

**Ziņojums par Rīcības plāna
(2014. gads) pasākumu izpildi vai
pārņemšanu, ietveršanu
Jaunajā rīcības plānā vides trokšņa
samazināšanai Rīgas aglomerācijā
laikposmam no
2017. līdz 2022. gadam**

Rīga, 2016. gada decembris

SATURS

IEVADS.....	3
1. RĪCĪBAS PLĀNĀ (2014. GADS) IETVERTO PASĀKUMU SARAKSTS.....	4
2. INFORMĀCIJA PAR IZPILDĪTAJIEM PASĀKUMIEM.....	7
3. INFORMĀCIJA PAR PLĀNOTAJIEM PASĀKUMIEM.....	8
4. INFORMĀCIJA PAR PASĀKUMIEM, KURUS NAV PLĀNOTS REALIZĒT.....	9
5. INFORMĀCIJA PAR AIZVIETOJOŠIEM PASĀKUMIEM.....	10
6. CITI PASĀKUMI TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAI	11
7. REALIZĒTO PASĀKUMU EFEKTIVITĀTES UN IEGUVUMU APKOPOJUMS.....	13
7.1. Izbūvēto trokšņa barjeru efektivitāte un trokšņa ietekmei pakļautā iedzīvotāju skaita izmaiņas.....	13
7.2. Grunts vaļņa Gustava Zemgala gatvē efektivitāte	25
7.3. Esošo troksni samazinošo barjeru akustiskā efektivitāte	27
7.4. Projekts “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” īstenošana	29
7.5. Iedzīvotāju aptaujas rezultātu kopsavilkums	33
8. REKOMENDĀCIJAS.....	35

IEVADS

Ar Rīgas domes 2014. 8. jūlija lēmumu Nr. 1365 tika apstiprināts Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā. SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” (ELLE) ir sagatavojusi ziņojumu par šajā Rīcības plānā paredzēto pasākumu izpildi, kā arī rekomendācijas par neizpildīto pasākumu ietveršanu pārskatītajā Jaunajā rīcības plānā 2017.-2022. gadam.

Ziņojums izstrādāts saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp Rīgas domes Mājokļu un vides departamentu (Pasūtītājs) un ELLE (Izpildītājs).

Informāciju par Rīcības plāna (2014. gads) pasākumu izpildi vai pārvešanu Jaunajā rīcības plānā Izpildītājs ieguva no atbildīgajām par šo pasākumu izpildi institūcijām, proti, Rīgas domes Satiksmes departamenta, Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta, VAS “Latvijas Dzelzceļš” un VAS “Privatizācijas aģentūra”.

Ziņojums satur informāciju par Rīcības plānā (2014. gads) ietverto prettrokšņa pasākumu izpildi, atcelšanu, aizvietošanu vai pārvešanu Jaunajā rīcības plānā, kā arī informāciju par citiem prettrokšņa pasākumiem, kas veikti Rīgas aglomerācijā. Papildus apkopota arī informācija par ieviesto pasākumu akustisko efektivitāti, ieguvumiem un rekomendācijas Jaunajam rīcības plānam vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā laikposmam no 2017. līdz 2022. gadam.

1. RĪCĪBAS PLĀNĀ (2014. GADS) IETVERTO PASĀKUMU SARAKSTS

(Rīcības plānā ietvertie pasākumi saraksts un aprakstošā informācija)

2014. gadā apstiprinātajā Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā tika paredzēts, ka trokšņa samazināšanas pasākumi tiks realizēti divos posmos – līdz 2015. gada beigām un no 2016. līdz 2019. gadam. 1. tabulā ir uzskaitīti pasākumi, kurus bija plānots izpildīt pirmajā posmā, savukārt 2. tabulā ir uzskaitīti pasākumi, kurus bija plānots izpildīt laika periodā no 2016. līdz 2019. gadam.

Visi 2014. gadā plānotie pasākumi ir tehniski risinājumi autotransporta un dzelzceļa trokšņa ietekmes samazināšanai. Autotransporta radītā trokšņa ietekmes mazināšanai tika paredzēts izbūvēt trokšņa barjeras ar kopējo garumu 800 m, veikt uzlabojumus transporta sistēmas infrastruktūrā, kas veicinātu transporta radītās ietekmes samazināšanu Rīgas centrā, Bolderājā un Sarkandaugavā, kā arī uzlabot skaņas izolāciju 10 daudzdzīvokļu dzīvojamajos namos. Dzelzceļa transporta radītā trokšņa ietekmes mazināšanai tika paredzēts precizēt un, ja nepieciešams, samazināt vilcienu kustības ātrumu 7 dzelzceļa posmos, izveidot troksni slāpējošas stādījumu joslas 5,3 km garumā, izbūvēt trokšņa barjeras ar kopējo garumu 1,2 km, kā arī novirzīt kravas vilcienu satiksmi no maģistrālajiem sliežu ceļiem Šķīrotavas apkārtnē.

Kopējās prognozētās izmaksas, kas saistītas ar plānoto pasākumu izpildi, bija 90,6 milj. EUR, no kurām 81 milj. EUR saistītas ar uzlabojumiem transporta infrastruktūras sistēmā.

1. tabula. Rīcības plānā (2014. gads) ietvertie trokšņa samazināšanas pasākumi, kas bija jāievieš līdz 2015. gada beigām

Nr. p.k.*	Trokšņa samazināšanas pasākums	Atbildīgais par izpildi	Realizācijas vieta / Papildus aprakstošā informācija
1.	Prettrokšņa ekrānu izbūve uz renovējamā satiksmes pārvada pār dzelzceļu	Rīgas domes Satiksmes departaments	Kārļa Ulmaņa gatves pārvads pār dzelzceļa līniju Rīga - Jelgava (800 m); aptuvenās izmaksas 819 600 EUR (bez PVN)
2.	Vilcienu kustības ātruma precizēšana un samazināšana	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Dzelzceļš"	Dzelzceļa līnijas Rīga – Lugaži – Valsts robeža posms Stacija Rīga - Matīsa ielas pārbrauktuve
3.			Dzelzceļa līnijas Rīga - Krustpils posms starp stacijām Vagonu parks un Jāņavārti
4.			Dzelzceļa līnijas Rīga - Krustpils posms: dzelzceļa parks "Šķīrotava"
5.			Dzelzceļa līnijas Rīga - Saulkrasti posms starp staciju Sarkandaugava un staciju Mangaļi
6.			Dzelzceļa līnijas Rīga - Tukums posms starp stacijām Rīga un Torņakalns
7.			Dzelzceļa līnijas Rīga – Lugaži – Valsts robeža posms starp stacijām Čiekurkalns un Jugla
8.			Dzelzceļa līnijas Rīga - Saulkrasti posms starp stacijām Brasa un Sarkandaugava

9.	Trokšni slāpējošas stādījumu joslas izveidošana gar dzelzceļa līniju	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Dzelzceļš"	Posmā Vagonu parks - Šķirotava no Dzērvju ielas līdz Slāvu ielai ar kopgarumu 248,6 m un aptuvenajām izmaksām 36 200 EUR (bez PVN)
10.			Posmā Šķirotava - Dārziņi Lokomotīves ielas pusē no ēkas Lokomotīves ielā 60 līdz Višķu ielai ar kopgarumu 1167,9 m un aptuvenajām izmaksām 170 300 EUR (bez PVN)
11.			Posmā Vagonu parks - Šķirotava no ēkas Salaspils ielā 6 līdz ēkai Lokomotīves ielā 58 ar kopgarumu 2250 m un aptuvenajām izmaksām 373 900 EUR (bez PVN)
12.			Posmā Vagonu parks - Šķirotava no Mazās Lubānas ielas līdz ēkai Salaspils ielā 7/9 ar kopgarumu 739 m un aptuvenajām izmaksām 101 500 EUR (bez PVN)
13.			Posmā Čiekurkalns - Jugla no ēkas Brīvības gatvē 349 līdz Tīrzas ielai ar kopgarumu 744 m un aptuvenajām izmaksām 98 200 EUR (bez PVN)
14.			Posmā Brasa - Sarkandaugava gar slimnīcu "Jūras medicīnas centrs" ar kopgarumu 181 m un aptuvenajām izmaksām 26 400 EUR (bez PVN)
15.	Trokšni aizturoša 4 m augsta un 1030 m gara prettrokšņa ekrāna izbūve	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Dzelzceļš"	Posmā Rīga - Vagonu parks abās dzelzceļa līnijas pusēs no Lāčplēša ielas līdz Žaņa Lipkes ielai; aptuvenās izmaksas 734 500 EUR (bez PVN)
16.	Trokšni aizturoša 4 m augsta un 205 m gara prettrokšņa ekrāna izbūve	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Dzelzceļš"	Posmā Brasa - Sarkandaugava gar slimnīcu "Jūras medicīnas centrs"; aptuvenās izmaksas 228 100 EUR (bez PVN)
* Trokšņa samazināšanas pasākumu numerācija atbilstoši 2014. gada Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 4. tabulas numerācijai			

1. tabula. Rīcības plānā (2014. gads) ietvertie trokšņa samazināšanas pasākumi, kas ieviešami laikposmā no 2016. līdz 2019. gadam

Nr. p.k.*	Trokšņa samazināšanas pasākums	Atbildīgais par izpildi	Realizācijas vieta / Papildus aprakstošā informācija
1.	Ielas rekonstrukcija un transporta plūsmas izmaiņa	Rīgas domes Satiksmes departaments	Papildinājums Gaigalas ielas rekonstrukcijas projektam; aptuvenās izmaksas 222 000 EUR (bez PVN)
2.	Transporta plūsmas novirzīšana no Stūrmaņu ielas, Gobas ielas un Kapteiņu ielas		Piestātnes ielas un Gaigalas ielas rekonstrukcija; aptuvenās izmaksas 5 771 200 EUR (bez PVN)
3.	Transporta plūsmas novirzīšana no Ezera ielas un Tilta ielas		Satiksmes pārvads pāri dzelzceļa līnijas Rīga - Skulte sliežu ceļiem ar pievedceļiem; aptuvenās izmaksas 45 milj. EUR (bez PVN)

4.	Transporta plūsmas novirzīšana no Rīgas vēsturiskā centra		Austrumu maģistrāles posms no Ieriķu ielas līdz Vietalvas ielai; aptuvenās izmaksas 30 milj. EUR (bez PVN)
5.	Pašvaldības kopīpašumā esoša mājokļa fasāžu skaņas izolācijas īpašību uzlabošana ar dubultfasādi	Rīgas domes Mājokļu un vides departaments	Ēka Pērnavas ielā 6/8 (piecu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 621 500 EUR (bez PVN)
6.			Ēka Brīvības gatvē 211 (piecu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 846 300 EUR (bez PVN)
7.			Ēka Brīvības gatvē 234 (sešu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 1 072 100 EUR (bez PVN)
8.			Ēka Brīvības gatvē 310 (piecu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 891 200 EUR (bez PVN)
9.	Mājokļa fasāžu skaņas izolācijas īpašību uzlabošana ar dubultfasādi	Valsts akciju sabiedrība "Privatizācijas aģentūra"	Ēka Aleksandra Čaka ielā 59 (piecu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 391 200 EUR (bez PVN)
10.			Ēka Avotu ielā 66 (piecu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 327 200 EUR (bez PVN)
11.			Ēka Augusta Deglava ielā 26 (divu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 272 800 EUR (bez PVN)
12.			Ēka Pērnavas ielā 11 (sešu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 649 800 EUR (bez PVN)
13.			Ēka Rušonu ielā 30 (piecu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 1 818 800 EUR (bez PVN)
14.			Ēka Krišjāņa Valdemāra ielā 24 (sešu/septiņu stāvu dzīvojamā ēka); aptuvenās izmaksas 181 200 EUR (bez PVN)
15.			2,5 km posmā Vagonu parks - Šķīrotava no ēkas Salaspils ielā 6 līdz ēkai Lokomotīves ielā 60
16.	Magistrālo sliežu ceļu izvietojuma maiņa - sliežu ceļu ass pārbīde - attālināšana no dzīvojamām ēkām	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"	1,5 km posmā Šķīrotava - Dārziņi no ēkas Lokomotīves ielā 60 līdz Višķu ielai
* Trokšņa samazināšanas pasākumu numerācija atbilstoši 2014. gada Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 5. tabulas numerācijai			

2. INFORMĀCIJA PAR IZPILDĪTAJIEM PASĀKUMIEM

Saskaņā ar plānoto pasākumu izpildītāju sniegto informāciju, līdz 2016. gada beigām ir realizēti trīs no Rīcības plānā (2014. gads) iekļautajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem.

2014. gadā, rekonstruējot Kārļa Ulmaņa gatves pārvadu pār dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava, uz šī pārvada tika uzstādīti 3 m augsti prettrokšņa ekrāni. Prettrokšņa ekrāni uzstādīti abās pārvada pusēs ar kopējo garumu 846 m (skat. 1. attēlu). Par šī pasākuma izpildi atbildīgā institūcija ir Rīgas domes Satiksmes departaments (RDSD) (skat. 1. tabulu pasākums Nr. 1). Saskaņā ar RDSD sniegto informāciju šī pasākuma prognozētās izmaksas atbilda faktiskajām izmaksām.



1. attēls. Prettrokšņa ekrāns uz Kārļa Ulmaņa gatves (Avots: maps.google.com)

2015. gada decembrī tika pabeigts projekts “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija”. Projekta ietvaros tika veikti stacijas un vagonu šķirošanas mezgla pārbūves darbi, kuru rezultātā kravas vilcieniem tika radīta iespēja izmantot no daudzdzīvokļu dzīvojamām ēkām attālinātos sliežu ceļus. Saskaņā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš” sniegto informāciju, lielākā daļa kravas vilcienu šobrīd izmanto no daudzdzīvokļu dzīvojamām ēkām attālinātos sliežu ceļus, un pēc pārbūves un kravu novirzīšanas darbu veikšanas vides trokšņa līmenis projekta realizācijas vietas apkārtnē ir samazinājies. Šķirotavas stacijas modernizācijas projekts izpilda 2. tabulā minēto trokšņa samazināšanas pasākumu Nr. 15 un 16. mērķi, proti, attālina kravas vilcienu kustību no dzīvojamām ēkām Lokomotīves ielā.

3. INFORMĀCIJA PAR PLĀNOTAJIEM PASĀKUMIEM

Šajā nodaļā sniegta informācija par 2014. gada Rīcības plānā iekļautajiem pasākumiem trokšņa samazināšanai, kuri līdz šim brīdim vēl nav realizēti, bet to izpilde tiek plānota.

Saskaņā ar Rīgas attīstības programmas 2014. – 2020. gadam Investīciju plānu 2016. – 2018. gadam un RDSD sniegto informāciju, visi 2. tabulā uzskaitītie pasākumi, kuru izpildītājs ir RDSD, tiks realizēti vai to realizācija tiks uzsākta līdz 2022. gadam. Šobrīd notiek šo pasākumu plānošana.

2. tabulā ietvertie trokšņa samazināšanas pasākumi Nr. 1 un Nr. 2, kuru mērķis ir novirzīt transporta plūsmu no Stūrmaņu ielas, Gobas ielas un Kapteiņu ielas Bolderājā, tiks apvienoti vienā projektā. Saskaņā ar RDSD sniegto informāciju, aktuālās prognozētās pasākuma izmaksas ir 3 132 000 EUR (bez PVN). Šī projekta ietvaros paredzēta Daugavgrīvas ielas un Buļļupes tilta pievedceļu pārbūve un atjaunošana.

Transporta plūsmas novirzīšanai no Tiltas ielas Sarkandaugavā un Ezera ielas Mīlgrāvī paredzēts izbūvēt satiksmes pārvadu pār dzelzceļa līniju Rīga – Skulte. Projekta “Satiksmes pārvada pār dzelzceļa līniju “Rīga - Skulte” ar pievedceļiem izbūve” notiks divās kārtās. Pirmās kārtas būvniecība atbilst 2. tabulā minētajam pasākumam Nr. 3. Šī pasākuma plānotās izmaksas ir 45 milj. EUR (bez PVN).

Līdz 2022. gadam paredzēta Austrumu maģistrāles posma (Ieriķu iela – Vietalvas iela) izbūve ar aptuvenajām izmaksām 32 milj. EUR (bez PVN) (skat. 2. tabulā Nr. 4).

Pasākumu plānošanas stadijā atbildīgā institūcija nav saskārusies ar nozīmīgiem pasākumu izpildi limitējošiem faktoriem, kā arī nav paredzētas būtiskas izmaiņas plānoto pasākumu apjomā vai to tehniskajā risinājumā.

4. INFORMĀCIJA PAR PASĀKUMIEM, KURUS NAV PLĀNOTS REALIZĒT

Šajā nodaļā apkopota Informācija par prettrokšņa pasākumiem, kurus atbildīgās personas vairs neplāno realizēt, kā arī pamatojums to realizācijas atteikumam.

VAS "Latvijas Dzelzceļš"

VAS "Latvijas Dzelzceļš" neplāno izveidot troksni slāpējošas stādījumu joslas un prettrokšņa ekrānus gar dzelzceļa līnijām nevienā no Rīcības plānā (2014. gads) noteiktajiem posmiem (skat. 1. tabulas pasākumus Nr. 9-16). Saskaņā ar VAS "Latvijas Dzelzceļš" sniegto informāciju, kā iemesli šo trokšņa samazināšanas pasākumu nerealizēšanai tiek minēti:

- pieejamā finansējuma trūkums,
- kravu apgrozījuma kritums,
- iespējamā Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas *Rail Baltica* būvniecība, t.sk. skarot esošās dzelzceļa līnijas un teritorijas, kur tika plānota pasākumu Nr. 9, Nr. 11, Nr. 12 un Nr. 15 (skat. 1. tabulu) ieviešana.

VAS "Latvijas Dzelzceļš" norādīja, ka nereti plānotos trokšņa samazināšanas pasākumus nevar realizēt, jo prettrokšņa ekrānu un apstādījumu izveidošanu ierobežo esošo dzelzceļa aizsargjoslu, nodalījuma joslu un/vai vēsturisko inženierkomunikāciju novietojums, kuru pārcelšana vai aizskaršana var radīt avārijas situācijas, kā arī būtiski palielināt jau sākotnēji lielās pasākumu izmaksas.

Rīgas domes Mājokļu un vides departaments un VAS "Privatizācijas aģentūra"

Rīgas domes Mājokļu un vides departaments neveiks pašvaldības kopīpašumā esošo mājokļu fasāžu skaņas izolācijas īpašību uzlabošanu ar dubultfasādēm (skat. 2. tabulas pasākumus Nr. 5-8), un VAS "Privatizācijas aģentūra" neveiks aģentūras kopīpašumā esošo mājokļu fasāžu skaņas izolācijas īpašību uzlabošanu ar dubultfasādēm (skat. 2. tabulas pasākumus Nr. 9-14).

Kā iemesli šo trokšņa samazināšanas pasākumu nerealizēšanai tiek minēti:

- Pasākuma izpildītājs nav šo daudzdzīvokļu ēku faktiskais īpašnieks, bet gan atsevišķu dzīvokļu īpašnieks. Saskaņā ar Dzīvokļa īpašuma likuma 15. un 16. pantu lēmumus par ēkas pārvaldīšanu (piemēram, ēkas fasādes skaņas izolācijas uzlabošanu) var pieņemt tikai konkrēto dzīvojamo māju esošo dzīvokļu īpašnieki, par to kopēji vienojoties.;
- pieejamā finansējuma trūkums.

Gadījumā, ja dzīvokļu īpašnieki kādā no daudzdzīvokļu ēkām, kurā viena vai vairāku dzīvokļu īpašnieks ir VAS "Privatizācijas aģentūra", lems par konkrētās ēkas renovāciju vai fasādes skaņas izolācijas īpašību uzlabošanu, VAS "Privatizācijas aģentūra" ir gatava izskatīt iespēju šādu lēmumu atbalstīt atbilstoši savām finanšu iespējām.

5. INFORMĀCIJA PAR AIZVIETOJOŠIEM PASĀKUMIEM

Saskaņā ar informāciju, kas pieejama dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā, pasākumu Nr. 9, Nr. 11, Nr. 12 un Nr. 15 (skat. 1. tabulu) realizācijas vietas daļēji vai pilnībā pārklājas ar jaunās dzelzceļa līnijas novietojumu un tās posmiem, kuros nepieciešams paredzēt troksni samazinošos pasākumus.

VAS "Latvijas Dzelzceļš" norādīja, ka trokšņa samazināšanas pasākumus teritorijās, kur paredzēta dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* būvniecība, ir nepieciešams plānot atkārtoti un aizvietot ar harmonizētiem trokšņa samazināšanas pasākumiem, kas nodrošina efektīvu iedzīvotāju aizsardzību pret vides trokšņa kaitīgo ietekmi gan no esošās dzelzceļa līnijas, gan no plānotās *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas.

6. CITI PASĀKUMI TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAI

Šajā ziņojuma nodaļā ir apkopota Izpildītāja rīcībā esošā informācija par citiem Rīgas aglomerācijā realizētiem/plānotiem trokšņa samazināšanas pasākumiem, kas ieviesti vai tos ir paredzēts ieviest pēc 2014. gada 8. jūlija.

Rīgas aglomerācijā, paralēli Rīcības plānā (2014. gads) noteikto trokšņa samazināšanas pasākumu izpildei, ir realizēti nozīmīgi pasākumi trokšņa ietekmes mazināšanai, kas nav ietverti rīcības plānā Vides trokšņa samazināšanai:

- Grunts valnis gar Gustava Zemgala gatvi;
- Prettrokšņa ekrāns pie dzelzceļa līnijas Kundziņsalā;

Grunts valnis gar Gustava Zemgala gatvi izveidots plānotas dzīvojamās apbūves teritorijas aizsardzībai pret troksni. Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritoriju ir paredzēts attīstīt Mežaparkā starp Gustava Zemgala gatvi, Ķīšezera ielu, Kokneses prospektu un vēsturisko Mežaparka apkaimes apbūvi. Lai nodrošinātu plānoto savrupmāju un dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzību pret troksni, projekta realizētāji izveidojuši 6 m augstu un vairāk nekā 800 m garu grunts valni (skat. 2. attēlu) gar Gustava Zemgala gatvi. Saskaņā ar apbūves projekta attīstītāja sniegto informāciju, kopējās grunts valņa izmaksas, ieskaitot apzaļumošanu un materiāla transportēšanu no derīgo izrakteņu atradnes, sastāda aptuveni 1,8 miljonus EUR.



2. attēls. Prettrokšņa ekrāns - grunts valnis gar Gustava Zemgala gatvi

Lai nodrošinātu Kundziņsalā izvietoto dzīvojamās apbūves teritoriju aizsardzību pret dzelzceļa radīto troksni, 2015. gadā Kundziņsalā gar sliežu ceļu Nr. 400 tika uzstādītas divas prettrokšņa barjeras KOHLHMAUER ALLUMNA. Kopējais uzstādīto barjeru garums ir 557 m, bet augstums 3 m. Saskaņā ar barjeru ražotāja sniegto informāciju, uzstādīto barjeru skaņas absorbcijas klase ir A4, bet skaņas izolācijas klase ir B3. Kundziņsalā uzstādītās barjeras posms ir redzams 3. attēlā.



3. attēls. Prettrokšņa barjeras gar sliežu ceļu Nr. 400

Aviotransporta radītā trokšņa samazināšanas pasākumus Rīgas pilsētas aglomerācijā plāno un veic VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"". Informācija par aviotransporta radītā trokšņa samazināšanas pasākumiem ir ietverta 2014. gada 14. janvārī apstiprinātajā Rīcības plānā VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" trokšņa samazināšanai (<http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/vide/vides-troksnis/troksnu-samazinanas-ricibas-plans>)

Par trokšņa ietekmi samazinošiem pasākumiem, kas veikti Rīgas pilsētas aglomerācijā, uzskatāmai arī pasākumi sabiedriskā transporta sistēmas modernizēšanai. Līdz 2016. gadam RP SIA "Rīgas satiksme" ir veikusi divu tramvaja līniju modernizāciju, pielāgojot tās zemās grīdas tramvaju vajadzībām. Modernizētajās līnijās tiek izmantoti jauni zemās grīdas tramvaji, kas rada zemākas trokšņa emisijas nekā iepriekš izmantotie tramvaju sastāvi.

Par trokšņa ietekmi mazinošu pasākumu vides plānošanas un politikas kontekstā ir uzskatāma Rīgas domes Saistošo noteikumu Nr. 34 (Rīgas domes 20.12.2015. lēmums Nr. 749) pieņemšana. Saskaņā ar noteikumu 127. punktu ir noteikts, ka "projektējot jaunus B vai C kategorijas ielas vai veicot to rekonstrukciju, paredz prettrokšņa pasākumus atbilstoši normatīvajiem aktiem. Normatīvajā aktā noteiktā kārtība nodrošina to, ka, veicot nozīmīgu autotransporta infrastruktūras objektu izbūvi vai rekonstrukciju, tiks vērtēts trokšņa ietekmes līmenis un, iespēju robežās, samazināta transporta radītā negatīvā ietekme. Noteikumu prasību izpilde ilgtermiņā sekmēs būtiskākā trokšņa avota ietekmes samazināšanos Rīgas aglomerācijā.

7. REALIZĒTO PASĀKUMU EFEKTIVITĀTES UN IEGUVUMU APKOPOJUMS

Šajā nodaļā pieejams realizēto prettrokšņa pasākumu akustiskās efektivitātes un ieguvumu analīzes apkopojums, t.sk. iedzīvotāju aptaujas rezultātu kopsavilkums.

Salīdzinoši nelielā laika periodā pirms Rīcības plāna (2014. gads) apstiprināšanas Rīgas pilsētās aglomerācijā tika realizēti liela mēroga transporta infrastruktūras projekti, kuru ietvaros ieviesti pasākumi trokšņa ietekmes samazināšanai. Par šādiem projektiem uzskatāmi:

- Gustava Zemgala satiksmes pārvada būvniecība;
- Slāvu maģistrālā transporta mezgla būvniecība;
- Zemgales virziena maģistrālā transporta mezgla būvniecība.

Ņemot vērā, ka šo pasākumu akustiskā efektivitāte līdz šim nav vērtēta trokšņa samazināšanas rīcības plāna kontekstā, šajā ziņojuma nodaļā ietverts arī šo pasākumu akustiskās efektivitātes un ieguvumu vērtējums.

7.1. Izbūvēto trokšņa barjeru efektivitāte un trokšņa ietekmei pakļautā iedzīvotāju skaita izmaiņas

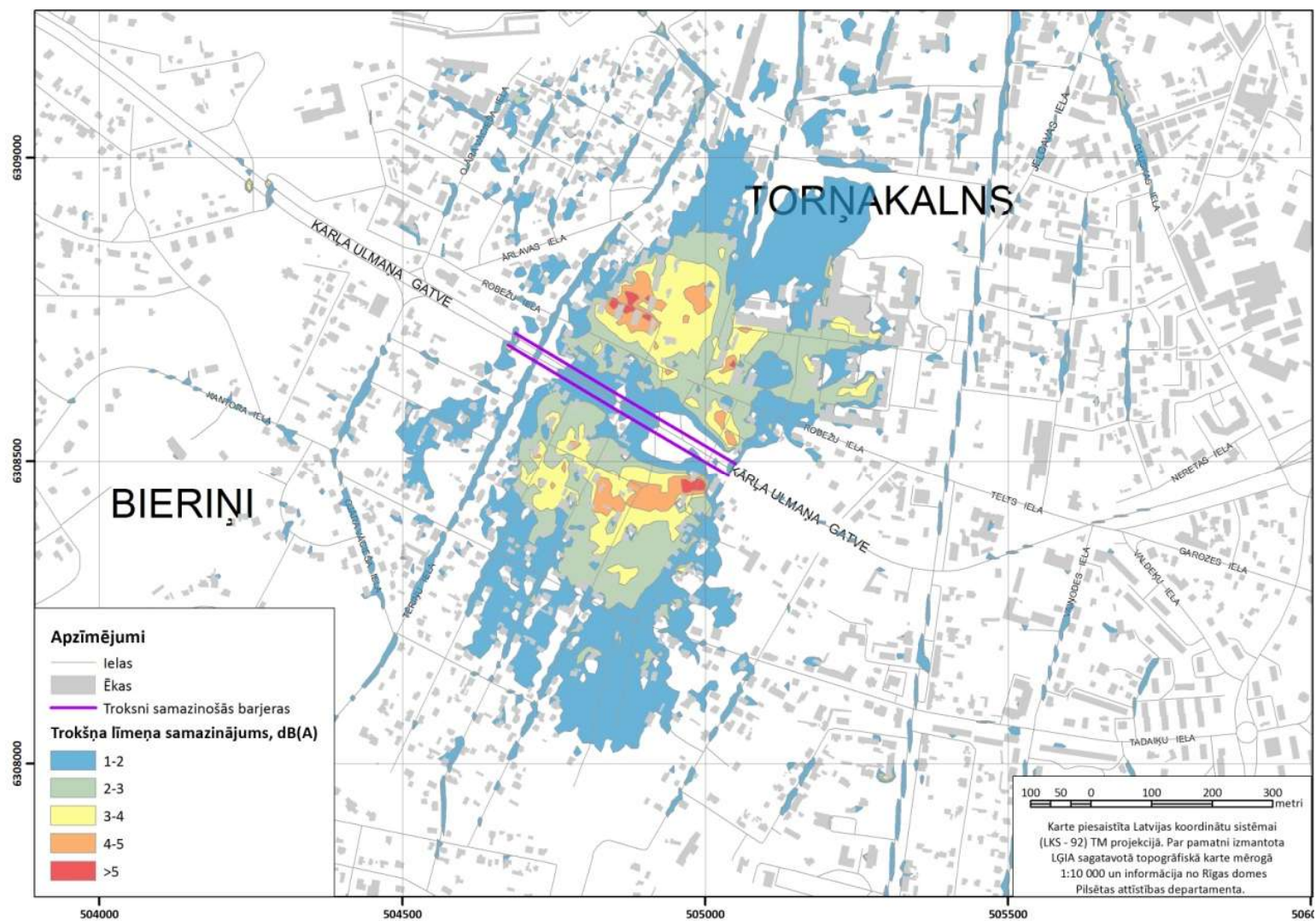
Realizēto troksni samazinošo barjeru efektivitāte tika noteikta, izmantojot trokšņa aprēķināšanas programmu IMMI 2016. Lai novērtētu realizēto pasākumu efektivitāti, tika veikta trokšņa izkliedes aprēķināšana un ietekmei pakļautā iedzīvotāju skaita novērtēšana, modelējot situāciju pirms un pēc barjeru izbūves.

Akustiskās efektivitātes vērtējuma ietvaros tika analizēti šādi ieviestie pasākumi:

- troksni samazinošās barjeras, kas tika izbūvētas Kārļa Ulmaņa gatves pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava rekonstrukcijas laikā;
- troksni samazinošās barjeras, kas tika izbūvētas Gustava Zemgala satiksmes pārvada būvniecības laikā;
- troksni samazinošās barjeras, kas tika izbūvētas Slāvu maģistrālā transporta mezgla būvniecības laikā;
- troksni samazinošās barjeras, kas tika izbūvētas Zemgales virziena maģistrālā transporta mezgla būvniecības laikā.

Troksni samazinošās barjeras uz K. Ulmaņa gatves pārvada

Pamatojoties uz veikto aprēķinu rezultātiem, tika konstatēts, ka pēc troksni samazinošo barjeru uzstādīšanas uz K. Ulmaņa gatves pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava, trokšņa līmenis samazinājās par 2 – 6 dB(A) 300 – 400 m attālumā no satiksmes pārvada (skat. 4. attēlu). Detalizēta informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu pirms un pēc barjeru izbūves uz Kārļa Ulmaņa gatves pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava apkopota 3. tabulā. Kā redzams tabulā, tad trokšņa barjeru izbūve ir ietekmējusi 13 293 iedzīvotāju dzīves vides kvalitāti. Lielākoties trokšņa līmenis pēc barjeru izbūves ir samazinājies, tomēr vairākās ēkās, kas novietotas tiešā barjeru un citu trokšņa avotu tuvumā, trokšņa piesārņojuma līmenis ir pieaudzis. Trokšņa līmeņa pieaugums skaidrojams ar to, ka tika uzstādītas reflektējošas barjeras un barjeru plānošanas procesā nav ņemta vērā atstarotā trokšņa ietekme uz dzīvojamās apbūves teritorijām.



4. attēls. Trokšņa līmeņa izmaiņas pēc trokšni samazinošo barjeru izbūves uz K. Ulmaņa gatves

3. tabula. Noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaits dienas laikā pirms un pēc troksni samazinošo barjeru izbūves uz Kārļa Ulmaņa gatves pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava

Trokšņa līmenis, dB (A)	Dienas periodā		Vakara periodā		Nakts periodā	
	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas
<45	96	0	96	96	1192	1341
45-50	282	268	539	419	3187	3354
50-55	1870	2028	2845	3176	3909	3829
55-60	3982	4343	4037	4324	2973	2974
60-65	3713	3518	3248	2858	1917	1715
65-70	2360	2283	2248	2248	115	80
70-75	969	829	280	172	0	0
>75	21	24	0	0	0	0

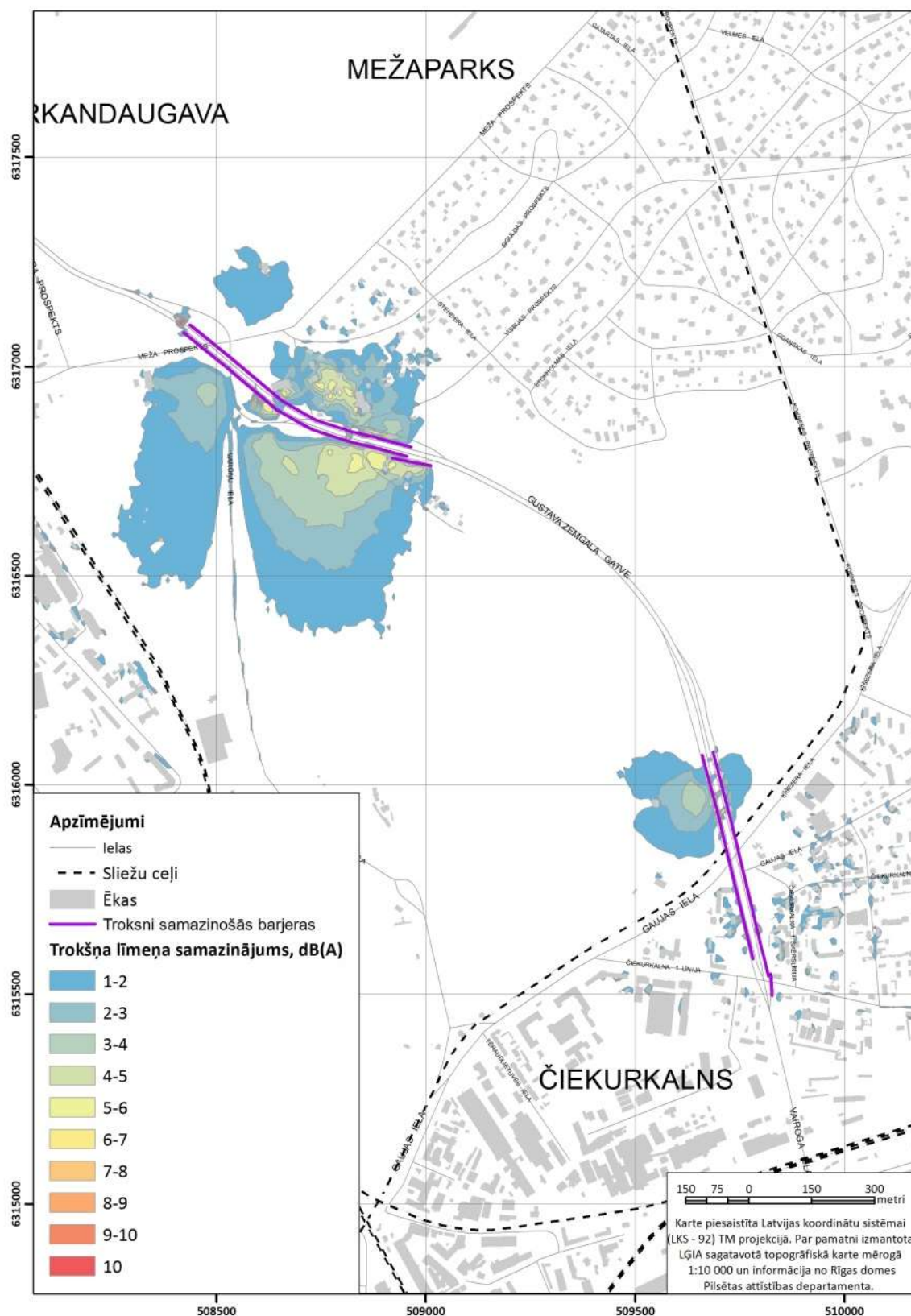
Troksni samazinošās barjeras uz Gustava Zemgala gatves pārvada

Lai novērtētu troksni samazinošo barjeru efektivitāti uz Gustava Zemgala gatves pārvada, tika modelēti divi scenāriji:

- pārvads tiek izbūvēts bez barjerām,
- pārvada izbūves laikā tiek uzstādītas troksni samazinošās barjeras.

Pamatojoties uz veikto aprēķinu rezultātiem, tika konstatēts, ka pēc troksni samazinošo barjeru uzstādīšanas uz Gustava Zemgala gatves pārvada, trokšņa līmenis barjeru tuvumā samazinājās par 3 – 8 dB(A) (skat. 5. attēlu).

Detalizēta informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu bez pasākuma realizācijas un pēc troksni samazinošo barjeru izbūves uz Gustava Zemgala gatves satiksmes pārvada apkopota 4. tabulā. Kā redzams tabulā, tad trokšņa barjeru izbūve ir ietekmējusi 4 216 iedzīvotāju dzīves vides kvalitāti. Visos mājokļos trokšņa līmenis pēc barjeru izbūves ir zemāks, nekā tad, ja barjeras netiktu izbūvētas



5. attēls. Trokšņa līmeņa izmaiņas pēc troksni samazinošo barjeru izbūves uz Gustava Zemgale gatves satiksmes pārvada

4. tabula. Noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaits bez pasākuma realizācijas un pēc troksni samazinošo barjeru izbūves uz Gustava Zemgala gatves satiksmes pārvada

Trokšņa līmenis, dB (A)	Dienas periodā		Vakara periodā		Nakts periodā	
	iedzīvotāju skaits pirms pasākuma realizācijas	iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	iedzīvotāju skaits pirms pasākuma realizācijas	iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	iedzīvotāju skaits pirms pasākuma realizācijas	iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas
<45	0	0	0	0	55	159
45-50	3	0	23	23	1595	1673
50-55	676	661	1125	1450	1248	1181
55-60	1709	1834	1589	1231	894	834
60-65	972	895	883	998	424	369
65-70	663	715	596	514	0	0
>70	193	111	0	0	0	0

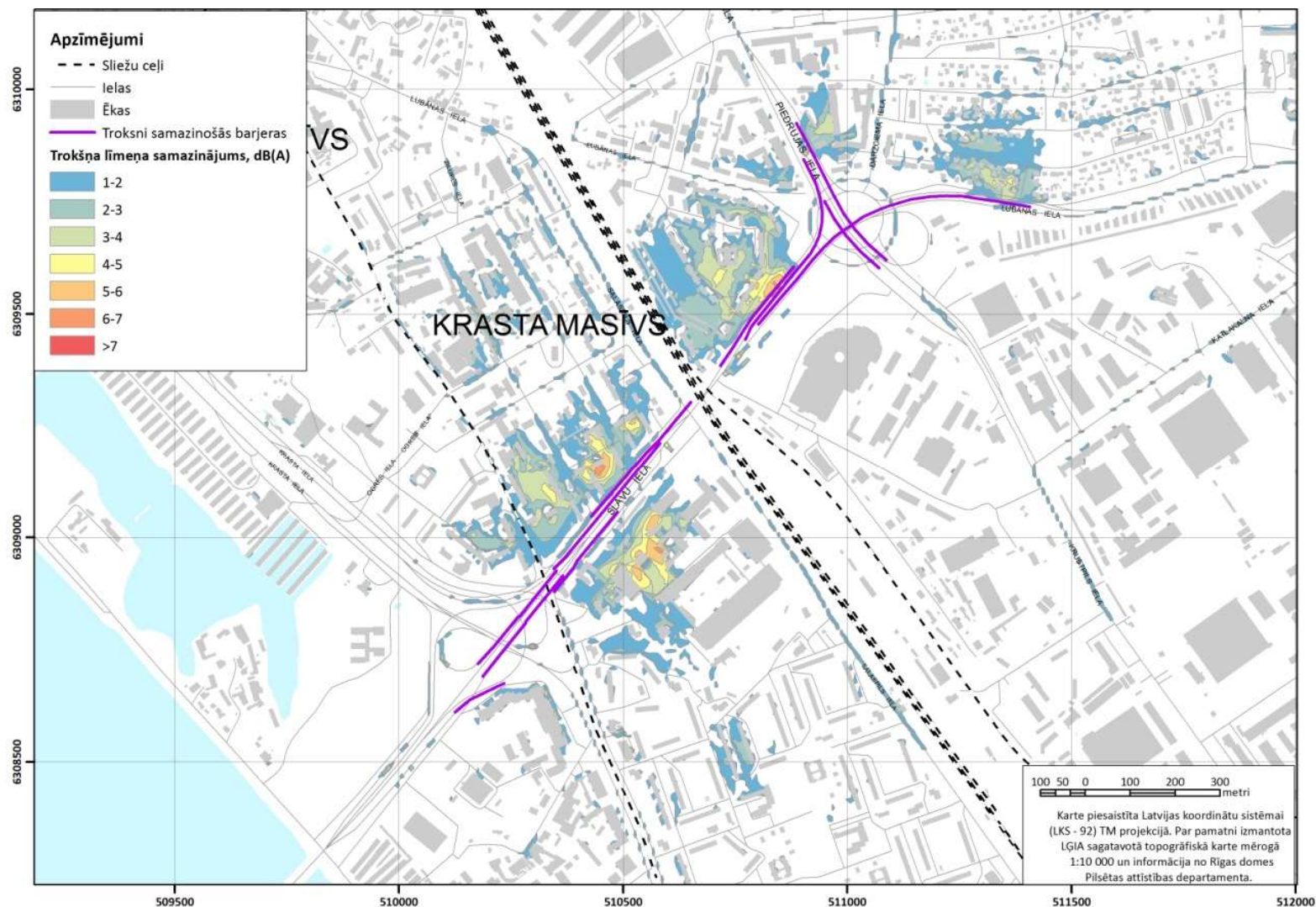
Troksni samazinošās barjeras Slāvu maģistrālajā transporta mezglā

Lai novērtētu troksni samazinošo barjeru efektivitāti Slāvu maģistrālajā transporta mezglā, tika modelēti divi scenāriji:

- mezglā tiek izbūvēts bez barjerām,
- mezglā izbūves laikā tiek uzstādītas troksni samazinošās barjeras.

Pamatojoties uz veikto aprēķinu rezultātiem, tika konstatēts, ka, ja Slāvu maģistrālajā transporta mezglā būvniecības laikā netiktu izbūvētas troksni samazinošās barjeras, trokšņa līmenis to tiešā tuvumā būtu par 2 – 8 dB(A) augstāks nekā pašreizējais trokšņa līmenis. (skat. 6. attēlu).

Detalizēta informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu bez pasākuma realizācijas un pēc troksni samazinošo barjeru izbūves Slāvu maģistrālajā transporta mezglā apkopota 5. tabulā. Kā redzams tabulā, tad trokšņa barjeru izbūve ir ietekmējusi 28 609 iedzīvotāju dzīves vides kvalitāti. Lielākoties trokšņa līmenis pēc barjeru izbūves ir samazinājies, tomēr vairākās ēkās trokšņa piesārņojuma līmenis ir pieaudzis. Trokšņa līmeņa pieaugums skaidrojams ar to, ka Slāvu maģistrālajā transporta mezglā būvniecības laikā lielākoties tika uzstādītas reflektējošas barjeras un barjeru plānošanas procesā nav ņemta vērā atstarotā trokšņa ietekme uz dzīvojamās apbūves teritorijām.



6 attēls. Trokšņa līmeņa izmaiņas pēc troksni samazinošo barjeru izbūves Slāvu maģistrālajā transporta mezglā

5. tabula. Noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaits bez pasākuma realizācijas un pēc troksni samazinošo barjeru izbūves Slāvu maģistrālajā transporta mezglā

Trokšņa līmenis, dB (A)	Dienas periodā		Vakara periodā		Nakts periodā	
	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas
<45	215	0	356	141	4940	4952
45-50	2438	2244	2948	3047	4306	4466
50-55	3883	3798	4367	4613	7207	7691
55-60	5093	6491	6751	7007	9648	9651
60-65	6897	8860	10386	11068	2508	1849
65-70	9379	7073	3790	2733	0	0
70-75	704	143	11	0	0	0

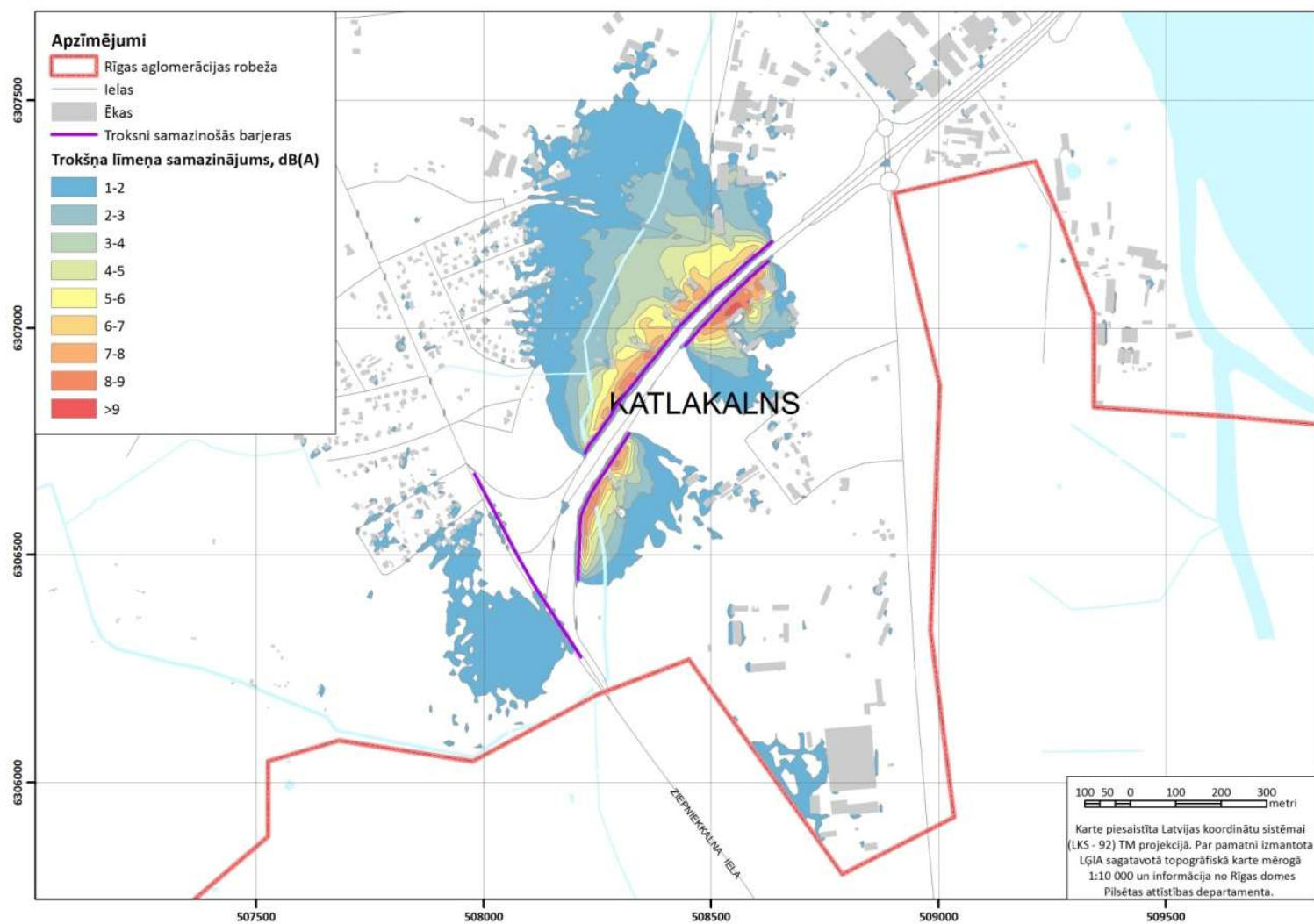
Troksni samazinošās barjeras Zemgales virziena maģistrālajā transporta mezglā

Lai novērtētu troksni samazinošo barjeru efektivitāti Zemgales virziena maģistrālajā transporta mezglā, tika modelēti divi scenāriji:

- mezgli tiek izbūvēti bez barjerām,
- mezglā izbūves laikā tiek uzstādītas troksni samazinošās barjeras.

Pamatojoties uz veikto aprēķinu rezultātiem, tika konstatēts, ka, ja Zemgales virziena maģistrālajā transporta mezglā būvniecības laikā netiktu izbūvētas troksni samazinošās barjeras, trokšņa līmenis to tiešā tuvumā būtu par 5 – 10 dB(A) augstāks nekā pašreizējais trokšņa līmenis. (skat. 7. attēlu).

Detalizēta informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu bez pasākuma realizācijas un pēc troksni samazinošo barjeru izbūves Zemgales virziena maģistrālajā transporta mezglā apkopota 6. tabulā. Kā redzams tabulā, tad trokšņa barjeru izbūve ir ietekmējusi 2 251 iedzīvotāju dzīves vides kvalitāti. Visos mājokļos trokšņa līmenis pēc barjeru izbūves ir zemāks, nekā tad, ja barjeras netiktu izbūvētas



7. attēls. Trokšņa līmeņa izmaiņas pēc troksni samazinošo barjeru izbūves Zemgales virziena transporta mezglā

6. tabula. Noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaits bez pasākuma realizācijas un pēc troksni samazinošo barjeru izbūves Zemgales virziena maģistrālajā transporta mezglā

Trokšņa līmenis, dB (A)	Dienas periodā		Vakara periodā		Nakts periodā	
	iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas
<45	0	0	0	0	238	266
45-50	1	9	15	171	792	864
50-55	493	542	752	812	750	870
55-60	814	1325	983	1001	198	81
60-65	625	175	208	94	256	170
65-70	211	106	208	121	17	0
70-75	107	94	85	52	0	0

Troksni samazinošās barjeras gar sliežu ceļu Nr. 400 Kundziņsalā

Ostas uzņēmumi, kuri savu darbību veic Kundziņsalā, ir paredzējuši kravas vilcienu skaitu pieaugumu, tādēļ 2014. un 2015. gadā tika veikta atsevišķu sliežu posmu rekonstrukcija un būvniecība. Šobrīd nav pieejama detalizēta informācija par kravas vilcienu esošo/plānoto kustības intensitāti, ātrumu un kustības laiku, tādēļ nav iespējams novērtēt realizētā troksni samazinošā pasākuma akustisko efektivitāti, izmantojot trokšņa modelēšanu. Esošajā situācijā ir iespējams identificēt teritorijas, kuru aizsardzībai pasākums ir realizēts un aplēst potenciāli skarto iedzīvotāju skaitu.

Troksni samazinošās barjeras gar sliežu ceļu Nr. 400 Kundziņsalā tika izbūvētas, lai samazinātu kravas vilcienu kustības radīto troksni mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās, kas atrodas Kundziņsalas 2. līnijā, Kundziņsalas 4. līnijā, Kundziņsalas 7. līnijā, Kundziņsalas 10. līnijā, Kundziņsalas 2. šķērslīnijā, Kundziņsalas 6. šķērslīnijā un Kundziņsalas 7. šķērslīnijā. Aizsargātajā teritorijā ir deklarēti 378 iedzīvotāji.

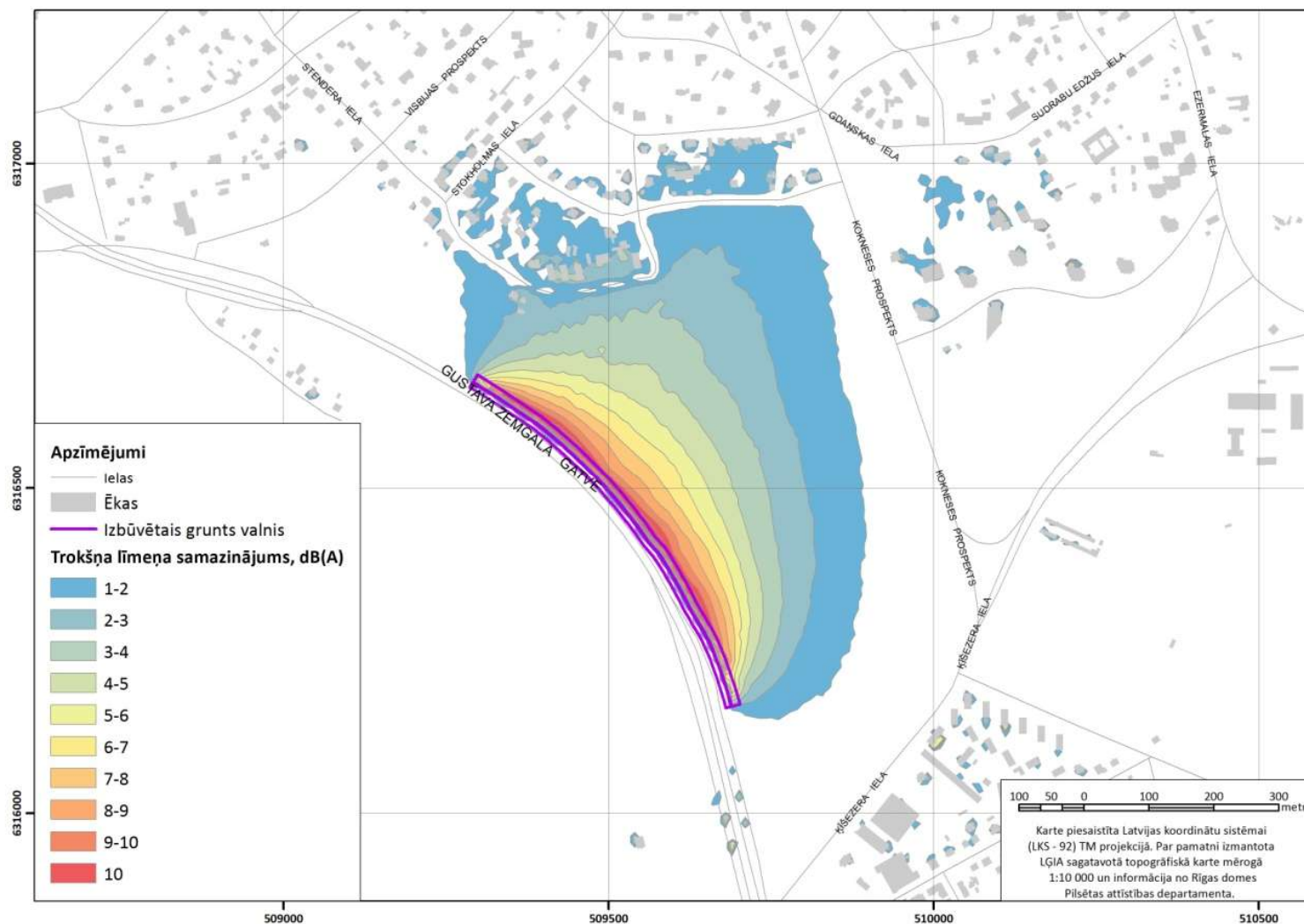
7.2. Grunts vaļņa Gustava Zemgala gatvē efektivitāte

Rīgas pilsētas apkaimē Mežaparks SIA "Domuss" ir uzsācis dzīvojamo ēku kompleksa "Mežaparka Rezidences" izveidi 31 hektāra platībā. Projekta realizēšanas laikā ir plānots apbūvēt vairāk nekā 145 zemes gabalus. Projekta pirmajā kārtā, kas tika uzsākta 2016. gada maijā, ir plānots uzbūvēt 4 villas, 4 divģimeņu mājas, 22 dzīvokļu māju trijos stāvos un 7 sekciju rindu māju, kuru būvniecību ir iecerēts pabeigt 2017. gada rudenī¹.

Paredzētais dzīvojamais komplekss atrodas G. Zemgala gatves tuvumā, tādēļ, lai samazinātu autotransporta kustības radīto troksni, ir izbūvēts grunts valnis aptuveni 800 m garumā. Lai novērtētu realizētā pasākuma efektivitāti, tika veikta trokšņa izkliedes aprēķināšana, modelējot situāciju pirms un pēc vaļņa izbūves. Saskaņā ar modelēšanas rezultātiem, 250 m zonā aiz izbūvētā grunts vaļņa trokšņa līmeņa samazinājums ir robežās no 3 līdz 10 dB(A) (skat. 8. attēlu).

Tā kā dzīvojamā kompleksa būvniecība tika uzsākta 2016. gada maijā, tad Rīcības plāna izstrādes laikā nav iespējams novērtēt autotransporta kustības radītā trokšņa ietekmēto iedzīvotāju skaitu.

¹ <http://www.mezaparks.lv/pabeigta-elitara-dzivojama-kompleksa-mezaparka-rezidences-1-karta-ieguldot-18-milj-eur/>



8. attēls. Trokšņa līmeņa izmaiņas pēc grunts valņa izbūves G. Zemgala gatvē

7.3. Esošo troksni samazinošo barjeru akustiskā efektivitāte

Prettrokšņa ekrānu efektivitāte tiek klasificēta atbilstoši to skaņas absorbcijas un izolācijas spējām (skat. 7. tabulu), tomēr to reālā akustiskā efektivitāte vidē nekad nesasniedz laboratorijas apstākļos nomērīto efektivitāti, jo ekrāna efektivitāti vidē ietekmē tādi apstākļi, kā ekrāna novietojums attiecībā pret trokšņa avotu, trokšņa avota raksturs, ekrāna augstums, garums, utt. Jebkurš prettrokšņa ekrāns tiek testēts laboratorijā un sertificēts atbilstoši standartiem LVS EN 1793-1:2013, LVS EN 1793-2:2013, LVS EN 16272-1:2013 un LVS EN 16272-2:2013.

7. tabula. Trokšņa barjeru klasifikācija (LVS EN 1793-1:2013, LVS EN 1793-2:2013)

Kategorija	Skaņas izolācijas spēja DL_R , dB (A)	Kategorija	Skaņas absorbcijas spējas DL_α , dB (A)
B0	Nav noteikts	A0	Nav noteikts
B1	<15	A1	<4
B2	15-24	A2	4-7
B3	25-34	A3	8-11
B4	>34	A4	12-15
		A5	>15

Lai novērtētu Rīgas pilsētā uzstādīto troksni samazinošo barjeru faktisko akustisko efektivitāti, tika veikti divi uzstādīto barjeru skaņas izolācijas mērījumi atbilstoši standartam ISO 10847:1997 „Skaņas izolācijas noteikšana no āra (ārpus telpu) prettrokšņa ekrāniem in situ”. Troksni samazinošo barjeru izolācijas akustisko mērījumi tika veikti 2016. gada 16. novembrī Zemgales virziena maģistrālajā transporta mezglā (skat. 9. attēlu).



9. attēls. Prettrokšņa ekrānu skaņas izolācijas akustiskos mērījumu vietas

Saskaņā ar netiešās testēšanas metodes prasībām, tika veiktas divas mērījumu sesijas, no tām viena atspoguļo situāciju ar prettrokšņa ekrānu, savukārt, otra raksturo situāciju pirms prettrokšņa ekrāna uzstādīšanas. Prettrokšņa ekrāni, kuru tuvumā tika veikti skaņas izolāciju mērījumi, sastāv no 2 daļām – augšējā daļa (1 m) KOHLHAUER SCORSA®, bet apakšējā daļa (3 m) KOHLHAUER PLANTA® (skat. 10. attēlu).

Saskaņā ar mērījumu rezultātiem, troksni samazinošās barjeras M – 1 skaņas izolācijas spēja tās uzstādīšanas vietā ir 16,7 dB(A), bet troksni samazinošās barjeras M – 2 skaņas izolācijas spēja ir 21,6 dB(A). Attālinot mērījumu punktu no barjeras, tās izolācijas spēja strauji samazinās.

Atbilstoši prettrokšņa ekrānu tehniskai specifikācijai, barjeru KOHLHAUER SCORSA® skaņas izolācija ir 27 dB(A)², bet barjerām KOHLHAUER PLANTA® - 28 dB(A)³, kas atbilst B3 kategorijai. Saskaņā ar veikto prettrokšņa ekrānu skaņas izolācijas mērījumu rezultātiem, var secināt, ka gar J. Čakstes gatvi uzstādīto troksni samazinošos barjeru reālā skaņas izolācijas spēja ir zemāka, nekā skaņas izolācija, kas ir norādīta to tehniskajā specifikācijā.

² <https://www.kohlhauer.com/en/products/noise-barrier-kohlhauer-scorsa>

³ <https://www.kohlhauer.com/en/products/noise-barrier-kohlhauer-planta>



**10. attēls. Prettrokšņa ekrāns Zemgales virziena maģistrālajā
transporta mezglā gar Jāņa Čakstes gatvi**

7.4. Projekts “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” īstenošana

Līdz VAS “Latvijas Dzelzceļš” realizētā projekta “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” noslēgumam 2015. gada decembrī, kravas vilcienu kustība dzelzceļa līnijas “Rīgas pasažieru – Krustpils” Šķirotavas stacijā tika veikta pa Lokomotīves ielai tuvākajiem sliežu ceļiem. Saskaņā ar veiktās trokšņa modelēšanas rezultātiem, iedzīvotāju skaits, kas dzīvo mājokļos, kur trokšņa līmenis visos diennakts periodos pie ēkas fasādes pārsniedz 45 dB(A), Šķirotavas stacijas tuvumā pārsniedza 19000 (skat. 8. tabulu).

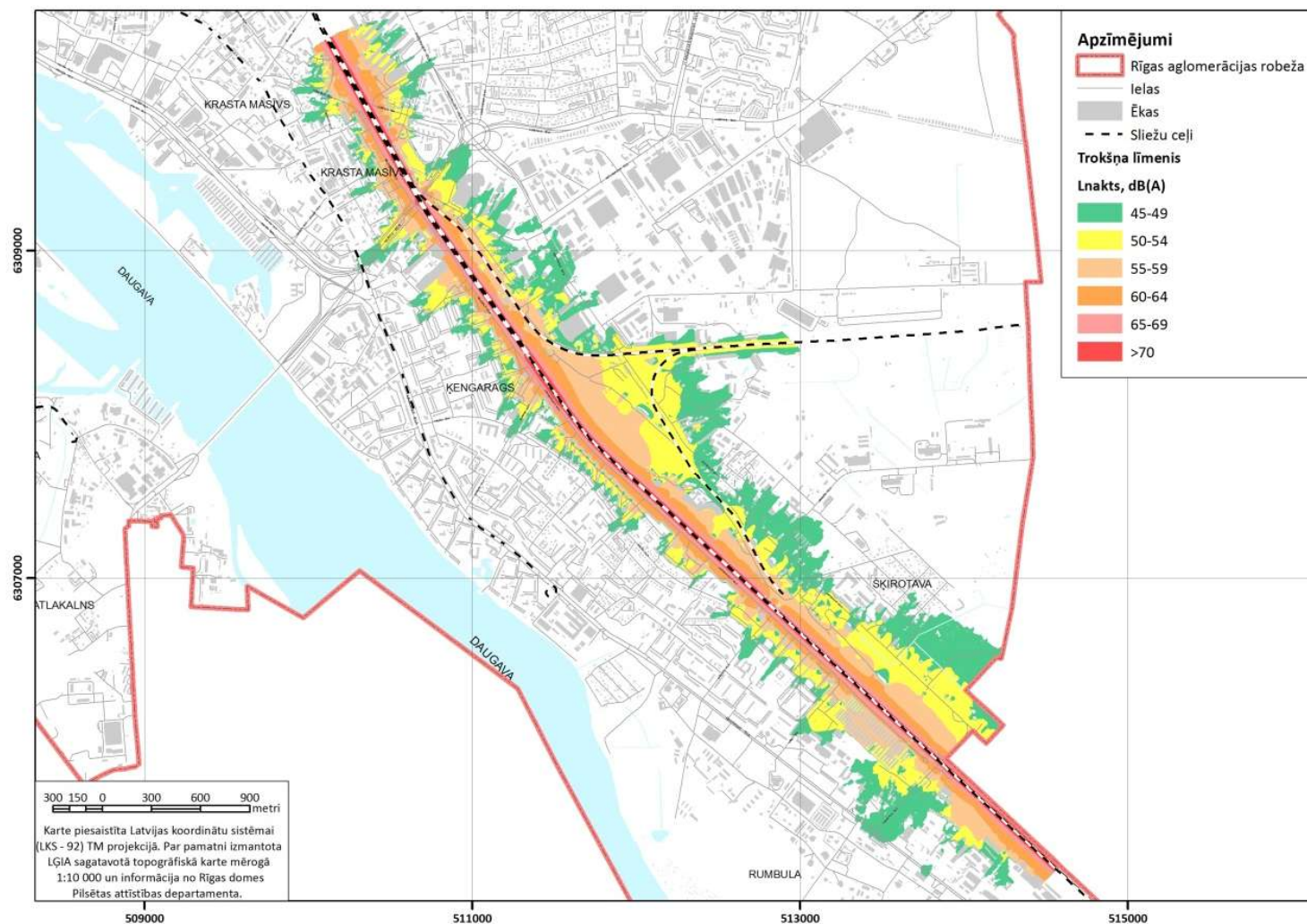
Saskaņā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš” sniegto informāciju, pēc Šķirotavas modernizācijas projekta noslēguma, kravas vilcienu kustība ir novirzīta caur Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalnu (skat. 11. un 12. attēlu). Lai novērtētu vilcienu kustības maršruta izmaiņu radīto ietekmi uz trokšņa līmeni Šķirotavas stacijas apkārtnē, tika modelēti divi scenāriji:

- trokšņa līmenis pirms vilcienu kustības maršruta izmaiņām,
- trokšņa līmenis pēc vilcienu kustības maršruta izmaiņām.

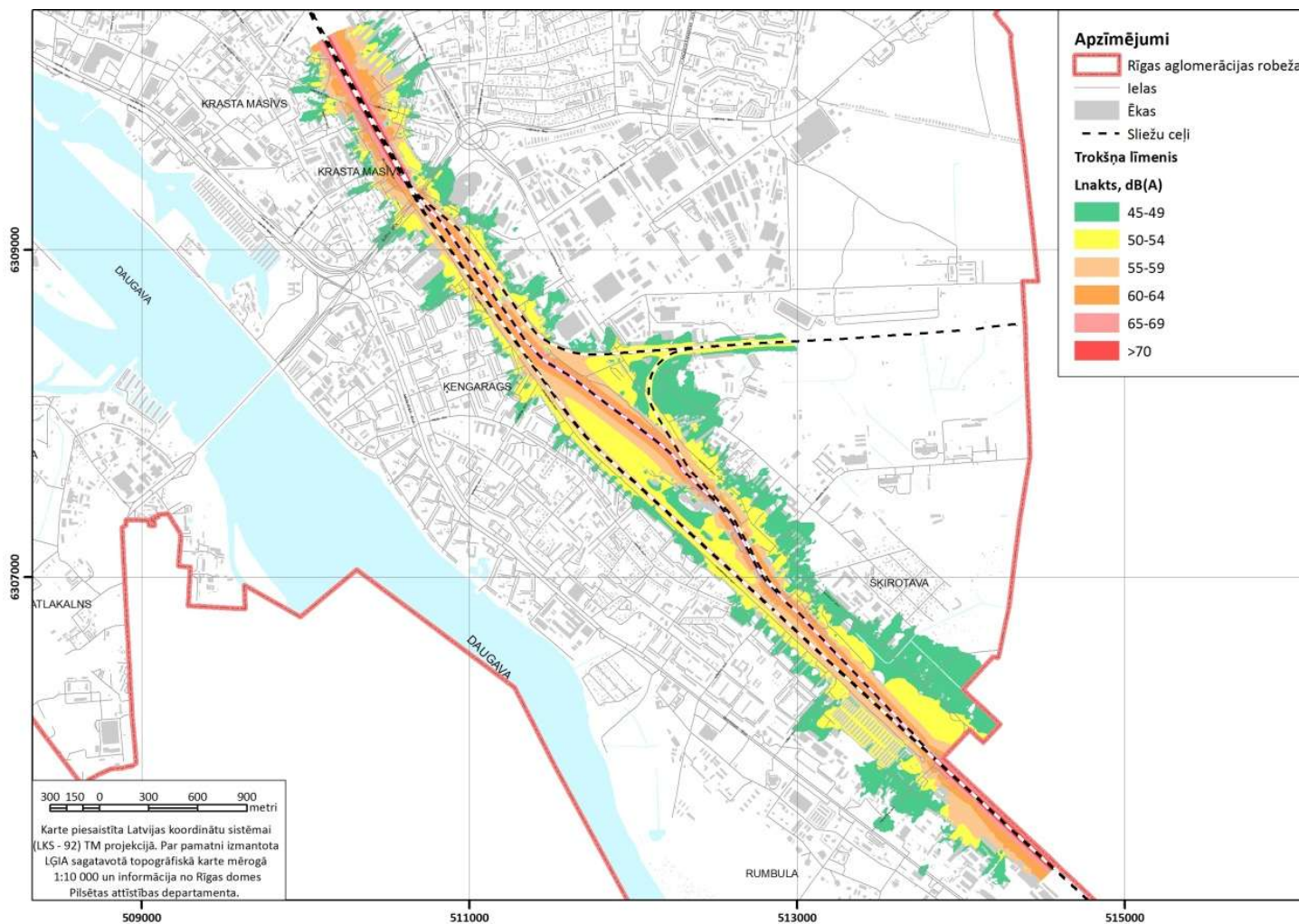
Atbilstoši veiktajai trokšņa modelēšanai, pēc kravas vilcienu novirzīšanas, trokšņa līmenis dzīvojamās apbūves teritorijās pie Lokomotīves ielas ir samazinājies par 9 – 15 dB(A). Detalizēta informācija par noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaitu pirms un pēc projekta “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” realizācijas apkopota 8. tabulā.

8. tabula. Noteiktam trokšņa līmenim pakļauto iedzīvotāju skaits bez pasākuma realizācijas un projekta “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” realizācijas

Trokšņa līmenis, dB (A)	Dienas periodā		Vakara periodā		Nakts periodā	
	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas	Iedzīvotāju skaits pirms pasākumu realizācijas	Iedzīvotāju skaits pēc pasākuma realizācijas
<45	39750	45354	39971	46185	40471	47862
45-50	6561	5385	6608	4848	6124	4229
50-55	5499	6872	5252	6792	5454	6113
55-60	3175	1154	4449	940	4419	587
60-65	4194	435	2899	435	2711	409
65-70	133	112	133	112	133	112



11. attēls. Trokšņa līmenis trokšņa rādītājam L_{nakts} pirms projekta “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” realizācijas



12. attēls. Trokšņa līmenis trokšņa rādītājam L_{nakts} pēc projekta “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” realizācijas

7.5. Iedzīvotāju aptaujas rezultātu kopsavilkums

Lai iegūtu vispārēju priekšstatu par iedzīvotāju, kas dzīvo līdz šim realizēto trokšņa samazināšanas pasākumu ietekmes zonā, viedokli par pasākumu lietderību un efektivitāti, tika veikta iedzīvotāju aptauja/intervijas. Iedzīvotāju intervijas tika veiktas mājāsaimniecībās, kuras atrodas tiešā transporta infrastruktūras objektu, kas aprīkoti ar prettrokšņa ekrāniem, tuvumā. Kopumā tika intervēti ~50 mājokļu iedzīvotāji, kas dzīvo šādu objektu tiešā tuvumā:

- Kārļa Ulmaņa gatves pārvads pār dzelzceļa līniju Rīga – Jelgava (Apguldes iela, Robežu iela, Ģimnastikas iela);
- Dienvidu tilts pār Daugavu un Slāvu maģistrālais transporta mezgls (Slāvu iela, Maskavas iela, Lubānas iela);
- Dienvidu tilta Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls (Svīres iela);
- Austrumu maģistrāle posmā pie Gaujas ielas un Meža prospekta (Inčukalna iela, Gaujas iela, Visbijas prospekts, Čiekurkalna 1. Šķērslīnija).

Aptaujāto iedzīvotāju attieksme pret troksni samazinošo barjeru izbūvi kopumā ir pozitīva. Vairāk nekā 70% aptaujāto apmierina troksni samazinošo barjeru vizuālais izskats, un tie atbalsta prettrokšņa ekrānu uzstādīšanu citās vietās Rīgā, kur tas ir nepieciešams.

Vairāk nekā 90% respondentu nav informēti par troksni samazinošo pasākumu izmaksām. Tāpat lielākā daļa aptaujāto nav informēti par to, ka ik pēc 5 gadiem tiek izstrādātas Rīgas stratēģiskā trokšņa kartes un rīcības plāns trokšņa samazināšanai, kura ietvaros tiek plānoti pasākumi trokšņa ietekmes mazināšanai.

Kārļa Ulmaņa gatves pārvada tuvumā dzīvojošie ir apmierināti ar prettrokšņa ekrānu uzstādīšanu un vairāk nekā 80% aptaujāto apstiprina, ka trokšņa līmenis ir samazinājies pēc pasākuma realizācijas. Tika norādīts uz nepietiekamu prettrokšņa barjeru apsaimniekošanu, proti, tās netiek pietiekami regulāri tīrītas, kā rezultātā to vizuālais izskats pasliktinās.

Savukārt vērtējot Dienvidu tilta pārvada un nobrauktuvju, kā arī Austrumu maģistrāles pārvada (posms Gaujas iela – Meža prospekts) un nobrauktuvju ietekmi uz tuvāko dzīvojamo zonu, netika iegūts viennozīmīgs viedoklis.

Vairāk nekā puse respondentu atbildēja, ka Dienvidu tilta pārvada un tā nobrauktuvju izbūve nav būtiski ietekmējusi respondentu dzīves vidi, tomēr ne visi respondenti varēja apstiprināt, ka nesaskaras ar šo objektu ietekmi ikdienā. Kaut arī dienas laikā prettrokšņa ekrāni lielākoties nodrošinot aizsardzību no trokšņa iekštelpās, nakts laikā, atverot logus, trokšņa radītais diskomforts ir jūtams.

Puse no respondentiem atbildēja, ka viņu dzīves vide ir ietekmēta pēc Gustava Zemgala gatves pārvada un nobrauktuvju izbūves, tomēr daļēji tiek nodrošināta iedzīvotāju aizsardzība pret troksni. Vienlaikus tika atzīmēts, ka Gustava Zemgala gatves pārvada piebrauktuve no Gaujas ielas puses nav aprīkota ar prettrokšņa ekrāniem, un tas palielina trokšņa radīto diskomfortu ikdienā. Otra problēmsituācija Gustava Zemgala gatves pārvada

kontekstā ir divstāvu dzīvokļu māja Visbijas prospektā, kuru ietekmē transportlīdzekļu, t.sk. kravas transporta kustība zem pārvada, kur nav realizēti trokšņa samazināšanas pasākumi.

Kopumā iedzīvotāju aptaujas rezultāti liecina par atbalstu prettrokšņa pasākumu realizēšanai un apliecina līdz šim ieviesto pasākumu lietderību. Tajā pašā laikā, balstoties uz aptaujas rezultātiem, ir jāsecina, ka trokšņa samazināšanas pasākumu plānošanā un izpildē tiek pieļautas kļūdas, piemēram, pasākumi nodrošina tikai daļēju aizsardzību, kuru rezultātā iedzīvotāji saskaras ar trokšņa radīto diskomfortu.

8. REKOMENDĀCIJAS

Pamatojoties uz Rīcības plānā (2014. gads) ietverto pasākumu izpildītāju sniegto informāciju, kā arī vērtējot esošo trokšņa piesārņojuma līmeni, iedzīvotāju izvietojumu, trokšņa līmeņa atbilstību vides trokšņa robežlielumiem un iepriekš plānoto pasākumu pietiekamību, tika sagatavotas rekomendācijas par 2014. gadā plānoto pasākumu ietveršanu jaunajā rīcības plānā.

Kopsavilkums par plānoto pasākumu izpildi, izpildītāja viedokli un rekomendācijas par pasākuma turpmākās realizācijas nepieciešamību ir sniegta 9. un 10. tabulā.

9. tabula. Rīcības plānā (2014. gads) ietvertie trokšņa samazināšanas pasākumi, kas ieviešami līdz 2015. gada beigām

Nr. p.k.*	Trokšņa samazināšanas pasākums	Atbildīgais par izpildi	Pasākuma izpildītāja viedoklis par pasākuma realizēšanu	Rekomendācijas
1.	Prettrokšņa ekrānu izbūve uz renovējamā satiksmes pārvada pār dzelzceļu	Rīgas domes Satiksmes departaments	Izpildīts	Nav
2.-8.	Vilcienu kustības ātruma precizēšana un samazināšana	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Dzelzceļš"	Pārcelts uz Jauno rīcības plānu	Pārcelt uz jauno rīcības plānu, detalizēti vērtējot vilcienu kustības ātruma samazināšanas iespējas, nepieciešamību un sagaidāmo rezultātu. Precizēt pasākuma izpildes kārtību, nostiprinot kustības ātruma samazināšanas aktivitātes dzelzceļa līniju ekspluatācijas nosacījumos.
9.	Troksni slāpējošas stādījumu joslas izveidošana gar dzelzceļa līniju	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Dzelzceļš"	Pārskatīt saistībā ar <i>Rail Baltica</i> projekta aktivitātēm	Harmonizēt plānoto pasākumu ar <i>Rail Baltica</i> projekta ietvaros plānotajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem un iekļaut jaunajā rīcības plānā efektīvu aizvietojošu pasākumu trokšņa ietekmes mazināšanai
10.			Atcelt	Atkārtoti izvērtēt plānotā pasākuma lietderību, analizējot esošo trokšņa situāciju, iedzīvotāju izvietojumu un trokšņa līmeņa atbilstību vides trokšņa robežlielumiem. Atcelt pasākumu, ja pēc alternatīva pasākuma ieviešanas – kustības ātruma precizēšana un samazināšana, netiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi. Iekļaut pasākumu jaunajā rīcības plānā, vai nodrošināt līdzvērtīga pasākuma realizāciju, ja tiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
11.			Pārskatīt saistībā ar <i>Rail Baltica</i> projekta aktivitātēm	Harmonizēt plānoto pasākumu ar <i>Rail Baltica</i> projekta ietvaros plānotajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem un iekļaut jaunajā

12.				rīcības plāna efektīvu aizvietojošu pasākumu trokšņa ietekmes mazināšanai
			Pārskatīt saistībā ar <i>Rail Baltica</i> projekta aktivitātēm	Harmonizēt plānoto pasākumu ar <i>Rail Baltica</i> projekta ietvaros plānotajiem trokšņa samazināšanas pasākumiem un iekļaut jaunajā rīcības plāna efektīvu aizvietojošu pasākumu trokšņa ietekmes mazināšanai
13.			Atcelt	Atkārtoti izvērtēt plānotā pasākuma lietderību, analizējot esošo trokšņa situāciju, iedzīvotāju izvietojumu un trokšņa līmeņa atbilstību vides trokšņa robežlielumiem. Atcelt pasākumu, ja pēc alternatīva pasākuma ieviešanas – kustības ātruma precizēšana un samazināšana, netiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi. Iekļaut pasākumu jaunajā rīcības plānā, vai nodrošināt līdzvērtīga pasākuma realizāciju, ja tiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
14.			Atcelt	Atkārtoti izvērtēt plānotā pasākuma lietderību, analizējot esošo trokšņa situāciju, iedzīvotāju izvietojumu un trokšņa līmeņa atbilstību vides trokšņa robežlielumiem. Atcelt pasākumu, ja pēc alternatīva pasākuma ieviešanas – kustības ātruma precizēšana un samazināšana, netiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi. Iekļaut pasākumu jaunajā rīcības plānā, vai nodrošināt līdzvērtīga pasākuma realizāciju, ja tiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
15.	Troksni aizturoša 4 m augsta un 1030 m gara prettrokšņa ekrāna izbūve	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Dzelzceļš"	Atcelt	Atkārtoti izvērtēt plānotā pasākuma lietderību, analizējot esošo trokšņa situāciju, iedzīvotāju izvietojumu un trokšņa līmeņa atbilstību vides trokšņa robežlielumiem. Atcelt pasākumu, ja pēc alternatīva pasākuma ieviešanas – kustības ātruma precizēšana un samazināšana, netiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi.

16.				Iekļaut pasākumu jaunajā rīcības plānā, vai nodrošināt līdzvērtīga pasākuma realizāciju, ja tiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
	Trokšni aizturoša 4 m augsta un 205 m gara prettrokšņa ekrāna izbūve	Valsts akciju sabiedrība “Latvijas Dzelzceļš”	Atcelt	Atkārtoti izvērtēt plānotā pasākuma lietderību, analizējot esošo trokšņa situāciju, iedzīvotāju izvietojumu un trokšņa līmeņa atbilstību vides trokšņa robežlielumiem. Atcelt pasākumu, ja pēc alternatīva pasākuma ieviešanas - kustības ātruma precizēšana un samazināšana, netiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi. Iekļaut pasākumu jaunajā rīcības plānā, vai nodrošināt līdzvērtīga pasākuma realizāciju, ja tiek konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
* Trokšņa samazināšanas pasākumu numerācija atbilstoši 2014. gada Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 4. tabulas numerācijai				

10. tabula. Rīcības plānā (2014. gads) ietvertie trokšņa samazināšanas pasākumi laikposmam no 2016. līdz 2019. gadam

Nr. p.k.*	Trokšņa samazināšanas pasākums	Atbildīgais par izpildi	Pasākuma izpildītāja viedoklis par pasākuma realizēšanu	Rekomendācijas
1.	Ielas rekonstrukcija un transporta plūsmas izmaiņa	Rīgas domes Satiksmes departaments	Apvienot un pārcelt uz Jauno rīcības plānu	Apvienot un iekļaut jaunajā rīcības plānā
2.	Transporta plūsmas novirzīšana no Stūrmaņu ielas, Gobas ielas un Kapteiņu ielas			Apvienot un iekļaut jaunajā rīcības plānā
3.	Transporta plūsmas novirzīšana no Ezera ielas un Tīla ielas		Pārcelt uz Jauno rīcības plānu	Iekļaut jaunajā rīcības plānā

4.	Transporta plūsmas novirzīšana no Rīgas vēsturiskā centra		Pārcelt uz Jauno rīcības plānu	Iekļaut jaunajā rīcības plānā
5.	Pašvaldības kopīpašumā esoša mājokļa fasāžu skaņas izolācijas īpašību uzlabošana ar dubultfasādi	Rīgas domes Mājokļu un vides departaments	Atcelt	Noteikt šāda veida trokšņa samazināšanas pasākumus, kā atbalstāmus, tomēr neiekļaut tos jaunajā rīcības plānā, kā obligāti izpildāmus. Plānoto trokšņa samazināšanas pasākumu izpilde veicama saskaņā ar Dzīvokļa īpašuma likuma 15. un 16. Pantu, kas nosaka, ka lēmumus par ēkas pārvaldīšanu (piemēram, ēkas fasādes skaņas izolācijas uzlabošanu) var pieņemt tikai konkrēto dzīvojamo māju esošo dzīvokļu īpašnieki, par to kopēji vienojoties. Dzīvojamās ēkas, kur plānots realizēt pasākumus aizsardzībai pret troksni, ir vairāku personu īpašums un Rīcības plānā (2014. gads) noteiktie pasākumi nevar tikt realizēti bez nekustamā īpašuma līdzīpašnieku piekrišanas un finansiālas iesaistišanās pasākuma realizācijā.
6.			Atcelt	
7.			Atcelt	
8.			Atcelt	
9.	Mājokļa fasāžu skaņas izolācijas īpašību uzlabošana ar dubultfasādi	Valsts akciju sabiedrība "Privatizācijas aģentūra"	Atcelt	Izvērtēt nepieciešamību nostiprināt jaunā kustības maršruta izmantošanas prasību dzelzceļa ekspluatācijas noteikumus, lai nodrošinātu ieviestā pasākuma efektīvu funkcionēšanu arī nākotnē.
10.			Atcelt	
11.			Atcelt	
12.			Atcelt	
13.			Atcelt	
14.			Atcelt	
15.	Maģistrālo sliežu ceļu izvietojuma maiņa – sliežu ceļu ass pārbīde – attālināšana no dzīvojamām ēkām	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"	Izpildīts	
16.			Izpildīts	

* Trokšņa samazināšanas pasākumu numerācija atbilstoši 2014. gada Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā 5. tabulas numerācijai