



Latvijas Valsts ceļi



**Rīcības plāns vides trokšņa  
samazināšanai valsts autoceļu posmiem  
2024.-2028. gadam**

## SATURS

Saturs.....	2
levads .....	3
1. nodaļa. Informācija par autoceļu posmiem, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai .....	4
2. nodaļa. Trokšņa pārvaldības normatīvais regulējums .....	7
3. nodaļa. Trokšņa kartēšanas rezultātu kopsavilkums .....	8
4. nodaļa. Trokšņa radīto kaitīgo seku novērtējums un akustiskā diskomforta zonu noteikšana	12
5. nodaļa. Informācija par iepriekš izstrādātajiem plāniem vides trokšņa samazināšanai un līdz šim veiktajām darbībām, kas ietekmējušas trokšņa piesārņojuma līmeni .....	13
6. nodaļa. Rīcības plāna izstrādes ietvaros vērtētie pasākumi trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanai .....	15
7. nodaļa. Trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanas pasākumi, kurus plānots veikt turpmāko 5 gadu laikā .....	19
8. nodaļa. Pārskats par pasākumiem trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanai, kuru ieviešana varētu tikt veikta nākamajos plānošanas periodos .....	21
9. nodaļa. Rekomendētie pasākumi teritorijas plānošanai un jaunu apbūves teritoriju aizsardzībai pret trokšņa piesārņojumu .....	22
10. nodaļa. Normatīvā regulējuma pilnveidošana un trokšņa piesārņojuma samazināšana nacionālā mērogā .....	25
11. nodaļa. Rīcības plāna īstenošanas un rezultātu novērtēšanas kārtība .....	26
12. nodaļa. Pārskats par sabiedrības informēšanu un sabiedrības sniegtajiem priekšlikumiem .	27

### 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

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 – VSIA "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 VSIA „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:

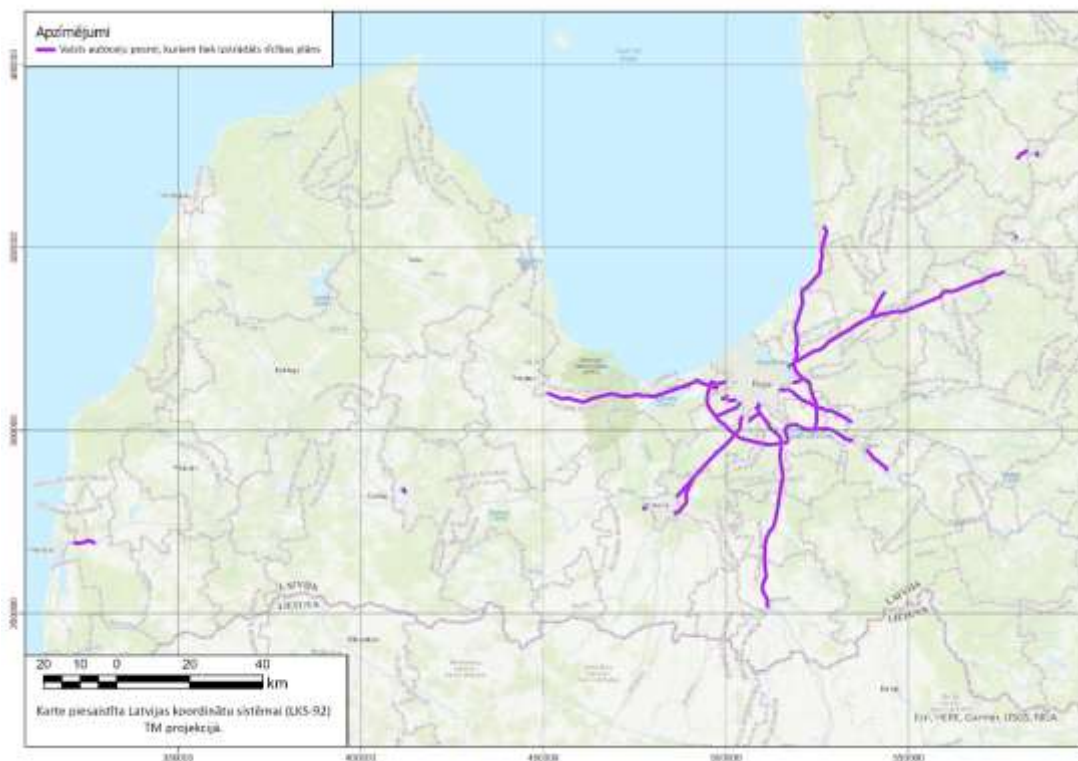
- Informāciju par autoceļu posmiem, kuriem izstrādāts šis rīcības plāns;
- Uz vides troksni attiecināmo normatīvo aktu aprakstu;
- Stratēģiskās trokšņu kartēšanas rezultātu apkopojumu;
- Informāciju par akustiskā diskomforta zonu noteikšanu un trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanu;
- Pārskatu par iepriekš plānotajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem un iepriekš izstrādātajiem rīcības plāniem trokšņa samazināšanai;
- Šī rīcības plāna ietvaros vērtēto trokšņa samazināšanas pasākumu aprakstu;
- 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 sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi”.

Institūcija:	VSIA 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

Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai ir izstrādāts valsts autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte 2019. gadā pārsniedza 3 milj. transportlīdzekļu gadā. Kopējais posmu garums ir 402 km, no kuriem 350,9 km ir valsts galvenie autoceļi, 42,6 km – valsts reģionālie autoceļi, bet 9,5 km – vietējie autoceļi. Informācija par autoceļu posmiem, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns, ir apkopota 1. tabulā, un pārskata karte ir apskatāma 1. attēlā.



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

Šiem autoceļu posmiem 2022. gadā tika izstrādātas trokšņa stratēģiskās kartes, kas izmantotas par pamatu trokšņa samazināšanas pasākumu plānošanai. Rīcības plāna izstrādei tiek izmantota:

- informācija par aprēķināto trokšņa līmeni autoceļu tuvumā;
- informācija par teritorijām, kur tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi;
- dati par iedzīvotāju skaitu un izvietojumu;
- informācija par stacionāro veselības aprūpes iestāžu un izglītības iestāžu izvietojumu;
- topogrāfiskā informācija, kas izmantota trokšņa stratēģisko karšu izstrādei.

Pamatojoties uz stratēģiskās trokšņu kartes rezultātiem, tika konstatēts, ka autotransporta radītais troksnis ietekmē 17 pašvaldību teritorijas (pārsniedz vides trokšņa robežlielumus) – Ādažu, Bauskas, Cēsu, Dienvidkurzemes, Jelgavas, Ķekavas, Limbažu, Mārupes, Ogres, Olaines, Ropažu, Salaspils, Saldus, Saulkrastu, Siguldas, Tukuma un Valmieras novadus, kā arī Jelgavas, Jūrmalas, Liepājas un Rīgas valstspilsētas.

Autoceļu posmi, kuriem ir jāizstrādā 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.

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

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms no ... kilometra	Posms līdz ... kilometram	Autoceļa posma vidējā diennakts satiksmes intensitāte gadā (transportlīdzekļu skaits)	Garums, km
A1	Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)	0,000	6,940	27425	6,940
		6,940	13,030	14742	6,09
		13,030	21,300	13517	8,27
		21,300	31,620	9743	10,32
		31,620	40,410	8880	8,79
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)	12,405	14,129	40994	1,724
		14,129	21,520	29463	7,391
		21,520	37,709	21845	16,189
		37,709	51,459	13584	13,750
		51,459	63,309	11481	11,850
		63,309	77,766	8671	14,457
A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	0,000	8,606	9370	8,606
		62,947	66,181	10403	3,234
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)	0,000	4,875	17869	4,875
		4,875	9,355	10835	4,480
		9,355	14,294	12103	4,939
		14,294	20,450	8856	6,156
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)	0,000	7,000	15112	7,0
		7,000	8,645	14546	1,645
		8,645	21,820	11732	13,175
		21,820	35,346	14288	13,526
		35,346	38,200	22214	2,854
		38,200	40,853	15473	2,653
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	17,370	19,133	25273	1,763
		19,133	22,957	24360	3,824
		22,957	29,350	19077	6,393
		29,350	34,0	20253	4,650
		39,050	46,984	9967	7,934
A7	Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)	7,300	9,780	28307	2,480
		9,780	17,061	19746	7,281
		17,061	19,427	16275	2,366
		19,427	44,600	14333	25,173
		44,600	65,412	11490	20,812
A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	9,932	15,102	27110	5,134
		15,102	22,079	31186	6,977
		22,079	30,458	22430	8,379
		30,458	43,1	11189	12,642
A9	Rīga (Skulte)–Liepāja	94,791	95,981	9102	1,190

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms no ... kilometra	Posms līdz ... kilometram	Autoceļa posma vidējā diennakts satiksmes intensitāte gadā (transportlīdzekļu skaits)	Garums, km
		186,116	191,681	13365	5,565
A10	Rīga–Ventspils	13,450	15,368	48540	1,918
		15,368	19,490	41316	4,122
		19,490	38,160	12994	18,670
		38,160	44,651	11404	6,491
		44,651	62,888	8700	18,237
P2	Juglas papīrfabrika - Upesciems	0,000	2,727	10865	2,727
P4	Rīga - Ērgļi	5,726	8,000	20530	2,274
P5	Ulbroka - Ogre	0,000	6,480	11662	6,480
		6,480	9,450	8278	2,970
		9,450	19,870	9028	10,420
P20	Valmiera – Cēsis - Drabeši	2,244	2,977	8584	0,733
P30	Cēsis – Vecpiebalga - Madona	2,147	2,310	8558	0,163
P97	Jelgava – Dobeles - Annenieki	8,055	8,517	10690	0,462
P100	Jelgava - Dalbe	3,660	10,393	9813	6,733
P132	Rīga - Jaunmārupe	1,800	9,920	11339	8,120
P133	Lidostas "Rīga" pievedceļš	0,900	2,400	29371	1,500
V1	Valdlauči - Rāmava	0,000	2,130	15360	2,130
V3	Rāmava - Baloži	0,000	3,300	12357	3,300
V15	Rīgas robeža – Silnieki - Puķulejas	0,000	1,450	10984	1,450
V18	Pievedceļš Olainei	0,000	0,370	10320	0,370
V20	Imanta - Babīte	0,000	2,295	10886	2,295

## 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 2022. gadā atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasībām.

Trokšņa stratēģiskās kartes sagatavošanai izmantota Wölfel Engineering GmbH & Co. KG izstrādātā programmatūra IMMI 2021 (licences numurs S72/317). Trokšņa rādītāju novērtēšana veikta, izmantojot 2014. gada 7. janvāra Ministru 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.

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 trokšnis, 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 Pilsoneības 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 VSIA "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)
$L_{dvn}$	107,54	30,364	2,691



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	836	493	219	176	41	5	-
A2	1563	878	230	91	31	8	-
A3	159	85	79	34	9	-	-
A4	394	135	40	7	-	-	-
A5	1823	572	176	31	5	-	-
A6	1924	1877	1106	596	53	3	-
A7	2904	1506	766	504	127	8	-
A8	2480	745	329	229	87	-	-
A9	107	81	22	11	-	-	-
A10	692	367	82	34	6	-	-
P2	98	34	34	1	-	-	-
P4	246	226	136	36	13	-	-
P5	559	490	683	127	13	-	-
P20	9	2	4	-	-	-	-
P30	2	2	4	-	-	-	-
P97	11	13	5	-	-	-	-
P100	325	327	220	22	-	-	-
P132	1112	722	154	214	16	-	-
P133	29	6	7	8	4	-	-
V1	461	237	479	95	-	-	-
V3	187	171	320	26	-	-	-
V15	106	71	153	65	-	-	-
V18	0	1	-	-	-	-	-
V20	68	56	45	7	-	-	-

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	764	391	220	129	25	-	-
A2	1252	631	161	49	18	2	-
A3	124	67	66	11	5	-	-
A4	276	88	17	1	-	-	-
A5	932	284	85	8	1	-	-
A6	1883	1407	883	124	19	2	-
A7	2170	1060	603	307	50	1	-
A8	1439	470	298	157	21	-	-
A9	101	51	16	6	-	-	-
A10	605	237	67	12	-	-	-
P2	87	35	5	-	-	-	-
P4	220	230	80	17	5	-	-
P5	530	557	510	28	6	-	-
P20	4	4	2	-	-	-	-
P30	2	4	-	-	-	-	-
P97	15	9	-	-	-	-	-
P100	325	274	139	3	-	-	-
P132	1268	196	158	149	-	-	-
P133	21	6	5	8	1	-	-

Autoceļa Nr.	Trokšņa līmenis						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
V1	355	333	309	32	-	-	-
V3	174	240	204	1	-	-	-
V15	73	98	147	9	-	-	-
V18	1	-	-	-	-	-	-
V20	73	47	27	2	-	-	-

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	600	232	124	18	-	-	-
A2	876	160	39	13	-	-	-
A3	89	73	15	-	-	-	-
A4	177	35	1	-	-	-	-
A5	257	77	8	1	-	-	-
A6	2000	981	104	6	-	-	-
A7	1126	633	351	72	2	-	-
A8	419	280	137	15	-	-	-
A9	56	15	5	-	-	-	-
A10	468	65	10	-	-	-	-
P2	35	4	-	-	-	-	-
P4	266	59	21	-	-	-	-
P5	629	416	19	5	-	-	-
P20	4	-	-	-	-	-	-
P30	4	-	-	-	-	-	-
P97	7	-	-	-	-	-	-
P100	241	102	1	-	-	-	-
P132	198	185	108	-	-	-	-
P133	10	6	7	-	-	-	-
V1	416	212	-	-	-	-	-
V3	296	105	-	-	-	-	-
V15	145	92	-	-	-	-	-
V18	-	-	-	-	-	-	-
V20	47	20	1	-	-	-	-

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	1924	877	338	214	78	11	-
A2	2799	1367	504	123	36	12	-
A3	295	137	72	54	12	-	-
A4	1130	353	84	13	-	-	-
A5	2108	721	217	59	6	-	-
A6	3199	2049	1443	779	63	5	-
A7	3540	1988	963	529	250	30	1
A8	3209	881	356	276	127	1	-
A9	513	113	38	12	4	-	-
A10	1890	749	225	50	8	-	-
P2	167	76	35	3	-	-	-

Autoceļa Nr.	Trokšņa līmenis						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
P4	336	233	232	37	18	-	-
P5	749	545	647	308	16	2	-
P20	13	4	4	-	-	-	-
P30	1	2	4	-	-	-	-
P97	24	15	6	-	-	-	-
P100	374	354	215	92	-	-	-
P132	1180	1119	145	209	63	-	-
P133	31	23	7	6	6	-	-
V1	596	280	410	202	-	-	-
V3	219	185	315	72	-	-	-
V15	187	71	142	92	-	-	-
V18	4	1	-	-	-	-	-
V20	73	71	46	16	1	-	-

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

Autoceļa Nr.	Teritorijas platība (km <sup>2</sup> )		
	L <sub>diena</sub>	L <sub>vakars</sub>	L <sub>nakts</sub>
A1	0,551	0,951	1,100
A2	0,609	1,033	0,889
A3	0,254	0,413	0,335
A4	0,196	0,348	0,560
A5	0,337	0,597	0,456
A6	0,490	0,782	0,865
A7	1,405	2,384	2,259
A8	0,999	1,858	1,451
A9	0,053	0,108	0,035
A10	0,403	0,786	0,818
P2	0,035	0,060	0,054
P4	0,068	0,090	0,068
P5	0,263	0,410	0,360
P20	0,008	0,014	0,010
P30	-	-	-
P97	0,002	0,008	0,007
P100	0,035	0,060	0,050
P132	0,178	0,267	0,267
P133	-	-	-
V1	0,021	0,041	0,029
V3	0,047	0,071	0,058
V15	0,073	0,113	0,081
V18	0,002	0,003	0,002
V20	0,048	0,068	0,058

#### **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 izmantotas Eiropas Komisijas direktīvā 2020/367 iekļautās metodes vides trokšņa kaitīgo seku novērtēšanai. 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 A2, A6, A7 un A8 tuvumā, kas skaidrojams ar to, ka minētie autoceļi šķērso vairākas blīvi apdzīvotas vietas, kurās mājokļi ar augstu iedzīvotāju skaitu ir izvietoti tiešā ceļa tuvumā.

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 teritorijas, kurās pārsniegti 2014. gada 7. janvāra Ministru Kabineta noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktie vides trokšņa robežlielumi;
- kopējais iedzīvotāju skaits akustiskā diskomforta zonā ir lielāks par 100.

Kopumā autoceļu tuvumā tika noteiktas 39 akustiskā diskomforta zonas. Akustiskā diskomforta zonas nav noteiktas valsts autoceļu A3, A9, P2, P20, P30, P97, P133, V1, V15 un V18 tuvumā, jo paaugstināta trokšņa ietekmei pakļautajās dzīvojamās apbūves teritorijās kopējais iedzīvotāju skaits ir mazāks par 100.

Noteiktās akustiskā diskomforta zonas tika izmantotas, lai plānotu lokālus trokšņa samazināšanas pasākumus.

## 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., 2014. un 2018. 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. Gan 2018. gadā izstrādātajā rīcības plānā, gan 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

Ceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posma nosaukums	Rīcības plāns 2009. gadā	Rīcības plāns 2014. gadā	Rīcības plāns 2018. 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			
		Ķegums-Lielvārde			
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			

Ceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posma nosaukums	Rīcības plāns 2009. gadā	Rīcības plāns 2014. gadā	Rīcības plāns 2018. gadā
A9	Rīga (Skulte)–Liepāja	P106 – Liepāja			
A10	Rīga–Ventspils	Rīga – A5			
		A5 – Jūrmala			
		Jūrmalas robeža – pagrieziens uz Sloku			
		Jūrmala – Ķemeru pagr.			
P4	Rīga–Ērgļi	Rīga – P5			
P5	Ulbroka–Ogre	A4 – P10			
P97	Jelgava–Dobeles–Annenieki	Jelgava – P98			
P100	Jelgava–Dalbe	Ozolnieki – A8			
P132	Rīga–Mārupe	Rīga – A5			
P133	Lidostas “Rīga” pievedceļš	Kalnciema iela – lidosta “Rīga”			
V20	Imanta–Babīte				

Izvērtējot 2018. gadā izstrādātā rīcības plāna, ietvaros plānotos pasākumus trokšņa piesārņojuma samazināšanai, netika identificēti risinājumi, kas sekmējuši trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanos un ietekmes nepalielināšanu, tomēr ir atsevišķi troksni samazinošie pasākumi, kuru īstenošana turpināsies turpmākajos gados.

2021. gada novembrī tika uzsākta Ķekavas apvedceļa būvniecība un ir plānots, ka apvedceļa infrastruktūra kļūs pieejama lietotājiem 2023. gada oktobrī<sup>1</sup>. Pēc apvedceļa izbūves satiksmes intensitāte pa esošo autoceļa A7 trasi akustiskā diskomforta zonu tuvumā samazināsies par 75-80%.

Akustiskajā diskomforta zonā “Garkalne” tehniskā projektēšana tika uzsākta 2022. gadā, bet akustiskajā diskomforta teritorijā “Gauja” - 2023. gada maijā. Akustiskajā diskomforta zonā “Vangaži” trokšņa sienu tehniskā projektēšana tika īstenota 2022. gadā, bet trokšņa sienu izbūvi ir plānots realizēt līdz 2023. gada jūlijam.

Akustiskajās diskomforta zonā “Salaspils” 2021. tika veikta prettrokšņa pasākumu tehniskā projektēšana, kuras laikā tika izstrādāts risinājums, kas paredzēja vaļņu un trokšņa barjeru būvniecību<sup>2</sup>. 2022. gada februārī un martā norisinājās paredzētās ieceres publiskā apspriešana, kuras laikā Salaspils iedzīvotāji iebilda pret trokšņa barjeru būvniecību.

2018. gadā izstrādātie trokšņa samazināšanas rīcības plāni valsts autoceļu posmiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir lielāka nekā 3 milj. transportlīdzekļu gadā, paredzēja, ka VSIA “Latvijas Valsts ceļi” veiks klusāku ceļa segumu pielietošanas iespēju izpēti. 2016. gadā VSIA “Latvijas Valsts ceļi” sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes Transportbūvju institūtu uzsāka izpēti projektu “Asfalta maisījuma noturība pret plastiskām deformācijām. Plānkārtas ceļa segas dilumkārtas slāņu (BBTM) un citu bituminēto segumu atjaunošanas un pārbūves tehnoloģiju izpēte”. 2021. gadā tika sagatavots projekta gala ziņojums, kurā tika secināts, ka, lai gan emulsētu sīkšķembu maisījumu segumu *Slurry seal* un *Microsurfacing* izmantošana autoceļu segumu virsmu

<sup>1</sup> <https://lvceli.lv/celu-tikls/projekti/ppp-projekti/>

<sup>2</sup> <https://salaspils.lv/lv/node/1356>

atjaunošanā ievērojami dārgāka par tradicionālo dubulto virsmas apstrādi, tomēr salīdzinājumā emulsētu sīkšķembu maisījumu segumi ir ar zemāku trokšņainību<sup>3</sup>.

2018. gadā izstrādātajos rīcības plānos ceļa segumu atjaunošana tika identificēta kā nozīmīgs risinājums, kas kavē trokšņa piesārņojuma līmeņa palielināšanos. Pēdējo gadu laikā aktīvi tiek veikta ceļa segumu atjaunošana valsts autoceļu posmos.

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 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 VSIA "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, to efektivitāti un izmaksām ir sniegta 3. – 4. pielikumā.

---

<sup>3</sup> [https://lvceļi.lv/wp-content/uploads/2021/05/Petijums\\_BBTM\\_3\\_karta.pdf](https://lvceļi.lv/wp-content/uploads/2021/05/Petijums_BBTM_3_karta.pdf)



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

9. tabula. Pārskats par vērtētajiem pasākumiem

Auto- ceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Akustiskā diskomforta zona	Ietekmēto iedzīvotāju skaits	Vērtētie pasākumi	
				Trokšņa barjeras	Apved- ceļš vai jauns autoceļš
A1	Rīga (Baltezers)– Igaunijas robeža (Ainaži)	Baltezers	798		
		Ādaži	677		
A2	Rīga–Sigulda– Igaunijas robeža (Veclaicene)	Garkalne	606	2022. gadā ir uzsākta iepriekš plānoto prettrokšņa pasākumu tehniskā projektēšana	
		Gauja	645	Iepriekš plānoto prettrokšņa pasākumu tehniskā projektēšana tiks uzsākta 2023. gada maijā	
		Vangaži	111	2022. gadā ir veikta pasākumu tehniskā projektēšana, līdz 2023. gada jūlijam ir plānots realizēt trokšņa barjeru būvniecību.	
		Sigulda	181		
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers– Saulkalne)	Upesciems	210	Ir uzsākta IVN procedūra autoceļa A4 pārbūvei par ātrgaitas autoceļu. Nepieciešamie troksni samazinošie pasākumi tiks noteikti IVN procesa laikā.	
		Amatnieki	165		
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils– Babīte)	Dārziņi	550		
		Brīvkalni	160	Ir uzsākta IVN procedūra autoceļa A5 km 11,6 (Ķekavas apvedceļš) līdz km 38,2 (autoceļam A10) pārbūvei par ātrgaitas autoceļu. Nepieciešamie troksni samazinošie pasākumi tiks noteikti IVN procesa laikā.	
		Piņķi	218		
		Babīte I	688		
		Babīte	300		

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Akustiskā diskomforta zona	Ietekmēto iedzīvotāju skaits	Vērtētie pasākumi	
				Trokšņa barjeras	Apvedceļš vai jauns autoceļš
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	Salaspils	4850	2021. gadā tika veikta iepriekš plānoto prettrokšņa pasākumu tehniskā projektēšana, tomēr 2022. gadā publiskās apspriešanas laikā Salaspils iedzīvotāji paredzēto ieceri noraidīja.	
		Ikšķile	1790		
		Ciemupe	110		
A7	Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)	Krustakalni	460		
		Rāmava	322	Prettrokšņa pasākumi tiks īstenoti Ķekavas apvedceļa izbūves laikā	
		Katlakalns	204	Prettrokšņa pasākumi tiks īstenoti Ķekavas apvedceļa izbūves laikā	
		Krogusils	176		
		Vimbukrogs	315		
		Ķekava	196		
		Vimbukrogs II	122		
		Iecava	1408		
A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	Medemciems	254		
		Lubauši	190		
		Jaunolaine	1117		
		Pārolaine	154	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus, lokālus pasākumus*	
A10	Rīga–Ventspils	Babīte	688		
		Piņķi II	197		
		Saliena	1077		
P4	Rīga - Ērgļi	Dreiliņi	591	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus, lokālus pasākumus*	
P5	Ulbroka - Ogre	Ulbroka	1011	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus, lokālus pasākumus*	
P100	Jelgava - Dalbe	Ozolnieki	568	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus, lokālus pasākumus*	
P132	Rīga - Jaunmārupe	Mārupe III	302		
		Mārupe II	122		
		Mārupe	422	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus, lokālus pasākumus*	

Auto- ceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Akustiskā diskomforta zona	Ietekmēto iedzīvotāju skaits	Vērtētie pasākumi	
				Trokšņa barjeras	Apved- ceļš vai jauns autoceļš
V3	Rāmava - Baloži	Baloži	505	Akustiskā diskomforta zonā nav iespējams realizēt efektīvus, lokālus pasākumus*	
V20	Imanta - Babīte	Spilve	178		

\*-Rīcības plāna izstrādē tika identificēti vairāki autoceļu posmi, kuros efektīvas trokšņa barjeras nav iespējams izbūvēt. Iespējamo barjeru efektivitāti samazina ievērojamais mazākas nozīmes ceļu un piebraucamo ceļu pieslēgumu blīvums. Mazākas nozīmes ceļu un piebraucamo ceļu pieslēgumu apjomu nav iespējams samazināt, neizbūvējot vietējas nozīmes braukšanas joslas, kuru izbūvei nepieciešamā teritorija ir plašākā nekā autoceļa nodalījumu josla.

Pamatojoties uz plānoto pasākumu izmaksu un efektivitātes 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. 7. nodaļu), kā arī pasākumi, kuru realizācija būtu iespējama turpmākajos plānošanas periodos (skat. 8. nodaļu).

Rīcības plāna 9. 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. 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 VSIA "Latvijas Valsts ceļi" varētu realizēt nākamo 5 gadu laikā.

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. Nākamo 5 gadu laikā VSIA "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 2027. gadam ir paredzēts atjaunot, tomēr paredzams, ka seguma atjaunošanas darbi sekmēs trokšņa emisiju un ietekmes samazināšanu.

Nozīmīgs objekts, kura būvniecību ir plānots pabeigt 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 VSIA "Latvijas Valsts ceļi" varētu turpināt arī lokālo trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanu, izbūvējot trokšņa barjeras. Lai noteiktu tos lokālos trokšņa samazināšanas pasākumus, kuru ieviešana radītu vislielāko labumu sabiedrības veselībai ir veikts visu plānoto pasākumu efektivitātes novērtējums, aprēķinot trokšņa radītās kaitīgās sekas pirms un pēc troksni samazinošo pasākumu realizācijas (skat. 4. pielikumu).

Kaitīgo seku mazināšanas efektivitātes attiecība pret investīciju apjomu ir racionāls risinājums, lai noteiktu lokālo trokšņa pasākumu īstenošanas prioritāro kārtību. Atbilstoši Eiropas Komisijas direktīvā 2020/367 iekļautajām metodēm vides trokšņa kaitīgo seku novērtēšanai, aprēķinot trokšņa ietekmi uz kardiovaskulārajām slimībām (IHD) un trokšņa radīto kopējo diskomfortu (HA), tiek izmantotas diennakts trokšņa rādītāja  $L_{dvn}$  vērtības, bet, novērtējot trokšņa radītos miega traucējumus (HSD) – nakts trokšņa rādītājs  $L_{nakts}$  vērtības. Latvijas normatīvajos aktos nav noteiktas robežvērtības diennakts trokšņa rādītājam  $L_{dvn}$ , savukārt stingrākie robežlielumi cilvēka veselības aizsardzībai ir noteikti trokšņa rādītājam  $L_{nakts}$ . Tā kā nakts laikā vides trokšņa līmenis visvairāk ietekmē cilvēku miegu, bet miega traucējumi var izraisīt gan veselības problēmas, gan samazināt cilvēku kopējo labsajūtu, tad trokšņa pasākumu prioritāšu noteikšanai tika izmantota trokšņa radīto miega traucējumu attiecība pret investīcijām. Prioritāšu vērtējums ir attēlots 10. tabulā.

10. tabula. Lokālo trokšņa mazināšana pasākumu īstenošanas prioritārā kārtība pēc trokšņa radītājiem miega traucējumiem

Akustiskā diskomforta zona	Prioritāte pēc miega traucējumu rādītāja	Izmaksas EUR uz vienu personu ar miega traucējumiem personu
Ikšķile	1	53 621
Krustakalni	2	121 943
Ādaži	3	134 315
Mārupe III	4	141 508
Babīte, Piņķi II, Saliēna	5	174 711
Lubauši	6	215 373
Ciemupe	7	464 630
Spilve	8	481 975
Babīte I	9	586 428
Medemciems	10	810 961
Jaunolaine	11	1 160 938

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

Nākamajos 5 gados plānots īstenot informatīvos pasākumus, tādējādi sekmējot esošā trokšņa ietekmes līmeņa konservāciju un ietekmes nepalielināšanos. VSIA „Latvijas Valsts ceļi” jau ir informējusi ietekmētās pašvaldības par stratēģisko trokšņu karšu izstrādi un pieejamību. VSIA „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 VSIA “Latvijas Valsts ceļi” mājaslapā interaktīvu karšu formā. Nākamajos 5 gados VSIA „Latvijas Valsts ceļi” plāno šo risinājumu uzturēt.

## **8. 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, kā arī vērtētās trokšņa barjeras.

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.

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

## 9. 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 vai paplašinot esošās dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz piesārņojuma robežlielumus, kas noteikti normatīvajos aktos vides aizsardzības jomā.*

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, tādējādi 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 Mārupes novada Babītes pagastā pie autoceļiem A5 un V20, jaunas apbūves teritorijas Ikšķiles novadā autoceļa A6 tuvumā u.c. Ekonomiskās recesijas laikā no 2008. līdz 2012. gadam, kā arī 2022. gadā jaunu apbūves teritoriju

---

<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”



veidošanas intensitāte samazinājās, tomēr joprojām ir novērojams attīstītāju un pašvaldību interese 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.

Gan 2012., gan 2016. gadā, gan 2022. 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 un 2021. gadā bija 1 mājoklis Ropažu novada Garkalnes pagastā. 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 VSIA "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.

VSIA "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, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" arī turpmāk informēs pašvaldības par trokšņa kartēšanas rezultātiem, sniedzot tām aktuālāko informāciju par trokšņa piesārņojumu.

VSIA "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.

VSIA "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.

Izniedzot 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.

## 10. 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. 2012. gada 1. novembrī Latvijā stājas spēkā ES regula Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu, bet kopš 2020. gada 5. jūnija prasības par riepu marķēšanu ir pārņemtas ES regulā 2020/740. Regulā 2020/740 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem ir noteiktas prasības par riepu marķējumam par:

- degvielas patēriņa efektivitāti, kas saistīts ar riepu rites pretestību,
- drošību, kas saistīta ar riepu vadāmību uz slapja ceļa, vai ceļa ar ledus vai sniega klājumu,
- 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 (A klase).
- Ja riepas rites radītais trokšņa līmenis nepārsniedz vai ir līdz 3 dB mazāks nekā robežvērtība, trokšņu klasi apzīmē ar diviem skaņas vilņiem (B klase).
- Savukārt, ja trokšņu līmenis ir lielāks par šo robežvērtību, riepas trokšņu līmenis tiek apzīmēts ar trīs vilņiem (C 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 (A klases) riepas vidēji (tirgū piedāvāto riepu cenas mediāna) ir par 9% dārgākas nekā B klases riepas un par 14% dārgākas nekā C 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.

VSIA "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 VSIA "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.

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

Saskaņā ar likumu "Par piesārņojumu" transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs (VSIA "Latvijas Valsts ceļi") ir atbildīgs par trokšņa rīcības plānu izstrādi un ieviešanu. Ņemot vērā to, ka VSIA "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. VSIA "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 2028. gadā. Rīcības plāna izpildes novērtējumu veiks VSIA „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.

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

Nodaļa tiks sagatavota pēc rīcības plāna projekta sabiedriskās apspriešanas