

Trokšņu modelēšanas metode "NMPB-Routes-96"

Sagatavojot ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, lai gūtu pēc iespējas objektīvāku sagaidāmā trokšņa līmeņa prognozi, ziņojumā tika izmantota divu Eiropā visizplatītāko "NMPB-Routes-96" (Francija) un "RLS-90"(Vācija) akceptēto metožu kompilācija autoceļu trokšņu novērtēšanā. Šo metožu trokšņa izplatības aprēķinu algoritmi ir nedaudz atšķirīgi un tādēļ arī iegūtie rezultāti nav identiski. Jāatzīmē, ka jau ilgāku laiku noris diskusijas par trokšņa novērtēšanas prasību vienādošanu visās ES dalībvalstīs un līdz ar to ir sagaidāms, ka drīzumā tiks mainīts tiesiskais regulējums attiecībā uz trokšņu novērtēšanas metodēm arī Latvijā. Tādēļ, lai paredzētu un ņemtu vērā arī šādu iespējamo situāciju, izmantots plašāks modelēšanas parametru klāsts, ietverot arī vienu no vadošajām ES dalībvalstu metodikām "RLS-90". Līdz ar to ziņojuma 6.1. nodaļā korekti būtu arī norādīt, ka, prognozējot trokšņa līmeni kopumā, pētījumā izmantotas gan "NMPB-Routes-96" (Francija), gan "RLS-90"(Vācija) metodes. Lūdzam šo piezīmi uzskatīt par attiecīgu papildinājumu 6.1. nodaļas tekstam.

Darba sanāksmju ar Vides pārraudzības valsts biroju rezultātā, lai pilnībā tiktu ievērotas šī brīža MK noteikumos Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktās prasības, tika veikta papildu modelēšana apvedceļa situācijai, reģistrējot programmas uzstādījumu panelī tikai un vienīgi Francijā izstrādāto aprēķina metodi "NMPB-Routes-96" - tā, lai tas būtu viennozīmīgi konstatējams jebkurai trešajai pusei, apskatot modelēšanas rezultātus. Vēl jānorāda, ka izmantotās modelēšanas programmas SoundPLan Essential komplektācija nodrošina trokšņa izkļedes aprēķinu atbilstoši metodes NMPB-Routes-96 standarta nosacījumiem un piedāvā tikai atsevišķu mainīgo parametru izvēli NMPB-Routes-96 metodes ietvaros: satiksmes plūsmas raksturojumu (izvēlēts *steady/vienmērīgs*) un ceļa seguma veidu (izvēlēts - *smooth asphalt/līdzens asfalts*). Attiecīgi, šajā pielikumā atspoguļoti rezultāti, ja programmas uzstādījumu sadaļā reģistrēta tikai un vienīgi "NMPB-Routes-96". Kā liecina rezultāti šajā pielikumā pievienotajos attēlos, kopumā, šādā veidā iegūtie trokšņa līmeņi ir zemāki par vairākiem decibelēm gan dienas, gan vakara, gan nakts rādītājiem. Tomēr, nepieciešamība veikt papildu troksni samazinošus pasākumus saglabājas, lai arī paredzams, ka veicamo pasākumu apjoms var būt nepieciešams mazāks (piem. barjeru akustiskās slāpēšanas faktors, augstums, garums).

Veicot datu analīzi, secināts, ka, ja veic prognozēšanu tikai ar Francijā izstrādāto aprēķina metodi "NMPB-Routes-96", 19.pielikumā norādītās trokšņa diskomforta zonas, kur būtu veicami papildu troksni samazinoši pasākumi, būtiski nemainās, tomēr atsevišķi nekustamie īpašumi, kas atrodas tālāk no plānotā autoceļa, saskaņā ar šo modelēšanas metodi, neatrodas diskomforta zonā.

Neatkarīgi no izvēlētās modelēšanas metodes trokšņa diskomforta zonā atrodas sekojoši nekustamie īpašumi:

Nekustamā īpašuma nosaukums	Kadastra numurs
Silgali	80700070221
Teikmaņi	80700070411
Dzelzkalni	80700070494
Dzelzkalni 1	80700070879
Skujnieki 2	80700080288
Skujnieki 3	80700081761
Lejas pavāri	80700082652
Ozoli	80700080492
Dižkačas	80700082426
Mežpumpuri	80700080561
Braueri	80700080976
Ciniši	80700100054
Ozolkalni 2	80700100190
Ozolkalni	80700100055

Kā jau norādīts ziņojuma 4.4.nodaļā, precizēti prettrokšņa pasākumu vai to kombināciju īstenošanas veidi un parametri tiks izstrādāti tehniskā projekta stadijā, ievērojot tā brīža tiesisko regulējumu, it īpaši attiecībā uz trokšņa novērtējuma metodoloģiju pielietojumu.