



RĪGAS DOMES
MĀJOKĻU UN VIDES
DEPARTAMENTS



Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā
2024. - 2028. gadam 5. pielikums

Darbības trokšņa pārvaldības sistēmas pilnveidošanai

Rīgas teritorijas plānojumā iekļauto prasību aizsardzībai no trokšņa ievērošana

Saskaņā ar 2021. gadā izstrādātās Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģiskās kartes datiem, Ministru kabineta noteikumos 2014. gada 7. janvāra Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" noteiktie vides trokšņa robežlielumi tiek pārsniegti vairāk nekā 56 km² lielā platībā jeb aptuveni pusē no visām apbūves teritorijām Rīgas aglomerācijā, kurām piemērojami vides trokšņa robežlielumi. Rīgas aglomerācijas pašvaldības mērķis ir iespēju robežās samazināt teritorijas platību, kurā tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, tomēr nākamo 5 gadu laikā netiks nodrošināta piesārņojuma līmeņa atbilstība vides trokšņa robežlielumiem visā aglomerācijas teritorijā. Paredzams, ka atbilstību vides trokšņa robežlielumiem nebūs iespējams nodrošināt tiešā maģistrālo ielu tuvumā, pilsētas centrālajā daļā, lidostas "Rīga" ietekmes zonā un teritorijās ap dzelzceļa līnijām, pa kurām tiek pārvadātas kravas.

Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" nosaka robežlielumus gan vides troksnim, gan troksnim telpās. Lai gan, atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem, vides trokšņa robežlielumiem un iekštelpu trokšņa robežlielumiem ir vienāds juridiskais spēks, prioritāri būtu jānodrošina trokšņa robežlielumu ievērošana dzīvojamo un publisko ēku iekštelpās. Saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas vērtējumu¹, sabiedrības veselību vairāk ietekmē trokšņa piesārņojums nakts laikā (miega traucējumi), kad cilvēki parasti atrodas iekštelpās.

Iekštelpu akustiskā kvalitāte ir jānodrošina saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumiem Nr. 312 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 "Būvakustika". Atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumu Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi" 28. punktu un 30. punktu būvprojekta izstrādātājs izstrādā būvprojektu atbilstoši normatīvajiem aktiem, tai skaitā atbilstoši LBN "Būvakustika" noteiktajām prasībām. Rīgas domes 2021. gada 15. decembra saistošajos noteikumos Nr. 103 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves saistošie noteikumi” (īstenojami no 2023. gada 16. februāra) ir noteikta kārtība, kad ir nepieciešama troksni samazinošo pasākumu plānošana, kā arī norādīts, ka paredzētie troksni samazinošie pasākumi ir jānosaka paredzētā objekta būvprojektā.

Spēkā esošais normatīvais regulējums pašvaldībā, atsaucoties uz Ministru kabineta noteikto vispārīgo regulējumu, nosaka ietvaru apbūves aizsardzībai pret troksni, bet nenosaka precīzas prasības akustiskās kvalitātes mērķu sasniegšanai, nosacījumu piemērošanai un to izpildes kontrolei.

Diemžēl ēkas projektētājs ne vienmēr ņem vērā vides trokšņa piesārņojuma līmeni, plānojot atbilstošas efektivitātes ārējo norobežojošo konstrukciju skaņas izolācijas līmeni būvējamajām ēkām. To apliecina gan būvējamo ēku projekti, kuros reti tiek norādīti ārējo norobežojošo konstrukciju skaņas izolācijas rādītāji, gan no jaunizbūvētu ēku iedzīvotājiem saņemtās sūdzības par vides trokšņa radīto traucējumu.

¹ World Health Organization, *Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe, Copenhagen, 2011*

Saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumiem Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi" būvniecības kontroli veic būvinspektoru reģistrā reģistrēts būvinspektors. Atbilstoši šo noteikumu 139.2. punktam, veicot objekta pārbaudi, būvinspektors pārliecinās, ka būvdarbi notiek, nepieļaujot atkāpes no būvatļaujas, akceptētās apliecinājuma kartes vai paskaidrojuma raksta nosacījumiem, kā arī ievērojot būvniecību reglamentējošos normatīvos aktus. Būvinspektors var kontrolēt to, vai būvniecības procesā tiek izmantoti materiāli ar tādu skaņas izolāciju, kā tas ir noteikts būves būvprojektā, tomēr, ja būvprojekts nesatur šādu informāciju, kontroli nav iespējams veikt.

2021. gadā apstiprinātos Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (spēkā 2023. gada 16. februāra) ir noteiktas prasības, kas sekmēs būvnormatīvā noteikto prasību izpildi. Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteiktas :

- Prasības minimālajai ēku ārējo konstrukciju skaņas izolācijai, tajā skaitā, īpašas prasības skaņas izolācijai lidostas "Rīga" ietekmes zonā, lai nodrošinātu maksimālā trokšņa robežlieluma ievērošanu iekštelpās;
- Kvalificējošie kritēriji teritorijām, kurās novērojams paaugstināts trokšņa līmenis un, būvējot ēkas, plānojami pasākumi to aizsardzībai pret troksni;
- Nosacījumi prettrokšņa pasākumu plānošanai un izpildes apliecināšanai.

Piemērojot un īstenojot Rīgas teritorijas plānojumā iekļautās prasības aizsardzībai no trokšņa, trokšņa piesārņojuma līmenis Rīgas aglomerācijā nesamazināsies, bet ilgtermiņā samazināsies tā negatīvā ietekme uz sabiedrības veselību.

Rīgas nakts laika plānošanas un pārvaldības politikas izstrāde

Lai salāgotu Rīgas aglomerācijas iedzīvotāju un uzņēmēju intereses ir plānots izstrādāt Rīgas nakts laika plānošanas un pārvaldības politiku. Rīgas nakts laika plānošanas un pārvaldības politikas izstrādes laikā ir paredzēts:

- veikt pētījumu par Rīgas nakts laika aktivitātēm, problēmjautājumiem un attīstības tendencēm;
- integrēt citu pilsētu pozitīvo pieredzi;
- izstrādāt rīcības plānu;
- izvēlēties pilotteritoriju un aprobēt koncepcijas principus un instrumentus.

Izstrādājot Rīgas nakts laika plānošanas un pārvaldības politiku, samazinātos rekreācijas objektu radītais troksnis nakts laikā.

“Kluso” ceļa segumu pielietošanas iespēju izpēte

Klusais ceļu segums ir īpašas struktūras un tekstūras asfaltbetona segums, kas samazina to trokšņa līmeni, kas rodas automašīnu riepu un ceļa seguma kontakta rezultātā. Riepu un ceļu seguma kontakta radītais troksnis ir dominējošais troksnis vieglajām automašīnām ar kustības ātrumu virs 35 km/h, bet kravas automašīnām virs 60 km/h².

Viens no visbiežāk izmantotajiem klusajiem segumiem pasaulē ir porainais asfalts. Pētījumos tiek minēts, ka, izmantojot poraino asfaltu, trokšņa emisijas līmenis samazinās pat par 6 dB (salīdzinot ar parasto asfaltbetona segumu), tomēr asfalta poru aizsērēšana un seguma izturība nelabvēlīgos laika apstākļos (bojājumi ziemas laikā, atkušņi) ievērojami samazina seguma dzīves ilgumu un palielina dzīves cikla izmaksas³, kā arī strauju seguma akustisko īpašību samazināšanos (trokšņa līmenis pieaug par 0,7 – 1 dB (A) gadā)⁴. Dubultajam porainajam asfaltam, kura virsējā daļa ir veidota no mazāka izmēra daļiņām, lai novērstu poru aizsērēšanu, bet apakšējā daļa ir konstruēta no lielākām daļiņām, tādējādi nodrošinot labu akustisko absorbciju, ir ilgāks dzīves ilgums, bet tas ir jutīgs pret laika apstākļiem (atkušņiem, temperatūras svārstībām u.c.), kas ierobežo tā lietošanu reģionos ar nelabvēlīgiem laika apstākļiem⁵, tai skaitā Latvijā.

Par efektīvāko klusā seguma veidu šobrīd tiek uzskatīti plānkārtas segumi (angliski – *thin layer*), kurus raksturo optimizēta dilumkārtas virsmas tekstūra, kuras biezums ir 10 – 25 mm. Plānkārtas segumus parasti veido no šķembu - mastikas asfalta maisījumiem, kam ir palielināta porainība un “negatīva” virsmas tekstūra. Salīdzinājumā ar parastajiem asfaltbetona segumiem, trokšņa līmeņa samazinājums, izmantojot jaunāko paaudžu plānkārtas segumu, ir 3 – 4 dB (A)⁶. Vairākos pētījumos tiek uzsvērtas kluso segumu pielietošanas priekšrocības pilsētvidē, kur transporta kustības ātrums lielākoties nepārsniedz 50 – 60 km/h, bet pētījumi par piemērotu kluso segumu izstrādi autoceļiem ar lielāku braukšanas ātrumu šobrīd tiek veikti vairākās Eiropas valstīs. Lai gan klusie segumi to ekspluatācijas laikā zaudē savas akustiskās īpašības, tomēr tie pat pēc 7 gadu ekspluatācijas periodā ir klusāki par konvenciāliem asfaltbetona segumiem (piemēram, SMA16)⁷.

Par kluso segumu izmantošanas galvenajām priekšrocībām pilsētvidē ir uzskatāmas:

- augsts trokšņa līmeņa samazināšanas potenciāls, kas jaunākās paaudzes segumiem ir līdzvērtīgs transporta intensitātes samazinājumam par vismaz 50%;
- pastāvīgs trokšņa līmeņa samazināšanas potenciāls plašā teritorijā;

² CEDR, 2012. *ON-AIR Guidance Book on the Integration of Noise in Road Planning. Transnational Road Research Programme*

³ Khavassefat, P., Jelagin, D., Birgisson, B., 2015. *Dynamic response of flexible pavements at vehicle–road interaction. Road Materials And Pavement Design, 16*

⁴ Takahashi, S., 2013. *Comprehensive study on the porous asphalt effects on expressways in Japan: based on field data analysis in the last decade. Road Materials And Pavement Design*

⁵ Ahammed, M., Tighe, L., 2011. *Acoustic Absorption of Conventional Pavements. International Journal of Pavement Research and Technology, 4(1):41-47*

⁶ Barros, A.G., Kampen, J.K. Vuye, C., 2021. *The Impact of Thin Asphalt Layers as a Road Traffic Noise Intervention in an Urban Environment. Sustainability, 13, 12561*

⁷ Vejdirektoratet. *Long - term effects of noise - reducing thin layer road surfaces, Copenhagen, 2013*

- pasākuma realizēšana nav saistīta ar jaunu objektu būvniecību.

Veicot asfaltbetona ceļa seguma nomaiņu pret kluso segumu, ir jārēķinās ar lielākām ceļa seguma ekspluatācijas izmaksām par 1 m², kas saistītas ar īsāku dilumkārtas ekspluatācijas laiku⁸. Plānkārtas seguma ieklāšanas process neatšķiras no konvenciāla asfaltbetona seguma uzklāšanas procesa, tomēr autoceļa ekspluatācijas izmaksas ir par aptuveni 10 % augstākas⁹.

Rīgas aglomerācijā klusie asfaltbetona segumi līdz šim nav pielietoti, tomēr, ņemot vērā šo segumu izmantošanas tendences citās valstīs un pasākuma akustisko efektivitāti, kluso segumu izmantošana varētu kļūt par ierastu risinājumu trokšņa ietekmes mazināšanai. Rīgas aglomerācijā kluso segumu ieklāšana ir rekomendējama kā papildus troksni samazinošais pasākums teritorijās, kur ielas šķērso blīvi apdzīvotas teritorijas. Klusā seguma ieklāšana ir ieteicama uz tām ielām, kur atļautais automašīnu kustības ātrums pārsniedz 35 km/h. Klusā seguma ieklāšana nav iespējama uz ielām ar bruģa segumu.

Ņemot vērā pieredzes un zināšanu trūkumu par “klusu” asfaltbetona segumu lietošanu, bet uzskatot kluso segumu pielietošanu par perspektīvu risinājumu trokšņa samazināšanai, Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments nākamo 5 gadu laikā plāno veikt “klusu” segumu pielietošanas iespēju izpēti Rīgas aglomerācijā. Paredzams, ka plānotā izpēte tiks uzsākta ar citu valstu pieredzes apzināšanu, kuras laikā tiks apkopota aktuālākā informācija par kluso segumu veidiem, sastāvu, efektivitāti, izmaksām, ilgmūžību, drošību, ieklāšanas un uzturēšanas risinājumiem. Procesa laikā tiks apkopota Latvijai tuvāko valstu pieredze, piemēram, Lietuvas, kur jau ir uzsākta kluso segumu pielietošanas praktiskās izpētes stadija. Pēc informācijas apkopošanas tiks veikta segumu un tehnoloģisko risinājumu piemērotības analīze Rīgas pilsētas apstākļiem, kuras rezultātā tiks noteikts, vai un kādu kluso segumu pielietošana Rīgā ir uzskatāma par perspektīvu un, iespēju robežās, ieviešamu.

Pašvaldības kapacitātes paaugstināšana apbūves akustikas jomā

Pašvaldības rīcības trokšņa pārvaldības jomā ir saistītas ne vien ar esošo trokšņa piesārņojuma līmeni samazinošu pasākumu plānošanu un ieviešanu, bet arī ar preventīvu darbību veikšanu vides kvalitātes nepasliktināšanai un ietekmes uz pilsētas iedzīvotāju veselību samazināšanai. Par vienu no šādām preventīvām darbībām ir uzskatāma trokšņa pārvaldības jautājumu, kas saistīti ar apbūves akustiku, risināšana, veicinot pret trokšņa ietekmi aizsargātas publiskās un dzīvojamās apbūves veidošanu. Preventīvu darbību veikšanas efektivitāte ir atkarīga no 3 būtiskākajiem faktoriem:

- normatīvā regulējuma;
- regulējuma izpildes kontroles instrumentiem;
- pašvaldības kapacitātes normatīvā regulējuma piemērošanā un izpildes kontrolē.

Aglomerācijas pašvaldības rīcībā ir efektīvi instrumenti ar apbūves akustiku saistītā normatīvā regulējuma ieviešanai un kontrolei. Spēkā esošā normatīvā regulējuma ieviešanu un kontroli

⁸ Klaeboe R., Veisten, K., Amundsen, A., Akhtar, J., 2011. *Selecting Road-Noise Abatement Measures: Economic Analysis of Different Policy Objectives. The Open Transportation Journal*

⁹ EUROCITIES, 2015. *Low-noise road surfaces*

no teritorijas plānošanas līmeņa līdz konkrētas ēkas ekspluatācijas uzsākšanas brīdim veic Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments, procesā iesaistot arī citas pašvaldības struktūrvienības, piemēram, Rīgas domes Mājokļu un Vides departamentu.

Nākamo 5 gadu laikā aglomerācijas pašvaldība plāno veikt aktivitātes, kas saistītas ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta un Mājokļu un vides departamenta personāla zināšanu palielināšanu apbūves akustikas un trokšņa pārvaldības jomā. Paredzams, ka galvenā uzmanība tiks pievērsta vispārīgiem ar akustiku un trokšņa piesārņojumu saistītiem jautājumiem, normatīvā regulējuma interpretāciju, kā arī līdz šim konstatēto problēmsituāciju analīzei un risinājumu meklēšanai. Paredzams, ka plānotā aktivitāte tiks realizēta, iepriekš minētajām institūcijām sadarbojoties.

RĪCĪBAS PLĀNS VIDES TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAI RĪGAS AGLOMERĀCIJĀ

(2024. – 2028.)

Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā laikposmam no 2024. līdz 2028. gadam izstrādi pēc Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta pasūtījuma veica SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” .

Rīcības plāns sagatavots, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2002/49/EK “Par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību”, kā arī Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktās prasības.

Pielikumā izmantotie attēli – titullapa: delfi.lv.



RĪGAS DOMES
MĀJOKĻU UN VIDES
DEPARTAMENTS

Brīvības iela 49/53,
Rīga, LV1010
Tel.: 67012509
Fakss: 67012471
e-pasts: dmv@riga.lv
<http://mvd.riga.lv>