



Latvijas Valsts ceļi



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

*Plāna kopsavilkums*

## 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:

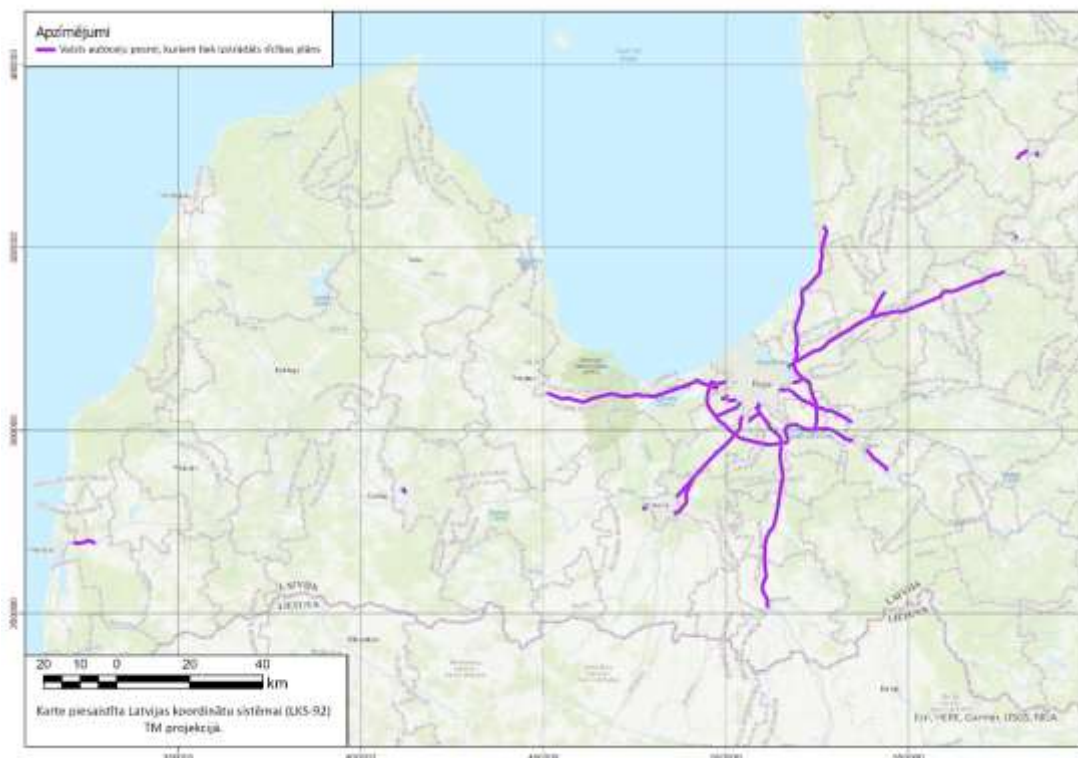
- Informāciju par autoceļu posmiem, kuriem izstrādāts šis rīcības plāns;
- Uz vides troksni attiecināmo normatīvo aktu aprakstu;
- Stratēģiskās trokšņu kartēšanas rezultātu apkopojumu;
- Informāciju par akustiskā diskomforta zonu noteikšanu un trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanu;
- Pārskatu par iepriekš 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

## 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 posmi, kuriem tiek izstrādāts rīcības plāns, novietojums

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

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms no ... kilometra	Posms līdz ... kilometram	Garums, km
A1	Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)	0,000	40,410	40,41
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)	12,405	77,766	65,37
A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	0,000	8,606	11,84
		62,947	66,181	
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)	0,000	20,450	20,45
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)	0,000	40,853	40,85
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	17,370	34,0	24,56
		39,050	46,984	
A7	Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle)	7,300	65,412	58,11
A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	9,932	43,1	33,19
A9	Rīga (Skulte)–Liepāja	94,791	95,981	6,76
		186,116	191,681	
A10	Rīga–Ventspils	13,450	62,888	49,44
P2	Juglas papīrfabrika - Upesciems	0,000	2,727	2,727
P4	Rīga - Ērgļi	5,726	8,000	2,274

Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	Posms no ... kilometra	Posms līdz ... kilometram	Garums, km
P5	Ulbroka - Ogre	0,000	19,870	19,87
P20	Valmiera – Cēsis - Drabeši	2,244	2,977	0,733
P30	Cēsis – Vecpiebalga - Madona	2,147	2,310	0,163
P97	Jelgava – Dobeles - Annenieki	8,055	8,517	0,462
P100	Jelgava - Dalbe	3,660	10,393	6,733
P132	Rīga - Jaunmārupe	1,800	9,920	8,120
P133	Lidostas "Rīga" pievedceļš	0,900	2,400	1,500
V1	Valdlauči - Rāmava	0,000	2,130	2,130
V3	Rāmava - Baloži	0,000	3,300	3,300
V15	Rīgas robeža – Silnieki - Puķulejas	0,000	1,450	1,450
V18	Pievedceļš Olainei	0,000	0,370	0,370
V20	Imanta - Babīte	0,000	2,295	2,295

## 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.

Vides trokšņa robežlielumi ir noteikti Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" 1. pielikumā. 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.

## 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 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.

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

Saskaņā ar izstrādātās trokšņa stratēģiskās kartes datiem kopējā platība, kur trokšņa rādītāja  $L_{dvn}$  vērtība pārsniedz 55 dB(A), ir apmēram 107 km<sup>2</sup>. Autotransporta radītais troksnis pārsniedz vides trokšņa robežlielumus, kas noteikti Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16. "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās, kuru kopējā platība ir apmēram 10 km<sup>2</sup>. Teritorijās, kurās vides trokšņa līmenis pārsniedz 55 dB (A) dienas periodā, dzīvo apmēram 8 tūkst. iedzīvotāji, teritorijās, kurās vides trokšņa līmenis pārsniedz 50 dB (A) vakara periodā, dzīvo apmēram 12 tūkst. iedzīvotāji, bet teritorijās, kurās vides trokšņa līmenis pārsniedz 45 dB (A) nakts periodā, dzīvo apmēram 13 tūkst. iedzīvotāji

## **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 tika izmantota sakarība starp trokšņa radīto diskomfortu un trokšņa rādītāju  $L_{dvn}$  troksnim, ko rada ceļu satiksme un 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. 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.

Izstrādājot vides trokšņa samazināšanas plānu, trokšņa radīto kaitīgo seku novērtējums tika ņemts vērā, apzinot problēmu teritorijas jeb akustiskā diskomforta zonas, kā arī plānojot pasākumus vides trokšņa samazināšanai un novērtējot to efektivitāti. Analizējot trokšņu stratēģiskās kartēšanas rezultātus, tika konstatēts, ka Latvijā noteiktie vides trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti plašās teritorijās visu autoceļu posmu tuvumā. Trokšņa līmenim, kas pārsniedz trokšņa robežlielumus, ir pakļautas gan blīvi apdzīvotas teritorijas, gan atsevišķas viensētas autoceļu tuvumā, gan plašas neapbūvētas teritorijas, kurās saskaņā ar pašvaldību teritorijas plāņos 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.

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.

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

---

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

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

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

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 robežlīmeņi, un apbūves veidošanas gadījumā realizēt pasākumus aizsardzībai pret troksni.

## **RĪCĪBAS PLĀNA IZSTRĀDES IETVAROS VĒRTĒTIE PASĀKUMI TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMA UN IETEKMES LĪMEŅA SAMAZINĀŠANAI**

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.

Vērtējot pasākumus, tika analizēta to akustiskā efektivitāte un izmaksas

## **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 2023. gadā, 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 2. tabulā.

2. tabula. Lokālo trokšņa mazināšana pasākumu īstenošanas prioritārā kārtība pēc trokšņa radītajiem 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, Salienu	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.

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

Rīcības plāna izstrādes ietvaros tika vērtēts ievērojams trokšņa samazināšanas pasākumu skaits, tomēr ne visus plānotos pasākumus būs iespējams realizēt nākamo 5 gadu laikā. Nozīmīgu ietekmi uz pasākumu ieviešanas ātrumu rada pieejamā finansējuma apjoms. Paredzams, ka nākamajos 5 gados netiks izbūvēti visi vērtētie apvedceļu posmi un jaunie autoceļi, vērtētās trokšņa barjeras un grunts vaļņi. Tos trokšņa samazināšanas pasākumus, kurus nebūs iespējams ieviest šajā plānošanas periodā, ir iespējams realizēt turpmākajos plānošanas periodos. Ņemot vērā to, ka autotransporta radīto trokšņa piesārņojumu var ietekmēt ne tikai lokāli risinājumi trokšņa samazināšanai, bet arī reģionāla un globāla mēroga procesi, 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 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.

## **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. 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.

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 rīcības plāna ietvaros VSIA "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. Izsniežot 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.

## **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 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 rītes 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.

## **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.

## **PĀRSKATS PAR SABIEDRĪBAS INFORMĒŠANU UN SABIEDRĪBAS SNIEGTAJIEM PRIEKŠLIKUMIEM**

Ievērojot Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" prasības, pēc rīcības plāna projekta sagatavošanas tika uzsākta sabiedriskā apspriešana. Paziņojums par sabiedriskās apspriešanas uzsākšanu tika publicēts Satiksmes ministrijas mājaslapā, kā arī 2023. gada 8. jūnija oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis". Izstrādātais rīcības plāna projekts tika ievietots VSIA "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā, un informācija par izstrādāto rīcības plāna projektu tika nosūtīta pašvaldībām.

Sabiedriskas apspriešanas laikā Jelgavas novada dome savā vēstulē norādīja, ka ņems vērā rīcības plānā rekomendētos pasākumus turpmākai teritorijas plānošanai un jaunu apbūves teritoriju aizsardzībai pret trokšņa piesārņojumu.

Apspriešanas laikā tika saņemti Ropažu novada domes priekšlikumi par izstrādāto rīcības plāna projektu. Savā vēstulē Ropažu novada dome ir atbalstījusi automaģistrāles E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā) būvniecību, kas samazinātu trokšņa līmeni akustiskā diskomforta zonās “Dreiliņi” un “Ulbroka”. Ropažu novada dome ir norādījusi, ka primāri atbalstāmie risinājumi autotransporta radītā trokšņa līmeņa samazināšanai ciemu teritorijās, ir klusāku ceļa segumu pielietošana un savlaicīgu autoceļu seguma atjaunošana. Atbilstoši pieejamam finansējumam, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” turpinās pētījumus par klusāku ceļa segumu izmantošanas iespējām un efektivitāti Latvijas apstākļos. Sabiedriskās apspriešanas laikā Ropažu novada dome sniedza viedokli, ka, pārbūvējot autoceļus, kas ved caur ciemu teritorijām, transporta infrastruktūru veidot tā, lai mazinātos straujas bremzēšana un ātruma uzņemšana, vērtējot arī maksimālā atļautā ātruma samazināšanu (līdz 30 km/h). Rīcības plāna izstrādes ietvaros nevienam autoceļa posmam netika plānoti risinājumi, kas paredzētu atļautā braukšanas ātruma samazināšanu. Atļautā braukšanas ātruma ierobežojumi valsts ceļu tīklā, kas pilda nozīmīgu savienojuma funkciju nacionālā un reģionālā mērogā, tiek noteikti tikai pamatojoties uz satiksmes drošības apsvērumiem. Savā vēstulē Ropažu novada dome ir norādījusi, ka ir nepieciešams ierobežot smagā transporta kustību nakts laikā un brīvdienās teritorijās gar dzīvojamām zonām, kā arī izbūvēt skaņas barjeras un ierobežot dabisko skaņas barjeru – mežu – izciršanu teritorijās ap autoceļiem. Valsts autoceļu tīklā nav iespējams ierobežot kravas autotransporta kustību, tomēr, izbūvējot jaunus transporta infrastruktūras objektus, piemēram, E22 posma Kranciems – Slāvu aplis (Austrumu ievads Rīgā), ir iespējams novirzīt kravas autotransportu no apdzīvotām vietām. Atbilstoši pieejamam finansējumam, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” turpinās troksni samazinošo barjeru tehnisko projektēšanu un būvniecību ciemu un pilsētu teritorijās, kuras šķērso valsts autoceļi, uz kuriem transporta intensitāte pārsniedz 3 milj. transportlīdzekļu gadā. Ropažu novada aicina rīcības plāna projektā iekļaut pētījumu par apstādījuma ierīkošanu, izbūvējot zaļās akustiskās sienas un veicot skaņu ainavas pasākumus, kas samazinātu CO<sub>2</sub> izmešus un samazinātu trokšņa līmeni. Stādījumu gar autoceļiem efektivitāte trokšņa līmeņa samazināšanai ir atkarīga no stādījumos izmantojamiem augiem, kā arī stādījumu blīvuma un platuma, t.i., jo stādījumi ir blīvāki un stādījumu josla platāka, jo pieaug stādījumu efektivitāte. Valsts autoceļu tuvumā VSIA “Latvijas Valsts ceļi” var realizēt tikai tādus troksni samazinošos pasākumus, kuri tiek īstenoti autoceļa nodalījuma joslā, tomēr pietiekami efektīvu stādījumu joslu autoceļu nodalījuma joslā nav iespējams izveidot.

Sabiedriskās apspriešanas laikā tika saņemta vēstule no privātpersonas ar ietiekumu iekļaut rīcības plānā troksni samazinošos pasākumus uz valsts vietējā autoceļa V50 Baltezers - Āņi - Lapmeži posmā Alderi – Garkalne. Rīcības plānā ir iekļauti valsts autoceļu posmi, uz kuriem transporta intensitāte pārsniedz 3 milj. transportlīdzekļu gadā, bet uz autoceļa V50 gada vidējā transporta intensitāte nepārsniedz 650 000 tūkstošus, tādējādi šis autoceļš netika iekļauts rīcības plānā projektā.