

**Trokšņa stratēģisko karšu  
izstrāde valsts reģionālā autoceļa P30  
Cēsis – Vecpiebalga – Madona posmam no Cēsu  
pilsētas līdz autoceļam P20 Valmiera – Cēsis –  
Drabeši**

*Rezultātu kopsavilkums*

## Satura rādītājs

Ievads .....	3
1. Autocēļa posma un tā apkārtnes raksturojums .....	4
2. Pārskats par izmantotajiem datiem trokšņa stratēģisko karšu izstrādei.....	6
2.1 Trokšņa avotus raksturojošie dati.....	6
2.2 Topogrāfiskā informācija .....	8
2.3 Dati par iedzīvotāju, veselības aprūpes un izglītības iestāžu novietojumu .....	9
2.4 Meteoroloģiskā informācija.....	9
2.5 Dati par teritorijas lietošanas funkciju.....	9
3. Trokšņa kartēšanas metodika.....	10
3.1 Programmatūra un aprēķinu metode.....	10
3.2 Trokšņa rādītāji un robežlielumi .....	10
4. Trokšņa kartēšanas rezultātu apkopojums .....	12
4.1 Informācija par sagatavotajām trokšņu kartēm .....	12
4.2 Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļautās teritorijas platību	12
4.3 Informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu, mājokļu, izglītības un stacionāro veselības aprūpes iestāžu skaitu .....	12
4.4 Informācija par trokšņa robežlielumu pārsniegumiem .....	13
4.5. Informācija par iedzīvotājiem, kas dzīvo mājokļos ar īpašu skaņas izolāciju un mājokļos ar kluso fasādi .....	14
5. Elektroniskā pielikuma saturs.....	15

## **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., VSIA „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 VSIA „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 P30 Cēsis – Vecpiebalga – Madona posma no Cēsu pilsētas līdz P20 Valmiera – Cēsis – Drabeši (turpmāk tekstā posms Cēsis – P20) kopējais garums ir 163 m, un tas šķērso Cēsu 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.

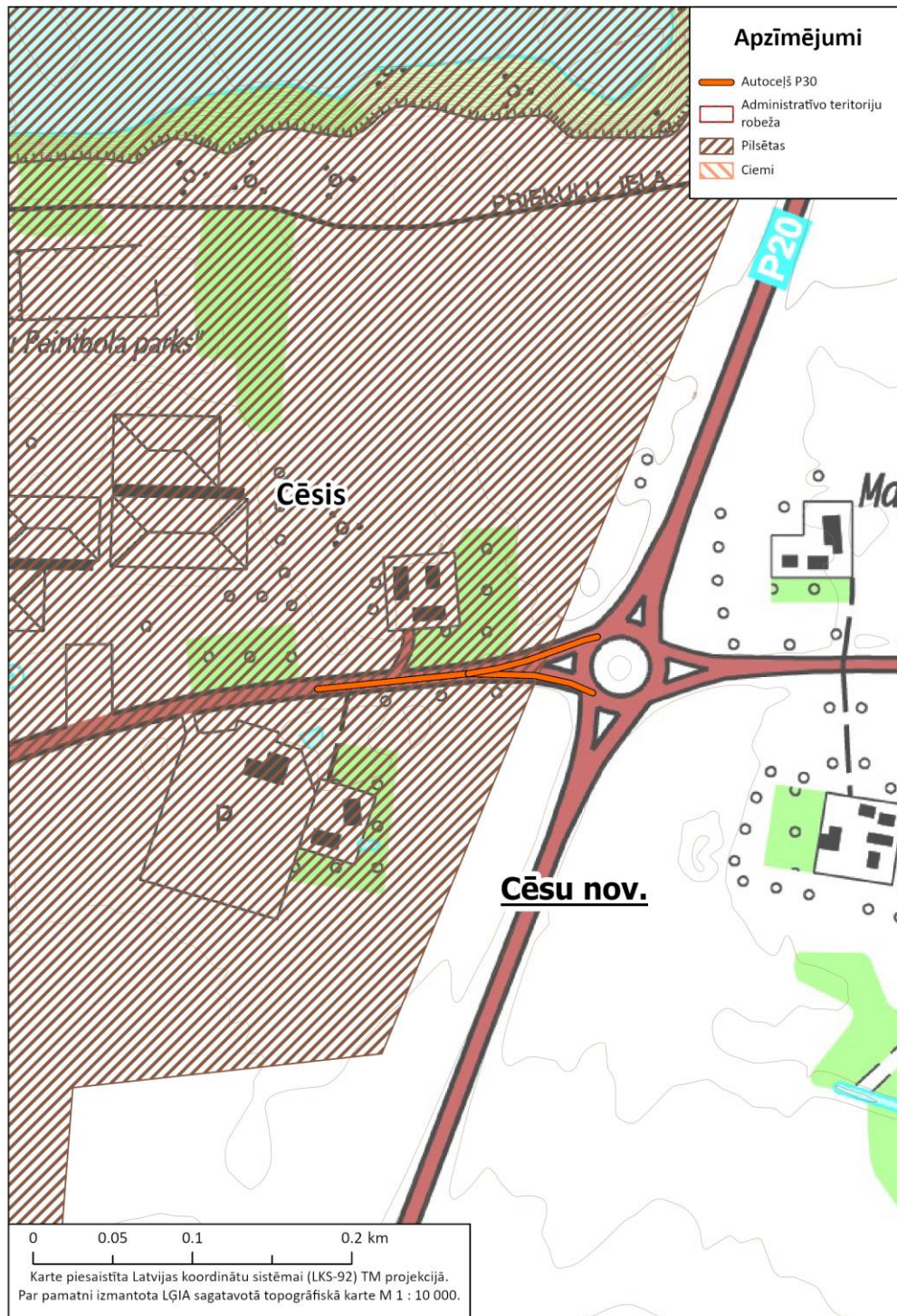
Autoceļa P30 posms no Cēsu pilsētas līdz autoceļam P20 daļēji atrodas Cēsu pilsētas teritorijā, kur posma tuvumā atrodas rūpnieciskās apbūves teritorijas, savukārt ārpus pilsētas robežām novietotas dzīvojamās apbūves ar rūpniecības un komerciāla rakstura objektiem apbūves teritorija.

Autoceļa P30 posms Cēsis – P20 ir 1 brauktuves ceļš ar 2 joslām, kā arī rotācijas aplis.

Autoceļa P30 posmā Cēsis – P20 gada vidējā satiksmes intensitāte nepārsniedz 3 200 000 transportlīdzekļu gadā. Detalizēta informācija par satiksmes intensitāti pieejama 1. tabulā.

1. tabula. Satiksmes intensitāte autoceļa P30 posmā Cēsis – P20

Posma nosaukums	Posms no ...km	Posms līdz ...km	Posma garums (km)	Gada vidējā satiksmes intensitāte 2019. gadā (transportlīdzekļu skaits)
Cēsis – P20	2,147	2,310	0,163	3 123 670



1. attēls. Autoceļa P30 Cēsis – Vecpiebalga – Madona posma no Cēsu pilsētas līdz autoceļam P20 Valmiera – Cēsis – Drabeši 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 VSIA „Latvijas Valsts ceļi” sagatavotā informācija par trokšņa avotiem:

- informācija par kartējamajiem valsts autoceļu posmiem (autoceļš, posma novietojums un garums);
- dati par autotransporta satiksmes intensitāti 2019. 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 2022. 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).

Izmantojot iegūto procentuālo sadalījumu un VSIA „Latvijas Valsts ceļi” sniegto informāciju par autoceļu posmos fiksēto gada vidējo diennakts intensitāti (GVDI), tika noteikts transportlīdzekļu skaits katrai kategorijai diennakts periodos. Aprēķinātie transporta intensitātes dati attēloti 3. tabulā.

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

Periods	Vieglie mehāniskie transportlīdzekļi	Vidēji smagie transportlīdzekļi	Smagie transportlīdzekļi	Motorizēti divriteņu transportlīdzekļi	
				Divriteņu, trīsriteņu un četrriteņu mopēdi	Motocikli ar blakusvāģi vai bez tā, tricikli un kvadricikli
Diena	78,3	80,0	74,5	78,3	78,3
Vakars	15,4	12,1	13,8	15,4	15,4
Nakts	6,3	7,9	11,7	6,3	6,3

3. tabula. Transporta intensitātes dati autoceļa P30 posmos

Posma nosaukums	GVDI*	Vieglie mehāniskie transportlīdzekļi			Vidēji smagie transportlīdzekļi			Smagie transportlīdzekļi		
		Diena	Vakars	Nakts	Diena	Vakars	Nakts	Diena	Vakars	Nakts
Cēsis – P20	8558	6089,36	1198,58	491,06	230,52	34,81	22,82	210,09	38,83	33,12

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

Posma nosaukums	GVDI*	Divriteņu, trīsriteņu un četrriteņu mopēdi			Motocikli ar blakusvāģi vai bez tā, tricikli un kvadricikli		
		Diena	Vakars	Nakts	Diena	Vakars	Nakts
Cēsis – P20	8558	97,81	19,25	7,89	65,65	12,92	5,29

## 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 Valsts zemes dienesta. Trokšņa stratēģisko karšu sagatavošanā izmantota informācija par Kadastrā reģistrētajām būvēm.

Lai iegūtu informāciju par ēku augstumu, 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 adrešu reģistra dati.

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

### **2.4 Meteoroloģiskā informācija**

Trokšņa stratēģiskās kartes izstrādei izmantoti VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" sagatavotā informācija par meteoroloģiskajiem apstākļiem Priekuļu novērojumu stacijā 2021. gadā

### **2.5 Dati par teritorijas lietošanas funkciju**

Trokšņa robežlielumu pārsniegumu aprēķināšanai nepieciešamā informācija par teritorijas lietošanas funkciju (administratīvo teritoriju plānotā (atļautā) izmantošana) tika pieprasīta un saņemta no Cēsu novada, kura teritorijas var ietekmēt autoceļa P30 posms Cēsis – P20.

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.

### 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  $\geq 65$  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 2021 (licences numurs S72/317).

Autoceļu satiksmes radītā trokšņa novērtēšana veikta, izmantojot 2014. gada 7. janvāra Ministra kabineta noteikumu Nr. 16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 5. pielikumā norādītās aprēķinu metodes, kas transponētas Latvijas likumdošanā, izpildot Komisijas 2015. gada 19. maija Direktīvas (ES) 2015/996, ar ko nosaka kopīgas trokšņa novērtēšanas metodes saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK, prasības.

#### 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 <sub>diena</sub> (dB(A))	L <sub>vakars</sub> (dB(A))	L <sub>nakts</sub> (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,  $\geq 75$  dB(A);
- trokšņa rādītāja  $L_{vakars}$  vērtības zonās: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74,  $\geq 75$  dB(A);
- trokšņa rādītāja  $L_{nakts}$  vērtības zonās: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69,  $\geq 70$  dB(A);
- trokšņa rādītāja  $L_{dvn}$  vērtības zonās: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74,  $\geq 75$  dB(A) un 55-64,  $\geq 65$  dB(A).

Sagatavotās trokšņa kartes trokšņa rādītājam  $L_{dvn}$  (vērtību zonas 55-64,  $\geq 65$  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 P30 posma Cēsis – P20 apkārtnē, kur trokšņa rādītāja  $L_{dvn}$  vērtība pārsniedz 55 dB(A), ir 0,02  $km^2$  (skat. 6. tabulu).

6. tabula. Kopējā platība ( $km^2$ ) autoceļa P30 posma Cēsis – P20 apkārtnē, kas pakļauta noteiktam trokšņa līmenim

Autoceļa P30 posms Cēsis – P20	Platība, $km^2$		
	$L_{dvn}>55$ dB(A)	$L_{dvn}>65$ dB(A)	$L_{dvn}>75$ dB(A)
	0,02	0,004	-

### 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 P30 posma Cēsis – P20 tuvumā esošajiem mājokļiem un tajos deklarēto iedzīvotāju skaitu.

Autoceļa P20 posma Valmiera – P18 tuvumā atrodas 2 mājokļi ar 4 iedzīvotājiem, kas novietoti teritorijās, kur trokšņa rādītāja  $L_{diena}$  vērtības ir lielākas par 55 dB(A), trokšņa

rādītāja  $L_{vakars}$  vērtības pārsniedz 50 dB(A), trokšņa rādītājs  $L_{nakts}$  ir lielāks par 45 dB(A), un trokšņa rādītājs  $L_{dvn}$  pārsniedz 55 dB(A) (skat. 7. – 9. tabulu).

7. tabula. Iedzīvotāju skaits, kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa P30 posma Cēsis – P20 tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
$L_{diena}$	2	2	4	_*	_*	_*	_*
$L_{vakars}$	2	4	_*	_*	_*	_*	_*
$L_{nakts}$	4	_*	_*	_*	_*	_*	_*
$L_{dvn}$	2	2	4	_*	_*	_*	_*

\* - nav iedzīvotāju

8. tabula. Iedzīvotāju skaits simtos, kas dzīvo mājokļos, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa P30 posma Cēsis – P20 tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
$L_{diena}$	0	0	0	_*	_*	_*	_*
$L_{vakars}$	0	0	_*	_*	_*	_*	_*
$L_{nakts}$	0	_*	_*	_*	_*	_*	_*
$L_{dvn}$	0	0	0	_*	_*	_*	_*

\* - nav iedzīvotāju

9. tabula. Mājokļu skaits, kas ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim P30 posma Cēsis – P20 tuvumā

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

\* - nav mājokļu

Autoceļa P30 posma Cēsis – P20 tuvumā neatrodas neviena izglītības vai stacionārā medicīnas aprūpes iestāde, kas būtu novietota teritorijā, kur trokšņa līmenis pārsniedz trokšņa robežlielumus.

#### 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 P30 posma Cēsis – P20 tuvumā nav novietotas teritorijas, kur tiek pārsniegti trokšņa robežlielumi.

#### 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 P30 posma Cēsis – P20 tuvumā neatrodas neviens mājoklis ar īpašu skaņas izolāciju.

Autoceļa P30 posma Cēsis – P20 tuvumā dzīvo 4 iedzīvotāji, kuri mitinās mājokļos ar kluso fasādi (skat. 10. un 11. tabulu).

10. tabula. Iedzīvotāju skaits, kas dzīvo mājokļos ar kluso fasādi, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa P30 posma Cēsis – P20 tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L <sub>diena</sub>	1	2	4	_*	_*	_*	_*
L <sub>vakars</sub>	2	4	_*	_*	_*	_*	_*
L <sub>nakts</sub>	4	_*	_*	_*	_*	_*	_*
L <sub>dvn</sub>	1	2	4	_*	_*	_*	_*

\* - nav iedzīvotāju

11. tabula. Iedzīvotāju skaits simtos, kas dzīvo mājokļos ar kluso fasādi, kuri ir pakļauti noteiktam trokšņa līmenim autoceļa P30 posma Cēsis – P20 tuvumā

Trokšņa rādītājs	Trokšņa līmenis dB(A)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
L <sub>diena</sub>	0	0	0	_*	_*	_*	_*
L <sub>vakars</sub>	0	0	_*	_*	_*	_*	_*
L <sub>nakts</sub>	0	_*	_*	_*	_*	_*	_*
L <sub>dvn</sub>	0	0	0	_*	_*	_*	_*

\* - nav iedzīvotāju

## **5. ELEKTRONISKĀ PIELIKUMA SATURS**

Kopsavilkuma elektroniskajā pielikumā ietverts:

1. „ Trokšņa stratēģisko karšu izstrāde valsts reģionālā autoceļa P30 Cēsis – Vecpiebalga – Madona posmam no Cēsīm līdz autoceļam P20 Valmiera – Cēsis – Drabeši (\*.pdf datne);
2. Trokšņa izkliedes karšu \*.pdf datnes (kartes sagatavota mērogā 1:10 000;
3. Trokšņa robežlielumu pārsniegumu karšu \*.pdf datnes;
4. Datnes, kas nepieciešamas sagatavojot ziņojumu Eiropas Komisijai (\*.shp datne).

**1. PIELIKUMS**  
**TROKŠŅU STRATĒGISKĀS KARTES TROKŠŅA RĀDĪTĀJAM L<sub>DVN</sub>**  
**MĒROGĀ 1:10 000**