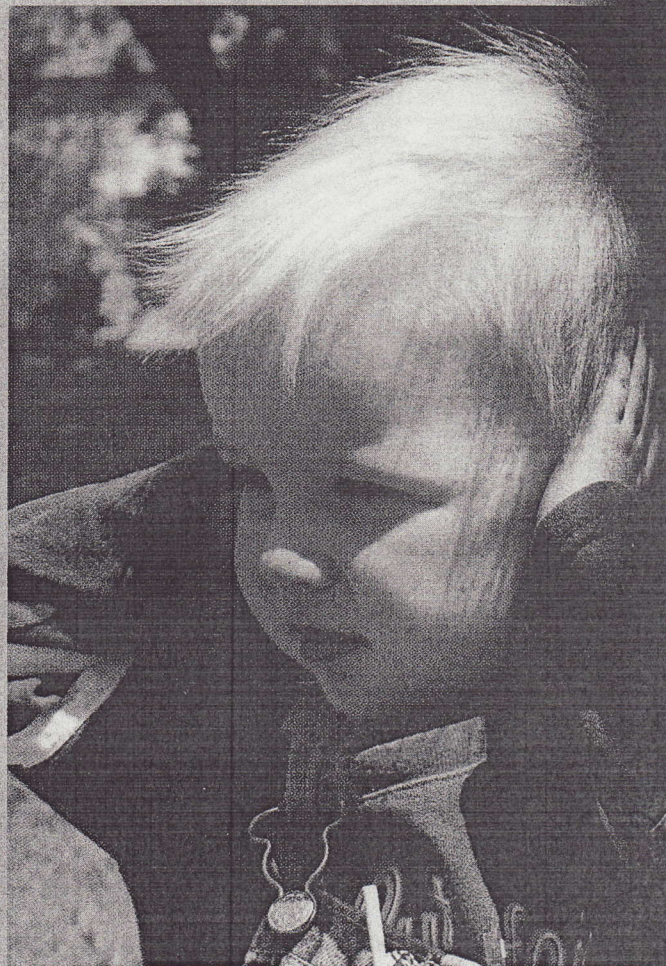


«KLUSĀ» TROKŠŅU KARTE

Elmārs Barkāns,
«Nedēļa», speciāli «Vides Vēstīm»

Ir pabeigta Rīgas trokšņu karte, un pašlaik top projekts plānam, kā galvaspilsētā un tās tuvākajā apkārtnē ierobežot troksni, ko rada dzelzceļš, rūpnīcas, autotransports, osta utt. Nākamā gada pavasarī šis «labo nodomu plāns» tiks prezentēts sabiedrībai. «Vides Vēstis» stāsta, kādēļ šāda trokšņu karte tapa un kāds no tās ir vai būs labums.



Pagājušā gadsimta 70. gadu beigās un 80. gadu sākumā Rietumeiropas valstīs, kad tur jau bija nostabilizējusies ekonomiskā situācija un iedzīvotāju labklājība aizvien pieauga, pastiprināti sāka domāt arī par vides aizsardzību un dzīves kvalitātes uzlabošanu, sāka arī izsvērt iespējas, kā mazināt kaitīgo izmešu ietekmi, tādējādi nodrošinot vides tīrību, – proti, kā tikt galā ne tikai ar «taustāmiem» piesārņojumiem, piemēram, dūmiem un putekļiem, bet arī ar pārmērīgu troksni, kas negatīvi ietekmē ne tikai cilvēka labsajūtu un veselību, bet arī traumatiski skar citas dzīvās radības – gan zvērus, gan putnus. Troksnis jeb skaņa kļuva par problēmu.

Šo problēmu pirmām kārtām apzinājās tādās industriāli attīstītās valstīs kā Spānija, Vācija, Francija, Lielbritānija un Zviedrija. Nekontrolēti jeb pārāk skaļi sāka «uzvesties» rūpniecības uzņēmumi, ostas, autobāņi un dzelzceļa mezgli. Katra valsts noteica savus ierobežojumus un mēģināja mazināt troksni, kā nu prata: būvēja prettrokšņu sienas vai mūrus pie lielajām šosejām, noteica attiecīgus standartus ražošanas uzņēmumiem un tamlīdzīgi. Katra valsts noteica pieļaujamo trokšņu līmeni.

Lai kontrolētu situāciju, vides aizsardzības speciālisti gāja un mērija trokšņu līmeni skaļāko trokšņotāju objektu

tiešā tuvumā. Ja troksnis bija lielāks, nekā pieļaujams, pret vainīgo varēja vērsties ar dažādām sankcijām – soda naudu vai pat saimnieciskās darbības aizliegumu...

Vāc prom savu radiāciju!

Tomēr laika gaitā izrādījās, ka šāda trokšņu mērīšanas sistēma ne vienmēr bija efektīva. Piemēram, objektā ierodoties vides inspektoriem, uzņēmēji bieži vien pārtrauca aktīvu rosību, piemēram, pārkraušanas darbus ostā vai arī kāda vilciena sastāva kustību. Ar šādām problēmām saskārušies ne tikai ārvalstu speciālisti, bet arī pašmāju inspektori.

Rīgas Domes Vides departamenta Pilsētvides pārvaldes Gaisa aizsardzības nodaļas galvenais speciālists Miervaldis Lācis atcerējās gadus astoņus senus notikumus. Toreiz viņš kopā ar Rīgas pašvaldības Administratīvās komisijas vadītāju Mirdzu Ozolu nakts laikā bija devies mērīt trokšņu līmeni Līvu laukumā, kur pārāk skaļu mūziku atskaņoja āra kafējnīca. Kad mērītāji no somām izvilka mērinstrumentus, pie viņiem pienākuši būdīgi tēvaiņi (kā saka Miervaldis Lācis – «bez kakliem») un krievu valodā naidīgi noprasījuši, ko viņi tur darot. Komisijas locekļu «māņu kustībai», ka viņi mērot radiāciju, apsargi tomēr neesot noticejuši un uzklieguši: «A nu ka brosj svoju radiaciju, a to razabjom!» («Svied prom savu

radiāciju, citādi sasīstīsim» – krievu val.). Kafejnīcu īpašnieki saprata: ja pierādīs viņu uzņēmumu radīto pārāk lielo troksni, kura dēļ naktī nevar gulēt vismaz tuvāko trīs kvartālu iedzīvotāji, viņiem tiks atņemta darbības licence. Pēc pāris dienām, kad Līvu laukumā atkal parādījās trokšņu mērītāji, skaļā mūzika pēkšņi pieklusa – pārbaudītāji bija pamanīti.

Ir ļoti grūti un problemātiski «uz vietas» izmērīt arī citus trokšņa avotus, piemēram, vilcienu sastāvu dārdoņu, – pārbaudes reida dienā tas var braukt, bet var arī nebraukt. Šādus piemērus var minēt daudz, arī attiecībā uz ostu darbību.

Trokšņu mērīšanas programmatūras

Attīstoties zinātnei un IT tehnoloģijām, konstatēts, ka, lai pierādītu trokšņošanu, nemaz nav vajadzīgs, lai konkrētajā vietā sēdētu cilvēks ar mērinstrumentiem un fiksētu decibelus. Ir taču zināms, ka dārdošs vilciens rada konkrētu troksni, tāpat kā braucošu automašīnu rinda, strādājošs celtnis vai konkrēta prese kādā rūpnīcas cehā. Atliek vienīgi kartē iezīmēt šīs skaļās vietas un klāt pielikt skaitli, cik lielu troksni rada attiecīgais transports vai rūpnieciskā iekārta.

Vairākas firmas pasaulē radījušas speciālas programmatūras, pēc kurām izstrādāja tā sauktās trokšņu kartes – noteica trokšņu līmeni uz topogrāfiskās kartes pamata. Katrā Eiropas Savienības valstī bija izstrādāts savs trokšņu standarts un kartes variants. Eiropas Komisija nolēma, ka tā tomēr nav pareizi, un noteica, ka visās Eiropas Savienības valstīs jābūt vienotiem standartiem. Tādēļ tā izdeva direktīvu 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, ar kuru noteica, ka līdz pērnā gada vidum katrai ES valstij bija jāizstrādā sava trokšņu karte un jāievieš trokšņu mazināšanas rīcības programma. (Ar direktīvu varat iepazīties arī internetā <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0049:LV:HTML>)

Šo direktīvu ES pieņēma 2002. gadā, kad Latvija vēl nebija iestājusies ES, tādēļ mūsu valstī trokšņu karte tapusi tikai tagad. Jāteic, ka ES direktīva pagēr, ka šāda karte jāizstrādā tikai tām pilsētām, kurās dzīvo ne mazāk kā 250 tūkstoši iedzīvotāju. Latvijā tādā ir tikai viena – Rīga.

Tomēr, lai iepazītos ar trokšņu standartiem, nav jābūras pa ES dokumentu un direktīvu kalniem, jo tie iestrādāti arī mūsu valsts likumos. Pietiek vien iepazīties ar 2004. gada 13. jūlijā pieņemtajiem Latvijas Ministru kabineta noteikumiem nr. 597 «Vides trokšņa novērtēšanas kārtība», kas lielā mērā ir jau minētās ES direktīvas tulkojums latviešu valodā un tajā ietverta prasība piemērošana nacionālajai likumdošanai (<http://www.likumi.lv/doc.php?id=91242&from=off>).

Pašlaik visi noteikumi un likumi, kas saistīti ar trokšņu līmeni, ir atvērti papildinājumiem, lai tajos var ietvert visus nepieciešamos labojumus, kas saistīti ar ES stan-

dartu ietveršanu nacionālajā likumdošanā. Tādēļ pēc Rīgas Domes Vides departamenta pasūtījuma kompānija «ELLE» («Estonian, Latvian & Lithuanian Environment») tādu karti izstrādāja tikai Rīgai; tās oficiālais nosaukums – «Rīgas aglomerācijas trokšņu karte». (Ar šo karti varat iepazīties Rīgas pašvaldības mājaslapā internetā http://www.riga.lv/LV/Channels/Riga_Municipality/Executive_authority/Departamenti/VidesDep/troksnu_karte/default.htm)

Rīgā maz vietas klusumam

Jebkurš šajā kartē var atrast gan savu dzīves, gan darbavietu un konstatēt, cik liels, pēc speciālistu vērtējuma, ir trokšņu līmenis viņa dzīves un darba telpā. Jo troksnis lielāks, jo lielākas ir iespējas, ka šajā apkārtņē tiks īstenoti trokšņu mazināšanas pasākumi, kas, visticamāk, varētu būt prettrokšņu būvju jeb sienu būvēšana.

Nākamā gada pavasarī «ELLE» prezentēs šo trokšņu mazināšanas rīcības plānu. Miervaldis Lācis stāsta, ka ir panākta vienošanās, ka «ELLE» šajā plānā arī noteiks tos rajonus galvaspilsētā un tās tiešā tuvumā, kur jāsaglabā «klusā rajona» statuss, un tas nozīmē, ka šeit nedrīkstēs celt lielus ražošanas uzņēmumus, tiem nedrīkstēs zemu pārlidot lidmašīnas un uz turieni nevarēs ierīkot, piemēram, tramvaja maršrutu, jo tas viss rada paaugstinātu skaļumu.

Lai šādu «prettrokšņu plānu» pieņemtu, ir jābūt ļoti stingram pilsētas mēram, kurš var strikti pateikt, ka, piemēram, uz kādu konkrētu pilsētas rajonu nevar pieļaut tramvaja līnijas izbūvi. Viņš ir gatavs tam, ka sakarā ar šā plāna īstenošanu pašvaldībā sāksies ilga un karsta stīvēšanās.

Par trokšņu karti varēs «stīvēties» arī jebkurš rīdzinieks, jo nākamā gada pavasarī to nolems nodot sabiedriskajai apspriešanai. Apskatot trokšņu karti, var secināt, ka 90% Rīgas un tās apkārtējās teritorijas iedzīvotāju dzīvo pārlieku trokšņainā vidē. Aptuveni 40% teritorijas trokšņu līmenis pārsniedz valstī atļauto normu. Vistrokšņainākās vietas galvaspilsētā ir, piemēram, Kundziņsalā, Šķīrotavas dzelzceļa stacijas rajonā un Beberbeķos. Trokšņu karte izveidota ne tikai Rīgai, bet tā sauktajai Rīgas aglomerācijai, kurā ietilpst arī apkārtējās teritorijas, piemēram, Salaspils, Stopiņi, Jūrmala. Trokšņu līmeni pēc konkrētām formulām aprēķināja dators. Kompānijas «ELLE» valdes loceklis Valts Vilnītis kartes prezentācijā šā gada maijā uzsvēra, ka Rīgas pašvaldībai tiek nodota ne tikai karte, bet visa programmatūra un dators, un tas nozīmē, ka vides speciālisti turpmāk paši varēs to papildināt. «Radīsies jauni ciemati, ielas, tilti, tos varēs iezīmēt kartē, un dators aprēķinās trokšņu līmeni šajā rajonā,» sacīja Valts Vilnītis. Ar šīs programmas palīdzību varēsot modelēt arī dažādas situācijas, piemēram, aprēķināt, par cik decibeliem troksnis kādā vietā samazināsies, ja tur uzstādīs prettrokšņu sienu. Šāds skaņu aizsargmūris ir viens no risinājumiem trokšņu mazināšanai. Jāuzsver, ka saskaņā ar ES prasībām pašvaldībām ne tikai

jānodrošina vides trokšņu kartēšana, bet arī jāievieš to samazināšanas rīcības plāns.

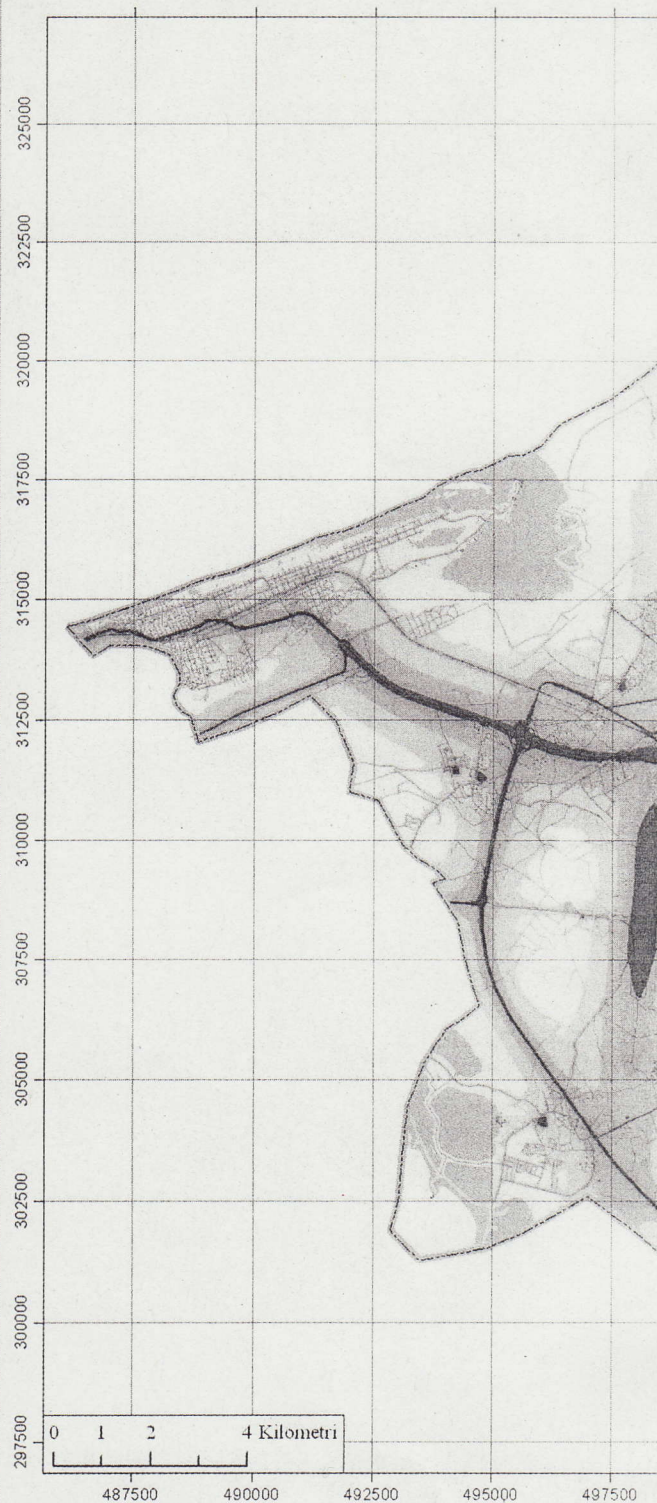
Lai arī ir atzīts, ka lielākā daļa Rīgas iedzīvotāju dzīvo paaugstināta trokšņa apstākļos, speciālisti atzinuši: Latvijā noteikti nepamatoti stingri vides trokšņa pieļaujamie robežlielumi Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumos nr. 597. Piemēram, saskaņā ar EK direktīvu 2002/49/EK komisijai jānosūta dati par to cilvēku skaitu, kuri dzīvo mājokļos, pie kuriem trokšņa rādītāja nakts vērtības pārsniedz 50 decibelus. (Salīdzinājumam: 80 decibeli (dB) tiek sasniegti brīdī, kad divi cilvēki viens ar otru sarunājas.) Par zemākiem trokšņa līmeņiem EK nav intereses. Tomēr Latvijā trokšņa robežvērtība naktī noteikta 40 dB līmenī (mazstāvu dzīvojamā ēku, kūrortu, slīmnīcu, bērnu iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu teritorijā). Līdz ar to dažās teritorijās trokšņu kartes uzrāda normatīvu pārsniegumus pat desmitkārtšā apjomā – par 20 dB.

Skalākie darboņi

Lielākais «trokšņotājs» Rīgā ir dzelzceļš. Pirms pāris gadiem tika veikti 2711 garāmbraucošu vilcienu trokšņa mērījumi Rīgas pilsētas teritorijā (centrā, Āgenskalnā, Bolderājā, Brasā, Juglā, Ķengaragā, Sarkandaugavā un Torņakalnā) visās gada sezonās. Par trokšņa mērījumu vietām tika izvēlētas pie dzelzceļa piegulošo dzīvojamā māju fasādes trokšņainākajās vietās. Desmit mēnešu periodā, aptverot visus gadalaikus, tika izmērīti, apkopoti un izvērtēti dzelzceļa radītā trokšņa rādītāji. Dzelzceļa akustiskais troksnis Rīgas pilsētas teritorijā dienas laikā (no plkst. 7 līdz plkst. 19) lielākoties atbilst pieļaujamiem trokšņa normatīviem. Nakts stundās (no plkst. 23 līdz plkst. 7), tur, kur notiek intensīva kravas vilcienu kustība (centrā, Āgenskalnā, Ķengaragā, Sarkandaugavā un Torņakalnā), tika konstatēti normatīvo robežlielumu pārsniegumi. Vissliktākais stāvoklis ir vietās, kur dzīvojamās ēkas atrodas burtiski dažus metrus no dzelzceļa sliekšņiem (centrā un Torņakalnā).

Tika apzināta arī informācija par lidostas «Rīga» lidmašīnu pacelšanās un nolaišanās trajektorijām, klimatiskajiem un topogrāfiskajiem nosacījumiem u. c., uz kā bāzes ir radīts trīsdimensiju trokšņa matemātiskais modelis. Secināts, ka iedzīvotāju, kas pakļauti lidmašīnu radītā trokšņa ietekmei Rīgas administratīvajā teritorijā, daudzums ir ievērojams – aptuveni desmit tūkstoši cilvēku. Lielākā daļa iedzīvotāju, kas pakļauti šā trokšņa ietekmei, dzīvo Imantas un Zolitūdes dzīvojamajos rajonos, neliela daļa – Bolderājā, Daugavgrīvā un Beberbeķos. Pēdējos gados notiek ļoti intensīva apbūve tādās vietās kā Imantā starp Beberbeķu ielu un Kurzemes prospektu, apdzīvotā vietā – Beberbeķos, tālāk pa lidmašīnu pacelšanās un nolaišanās trajektoriju, virzienā uz Rīgas līci – Babīte, Spilve, Mežāres, Hapaka grāvis, Strauti, Liepezers. Visas šīs teritorijas ir pakļautas tiešam lidmašīnu radītajam troksnim, un tas nozīmē, ka visi šo jaunbūvējamo apvidu iedzīvotāji būs paaugstināta trokšņa līmeņa iespaidā. ①

Kopējo trokšņu avotu radītā



Plānākts trokšņa rādītāja L_{dvn} vērtības Rīgas aglomerācijas teritorijā



Apzīmējumi

L_{dvn}
Līmenis
dB (A)

