un DKN IMRP mērķi atbilst un veicinās starptautisko vides aizsardzības mērķu sasniegšanu.

5.2.3 LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBAS PLĀNA IZVĒRTĒJUMS

Kā minēts 1.3.3. sadaļā "Rīcības plāns", Liepājas IMRP rīcības plānā iekļauts 91 pasākums, kuri sadalīti sešās tematiskās apakšnozarēs atbilstoši pasākuma ietekmes objektam vai ietekmes raksturam:

1. Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība;
2. Mikromobilitātes infrastruktūra;
3. Sabiedriskais transports;
4. Satiksmes organizācija;
5. Transporta pārvaldība un plānošana;
6. Sabiedrības informēšana un iedzīvotāju paradumu maiņa.

5-6. tabulā analizēta tikai Liepājas IMRP Autoru izstrādāto rīcības plāna pasākumu ietekme uz vidi (AP2027 pasākumiem jau ir veikts SIVN). Ar plānošanu saistītie pasākumi netiek izvērtēti – tie nerada tiešu ietekmi uz vidi.

5-6. TABULA. LIEPĀJAS VALSTSPILSĒTAS INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBU PLĀNA LĪDZ 2035. GADAM PASĀKUMU IETEKMJU UZ VIDI IZVĒRTĒJUMS

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
1. Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība			
1.1.1	TEN-T infrastruktūras uzlabošana	TEN-T (B kategorijas) ielu seguma atjaunošana Atbildīgie par projektiem ir Attīstības pārvalde, Komunālā pārvalde, VSIA "Latvijas Valsts ceļi". 2026.gads: Brīvības iela no robežas līdz Pulvera ielai 2027. gads: Brīvības iela no Meldru ielas līdz Zemnieku ielai un no Zemnieku ielas līdz Parka ielai (946 925 EUR). 2028. gads: Zirņu iela no Eduarda Tisē ielas līdz Lauku ielas, no Lauku ielas līdz Zāļu ielai un no Zāļu ielas līdz Jaunajam tiltam. 2029. gads: Brīvības iela no Pulvera ielas līdz Meldru ielai. 2030. gads: Parka iela no Jaunā tilta līdz Zemnieku ielai, no Zemnieku ielas līdz Brīvības ielai, Jaunais tilts, Ganību iela no Jaunā tilta līdz Kungu ielai. 2031. gads: Pulvera iela no Brīvības ielas līdz 14. novembra bulvārim, no 14. novembra bulvāra līdz Cukura ielai. 2032. gads: Pulvera iela no Cukura ielas līdz Ventspils ielai, no Ventspils ielas līdz Oskara Kalpaka bulvārim. 2033. gads: Parka iela no Jaunā tilta līdz Brīvības ielai, Zemnieku iela no Parka ielas līdz Brīvības ielai. 2034. gads: Ganību iela no Salmu ielas līdz Vaiņodes ielai, no Vaiņodes ielas līdz Klaipēdas ielai. 2035. gads: Ganību iela no Kungu ielas līdz Salmu ielai, Klaipēdas iela no Ganību ielas līdz robežai, Brīvostas iela.	- Negatīva ietekme uz vidi ir prognozējama kā īslaicīga un lokāla remontdarbu laikā: zemeszemes bojājumi, troksnis, putekļu emisijas. - Pozitīvas ietekmes: - Uzlabojot ielu segumu, samazinās trokšņa traucējumi un emisijas gaisā (it sevišķi, putekļi); - Netiešā ietekme, ja tiks izveidots savienojums ar plānoto Liepājas apvedceļu, samazināsies negatīvā ietekme uz vidi un cilvēku veselību (gaisa piesārņojums, troksnis) no transporta Liepājas pilsētā.
1.1.2	TEN-T infrastruktūras uzlabošana	Ganību - Zirņu - Ādu ielas krustojuma pārbūve Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Ganību-Zirņu-Ādu ielas krustojumā ir nepieciešama papildu labā nogriešanās josla no Ganību ielas (atrodas TEN-T maršrutā, valsts nozīmes autoceļa A11 posms) uz Ādu ielu virzienā no Jaunā tilta uz pilsētas centru. Šobrīd transportlīdzekļi, kas vēlas veikt labo pagriezienu, stāv krustojumā ar pārējiem transportlīdzekļiem. Tā rezultātā pīķa stundās šajā krustojumā rodas sastrēgumi līdz pat Jaunajam tiltam. Projekts ietver brauktuves izbūvi, apvienotā gājēju un veloceļa izbūvi, apgaismojuma izbūvi, kā arī luksofora papildu sekcijas ierīkošanu labā pagrieziens veikšanai, luksofora jauna signālpilna izstrādi un citus nepieciešamos uzlabojumus. Inženiertīklu pārbūve vai pārvietošana nav nepieciešama, jo tā savulaik tika veikta Ganību ielas rekonstrukcijas projekta ietvaros.	- Negatīvā ietekme nenozīmīga, lokāla un īslaicīga. - Netiešā pozitīvā ietekme: sastrēgumu samazināšanās un ar to saistīto trokšņa traucējumu un emisiju gaisā samazināšanās.
1.5.3.	Tramvaja infrastruktūras attīstība	Tramvaja līnijas pagarinājums vai metrobusa infrastruktūras izveide maršrutā "Brīvības iela - Dūņu iela - Cukura iela - Saulesdrivas" Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde, Komunālā pārvalde un SIA "Liepājas tramvajs". Esošās tramvaja līnijas pagarinājums ~1,85 km no Brīvības ielas pieturas līdz Ziemeļu priekšpilsētai.	- Sagaidāmas īslaicīgas un lokālas ietekmes būvdarbu laikā: trokšņa traucējumi, emisijas gaisā, vibrācija. - Pozitīva ietekme uz pilsētas sabiedriskā transporta pievilcību. Ilgākā termiņā tas mazinātu privātā transporta lietojumu, kas saistāmas ar piesārņojošo vielu un trokšņu emisiju gaisā samazinājumu. Detalizēta ietekme uz vidi ir vērtējama tehniskā projekta izstrādes laikā.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
1.5.4.	Tramvaja infrastruktūras attīstība	Tramvaju līnijas pagarinājums uz Dienvidu kapiem Atbildīgais par projektu ir SIA "Liepājas tramvajs". Tramvaja līnijas pagarinājums ~ 1,6 km no Klaipēdas - Tukuma ielas krustojuma pa Klaipēdas ielu līdz Dienvidu kapiem	- Sagaidāmas īslaicīgas un lokālas ietekmes būvdarbu laikā: trokšņa traucējumi, emisijas gaisā, vibrācija. - Pozitīva ietekme uz pilsētas sabiedriskā transporta pievilcību. Ilgākā termiņā tas mazinātu privātā transporta lietojumu, ieguvumi - emisiju gaisā un trokšņu samazinājums. Detalizēta ietekme uz vidi ir vērtējama tehniskā projekta izstrādes laikā.
1.5.5.	Tramvaja infrastruktūras attīstība	Tramvaja līnijas pagarinājums uz Ziemeļu priekšpilsētu Atbildīgais par projektu ir SIA "Liepājas tramvajs". Tramvaja līnijas pagarinājums maršrutā Stacija - Krūmu iela - Šķēdes iela - O.Kalpaka vidusskola, ~2,5km, ~5 jaunas pieturvietas katrā virzienā.	2023. gada priekšizpētē minētais ieteicamais risinājums ir metrobusa līnijas izveide, bet šī rekomendācija ir balstīta uz esošās sabiedriskā transporta sistēmas saglabāšanu. Tramvaja līnijas pagarinājuma ietekmes uz vidi izvērtēšana ir iekļauta 2023.gadā veiktajā sākotnējā IVN. Valsts vides dienesta Atzinumā Nr. AP23SI0383, 14.10.2023. par Multimodāla satiksmes pārvada un saistītās infrastruktūras izbūvei (Dienvidu pieslēguma Liepājas ostai 2.kārta) pieņemts lēmums nepieņemot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Pirms pārvada būvniecības jāsaņem tehniskie noteikumi.
1.7.1.	Luksoforu darbības efektivitātes paaugstināšana	Viedo luksoforu uzstādīšana CSNg skaita samazināšanai Atbildīgais par projektu ir Liepājas centrālā administrācija. Viedo luksoforu uzstādīšana pilsētas krustojumos, kas ar mašīnredzes palīdzību ļauj noteikt transportlīdzekļu kustības ātrumu. Administratīvo sodu piemērošana, izmantojot CSDD sistēmu, ceļu satiksmes noteikumu pārkāpējiem.	- Ierīkošanas procesā ietekme uz vidi maznozīmīga, nav plānoti būvniecības darbi. - Būtiska ilgtermiņa ietekme uz vidi nav paredzama
2. Mikromobilitātes infrastruktūra			
2.1.1.-2.1.4., 2.1.6.-2.1.13, 2.1.16.	Mikromobilitātes infrastruktūras izveide	Mikromobilitātes infrastruktūras uzlabošana Atbildīgie par projektiem ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Lielajā ielā, uz Tramvaja tilta, Jaunajā ostmalā, pie Lielā tilta un gājēju/velosipēdistu tilta, Ganību ielā Veloceļa izbūve Atbildīgie par projektiem ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Graudu ielā, Jēkaba Dubelšteina ielā, Vaiņodes ielā starp Ganību ielu un Piejūras veloceļu, Peldu ielā, Kungu ielā, Zāļu ielā, Ezera ielā, Jūrmalas ielā, Mežu ielā, Ventspils ielā, Celmu ielā, Šķēdes ielā, Mirdzas Ķempes ielā, Aldaru ielā.	- Negatīva ietekme - būvdarbu laikā paredzama tieša un īslaicīga ietekme. Ielu pārbūve, ieskaitot veloceļinus, paredzēta ielu sarkanajās līnijās. - Pozitīva ietekme: - Īstermiņā - gājēju un velosipēdistu drošības uzlabošanās; - Ilgtermiņā - tiek veicināta pārvietošanās ar kājām un mikromobilitātes braucamrīkiem, kas samazina autotransporta satiksmes negatīvo ietekmi uz vidi. Pirms projektu uzsākšanas nepieciešams izvērtēt sākotnējā IVN nepieciešamību. Ja sākotnējais IVN nav nepieciešams, jāsaņem tehniskie noteikumi.
3. Sabiedriskais transports			
3.1.1.	Mobilitātes punktu un sabiedriskā transporta	Reģionālā mobilitātes punkta - simetrijas mezgla - Liepājas pasažieru stacijas attīstības 2.kārta. Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija Liepājas pasažieru stacijā	Negatīvā ietekme lokāla un terminēta būvdarbu un pārbūves laikā.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
	pārsēšanās punktu izveide	Atbildīgais par projektu ir VAS "Latvijas dzelzceļš". Projekta "Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija" ietvaros paredzēts veikt uzlabojumus Liepājas un Dobeles dzelzceļa stacijās. Paredzēts pārbūvēt dzelzceļa stacijas "Liepāja" peronu un nodrošināt vides pieejamību gājēju tiltam pār dzelzceļa sliedēm (tilta galos izbūvējot liftus), kā arī veikt citus dzelzceļa infrastruktūras un pasažieru apkalpes vietas uzlabošanas darbus.	- Positīvā ietekme: - Pilnveidojot sabiedriskā transporta infrastruktūru un veicinot tā pievilcību, ilgtermiņā samazinās privātā autotransporta lietojums un tās radītā slodze uz vidi; - Uzlabots mikromobilitātes savienojums starp pilsētas apkaimēm, ko atdala dzelzceļš, veicinās kājāmiešanas un mikromobilitātes pievilcību, ilgtermiņā mazinot paļaušanos uz autotransportu, kas, savukārt, samazinās ar autotransporta lietošanu saistīto slodzi uz vidi. Atbilstoši normatīvo aktu prasībām izvērtējama nepieciešamība veikt sākotnējo IVN vai saņemt tehniskos noteikumus.
3.1.3.-3.1.11.	Mobilitātes punktu un sabiedriskā transporta pārsēšanās punktu izveide	Mobilitātes punktu/Sabiedriskā transporta pārsēšanās punktu izveide Atbildīgie par projektiem ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Brīvības ielas un Cukura ielas krustojumā, Grīzupes ielas un Cukura ielas krustojumā, pie Rožu laukuma, Klaipēdas ielas un Tukuma ielas krustojumā, Rīgas ielas un Jaunās ostmalas krustojumā (centrālais sabiedriskā transporta pārsēšanās punkts), Klaipēdas ielas un Ventas ielas krustojumā, Brīvības ielā (Liepājas Metalurģs), Kuršu ielā, Krūmu ielas un Siļķu ielas krustojumā.	- Negatīvās ietekmes katrā mobilitātes punktā maznozīmīgas: - Būvdarbu un pārbūvju ietekmes lokālas un terminētas; - Ekspluatācijas laikā paaugstināta transporta slodze tiešā mobilitātes punkta tuvumā. - Positīvās ietekme: mikromobilitātes/pārsēšanās punktu izveide ievērojami uzlabos sabiedriskā un mikromobilitātes transporta izmantošanas ērtību. Tas veicina šo ilgtspējīgo pārvietošanās veidu pievilcību, kas ilgtermiņā mazinās iedzīvotāju un pilsētas viesu paļaušanos uz autotransportu, tādējādi mazinot ar autotransporta lietošanu saistīto slodzi uz vidi. Autostāvvietām virs 300 stāvvietām atbilstoši Likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2. pielikumam ir nepieciešams sākotnējais IVN (Klaipēdas un Tukuma ielas krustojumā).
3.2.1.	Sabiedriskā transporta joslu izveide	Sabiedriskā transporta joslu izveide, balstoties uz modelēšanas datiem Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Sabiedriskā transporta joslas izveide Flotes ielā posmā no Krūmu ielas līdz Oskara Kalpaka ielai (0,48 km). Izmaksas iekļautas Flotes ielas mobilitātes punkta investīciju izmaksās. Šis risinājums ir aktuāls situācijā bez dzelzceļa pārvada izbūves, kas attiecīgi savienos Jaunliepājas un Ziemeļu priekšpilsētas apkaimes. Sabiedriskā transporta joslas izveide uz Tramvaja tilta un Rīgas ielas (0,17 km). Reģionālās nozīmes un pilsētas autobusu sabiedriskais transports varētu izmantot tramvaja sliedes (vienlaikus neizmantojot Jauno tiltu), bet privātajam autotransportam tas nebūtu atļauts. Šobrīd Brīvības ielā virzienā no Jaunās ostmalas uz Zemnieku ielu ir atļauts pārvietoties tikai sabiedriskajam transportam, bet pretējā virzienā ir divas braukšanas joslas. Sabiedriskā transporta joslas izveide Brīvības ielā arī pretējā virzienā posmā no Parka ielas līdz Esperanto ielai (1,2 km). Kopējais jaunveidojamo sabiedriskā transporta joslu kopgarums - 2,85 km. Šādas satiksmes organizācijas izmaiņas ļautu krustojumos prioritizēt sabiedrisko transportu un palielināt tā pārvietošanās ātrumu.	- Ierīkošanas procesā ietekme uz vidi maznozīmīga, nav plānoti būvniecības darbi. - Ekspluatācijas laikā pozitīva ietekme, pateicoties reducētai dīkstāvei un paaugstinātajam vidējam pārvietošanās ātrumam: - Samazinās autobusu dīkstāvē darbināto dzinēju radītās gaisa emisijas un trokšņa traucējumi; - Paaugstinās sabiedriskā transporta konkurētspēja, kas veicina modālo pārneši no privātā autotransporta uz sabiedrisko transportu.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
3.3.1	Luksoforu darbības efektivitātes paaugstināšana	Luksoforu modernizācija sabiedriskā transporta satiksmes prioritātes nodrošināšanai Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Šobrīd tramvajs šķērso 36 krustojumus, tai skaitā 16 regulējamus un 20 neregulējamu krustojumu. 16 regulējamajos krustojumos tikai astoņos krustojumos pilnībā vai daļēji tiek nodrošināta tramvaja kustības prioritāte. Projekts paredz detektoru uzstādīšanu pārējos astoņos regulējamajos krustojumos un adaptīvo signālpilānu izstrādi	- lerīkošanas procesā ietekme uz vidi maznozīmīga, nav plānoti būvniecības darbi. - Pozitīvā ilgtermiņa ietekme – pasākums vērsts uz tramvaja līnijas – LST mugurkaula maršruta – vidējā kustības ātruma paaugstināšanu, kas ilgtermiņā veicina sabiedriskā transporta konkurētspēju un mazinās autotransporta izmantošanas biežumu, tādējādi samazinot negatīvo slodzi uz pilsētvidi.
3.4.1., 3.4.3.-3.4.4.	Pieturu optimizācija un labiekārtošana	Pieturvietu novietojuma plāna izstrāde Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Sabiedriskā transporta pieturvietu novietojuma plāna izstrāde, lai attālums starp pieturām būtu vismaz 300 – 400 m, tās slēdzot vai apvienojot (izvērtējamās vismaz 29 pieturas). Elektronisko tablo ieviešana sabiedriskā transporta pieturās, 2. kārtā Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". Pirmajā kārtā elektroniskie tablo uzstādāmi jaunajos mobilitātes punktos un lielākajās pieturvietās (10 prioritārie punkti, 20 iekārtu komplekti), bet otrajā kārtā – papildu 50 prioritārajos punktos (60 iekārtu komplekti). Pieturvietu nojumju uzstādīšana (1.un 2. kārtā) Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". Nojumju uzstādīšana aptuveni 100 pieturvietās ar lielāko pasažieru apgrozību. Modulāras nojumes, kuras iespējams izbūvēt atbilstoši pasažieru apgrozībai.	- Būvniecības/uzstādīšanas procesā ietekme uz vidi maznozīmīga, lokāla un terminēta. - Pozitīva ilgtermiņa ietekme – pieturvietu aprikošana ar elektroniskajiem tablo un nojumēm kopumā rada pozitīvu ietekmi uz sabiedriskā transporta pievilcību, un tā potenciālu mazināt ar autotransporta izmantošanu saistītās negatīvās sekas uz pilsētvidi.
3.5.1.-3.5.4.	Vienotās biļešu sistēmas ieviešana	Jaunu biļešu produktu ieviešana Atbildīgas par projektiem ir Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". <i>Check-in/check-out sistēmas paveida mobility-pay-as-you-go jeb MPAYG (sabiedriskā transporta pēcapmaksas sistēma) biļešu sistēmas, kas paredz iespēju veikt arī braucienu pēcapmaksu, pilotprojekts sadarbībā uzņēmumu, kas pārdod un uztur šādas biļešu sistēmas. Pilotprojekta ietvaros paredzēts apvienot vairāku sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēju biļešu sistēmas, piemēram, LST un DKN reģionālās nozīmes pārvadājumi vai LST un reģionālās nozīmes dzelzceļa pasažieru transporta pārvadājumi. Balstoties uz īstenoto pilotprojektu, check-in /check-out biļešu sistēmas paredzēts ieviest Liepājas sabiedriskā transportā un reģionālajā transportā ar šādiem biļešu produktiem: Easy+Go biļete, Easy+Go reģionālā biļete, Explore+Go biļete. Check-in/check-out funkcijas integrācija Liepājas pilsētas lietotnē. Vienlaikus turpina darboties LST izstrādātā elektronisko</i>	- Nav negatīvas ietekme uz vidi. - Pozitīva ietekme: - Papīra biļešu aizstāšana ar elektroniskajām; - Vienreiz lietojamo biļešu aizstāšana ar daudzkārt lietojamām biļetēm; - Ieviešot vienotās biļetes sistēmu, tiek uzlabota sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanas ērtība, kas veicinās tās pievilcību. Ilgtermiņā tas ļaus samazināt privātā autotransporta lietojumu un tā radīto slodzi uz pilsētvidi.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
		priekšapmaksas bilešu sistēma. Projekta īstenošana veicama integrēti ar vienotās biļetes ieviešanas projektu. Vienotās bilešu sistēmas ieviešana Atbildīgas par projektu ir Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". Liepājas bilešu un tarifu politikas integrācija ar Satiksmes ministrijas/ ATD bilešu un tarifu politiku, vienotas ceļojuma biļetes nodrošināšana reģionālajā un Liepājas pilsētas maršrutu tīklā. Liepājas un DKN A-B-C-D zonu biļetes (vienotās biļetes) ieviešana. MaaS pakalpojumu ieviešana Atbildīgas par projektu ir Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". <i>Park+GO</i> biļete <i>Park&ride</i> lietotājiem, mikromobilitātes pakalpojumu un citu transporta pakalpojumu integrācija ar sabiedrisko transportu, Liepājas viesu un tūristu biļete <i>Liepāja City ticket</i>. Integrācija Latvijā un Eiropā pieejamajās MaaS sistēmās un Liepājas pilsētas lietotnes attīstība par MaaS lietotni.	
3.6.1.-3.6.3.	Tramvaja ritošā sastāva nodrošināšana	Tramvaja ritošā sastāva iegāde trīs jaunajiem tramvaja līnijas pagarinājumiem Atbildīgais par projektiem ir SIA "Liepājas tramvajs". Trīs - četru zemās grīdas tramvaju vagonu iegāde, aptuveni 40 sēdvietas vienā vagonā, katrai no jaunajiem tramvaja līnijas pagarinājumiem.	- Ritošā sastāva iegāde papildina jauno tramvaju līniju izveides pozitīvo ietekmi uz sabiedriskā transporta konkurētspēju, kas ilgtermiņā ļauj mazināt autotransporta nozīmi pilsētas modālajā sadalījumā. - Papildu pozitīvā ietekme - tramvajs ir bezemisiju transportlīdzeklis, kas jaunajās līnijās var aizvietot autobusus ar iekšdedzes dzinējiem. Troksnis un vibrācija ir svarīgi faktori tramvaju vagonu iepirkuma kritērijos.
3.7.1.-3.7.5	Pilsētas autobusu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana	Ātrās lieljaudas autobusu elektrouzlādes infrastruktūras izpēte (tehniski ekonomiskais pamatojums) Atbildīgais par projektu ir SIA "Liepājas tramvajs". Ātrās lieljaudas autobusu elektrouzlādes infrastruktūras izbūve Atbildīgais par projektu ir SIA "Liepājas tramvajs". 6-8 uzlādes punktu attīstība autobusu galapunktos. Bezemisiju autobusu sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkums pakalpojumu sniegšanai no 2026.gada (10 gadu līgums) Atbildīgas par projektu ir Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". Projekts paredz elektroautobusu iegādi ar mērķi, lai no 2026. gada (jaunais sabiedriskā transporta pakalpojumu līgums) 35% no visa Liepājas sabiedriskā transporta autobusu parka būtu elektroautobusi.	- Negatīvu ietekmju nav. - Pozitīvi vērtējama bezemisiju sabiedriskā transporta izmantošana, lai samazinātu gaisa piesārņojumu no autotransporta pilsētā.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
		Priekšizpēte bezemisiju autobusu sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkuma sagatavošanai Atbildīgais par projektu ir Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". Piegādātāju tirgus izpēte un optimālā pārvadājumu pakalpojuma, t.sk. transportlīdzekļu piegādes, finansēšanas un uzturēšanas modeļa izstrāde, lai nodrošinātu pilsētas sabiedriskā transporta pakalpojumus ar 100% bezemisiju transportlīdzekļiem. Bezemisiju autobusu sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkums pakalpojumu sniegšanai no 2035.gada (10 gadu līgums) Atbildīgais par projektu ir pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". 100% bezemisiju autobusu sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkums apmēram 3,5 miljoniem reisa-km maršrutu tīkla apjomam.	
4. Satiksmes organizācija			
4.1.2.	Satiksmes organizācijas pasākumi privātā autotransporta ierobežošanai pilsētā	Maksimālā braukšanas ātruma ierobežošana Vecliepājas centrā Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Maksimālā braukšanas ātruma ierobežošana no 50 km/h līdz 30 km/h Vecliepājas centrā (zonas robežielas: Ūliha iela, Jūras-Kārļa Zāles-Ādu ielas, Ganību iela, Ezera-Jūrmalas ielas), lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, kā arī radītu braukšanas ātruma priekšrocības sabiedriskajam transportam salīdzinājumā ar privāto autotransportu. Ātruma ierobežojumu zonas ir atkarīgas no dzelzceļa satiksmes pārvada būvniecības laika perioda.	▪ Pozitīvās ietekmes: ○ Potenciāli putekļu resuspensijas samazināšanās ielās un ielu posmos ar ātrumu 30 km/h; ○ Samazinās autotransporta radītais trokšņu piesārņojums; ○ Maksimālā ātruma ierobežošana izlīdzinās privātā autotransporta un ilgtspējīgo pārvietošanās veidu ātruma priekšrocības. Tas padarīs ilgtspējīgos pārvietošanās veidus pievilcīgākus iedzīvotājiem, tādejādi samazinot iedzīvotāju pārvietošanos ar privāto autotransportu (mazinās autotransporta negatīvā ietekme uz vidi un veselību – mazākas emisijas, putekļi, troksnis); ○ Uzlabota satiksmes drošība. ▪ Negatīvā ietekme izriet no zemāka autosatiksmes kustības ātruma, kas samazina autobraucēju pārvietošanās laika efektivitāti.
4.1.3.	Satiksmes organizācijas pasākumi privātā autotransporta ierobežošanai pilsētā	Zemo emisiju zonu ieviešana Liepājas valstspilsētā Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde un Komunālā pārvalde. Zemo emisiju zonu ieviešana (darba dienās darba laikā un, iespējams, garākā laika periodā) Vecliepājas centra apkaimē, lai veicinātu ilgtspējīgo pārvietošanos Liepājas valstspilsētā. Līdz 2030. gadam tiks veikta izpēte, bet zemo emisiju zonas ieviešana tiks uzsākta pēc 2030. gada.	▪ Pozitīva ietekme uz gaisa un trokšņu piesārņojuma samazināšanos projekta teritorijā. Ilgtermiņā papildu gaisa un trokšņu piesārņojuma samazināšanos veicinās arī zemo emisiju zonu veicinātā modālā pārnese par labu ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem. Jāņem vērā iedzīvotāju paradumi un jānovērš iespējamā iedzīvotāju aktivitātes pārcelšanās uz citām vietām.
5. Transporta pārvaldība un plānošana			
Pasākumi nerada ietekmi uz vidi			

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
6. Iedzīvotāju paradumu maiņa			
6.1.	Pasākumi iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņai	Sabiedrības informēšanas un iesaistes pasākumi Atbildīgie par projektu ir Attīstības pārvalde, Sabiedrisko attiecību daļa. Regulāri sabiedrības informēšanas un iesaistes pasākumi autobraucēju izvēles maiņai par labu videi draudzīgiem transporta veidiem, kā arī drošas un atbildīgas satiksmes dalībnieku kultūras veidošanai. Dalība centralizētajos pasākumos (Eiropas mobilitātes nedēļa u.c.). Esošo infrastruktūras un transporta pakalpojumu iespēju izmantošanas popularizēšana, savlaicīga informēšana par infrastruktūras attīstības plāniem, izmaiņām satiksmes un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijā.	▪ Nav tiešas ietekmes uz vidi. ▪ Netieša pozitīva ietekme ilgtermiņā: ○ Sekmēta iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņa par labu ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem; ○ Tiek uzlabota satiksmes drošība.
6.1.2.	Pasākumi iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņai	Materiālo stimulu sistēmas izveide pilsētas sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšanai Atbildīgie par projektu ir Liepājas Centrālā administrācija, Attīstības pārvalde. Dažādas materiālās stimulēšanas aktivitātes sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšanai (domātas aktivitātes papildus vienotajai tarifu un biļešu sistēmai): atlaides pašvaldības maksas pakalpojumiem, uzņēmumu bonusi (bezmaksas sabiedriskā transporta mēnešbiļetes), nekustamā īpašuma nodokļa atlaides u.c.	▪ Nav tiešas ietekmes. ▪ Netieša pozitīva ietekme ilgtermiņā, veicinot iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņu, autotransporta vietā biežāk izmantojot sabiedrisko transportu.
6.1.3.	Pasākumi iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņai	Atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei iedzīvotājiem Atbildīgie par projektu ir Liepājas Centrālā administrācija, KEM/Vides investīciju fonds. Klimata un enerģētikas ministrijas plānotās aktivitātes finansiāla atbalsta sniegšanai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei fiziskām personām, kas tiek finansēts no Emisijas kvotu izsoles instrumenta un citiem finanšu instrumentiem. Pašvaldība nodrošina sabiedrības informēšanas un citus nepieciešamos atbalsta pasākumus iedzīvotājiem.	▪ Pozitīva ietekme ilgtermiņā – mazāk emisiju no autotransporta.

Avots: Liepājas IMRP

5.2.4 DKN INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBAS PLĀNA IZVĒRTĒJUMS

Kā minēts 1.3.3. sadaļā "Rīcības plāns", DKN IMRP rīcības plānā iekļauti 304 pasākumi, kuri sadalīti sešās apakšnozarēs atbilstoši pasākuma ietekmes objektam vai ietekmes raksturam:

1. Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība;
2. Mikromobilitātes infrastruktūra;
3. Sabiedriskais transports;
4. Satiksmes organizācija;
5. Transporta pārvaldība un plānošana;
6. Sabiedrības informēšana un iedzīvotāju paradumu maiņa.

5-7. tabulā analizēta tikai DKN IMRP Autoru izstrādāto rīcības plāna pasākumu ietekme uz vidi (AP2027 pasākumiem jau ir veikts SIVN). Ar plānošanu saistītie pasākumi netiek izvērtēti – tie nerada tiešu ietekmi uz vidi.

5-7. TABULA. DIENVIDKURZEMES NOVADA INTEGRĒTĀ MOBILITĀTES RĪCĪBU PLĀNA LĪDZ 2035. GADAM PASĀKUMU IETEKMJU UZ VIDI IZVĒRTĒJUMS

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
1. Ceļu un ielu infrastruktūra, satiksmes drošība			
1.1.1	TEN-T infrastruktūras (valsts galveno autoceļu) uzlabošana	Valsts galvenā autoceļa A9 "Rīga (Skulte) - Liepāja" un valsts reģionālās nozīmes autoceļa P114 "Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža" krustojuma pārbūve Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Satiksmes ministrija. Projekta īstenošana nepieciešama saistībā ar Ilmājas dzelzceļa stacijas mobilitātes punkta izbūvi. Ņemot vērā sagaidāmo satiksmes plūsmas pieaugumu, ir nepieciešama valsts reģionālās nozīmes autoceļa P114 un A9 krustojuma pārbūve. Šai pārbūvei būtu jāietver arī autobusa pieturvietu pārkārtošana, ietvju izveide starp krustojumiem un pieturvietām, kā arī atsevišķās pieturvietas brauktuves pārveide par <i>Park&Ride</i> un <i>Kiss&Ride</i> stāvlaukumu.	- DKN atbalsta VSIA "Latvijas Valsts ceļi" plānoto pasākumu; - Negatīvā ietekme uz vidi neliela, īslaicīga un terminēta būvdarbu laikā (putekļi, troksnis, vibrācija, zemsedzes bojājumi); - Pasākuma prognozētā pozitīvā ietekme ir uzlaboti braukšanas apstākļi, satiksmes plūsmu uzlabošana, kas ilgtermiņā dos arī samazinātas emisijas gaisā un trokšņu samazinājumu.
1.1.2	TEN-T infrastruktūras (valsts galveno autoceļu) uzlabošana	Valsts galvenā autoceļa A9 "Rīga (Skulte) - Liepāja" un Venstpils ielas, Bārtas ielas Grobiņā satiksmes mezgla pārbūve Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Satiksmes ministrija. Satiksmes drošības paaugstināšana uz valsts galvenā autoceļa A9, pārbūvējot satiksmes mezglu ar valsts reģionālās nozīmes autoceļiem. Risinājums paredz izveidot vairāklīmeņu mezglu, kur valsts galvenais autoceļš A9 tiktu virzīts virs krustojumiem.	- DKN atbalsta VSIA "Latvijas Valsts ceļi" plānoto pasākumu; - Negatīvā ietekme uz vidi neliela, īslaicīga un terminēta būvdarbu laikā (putekļi, troksnis, vibrācija, zemsedzes bojājumi); - Pasākuma prognozētā pozitīvā ietekme ir uzlaboti braukšanas apstākļi, satiksmes plūsmu uzlabošana, kas ilgtermiņā dos arī samazinātas emisijas gaisā un trokšņu samazinājumu.
1.1.5	Liepājas valstspilsētas apvedceļa izbūve	Liepājas valstspilsētas apvedceļa izbūve Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Satiksmes ministrija. DKN teritorijā esošā vietējās nozīmes autoceļa V1222 "Nīca-Otaņķi-Grobiņa" atjaunošana 22,3 km garumā, pārbūvējot par asfaltētu autoceļu un veicot citus infrastruktūras uzlabojumus. Autoceļa pārbūve ietver viena vairāklīmeņu mezgla, 15 vienlīmeņa mezglu, divu pārvadu pār dzelzceļu un viena tilta pār Bārtas upi izbūvi.	- DKN atbalsta šo projektu, tomēr tas ir VSIA "Latvijas Valsts ceļi" atbildībā. - Pēc apvedceļa izbūves rezultātā sagaidāmā pozitīvā ietekme ir būtiska. Sagaidāmie ietekmes uz vidi kanāli: - Putekļu emisiju samazināšanās (pašlaik ceļš ir ar grants segumu); - Transporta slodzes Liepājas valstspilsētas teritorijā samazināšanās, attiecīgi arī gaisu piesārņojošo emisiju, CO₂ emisiju un trokšņu piesārņojuma samazinājums pilsētā; - Uzlabota satiksmes drošība Liepājas valstspilsētā. Nozīmīgs projekts, kura ietekmes uz vidi ir jāvērtē atsevišķi pie tehniskā projekta izstrādes. Nozīmīgākās ietekmes sagaidāmas būvdarbu laikā (troksnis, putekļi, zemsedzes bojājumi, ietekme uz apkārt esošajām dabas teritorijām). Īpaši jāpievērš uzmanība autoceļa

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
			ietekmei uz Liepājas ezera Natura 2000 teritoriju (atrodas 1-2 km attālumā no autoceļa).
1.2.1.	Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu uzlabošana	Valsts reģionālās nozīmes autoceļa P114 " Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža " asfaltēšana posmā "Knīveri - Krote" Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Satiksmes ministrija. Valsts reģionālās nozīmes autoceļa P114 asfaltēšana 7,7 km posmā no Knīveriem līdz Krotei un no Kroles līdz valsts galvenajam autoceļam A9.	- DKN atbalsta VSIA "Latvijas Valsts ceļi" plānoto pasākumu; - Negatīvā ietekme uz vidi neliela, lokāla, īslaicīga un terminēta būvdarbu laikā (putekļi, troksnis, vibrācija, zemsedzes bojājumi); - Pasākuma prognozētā pozitīvā ietekme: - Uzlabota satiksmes drošība; - Ceļā pavadītā laika samazināšanās, kas ilgtermiņā mazinās gaisa un trokšņu piesārņojumu; - Samazināts putekļu piesārņojums.
1.2.2.	Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu uzlabošana	Valsts reģionālās nozīmes autoceļa P114 "Ilmāja - Priekule - Lietuvas robeža " asfaltēšana posmā "Krote - Mazilmāja" Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Satiksmes ministrija. Valsts reģionālās nozīmes autoceļa P114 asfaltēšana 5,5 km posmā no Kroles līdz Mazilmājas dzelzceļa stacijai.	- DKN atbalsta VSIA "Latvijas Valsts ceļi" plānoto pasākumu; - Negatīvā ietekme uz vidi neliela, lokāla, īslaicīga un terminēta būvdarbu laikā (putekļi, troksnis, vibrācija, zemsedzes bojājumi). Prognozētas apmēram 20 stāvvietas; - Pasākuma prognozētā pozitīvā ietekme: - Uzlabota satiksmes drošība; - Ceļā pavadītā laika samazināšanās, kas ilgtermiņā mazinās gaisa un trokšņu piesārņojumu; - Samazināts putekļu piesārņojums.
1.2.4.	Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu uzlabošana	Valsts vietējā autoceļa V1222 savienojuma uzlabošana ar valsts galveno autoceļu A9, vai Valsts reģionālo autoceļu P113 Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija, VSIA "Latvijas Valsts ceļi", Satiksmes ministrija. Izbūvēts jauns ceļš ar jaunu pievienojumu pie autoceļa A9 vai uzlabots esošais autoceļa V1222 mezgls ar Lidostas ielu un dzelzceļu, kā arī mezgls ar Bārtas ielu Grobiņā.	- DKN atbalsta VSIA "Latvijas Valsts ceļi" plānoto pasākumu; - Negatīvā ietekme uz vidi neliela, īslaicīga un terminēta būvdarbu laikā (putekļi, troksnis, vibrācija, zemsedzes bojājumi); - Pasākuma prognozētā pozitīvā ietekme: - Uzlabota satiksmes drošība; - Ceļā pavadītā laika samazināšanās, kas ilgtermiņā mazinās gaisa un trokšņu piesārņojumu.
2. Mikromobilitātes infrastruktūra			
2.1.1., 2.2.1., 2.3.1., 2.4.1.	Mikromobilitātes infrastruktūras izveide	Mikromobilitātes infrastruktūras izveide Grobiņas, Aizputes, Priekules un Pāvilostas pilsētā Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Pasākumu ietvaros paredzēts izbūvēt jaunu mikromobilitātes infrastruktūru (ietves, apvienotos gājēju un velosipēdu ceļus, nodalītus veloceļus) trīs lielākajās DKN pilsētās, bet Pāvilostā DKN IMRP Autori piedāvā izbūvēt tikai vienu objektu – gājēju pāreju.	- Negatīva ietekme: lokāla un terminēta būvdarbu un pārbūves laikā; - Pozitīva ietekme: - Gājēju un velosipēdistu drošības uzlabošanās; - Veicināta pārvietošanās ar kājām un mikromobilitātes braucamrīkiem, kas samazina autotransporta satiksmes negatīvo ietekmi uz vidi.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
			Ielu pārbūve, ieskaitot veloceļņus, paredzēta ielu sarkanajās līnijās. Pirms projektu uzsākšanas nepieciešams izvērtēt sākotnējā IVN nepieciešamību – attiecas uz veloceļņiem, kas garāki par 1 km. Ja sākotnējais IVN nav nepieciešams, jāsaņem tehniskie noteikumi.
2.6.15.	Mikromobilitātes infrastruktūras izveide	Turpmākajās kārtās ārpus apdzīvotām vietām attīstāmā mikromobilitātes infrastruktūra Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Aizputes pilsēta - pagrieziena uz Paduri (3,85 km). Aizpute - Štakeldanga (1,55 km). Sakas iela (Aizputes pilsēta) - Kūdra (1 km). Grobiņas pilsēta - Kapsēde (4,2 km). Grobiņas pilsēta - Dubēni (7,5 km). Bernāti (valsts vietējās nozīmes autoceļa V1232 un valsts galvenā autoceļa A9 krustojums) - Klampju ciems (1,55 km).	- Negatīva ietekme lokāla un terminēta būvdarbu un pārbūves laikā; - Pozitīva ietekme: - Gājēju un velosipēdistu drošības uzlabošanās; - Veicināta pārvietošanās ar kājām un mikromobilitātes braucamrīkiem, kas samazina autotransporta satiksmes negatīvo ietekmi uz vidi. Ielu un ceļu pārbūve, ieskaitot veloceļņus, paredzēta ielu sarkanajās līnijās. Pirms projektu uzsākšanas nepieciešams izvērtēt sākotnējā IVN nepieciešamību – attiecas uz veloceļņiem, kas garāki par 1 km. Ja sākotnējais IVN nav nepieciešams, jāsaņem tehniskie noteikumi.
3. Mobilitātes punktu izveide			
3.1.1., 3.1.3., 3.1.4., 3.1.7.	Mobilitātes punktu izveide	Mobilitātes punktu izveide Grobiņā, Aizputē, Priekulē un Pāvilostā Atbildīgie par projektiem ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Ielas/ceļa/platformas seguma, ietvju savienojumu, pieturvietas nojumes un autostāvvietu izveide. Priekulē papildus ir paredzēts veikt satiksmes drošības uzlabojumus krustojumā pie mobilitātes punkta, kā arī Aizputes ielas posma apgaismojuma ierīkošanu.	- Negatīva ietekme lokāla un terminēta būvdarbu laikā; - Pozitīva ietekme: - Uzlabota sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitāte un pieejamība. Ilgtermiņā tiek veicināta modālā pārnese no autotransporta uz ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem (primāri sabiedrisko transportu); - Uzlabota pilsētvides kvalitāte. Jāsaņem tehniskos noteikumus normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.
3.1.2., 3.1.5., 3.1.6.	Mobilitātes punktu izveide dzelzceļa stacijās	Trīs mobilitātes punktu izveide pie Grobiņas, Ilmājas un Kalvenes dzelzceļa stacijām Atbildīgie par projektiem ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde, VAS "Latvijas dzelzceļš" un VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Pieturvietas seguma, ietvju savienojumu, autostāvvietas, apgaismojuma, elektrības pieslēguma apgaismojumam un pieturvietas nojumes izveide. Esošā dzelzceļa perona pārbūve, jauna perona būvniecība un nojumes izveide uz perona.	- Negatīva ietekme lokāla un terminēta būvdarbu laikā; - Pozitīva ietekme: - Uzlabota sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitāte un pieejamība. Ilgtermiņā tiek veicināta modālā pārnese no autotransporta uz ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem (primāri sabiedrisko transportu); - Uzlabota pilsētvides kvalitāte. Jāsaņem tehniskos noteikumus normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.
3.2.1.-3.2.4.	Pieturu izveide, optimizācija un labiekārtošana	Pieturvietu izveide pie Durbes pilsētas un Mazilmājas ciema uz valsts galvenā autoceļa A9 Atbildīgie par projektiem ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" un Satiksmes ministrija.	- Negatīva ietekme lokāla un terminēta būvdarbu laikā; - Pozitīva ietekme – tiek uzlabota sabiedriskā transporta pakalpojuma kvalitāte un pieejamība. Ilgtermiņā tiek veicināta modālā pārnese no autotransporta uz ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem (primāri sabiedrisko transportu).

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
		Ietvju savienojumu, autostāvvietas, apgaismojuma gar autoceļu A9, elektrības pieslēguma apgaismojumam un pieturvietas nojumes izveide. Pieturvietu atjaunošana Vaiņodes ielā Priekules pilsētā Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde, Pieturvietu atjaunošana Vaiņodes ielā. Pieturvietu izveide Nīcas ciemā Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Ielas/ceļa platforma seguma ierīkošana, pieturvietas nojumes un ietvju savienojumu izveide.	Jāsaņem tehniskos noteikumus normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.
3.3.1.	Vienotās tarifu un biļešu sistēmas ieviešana	Vienotās biļetes ieviešana Liepājas valstspilsētas aglomerācijā (Liepāja + DKN) un funkcionālajā telpā Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija un Pašvaldības aģentūra "Liepājas Sabiedriskais transports". Vienotās biļetes LST un ATD maršrutu tīklos ieviešana, saskaņota tarifu politika un <i>check-in/check-out</i> sistēmas paveida <i>mobility-pay-as-you-go</i> jeb <i>MPAYG</i> (sabiedriskā transporta pēcapmaksas sistēma) biļešu sistēmas, kas paredz iespēju veikt arī braucienu pēcapmaksu, pilotprojekts. Liepājas un DKN A-B-C-D zonu biļetes (vienotās biļetes) ieviešana.	▪ Nav negatīvas ietekmes; ▪ Pozitīva ietekme: ○ Papīra biļešu aizstāšana ar elektroniskajām; ○ Vienreiz lietojamo biļešu aizstāšana ar daudzkārt lietojamām biļetēm; ○ Ieviešot vienotās biļetes sistēmu, tiek uzlabota sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanas ērtība, kas veicinās tās pievilcību. Ilgtermiņā tas ļaus samazināt privātā autotransporta lietojumu un tā radīto slodzi uz pilsētvidi.
4. Satiksmes organizācija			
4.1.1.	Satiksmes organizācijas uzlabošanas pasākumi pilsētās DKN	Samazināta ātruma zonu ieviešana Grobiņas, Aizputes un Durbes pilsētās Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Maksimālā braukšanas ātruma ierobežošana no 50 km/h līdz 30 km/h vai 20 km/h Grobiņas, Aizputes un Durbes pilsētās, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, kā arī radītu braukšanas ātruma priekšrocības sabiedriskajam transportam salīdzinājumā ar privāto autotransportu.	▪ Negatīvā ietekme izriet no zemāka autosatiksmes kustības ātruma, kas samazina autobraucēju pārvietošanās laika efektivitāti; ▪ Pozitīvās ietekmes: ○ Potenciāli putekļu resuspensijas samazināšanās ielās un ielu posmos ar ātrumu 30 km/h; ○ Samazinās autotransporta radītais trokšņu piesārņojums; ○ Maksimālā ātruma ierobežošana izlīdzinās privātā autotransporta un ilgtspējīgo pārvietošanās veidu ātruma priekšrocības. Tas padarīs ilgtspējīgo pārvietošanos pievilcīgāku iedzīvotājiem, tādējādi samazinot iedzīvotāju pārvietošanos ar privāto autotransportu (mazinās autotransporta negatīvā ietekme uz vidi un veselību – mazākas emisijas, putekļi, troksnis); ○ Uzlabota satiksmes drošība.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
4.1.2.	Satiksmes organizācijas uzlabošanas pasākumi pilsētās DKN	Satiksmes plūsmas palēnināšanas pasākumu īstenošana Priekules pilsētā Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Lai Priekules mobilitātes punkta ietvaros izveidojamās jaunās gājēju pārejas izveide pāri Aizputes ielai neradītu riskus satiksmes drošībai, pie iebraukšanas Priekulē no ziemeļu puses pa valsts reģionālās nozīmes autoceļu P114 ieteicams īstenot kādu no satiksmes plūsmu lēnināšanas risinājumiem.	- Negatīvā ietekme izriet no zemāka autosatiksmes kustības ātruma, kas samazina autobraucēju pārvietošanās laika efektivitāti; - Pozitīvās ietekmes: - Potenciāli putekļu resuspensijas samazināšanās ielās un ielu posmos ar ātrumu 30 km/h; - Samazinās autotransporta radītais trokšņu piesārņojums; - Maksimālā ātruma ierobežošana izlīdzinās privātā autotransporta un ilgtspējīgo pārvietošanās veidu ātruma priekšrocības. Tas padarīs ilgtspējīgo pārvietošanos pievilcīgāku iedzīvotājiem, tādējādi samazinot iedzīvotāju pārvietošanos ar privāto autotransportu (mazinās autotransporta negatīvā ietekme uz vidi un veselību – mazākas emisijas, putekļi, troksnis); - Uzlabota satiksmes drošība.
4.1.3.	Satiksmes organizācijas uzlabošanas pasākumi pilsētās DKN	Aizputes ielas un Liepājas ielas krustojuma pārbūve Priekules pilsētā Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Aizputes ielas un Liepājas ielas krustojuma pārbūve, uzlabojot satiksmes drošību un nodrošinot krustojuma šķērsošanas iespējas gājējiem.	- Negatīva ietekme ir lokāla un terminēta būvdarbu laikā; - Pozitīvā ietekme - uzlabota satiksmes drošība. Jāsaņem tehniskos noteikumus normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.
4.1.4.	Satiksmes organizācijas uzlabošanas pasākumi pilsētās DKN	Raiņa ielas, Aizputes ielas un Skolas ielas krustojuma pārbūve Durbes pilsētā Atbildīgie par projektu ir DKN Komunālā pārvalde, DKN Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, attiecīgā DKN pilsētas/pagasta pārvalde. Raiņa ielas, Aizputes ielas un Skolas ielas krustojuma pārbūve, uzlabojot satiksmes drošību un nodrošinot krustojuma šķērsošanas iespējas gājējiem.	- Negatīva ietekme lokāla un terminēta būvdarbu laikā; - Pozitīvā ietekme - uzlabota satiksmes drošība. Jāsaņem tehniskos noteikumus normatīvo aktu noteiktajā kārtībā.
5. Apakšnozare "Transporta pārvaldība un plānošana"			
Pasākumi nerada ietekmi uz vidi			
6. Apakšnozare "Sabiedrības informēšana un iedzīvotāju paradumu maiņa"			
6.1.1.	Pasākumi iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņai	Sabiedrības informēšanas un iesaistes pasākumi Atbildīgie par projektu ir Attīstības un uzņēmējdarbības daļa, Informācijas un komunikācijas tehnoloģiju daļa. Regulāri sabiedrības informēšanas un iesaistes pasākumi autobraucēju izvēles maiņai par labu videi draudzīgiem transporta veidiem, kā arī drošas un atbildīgas satiksmes dalībnieku kultūras veidošanai. Dalība centralizētajos pasākumos (Eiropas mobilitātes nedēļa u.c.). Esošo infrastruktūras un transporta pakalpojumu iespēju izmantošanas popularizēšana, savlaicīga informēšana par infrastruktūras attīstības	- Nav tiešas ietekmes uz vidi. - Netieša pozitīva ilgtermiņa ietekme: - Sekmēta iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņa par labu ilgtspējīgiem pārvietošanās veidiem; - Tiek uzlabota satiksmes drošība.

Pasākumu nr.	Pasākumi	Pasākumu apraksts	Prognozējamā ietekme uz vidi
		plāniem, izmaiņām satiksmes un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijā.	
6.1.2.	Pasākumi iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņai	Materiālo stimulu sistēmas izveide DKN sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšanai Atbildīgais par projektu ir Attīstības un uzņēmējdarbības daļa. Dažādas materiālās stimulēšanas aktivitātes sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšanai (domātas aktivitātes papildus vienotajai tarifu un biļešu sistēmai): atlaides pašvaldības maksas pakalpojumiem, uzņēmumu bonusi (bez maksas sabiedriskā transporta mēnešbiļetes), nekustamā īpašuma nodokļa atlaides u.c.	- Nav tiešas ietekmes. - Netieša pozitīva ilgtermiņa ietekme - tiek veicināta iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņa, motivējot iedzīvotājus autotransporta vietā biežāk izmantot sabiedrisko transportu.
6.1.3.	Pasākumi iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņai	Atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei iedzīvotājiem Atbildīgie par projektu ir Centrālā administrācija, KEM/Vides investīciju fonds. Klimata un enerģētikas ministrijas plānotās aktivitātes finansiāla atbalsta sniegšanai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei fiziskām personām, kas tiek finansēts no Emisijas kvotu izsoles instrumenta un citiem finanšu instrumentiem. Pašvaldība nodrošina sabiedrības informēšanas un citus nepieciešamos atbalsta pasākumus iedzīvotājiem.	Pozitīva ietekme ilgtermiņā – mazāk emisiju no autotransporta.

Avots: DKN IMRP Autori

5.2.5 ALTERNATĪVU SCENĀRIJU IZVĒRTĒJUMS

Gan Liepājas IMRP, gan DKN IMRP plāns ietver divus scenārijus (alternatīvas):

- 1) **Scenārijs Nr.1 jeb Klimata neitralitātes scenārijs;**
- 2) **Scenārijs Nr.2 jeb Līdzsvarotās attīstības scenārijs.**

Abi scenāriji ir aprakstīti nodaļā 1.3.2.4. un salīdzināti tabulā 1-3.

Lai izvērtētu abas alternatīvas, tika salīdzinātas pasākumu grupas un scenāriji, ņemot vērā informāciju, kas sniegta rīcības plānos (5-6. un 5-7.tabulas) un pieņemot šādu ietekmju kategorizāciju:

	Pozitīva	Negatīva
Būtiska	3	-3
Vidēja	2	-2
Nebūtiska	1	-1

Tāpat, vērtējot ietekmes, ņemtas vērā tikai paliekošās ietekmes pēc plānošanas dokumentu īstenošanas. Būvdarbu un pārbūves darbu īslaicīgās, lokālās un terminētās ietekmes nav ņemtas vērā. To ietekmi uz vidi mazinošie pasākumi ir sniegti 5.5. sadaļā.

Pielikumā Nr.1 parādīti ietekmju izvērtējumi Liepājai un DKN.

No abu scenāriju salīdzinājuma var secināt, ka:

- Kopumā ietekme uz vidi plānošanas dokumenta realizācijā būs pozitīva vai neitrāla visos vērtētajos aspektos abos scenārijos;
- Klimata neitralitātes scenārijs sniedz vairāk ieguvumu, tomēr tā realizāciju apgrūtina finanšu resursu pieejamība;
- Līdzsvarotās attīstības scenārijs arī sniedz pozitīvas vai neitrālas ietekmes, tomēr diez vai ļaus sasniegt Liepājas valstspilsētas izvirzītos klimata neitralitātes mērķus.
- Arī gaisa piesārņojuma gadījumā 1.scenārijam ir lielāks potenciāls samazināt emisijas, tomēr arī 2.scenārija realizācija sniedz pozitīvus ieguvumus.
- Pasākumu grupas un arī atsevišķie pasākumi ir pēc iespējas jārealizē kompleksi. Piemēram, iedzīvotāju informēšana par gaisa kvalitātes jautājumiem nodrošinās sabiedrības atbalstu arī radikālākiem pasākumiem, tādiem kā zemu vai nulles emisiju zonu ierīkošana.

5.3 TERITORIJAS, KURAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANA VAR BŪTISKI IETEKMĒT UN AR PLĀNOŠANAS DOKUMENTU SAISTĪTIE VIDES ASPEKTI

Izstrādājot Liepājas un DKN IMRP SIVN, tika vērtēta potenciālā ietekme uz dabas teritorijām.

Liepājā neviens no plānotajiem pasākumiem neskar ĪADT, it īpaši Natura 2000 teritoriju - dabas liegumu "Liepājas ezers". Izpētot visu paredzēto pasākumu novietojumu un aprakstus, var secināt, ka:

- Veloceliņi tiks ierīkoti, veicot esošo ielu pārbūvi, jauni veloceliņi ārpus esošo ielu sarkanajām līnijām netiek plānoti;
- Plānotie mobilitātes un pārsēšanās punkti neskar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas;
- Plānotie transporta infrastruktūras projekti un risinājumi neskar īpaši aizsargājamās dabas teritorijas.

Pie projektu detalizētas izstrādes un projektēšanas jāņem vērā Liepājas teritorijas plānojumā noteiktās aizsargjoslas un aprobežojumi, kā arī dabas lieguma individuālie izmantošanas noteikumi.

Liepājas pilsētas teritorijas plānojumā ir noteiktas galvenās aizsargjoslas un aprobežojumi. Liepājas pilsētas teritorijas plānojumā 2012.-2037.gadam ir noteikts zonējums īpaši aizsargājamā dabas teritorijai Natura 2000, kā arī kultūras un vēstures pieminekļu aizsardzības zonas. Liepājas pilsētas teritorijas plānojumam ir veikts SIVN un saņemts VPVB Atzinums Nr.3 Par Liepājas pilsētas teritorijas plānojuma Vides pārskatu.

Dabas liegumam (Natura 2000 teritorijai) "Liepājas ezers" ir izstrādāti dabas aizsardzības noteikumi. Gan teritorijas plānojumā, gan Liepājas ezera individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi (MK 2013. gada 3. janvāra noteikumi Nr.5) nosaka teritorijas funkcionālo zonējumu, atļautās un aizliegtās darbības un lieguma robežu aprakstu.

Attiecīgi gan teritorijas plānojums, gan dabas lieguma individuālie Liepājas ezera aizsardzības un izmantošanas nosacījumi ir definēti augstāk minētajos dokumentos un jāņem vērā mobilitātes pasākumu plānošanā un īstenošanā.

DKN teritorijā ir 24 īpaši aizsargājamās dabas teritorijas. Pirms ceļu remonta, pārbūves un asfaltēšanas darbu veikšanas nepieciešams sazināties ar Dabas aizsardzības pārvaldi, lai noteiktu īpašus aizsardzības pasākumus būvdarbu laikā, kur nepieciešams (putnu ligzdošanas laikā u.tml.).

5.4 IESPĒJAMĀS IZMAIŅAS, JA PLĀNOŠANAS DOKUMENTS NETIKTU ĪSTENOTS

Liepājas un DKN IMRP izstrāde tika veikta, lai definētu stratēģiskos virzienus, scenārijus un konkrētus pasākumus, kas veicinātu CO₂ izmešu samazināšanu jau pārskatāmā nākotnē. Līdz ar to, šī plāna izstrāde ir cieši saistīta ar klimata mērķu realizēšanu, gaisa kvalitātes uzlabošanu un pilsētvides uzlabošanu.

Ja neatkarīgi no izvēlēta attīstības scenārija Liepājas IMRP netiktu realizēts, tad visticamāk:

1. Netiktu dots pietiekams ieguldījums klimata mērķu sasniegšanā transporta sektorā, kas noteikti gan ES, gan Latvijas un pilsētas līmenī: Zaļais kurss (ES), Latvijas klimata mērķi (NEKP2030), un Liepājas mērķi, kas noteikti "100 klimatneitrālas un viedas pilsētas līdz 2030.gadam" "*Net Zero Cities*", un IEKRP2030 izvirzītie mērķi sektorā radīto SEG emisiju apjoma samazināšanai (80%);
2. Transporta sektora ieguldījums gaisa piesārņojumā pilsētā paliktu tāds pats, kā līdz šim, vai pat pasliktinātu pilsētas gaisa kvalitāti. Visticamāk, jaunās normatīvās vērtības, kas noteiktas Direktīvā 2024/2881, nevarētu tikt sasniegtas bez integrētiem un pārdomātiem pasākumiem mobilitātes jomā;
3. Pilsētvides pievilcība nepaaugstināsies vai pat samazināsies. IMRP paredz labiekārtotus mobilitātes punktus, veloceliņus un veikt autosatiksmes mierināšanas pasākumus, kas kopumā veidotu patīkamu, drošu un dzīvīgu pilsētvidi attiecīgajos punktos;

4. Gan Liepājas valstspilsētas, gan DKN paredzētie ielu ceļu un krustojumu pārbūves un uzlabošanas pasākumi uzlabos braukšanas apstākļus, tādejādi vienlaikus mazinot gan drošības, gan auto bojājumu riskus, trokšņu traucējumus un putekļu rašanos. Ja šos pasākumus neīstēnos, ceļu un ielu kvalitāte nepaaugstināsies;
5. Pilsētas transporta infrastruktūrā netiks veikti būtiski uzlabojumi – ielu remonts, labiekārtošana, satiksmes pārvada pār dzelzceļu izbūve un citi, kas ļautu uzlabot pilsētas sasniedzamību un nodrošināt modālo pārnēsi no privātā autotransporta uz videi draudzīgiem pārvietošanās veidiem;
6. Visticamāk sabiedriskā transporta izmantošana būtiski nepalielinātos (netiktu izveidoti mobilitātes punkti un sabiedriskā transporta pārsēšanās punkti, kas ļautu izmainīt maršrutu tīklu un samazinātu pārvietošanās laiku “no durvīm līdz durvīm”) un privātā autotransporta izmantošanas īpatsvars modālajā sadalījumā paliktu pašreizējā līmenī vai paaugstinātos. Pilsētas sabiedriskā transporta sistēma netiktu uzlabota un integrēta ar valsts finansēto reģionālās nozīmes pārvadājumu sabiedriskā transporta sistēmu, neuzlabojot tās pieejamību pilsētas iedzīvotājiem un viesiem.

5.5 RISINĀJUMI NEGATĪVO IETEKMJU NOVĒRŠANAI UN MAZINĀŠANAI

Veicot Liepājas un DKN IMRP ietekmes uz vidi novērtējumu, tika analizēta plānošanas dokumentā noteiktās vīzijas un mērķu ietekme uz vidi, kā arī rīcības plānā ietvertu pasākumu īstenošanas iespējamā ietekme uz vidi. Tā kā plānošanas dokuments nosaka rīcības virzienus un aptuveni definē pasākumus, tad nav iespējams noteikt iespējamās ietekmes uz vidi konkrētu teritoriālo piesaisti, arī par konkrētiem plānotajiem projektiem. Pieejamā informācija ir nepietiekama, lai detalizēti un kvantitatīvi izvērtētu katra plānotā projekta specifisko ietekmi uz vidi. Mobilitātes plānā iezīmētie mobilitātes punkti, pārsēšanās vietas, iespējamās autostāvvietas un citi elementi ir indikatīvi un jāprecizē katra tehniskā projekta izstrādes laikā.

Risinājumus katras konkrētās darbības negatīvo ietekmju uz vidi novēršanai un mazināšanai jāizvērtē un jānosaka, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, tai skaitā sākotnējo ietekmes uz vidi novērtējumu (atbilstoši likumā „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” noteiktajam) konkrētām no plānošanas dokumenta izrietošām darbībām (projektiem). Veicot paredzēto darbību ietekmes uz vidi novērtējumu, jāizvērtē arī darbības ietekme uz īpaši jutīgajām dabas teritorijām – īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, parkiem, zaļajām zonām, ūdensobjektiem, izvērtējama to atbilstība Aizsargjoslu likumā noteiktajiem aprobežojumiem un prasībām. Ja Enerģētikas un vides aģentūras (turpmāk – EVA) lēmums ir nepieņemot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, projektiem ir nepieciešams saņemt tehniskos noteikumus.

Lai izvairītos no iespējamām negatīvām ietekmēm, jāpievērš uzmanība vismaz šādiem aspektiem:

- Uzsākot projektu īstenošanu, individuāli jāizvērtē to potenciālā ietekme uz vidi un, kur nepieciešams, jāpiemēro ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra;
- Sabiedriski nozīmīgu, plaši apmeklētu objektu projektēšanā uzmanība pievēršama notekūdeņu un atkritumu apsaimniekošanas, ūdensapgādes un siltumapgādes risinājumiem, maksimāli nodrošinot pieslēgumu centralizētiem tīkliem vai rūpīgi izvēloties videi draudzīgus individuālos risinājumus;
- Visa veida būvniecības, remonta, rekonstrukcijas un renovācijas procesos ievērojama laba būvniecības prakse, darbības atbilstība vides aizsardzības normatīvo aktu prasībām, būvnormatīviem, kā arī standartiem u.c. normatīvajiem aktiem, nodrošināma būvgružu un citu atkritumu savākšana un videi draudzīga un normatīvajiem aktiem atbilstoša apsaimniekošana, iespēju robežās nodrošinot to šķirošanu;
- Visos gadījumos būvdarbu laikā prognozējama ietekme uz vidi – ietekmes mazināšanai izmantot kvalitatīvu būvtehniku, nepieļaut dīkstāves, degvielas uzpildi veikt tikai īpaši aprīkotās vietās, pārsegt putošas kravas, dzīvojamās apbūves tuvumā darbus veikt tikai darba laikā, darba dienās.

Nozīmīgas transporta infrastruktūras attīstības projektiem jāveic ietekmes izvērtējums tehniskā projekta vai priekšizpētes laikā, jāizvēlas tādi infrastruktūras attīstības risinājumi, kas iespējami mazāk samazina dabas pamatnes platības vai vērtību;

- Veidojot jaunu ceļu un ielu infrastruktūru, ieskaitot veloceļņus, izvērtējama to potenciālā ietekme uz vidi, tai skaitā bioloģisko daudzveidību un ainavu. Izvērtējama nepieciešamība veloceļņu papildināt ar labiekārtojuma elementiem (atkritumu urnām, soliēm, tualetēm u.c.);
- Labiekārtojuma elementus paredzēt arī plānotajos mikromobilitātes punktos;
- Turpināt vides politikas realizācijas pasākumus: sabiedrības izglītošana un informēšana, aktīvas vides aizsardzības pasākumu kampaņas, sabiedrības vides izglītības un apziņas veicināšanu. Jāveicina sabiedrības izglītošana, lai sabiedrība vēlētos un pat pieprasītu plānā piedāvātos risinājumus, kas uzlabotu arī cilvēku veselību dēļ samazināta gaisa piesārņojuma;
- Jāsamazina vides piesārņošanas iespējas, kur vien iespējams, izvēloties inovatīvus risinājumus un videi draudzīgas tehnoloģijas.

5.5.1 IESPĒJAMIE KOMPENSĒŠANAS PASĀKUMI

Atbilstoši likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” noteiktajam kompensējošie pasākumi ir jāparedz tādos gadījumos, ja plānošanas dokumenta īstenošana var negatīvi ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000) vai Latvijā sastopamās ES prioritārās sugas vai biotopus šajās teritorijās. Šādus kompensējošos pasākumus veic, lai nodrošinātu paredzētās darbības veikšanas vai plānošanas dokumenta īstenošanas negatīvo ietekmju līdzsvarošanu un teritorijas vienotības (viengabalainības) aizsardzību un saglabāšanu.

Plānošanas dokumentu īstenošanas rezultātā netiek prognozēta būtiska negatīva ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un Natura 2000 teritorijām, tādēļ kompensācijas pasākumi nav nepieciešami. Katrā konkrētā darbībā, kas tiek plānota īpaši aizsargājamā teritorijā, Natura 2000 teritorijā, kā arī šīm teritorijām pieguļošās teritorijās, izvērtējama darbības ietekme uz teritorijas ekoloģiskajām funkcijām un bioloģisko daudzveidību.

Gadījumos, ja Liepājas un DKN IMRP īstenošanas gaitā tiks konstatēts, ka kāda no plānotajām rīcībām var būtiski ietekmēt Natura 2000 teritoriju, saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.1. panta nosacījumiem tiks vērtēta tās ietekme uz Natura 2000 teritoriju. Šādā gadījumā ietekmes uz vidi izvērtēšana tiks veikta, ekspertiem rūpīgi izvērtējot ar pasākuma īstenošanu saistīto ietekmi uz Natura 2000 teritoriju, izvērtējot dažādas alternatīvas un iespējas negatīvo ietekmju samazināšanai.

5.6 PLĀNOŠANAS DOKUMENTA ĪSTENOŠANAS IESPĒJAMĀ PĀRROBEŽU IETEKME

DKN teritorija dienvidu daļā tieši robežojas ar Lietuvas Republiku. Plānošanas dokuments nosaka novada ilgtspējīgas mobilitātes darbības virzienus un pasākumus šo virzienu ietvaros. Plānotie pasākumi galvenokārt ietekmē Liepājas un DKN teritoriju, un plānotajām rīcībām nav prognozējama tieša pārrobežu ietekme. IMRP mērķis ir samazināt CO₂ un gaisa piesārņojumu, kas drīzāk var radīt pozitīvu ietekmi abās robežas pusēs.

Uzsākot darbības pierobežas zonā, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā izvērtējama katras konkrētās darbības iespējamā ietekme un nepieciešamība informēt Lietuvas pusi, ja tiek konstatēts, ka iespējama negatīva ietekme uz kaimiņvalsts teritoriju, tās vidi vai dabas vērtībām.

5.7 PAREDZĒTIE PASĀKUMI MONITORINGA NODROŠINĀŠANAI

SIVN monitorings ir sistemātisks vides kvalitātes un tās izmaiņu tendenču novērtējums. Tā mērķis ir novērtēt konkrēta plānošanas dokumenta realizācijas ietekmi uz vidi, kā arī plāna vai programmas izpildi saistībā ar SIVN Vides pārskatā definētiem vides mērķiem vai uzdevumiem. SIVN monitorings dod iespēju aktualizēt plānošanas dokumenta īstenošanas būtiskās vides ietekmes un salīdzināt tās ar prognozētajām, kā arī nodrošina savlaicīgu problēmu identifikāciju, lai nepieciešamības gadījumā veiktu atbilstošu plānošanas dokumenta korekciju.

Liepājas un DKN IMRP ieviešanas uzraudzības mērķis ir nodrošināt iespēju sekot līdzi tā īstenošanas gaitai, sasniegumiem un problēmām, kā arī novērtēt plānošanas dokumentu īstenošanas tiešo ietekmi uz vidi vidējā un ilgtermiņā. Vienlaicīgi veicams arī vides kvalitātes un tās izmaiņu tendenču novērtējums attiecībā uz transporta sektoru Liepājā un DKN.

Plānošanas dokumentu īstenošanas uzraudzību veic pašvaldība, arī plānošanas dokumentu ieviešanas monitoringu nodrošina pašvaldība, nepieciešamības gadījumā konsultējoties ar speciālistiem no Valsts vides dienesta Liepājas reģionālās vides pārvaldes un citām atbildīgajām institūcijām. Lai konstatētu Liepājas un DKN IMRP īstenošanas radīto tiešo vai netiešo ietekmi uz vidi, kā arī, lai nepieciešamības gadījumā izdarītu grozījumus plānošanas dokumentos, Liepājas un DKN pašvaldībām, izmantojot valsts vides monitoringa un citus pieejamos datus, jāizstrādā monitoringa ziņojums un jāiesniedz EVA tās atzinumā minētajos periodos (periodi tiks precizēti pēc EVA atzinuma saņemšanas).

Lai labāk novērtētu plānošanas dokumenta īstenošanas ietekmi uz vidi, būtu nepieciešami šādi esošo pētījumu vai novērojumu dati:

- Gaisa kvalitātes monitorings un indikatīvie mērījumi;
- Satiksmes skaitīšanas dati;
- Pētījumi par iedzīvotāju veselības stāvokli;
- Dati par CO₂ emisijām;
- Dati par atjaunojamo energoresursu izmantošanu pilsētas transportā;
- Dati par iedzīvotāju mobilitātes paradumiem (atsevišķas skaitīšanas ietvaros, ja iespējams).

Plānošanas dokumentu ietekmes uz vidi novērtēšanai ieteicams izvērtēt šādu rādītāju un to izmaiņu raksturojuma iekļaušanu uzraudzības indikatoru sarakstā:

- Iedzīvotāju apmierinātība ar pilsētas un DKN sabiedrisko transportu;
- Iedzīvotāju pārvietošanās paradumi Liepājas valstspilsētā un DKN (lai konstatētu izmaiņas);
- Piesārņojošo vielu emisijas apjoms (NO₂, PM₁₀ un PM_{2.5}, benz(a)pirēns) un emisiju daudzums, ieskaitot no transporta sektora (Liepāja);
- Informācija par gaisa piesārņojuma normatīvu pārsniegumiem (Liepāja, DKN);
- CO₂ emisijas (transporta sektorā) (Liepāja, DKN-indikatīvi);
- Atjaunojamo energoresursu izmantošana transporta sektorā Liepājā;
- Veloceliņu garums Liepājā un DKN;
- Labiekārtoto mobilitātes punktu skaits un labiekārtojuma pakāpe Liepājā un DKN;
- Satiksmes apjoms un intensitāte, pasākumi transporta plūsmas samazināšanai Liepājā un DKN;
- Ceļu kvalitāte (grants segums/asfalts) Liepājā un DKN;
- Transporta infrastruktūras ietekme uz dabas teritorijām;
- Plānā paredzēto investīciju projektu īstenošanas pakāpe.

Lai pieņemtu lēmumu par konkrēta indikatora izmantošanu, izvērtējama informācijas esamība, pieejamība un ticamība, tai skaitā izvērtējot, vai konkrētie dati vai informācija ir pieejama un cik blīvi teritorijā ir izvietoti novērojumu punkti, un cik detāli iegūtā informācija raksturo vides stāvokli teritorijā.

EVA ir izstrādātas metodiskās vadlīnijas plānošanas dokumenta īstenošanas monitoringa veikšanai, kā arī vienota iesniedzamā monitoringa pārskata forma.