

**Trokšņa stratēģisko karšu
izstrāde valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska
– Lietuvas robeža (Grenctāle) posmam no Rīgas
līdz Bauskai**

Rezultātu kopsavilkums

Satura rādītājs

Ievads	3
1. Autoceļa posma un tā apkārtnes raksturojums	4
2. Pārskats par izmantotajiem datiem trokšņa stratēģisko karšu izstrādei.....	7
2.1 Trokšņa avotus raksturojošie dati.....	7
2.2 Topogrāfiskā informācija	8
2.3 Dati par iedzīvotāju, veselības aprūpes un izglītības iestāžu novietojumu	9
2.4 Meteoroloģiskā informācija	10
2.5 Dati par teritorijas lietošanas funkciju	10
3. Trokšņa kartēšanas metodika.....	11
3.1 Programmatūra un aprēķinu metode.....	11
3.2 Trokšņa rādītāji un robežlielumi	11
4. Trokšņa kartēšanas rezultātu apkopojums	13
4.1 Informācija par sagatavotajām trokšņu kartēm	13
4.2 Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļautās teritorijas platību	13
4.3 Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu, mājokļu, izglītības un stacionāro veselības aprūpes iestāžu skaitu	13
4.4 Informācija par trokšņa robežlielumu pārsniegumiem	16
4.5. Informācija par iedzīvotājiem, kas dzīvo mājokļos ar īpašu skaņas izolāciju un mājokļos ar kluso fasādi	17
5. Elektroniskā pielikuma saturs.....	18

IEVADS

Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2002/49/EK „Par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību” paredz, ka Eiropas Savienības dalībvalstīm ik pēc pieciem gadiem ir jāizstrādā (vai jāpārskata) un jāapstiprina trokšņu stratēģiskās kartes galveno autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā.

Latvijas Republikas likums "Par piesārņojumu" nosaka, ka trokšņa stratēģisko karšu izstrādi autoceļiem nodrošina attiecīgā transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs, t.i., VAS „Latvijas Valsts ceļi”. Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk – MK 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16) nosaka kārtību trokšņa stratēģisko karšu izstrādei.

SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” ir sagatavojusi vides trokšņa novērtējumu valsts autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni, ievērojot Latvijas Republikas normatīvajos aktos noteikto kārtību, kādā veicams vides trokšņa novērtējums. Novērtējums veikts saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp VAS „Latvijas Valsts ceļi” (Pasūtītājs) un SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” (Izpildītājs).

Šis rezultātu kopsavilkums ietver:

- vispārīgu autoceļa un tā apkārtnes raksturojumu;
- informāciju par izmantotajām trokšņa aprēķina metodēm un programmatūru;
- informācijas apkopojumu par trokšņa stratēģiskajās kartēs izstrādei izmantotajiem datiem;
- informāciju par trokšņa stratēģiskās kartēšanas rezultātiem.

1. AUTOCEĻA POSMA UN TĀ APKĀRTNES RAKSTUROJUMS

Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posmu Rīga – autoceļš V2, autoceļš V2 – Ķekava, Ķekava – autoceļš A5, autoceļš A5 – Iecava un Iecava – Bauska (turpmāk tekstā posms Rīga – Bauska) kopējais garums ir 58,11 km, un tas šķērso Ķekavas, Baldones, Iecavas un Bauskas novadus, kā arī nelielā posmā Olaines novadu (skat. 1. attēlu). Autoceļa posms nešķērso Rīgas aglomerācijas teritoriju, kas ir vienīgā aglomerācija Latvijā atbilstoši MK 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 prasībām.

Autoceļa A7 posmā Rīga – autoceļš V2 Pievedceļš autoceļam Valdlauci abas pusēs autoceļam atrodas apdzīvotas vietas – Rāmava un Krustkalni. Šajās teritorijās ir novietotas mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas, kā arī jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas un jauktas ražošanas un darījumu apbūves teritorijas.

Autoceļa A7 posma autoceļš V2 Pievedceļš autoceļam Valdlauci – Ķekava tuvumā atrodas apdzīvotas vietas (Lapenieki, Katlakalns, Alejas, Vimbukrogs), kā arī autoceļš šķērso Ķekavas ciema teritoriju. Šajā posmā autoceļa tuvumā novietotas mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas, kā arī jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas un jauktas ražošanas un darījumu apbūves teritorijas.

Autoceļa posma Ķekava – autoceļš A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) tuvumā atrodas jauktas dzīvojamās un darījumu apbūves teritorijas un jauktas ražošanas un darījumu apbūves teritorijas.

Autoceļa A7 posms autoceļš A5 – Iecava šķērso lauksaimniecībā izmantojamas teritorijas, mežu teritorijas, jauktas darījumu un ražošanas teritorijas, kā arī Iecavas ciemu. Autoceļu posma tuvumā atrodas apdzīvotas vietas, Dzintmisas un Dimzkalns, kur novietotas savrupmāju un daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas. Iecavas ciemā autoceļa posma tuvumā izvietotas mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas, kā arī jauktas ražošanas un darījumu objektu apbūves teritorijas.

Autoceļa A7 posms Iecava – Bauska šķērso galvenokārt lauksaimniecības zemes, kur novietotas atsevišķas viensētas. Autoceļa tuvumā atrodas apdzīvotas vietas Zorģi, Dāliņi, kā arī Code, kur dominē mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas. Bauskas pilsētā autoceļa tuvumā lielākoties novietotas ražošanas un publiskās apbūves teritorijas, kā arī mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas.

Autoceļa A7 posms Rīga – Bauska ir 1 brauktuves ceļš ar 2 joslām.

Autoceļa A7 posma Rīga – Bauska gada vidējā satiksmes intensitāte sasniedz 5 375 355 transporta līdzekļu gadā. Detalizēta informācija par satiksmes intensitāti pieejama 1. tabulā.

1. tabula. Satiksmes intensitāte autoceļa A7 posmos

Posma nosaukums	Posms no ...km	Posms līdz ...km	Posma garums (km)	Gada vidējā satiksmes intensitāte 2014. gadā (transportlīdzekļu skaits)
Rīga – V2	7,300	9,780	2,480	8 391 715
V2 – Ķekava	9,780	17,061	7,281	6 097 690
Ķekava – A5	17,061	19,427	2,366	4 999 405
A5 – Iecava	19,427	44,600	25,173	4 035 805
Iecava – Bauska	44,600	65,412	20,812	3 352 160



1. attēls. Autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma no Rīgas līdz Bauskai novietojums

2. PĀRSKATS PAR IZMANTOTAJIEM DATIEM TROKŠŅA STRATĒĢISKO KARŠU IZSTRĀDEI

Trokšņa stratēģisko karšu izstrādei izmantotas šādas datu kopas:

- trokšņa avotus raksturojoša informācija (akustiskais modelis);
- topogrāfiskā informācija (ģeometriskais modelis);
- dati par iedzīvotāju, izglītības un stacionāro veselības aprūpes iestāžu novietojumu;
- meteoroloģiskā informācija, aprēķinu uzstādījumu iestatīšanai;
- dati par teritoriju lietošanas funkciju trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonu noteikšanai.

2.1 *Trokšņa avotus raksturojošie dati*

Trokšņa stratēģisko karšu izstrādei izmantota VAS „Latvijas Valsts ceļi” sagatavotā informācija par trokšņa avotiem:

- informācija par kartējamajiem valsts autoceļu posmiem (autoceļš, posma novietojums un garums);
- dati par autotransporta satiksmes intensitāti 2014. gadā uz valsts autoceļu posmiem – gada vidējās diennakts vērtības;
- autotransporta satiksmes intensitātes dati no tiešraides skaitītājiem, kas ietver informāciju par fiksēto autotransporta intensitāti katrai diennakts stundai.

Informācija par autoceļu posmu novietojumu telpā (ceļu ass līnijas) iegūta no Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras (turpmāk tekstā – LĢIA) sagatavotajām topogrāfiskajām kartēm mērogā 1:10 000.

Dati par trokšņa avotu novietojumu, kas iegūti no LĢIA sagatavotās topogrāfiskās kartes, papildināti ar informāciju par brauktuves platumu, atļauto kustības ātrumu, ceļa segumu, kā arī kustības intensitāti raksturojošiem datiem.

Informācija par brauktuves platumu noteikta pēc topogrāfiskās kartes datiem. Informācija par atļauto braukšanas ātrumu iegūta, apsekojot autoceļu posmus 2017. gadā.

Pamatojoties uz datu, kas iegūti no tiešraides uzskaites punktiem, analīzi tika noteikts transportlīdzekļu skaita procentuālais sadalījums dienas (no plkst. 7 līdz 19), vakara (no plkst. 19 līdz 23) un nakts (no plkst. 23 līdz 7) periodiem. Procentuālais sadalījums noteikts gan vieglajām, gan kravas automašīnām (skat. 2. tabulu).

2. tabula. Vidējais diennakts transportlīdzekļu plūsmu sadalījums (%) pa diennakts periodiem

Periods	Vieglās automašīnas (%)	Kravas automašīnas (%)
Diena	77	76
Vakars	17	14
Nakts	6	10

Izmantojot iegūto procentuālo sadalījumu un VAS „Latvijas Valsts ceļi” sniegto informāciju par autoceļu posmos fiksēto gada vidējo diennakts intensitāti (GVDI), tika noteikts vidējais vieglo un kravas automašīnu skaits diennakts periodos katram autoceļu posmam. Aprēķinātie transporta intensitātes dati attēloti 3. tabulā.

3. tabula. Transporta intensitātes dati autoceļa A7 posmos

Posma nosaukums	GVDI*	Vieglais transports (%)	Kravas transports (%)	Vieglais transports			Kravas transports		
				Diena	Vakars	Nakts	Diena	Vakars	Nakts
Rīga – V2	8391715	87	13	15402	3400	1200	2272	418	299
V2 – Ķekava	6097690	83	17	10677	2357	832	2158	398	284
Ķekava – A5	4999405	84	16	8859	1956	690	1666	307	219
A5 – Iecava	4035805	70	30	5968	1318	465	2513	463	331
Iecava – Bauska	3352160	66	34	4667	1030	364	2373	437	312

* GVDI – kopējais transportlīdzekļu skaits gada laikā, kas izdalīts ar dienu skaitu gadā

2.2 Topogrāfiskā informācija

Trokšņa avotiem pieguļošo teritoriju ģeometriskā modeļa uzbūvei tika apkopota šāda informācija:

- dati par zemes virsmas segumu;
- dati par ēku un būvju novietojumu;
- dati par teritorijas reljefu;
- dati par tiltu, pārvadu novietojumu.

Zemes virsmas segums

Zemes virsmas seguma struktūru raksturo akustiskās absorbcijas koeficients G, kura vērtība mainās no 0 (ciets, skaņu atstarojošs virsmas segums) līdz 1 (mīksts, skaņu

absorbējošs virsmas segums). Koeficienta G vērtības, kuras tika izmantotas trokšņa līmeņu aprēķinos no valsts autoceļu posmiem, ir uzskaitītas 4. tabulā.

Informācija par teritorijas virsmas segumu iegūta no LĢIA sagatavotajām topogrāfiskajām kartēm mērogā 1:10 000.

4. tabula. Zemes virsmas seguma klasifikācija atkarībā no tā akustiskajām īpatnībām

Zemes virsmas seguma veids	Koeficients
Ciets ceļu segums, ūdens, melnrājs ūdenī	0
Blīva apbūve, ceļš ar grants segumu, smiltājs, sēklis	0,3
Augļu dārzs, kapi, krūmaugu plantācijas, meža kapi, parks, sakņu dārzs, vasarnīcu apbūve, viensētu apbūve	0,7
Purvs, grīslājs, izcirtums, jaunaudze, krūmājs, melnrājs, mežs, ogulājs, lauksaimniecības zemes, pļava, skrajmežs, sūnājs	1

Ēku, būvju raksturlielumi

Informācija par ēku novietojumu iegūta no LĢIA sagatavotajām topogrāfiskajām kartēm mērogā 1:10 000, aerolāzerskenēšanas jeb LIDAR (*Light Detection And Ranging*) datiem un ortofotokartēm.

LĢIA sagatavotajās topogrāfiskajās kartēs netiek pievienota informācija par ēku stāvu skaitu vai augstumu. Lai iegūtu šo informāciju, tika izmantoti LĢIA sagatavotie aerolāzerskenēšanas dati.

Reljefs

Informācija par teritorijas reljefu iegūta no LĢIA sagatavotajiem aerolāzerskenēšanas datiem.

Tilti, viadukti

Dati par tiltiem, uz kuriem novietoti kartējamie autoceļu posmi, un viaduktiem, kas šķērso kartējamo autoceļu, iegūti no LĢIA sagatavotajām topogrāfiskajām kartēm. No topogrāfiskajām kartēm iegūta informācija par tiltu un viaduktu platumu. Izmantojot LIDAR datus, tika noteikts tiltu un viaduktu novietojuma augstums.

2.3 Dati par iedzīvotāju, veselības aprūpes un izglītības iestāžu novietojumu

Trokšņa stratēģiskās kartes izstrādei izmantoti dati par iedzīvotāju izvietojumu, kas iegūti no Latvijas Republikas Iekšlietu ministrijas Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes Iedzīvotāju reģistra. Deklarēto iedzīvotāju skaita telpiskajai piesaistei izmantoti Valsts zemes dienesta sagatavotie adresu reģistra dati.

Izglītības iestāžu un stacionāro veselības aprūpes iestāžu (slimnīcu) adreses iegūtas, izmantojot vietējo pašvaldību mājaslapās sniegto informāciju.

2.4 Meteoroloģiskā informācija

Atbilstoši autotransporta satiksmes radītā trokšņa rādītāju novērtēšanas un aprēķinu metodes XP S 31 133¹ prasībām, stratēģisko trokšņu karšu izstrādei izmantoti ilgtermiņa vidējie meteoroloģiskie dati, kas tika noteikti saskaņā ar Latvijas būvnormatīvā LBN 003-15 "Būvklimatoloģija" sniegto informāciju.

2.5 Dati par teritorijas lietošanas funkciju

Trokšņa robežlielumu pārsniegumu aprēķināšanai nepieciešamā informācija par teritorijas lietošanas funkciju (administratīvo teritoriju plānotā (atļautā) izmantošana) 2017. gada 3. janvārī tika pieprasīta un saņemta no Ķekavas, Baldones, Iecavas Bauskas, kā arī Olaines novadu pašvaldībām, kuru teritorijas var ietekmēt autoceļa A7 posms Rīga – Bauska.

Pašvaldību plānojumos noteiktais plānotās (atļautās) izmantošanas veids klasificēts atbilstoši MK 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 definētajām teritorijas lietošanas funkcijām, kurām noteikti trokšņa robežlielumi.

¹ Francijā izstrādāta aprēķina metode "NMPB–Routes–96 (SETRA–CERTU–LCPC–CSTB)", kas minēta "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

3. TROKŠŅA KARTĒŠANAS METODIKA

Trokšņa stratēģiskās kartes valsts autoceļu posmiem izstrādātas atbilstoši MK 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” prasībām.

Atbilstoši MK 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 1. pielikuma 1.2. punktam 1, novērtējot trokšņa rādītājus, tika ņemts vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas – no plkst. 7:00 līdz 19:00, vakars ir 4 stundas – no plkst. 19:00 līdz 23:00, bet nakts ir 8 stundas – no plkst. 23:00 līdz 7:00.

Trokšņa rādītāju L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} un L_{dvn} vērtības trokšņa stratēģiskajās kartēs ir attēlotas ar 5 dB(A) soli. Trokšņa rādītāja L_{dvn} vērtības attēlotas arī intervālos 55-64 un ≥ 65 dB(A).

Trokšņa stratēģiskās kartes izstrādātas uz valstī noteiktās topogrāfiskās kartes pamatnes 1:10 000 mērogā. Trokšņa rādītāju novērtēšana tika veikta 4 m augstumā virs zemes. Trokšņu stratēģiskās kartes sagatavotas ar tīkla soli 10 x 10 m.

3.1 Programmatūra un aprēķinu metode

Autoceļu satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai un modelēšanai izmantota Wölfel Meßsystem Software GmbH+Co K.G izstrādātā trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūra IMMI 2016-2 (licences numurs S72/317).

Autoceļu satiksmes radītais troksnis novērtēts ar Francijā izstrādātu trokšņa rādītāju novērtēšanas un aprēķina metodi "NMPB–Routes–96 (SETRA–CERTU–LCPC–CSTB)", kas minēta "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.

3.2 Trokšņa rādītāji un robežlielumi

Autoceļu satiksmes radītā 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.

Saskaņā ar MK 2014. gada 7. janvāra noteikumiem Nr. 16 dienas, vakara un nakts trokšņa rādītājiem ir definēti robežlielumi atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai (skat. 5. tabulu).

5. tabula. Izmantotie trokšņa robežlielumi

Nr. p.k.	Apbūves teritorijas izmantošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi		
		L _{diena} (dB(A))	L _{vakars} (dB(A))	L _{nakts} (dB(A))
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

4. TROKŠŅA KARTĒŠANAS REZULTĀTU APKOPOJUMS

4.1 Informācija par sagatavotajām trokšņu kartēm

Trokšņa stratēģiskās kartēšanas ietvaros sagatavotas kartes, kurās attēlotas:

- trokšņa rādītāja L_{diena} vērtības zonās: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, ≥ 75 dB(A);
- trokšņa rādītāja L_{vakars} vērtības zonās: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, ≥ 75 dB(A);
- trokšņa rādītāja L_{nakts} vērtības zonās: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, ≥ 70 dB(A);
- trokšņa rādītāja L_{dvn} vērtības zonās: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, ≥ 75 dB(A) un 55-64, ≥ 65 dB(A).

Sagatavotās trokšņa kartes trokšņa rādītājam L_{dvn} (vērtību zonas 55-64, ≥ 65 dB(A)) pievienotas kopsavilkuma 1. pielikumā. Trokšņa kartes trokšņa rādītājiem L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} , L_{dvn} mērogā 1:10 000 pievienotas elektroniskajā pielikumā *.pdf un *.shp datņu formātos.

4.2 Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļautās teritorijas platību

Saskaņā ar MK 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 22.4. punktu trokšņa stratēģiskajās kartēs ir jānorāda kopējā platība (km^2), kas pakļauta tāda trokšņa iedarbībai, kuram trokšņa rādītāja L_{dvn} vērtības ir lielākas nekā attiecīgi 55, 65 un 75 dB(A). Kopējā platība autoceļa A7 posma Rīga – Bauska apkārtnē, kur trokšņa rādītāja L_{dvn} vērtība pārsniedz 55 dB(A), ir 34,51 km^2 (skat. 6. tabulu).

6. tabula. Kopējā platība (km^2) autoceļa A7 posma Rīga – Bauska apkārtnē, kas pakļauta noteiktam trokšņa līmenim

Autoceļa A7 posms Rīga – Bauska	Platība, km^2		
	$L_{dvn} > 55$ dB(A)	$L_{dvn} > 65$ dB(A)	$L_{dvn} > 75$ dB(A)
	34,51	7,85	1,50

4.3 Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu, mājokļu, izglītības un stacionāro veselības aprūpes iestāžu skaitu

Novērtējot noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu, izmantota informācija par visiem autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā esošajiem mājokļiem un tajos deklarēto iedzīvotāju skaitu.

Autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā atrodas 449 mājokļi ar ~2781 iedzīvotājiem, kas novietoti teritorijās, kur trokšņa rādītāja L_{diena} vērtības ir lielākas par 55 dB(A). 838

mājokļi ar 4968 iedzīvotājiem atrodas teritorijās, kur trokšņa rādītāja L_{vakars} vērtības pārsniedz 50 dB(A). Autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā 843 mājokļos ar 5317 iedzīvotājiem aprēķinātais trokšņa rādītājs L_{nakts} ir lielāks par 45 dB(A). Teritorijās, kur trokšņa rādītājs L_{dvn} pārsniedz 55 dB(A), atrodas 655 mājokļi ar kopējo iedzīvotāju skaitu 4060 (skat. 7., 8., un 11. tabulu).

Rīgas aglomerācijā autoceļa A7 posma Rīga – autoceļš V2 tuvumā teritorijā, kur trokšņa rādītājs L_{diena} pārsniedz 55 dB(A), trokšņa rādītājs L_{vakars} ir lielāks 50 dB(A), trokšņa rādītājs L_{nakts} ir lielāks par 45 dB(A) atrodas 5 mājokļi ar 114 iedzīvotājiem (skat. 9., 10. un 12. tabulas).

7. tabula. Iedzīvotāju skaits, kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L_{diena}	7977	3672	1237	979	476	89	_*
L_{vakars}	6757	2684	1352	670	247	15	_*
L_{nakts}	3073	1247	760	223	14	_*	_*
L_{dvn}	9948	5019	2036	1221	604	196	3

* - nav iedzīvotāju

8. tabula. Iedzīvotāju skaits simtos, kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L_{diena}	8000	3700	1200	700	500	100	_*
L_{vakars}	6800	2700	1300	700	200	0	_*
L_{nakts}	3100	1200	800	200	0	_*	_*
L_{dvn}	9900	5000	2000	1200	600	200	0

* - nav iedzīvotāju

9. tabula. Iedzīvotāju skaits Rīgas aglomerācijā, kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L_{diena}	396	4	102	6	6	_*	_*
L_{vakars}	9	_*	106	4	4	_*	_*
L_{nakts}	_*	106	4	4	_*	_*	_*
L_{dvn}	977	8	_*	106	4	4	_*

* - nav iedzīvotāju

10. tabula. Iedzīvotāju skaits simtos, kas dzīvo mājokļos Rīgas aglomerācijā, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L _{diena}	400	0	100	0	0	_*	_*
L _{vakars}	9	_*	100	0	0	_*	_*
L _{nakts}	_*	100	0	0	_*	_*	_*
L _{dvn}	1000	0	_*	100	4	4	_*

* - nav iedzīvotāju

11. tabula. Mājokļu skaits, kas ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L _{diena}	1310	6 73	2 35	112	85	17	_*
L _{vakars}	1247	5 03	178	105	48	4	_*
L _{nakts}	519	172	101	47	4	_*	_*
L _{dvn}	1321	1029	3 81	139	95	39	1

* - nav mājokļu

12. tabula. Mājokļu skaits Rīgas aglomerācijā, kas ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L _{diena}	19	1	1	2	2	_*	_*
L _{vakars}	3	_*	2	2	1	_*	_*
L _{nakts}	_*	2	2	1	_*	_*	_*
L _{dvn}	57	2	_*	2	2	1	_*

* - nav mājokļu

Atbilstoši pašvaldību mājaslapās sniegtajai informācijai autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā atrodas izglītības iestādes, kas novietotas teritorijā, kur trokšņa līmenis pārsniedz trokšņa robežlielumus. Informācija par maksimālo trokšņa līmeni pie izglītības iestāžu fasādēm attēlota 13. tabulā.

Autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā neatrodas neviena stacionārā medicīnas aprūpes iestāde, kas būtu novietota teritorijā, kur trokšņa līmenis pārsniedz trokšņa robežlielumus.

13. tabula. Izglītības iestādes, kas ir pakļautas noteiktam trokšņa līmenim autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)			
	45-49	50-54	55-59	>60
L _{diena}	** _	** _	Codes pamatskola	* _
L _{vakars}	** _	Ķekavas novada pirmsskolas izglītības iestāde "Bitīte" Codes pamatskola	* _	* _
L _{nakts}	Ķekavas novada pirmsskolas izglītības iestāde "Bitīte" Codes pamatskola	* _	* _	* _
L _{dvn}	** _	Pļavniekkalna sākumskola Ķekavas sākumskola Dzimtmsis pamatskola Iecavas pirmsskolas izglītības iestāde "Cālītis"	Ķekavas novada pirmsskolas izglītības iestāde "Bitīte" Codes pamatskola	* _

* - nav izglītības iestādes

** - atbilstoši metodikai šāda vērtību zona netiek vērtēta

4.4 Informācija par trokšņa robežlielumu pārsniegumiem

Saskaņā ar MK 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 26.3. punktu, stratēģiskajās trokšņa kartēs ir jāietver informācija par trokšņa robežlielumu pārsniegumiem atbilstoši teritorijas lietošanas funkcijai.

Autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā, ņemot vērā teritorijas lietošanas funkciju, novērtējuma periodu un summējot aprēķinātās platības, vislielākā teritorijas platība,

kurā pārsniegti trokšņa robežlielumi, konstatēta nakts periodā, bet vismazākā – dienas periodā (skat. 14. tabulu).

Trokšņa robežlielumu pārsniegumu kartes pievienotas kopsavilkuma elektroniskajā pielikumā.

14. tabula. Teritoriju platība, kurās pārsniegti trokšņa robežlielumi, autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Platība (km ²), kur pārsniegti trokšņa robežlielumi		
		L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}
1.	Individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorija	3,31	6,01	6,08
2.	Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorija	0,015	0,032	0,033
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)	-	-	-
4.	Jauktas apbūves teritorija, tai skaitā tirdzniecības un pakalpojumu būvju teritorija (ar dzīvojamo apbūvi)	0,64	1,10	1,08

4.5. Informācija par iedzīvotājiem, kas dzīvo mājokļos ar īpašu skaņas izolāciju un mājokļos ar kluso fasādi

Atbilstoši MK 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 22.3. punktam, stratēģiskajās trokšņa kartēs ir jāietver informācija par iedzīvotāju skaitu, kas dzīvo mājokļos ar īpašu skaņas izolāciju un mājokļos ar kluso fasādi.

Saskaņā ar pašvaldību sniegto informāciju autoceļa A7 posma Rīga – Bauska tuvumā neatrodas neviens mājoklis ar īpašu skaņas izolāciju.

Autoceļa A7 posma Rīga – Bauska apkārtnē nav novietots neviens mājoklis ar kluso fasādi.

5. ELEKTRONISKĀ PIELIKUMA SATURS

Kopsavilkuma elektroniskajā pielikumā ietverts:

1. „Trokšņa stratēģisko karšu izstrāde valsts galvenā autoceļa A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posmam no Rīgas līdz Bauskai” rezultātu kopsavilkums (*.pdf datne);
2. Trokšņa izkliedes kartes
 - *.pdf datnes (kartes sagatavota mērogā 1:10 000
 - ESRI ArcGis *.shp datnes;
3. Trokšņa robežlielumu pārsniegumu karšu *.pdf datnes;
4. Iedzīvotāju izvietojuma karte (*.shp datne);
5. Datnes, kas nepieciešamas sagatavojot ziņojumu Eiropas Komisijai (*.shp datne).

1. PIELIKUMS
TROKŠŅU STRATĒĢISKĀS KARTES TROKŠŅA RĀDĪTĀJAM L_{DvN}
MĒROGĀ 1:10 000