

**Valsts autoceļu, uz kuriem satiksmes intensitāte ir
vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā,
vides trokšņa samazināšanas rīcības plānu
kopsavilkums**

2014. gada maijs
Rīga

Satura rādītājs

Ievads	3
1. Autoceļu posmu raksturojums.....	4
2. Normatīvie akti, kas attiecas uz vides troksni.....	5
3. Trokšņa kartēšanas rezultātu kopsavilkums.....	6
4. Nozīmīgāko problēmu teritoriju (trokšņa diskomforta zonu) noteikšana.....	7
5. Rīcības plānu ietvaros analizēto trokšņa samazināšanas pasākumu apraksts	8
6. Pārskats par plānotajiem trokšņa pārvaldības pasākumiem	9
6.1 Plānotie informatīvie pasākumi trokšņa ietekmes mazināšanai.....	9
6.2 Plānotie izpētes pasākumi trokšņa ietekmes mazināšanai	10
7. Plānoto pasākumu ieviešanas kārtība	11
8. Rīcības plānu rezultātu novērtēšanas kārtība.....	11
9. Pārskats par sabiedrības informēšanu un par sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem .	11

IEVADS

Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2002/49/EK „Par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību” paredz, ka Eiropas Savienības dalībvalstīm ir jāizstrādā rīcības plāns vides trokšņa ietekmes samazināšanai valsts galveno autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā, kā arī ik pēc 5 gadiem ir jāveic iepriekš izstrādāto rīcības plānu pārskatīšana.

Latvijas Republikas likums „Par piesārņojumu” nosaka, ka rīcības plānu izstrādi autoceļiem nodrošina Satiksmes ministrija.

Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk – MK 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16) nosaka kārtību rīcības plānu izstrādei.

Saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp VAS „Latvijas Valsts ceļi” un personu apvienību, kas sastāv no SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” (SIA ELLE) un SIA „Transportbūvju konsultācijas”, rīcības plānu izstrādi galveno autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā, un iepriekš izstrādāto rīcības plānu pārskatīšanu veica minētā personu apvienība.

Līguma ietvaros tika veikta rīcības plānu izstrāde valsts galveno autoceļu posmiem ar kopējo garumu 191,5 km, sagatavojot jaunus rīcības plānus posmiem ar kopējo garumu 156,3 km un pārskatot 2009. gadā izstrādātos rīcības plānus posmiem ar kopējo garumu 35,2 km. Trokšņu stratēģisko karšu un rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādi šiem autoceļu posmiem nodrošinājusi Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi”.

Institūcija:	VAS Latvijas Valsts ceļi
Adrese:	Gogoļa iela 3, Rīga, LV–1050
Tālrunis:	+371 67028169
Fakss:	+371 67028171
E–pasta adrese:	lvceli@lvceli.lv
Mājas lapas adrese:	www.lvceli.lv

1. AUTOCEĻU POSMU RAKSTUROJUMS

Informācija par autoceļu posmiem, kuriem tika izstrādāti rīcības plāni vides trokšņa samazināšanai, apkopota 1. tabulā.

1. tabula. Autoceļu posmi, kuriem sagatavoti rīcības plāni (ar * apzīmēti posmi, kuriem rīcības plāni tika pārskatīti)

Autoceļa Nr.	Posma nosaukums	Posms no ...km	Posms līdz ...km	Posma garums (km)	Gada vidējā satiksmes intensitāte 2011. gadā (transportlīdzekļu skaits)	Gada vidējā satiksmes intensitāte visā posmā 2011. gadā (transportlīdzekļu skaits)
A1	A2 – Ādaži	0,000	6,940	6,940	6 396 990	4 517 625
	Ādažu apvedceļš	6,940	13,030	6,09	3 908 055	
	V45 – V101	13,030	21,300	8,27	3 389 390	
A2	Rīga – A1*	12,405	14,129	1,724	11 586 560	5 145 391
	A1 – Garkalne*	14,129	21,52	7,391	6 969 310	
	Garkalne – Inčukalns	21,52	37,709	16,189	5 057 440	
	Inčukalns – Sigulda	37,709	51,459	13,75	3 460 930	
A5	P90 – A7	7,000	8,645	1,645	3 172 215	3 172 215
	A9 – A10	35,346	38,200	2,854	3 615 690	3 785 550
	A10 – Rīga	38,200	40,853	2,653	3 968 280	
A6	Rīga – Salaspils*	17,370	19,133	1,763	8 480 410	5 967 293
	Salaspils – A4*	19,133	22,957	3,824	6 005 710	
	A4 – Ikšķile	22,957	29,350	6,393	5 967 750	
	Ikšķile – Ogre	29,350	34,0	4,65	4 982 250	3 545 002
	Ogre – Ķegums	39,10	46,984	7,884	3 599 265	
	Ķegums – Lielvārde	46,984	51,781	4,797	3 455 820	
A7	Rīga – V2 *	7,900	9,780	1,880	6 123 970	3 974 721
	V2 – Ķekava	9,780	17,061	7,281	5 431 200	
	Ķekava – A5	17,061	19,427	2,366	4 692 075	
	A5 – Iecava	19,427	44,600	25,173	3 325 515	
A8	Rīga – A5*	9,968	15,102	5,134	6 068 125	5 770 260
	A5 – Olaine*	15,102	22,079	6,977	6 409 765	
	Olaine – P100	22,079	30,458	8,379	5 055 250	
A9	P106 – Liepāja	186,116	191,681	5,565	3 247 405	3 247 405
A10	Rīga – A5*	13,450	15,368	1,918	12 949 835	5 433 153
	A5 – Jūrmala*	15,368	19,490	4,122	12 668 420	
	Jūrmalas apvedceļš	20,0	41,252	21,252	3 351 430	

P4	Rīga – P5	7,94	9,62	1,68	5 747 290	4 527 253
	P5 – V36	9,62	10,962	1,342	2 999 935	
P133	Kalnciema iela – lidosta "Rīga"	0,9	2,060	1,16	5 465 510	5 465 510

Šie autoceļu posmi šķērso Jūrmalas un Rīgas pilsētu, Ādažu, Babītes, Baldones, Carnikavas, Garkalnes, Grobiņas, Iecavas, Ikšķiles, Inčukalna, Ķeguma, Ķekavas, Krimuldas, Lielvārdes, Mārupes, Ogres, Olaines, Ozolnieku, Salaspils, Siguldas un Stopiņu novadu teritorijas.

2. **NORMATĪVIE AKTI, KAS ATTIECAS UZ VIDES TROKŠNI**

Eiropas Savienībā aizsardzību pret vides trokšņa iedarbību reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2002/49/EK „Par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību” (pieņemta 2002. gada 25. jūnijā). Direktīvā ir definēts, ka Eiropas Savienības dalībvalstīm trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrāde jāveic autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā. Atbilstoši direktīvas prasībām trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu pārskatīšana jāveic vismaz reizi 5 gados.

Direktīvas prasības Latvijā ir pārņemtas MK 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16.

MK 2014. gada 16. janvāra noteikumi Nr. 16 nosaka:

- vides trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes;
- prasības un termiņus trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrādei,
- vides trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanas metodes,
- pieļaujamās trokšņu rādītāju robežlielumu vērtības (2. tabula) atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai.

Saskaņā ar MK 2014. gada 7. janvāra noteikumiem Nr. 16, aizsargjoslās gar autoceļiem un tām teritorijas daļām, kas atrodas tuvāk par 30 m no stacionāriem trokšņa avotiem, minētie trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem.

2. tabula. MK 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr.16 noteiktie trokšņa robežlielumi

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi (dB(A))		
		L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}
1.	Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	55	50	45
2.	Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	60	55	50
3.	Publiskās apbūves teritorija (sabiedrisko un pārvaldes objektu teritorija, tai skaitā kultūras iestāžu, izglītības un zinātnes iestāžu, valsts un pašvaldību pārvaldes iestāžu un viesnīcu teritorija) (ar dzīvojamo apbūvi)	60	55	55
4.	Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	65	60	55
5.	Klusie rajoni apdzīvotās vietās	50	45	40

3. TROKŠŅA KARTĒŠANAS REZULTĀTU KOPSAVILKUMS

Rīcības plānu izstrādei izmantota informācija no 2007. un 2012. gadā izstrādātajām trokšņu stratēģiskajām kartēm. 2007. gadā izstrādātās trokšņu kartes tika pārskatītas 2012. gadā, precizējot troksnim pakļauto iedzīvotāju un mājokļu skaitu.

Aktualizētā informācija par 2007. gadā veiktās kartēšanas rezultātiem (autoceļu posmiem, kuros satiksmes intensitāte ir lielāka par 6 milj. transportlīdzekļu gadā) apkopota 3. – 5. tabulā.

3. tabula. Iedzīvotāju skaits, kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim (aktualizēta informācija par 2007. gada kartēm)

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45–49	50–54	55–59	60–64	65–69	70–74	>75
L _{nakts}	4 376	4 164	2 557	495	14	3	–* ¹
L _{dvn}	–** ²	6 977	5 913	4 033	2 068	75	11

4. tabula. Mājokļu skaits, kas ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim (aktualizēta informācija par 2007. gada kartēm)

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45–49	50–54	55–59	60–64	65–69	70–74	>75
L _{nakts}	596	307	77	15	3	1	–*
L _{dvn}	–**	834	714	210	47	11	3

5. tabula. Kopējā platība (km²), kas pakļauta noteiktam trokšņa līmenim (2007. gada kartes)

	L _{dvn} >55 dB(A)	L _{dvn} >65 dB(A)	L _{dvn} >75 dB(A)
Platība, km ²	24,12	5,39	0,92

Informācija par 2012. gadā veiktās stratēģiskās trokšņu kartēšanas rezultātiem apkopota 6. – 9. tabulā.

¹ * – nav iedzīvotāju

² ** – atbilstoši metodikai šāda vērtību zona netiek vērtēta

6. tabula. Iedzīvotāju skaits, kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim (2012. gada kartes)

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)					
	50–54	55–59	60–64	65–69	70–74	>75
L _{diena}	14 942	6 426	3 105	760	167	16
L _{vakars}	9 324	5 324	1 365	484	65	–*
L _{nakts}	5 434	1 704	495	87	–*	–*
L _{dvn}	–**	8 031	4 307	969	351	31

7. tabula. Mājokļu skaits, kas ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim (2012. gada kartes)

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)					
	50–54	55–59	60–64	65–69	70–74	>75
L _{diena}	2192	926	419	200	35	1
L _{vakars}	1481	624	293	111	9	–*
L _{nakts}	620	299	126	15	–*	–*
L _{dvn}	–**	1248	536	259	80	5

8. tabula. Kopējā platība (km²), kas pakļauta noteiktam trokšņa līmenim (2012. gada kartes)

	L _{dvn} >55 dB(A)	L _{dvn} >65 dB(A)	L _{dvn} >75 dB(A)
Platība, km ²	118,22	26,02	4,75

9. tabula. Teritoriju platība, kurās pārsniegti trokšņa robežlielumi³ (2012. gada kartes)

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Platība (km ²), kur pārsniegti trokšņa robežlielumi		
		L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}
1.	Mazstāvu dzīvojamo ēku, kūrortu, slimnīcu, bērnu iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu teritorija	45,98	56,58	59,46
2.	Daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku teritorijas, kultūras, izglītības, pārvaldes un zinātnes iestāžu teritorija	0,28	0,54	0,84
3.	Dažādu funkciju ēku (ar dzīvokļiem) teritorijas	0,32	0,67	1,42
4.	Viesnīcu, darījumu, tirdzniecības un pakalpojumu, sporta un sabiedrisko iestāžu teritorija	3,90	5,84	6,12
Kopā:		50,47	63,62	67,80

4. NOZĪMĪGĀKO PROBLĒMU TERITORIJU (TROKŠŅA DISKOMFORTA ZONU) NOTEIKŠANA

Analizējot trokšņu stratēģiskās kartēšanas rezultātus, tika konstatēts, ka Latvijā noteiktie trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti ievērojamā kartējamās teritorijas daļā līdz pat 1,5 km attālumā no autoceļiem. Kā redzams 9. tabulā, tad nozīmīgākie trokšņa robežlielumu pārsniegumu konstatēti nakts laikā. Nakts perioda trokšņa līmenis izmantots kā pamata indikators, nosakot diskomforta zonas un plānojot troksni mazinošos pasākumus. Ņemot vērā kopējo trokšņa diskomforta zonu platību, trokšņa mazinošo pasākumu plānošanai izvirzītas tikai nozīmīgākās trokšņa diskomforta zonas.

³ Teritorijas lietošanas funkciju noteikšana un platību aprēķināšana, kur pārsniegti trokšņa robežlielumi, veikta atbilstoši Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumiem Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (zaudējuši spēku 24.01.2014.)

Nozīmīgākās trokšņa diskomforta zonas izdalītas un klasificētas, pamatojoties uz šādiem kritērijiem:

1. Trokšņa robežlielumu pārsniegumu līmenis, kas novērtēts kā trokšņa indekss uz vienu iedzīvotāju;
2. Iedzīvotāju skaits un blīvums noteiktā teritorijā;
3. Teritorijas attīstības laiks.

Kopumā izdalītas 22 trokšņa diskomforta zonas, kas ietver nozīmīgākās apdzīvotās vietas to autoceļu posmu tuvumā, kuriem izstrādāti rīcības plāni trokšņa mazināšanai.

5. RĪCĪBAS PLĀNU IETVAROS ANALIZĒTO TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAS PASĀKUMU APRAKSTS

Uzsākot trokšņa samazināšanas pasākumu plānošanu, katra trokšņa diskomforta zona tika apsekota dabā. Apsekošanas laikā sertificēts ceļu projektēšanas speciālists izvērtēja troksni mazinošo pasākumu realizācijas iespējas. Pamatojoties uz VAS „Latvijas Valsts ceļi” norādījumiem, tika izvērtēti tādi troksni mazinošie pasākumi, kuru izbūve iespējama autoceļa nodalījuma joslā.

Uzsākot troksni mazinošo pasākumu plānošanu, tika konstatēts, ka realizēt tādus tehniskos pasākumus, kas nodrošinātu 2014. gada 7. janvāra Ministru kabineta noteikumos Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteikto trokšņa robežlielumu ievērošanu, praktiski nav iespējams. Pamatojoties uz aprēķinu rezultātiem un Pasūtītāja rekomendācijām par pasākumu izvēli un izvietojumu, tika noteikti pieci troksni mazinošo pasākumu plānošanas mērķi:

1. pasākumi tiek plānoti tikai tajās vietās, kur, saskaņā ar Iekšlietu ministrijas Pilsongarības un migrācijas lietu pārvaldes datiem, ir deklarēts ievērojams daudzums iedzīvotāju (iedzīvotāju blīvums pārsniedz 250 iedz./km²) vai atrodas izglītības iestādes;
2. plānotais pasākums nodrošina maksimālo iespējamo trokšņa līmeņa samazinājumu, un tā realizācijas izmaksas nepārsniedz vidējo cenu līmeni līdzīgu pasākumu realizācijā;
3. plānotā pasākuma efektivitāte ir tāda, lai izpētes teritorijā ietilpstošo dzīvojamo ēku telpās tiktu nodrošināta nakts perioda trokšņa robežlieluma ievērošana, pieņemot, ka fasādes skaņas izolācijas līmenis ir ne mazāks kā 20 dB (A);
4. plānoto pasākumu ir iespējams realizēt, izmantojot standartizētus tehniskos risinājumus un materiālus;
5. plānoto pasākumu iespējams realizēt autoceļa zemes nodalījuma joslā.

Atbilstoši izvirzītajiem pasākumu plānošanas mērķiem, diskomforta zonās plānotas troksni slāpējošas barjeras ar kopējo garumu 35,4 km un grunts vaļņi ar kopējo garumu 4,2 km. Lai realizētu visus plānotos pasākumus, būtu nepieciešami ~26 milj. €, no kuriem 20,8 milj. € ir valsts finansējums, bet 5,2 milj. € – pašvaldību finansējums. Atsaucoties uz VAS „Latvijas Valsts ceļi” sniegto informāciju par pieejamajiem valsts budžeta līdzekļiem un prioritāro autoceļu uzturēšanas un atjaunošanas darbu sarakstu, nākamajos piecos gados nav paredzēts realizēt pasākumus trokšņa mazināšanai. Šo rīcības plānu ietvaros noteikto trokšņa mazināšanas pasākumu realizācija iespējama tikai ilgtermiņa plāna ietvaros, pie nosacījuma, ka pasākumu realizēšanai tiks atvēlēti līdzekļi valsts budžetā.

Rīcības plānu izstrādes ietvaros analizēta arī 4 plānoto apvedceļu (Baltezera, Siguldas, Ķekavas un Iecavas) akustiskā ietekme. Apvedceļu izbūves rezultātā būtiski tiktu samazināts trokšņa līmenis visās minētajās teritorijās. Apvedceļu izbūves izmaksas rīcības plāna ietvaros nav vērtētas.

Nākamajos 5 gados varētu tikt uzsākta Ķekavas apvedceļa būvniecība, pēc kura ekspluatācijas uzsākšanas, trokšņa ietekmes līmenis samazinātos ~3 000 iedzīvotājiem.

Izvērtējot visu analizēto pasākumu akustisko ietekmi, konstatēts, ka to ieviešanas rezultātā būtiski tiktu samazināts to iedzīvotāju skaits, kas dzīvo pie augstiem trokšņa līmeņiem (skat. 10. tabulu). Kopumā dzīves vides kvalitāte varētu uzlaboties vairāk nekā 4 600 mājokļos ar ~ 41 tūkst. iedzīvotāju.

10. tabula. Noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaits pirms un pēc pasākumu realizācijas

	Trokšņa rādītāja L_{nakts} līmenim (dB(A)) pakļauto iedzīvotāju skaits						
	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75
Pirms pasākumu realizācijas	22 312	14 023	10 605	4 282	993	99	3
Pēc pasākumu realizācijas	23 442	12 765	7 970	2 223	646	49	0

6. PĀRSKATS PAR PLĀNOTAJIEM TROKŠŅA PĀRVALDĪBAS PASĀKUMIEM

Rīcības plānu izstrādes laikā plānoti informatīvie un izpētes pasākumi, kas tuvākajā nākotnē tiešā veidā neietekmēs trokšņa līmeņa samazināšanu, bet palielinās sabiedrības informētību un sniegs zināšanas par līdz šim neizmantotām trokšņa mazināšanas iespējām. Rīcības plānu ietvaros nav vērtēti pasākumi kluso rajonu saglabāšanai, jo pētāmo autoceļu posmu troksnis neietekmē Rīgas aglomerācijā noteiktos klusos rajonus un VAS „Latvijas Valsts ceļi” nav informācijas par klusajiem rajoniem, kurus noteikušas citas pašvaldības, ievērojot Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasības.

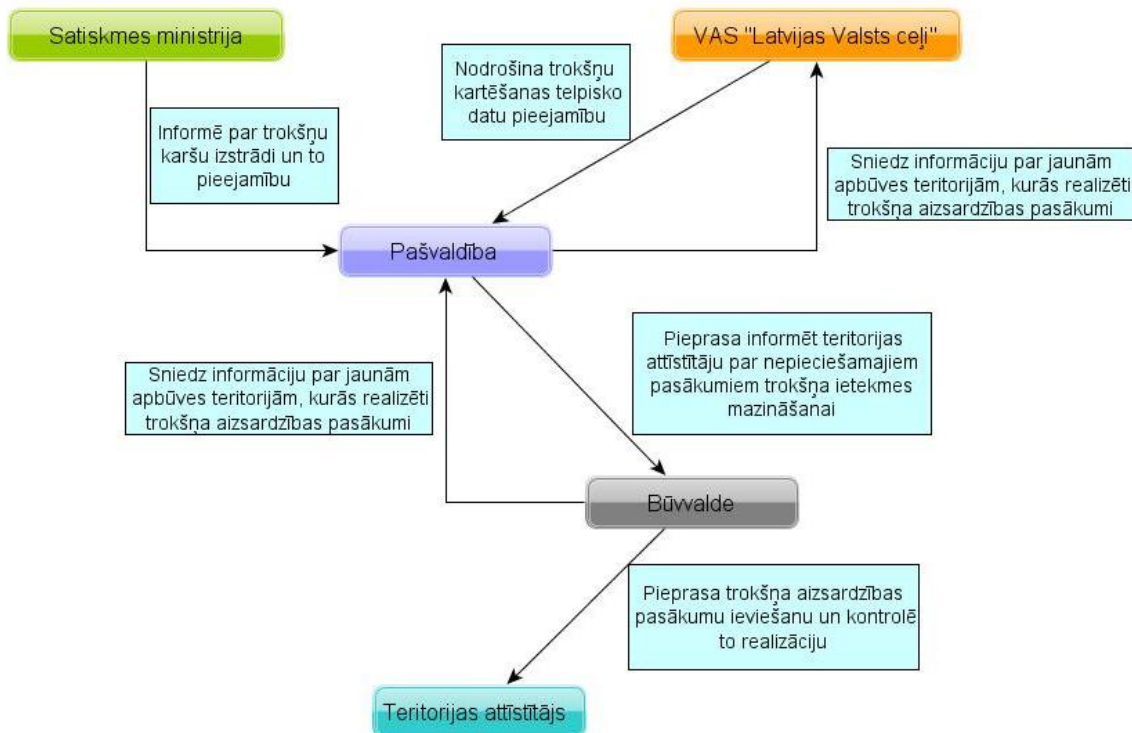
Kopējo autoceļa trokšņa līmeni ietekmē ne vien satiksmes intensitāte, kustības ātrums un transportlīdzekļu sastāvs, bet arī ceļa seguma kvalitāte. Autoceļu regulāra uzturēšana nodrošina vides trokšņa līmeņa nepalielināšanos un vietās, kur ceļa seguma kvalitāte ir slikta – trokšņa līmeņa pazemināšanos. Saskaņā ar „Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. – 2020. gadam”⁴, vairākos autoceļu posmos nākamajos 5 gados plānota ceļa seguma kvalitātes uzlabošana. Ceļa seguma kvalitātes uzturēšana šo rīcības plānu ietvaros nav vērtēta kā trokšņa samazināšanas pasākums, tomēr tas uzskatāms par prioritāru pasākumu esošās situācijas nepasliktināšanai.

6.1 PLĀNOTIE INFORMATĪVIE PASĀKUMI TROKŠŅA IETEKMES MAZINĀŠANAI

Iepriekšējos 5 līdz 7 gados ir būtiski pieaudzis to dzīvojamās apbūves teritoriju apjoms, kas atrodas tiešā autoceļu tuvumā, kā rezultātā kopējais autoceļu radītā trokšņa ietekmes līmenis ir palielinājies. Rīcības plānu izstrādes ietvaros tika analizēti arī vietējo pašvaldību teritorijas plānojumi, konstatējot, ka vēl aizvien ievērojamas, šobrīd neapbūvētas teritorijas plānots izmantot dzīvojamajai apbūvei. Ministru kabineta noteikumu Nr. 240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”, kas pieņemti 2013. gada 30. aprīlī, 147. punkts nosaka, ka **plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.** Vairāku pašvaldību teritorijas plānojumos, kas apstiprināti pēc minēto noteikumu spēkā stāšanās, šis punkts nav ņemts vērā, neierobežojot jaunu dzīvojamās apbūves teritoriju veidošanu vietās, kur autoceļa radītais troksnis pārsniedz trokšņa robežlielumus.

⁴ http://kartes.lvceli.lv/files/Projekti/Valsts%20autoceļu%20sakart%20progr_2014_2020_projekts_150513.pdf

Lai mazinātu nepamatotu sūdzību skaitu par trokšņa ietekmi un aktīvāk iesaistītu pašvaldības trokšņa jautājumu risināšanā, ir nepieciešams izstrādāt mehānismu, kas nodrošinātu plānoto apbūves teritoriju attīstītāju informēšanu par trokšņa ietekmi un to atbildību trokšņa ietekmes mazināšanai. Vienlaicīgi ir nepieciešams apkopot arī informāciju par jaunām apbūves teritorijām, kurās realizēti individuāli pasākumi trokšņa ietekmes mazināšanai. Plānotā pasākuma realizācijas kārtības shēma attēlota 1. attēlā. Plānotie informatīvie pasākumi tiešā veidā neietekmēs trokšņa līmeni autoceļa apkārtnē, bet sekmēs vietējo pašvaldību iesaistīšanos laicīgā potenciālo trokšņa problēmu novēršanā. Informatīvo pasākumu realizēšana būtu uzsākama uzreiz pēc rīcības plānu apstiprināšanas.



1.attēls. Informatīvo pasākumu realizācijas kārtība

6.2 PLĀNOTIE IZPĒTES PASĀKUMI TROKŠŅA IETEKMES MAZINĀŠANAI

Pēdējo gadu laikā ir pieaudzis to valstu skaits, kas trokšņa ietekmes mazināšanai no autoceļiem izmanto „klusos” ceļu segumus. Klusais ceļu segums ir īpašas struktūras un tekstūras asfaltbetona segums, kas samazina to trokšņa līmeni, kas rodas automašīnu riepu un ceļa seguma kontakta rezultātā. Šobrīd Eiropā ir izstrādāti un tiek izmantoti vairāki kluso segumu veidi, kas Latvijā valsts ceļu tīklā līdz šim nav izmantoti. Galvenais faktors, kas līdz šim ir ierobežojis kluso segumu izmantošanu Latvijā, ir informācijas trūkums par šo segumu piemērotību Latvijas apstākļiem, piemēram, seguma izturību, īpašībām ziemas apstākļos, akustisko efektivitāti, uzturēšanas un izbūves izmaksām. Lai novērstu informācijas trūkumu un apzinātu kluso segumu lietošanas iespējas Latvijā, ir nepieciešams veikt pieejamo segumu materiālu izpēti, piemērotības analīzi, testēšanu un izmantošanas normatīvā regulējuma izstrādi.

Lai gan izpētes projekta realizācijai būtu neieciešams ievērojams laiks un finanšu līdzekļi, pozitīva rezultāta gadījumā, klusie ceļu segumi būtu izmantojami ne tikai tajos autoceļu posmos, kuriem tiek izstrādātas stratēģiskās trokšņa kartes, bet arī citos ceļu posmos visā Latvijas teritorijā.

7. PLĀNOTO PASĀKUMU IEVIEŠANAS KĀRTĪBA

Izvērtējot visus plānotos pasākumus, tika noteikti 10 prioritārie pasākumi, kas sakārtoti ieteicamajā ieviešanas kārtībā:

1. Informatīvie pasākumi;
2. „Kluso” ceļa segumu izpēte;
3. Ķekavas apvedceļa izbūve;
4. Iecavas apvedceļa izbūve;
5. Baltezera apvedceļa izbūve;
6. Siguldas apvedceļa izbūve;
7. Trokšņa barjeru un grunts vaļņu izbūve diskomforta zonā „Salaspils”;
8. Trokšņa barjeru izbūve diskomforta zonā „Saulkalne”;
9. Trokšņa barjeru izbūve diskomforta zonā „Ikšķile”;
10. Trokšņa barjeru un grunts vaļņu izbūve diskomforta zonā „Vangaži”.

8. RĪCĪBAS PLĀNU REZULTĀTU NOVĒRTĒŠANAS KĀRTĪBA

Pamatojoties uz deleģēšanas līgumu, kas noslēgts starp Satiksmes ministriju un VAS „Latvijas Valsts ceļi”, rīcības plānā paredzētos pasākumus, ministrijas piešķirtā budžeta ietvaros, realizēs VAS „Latvijas Valsts ceļi”. Rīcības plāni trokšņa samazināšanai tiek pārskatīti ne retāk kā reizi piecos gados, kā arī pārstrādāts, ja notiek izmaiņas, kas ietekmē esošo stāvokli attiecībā uz troksni.

Rīcības plānu ieviešanas rezultātu novērtēšana tiks veikta izstrādāto rīcības plānu pārskatīšanas laikā 2018. gadā. Rīcības plānu izpildes novērtējumu veiks VAS „Latvijas Valsts ceļi”, apkopojot informāciju par plānoto pasākumu ieviešanu vai to aktuālo statusu un ieviesto pasākumu rezultātiem. Apkopotā informācija tiks izvērtēta un ņemta vērā, pārskatot rīcības plānus un definējot mērķus un uzdevumus nākamajam plānošanas periodam.

9. PĀRSKATS PAR SABIEDRĪBAS INFORMĒŠANU UN PAR SABIEDRĪBAS IESNIEGTAJIEM PRIEKŠLIKUMIEM

2013. gada maijā tika nosūtīta informatīva vēstule pašvaldībām, kuru teritoriju ietekmē autoceļu posmu radītais troksnis. Vēstulē pašvaldības tika informētas par rīcības plānu izstrādes uzsākšanu un iespējām sniegt priekšlikumus saistībā ar plānu izstrādi. Konkrēti priekšlikumi rīcības plānu izstrādei no pašvaldībām netika saņemti.

Saskaņā ar 2014. gada 7. janvāra Ministru kabineta noteikumu Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasībām 2014. gada 11. februārī tika uzsākta izstrādāto rīcības plānu sabiedriskā apspriešana, publicējot paziņojumu par apspriešanu laikrakstā „Latvijas Vēstnesis”. Informācija par izstrādāto trokšņa samazināšanas rīcības plāna projektu un tā sabiedrisko apspriešanu tika ievietota Satiksmes ministrijas mājas lapā un nosūtīta arī pašvaldībām, uz kuru teritoriju attiecas trokšņa samazināšanas rīcības plāna īstenošana, t.i., Ādažu, Babītes, Baldones, Carnikavas, Garkalnes, Grobiņas, Ikšķiles, Inčukalna, Krimuldas, Ķeguma, Ķekavas, Iecavas, Lielvārdes, Mārupes, Ogres, Olaines, Ozolnieku, Salaspils, Saulkrastu, Sigulda, Stopiņu novada, kā arī Jūrmalas un Rīgas pilsētas pašvaldībai. Rīcības plāna projekts sabiedriskās apspriešanas laikā bija pieejams VAS „Latvijas Valsts ceļi” mājas lapā, kā arī ar to varēja iepazīties VAS „Latvijas Valsts ceļi”.

Sabiedriskās apspriešanas laikā par izstrādātajiem rīcības plāniem saņemti 20 priekšlikumi no iedzīvotājiem, pašvaldībām un draudzes. Komentāri tika izteikti par rīcības plānu saturu, rīcības

plānu projektos ietvertajiem trokšņa mazināšanas pasākumiem un plānoto pasākumu ieviešanas kārtību. Pārskats par saņemtajiem priekšlikumiem un to izvērtējumu pieejams izstrādātajos rīcības plānos.