



Latvijas Valsts ceļi



**Rīcības plāns vides trokšņa  
samazināšanai valsts autoceļu posmiem  
2019.-2023. gadam**

## SATURS

Saturs.....	1
levads .....	2
1. nodaļa. Informācija par autoceļu posmiem, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai .....	3
2. nodaļa. Trokšņa pārvaldības normatīvais regulējums .....	6
3. nodaļa. Trokšņa kartēšanas rezultātu kopsavilkums .....	7
4. nodaļa. Trokšņa radīto kaitīgo seku novērtējums un akustiskā diskomforta zonu noteikšana	11
5. nodaļa. Informācija par iepriekš izstrādātajiem plāniem vides trokšņa samazināšanai un līdz šim veiktajām darbībām, kas ietekmējušas trokšņa piesārņojuma līmeni .....	16
6. nodaļa. Rīcības plāna izstrādes ietvaros vērtētie pasākumi trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanai .....	18
7. nodaļa. Vērtēto pasākumu izmaksu, efektivitātes un ieguvumu novērtējums .....	21
8. nodaļa. Trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanas pasākumi, kurus plānots veikt turpmāko 5 gadu laikā .....	23
9. nodaļa. Pārskats par pasākumiem trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanai, kuru ieviešana varētu tikt veikta nākamajos plānošanas periodos .....	25
10. nodaļa. Rekomendētie pasākumi teritorijas plānošanai un jaunu apbūves teritoriju aizsardzībai pret trokšņa piesārņojumu .....	26
11. nodaļa. Rīcības normatīvā regulējuma pilnveidošanai un trokšņa piesārņojuma samazināšanai nacionālā mērogā .....	29
12. nodaļa. Rīcības plāna īstenošanas un rezultātu novērtēšanas kārtība .....	30
13. nodaļa. Pārskats par sabiedrības informēšanu un sabiedrības sniegtajiem priekšlikumiem .	31

### Pielikumi

1. pielikums. Trokšņa radīto kaitīgo seku novērtējums
2. pielikums. Akustiskā diskomforta zonu noteikšana
3. pielikums. Pasākumi trokšņa emisijas samazināšanai
4. pielikums. Pasākumi trokšņa izkliedes ierobežošanai
5. pielikums. Plānoto pasākumu izmaksu, efektivitātes un ieguvumu novērtējums

Elektroniskais pielikums ietver rīcības plānu un pielikumus elektroniskā formātā, plānoto pasākumu un trokšņa izkliedes kartes, akustiskā diskomforta zonu kartes, plānoto pasākumu un trokšņa aprēķinu telpiskos datus \*.shp datņu formātā.

## 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 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 transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs – VAS "Latvijas Valsts ceļi". Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" nosaka kārtību rīcības plānu izstrādei.

Saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp VAS „Latvijas Valsts ceļi” un SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, rīcības plāna izstrādi autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā, veica minētais uzņēmums.

Šis rīcības plāns ietver:

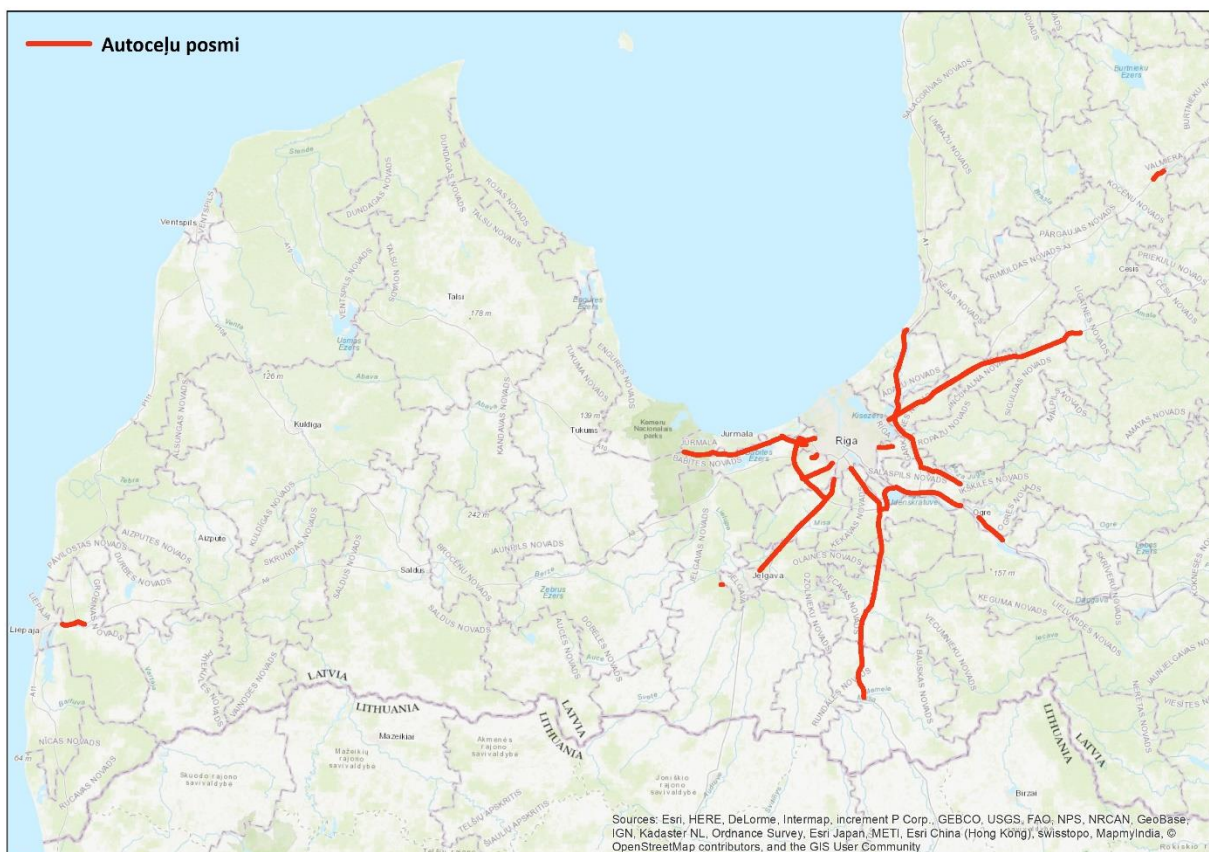
- Informāciju par autoceļu posmiem, kuriem izstrādāts šis rīcības plāns;
- Uz vides troksni attiecināmo normatīvo aktu aprakstu;
- Stratēģiskās trokšņu kartēšanas rezultātu apkopojumu;
- Informāciju par akustiskā diskomforta zonu noteikšanu un trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanu;
- Pārskatu par iepriekš plānotajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem un iepriekš izstrādātajiem rīcības plāniem trokšņa samazināšanai;
- Šī rīcības plāna ietvaros vērtēto trokšņa samazināšanas pasākumu aprakstu;
- Vērtēto pasākumu izmaksu, efektivitātes un ieguvumu novērtējumu;
- Informāciju par trokšņa samazināšanas pasākumiem, kurus plānots veikt nākamo 5 gadu laikā;
- Pārskatu par plānotajiem ilgtermiņa attīstības projektiem un pasākumiem trokšņa mazināšanai;
- Informāciju par rekomendācijām pašvaldībām un likumdevējam;
- Informāciju par rīcības plāna īstenošanas un rezultātu novērtēšanas kārtību;
- Pārskatu par sabiedrības informēšanu un par sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem.

Šī Rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādi 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. NODAĻA. INFORMĀCIJA PAR AUTOCEĻU POSMIEM, KURIEM TIEK IZSTRĀDĀTS RĪCĪBAS PLĀNS VIDES TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAI

Šis Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai ir izstrādāts valsts autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte 2014. gadā pārsniedza 3 milj. transportlīdzekļu gadā. Kopējais posmu garums ir 288,6 km, no kuriem 256,74 km ir valsts galvenie autoceļi, 29,56 km – valsts reģionālie autoceļi, bet 2,3 km – vietējie autoceļi. Informācija par autoceļu posmiem, kuriem tiek izstrādāts šis rīcības plāns, ir apkopota 1. tabulā, un pārskata karte ir apskatāma 1. attēlā. Kā redzams attēlā, lielākā daļa autoceļu posmu, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns, ir novietota Rīgas tuvumā.



1. attēls. Valsts autoceļu posmu, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns, novietojums

Šiem autoceļu posmiem 2017. gadā tika izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes, kas izmantotas par pamatu trokšņa samazināšanas pasākumu plānošanai. Pamatojoties uz stratēģiskās trokšņu kartes rezultātiem, tika konstatēts, ka autotransporta radītais trokšnis ietekmē 30 pašvaldību teritorijas (pārsniedz zemākos vides trokšņa robežlielumus) – Ādažu, Babītes, Baldones, Bauskas, Carnikavas, Garkalnes, Grobiņas, Iecavas, Ikšķiles, Inčukalna, Jelgavas, Ķeguma, Ķekavas, Kocēnu, Krimuldas, Līgatnes, Mārupes, Ogres, Olaines, Ozolnieku, Ropažu, Salaspils, Saulkrastu, Siguldas, Stopiņu un Tukuma novadus, kā arī Jelgavas, Jūrmalas, Liepājas un Rīgas pilsētas.

Autoceļu posmi, kuriem ir izstrādāts rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai, šķērso gan reti apdzīvotas teritorijas, kurās dominē lauksaimniecības un mežu zemes, gan teritorijas ar augstu iedzīvotāju blīvumu, piemēram, Ādaži, Sigulda, Salaspils, Ikšķile, Iecava, Ķekava, Jaunolaine, Babīte, Mārupe un Grobiņa. Blīvi apdzīvotās teritorijās autoceļu posmu tuvumā ir novietotas gan mazstāvu, gan daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas. Kopumā autoceļu tuvumā (teritorija

līdz 2 km attālumā no ceļa, kurai izstrādātas stratēģiskās trokšņa kartes) dzīvo apmēram 300 tūkst. iedzīvotāju.

1. tabula. Valsts autoceļu posmi, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns

Autoceļa Nr.	ES ceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posma nosaukums	Posms no .... kilometra	Posms līdz .... kilometra	Vidējā satiksmes intensitāte diennaktī	Garums (km)
A1	E67	Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)	A2 - Draudzības iela Ādažos	0,00	6,94	21 122	6,94
			Draudzības iela Ādažos – V45	6,94	13,03	12 065	6,09
			V45 – V101	13,03	21,30	10 561	8,27
A2	E77	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)	Rīga – A1	12,41	14,13	34 315	1,72
			A1 – Garkalne	14,13	21,52	23 134	7,39
			Garkalne – Inčukalns	25,52	37,71	15 510	16,19
			Inčukalns – Sigulda	37,71	51,46	10 748	13,75
			Sigulda – Līgatne	51,46	63,31	9 603	11,85
A3	E264	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	P11 – Valmiera	62,95	66,18	11 045	3,23
A4		Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)	A1 – P2	0,00	4,88	14 453	4,88
			P2 – P4	4,88	9,36	8 950	4,48
			P4 – P5	9,36	14,30	9 492	4,94
A5	E77	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)	A6 – P90; P85	0,00	7,00	9 154	7,00
			P90; P85 – A7	7,00	8,65	11 229	1,65
			A8 – A9	21,82	35,35	8 535	13,53
			A9 – A10	35,35	38,20	17 589	2,85
			A10 – Babīte	38,20	40,85	12 866	2,65
A6	E22	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	Rīga – Salaspils	17,37	19,13	24 137	1,76
			Salaspils – A4	19,13	22,96	20 454	3,83
			A4 – Ikšķīle	22,96	29,35	15 239	6,39
			Ikšķīle – Ogre	29,35	34,00	14 819	4,65
			Ogre – Ķegums	39,05	46,98	8 239	7,93
A7	E67	Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)	Rīga – V2	7,90	9,78	22 991	1,88
			V2 – Ķekava	9,78	17,06	16 706	7,28
			Ķekava – A5	17,06	19,43	13 697	2,37
			A5 – Iecava	19,43	44,60	11 057	25,17
			Iecava – Bauska	44,60	65,41	9 184	20,81
A8	E77	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	Rīga – A5	9,97	15,10	18 908	5,13
			A5 – Olaine	15,10	22,08	22 701	6,98
			Olaine – P100	22,08	30,46	15 290	8,38
A9		Rīga (Skulte)–Liepāja	P106 – Liepāja	186,12	191,69	10 534	5,57
A10	E22	Rīga–Ventspils	Rīga – A5	13,45	15,37	38 605	1,92
			A5 – Jūrmala	15,37	19,49	36 216	4,12

Autoceļa Nr.	ES ceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posma nosaukums	Posms no ... kilometra	Posms līdz ... kilometra	Vidējā satiksmes intensitāte diennaktī	Garums (km)
			Jūrmalas robeža – pagrieziens uz Sloku	19,49	38,16	10 237	18,67
			Jūrmala – Ķemeru pagr.	38,16	44,65	8 375	6,49
P4		Rīga–Ērgļi	Rīga – P5	7,94	9,62	18 750	1,68
P5		Ulbroka–Ogre	A4 – P10	9,45	19,87	8 232	10,42
P97		Jelgava–Dobele–Annenieki	Jelgava – P98	8,06	8,52	8 910	0,46
P100		Jelgava–Dalbe	Ozolnieki – A8	3,66	10,39	8 350	6,73
P132		Rīga–Mārupe	Rīga – A5	1,80	10,94	9 101	9,14
P133		Lidostas “Rīga” pievedceļš	Kalneciema iela – lidosta “Rīga”	0,93	2,06	18 560	1,13
V20		Imanta–Babīte		0	2,30	8 959	2,30

## 2. NODAĻA. TROKŠŅA PĀRVALDĪBAS NORMATĪVAIS REGULĒJUMS

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 pamatprasības Latvijā ir pārņemtas likumā "Par piesārņojumu", deleģējot precīzas vides trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtības izstrādi Ministru kabinetam. 2014. gada 7. janvārī Ministru kabinets ir pieņēmis noteikumus Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", kuri 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 atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai.

Savukārt galvenās prasības ēku akustiskajiem rādītājiem nosaka Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumi "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 "Būvakustika"". Šī būvnormatīva prasības ir attiecināmas uz publiskās un dzīvojamās apbūves teritoriju ēkām. Būvnormatīvs nosaka būvakustisko pasākumu kopumu ar mērķi radīt cilvēkam labvēlīgu akustisko vidi ēkā un apbūvē kopumā. Tie ietver gan prettrokšņa pasākumus, gan akustiskās kvalitātes paaugstināšanas pasākumus.

Vides trokšņa robežlielumi ir noteikti Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 1. pielikumā. Spēkā esošie trokšņa robežlielumi attēloti 2. tabulā. Novērtējot vides trokšņa robežlielumus, ņem vērā pašvaldības teritorijas plānojumā noteikto galveno (primāro) teritorijas izmantošanas veidu. Saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumiem Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", aizsargjoslās gar autoceļiem minētie trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem.

2. tabula. Vides trokšņa robežlielumi

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi (dB(A))		
		L <sub>diena</sub>	L <sub>vakars</sub>	L <sub>nakts</sub>
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. NODAĻA. TROKŠŅA KARTĒŠANAS REZULTĀTU KOPSAVILKUMS

Trokšņa stratēģiskās kartes valsts autoceļu posmiem tika izstrādātas 2017. gadā atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasībām.

Trokšņa stratēģiskās kartes sagatavošanai izmantota Wölfel Meßsystem Software GmbH+Co K.G izstrādātā programmatūra IMMI 2014 (licences numurs S72/317). Trokšņa rādītāju novērtēšana veikta, izmantojot Francijā izstrādāto aprēķina metodi "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)", kas minēta izdevumā "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6" un Francijas standartā XPS 31-133.

Trokšņa novērtēšanai un kartēšanai tika piemēroti šādi trokšņa rādītāji:

- $L_{diena}$ , kas raksturo diskomfortu dienas laikā;
- $L_{vakars}$ , kas raksturo vakarā radušos diskomfortu;
- $L_{nakts}$ , kas raksturo trokšņa radītos miega traucējumus;
- $L_{dvn}$ , kas raksturo trokšņa radīto kopējo diskomfortu.

Novērtējot trokšņa rādītājus, tika ņemts vērā, ka dienas periods ilgst 12 stundas – no plkst. 7:00 līdz 19:00, vakara periods ilgst 4 stundas – no plkst. 19:00 līdz 23:00, bet nakts periods ilgst 8 stundas – no plkst. 23:00 līdz 7:00.

Lai novērtētu iedzīvotāju skaitu, uz kuriem iedarbojas troksnis, stratēģiskās trokšņa kartēšanas laikā tika veikti trokšņa līmeņa aprēķini pie dzīvojamo ēku fasādēm, nosakot katras ēkas skaļāko fasādi. Dati par deklarēto iedzīvotāju skaitu ēkās iegūti no Iekšlietu ministrijas Pilsonības un migrāciju lietu pārvaldes. Lai noteiktu teritorijas, kurās tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, stratēģiskās trokšņa kartēšanas laikā tika sagatavotas konfliktkartes, par pamatu izmantojot sagatavotās trokšņa kartes rādītājiem  $L_{diena}$ ,  $L_{vakars}$ ,  $L_{nakts}$  un pašvaldību teritorijas plānojumos noteikto teritorijas izmantošanas veidu.

Sagatavotās trokšņa stratēģiskās kartes, kā arī kopsavilkumi par trokšņa kartēšanas procesu ir pieejami VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā.

Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto teritorijas platību ir iekļauta 3. tabulā. Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu attēlota 4. – 7. tabulā, bet informācija par teritorijas platību, kurā tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, attēlota 8. tabulā.

#### 3. tabula. Trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība

Trokšņa rādītājs	Kopējā teritorijas platība (km <sup>2</sup> ), kurā trokšņa līmenis pārsniedz		
	>55 dB (A)	>65 dB (A)	>75 dB (A)
$L_{diena}$	122,6	29,4	4,0
$L_{vakars}$	93,5	21,2	0,7
$L_{nakts}$	42,5	8,1	-
$L_{dvn}$	159,2	36,7	6,7



4. tabula. Trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits rādītājam  $L_{diēna}$

Autoceļa Nr.	Trokšņa līmenis						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
A1	2 602	1 424	656	245	139	31	-
A2	6 829	3 687	2 093	346	39	38	-
A3	556	151	63	35	24	-	-
A4	3 016	945	176	42	6	-	-
A5	4 361	2 173	571	135	15	-	-
A6	7 777	3 694	2 473	2 052	308	6	-
A7	7 977	3 672	1 237	979	476	89	-
A8	4 094	2 790	733	532	124	21	-
A9	1 098	386	63	19	8	-	-
A10	3 055	1 742	991	131	13	-	-
P4	347	203	213	56	29	4	-
P5	213	65	110	29	28	16	-
P97	72	18	2	7	-	-	-
P100	627	390	513	231	3	-	-
P132	1 044	465	1 365	648	348	-	-
P133	33	24	4	3	6	-	-
V20	235	119	57	10	-	-	-

5. tabula. Trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits rādītājam  $L_{vakars}$

Autoceļa Nr.	Trokšņa līmenis						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
A1	2 418	1 493	401	263	75	18	-
A2	6 242	2 809	1 225	229	45	-	-
A3	340	123	38	35	24	-	-
A4	2 149	595	92	12	-	-	-
A5	3 806	1 700	408	41	15	-	-
A6	5 669	3 156	2 138	1 378	57	3	-
A7	6 757	2 684	1 352	670	247	15	-
A8	4 324	998	620	404	52	-	-
A9	978	262	45	8	5	-	-
A10	2 081	1 824	567	30	5	-	-
P4	312	226	123	44	24	-	-
P5	106	119	65	33	16	-	-
P97	51	9	8	-	-	-	-
P100	474	312	475	182	-	-	-
P132	966	1458	130	917	38	-	-
P133	15	22	-	8	1	-	-
V20	184	101	29	5	-	-	-

6. tabula. Trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits rādītājam  $L_{nakts}$

Autoceļa Nr.	Trokšņa līmenis						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
A1	1 539	399	261	76	16	-	-
A2	3 183	620	165	41	-	-	-
A3	119	52	21	24	-	-	-
A4	809	107	13	-	-	-	-
A5	1 615	375	58	3	-	-	-

A6	3 098	2 223	1 172	35	3	-	-
A7	3 073	1 247	760	223	14	-	-
A8	997	654	376	44	-	-	-
A9	268	48	5	5	-	-	-
A10	1 755	412	18	5	-	-	-
P4	166	124	43	24	-	-	-
P5	122	63	32	16	-	-	-
P97	9	7	-	-	-	-	-
P100	254	604	15	-	-	-	-
P132	1 423	129	916	27	-	-	-
P133	9	-	8	1	-	-	-
V20	89	24	5	-	-	-	-

7. tabula. Trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits rādītājam  $L_{dvn}$

Autoceļa Nr.	Trokšņa līmenis						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
A1	2 863	2 225	1 103	350	196	65	-
A2	8 118	4 949	2 888	440	107	41	-
A3	655	240	117	17	21	24	-
A4	3 612	1 675	412	73	10	-	-
A5	5 094	3 298	1 085	301	25	-	-
A6	8 410	4 667	2 829	2 563	526	17	3
A7	9 948	5 019	2 036	1 221	604	196	3
A8	4 432	3 563	845	559	336	22	-
A9	1 203	844	140	39	5	5	-
A10	5 390	2 128	1 477	219	11	5	-
P4	524	263	209	61	20	24	-
P5	308	81	117	46	29	16	-
P97	106	26	8	7	-	-	-
P100	991	437	186	610	3	-	-
P132	2 001	711	1 382	272	743	19	-
P133	66	28	9	3	6	-	-
V20	832	168	61	15	5	-	-

8. tabula. Teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz robežlielumus

Autoceļa Nr.	Teritorijas platība (km <sup>2</sup> )		
	$L_{diena}$	$L_{vakars}$	$L_{nakts}$
A1	1,634	3,422	3,463
A2	2,296	3,908	3,596
A3	0,232	0,504	0,342
A4	0,743	1,580	1,783
A5	0,784	1,840	1,808
A6	1,445	2,118	2,049
A7	3,965	7,142	7,193
A8	2,116	3,108	3,005
A9	0,201	0,394	0,323
A10	1,325	3,137	2,699
P4	0,151	0,249	0,235
P5	0,145	0,284	0,278
P97	0,013	0,025	0,039

P100	0,075	0,122	0,111
P132	0,634	1,247	0,815
P133	0,142	0,260	0,072
V20	0,081	0,122	0,117

#### 4. NODAĻA. TROKŠŅA RADĪTO KAITĪGO SEKU NOVĒRTĒJUMS UN AKUSTISKĀ DISKOMFORTA ZONU NOTEIKŠANA

Vides trokšņa piesārņojums var radīt gan diskomfortu, gan kaitējumu sabiedrības veselībai, tādēļ kaitīgo seku novērtējums ir būtisks, lai apzinātu ar trokšņa piesārņojumu saistīto problēmu nozīmīgumu un mērķtiecīgi plānotu risinājumus ietekmes samazināšanai. Trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanai, atbilstoši 2014. gada 7. janvāra Ministru kabineta noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasībām, tika izmantota:

- sakarība starp trokšņa radīto diskomfortu un trokšņa rādītāju  $L_{dvn}$  troksnim, ko rada ceļu satiksme;
- sakarība starp trokšņa radītiem miega traucējumiem un trokšņa rādītāju  $L_{nakts}$  troksnim, ko rada ceļu satiksme.

Trokšņa radītā diskomforta un miega traucējumu novērtēšanai tika izmantota Eiropas Vides aģentūras ieteiktā novērtēšanas kārtība<sup>1</sup>. Trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanai tika izmantots arī Pasaules Veselības organizācijas rekomendētais indekss – invaliditātes koriģētie dzīves gadi jeb *DALY* (*disability-adjusted life-years*). *DALY* indekss ir slimību sloga mērvienība, kas tiek izteikta kā slimību, invaliditātes vai priekšlaicīgas nāves rezultātā zaudēto dzīves gadu summa. *DALY* indeksa vērtības aprēķinātas trokšņa radītajam diskomfortam, trokšņa radītiem miega traucējumiem, vides troksnim kā kardiovaskulāro (koronāro sirds) slimību, tinnitus (troksnis ausīs, kas saglabājas nepastāvot ārējiem trokšņa avotiem) un kognitīvu traucējumu (izpaužas kā motorikas, koordinācijas un komunikācijas traucējumi bērniem vecumā no 5 – 14 gadiem) ierosinātājam. *DALY* indeksa aprēķināšanai tika izmantota Pasaules Veselības organizācijas rekomendētā kārtība<sup>2</sup>.

Informācija par trokšņa kaitīgo seku novērtējuma metodiku un rezultātiem ir pievienota rīcības plāna 1. pielikumā. Trokšņa negatīvās ietekmes aprēķins ir balstīts uz statistikas rādītājiem un nav izmantojams, lai raksturotu trokšņa ietekmi uz konkrētas personas veselību.

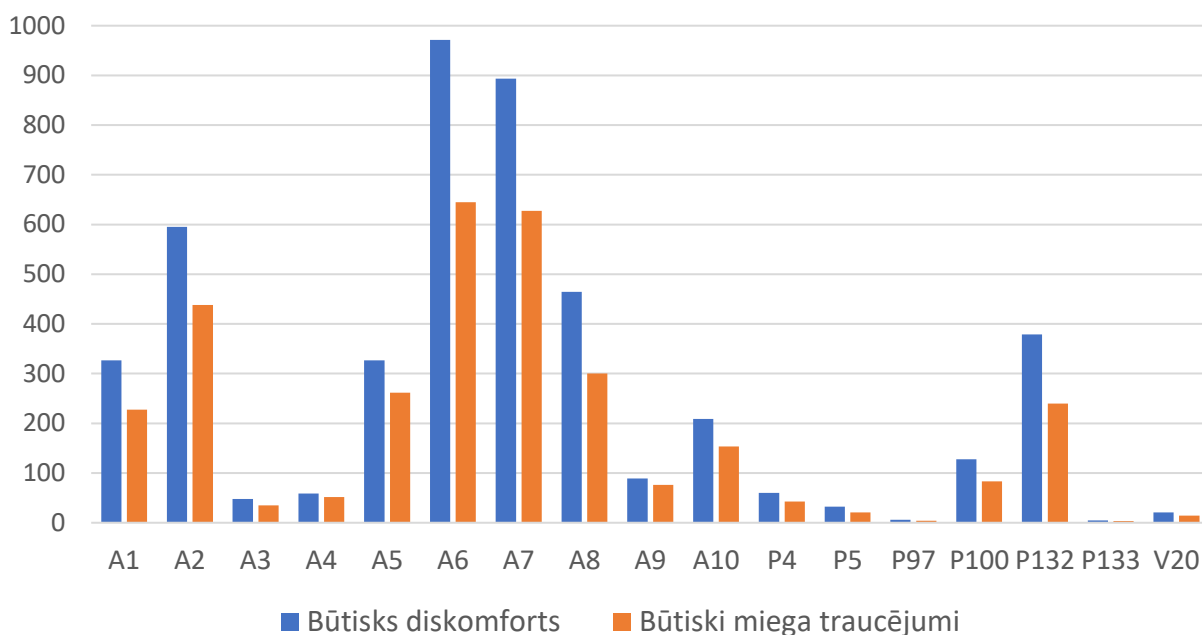
Pamatojoties uz aprēķinu rezultātiem, tika konstatēts, ka nozīmīgākā trokšņa negatīvā ietekme ir novērojama autoceļu A6, A7 un A2 tuvumā, kas skaidrojams ar to, ka minētie autoceļi šķērso vairākas blīvi apdzīvotas vietas, kurās mājokļi ar augstu iedzīvotāju skaitu ir izvietoti tiešā ceļa tuvumā. Aprēķinātie statistikas dati norāda, ka ar būtisku autotransporta radītu trokšņa diskomfortu saskaras apmēram 4 600 iedzīvotāju, bet ar būtiskiem trokšņa radītiem miega traucējumiem apmēram 3 200 iedzīvotāju (skat. 2. attēlu). Vairāk nekā puse no šiem iedzīvotājiem dzīvo trīs iepriekšminēto autoceļu tuvumā.

Aprēķinātā kopējā *DALY* indeksa vērtība visu autoceļu posmu tuvumā ir 404 invaliditātes koriģētie dzīves gadi. Augstākās *DALY* indeksa vērtības ir saistītas ar trokšņa radītiem miega traucējumiem (49% - 66% no *DALY* indeksa summas) un trokšņa radītu diskomfortu (31% - 37% no *DALY* indeksa summas), kas skaidrojams ar to, ka šīs ietekmes ir identificējamās pie zemāka trokšņa līmeņa nekā kardiovaskulārās slimības, tinnitus un kognitīvi traucējumi (skat. 3. attēlu).

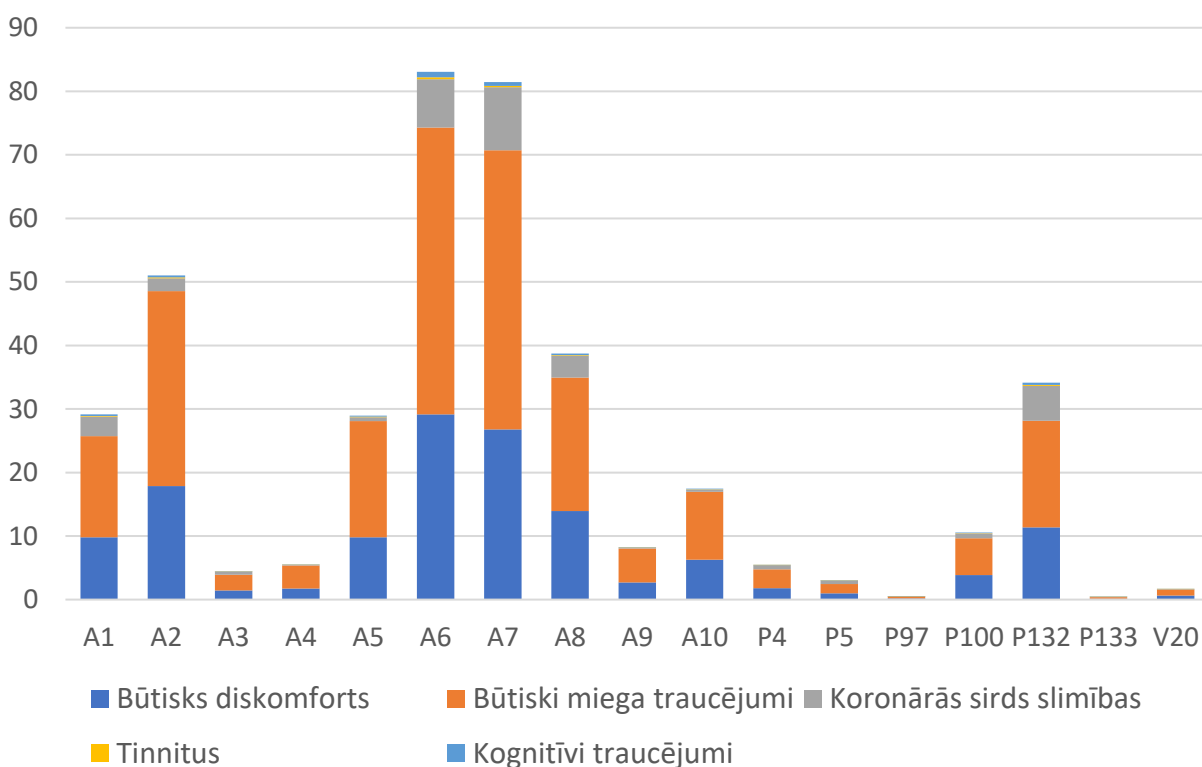
---

<sup>1</sup> European Environment Agency, *Good practice guide on noise exposure and potential health effects*, Copenhagen, 2010

<sup>2</sup> World Health Organization, *Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe*, Copenhagen, 2011



2. attēls. Autoceļu tuvumā dzīvojošo personu skaits, kas varētu saskarties ar būtisku diskomfortu un būtiskiem trokšņa radītiem miega traucējumiem.



3. attēls. DALY indeksa vērtības, kas raksturo trokšņa ietekmi uz sabiedrības veselību

Izstrādājot vides trokšņa samazināšanas plānu, trokšņa radīto kaitīgo seku novērtējums tika ņemts vērā, apzinot problēmu teritorijas jeb akustiskā diskomforta zonas, kā arī plānojot pasākumus vides trokšņa samazināšanai un novērtējot to efektivitāti.

Analizējot trokšņu stratēģiskās kartēšanas rezultātus, tika konstatēts, ka Latvijā noteiktie vides trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti plašās teritorijās visu autoceļu posmu tuvumā. Trokšņa līmenim, kas pārsniedz trokšņa robežlielumus, ir pakļautas gan blīvi apdzīvotas teritorijas, gan atsevišķas viensētas autoceļu tuvumā, gan plašas neapbūvētas teritorijas, kurās saskaņā ar pašvaldību teritorijas plānojumos noteikto plānoto izmantošanas veidu ir atļauta dzīvojamās apbūves izvietošana. Ņemot vērā kopējo paaugstināta trokšņa ietekmei pakļauto teritoriju platību, lokālu trokšņa mazinošo pasākumu plānošanai tika izvirzītas tikai nozīmīgākās akustiskā diskomforta zonas.

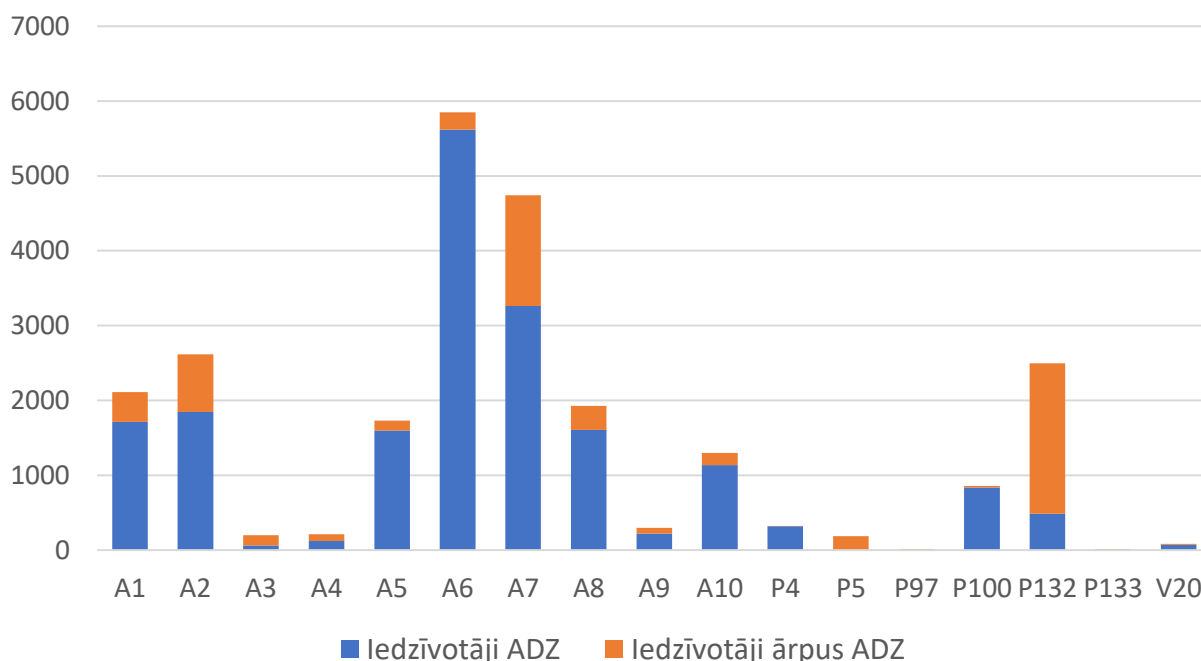
Lai identificētu tās apdzīvotas teritorijas autoceļu tuvumā, kur, pamatojoties uz stratēģiskās trokšņa kartēšanas rezultātiem, konstatēta nozīmīgākā vides trokšņa piesārņojuma radītā ietekme, tika veikti ietekmes līmeņa aprēķini un izdalītas akustiskā diskomforta zonas. Akustiskā diskomforta zonu noteikšanai tika izmantoti divi pamatkritēriji:

- augsts summārais vides trokšņa piesārņojuma līmenis, ko raksturo rādītājs  $L_{DVN}$ ;
- augsts iedzīvotāju blīvums,

un divi papildus kritēriji:

- iedzīvotāju blīvums teritorijā pārsniedz 250 iedz./km<sup>2</sup>;
- kopējais iedzīvotāju skaits akustiskā diskomforta zonā ir lielāks par 100.

Akustiskā diskomforta zonu izdalīšana tika veikta, vadoties pēc Eiropas Komisijas finansēta izpētes projekta *Qcity (Quiet City Transport)*<sup>3</sup> ietvaros izstrādātās metodikas. Plašāka informācija par akustiskā diskomforta zonu izdalīšanu ir sniegta rīcības plāna 2. pielikumā. Pielietojot minēto metodiku, tika noteiktas akustiskā diskomforta zonas, kurās dzīvo 74% no iedzīvotājiem, kas nakts periodā pakļauti par 45 dB (A) augstākam trokšņa līmenim (skat. 4. attēlu)



4. attēls. Iedzīvotāju skaits, kas dzīvo akustiskā diskomforta zonās (ADZ) un ārpus tām

<sup>3</sup> Detailed diagnostic of specific hot spots related to the particular attention areas of each site and related to people complaints. 2005 ([http://www.qcity.org/downloads/SP1/D1-02\\_ACL-ACC-AKR\\_24M.pdf](http://www.qcity.org/downloads/SP1/D1-02_ACL-ACC-AKR_24M.pdf))

Kopumā autoceļu tuvumā tika noteiktas 54 akustiskā diskomforta zonas. Akustiskā diskomforta zonas nav noteiktas valsts reģionālo autoceļu P5, P97 un P133 tuvumā, jo trokšņa ietekmei pakļautajās dzīvojamās apbūves teritorijās iedzīvotāju blīvums ir zemāks par 250 iedz./km<sup>2</sup> vai kopējais iedzīvotāju skaits ir mazāks par 100.

2004. gada 13. jūlijā tika apstiprināti Ministru kabineta noteikumi Nr.597 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", kuros tika noteikts, ka *teritorijā, kurā trokšņa rādītāja  $L_{nakts}$  vērtība pārsniedz šo noteikumu 2.pielikumā minēto trokšņa robežlielumu ne vairāk kā par 15 dB(A), pieļaujama vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā noteiktajam plānotajam (atļautajam) teritorijas izmantošanas veidam atbilstošu ēku būvniecība vai rekonstrukcija, ja tiek projektēti un īstenoti prettrokšņa pasākumi atbilstoši Latvijas būvnormatīvā LBN 016-03 "Būvakustika" noteiktajām prasībām.* Līdzvērtīgs nosacījums ir bijis spēkā arī grozītajās Ministru kabineta noteikumu redakcijās, kā arī tas ir pārņemts šobrīd spēkā esošajos 2014. gada 7. janvāra Ministru kabineta noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", kuru 14. punkts nosaka, ka *teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar trokšņa stratēģisko karti, kas izstrādāta atbilstoši šo noteikumu prasībām, vai vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2. pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ir pieļaujama ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 "Būvakustika" prasībām.*

Ņemot vērā iepriekš minēto normatīvo aktu prasības, var secināt, ka visās teritorijās, kurās apbūve ir veikta pēc 2004. gada un kurās autoceļu radītais trokšņa līmenis pārsniedz vides trokšņa robežlielumus, ēku, tajā skaitā dzīvojamu, būvniecība bija pieļaujama tikai pēc prettrokšņa pasākumu īstenošanas atbilstoši būvnormatīvu prasībām. Latvijas būvnormatīvos "Būvakustika" (2004. gada 29. aprīļa MK noteikumi Nr.468 (zaudējis spēku), 2011. gada 28. jūnija MK noteikumi Nr.499 (zaudējis spēku), 2015. gada 16. jūnija MK noteikumi Nr.312 (Spēkā esošs)) ir noteikti prettrokšņa pasākumu veidi, kas īstenojami teritorijas un būvju aizsardzībai pret troksni. Būvnormatīva prasības attiecināmas uz publiskām un dzīvojamām ēkām un apbūves teritorijām visā to funkcionēšanas ciklā, veicot izpēti un būvniecību. Būvnormatīva prasības ir obligātas visām juridiskajām un fiziskajām personām.

Pamatojoties uz iepriekš minēto normatīvo aktu prasībām, visas akustiskā diskomforta zonas ir klasificētas divās grupās:

- Teritorijas, kurās dominējošais apbūves apjoms veidots līdz 2004. gadam – 38 zonas;
- Teritorijas, kurās novērojams dominējošs apbūves apjoma pieaugums pēc 2004. gada – 16 zonas.

Teritorijas, kurās novērojams dominējošs apbūves apjoma pieaugums pēc 2004. gada, apbūves teritorijām un tajās izvietotajām dzīvojamajām ēkām vajadzētu būt aizsargātām pret trokšņa negatīvo ietekmi, to būvniecības laikā īstenojot Latvijas būvnormatīvos "Būvakustika" noteiktos prettrokšņa pasākumus. Trokšņa stratēģiskās kartes dati liecina par to, ka pasākumi apbūves teritoriju aizsardzībai pret troksni noteiktajās akustiskā diskomforta zonās nav īstenoti, jo trokšņa līmenis pārsniedz vides trokšņa robežlielumus. VAS "Latvijas Valsts ceļi" rīcībā nav informācijas par prettrokšņa pasākumiem, kas šajās teritorijās, tai skaitā ārpus valsts autoceļu aizsargjoslām, ir īstenoti būvju aizsardzībai pret troksni. Ja būvniecība šajās akustiskā diskomforta zonās ir veikta, neņemot vērā normatīvo aktu prasības, VAS "Latvijas Valsts ceļi" nevar uzņemties atbildību par citu personu neveiktajām darbībām un investēt valsts līdzekļus šo teritoriju aizsardzībai troksni. Jautājumi, kas saistīti ar trokšņa samazināšanu teritorijas, kurās novērojams dominējošs apbūves apjoma pieaugums pēc 2004. gada un kurās nav veikti pasākumi teritoriju

aizsardzībai pret troksni, ir jārisina vietējai pašvaldībai, kas ir atļāvusi teritorijas apbūvi un uzraudzījusi būvniecības procesu atbilstoši Būvniecības likumam un citiem saistošajiem normatīvajiem aktiem, tajā skaitā, ja nepieciešams, investējot pašvaldības līdzekļus prettrokšņa pasākumu ieviešanai.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, akustiskā diskomforta zonas, kurās dominējošais apbūves apjoms veidots līdz 2004. gadam, ir noteiktas kā 1. prioritātes zonas, bet akustiskā diskomforta zonas, kurās dominējošais apbūves apjoms veidots pēc 2004. gadam, ir noteiktas kā 2. prioritātes zonas. Trokšņa samazināšanas pasākumi 1. prioritātes zonu aizsardzībai ir jāievieš, izmantojot valsts finansējumu. Trokšņa samazināšanas pasākumus, kurus iespējams ieviest 2. prioritātes zonās ir jāievieš par teritorijas attīstītāju vai/un pašvaldības līdzekļiem, tomēr tos var finansēt arī no valsts budžeta līdzekļiem tad, kad ir rasts finansējums un ieviesti visi plānotie pasākumi 1. prioritātes zonās.

Noteiktās akustiskā diskomforta zonas tika izmantotas, lai plānotu lokālus trokšņa samazināšanas pasākumus – trokšņa barjeras un grunts vaļņus. Pamatojoties uz noteikto akustiskās diskomforta zonas prioritāti, katrai plānotajai trokšņa barjerai un grunts valnim tika noteikta arī finansējuma prioritāte.



## 5. NODAĻA. INFORMĀCIJA PAR IEPRIEKŠ IZSTRĀDĀTAJIEM PLĀNIEM VIDES TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAI UN LĪDZ ŠIM VEIKTAJĀM DARBĪBĀM, KAS IETEKMĒJUŠAS TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMA LĪMENI

Valsts autoceļu posmiem rīcības plāni vides trokšņa samazināšanai ir izstrādāti jau iepriekš – 2009. un 2014. gadā. Pārskats par autoceļu posmiem izstrādātajiem rīcības plāniem ir attēlots 9. tabulā. Ņemot vērā to, ka kritērijs rīcības plāna izstrādei ir satiksmes intensitāte, proti, tai jābūt lielākai par 3 milj. transportlīdzekļu gadā, posmu skaits, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns, var gan pieaugt, gan samazināties. Šajā rīcības plānā nav ietverts valsts galvenā autoceļa A6 posms no Ķeguma līdz Lielvārdei, kuram rīcības plāns tika izstrādāts 2014. gadā, jo satiksmes intensitāte minētajā posmā ir mazāka par 3 milj. transportlīdzekļu gadā.

9. tabula. Pārskats par rīcības plānu izstrādi

№	Autoceļa nosaukums	Posma nosaukums	Rīcības plāns 2009. gadā	Rīcības plāns 2014. gadā
A1	Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)	A2 - Draudzības iela Ādažos		
		Draudzības iela Ādažos - V45		
		V45 – V101		
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)	Rīga – A1		
		A1 – Garkalne		
		Garkalne – Inčukalns		
		Inčukalns – Sigulda		
		Sigulda – Līgatne		
A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	P11 – Valmiera		
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)	A1 – P2		
		P2 – P4		
		P4 – P5		
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)	A6 – P90; P85		
		P90; P85 – A7		
		A8 – A9		
		A9 – A10		
		A10 – Babīte		
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	Rīga – Salaspils		
		Salaspils – A4		
		A4 – Ikšķile		
		Ikšķile – Ogre		
		Ogre – Ķegums		
A7	Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)	Rīga – V2		
		V2 – Ķekava		
		Ķekava – A5		
		A5 – Iecava		
		Iecava – Bauska		
A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	Rīga – A5		
		A5 – Olaine		
		Olaine – P100		
A9	Rīga (Skulte)–Liepāja	P106 – Liepāja		
A10	Rīga–Ventspils	Rīga – A5		
		A5 – Jūrmala		

Ceļ №	Autoceļa nosaukums	Posma nosaukums	Rīcības plāns 2009. gadā	Rīcības plāns 2014. gadā
		Jūrmalas robeža – pagrieziens uz Sloku		
		Jūrmala – Ķemeru pagr.		
P4	Rīga–Ērgļi	Rīga – P5		
P5	Ulbroka–Ogre	A4 – P10		
P97	Jelgava–Dobele–Annenieki	Jelgava – P98		
P100	Jelgava–Dalbe	Ozolnieki – A8		
P132	Rīga–Mārupe	Rīga – A5		
P133	Lidostas “Rīga” pievedceļš	Kalneciema iela – lidosta “Rīga”		
V20	Imanta–Babīte			

Izvērtējot 2014. gadā izstrādātā rīcības plāna, kas balstīts uz 2013. gadā izstrādāto trokšņa karšu datiem, ietvaros plānotos pasākumus trokšņa piesārņojuma samazināšanai, tika identificēti trīs nozīmīgi risinājumi, kas sekmējuši trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanos un ietekmes nepalielināšanu.

2014. gadā izstrādātais rīcības plāns paredzēja, ka pēc Automaģistrāles E22 posma Kranciems – Koknese būvniecības pabeigšanas būtiski varētu samazināties satiksmes intensitāte uz valsts galvenā autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) posma Rīga – Lielvārde, ietekmējot trokšņa piesārņojuma līmeni posma tuvumā esošajās apdzīvotajās teritorijās. Minētais automaģistrāles posms tika nodots ekspluatācijā 2013. gada nogalē. Satiksmes intensitātes uzskaites dati apliecina, ka satiksmes intensitāte uz autoceļa A6 ir samazinājusies. Nozīmīgāko ietekmi ir radījis kravas transporta intensitātes samazinājums.

2014. gadā izstrādātie trokšņa samazināšanas rīcības plāni valsts autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir lielāka nekā 3 milj. transportlīdzekļu gadā, paredzēja, ka VAS “Latvijas Valsts ceļi” veiks klusāku ceļa segumu pielietošanas iespēju izpēti. 2016. gadā VAS “Latvijas Valsts ceļi” sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes Transportbūvju institūtu ir uzsākusi izpēti projektu “Asfalta maisījuma noturība pret plastiskām deformācijām. Plānkārtas ceļa segas dilumkārtas slāņu (BBTM) un citu bituminēto segumu atjaunošanas un pārbūves tehnoloģiju izpēte”. Šis projekts ir uzskatāms par nozīmīgu daļu no iepriekš aprakstītā kluso segumu izpēti projekta. Šobrīd izpēte vēl nav pabeigta, realizējot visas trīs 2014. gadā izstrādātajos trokšņa samazināšanas rīcības plānos norādītās izpēti fāzes, tādēļ uzsāktās izpēti turpināšanas iespējas būtu jāvērtē arī šajā rīcības plānošanas periodā.

Pēdējo gadu laikā aktīvi tiek veikta ceļa segumu atjaunošana valsts autoceļu posmos. 2014. gadā izstrādātajos rīcības plānos ceļa segumu atjaunošana tika identificēta kā nozīmīgs risinājums, kas kavē trokšņa piesārņojuma līmeņa palielināšanos. Iepriekšējo 3 gadu laikā seguma atjaunošana ir veikta 36% to autoceļu posmu, kuriem tiek izstrādāts šis rīcības plāns.

Laika periodā pēc iepriekšējā rīcības plāna izstrādes ir novērojami arī negatīvi faktori, kas ietekmējuši trokšņa ietekmes līmeņa pieaugumu. Par šādiem faktoriem ir uzskatāma satiksmes intensitātes pieaugums, kas novērojams gandrīz visos autoceļu posmos, kā arī jaunu dzīvojamās apbūves teritoriju veidošana tiešā autoceļu tuvumā, ignorējot normatīvo aktu prasības, kas pieprasa dzīvojamo un publisko apbūvi paredzēt ārpus teritorijām, kurās pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, un apbūves veidošanas gadījumā realizēt pasākumus aizsardzībai pret troksni.

## 6. NODAĻA. RĪCĪBAS PLĀNA IZSTRĀDES IETVAROS VĒRTĒTIE PASĀKUMI TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMA UN IETEKMES LĪMEŅA SAMAZINĀŠANAI

Lai samazinātu autotransporta radīto trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeni, ir iespējams veikt gan tehniskus, gan administratīvus (netiešus) pasākumus, kas vērsti uz trokšņa emisijas samazināšanu, trokšņa izkliedes ierobežošanu, kā arī apbūves teritoriju plānošanu un aizsardzību.

Izstrādājot rīcības plānu tiem autoceļu posmiem, kuros satiksmes intensitāte ir lielāka nekā 3 milj. transportlīdzekļu gadā, tika vērtēti šādi pasākumi trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanai:

1. trokšņa emisijas samazināšana:
  - transporta plūsmas samazināšana, novirzot to uz apvedceļiem vai jauniem autoceļiem;
  - klusāka autotransporta izmantošanas veicināšana;
  - klusāku ceļa segumu pielietošana;
  - trokšņa emisijas samazināšana, veicot savlaicīgu autoceļu seguma atjaunošanu;
2. trokšņa izkliedes ierobežošana:
  - trokšņa barjeru un grunts vaļņu izbūve;
  - meža teritoriju un apstādījumu saglabāšana;
3. apbūves teritoriju plānošana un aizsardzība:
  - dzīvojamās un publiskās apbūves teritoriju plānošana, ievērojot esošo trokšņa piesārņojuma līmeni;
  - būvju aizsardzība pret trokšņa ietekmi.

Nozīmīga loma trokšņa pārvaldības procesā ir sabiedrības informētībai par jautājumiem, kas saistīti ar vides trokšņa piesārņojumu un ietekmi, tādēļ rīcības plāna ietvaros ir vērtētas tās rīcības, kuras VAS "Latvijas Valsts ceļi" veic un plāno veikt, lai nodrošinātu tās informācijas pieejamību, kas saistīta ar autotransporta radīto trokšņa piesārņojumu.

Plašāka informācija par katru no rīcības plāna izstrādes ietvaros vērtētajiem pasākumiem ir sniegta 3. – 5. pielikumā. Vērtējot pasākumus, tika analizēta to akustiskā efektivitāte, izmaksas, kā arī noteikta atbildīgā persona, kas varētu veikt šādu pasākumu ieviešanu. Plašāka informācija par plānoto pasākumu izmaksām, efektivitāti, ieguvumiem un zaudējumiem ir sniegta rīcības plāna 7. nodaļā, kā arī 5. pielikumā.

Pārskats par vērtētajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem katrā akustiskā diskomforta zonā ir attēlots 9. tabulā.

9. tabula. Pārskats par vērtētajiem pasākumiem

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Akustiskā diskomforta zona	Vērtētie pasākumi		
			Trokšņa barjeras	Grunts vaļņi	Apvedceļa vai jauna autoceļa būvniecība
A1	Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži)	Baltezers			
		Stapriņi			
		Ādaži			
A2	Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene)	Garkalne			
		Vangaži			

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Akustiskā diskomforta zona	Vērtētie pasākumi		
			Trokšņa barjeras	Grunts vaļņi	Apvedceļa vai jauna autoceļa būvniecība
		Gauja			
		Sigulda			
A3	Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka)	Kocēni			
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers – Saulkalne)	Upesciems			
		Amatnieki			
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte)	Dārziņi			
		Jaunmārupe			
		Brīvkalni			
		Piņķi			
		Piņķi II			
		Beberi			
		Babīte			
		Babīte II			
A6	Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	Salaspils			
		Ikšķile			
		Ciemupe			
		Ķegums			
A7	Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)	Krustkalni			
		Rāmava			
		Titurģa			
		Lapenieki			
		Katlakalns			
		Katlakalns II			
		Ķekavas pļavas			
		Ķekavas pļavas II			
		Ķekavas pļavas III			
		Ķekava			
		Ķekava II			
		Iecava			
		Zorģi			
		Code			
A8	Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene)	Medemciems			
		Lubauģi			
		Jaunolaine			
		Pārolaine	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus, lokālus pasākumus		
A9	Rīga (Skulte)–Liepāja	Grobiņa			
A10	Rīga–Ventspils	Babīte			
		Piņķi II			
		Saliēna			
		Spunģiems			

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Akustiskā diskomforta zona	Vērtētie pasākumi		
			Trokšņa barjeras	Grunts vaļņi	Apvedceļa vai jauna autoceļa būvniecība
P4	Rīga - Ērgļi	Dreiliņi	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus pasākumus		
		Ulbroka			
P100	Jelgava - Dalbe	Ozolnieki	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus pasākumus		
		Aizupes			
P132	Rīga – Mārupe	Mārupe	Akustiskā diskomforta zonās nav iespējams realizēt efektīvus pasākumus		
		Mārupe II			
		Mārupe III			
V20	Imanta – Babīte	Spilve			

Pamatojoties uz plānoto pasākumu izmaksu, efektivitātes, ieguvumu un zaudējumu novērtējuma rezultātiem, kā arī vērtējot valsts autoceļu tīkla attīstības plānus, tika noteikti tie pasākumi, kurus pietiekama finansējuma pieejamības gadījumā būtu iespējams realizēt nākamajos 5 gados (skat. 8. nodaļu), kā arī pasākumi, kuru realizācija būtu iespējama turpmākajos plānošanas periodos (skat. 9. nodaļu).

Rīcības plāna 10. nodaļā ir iekļautas rekomendācijas ietekmētajām pašvaldībām, kuras ieteicams ņemt vērā, veicot teritorijas plānošanu un būvniecības procesa uzraudzību, veicinot trokšņa ietekmes līmeņa samazināšanu noteiktā administratīvā teritorijā.

## 7. NODAĻA. VĒRTĒTO PASĀKUMU IZMAKSU, EFEKTIVITĀTES UN IEGUVUMU NOVĒRTĒJUMS

Plānojot pasākumus vides trokšņa samazināšanai, ir svarīgi apzināt to ieviešanas izmaksas, noteikt efektivitāti, kā arī novērtēt ieguvumus, kādus radīs šo pasākumu ieviešana. Salīdzinot ieguvumus, kurus sniegs plānoto pasākumu ieviešana, ir iespējams identificēt tos risinājumus, kas radīs lielāku trokšņa līmeņa un ietekmes samazinājumu par zemākām izmaksām, kā arī noteikt prioritātes pasākumu ieviešanai. Detalizēta informācija par pasākumu novērtēšanas metodiku un rezultātiem ir sniegta rīcības plāna 5. pielikumā.

Plānoto pasākumu efektivitātes novērtēšanai tika izmatoti divi risinājumi:

- trokšņa līmeņa modelēšana pirms un pēc pasākumu ieviešanas;
- aprēķini, kas balstīti uz statistikas datu analīzi, vērtējot iespējamos ieguvumus no pasākumu ieviešanas.

Veicot trokšņa piesārņojuma līmeņa modelēšanu pirms un pēc pasākumu ieviešanas, ir iespējams salīdzinoši precīzi novērtēt pasākumu ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni autoceļa tuvumā, kā arī apzināt to iedzīvotāju daļu, kuru aizsargās šo pasākumu ieviešana. Veicot aprēķinus, kas balstīti uz statistikas datu analīzi, ir iespējams indikatīvi prognozēt to trokšņa līmeņa samazinājumu, kuru radīs noteikta risinājuma realizācija un novērtēt šī risinājuma iespējamo ietekmi uz trokšņa piesārņojuma līmeni iedzīvotāju dzīves vietās. Modelēšana tika veikta vērtētajiem pasākumiem, kas paredz trokšņa barjeru, grunts vaļņu, apvedceļu un jaunu autoceļu būvniecību, bet indikatīva ietekmes novērtēšana tika veikta pasākumiem, kas paredz klusāku riepu lietošanu, transportlīdzekļu emisiju samazināšanu un autoceļu savlaicīgu uzturēšanu.

Veicot trokšņa modelēšanu un indikatīvu ietekmes novērtēšanu, tika iegūta informācija par trokšņa ietekmi pakļauto iedzīvotāju skaitu pirms un pēc risinājuma ieviešanas, kas izmantota ieguvumu un zaudējumu aprēķināšanai.

Šī rīcības plāna ietvaros plānoto trokšņa samazināšanas pasākumu vērtēšanai un salīdzināšanai, kā arī atmaksāšanās perioda aprēķināšanai tika izmantots Eiropas Vides aģentūras (EEA) izstrādātais modelis, kas veidots, lai novērtētu trokšņa izraisītās negatīvās sekas un izteiktu tās monetārā formā. Aprēķinu modeļa pamatā tiek izmantots Pasaules Veselības organizācijas rekomendētais indekss – invaliditātes korigētie dzīves gadi jeb *DALY* indekss (skat. 1. pielikumu).

Finansiālo ieguvumu un zaudējumu aprēķināšanai EEA rekomendē izmantot Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) un Pasaules Veselības organizācijas (WHO) noteiktās vērtības *DALY* indeksa izteikšanai monetārā vērtībā. Viena zaudēta dzīves gada jeb *DALY* vērtība nav konstanta, bet gan atkarīga no sabiedrības veselību ietekmējošā indikatora. Lai aprēķinātu finansiālos ieguvumus sabiedrības veselībai no plānoto pasākumu ieviešanas, tika izmantoti šādi EEA ieteiktie rādītāji:

- Dzīves statistiskā vērtība (*value of a statistical life (VSL)*) – 2 000 000 EUR;
- Dzīves gada statistiskā vērtība (*value of a statistical life year (VOLY)*) – 57 700 EUR;
- Diskonta likme – 4%.

Izmantojot Eiropas Vides aģentūras izstrādāto modeli, tika noteikti ieguvumi sabiedrības veselībai, kādus varētu radīt vērtēto pasākumu ieviešana, kas izteikti gan kā *DALY* indeksa vērtības samazinājums, gan kā monetāro zaudējumu samazinājums (EUR). Trokšņa barjeru un

grunts vaļņu būvniecības izmaksas tika salīdzinātas ar ieguvumiem sabiedrības veselībai, nosakot vērtēto pasākumu atmaksāšanās laiku.

Ieguvumu un zaudējumu aprēķinu rezultāti liecina par to, ka daļa rīcības plāna ietvaros vērtēto pasākumu ir neefektīvi un to ieviešanas izmaksas ievērojami pārsniedz to atmaksāšanās laiku. Pamatojoties uz aprēķinu rezultātiem, tika konstatēts, ka trokšņa barjeru un grunts vaļņu būvniecību ir lietderīgi veikt tajās apdzīvotās vietās autoceļu tuvumā, kurās ir augsts iedzīvotāju blīvums un to mājokļi ir novietoti tuvu autoceļam. Analizējot vērtēto pasākumu atmaksāšanās laiku, tika konstatēts, ka lietderīgi būtu realizēt tos pasākumus trokšņa samazināšanai, kas plānoti akustiskā diskomforta zonās "Ādaži", "Vangaži", "Kocēni", "Dārziņi", "Jaunmārupe", "Piņķi", "Beberi", "Salaspils", "Jaunolaine" un "Mārupe III". Pārējās akustiskā diskomforta zonās plānoto trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešana šobrīd nav ekonomiski pamatota, vērtējot trokšņa ietekmi uz sabiedrības veselību.

Veiktā novērtējuma rezultāti liecina, ka efektīvākie risinājumi trokšņa ietekmes samazināšanai ir saistīti ar pasākumiem, kas vērsti uz trokšņa emisijas samazināšanu. Šie pasākumi ietekmē ievērojami plašākas teritorijas un lielāku iedzīvotāju skaitu, nekā trokšņa barjeru vai grunts vaļņu izbūve autoceļu tuvumā. Izbūvējot visas plānotās trokšņa barjeras un grunts vaļņus, labāka aizsardzība pret troksni tiks nodrošināta teritorijās, kurās dzīvo apmēram 55 tūkst. iedzīvotāju, bet, izbūvējot visus plānotos apvedceļus un jaunus ceļus, labāka aizsardzība pret troksni tiks nodrošināta teritorijās, kurās dzīvo apmēram 113 tūkst. iedzīvotāju. Pasākumi, kas vērsti autotransporta radītās trokšņa emisijas samazināšanu – klusāku riepu un automašīnu lietošana, ietekmētu ne tikai trokšņa līmeni to autoceļu posmu tuvumā, kuriem tiek izstrādāts šis rīcības plāns, bet gan visu valsts autoceļu, pašvaldības autoceļu un ielu tuvumā.

## **8. NODAĻA. TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMA UN IETEKMES LĪMEŅA SAMAZINĀŠANAS PASĀKUMI, KURUS PLĀNOTS VEIKT TURPMĀKO 5 GADU LAIKĀ**

Nākamo 5 gadu laikā veicamo trokšņa samazināšanas pasākumu apjoms ir atkarīgs no pieejamā finansējuma apjoma. Šajā rīcības plāna nodaļā ir apkopota informācija par tiem trokšņa samazināšanas pasākumiem, kurus pietiekama finansējuma pieejamības gadījumā VAS "Latvijas Valsts ceļi" varētu realizēt nākamo 5 gadu laikā.

Veicot ieguvumu un zaudējumu sabiedrības veselībai novērtējumu, tika konstatēts, ka nozīmīga ietekme uz esošā trokšņa līmeņa nepalielināšanu ir savlaicīgi veiktiem autoceļu atjaunošanas darbiem, kuru rezultātā tiek samazināts trokšņa emisijas pieaugums, kas rodas, transportlīdzekļiem pārvietojoties pa autoceļiem ar deformētu ceļa segumu. Iepriekšējo 3 gadu laikā VAS "Latvijas Valsts ceļi" ir veikuši seguma atjaunošanas vai pastiprināšanas darbus apmēram 105 km garos autoceļu posmos jeb 36% no visu posmu garuma, kuriem tiek izstrādāts šis rīcības plāns. Nākamo 5 gadu laikā VAS "Latvijas Valsts ceļi" plāno veikt seguma atjaunošanas vai pastiprināšanas darbus vairākos autoceļu posmos, kuriem tiek izstrādāts šis rīcības plāns. Šobrīd vēl nav pieejams precīzs plāns par tiem autoceļu posmiem, kurus laika periodā līdz 2023. gadam ir paredzēts atjaunot, tomēr paredzams, ka seguma atjaunošanas darbi sekmēs trokšņa emisiju un ietekmes samazināšanu.

Nozīmīgs objekts, kura būvniecību ir plānots uzsākt nākamo 5 gadu laikā, ir Ķekavas apvedceļš. Šī objekta būvniecība būtiski ietekmēs trokšņa piesārņojuma līmeni autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) tuvumā, uzlabojot akustisko kvalitāti teritorijās, kurās dzīvo apmēram 12 tūkst. iedzīvotāju.

Pietiekama finansējuma pieejamības gadījumā VAS "Latvijas Valsts ceļi" varētu uzsākt arī lokālo trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanu, izbūvējot trokšņa barjeras un grunts vaļņus. Lai noteiktu tos lokālos trokšņa samazināšanas pasākumus, kuru ieviešana radītu vislielāko labumu sabiedrības veselībai par samērīgām izmaksām, ir veikts visu plānoto pasākumu efektivitātes, ieguvumu un zaudējumu izvērtējums (skat. 7. nodaļu un 5. pielikumu). Plānoto pasākumu ieviešanas prioritāte tika noteikta atbilstoši to atmaksāšanās laikam, proti, vispirms ir paredzēts ieviest tos pasākumus, kuru atmaksāšanās laiks ir viszemākais.

Nākamo 5 gadu laikā nav paredzēts būvēt trokšņa barjeras vai grunts vaļņus tajās akustiskā diskomforta zonās, kurās nepieciešamais investīciju apjoms trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanai pārsniedz ieguvumu sabiedrības veselībai apmēru, proti, barjeru vai grunts vaļņu atmaksāšanās laiks ir lielāks nekā to ekspluatācijas laiks. Trokšņa barjeras un grunts vaļņi par valsts līdzekļiem netiks būvēti arī 2. prioritātes akustiskā diskomforta zonās, kurās trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešana būtu jāveic pašvaldībai.

Investējot līdzekļus trokšņa barjeru un grunts vaļņu būvniecībā, ir ieteicams ievērot šādu prioritāro kārtību:

1. Trokšņa barjeru un grunts vaļņu izbūve akustiskā diskomforta zonā "Salaspils" – kopējās izmaksas 1 264 300 €,
2. Trokšņa barjeru izbūve akustiskā diskomforta zonā "Jaunmārupe" – kopējās izmaksas 656 500 €,
3. Trokšņa barjeru izbūve akustiskā diskomforta zonās "Piņķi" un "Beberi" – kopējās izmaksas 716 800 € (no tām 522 000 € ir valsts finansējums),



4. Trokšņa barjeru un grunts vaļņa izbūve akustiskā diskomforta zonā "Vangaži" – kopējās izmaksas 734 400€,
5. Trokšņa barjeru izbūve akustiskā diskomforta zonā "Ādaži" – kopējās izmaksas 1 852 400 € (no tām 1 757 800 € ir valsts finansējums),
6. Trokšņa barjeru izbūve akustiskā diskomforta zonā "Dārziņi" – kopējās izmaksas 1 092 600 €,
7. Trokšņa barjeru izbūve akustiskā diskomforta zonā "Jaunolaine" – kopējās izmaksas 1 834 300 € (no tām 1 520 800 € ir valsts finansējums).

Tajās akustiskā diskomforta zonās, kurās ir nepieciešama gan 1. prioritātes, gan 2. prioritātes pasākumu ieviešana (Beberi, Ādaži, Jaunolaine), pirms to ieviešanas ir nepieciešams vienoties ar attiecīgo pašvaldību par 2. prioritātes pasākumu finansēšanas kārtību.

Kopējais valsts finansējuma apjoms, kas būtu nepieciešams, lai ieviestu lokālos trokšņa samazināšanas pasākumus akustiskā diskomforta zonās "Salaspils", "Jaunmārupe", "Piņķi", "Beberi", "Vangaži", "Ādaži", "Dārziņi" un "Jaunolaine", ir apmēram 7,6 milj. EUR.

Plānojot trokšņa barjeru un grunts vaļņu būvniecību, ieteicams ņemt vērā tos attīstības plānus, kas saistīti ar konkrēta autoceļa posma izmantošanu, neparedzot barjeras vai vaļņus vietās, kur to ekspluatācijas laikā varētu tikt veikta autoceļa paplašināšana vai pārbūve, kuras rezultātā iepriekš realizētais trokšņa samazināšanas pasākums ir jālikvidē.

Pietiekama finansējuma pieejamības gadījumā VAS "Latvijas Valsts ceļi" varētu turpināt uzsākto izpēti projektu "Asfalta maisījuma noturība pret plastiskām deformācijām. Plānkārtas ceļa segas dilumkārtas slāņu (BBTM) un citu bituminēto segumu atjaunošanas un pārbūves tehnoloģiju izpēti", apzinot klusāku ceļa segumu pielietošanas iespējas Latvijā. Pozitīva izpēti rezultāta gadījumā un pietiekama finansējuma apstākļos VAS „Latvijas Valsts ceļi” tehnisko iespēju robežās izmantos „klusos” ceļa segumus, rekonstruējot trokšņa diskomforta zonās ietilpstošos autoceļu posmus.

Nākamajos 5 gados plānots veikt 5. pielikumā aprakstīto informatīvo pasākumu realizāciju, tādējādi sekmējot esošā trokšņa ietekmes līmeņa konservāciju un ietekmes nepalielināšanos. VAS „Latvijas Valsts ceļi” jau ir informējusi ietekmētās pašvaldības par stratēģisko trokšņu karšu izstrādi un pieejamību. VAS „Latvijas Valsts ceļi”, saņemot pašvaldības pieprasījumu, nodrošinās trokšņu kartēšanas telpisko datu pieejamību. Lai nodrošinātu informācijas pieejamību plašākai sabiedrības daļai, aktuālās trokšņa stratēģiskās kartes jau ir ievietotas VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā interaktīvu karšu formā. Nākamajos 5 gados VAS „Latvijas Valsts ceļi” plāno šo risinājumu uzturēt.

Nākamajos 5 gados veicamo pasākumu apjoms var tikt pārskatīts atbilstoši pieejamā finansējuma apjomam. Papildus finansējuma nodrošināšanas gadījumā VAS „Latvijas Valsts ceļi” var realizēt arī tos trokšņa mazināšanas pasākumus, kuru ieviešana ir atlikta, ievērojot prioritāro ieviešanas kārtību.

## **9. NODAĻA. PĀRSKATS PAR PASĀKUMIEM TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMA UN IETEKMES LĪMEŅA SAMAZINĀŠANAI, KURU IEVIEŠANA VARĒTU TIKT VEIKTA NĀKAMAJOS PLĀNOŠANAS PERIODS**

Rīcības plāna izstrādes ietvaros tika vērtēts ievērojams trokšņa samazināšanas pasākumu skaits, tomēr ne visus plānotos pasākumus būs iespējams realizēt nākamo 5 gadu laikā. Nozīmīgu ietekmi uz pasākumu ieviešanas ātrumu rada pieejamā finansējuma apjoms. Paredzams, ka nākamajos 5 gados netiks izbūvēti visi vērtētie apvedceļu posmi un jaunie autoceļi, vērtētās trokšņa barjeras un grunts vaļņi.

Tos trokšņa samazināšanas pasākumus, kurus nebūs iespējams ieviest šajā plānošanas periodā, ir iespējams realizēt turpmākajos plānošanas periodos. Ņemot vērā to, ka autotransporta radīto trokšņa piesārņojumu var ietekmēt ne tikai lokāli risinājumi trokšņa samazināšanai, bet arī reģionāla un globāla mēroga procesi, šī rīcības plāna ietvaros plānoto pasākumu ieviešanas nepieciešamību, apjomu un lietderību ir ieteicams pārskatīt pirms nākamā plānošanas perioda un precizēt atbilstoši aktuālajai akustiskajai situācijai.

Tajā pašā laikā ir ieteicams saglabāt šī rīcības plāna ietvaros noteikto trokšņa samazināšanas pasākumu veidu ieviešanas prioritāro kārtību. Pirmkārt, realizējot risinājumus, kas veicina trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa nepalielināšanu, piemēram, veicot savlaicīgu autoceļu uzturēšanu, kā arī plānojot apbūvi no trokšņa piesārņojuma aizsargātās teritorijās. Otrkārt, realizējot trokšņa samazināšanas pasākumus, kas vērsti uz trokšņa emisijas samazināšanu, jo to ieviešanas rezultātā tiek ietekmētas ievērojami plašākas teritorijas. Treškārt, teritorijās, kuru efektīvai aizsardzībai ir nepieciešams ieviest lokālus pasākumus, plānot un izbūvēt trokšņa barjeras vai grunts vaļņus.

Paredzams, ka pietiekama finansējuma pieejamības gadījumā pēc šī plānošanas perioda beigām VAS "Latvijas Valsts ceļi" pakāpeniski varētu izbūvēt plānotos apvedceļus un jaunus ceļus, būtiski samazinot trokšņa piesārņojuma līmeni lielākajās apdzīvotajās vietās, kā arī izbūvēt trokšņa barjeras vai grunts vaļņus tajos autoceļu posmos, kur šādu pasākumu ieviešana ir ekonomiski pamatota.

## 10. NODAĻA. REKOMENDĒTIE PASĀKUMI TERITORIJAS PLĀNOŠANAI UN JAUNU APBŪVES TERITORIJU AIZSARDZĪBAI PRET TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMU

Liela nozīme autotransporta radītā trokšņa ietekmes samazināšanas procesā ir ne vien tiem pasākumiem, kas veicina trokšņa emisijas samazināšanu un ierobežo trokšņa izkliedi, bet arī korektai teritorijas un apbūves plānošanai. Izvietojot trokšņa jutīgus objektus – dzīvojamās apbūves teritorijas, veselības, sociālās aprūpes un izglītības iestādes, autoceļu tuvumā, ir jāņem vērā transporta radītais trokšņa piesārņojums un jāplāno pasākumi ietekmes samazināšanai.

Jau 2004. gada 13. jūlijā Ministru kabinets, pieņemot noteikumus Nr. 597 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība"<sup>4</sup>, noteica, ka *teritorijā, kurā trokšņa rādītāja  $L_{nakts}$  [...] vērtība pārsniedz šo noteikumu 2. pielikumā minēto trokšņa robežlielumu ne vairāk kā par 15 dB (A), pieļaujama vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā noteiktajam plānotajam (atļautajam) teritorijas izmantošanas veidam atbilstošu ēku būvniecība vai rekonstrukcija, ja tiek projektēti un īstenoti prettrokšņa pasākumi atbilstoši Latvijas būvnormatīvā LBN 016–03 "Būvakustika" noteiktajām prasībām. Attiecīgā pašvaldība var atļaut dzīvojamās mājas rekonstrukciju, ja pēc rekonstrukcijas nav plānots būtiski palielināt iedzīvotāju skaitu un iedzīvotāji ir brīdināti par trokšņa robežlielumu pārsniegšanu un ir piekrituši rekonstrukcijai.*

Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 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.*

Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumi Nr. 312 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 "Būvakustika"" nosaka, ka *akustiskā diskomforta zonas ir vides apgabali, kuros pārsniegti attiecīgajai teritorijai noteiktie normatīvajos aktos reglamentētie trokšņa robežlielumi un tajās pieļaujama tādu ēku atrašanās, kuru ārējo norobežojošo konstrukciju skaņas izolācija nodrošina atbilstošus skaņas līmeņus iekšējās saskaņā ar šo būvnormatīvu un citiem normatīvajiem aktiem par pieļaujamo trokšņu līmeni.*

Esošais valsts normatīvais regulējums ierobežo iespējas trokšņa jutīgus objektus, kas netiek aizsargāti pret trokšņa negatīvo ietekmi, izvietot teritorijās, kur novērojams tāds trokšņa līmenis, kas pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos vides trokšņa robežlielumus. Diemžēl, kā norāda līdzšinējā pieredze, vietējās pašvaldības, plānojot teritorijas izmantošanu un atļaujot apbūves veidošanu, lielākoties ignorē šīs normatīvo aktu prasības, tādejādi neveicinot autotransporta radītā trokšņa piesārņojuma ietekmes līmeņa samazināšanu.

Gandrīz visu autoceļu posmu tuvumā pēc iepriekšminētā normatīvā regulējuma stāšanās spēkā ir veidotas jaunas apbūves teritorijas un izvietoti trokšņa jutīgi objekti. Par nozīmīgākajiem šāda veida objektiem ir uzskatāmi apbūves veidošana Ķekavas novadā autoceļa A7 tuvumā, Lubaušu ciemats Olaines novadā autoceļa A8 tuvumā, Spilves ciemats Babītes novadā pie autoceļiem A5 un V20, jaunas apbūves teritorijas Ikšķiles novadā autoceļa A6 tuvumā u.c. Ekonomiskās recesijas laikā no 2008. līdz 2012. gadam jaunu apbūves teritoriju veidošanas intensitāte samazinājās,

---

<sup>4</sup> Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” ir zaudējuši spēku un 2014. gada 7. janvārī ir aizstāti ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”

tomēr pēdējos gados ir novērojams attīstītāju un pašvaldību intereses pieaugums veidot jaunas dzīvojamās apbūves teritorijas autoceļu tuvumā.

Lai gan normatīvais regulējums nosaka prasības, kas jāņem vērā, projektējot jaunas dzīvojamās vai publiskās ēkas autoceļu trokšņa ietekmes zonā, proti, to ārējo norobežojošo konstrukciju skaņas izolācijas rādītājiem jānodrošina iespēja ievērot trokšņa robežlielumus iekštelpās. Autoceļu trokšņa ietekmes zonā varētu atrasties mājokļi ar īpašu skaņas izolāciju – ēkas, kas aprīkotas ar īpašu skaņas izolāciju pret viena veida vai vairāku veidu vides trokšņiem un tādām ventilācijas vai gaisa kondicionēšanas iekārtām, kas dod iespēju pastāvīgi saglabāt izolētību no vides trokšņa.

2012. un 2016. gadā, izstrādājot trokšņa stratēģiskās kartes, pašvaldībām tika lūgta informācija par to teritorijā izvietotajiem mājokļiem ar īpašu skaņas izolāciju. 2012. gadā autoceļu tuvumā nebija neviena šāda mājokļa, bet 2016. gadā bija 1 mājoklis Garkalnes novadā. Esošā situācija liecina par to, ka Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumu Nr. 312 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 "Būvakustika"" un 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasības būvniecības procesā netiek ņemtas vērā, radot jaunus trokšņa jutīgus objektus autoceļu tuvumā.

Lai gan VAS "Latvijas Valsts ceļi" pēc trokšņu karšu izstrādes veic ietekmēto pašvaldību informēšanu, kā arī teritorijas plānošanas procesa ietvaros norāda uz apbūves teritoriju plānošanu trokšņa ietekmes zonā, ne vienmēr šī informācija tiek ņemta vērā, pieņemot lēmumus par teritorijas attīstību.

Normatīvo aktu prasību ignorēšana var ne vien veicināt jaunu trokšņa jutīgu objektu izvietojumu autoceļu trokšņa ietekmes zonā, bet arī palielināt izdevumus, kas saistīti ar šo teritoriju aizsardzību pret troksni. Trokšņa ietekmētu teritoriju izmantošana dzīvošanai var negatīvi ietekmēt arī sabiedrības veselību. Jau 2014. gadā, izstrādājot rīcības plānus vides trokšņa samazināšanai, tika identificētas tās jaunās apbūves teritorijas, kas veidotas pēc trokšņa pārvaldību regulējošo normatīvo aktu spēkā stāšanās. Identificētās teritorijas tika noteiktas kā 2. prioritātes akustiskā diskomforta zonas, kurās trokšņa aizsardzības pasākumu ieviešana ir jāveic pašvaldībai, kas pieļāvusi apbūvi vai teritorijas attīstītājam, ja, izsniedzot atļauju būvniecībai, pašvaldība šādas prasības ir izvirzījusi.

Šī rīcības plāna izstrādes procesā pieeja trokšņa samazināšanas pasākumu plānošanai, kas paredz apbūves teritoriju klasificēšanu pēc to attīstības laika, nav mainīta, identificējot tās trokšņa diskomforta zonas, kuru aizsargāšana ir VAS "Latvijas Valsts ceļi" atbildības sfēra, un tās trokšņa diskomforta zonas, kuru aizsardzības nodrošināšana ir jāveic pašvaldībām. Plašāka informācija par trokšņa diskomforta zonu noteikšanu ir sniegta rīcības plāna 2. pielikumā, bet iespējamo pasākumu vērtējums 4. un 5. pielikumā. VAS "Latvijas Valsts ceļi" neplāno investēt līdzekļus 2. prioritātes pasākumu ieviešanai.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" nevēlas ierobežot to teritoriju attīstību, kas izvietotas autoceļu tuvumā, apzinoties infrastruktūras pieejamības nozīmi, tomēr šai attīstībai ir jānotiek saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, nodrošinot to, ka šajās teritorijās vai ēkās izvietotie iedzīvotāji ir informēti par trokšņa iespējamo negatīvo ietekmi uz viņu veselību un tiek aizsargāti pret troksni.

Lai nākotnē samazinātu jaunu trokšņa jutīgu objektu izvietojumu autoceļu trokšņa ietekmes zonā, VAS "Latvijas Valsts ceļi" arī turpmāk informēs pašvaldības par trokšņa kartēšanas rezultātiem, sniedzot tām aktuālāko informāciju par trokšņa piesārņojumu.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" kompetencē nav tādu lēmumu pieņemšana, kas saistīta ar teritorijas izmantošanas plānošanu un būvniecības procesa regulēšanu pašvaldībās, tādēļ šī rīcības plāna ietvaros VAS "Latvijas Valsts ceļi" var tikai aicināt pašvaldības ņemt vērā trokšņa iespējamo ietekmi uz iedzīvotājiem.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" rekomendē pašvaldībām, veicot teritorijas plānošanu, ņemt vērā Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 147. punkta prasības un neplānot autoceļu trokšņa ietekmes zonā tādas apbūves teritorijas, kurās tiek pārsniegti Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 2. pielikumā noteiktie vides trokšņa robežlielumi. Tādu teritoriju, kurām piemērojami vides trokšņa robežlielumi, plānošana autoceļu trokšņa ietekmes zonā būtu pieļaujama tikai tādos gadījumos, ja pirms šo teritoriju atļautās izmantošanas uzsākšanas tiek realizēti pasākumi trokšņa piesārņojuma samazināšanai vidē.

Izsniedzot būvatļauju dzīvojamo un publisko ēku būvniecībai vai atjaunošanai esošās apbūves teritorijās, kurās tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, pašvaldības būvvaldei būtu jāizvirza nosacījums projektēšanai, kas pirms būvniecības uzsākšanas ļautu pārliecināties par to, ka plānotā ēka projektēta atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumu Nr. 312 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 "Būvakustika"" prasībām un ēka tiks aprīkota ar īpašu skaņas izolāciju pret viena veida vai vairāku veidu vides trokšņiem un tādām ventilācijas vai gaisa kondicionēšanas iekārtām, kas dod iespēju pastāvīgi saglabāt izolētību no vides trokšņa.

Ievērojot iepriekšminētās rekomendācijas, pašvaldības sekmētu autotransporta radīta trokšņa ietekmes nepalielināšanu.

## **11. NODAĻA. NORMATĪVĀ REGULĒJUMA PILNVEIDOŠANA UN TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMA SAMAZINĀŠANA NACIONĀLĀ MĒROGĀ**

Izstrādājot šo rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai un vērtējot dažāda veida pasākumu iespējamo ietekmi gan uz trokšņa piesārņojuma līmeni, gan uz sabiedrības veselību, tika identificēts nozīmīgs risinājums, kas varētu sekmēt autotransporta trokšņa piesārņojuma samazināšanu ne vien tajos autoceļu posmos, kuriem tiek izstrādāts šis plāns, bet gan valstī kopumā.

Kopš 2012. gada 1. novembra, Latvijā stājas spēkā ES regula Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu attiecībā uz:

- degvielas ietaupījumu, kas saistīts ar riepu rites pretestību,
- drošību, kas saistīta ar riepu vadāmību uz slapja ceļa,
- skaņas emisijas līmeni.

Balstoties uz riepas radītā trokšņa mērījumiem, kas salīdzināmi ar robežvērtībām, tiek noteikta riepas marķējuma klase:

- Ja riepas rites radītais trokšņa līmenis ir vismaz par 3 dB zemāks nekā robežvērtība, tad riepa var tikt uzskatīta par relatīvi klusu, un to apzīmē ar vienu skaņas vilni (I klase).
- Ja riepas rites radītais trokšņa līmenis nepārsniedz vai ir līdz 3 dB mazāks nekā robežvērtība, trokšņu klasi apzīmē ar diviem skaņas viļņiem (II klase).
- Savukārt, ja trokšņu līmenis ir lielāks par šo robežvērtību, riepas trokšņu līmenis tiek apzīmēts ar trīs viļņiem (III klase).

Balstoties uz novērtējuma rezultātiem, tika konstatēts, ka klusāku riepu izmantošanas potenciālā ietekme uz trokšņa piesārņojuma līmeni un sabiedrības veselību ir ievērojami lielāka nekā jebkura lokāla mēroga pasākuma ieviešanas gadījumā. Šobrīd marķējumam ir informatīvs raksturs, un patērētāji ir tiesīgi izvēlēties jebkādas riepas. Analīzes rezultātā konstatēts, ka klusākās (I klases) riepas vidēji (tirgū piedāvāto riepu cenas mediāna) ir par 9% dārgākas nekā II klases riepas un par 14% dārgākas nekā III klases riepas. Riepu iegādes cenas starpība var motivēt patērētājus iegādāties skaļākas riepas.

Lai motivētu iedzīvotājus un uzņēmumus izvēlēties klusākas autoriepas, būtu nepieciešams pārskatīt valsts mēroga atbalsta politiku klusāku riepu lietotājiem. Viens no iespējamajiem atbalsta politikas instrumentiem varētu būt diferencētas dabas resursu nodokļa likmes piemērošana riepām atkarībā no rites trokšņa kategorijas. Samazinot dabas resursa nodokļa likmi klusākām riepām vai palielinot to skaļajām, tiktu mazināta cenu atšķirība starp klusajām un skaļajām riepām, kas motivētu iedzīvotājus un uzņēmumus biežāk izvēlēties tieši klusākās riepas.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" kompetencē neietilpst nacionāla līmeņa normatīvā regulējuma pieņemšana un nodokļu vai atbalsta politiku izstrāde. Šī rīcības plāna izstrādes procesa ietvaros, un pēc tā apstiprināšanas VAS "Latvijas Valsts ceļi" plāno rosināt diskusiju un aicināt tās institūcijas, kas atbildīgas par nacionāla līmeņa normatīvā regulējuma pieņemšanu un nodokļu vai atbalsta politikas izstrādi, paust atbalsta pasākuma ieviešanas iespējām.

## **12. NODAĻA. RĪCĪBAS PLĀNA ĪSTENOŠANAS UN REZULTĀTU NOVĒRTĒŠANAS KĀRTĪBA**

Saskaņā ar likumu "Par piesārņojumu" transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs (VAS "Latvijas Valsts ceļi") ir atbildīgs par trokšņa rīcības plānu izstrādi un ieviešanu. Ņemot vērā to, ka VAS "Latvijas Valsts ceļi" iespējas realizēt pasākumus vides trokšņa samazināšanai ir atkarīgas no valsts piešķirtā budžeta apjoma, rīcības plānā vērtēto pasākumu ieviešanai ir nepieciešams gan Satiksmes ministrijas, gan likumdevēja atbalsts.

Rīcības plāna izstrādes ietvaros ir identificēti risinājumi, kas attiecas uz teritorijas plānošanu un atbalsta mehānismu veidošanu trokšņa emisiju samazināšanai. VAS "Latvijas Valsts ceļi" kompetencē nav šo risinājumu ieviešana, tādēļ tie formulēti rekomendāciju formā. Risinājumus, kas attiecas uz teritorijas plānošanu, var realizēt vietējās pašvaldības, bet atbalsta mehānismu veidošanu trokšņa emisiju samazināšanai ir iespējams realizēt nacionāla mēroga likumdošanas izmaiņu ietvaros.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 43. punktu, rīcības plāns trokšņa samazināšanai tiek pārskatīts ne retāk kā reizi piecos gados, kā arī pārstrādāts, ja notiek izmaiņas, kas ietekmē esošo stāvokli attiecībā uz troksni.

Rīcības plāna ieviešanas rezultātu novērtēšana tiks veikta izstrādātā rīcības plāna pārskatīšanas laikā 2023. gadā. Rīcības plāna 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 plānu un definējot mērķus un uzdevumus nākamajam plānošanas periodam.

### **13. NODAĻA. PĀRSKATS PAR SABIEDRĪBAS INFORMĒŠANU UN SABIEDRĪBAS SNIEGTAJIEM PRIEKŠLIKUMIEM**

Uzsākot rīcības plāna izstrādi vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2019.-2023. gadam, 30 trokšņa ietekmētajās pašvaldības – Ādažu, Babītes, Baldones, Bauskas, Carnikavas, Garkalnes, Grobiņas, Iecavas, Ikšķiles, Inčukalna, Jelgavas, Ķeguma, Ķekavas, Kocēnu, Krimuldas, Līgatnes, Mārupes, Ogres, Olaines, Ozolnieku, Ropažu, Salaspils, Saulkrastu, Siguldas, Stopiņu, Tukuma novadu domes, kā arī Rīgas, Jūrmalas, Jelgavas, un Liepājas pilsētu domes, tika lūgtas sniegt priekšlikumus rīcības plāna izstrādei. Pašvaldību sniegtie priekšlikumi tika vērtēti un iespēju robežās ņemti vērā, plānojot troksni samazinošos pasākumus valsts autoceļu posmu tuvumā.

Ievērojot Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu prasības, pēc rīcības plāna projekta sagatavošanas tika uzsākta sabiedriskā apspriešana. Paziņojums par sabiedriskās apspriešanas uzsākšanu tika publicēts Satiksmes ministrijas mājaslapā, kā arī 2018. gada 19. marta oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis". Izstrādātais rīcības plāna projekts tika ievietots VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā, un informācija par izstrādāto rīcības plāna projektu tika nosūtīta pašvaldībām.

Sabiedriskas apspriešanas laikā Inčukalna novada dome, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments un Satiksmes departaments savās vēstulēs norādīja, ka neiebilst pret sagatavoto rīcības plāna projektu.

Apspriešanas laikā tika saņemti Ozolnieku novada domes, Ādažu novada būvvaldes, Bauskas, Babītes, Kokneses un Salaspils novadu iedzīvotāju iebildumi, priekšlikumi par izstrādāto rīcības plāna projektu, kas apkopotā 10. tabulā, sniedzot komentāru par iebildumu vai priekšlikumu. Iedzīvotāji un institūcijas savos priekšlikumos aicina noteikt vairākas akustiskā diskomforta zonas, palielināt plānoto pasākumu skaitu vai mainīt pasākumu ieviešanas prioritātes, pasākumus noteiktās teritorijās ieviešot pirms citu pasākumu realizācijas. Analizējot trokšņu stratēģiskās kartēšanas rezultātus, tika konstatēts, ka Latvijā noteiktie vides trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti plašās teritorijās visu autoceļu posmu tuvumā. Ņemot vērā kopējo paaugstināta trokšņa ietekmei pakļauto teritoriju platību, lokālu trokšņa mazinošo pasākumu plānošanai tika izvirzītas tikai nozīmīgākās akustiskā diskomforta zonas. Trokšņa samazināšanas pasākumi tika plānoti visās akustiskā diskomforta zonās vai to daļās, kur šādu pasākumu ieviešanas rezultātā ir iespējams efektīvi samazināt trokšņa piesārņojuma līmeni. Apzinoties trokšņa samazināšanas pasākumu finansēšanas iespējas, VAS "Latvijas Valsts ceļi" neredz iespējas palielināt akustiskā diskomforta zonu platību un plānot papildu pasākumu ieviešanu, jo paredzams, ka nākamajos 5 gados finansējums nebūs pieejams tādā apjomā, kas ļautu realizēt visus šī rīcības plāna ietvaros vērtētos pasākumus. VAS "Latvijas Valsts ceļi" apzinās, ka katras pašvaldības skatījumā augstākā prioritāte ir piešķirama tiem trokšņa samazināšanas pasākumiem, kas realizējami noteiktā pašvaldībā izvietoto dzīvojamās un publiskās apbūves teritoriju aizsardzībai, bet iedzīvotāja skatījumā – pasākumiem, kas vērsti uz tam piederošā mājokļa aizsardzību, tomēr, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret visiem autoceļu tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, pasākumu ieviešanas prioritātes tiek noteiktas balstoties uz objektīvu kritēriju – pirmie tiek ieviesti tie trokšņa samazināšanas pasākumi, kas rada vislielākos ieguvumus sabiedrības veselībai par zemākām izmaksām. Pamatojoties uz iepriekš minēto, VAS "Latvijas Valsts ceļi" neplāno mainīt trokšņa samazināšanas pasākumu prioritāro ieviešanas kārtību.



10. tabula. Pārskats sabiedrības sniegtajiem priekšlikumiem un iebildumiem

Priekšlikuma, iebilduma autors	Priekšlikums, iebildums	Komentārs
Ozolnieku novada dome	<p>Rīcības plāna – projekta 2. pielikuma 19. lapaspuses 14. attēlā “Akustiskā diskomforta zonas autoceļa P100 Jelgava – Dalbe tuvumā” norādītās diskomforta zonas esamība ir aktuāla, savukārt, Rīcības plāna – projekta 16. lapaspusē 6. nodaļas 1. punktā minētais trokšņa emisijas samazināšanas pasākums transporta plūsmu novirzot no Ozolnieku ciema uz apvedceļiem varētu būt lietderīgākais pasākums.</p> <p>Neizprotams ir Rīcības plāna – projekta 4. pielikuma 35. lapaspuses 27. attēlā “Vērtētie trokšņa samazināšanas pasākumi akustiskā diskomforta zonā “Aizupes” (valsts reģionālais autoceļš P100 Jelgava – Dalbe) risinājums trokšņu mazināšanai uzstādīt trokšņu barjeras tikai akustiskā diskomforta zonā “Aizupes”. Ja 2. pielikuma 19. lapaspuses 14. attēlā “Akustiskā diskomforta zonas autoceļa P100 Jelgava – Dalbe tuvumā” akustiskā diskomforta zona Ozolnieku ciemā ir konstatēta 2.0 km kopgarumā, tad šajā pielikumā barjeru uzstādīšana paredzēta 450 m garumā. Ozolnieku novada pašvaldība līdz šim šādu risinājumu nav izskatījusi un savu viedokli par to nav sniegusi.</p> <p>Ozolnieku novada pašvaldība iesaka risināt trokšņu samazināšanas pasākumus Ozolnieku ciema teritorijā kompleksi – nebūvēt akustiskās barjeras atsevišķās vietās, bet paredzēt Rīgas ielas pārbūvi ar brauktvju sašaurināšanu, ievērojot CSDD ceļu drošības audita atzinuma Nr.06 AD/18-21 ieteikumus. Pie risinājumiem būtu jāiekļauj arī apļveida kustības izbūve Klīvēnu ceļa, Nākotnes un Rīgas ielu krustojumā, tādējādi samazinot satiksmes ātrumu un uzlabojot satiksmes drošību Ozolniekos. Transporta plūsmas ātruma ierobežošana un satiksmes drošības uzlabošana autoceļa P100 Ozolnieku ciema posmā veicinātu transporta plūsmas novirzīšanu uz autoceļu A8 un trokšņu diskomforta samazināšanu apdzīvota ciema teritorijā.</p>	<p>Rīcības plāna izstrādes ietvaros kā trokšņa samazināšanas pasākumi tika vērtēti tie jaunu apvedceļu vai autoceļu būvniecības projekti, kuru ieviešanu nākotnē plāno VAS “Latvijas Valsts ceļi”. Šobrīd Ozolnieku ciemam nav paredzēts izbūvēt apvedceļu.</p> <p>Rīcības plāna izstrādes ietvaros tika vērtētas trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanas iespējas abās Ozolnieku teritorijā izvietotajās akustiskā diskomforta zonās – gan ADZ Ozolnieki, gan ADZ Aizupes. Pamatojoties uz aprēķinu rezultātiem, tika konstatēts, ka ADZ Ozolnieki nav iespējams izvietot efektīvas barjeras trokšņa samazināšanai, jo tās fragmentē lielais ceļa pievienojumu skaits. Rīcības plānā tiek ietvertas tikai tās trokšņa barjeras, kuru akustiskā efektivitāte ir augsta.</p> <p>Šobrīd atļautais braukšanas ātrums Ozolnieku ciema teritorijā ir 50 km/h. Rīcības plāna izstrādes ietvaros nevienam autoceļa posmam netika plānoti risinājumi, kas paredzētu atļautā braukšanas ātruma samazināšanu. Atļautā braukšanas ātruma ierobežojumi valsts ceļu tīklā, kas pilda nozīmīgu savienojuma funkciju nacionālā un reģionālā mērogā, tiek noteikti tikai pamatojoties uz satiksmes drošības apsvērumiem. Jānorāda, ka risinājumi, kas ierobežo braukšanas ātrumu, piemēram, apļveida krustojumi, var palielināt trokšņa līmeni autoceļa posma tuvumā, kas saistīts ar nevienmērīgu transportlīdzekļu kustību.</p>
Ādažu novada domes Būvvalde	Būvvalde informē, ka Ādažu novada Stapriņu ciemā līdz Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 597 “Trokšņa novērtēšanas un	Analizējot trokšņu stratēģiskās kartēšanas rezultātus, tika konstatēts, ka Latvijā noteiktie vides trokšņa robežlielumi tiek

	<p>pārvaldības kārtība” pieņemšanai bija apstiprināti detālplānojumi nekustamajiem īpašumiem “Krastnieki” un “Saliņas” (apstiprināts 20.05.2003) un nekustamajam īpašumam “Jaunbullas” (apstiprināts 25.11.2003) Uz šīm teritorijām, kā arī uz 2004. gadā jau esošo dzīvojamo apbūvi Ziemeļbullas ielā ir attiecināms Rīcības plānā noteiktais akustiskā diskomforta zonas statuss – 1. prioritāte.</p>	<p>pārsniegti plašās teritorijās visu autoceļu posmu tuvumā. Trokšņa līmenim, kas pārsniedz trokšņa robežlielumus, ir pakļautas gan blīvi apdzīvotas teritorijas, gan atsevišķas viensētas autoceļu tuvumā, gan plašas neapbūvētas teritorijas, kurās saskaņā ar pašvaldību teritorijas plānojumos noteikto plānoto izmantošanas veidu ir atļauta dzīvojamās apbūves izvietošana. Ņemot vērā kopējo paaugstināta trokšņa ietekmei pakļauto teritoriju platību, lokālu trokšņa mazinošo pasākumu plānošanai tika izvirzītas tikai nozīmīgākās akustiskā diskomforta zonas.</p> <p>Lai identificētu tās apdzīvotas teritorijas autoceļu tuvumā, kur, pamatojoties uz stratēģiskās trokšņa kartēšanas rezultātiem, konstatēta nozīmīgākā vides trokšņa piesārņojuma radītā ietekme, tika veikti ietekmes līmeņa aprēķini un izdalītas akustiskā diskomforta zonas. Akustiskā diskomforta zonu noteikšanai tika izmantoti divi pamatkritēriji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• augsts summārais vides trokšņa piesārņojuma līmenis, ko raksturo rādītājs <math>L_{DVN}</math>;</li> <li>• augsts iedzīvotāju blīvums,</li> </ul> <p>un divi papildus kritēriji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• iedzīvotāju blīvums teritorijā pārsniedz 250 iedz./km<sup>2</sup>;</li> </ul> <p>kopējais iedzīvotāju skaits akustiskā diskomforta zonā ir lielāks par 100.</p> <p>Nosakot akustiskā diskomforta zonu prioritāti, tika ņemts vērā teritorijas faktiskais apbūves laiks, nevis teritorijas plānošanas dokumenta, kas pieļauj noteikta veida apbūves izvietošana teritorijā apstiprināšanas laiks.</p> <p>Pamatojoties uz trokšņa stratēģiskās kartes datiem, nekustamā īpašuma “Jaunbulas” (kadastra Nr. detālplānojuma izstrādes laikā 8044 003 0049) teritorijā ir konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi trīs zemes vienībās (Dzidrumu iela</p>
--	---	--

		<p>1, 2 un Inču iela 1), kurās izbūvētas 3 dzīvojamās ēkas, kurās kopā ir deklarēti 3 iedzīvotāji. Šāds iedzīvotāju skaits neatbilst iepriekšminētajiem akustiskā diskomforta zonas noteikšanas kritērijiem.</p> <p>Nekustamie īpašumi “Krastnieki” un “Saliņas”, kuriem tika izstrādāts detālplānojums šobrīd ir daļēji apbūvēti. Teritorijā, kurā tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, atrodas 2 dzīvojamās ēkas, kurās kopā ir deklarēti 6 iedzīvotāji. Šāds iedzīvotāju skaits neatbilst iepriekšminētajiem akustiskā diskomforta zonas noteikšanas kritērijiem.</p> <p>Dzīvojamajās ēkās, kas izvietotas ap Ziemeļbullas ielu ir deklarēti 33 iedzīvotāji. Šāds iedzīvotāju skaits neatbilst iepriekšminētajiem akustiskā diskomforta zonas noteikšanas kritērijiem.</p> <p>Pamatojoties uz iepriekš minēto nevienā no Ādažu būvvaldes norādītajām teritorijām nav noteikta akustiskā diskomforta zona.</p>
	<p>Starpiņu ciema nekustamajam īpašumam “Luksti” detālplānojums tika apstiprināts 21.09.2004., kad vēl nebija noteikta Baltezera apvedceļa trase – šai apbūves teritorijai trokšņa samazināšanas pasākumi īstenojami, izbūvējot Baltezera apvedceļu.</p>	<p>Rīcības plāna izstrādes ietvaros netika plānoti trokšņa samazināšanas pasākumi pie plānotajiem apvedceļiem un jauniem autoceļu posmiem. Izstrādājot rīcības plānu, tika pieņemts, ka, jaunu autoceļu un apvedceļu būvniecības gadījumā, trokšņa samazināšanas pasākumu apjoms un novietojums tiks noteikts, veicot autoceļa posma tehnisko projektēšanu.</p>
	<p>Ādažu ciema teritorijā valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) posma Ādaži – Lilaste tiešā tuvumā kopš 2004. gada 13. jūlija jauna dzīvojamās apbūves būvniecība nav veikta, ir pastiprināti trīs detālplānojumi, no kuriem divi ir atcelti. Spēkā esošajā nekustamā īpašuma “Birzlejas” detālplānojumā dzīvojamā apbūve nav paredzēta, detālplānojuma īstenošana nav uzsākta. Ādažu ciemam ir</p>	<p>Nekustamā īpašuma “Birzlejas” detālplānojuma teritorija atrodas ārpus akustiskā diskomforta zonas “Ādaži”. Zonas statuss, proti, akustiskā diskomforta zona, kurā daļa teritorijas nosakāma kā 2. prioritātes zona, Ādažu teritorijai ir noteikts, jo diskomforta zonā plānotā trokšņa samazināšanas barjera “B1” (2. prioritāte) ir izbūvējama, lai aizsargātu jaunās dzīvojamās apbūves teritorijas pie Puķu ielas. Ādažu ciema</p>

	<p>noņemama piezīme "Akustiskā diskomforta zona, kurā daļa teritorijas nosakāma kā 2. prioritātes zona"</p>	<p>teritorijā plānotās trokšņa barjeras "B2" – "B14" ir noteiktas kā 1. prioritātes pasākumi trokšņa samazināšanai.</p>
<p>Andis Skujenieks, Arnis Martinsons</p>	<p>Iepazīstoties ar dokumentu "Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2019.-2023. gadam" un tā pielikumiem, konstatējām, ka, neskatoties uz zemes īpašumu un dzīvojamo ēku novietojumu tiešā autoceļa A6 tuvumā, tiem nav plānoti pilnīgi nekādi pasākumi autoceļa radīto trokšņu samazināšanai. Lūdzam iekļaut vides trokšņa samazināšanas rīcības plānā sekojošu īpašumu aizsardzību autoceļa A6 Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas robeža (Pāternieki) akustiskā diskomforta zonā "Salaspils":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilderu iela 3, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090359;</li> <li>• "Zviedri", Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090019;</li> <li>• "Zeltrīti", Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090360;</li> <li>• "Kadagas", Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090361;</li> <li>• Tilderu iela 9, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090045007;</li> <li>• Tilderu iela 10, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090212;</li> <li>• Tilderu iela 10A, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090112001;</li> <li>• Tilderu iela 12, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090025;</li> <li>• Tilderu iela 14, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090033008;</li> <li>• Tilderu iela 14A, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090415;</li> <li>• Tilderu iela II, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090045002;</li> </ul>	<p>Izvērtējot iebilduma sniedzēja sagatavoto informāciju, tika konstatēts, ka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nekustamajos īpašumos ar kad. Nr. 80310090212, 80310090025, 80310090041, 80310090145, 80310090106, 80310090003 nav dzīvojamās apbūves;</li> <li>• nekustamajos īpašumos ar kad. Nr. 80310090045007, 80310090045002, 80310090351 dzīvojamā apbūve, saskaņā ar Salaspils novada teritorijas plānojumu, ir izvietota dabas un apstādījumu teritorijā (DA), kur nav atļauta dzīvojamo ēku būvniecība;</li> <li>• izbūvējot trokšņa samazināšanas pasākumus (trokšņa barjeras gar autoceļu A6, nekustamajiem īpašumiem ar kad. Nr. 80310090359, 80310090041, 80310090032001, 80310090145, 80310090137001, 80310090106, 80310090003 nebūtu iespējams piekļūt;</li> <li>• nekustamajos īpašumos ar kad. Nr. 80310090019, 80310090361, 80310090360, 80310090045007, 80310090033008, 80310090047008 trokšņa samazināšanas pasākumi bija jāievieš būvniecības ieceres ierosinātājam būvniecības procesa laikā, atbilstoši Latvijas būvnormatīvā LBN 016–03 "Būvakustika" noteiktajām prasībām.</li> </ul> <p>Pamatojoties uz iepriekš minēto šajā teritorijā nav plānoti pasākumi trokšņa piesārņojuma samazināšanai. Jānorāda, ka pasākumi varētu tikt ieviesti nekustamo īpašumu ar kad. Nr. 80310090112001, 80310090415 aizsardzībai, tomēr tajos deklarēto iedzīvotāju skaits ir neliels (5). Kā norādīts rīcības plānā, trokšņa samazināšanas pasākumi primāri tiek plānoti teritorijās ar augstu apdzīvojuma blīvumu, jo līdzekļi visu autoceļu tuvumā novietoto viensētu aizsardzībai plāna ieviešanas periodā nebūs pieejami.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilderu iela 13, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090351;</li> <li>• Tilderu iela 15, Salaspils, Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090047008;</li> <li>• “Grāvmalas”, Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090041;</li> <li>• “Stumbri”, Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090032001;</li> <li>• “Purenes”, Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090145;</li> <li>• “Rozes”, Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090137001;</li> <li>• “Rozītes”, Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090106;</li> <li>• “Rozes 3”, Salaspils pag., Salaspils nov., LV-2121, kadastra nr. 80310090003.</li> </ul>	
	<p>Lūdzam sniegt skaidrojumu un pamatojumu, pēc kādiem kritērijiem atsevišķos īpašumos dzīvojošie tiek diskriminēti, izslēdzot tos no Akustiskā diskomforta zonas, kas uzrādīta Rīcības plāna 2. pielikumā „ Akustiskā diskomforta zonu noteikšana”, un attiecīgi neiekļaujot Rīcības plānā paredzētajos trokšņu samazināšanas pasākumos.</p>	<p>Rīcības plāna 2. pielikumā attēlotās akustiskā diskomforta zonas tiek izmantotas nozīmīgāko problēmu teritoriju identificēšanai. Akustiskā diskomforta zonu noteikšanai tika izmantoti divi pamatkritēriji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• augsts summārais vides trokšņa piesārņojuma līmenis, ko raksturo rādītājs <math>L_{DvN}</math>;</li> <li>• augsts iedzīvotāju blīvums,</li> </ul> <p>un divi papildus kritēriji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• iedzīvotāju blīvums teritorijā pārsniedz 250 iedz./km<sup>2</sup>;</li> <li>• kopējais iedzīvotāju skaits akustiskā diskomforta zonā ir lielāks par 100.</li> </ul> <p>Akustiskā diskomforta zonas statuss nenosaka to, ka konkrētajā teritorijā tiks realizēti pasākumi trokšņa samazināšanai.</p> <p>Plānojot trokšņa samazināšanas pasākumus, tika vērtētas to faktiskās ieviešanas iespējas, izmaksas, kā arī sagaidāmais</p>

		<p>rezultāts. Teritorijās, kas novietotas pie autoceļa A6 un kuras savā vēstulē min iedzīvotāji, efektīvu trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanu ierobežo pievienojuma ceļu novietojums. Ja šajā autoceļa A6 posmā tiktu izbūvētas trokšņa barjeras, tad daļa no īpašumiem nevarētu tikt izmantota, jo piekļuve tiem nebūtu iespējama. Līdzīga situācija novērojama arī vairākos citos autoceļu posmos un akustiskā diskomforta zonās, piemēram, Ozolniekos, Mārupē, Pārolainē, Dreiliņos.</p>
Elita Zaula	<p>Lūdz iekļaut autoceļa A6 posmu, kas novietots pie nekustamā īpašuma "Ziediņi", Kokneses novadā, rīcības plāna projektā un paredzēt pasākumus trokšņa piesārņojuma samazināšanai</p>	<p>Likums "Par piesārņojumu" nosaka, ka trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai ir jāizstrādā tiem valsts autoceļu posmiem, uz kuriem gada vidējā satiksmes intensitāte ir lielāka par 3 milj. transportlīdzekļu gadā. Trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plāna izstrāde tika veikta tiem autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte 2014. gadā bija lielāka par 3 milj. transportlīdzekļu. Satiksmes intensitāte uz valsts autoceļa A6 Rīga –Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) posma P87 – Pļaviņas 2014. gadā bija 2,3 milj. transportlīdzekļu, tādēļ šim posmam trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāns netiek izstrādāts.</p>
<p>Babītes novada, Babītes ciema, nekustamo īpašumu "Āres", "Āres 1", "Ārītes" un citu Mēness ielas māju iedzīvotāji (kopā 30 personas)</p>	<p>Vēlas vērst VAS "Latvijas Valsts ceļi" uzmanību un izteikt bažas par daudzu gadu garumā esošo situāciju ceļa posmā no Babītes krustojuma, kas ved uz dzelzceļa staciju (braucot no Jūrmalas, ceļa numurs A5) līdz pirms vairākiem gadiem uzstādītajam luksoforam, kā arī izteikt pretenzijas par "Latvijas Avīze" laikrakstā, 2018. gada 21. martā publicēto rakstā "Mazinās troksni uz 17 ceļiem" trokšņa mazināšanas pasākumu plānu.</p> <p>Iebilst pret izstrādāto un publicēto plānu, un uzskata, ka ir jāatrod budžetā līdzekļi ātrākai aizsargsienas izveidei Babītes ceļa posmā, pirms budžeta līdzekļi tiek novirzīti stratēģiskā plāna izpildei.</p> <p>Ceļa posms Jūrmala – Rīga caur Babīti, iet garām "Āres", "Āres 1", "Ārītes" un citām Mēness ielas mājām, kas atrodas ļoti tuvu braucamajai daļai. Gadu laikā satiksme šajā posmā ir kļuvusi ļoti noslogota, īpaši smago kravas</p>	<p>Iedzīvotāju vēstulē minētā teritorija atrodas akustiskā diskomforta zonā "Babīte II". Izstrādājot rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai, ir vērtētas iespējas izbūvēt trokšņa barjeras autoceļu posmā, kas novietots pie vēstulē minētajām dzīvojamās apbūves teritorijām. Saskaņā ar rīcības plāna 4. pielikumu, autoceļa posmā ir iespējams izbūvēt trokšņa barjeras Babīte II – B8, Babīte II – B9 un Babīte II – B10, kas nodrošinātu vēstulē minēto teritoriju aizsardzību. Rīcības plānā ir norādīts, ka iepriekšminētajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem ir piešķirta 1. prioritāte.</p> <p>Trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešana ir plānota, ievērojot šādu kārtību – vispirms tiek realizēti tie trokšņa samazināšanas pasākumi, kas rada ietekmi uz lielāku</p>

	<p>automobiļu satiksme, kā rezultātā ir paaugstinājies satiksmes radītais troksnis un izplūdes gāzu daudzums. Uzsver to, ka smago kravas automobiļu braukšanas laikā rodas vibrācijas ceļa seguma dēļ, kuru ietekmē augstākminētās mājas kustās, radot pamatotas bažas par ātrāku mājas pamatu bojājumu rašanos.</p> <p>Īpaši naktīs radītie satiksmes trokšņi un vibrācijas rada lielas neērtības un traucējumu nakts mieram gan pieaugušajiem, gan bērniem un zīdaiņiem. Vasarās neesot iespējams turēt vaļā logus trokšņa un izplūdes gāzu dēļ.</p> <p>Uzskata, ka pirms vairākiem gadiem uzstādītais luksofors un gājēju pāreja pāris metrus no "Āres" mājām ir radījuši pastiprinātas neērtības, jo apstādināto transportlīdzekļu izplūdes gāzes tiek visticšākā veidā un lielos daudzumos pūstas sētā.</p> <p>Ir pārliecināti, ka VAS "Latvijas Valsts ceļi" šī situācija ir ļoti labi zināma un cer, ka šis iesniegums paātrinās lēmuma pieņemšanu par vajadzīgās aizsargsienas, atbilstoši šodienas uzstādītajiem kritērijiem un standartiem, iepirkšanu un uzstādīšanu.</p>	<p>iedzīvotāju skaitu, proti, to ieviešana ir ekonomiski pamatotāka, vērtējot trokšņa negatīvo ietekmi uz sabiedrības veselību.</p> <p>VAS "Latvijas Valsts ceļi" plāno realizēt trokšņa samazināšanas pasākumus atbilstoši valsts piešķirtā budžeta apmēram, ievērojot iepriekš minēto pasākumu ieviešanas kārtību, tādēļ pasākumu ieviešanas laiks akustiskā diskomforta zonā "Babīte II" ir atkarīgs no piešķirto līdzekļu apjoma trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanai.</p>
<p>Artūrs Toms Plešs</p>	<p>Aicina izvērtēt iespēju Rīcības plānu papildināt ar autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecību.</p>	<p>Rīcības plāna izstrādes ietvaros ir vērtētā autoceļa E67 posma A4 (Saulkalne) – Bauska (Ārce) būvniecības ietekme uz trokšņa piesārņojuma līmeni autoceļa A7 Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) tuvumā izvietotajās dzīvojamās apbūves teritorijās.</p> <p>Minētais autoceļa posma būvniecības projekts tika vērtēts, kā nākamajos plānošanas periodos realizējam darbība, kurai būs ietekme uz trokšņa piesārņojuma līmeni. VAS "Latvijas Valsts ceļi" neplāno uzsākt šī autoceļa posma būvniecību nākamajos 5 gados, proti, šī rīcības plāna darbības termiņa laikā.</p>