# *Projekts*

# Informatīvais ziņojums “Par vides trokšņa regulējumu”

Skaņu rada mehāniskās svārstības un viļņi, kas izplatās elastīgā vidē – gāzē, šķidrumā, cietvielā. Ar terminu *“skaņa”* saprot arī tās sajūtas, kas rodas, skaņas viļņiem iedarbojoties uz cilvēku dzirdes orgāniem[[1]](#footnote-2). Skaņu cilvēki var uztvert kā kaut ko patīkamu, piemēram, mūzika, gan kā nepatīkamu, piemēram, oda sīkšana. Tas lielā mērā ir atkarīgs no katra cilvēka tolerances un tā, ko konkrētajā brīdī cilvēks dara. Gadījumos, kad skaņa ir kaitinoša vai nevēlama, tā tiek saukta par troksni.[[2]](#footnote-3) Tas, vai troksnis ir traucējošs (spēcīgs, regulārs, ilgstošs, pastāvīgs u. tml.), novērtējams kopsakarā ar visiem lietas apstākļiem, tostarp arī ņemot vērā, piemēram, laika periodu, kādā saņemtas sūdzības, un trokšņa avotu attālumu līdz personas atrašanās vietai vai dzīvojamai telpai. [[3]](#footnote-4)

Latvijas normatīvajos aktos troksnis ir definēts kā gaisa vidē nevēlamas, traucējošas visu veidu skaņas, kas rada diskomfortu, ietekmē dzirdi un traucē akustisko saziņu.[[4]](#footnote-5) Vides troksnis ir cilvēka darbības radīts āra troksnis, piemēram, troksnis, ko rada transportlīdzekļi, ceļu satiksme, dzelzceļa satiksme, gaisa satiksme, troksnis, kas rodas rūpnieciskās darbības zonās.

# 1. Informatīvā ziņojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums

Vides troksnis Eiropas Savienības (turpmāk – ES) trokšņa politikas kontekstā tiek definēts kā satiksmes un rūpnieciskās aktivitātes rezultātā radīts troksnis.[[5]](#footnote-6) ES trokšņa politika atšķirībā no citiem vides politikas sektoriem balstās galvenokārt uz ES iekšējā tirgus harmonizēšanas mērķiem, nosakot saistošus tehniskos standartus attiecībā uz trokšņa emisijām no transportlīdzekļiem, vilcieniem, gaisa kuģiem, mājsaimniecības iekārtām, ārpus telpām izmantojamām iekārtām un citām troksni veidojošām iekārtām. Šādu situāciju nosaka apstāklis, ka vides trokšņa pārvaldība visefektīvāk ir īstenojama nacionālā vai pašvaldību līmenī. Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (turpmāk – Direktīva 2002/49/EK) ir galvenais instruments, lai identificētu trokšņa līmeņus ES un iniciētu trokšņa samazināšanas pasākumus ES dalībvalstu līmenī. Direktīva 2002/49/EK nosaka prasības transporta un rūpnieciskās darbības radītā vides trokšņa novērtēšanai un pārvaldībai.

Līdz šim Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM) kā atbildīgā nozares ministrija attiecībā uz vides trokšņa pārvaldību ir virzījusi diskusiju par atsevišķu trokšņa avotu pārvaldību (sporta bāzu reģistrā reģistrētās atklātajās autosporta un motosporta bāzēs, kurās iespējams nodrošināt treniņu procesu un sacensības autosporta un motosporta veidos un kuras izvietotas apdzīvotā vietā (pilsētā vai ciemā)), kā arī par trokšņa normatīvā regulējuma pilnveidošanu attiecībā uz sabiedrisko kārtību un satiksmes radīto troksni 2015. gada 14. aprīlī izveidotajā darba grupā. Tomēr nevienā no gadījumiem VARAM ieceres nav sekmīgi īstenojušās:

* regulējums par vides trokšņa robežlielumiem ārpus telpām izvietotām trasēm (Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” 2. pielikuma 2. punkts) ar Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2017. gada 19. decembra lēmumu lietā Nr. 2017-02-03 tika atzīts par neatbilstošu Latvijas Republikas Satversmes 111. un 115. pantam;
* Trokšņa darba grupas plašais 31 dalībnieka sastāvs, kas nodrošināja pārstāvniecību no nozaru ministrijām, valsts un pašvaldības institūcijām, satiksmes infrastruktūru pārvaldītājiem, asociācijām un biedrībām faktiski veica konsultatīvās padomes funkcijas, nevis konkrētu normatīvo aktu projektu izstrādi.

Satiksmes ministrija 2016. gada 9. maijā izveidoja darba grupu (turpmāk – SM darba grupa) grozījumu izstrādei Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 16) trokšņa novērtēšanai un pārvaldībai transporta sektorā. SM darba grupas uzdevums bija arī sniegt priekšlikumus, komentārus un piedāvājumus rīcībai Satiksmes ministrijas vadībai par trokšņa novērtēšanu un pārvaldību transporta sektorā. SM darba grupā bija pārstāvēta VARAM, Veselības inspekcija, VAS “Latvijas dzelzceļš”, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”. SM darba grupas sanāksme tika organizēta 2016. gada 27. maijā. Grozījumu projekta MK noteikumos Nr.16 sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) par tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamību bija norādīts, ka:

* MK noteikumus Nr. 16 ir nepieciešams aktualizēt saskaņā ar 2016. gada 9. jūnijā likumu “Grozījumi likumā “Par piesārņojumu”;
* Nepieciešams mazināt transporta nozares administratīvo un finansiālo slogu, izpildot nepamatoti augstas trokšņa ierobežošanas normatīvā regulējuma prasības.

Grozījumu projekts MK noteikumos Nr. 16 cita starpā paredzēja:

* Ja trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar trokšņa novērtēšanas datiem (tai skaitā, ar trokšņa stratēģisko karti) pārsniedz MK noteikumu Nr. 16 2. pielikumā noteiktos vides trokšņa robežlielumus ir pieļaujama ēku būvniecība tikai tad, ja tiek īstenoti prettrokšņa pasākumi atbilstoši Latvijas Būvnormatīvam LBN 016-15 “Būvakustika”[[6]](#footnote-7) un tiek nodrošināti MK noteikumu Nr. 16 4. pielikumā noteiktie trokšņa robežlielumi telpās;
* Paaugstināt noteiktos vides trokšņa robežlielumus Ldiena (dB(A)), Lvakars (dB(A)), Lnakts (dB(A)) par 10 dB(A).

VARAM neatbalstīja Satiksmes ministrijas sākotnējā priekšlikuma par sagatavoto MK noteikumu Nr. 16 grozījumu projektu tālāko virzību, pieņemot, ka tas tiks pilnveidots un diskutēts SM darba grupā.

Ministru kabineta 2019. gada 2. jūlija sēdes protokollēmuma (protokols Nr. 31, 33.§) (pieejams Ministru kabineta tīmekļvietnē <http://tap.mk.gov.lv/mk/mksedes/saraksts/protokols/?protokols=2019-07-02>) 2. punkts noteic, ka, lai izvērtētu problēmjautājumus, kas saistīti ar vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, kā arī, lai izstrādātu priekšlikumus to risināšanai, VARAM sadarbībā ar Satiksmes ministriju (turpmāk – SM), Ekonomikas ministriju (turpmāk – EM), Veselības ministriju (turpmāk – VM), Izglītības un zinātnes ministriju (turpmāk – IZM) un Kultūras ministriju (turpmāk – KM) sagatavo informatīvo ziņojumu “Par vides trokšņa regulējumu” (turpmāk – informatīvais ziņojums) un līdz 2019. gada 30. septembrim iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā.

**2. Vides trokšņa regulējuma attīstība Latvijā**

Direktīvas 2002/49/EK 1. panta 1. punkts noteic, ka šīs direktīvas mērķis ir formulēt kopēju pieeju, lai prioritārās jomās (ceļu un dzelzceļu, lidostu satiksme, rūpnieciskās iekārtas, ārpus telpām izmantojamas iekārtas un pārvietojamie mehānismi) nepieļautu, novērstu vai samazinātu kaitīgās sekas, ieskaitot kairinājumu, kas rodas, iedarbojoties vides troksnim. Direktīvas 2002/49/EK 1. pants noteic, ka, lai sasniegtu šo mērķi, pakāpeniski veic šādus pasākumus:

* nosaka vides trokšņa iedarbību, veicot trokšņa kartēšanu ar dalībvalstīm kopējām vērtēšanas metodēm;
* nodrošina sabiedrībai pieejamu informāciju par vides troksni un tā ietekmi;
* pamatojoties uz trokšņa kartēšanā iegūtiem rezultātiem, pieņem rīcības plānus dalībvalstīs ar mērķi novērst un samazināt vides troksni (ja tas nepieciešams un jo īpaši – ja tā ekspozīcijas līmenis var kaitīgi ietekmēt cilvēka veselību), kā arī saglabāt esošo stāvokli tur, kur tas ir labs.

Papildus Direktīvas 2002/49/EK preambulas 8. punkts, skaidrojot vienotā regulējuma nepieciešamību, paredz, ka dalībvalstīs nepieciešams noteikt kopējas vērtēšanas metodes attiecībā uz “*vides troksni*”, kā arī “*robežvērtību*” definīciju, kas atbilstoši Direktīvas 2002/49/EK 3. panta s) apakšpunktam nozīmē dalībvalsts noteikto Lden vai Lnakts vērtību un attiecīgā gadījumā Ldiena un Lvakars vērtību, kuru pārsniedzot, kompetentās iestādes izskata iespēju veikt vai veic sekas mīkstinošus pasākumus.

Tādējādi – gan no Direktīvas 2002/49/EK preambulas 5., 8. un 10. punkta, gan no 1. panta 1. punkta un 7. panta 1. punkta izriet, ka Direktīvas 2002/49/EK tvērumā ietilpst vides trokšņa pārvaldības jautājumi prioritārās jomās no galvenajiem trokšņa avotiem[[7]](#footnote-8), ņemot vērā dalībvalstīs esošu problēmu noteiktos rajonos[[8]](#footnote-9), kuriem pakāpeniski jānodrošina trokšņa kartēšanu (nosakot vides trokšņa iedarbību) un noteiktas rīcības ar troksni saistītu jautājumu risināšanai, vajadzības gadījumā ieskaitot trokšņa samazināšanu. No Direktīvas 2002/49/EK tāpat izriet, ka Direktīvas 2002/49/EK izpratnē vides trokšņa robežlielums nav vērtība, kas saistoša jebkuram operatoram, kas veic vai ir paredzējis veikt piesārņojošu darbību, kuras izraisīta emisija var ietekmēt attiecīgo teritoriju, attiecīgi šīs direktīvas izpratnē tas nav pielīdzināms likuma “Par piesārņojumu” 13. panta otrajā daļā noteiktajam vides kvalitātes normatīvam (robežlielumam).[[9]](#footnote-10) Tātad tas ir pielīdzināms mērķlielumam [[10]](#footnote-11), ko vides aizsardzības institūcijas ņem vērā, ar mērķi novērst un samazināt vides troksni, ja tas nepieciešams (jo īpaši – ja tā ekspozīcijas līmenis var kaitīgi ietekmēt cilvēka veselību), kā arī saglabāt esošo stāvokli tur, kur tas ir labs.

Direktīvas 2002/49/EK prasību pārņemšanu nacionālā likumdošanā nodrošināja likuma “Par piesārņojumu” 18.1 panta trešās daļas deleģējums un tika izdoti Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 597), kas regulēja trokšņu novērtēšanas vispārējo pārvaldības kārtību, tie noteica trokšņa robežlielumu, kā arī kārtību, kādā izstrādā trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plānu, lai novērstu vai samazinātu vides troksni. Attiecīgi MK noteikumu Nr. 597 3. punkts noteica, ka šo noteikumu mērķis ir novērst vai samazināt vides trokšņa radītās kaitīgās sekas un diskomfortu, kā arī nodrošināt rīcības plānu trokšņa samazināšanai izstrādi. Līdz ar to MK noteikumos Nr. 597 tika noteikti vispārīgi pasākumi, kas vērsti uz plānveidīgu trokšņa apzināšanu, plānošanu un problēmjautājumu novēršanu.

Jāatzīmē, ka vides kvalitātes normatīvi trokšņa emisijai līdz 2014. gada 17. jūlijam bija noteikti ar Ministru kabineta 2001. gada 22. maija noteikumiem Nr. 214 “Noteikumi par akustiskā trokšņa normatīviem dzīvojamo un publisko ēku telpās un teritorijās” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 214), kas noteica akustiskā trokšņa[[11]](#footnote-12) pieļaujamos normatīvus gan dzīvojamo un publisko ēku telpās, gan teritorijās (vidē), lai nodrošinātu cilvēku aizsardzību pret akustiskā trokšņa nelabvēlīgo iedarbību, kā arī akustiskā trokšņa mērīšanu un novērtēšana, pieļaujamo normatīvu ievērošanas kontroli.

Laika gaitā MK noteikumi Nr. 214 ir pārskatīti un vairākkārt ir izdarīti grozījumi, bet Ministru kabineta 2011. gada 11. janvāra sēdes protokollēmums (prot. Nr. 3 28§) noteica sagatavot jaunu Ministru kabineta noteikumu projektu par trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtību, nosakot trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes dzīvojamo un publisko ēku telpām. MK noteikumi Nr. 16 apvienoja gan vides trokšņa, gan trokšņa novērtēšanu telpās, jo:

* Ministru kabineta iekārtas likuma Pārejas noteikumu 6. punkts noteica, ka Ministru kabineta noteikumi, kas izdoti, pamatojoties uz Latvijas Republikas Saeimas 1993. gada 15. jūlijā pieņemtā Ministru kabineta iekārtas likuma 14. panta pirmās daļas 3. punktu, ir spēkā līdz attiecīgo Ministru kabineta noteikumu spēkā stāšanās dienai, bet ne ilgāk kā līdz 2010. gada 1. jūlijam. Šāda pilnvarojuma formālā statusa izmaiņa tika novērtēta kā MK noteikumu Nr. 214 izdošanas pilnvarojuma leģimitātes zudums;
* Likumdevējs neregulēja, un līdz šim likumdevējs nav pilnvarojis izpildvaru izstrādāt regulējumu attiecībā uz sabiedrības interešu nodrošināšanu sabiedrības veselības jomā.

**3. Esošās situācijas raksturojums un problemātika**

Pārņemot Direktīvu 2002/49/EK (veicot grozījumus likumā “Par piesārņojumu” un izdodot MK noteikumus Nr. 16), radītais tiesiskais regulējums attiecībā uz trokšņa, tostarp vides trokšņa, novērtēšanu un pārvaldību, skaidri nenodala īpašo regulējumu, kas attiecas uz vides trokšņa kā esošas problēmas pie galvenajiem un lielajiem trokšņa avotiem noteiktos rajonos novērtēšanu, pārvaldību un pakāpenisku risināšanu, no regulējuma, kas attiecas uz troksni kā vienu no emisijas veidiem likuma “Par piesārņojumu” izpratnē, kura savlaicīga novērtēšana un novēršana līdz pieņemamam līmenim ir piesārņotāja pienākums, kas izriet no likuma “Par piesārņojumu” un pamata principiem, kas nostiprināti Vides aizsardzības likumā: [[12]](#footnote-13)

* Līdz Direktīvas 2002/49/EK pārņemšanai likuma “Par piesārņojumu” 1. panta 3. punkts noteica un arī pašreiz spēkā esošajā redakcijā noteic, ka troksnis ir viens no *emisijas* veidiem, bet 1. panta 7. punkts, ka piesārņojums ir cilvēka rīcības izraisīta vielu, vibrācijas, siltuma vai trokšņa tieša vai netieša novadīšana gaisā, ūdenī vai zemē, kam var būt kaitīga ietekme uz cilvēku veselību vai vidi un kas var radīt kaitējumu īpašumam vai ietekmēt dabas resursu izmantošanu un cita veida likumīgu vides izmantošanu. Savukārt likuma “Par piesārņojumu” 12. panta otrās daļas 2. punkts nosaka deleģējumu Ministru kabinetam, lai novērstu kaitējumu cilvēku veselībai vai videi, noteikt augstāko un zemāko pieļaujamo līmeni vai raksturlielumus vielu, trokšņu, organismu vai citu vidi ietekmējošu faktoru klātbūtnei vidē. Papildus deleģējumu Ministru kabinetam noteikt trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes nosaka arī likuma “Par piesārņojumu” 18.1 panta trešā daļa.
* Attiecībā uz vides kvalitātes normatīviem likuma “Par piesārņojumu” 13. pants tā sākotnējā redakcijā (no 2001. gada 1. jūlija) un spēkā esošajā redakcijā noteic, ka tos iedala robežlielumos un mērķlielumos. Saskaņā ar likuma “Par piesārņojumu” 13. panta otro daļu robežlielums ir saistošs jebkuram operatoram, kas veic vai ir paredzējis veikt piesārņojošu darbību, kuras izraisīta emisija var ietekmēt attiecīgo teritoriju, savukārt trešā daļa noteic, ka mērķlielums ir vērtība, kuru vides aizsardzības institūcijas ņem vērā, pieņemot lēmumu par atļaujas izsniegšanu un izstrādājot labāko pieejamo tehnisko paņēmienu izmantošanas nosacījumus, kā arī kontrolējot piesārņojošu darbību. Likuma “Par piesārņojumu” 14. pants noteic, ka “Piesārņojošu darbību nedrīkst uzsākt, ja ir pārsniegti vai var tikt pārsniegti vides kvalitātes normatīvu robežlielumi noteiktam piesārņojuma veidam noteiktā teritorijā un ja attiecīgās darbības izraisītās emisijas var palielināt kopējo attiecīgā piesārņojuma daudzumu šajā teritorijā”.Savukārt likuma “Par piesārņojumu” 11. panta pirmās daļas 2. punkts nosaka, ka, veicot piesārņojošu darbību, operators ievēro noteiktu piesārņojuma veidu emisijas robežvērtības. Attiecīgi, ja kādam piesārņojuma veidam ir noteikti vides kvalitātes robežlielumi, tie ir saistoši un nevar tikt pārsniegti.
* Spēkā esošo MK noteikumu Nr.16, kas izdoti, pamatojoties uz likumā “Par piesārņojumu” 18.1 pantā ietvertu deleģējumu, 7. punkts noteic, ka vides trokšņa robežlielumi un to novērtēšanas nosacījumi norādīti šo noteikumu [2. pielikumā](https://likumi.lv/ta/id/263882#piel2), savukārt šo noteikumu 10. punkts noteic, ka trokšņa robežlielumi telpās noteikti šo noteikumu 2. pielikumā. MK noteikumu Nr. 16 2. pielikuma 1. tabulas 2. piezīmē noteikts, ka aizsargjoslās gar autoceļiem (tai skaitā arī gar autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir mazāka nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā), aizsargjoslās gar dzelzceļiem un teritorijās, kas atrodas tuvāk par 30 m no stacionāriem trokšņa avotiem, vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. Tomēr MK noteikumu Nr. 16 4.13. apakšpunkts noteic, ka “trokšņa robežlielums” (ne tikai vides trokšņa) ir “pieļaujamā trokšņa rādītāja vērtība, kuru pārsniedzot, attiecīgā institūcija izskata iespēju veikt vai veic pasākumus, kas samazina trokšņa rādītāja vērtību”. MK noteikumu Nr. 16 4.13. apakšpunktā ietvertā robežlieluma definīcija atbilst “robežlieluma” definīcijai Direktīvas 2002/49/EK tvērumā, tomēr tā neatbilst likumam “Par piesārņojumu” un tajā ietvertajam robežlieluma jēdzienam (un regulējumam attiecībā uz to).

Tādējādi spēkā esošo MK noteikumu Nr. 16 saturā ietilpst gan Direktīvas 2002/49/EK tvērums, gan tehniskie noteikumi attiecībā uz vides trokšņa ietekmes novērtēšanas metodēm, gan trokšņa robežlielumi apbūves teritorijām atkarībā no to izmantošanas funkcijām un trokšņa robežlielumi telpās atkarībā no to lietošanas funkcijām. Tomēr ar MK noteikumiem Nr. 16 nav nodalīts Direktīvā 2002/49/EK paredzētais regulējums esošajiem, stratēģiski nozīmīgajiem satiksmes objektiem un lielajām aglomerācijām, kurās atbilstoši Direktīvas 2002/49/EK nosacījumiem pakāpeniski veicamas rīcības, kas samazina trokšņa rādītāja vērtību (vides trokšņa mērķlielums), no regulējuma jaunu darbību īstenošanai un teritoriju plānošanai, ar mērķi nepasliktināt esošo situāciju un neradīt jaunas vides problēmas nākotnē (vides trokšņa robežlielumi).

Vides politikā vides troksnis ir viens no paredzētās darbības **ietekmes uz vidi novērtējuma** aspektiem. Ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk – IVN) ir procedūra, kas veicama pirms paredzēto darbību realizācijas, lai novērtētu tās iespējamu ietekmi uz vidi un izstrādātu risinājumus tās novēršanai vai samazināšanai, vai aizliegtu paredzēto darbību normatīvo aktu pārkāpumu gadījumā. [[13]](#footnote-14) Viens no ietekmju veidiem, kas atbilstoši piemērojamo normatīvo aktu prasībām[[14]](#footnote-15) ir jāvērtē – ir troksnis. Vērtējot paredzētās darbības ietekmi un to, vai ir pieļaujams to akceptēt, IVN ietvaros ir jānodrošina sagaidāmā trokšņa novērtējums, kā arī jāvērtē sagaidāmās ietekmes atbilstību vides kvalitātes normatīvam (robežlielumam, kas vides troksnim noteikts MK noteikumu Nr.16 2. pielikumā). MK noteikumu Nr.16 1. pielikuma 9. punkts nosaka trokšņa aprēķināšanas metodes, kuras pielietojamas arī trokšņa prognozēšanai, veicot IVN vai izdodot piesārņojošās darbības atļauju.

Būtisks problēmjautājums ir vides trokšņa regulējuma (MK noteikumi Nr. 16) ietvars, kas noteic kopējo vides kvalitātes normatīvu (robežlielums vides troksnim) vidē, bet nevis pieļaujamo attiecīgā trokšņa avota radīto vides troksni, attiecīgi paredzētās darbības radīts piesārņojums netiek nodalīts no citiem trokšņa avotiem, lai gan dažādiem trokšņa avotiem (dzelzceļa un autoceļa satiksme, gaisa satiksme, rūpnieciskie trokšņa avoti) trokšņa piesārņojuma raksturs un iedarbība atšķiras. Citu valstu pieredze (piemēram, Lietuvas[[15]](#footnote-16)) rāda, ka atšķirīgiem trokšņa avotiem (satiksmes troksnis, rūpniecības troksnis) var būt pamatoti noteikti arī diferencētus trokšņa rādītājus[[16]](#footnote-17) (mērķlielumus un robežlielumus). Pašlaik veidojas situācija, ka nav iespējams attīstīt jaunu vai paplašināt esošu darbību ar cita veida trokšņa avotiem. Darbības, kas pašas par sevi nerada vides trokšņa robežlielumu pārsniegumu (vērtētas bez fona trokšņa), tiek ierobežotas vai nepieļautas, jo pārsniegums rodas, troksnim summējoties kopā visiem trokšņa avotiem. Nereti troksni rada arī pilsētvides attīstības projekti, kuriem netiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums un kuru darbībai nav jāsaņem piesārņojošās darbības atļauja. Šādu projektu iespējamas ietekmes savlaicīga identificēšana un novēršana ir atkarīga no tā, cik efektīvi tiek piemēroti pilsētvides plānošanas un būvprojektēšanas instrumenti (piemēram, iekļaujot vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā attiecīgus teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumus, vai, izvirzot būvprojektā nosacījumu, ka jāveic trokšņa aprēķini un jānodrošina, ka plānotā darbība nepārsniegs noteiktu ietekmes līmeni). Tomēr šie plānošanas un būvprojektēšanas instrumenti ir vāji izmantoti, informatīvajā ziņojumā tālāk norādītu iemeslu dēļ.

**Trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrāde** šobrīd ir viens no jautājumiem, kas ir noregulēts MK noteikumos Nr. 16. Trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrāde ir attiecināma uz:

* aglomerācijas teritoriju, kurā iedzīvotāju skaits pārsniedz 100 000 un iedzīvotāju blīvums pārsniedz 500 iedzīvotāju uz kvadrātkilometru;
* reģionālas, valsts vai starptautiskas nozīmes autoceļu, uz kura satiksmes intensitāte ir vairāk nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā;
* dzelzceļa līniju, uz kuras satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 30 000 vilcienu sastāvu gadā;
* pasažieru lidostu, kurā notiek gaisakuģu pārvietošanās (pacelšanās vai nosēšanās) vairāk nekā 50 000 reižu gadā, izņemot pārvietošanos, ko tikai mācību nolūkā veic vieglās lidmašīnas.

Prasības trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrādei nosaka Direktīvas 2002/49/EK prasības un tās pastāvīgi tiek pārskatītas. Ar Ministru kabineta 2019. gada 2. jūlija noteikumiem Nr. 294 “Grozījumi Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 294) nacionālajā normatīvajā regulējumā tika pārņemtas prasības par kopīgām trokšņa novērtēšanas (aprēķina) metodēm, kas aizstāj līdz šim ieteicamās trokšņa novērtēšanas (aprēķina) pagaidu metodes trokšņa stratēģisko karšu izstrādē. Lai gan MK noteikumu Nr. 294 būtību veido procesuālās normas, saskaņošanas un virzības procesā VARAM saņēma iebildumus par visiem ar MK noteikumiem Nr. 16 regulētajiem jautājumiem. Jau šobrīd ES Padomes Vides darba grupas ietvaros pārbaudei ir nodota Komisijas direktīva, ar kuru tiks pārskatīts Direktīvas 2002/49/EK III pielikums par kaitīgo trokšņa seku uz iedzīvotājiem novērtēšanas metodes, kas būs jāpārņem nacionālajā regulējumā. Līdz ar to jau šobrīd var paredzēt, ka, pārņemot nacionālajā regulējumā Direktīvas 2002/49/EK III pielikuma prasības, kas attiecināmas uz trokšņa stratēģisko karšu izstrādi, tiks rosinātas plašas diskusijas gan par teritorijas attīstības plānošanu, gan par sadzīves troksni un citiem ar trokšņa pārvaldību saistītiem jautājumiem. Papildus SM ir norādījusi, ka valsts autoceļiem izstrādāto rīcības plānu trokšņa samazināšanai īstenošanai finansējums netiek piešķirts, bet, stratēģiskās trokšņa kartes ceļu satiksmes infrastruktūrai būtu jāizmanto kā galvenais rīks aizsardzībai pret troksni teritoriju attīstības plānošanā un apbūvē. Šāda piebilde apstiprina, ka nepieciešams skaidrs un saprotams regulējums par trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrādi.

Vides aizsardzības nosacījumi, tai skaitā, attiecībā uz vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, izriet no uzstādījuma, pirmkārt, aizsargāt cilvēka veselību. Līdz ar to Latvijā vides aizsardzības jomā vides trokšņa regulējumu īsteno ar piesārņojošo darbību atļauju sistēmu[[17]](#footnote-18), izvirzot nosacījumus attiecībā uz rūpnieciskās (piesārņojošās) darbības veikšanu. Lai gan Direktīvas 2002/49/EK prasības pēc būtības īsteno **sabiedrības veselības aizsardzību** un pārsvarā attiecināmas uz transporta nozari (ceļu satiksme, dzelzceļa satiksme, gaisa satiksme), vēsturiski VARAM ir noteikta kā atbildīgā ministrija. Diemžēl šāds atbildības sadalījums VARAM nostāda vidutāja lomā starp veselības nozares definētiem trokšņa robežlielumiem un, piemēram, transporta nozares plānoto attīstību – pārvadājumu apjoma pieaugumu un infrastruktūras atjaunošanu/modernizāciju, kas neizbēgami palielina vides trokšņa līmeni un paaugstina izmaksas trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanai.

Būtisks sabiedrības veselības aizsardzības aspekts ir **trokšņa novērtēšana telpās un teritorijās**. Lai gan atsevišķs regulējums pastāvēja līdz 2014. gadam, attiecībā uz troksni telpās joprojām pastāv skaidra izpratne, ka tiesiskā regulējuma mērķis ir aizsargāt cilvēka veselību dzīvojamo, publisko ēku telpās un teritorijās, tai skaitā, attiecībā uz komercdarbības un saimnieciskās darbības veikšanu. 2014. gadā īstenotās ambīcijas vienkāršot trokšņa regulējumu telpās, daļēji to integrējot vides trokšņa regulējumā, ar kuru nacionālajā likumdošanā tiek pārņemtas Direktīvas 2002/49/EK prasības, nav īstenojušās. Ņemot vērā, ka Direktīvas 2002/49/EK 3. pantā ir definēts, ka *“vides troksnis nozīmē nevēlamu vai kaitīgu cilvēka darbības radītu āra troksni, ieskaitot troksni, ko izraisa transportlīdzekļi, ceļu satiksme, dzelzceļa satiksme, gaisa satiksme un kas rodas rūpnieciskās darbības zonās”,* tehniski apvienotais vides trokšņa un trokšņa novērtēšanas telpās regulējums nenodrošina ne visaptverošu trokšņa pārvaldības normatīvo aktu (atsevišķas prasības ir noteiktas trokšņa pārvaldībai darba vidē[[18]](#footnote-19), par mašīnu darbības radītā trokšņa emisiju pārvaldībai[[19]](#footnote-20), vides higiēnas jeb vides veselības nodrošināšanai[[20]](#footnote-21)), ne arī atbalsta Veselības inspekcijas īstenoto uzraudzības un kontroles praksi. Piemēram, veselības aizsardzībā pastāv normatīvo aktu kopums vides higiēnas jeb vides veselības jomā20, kas skaidri definē nepieciešamību novērtēt vides faktoru (fizikālo, ķīmisko, bioloģisko) iespējamo kaitīgo ietekmi uz cilvēka veselību, kā arī atsevišķos gadījumos arī izvirza noteiktas prasības par aizsardzību pret troksni: izglītības iestāžu teritorijās sporta zonas novietojums attiecībā pret mācību korpusa logiem (ne tuvāk par 20 m), vai sporta zonas norobežošana aizsardzībai pret troksni izglītības iestādes teritorijā. Būvniecības jomu reglamentējošie normatīvie akti arī precīzi nodala institūciju kompetences un, piemēram, Būvniecības likuma 91. panta “Būvnormatīvu tehniskās prasības un atkāpes no tām” 7. daļa noteic, ka *“Alternatīvos tehniskos risinājumus un atkāpes no būvnormatīvu tehniskajām prasībām speciālajos būvnoteikumos noteiktajos gadījumos saskaņo:*

*1) Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests — ugunsdrošības jomā;*

*2) Veselības inspekcija — higiēnas, tai skaitā nekaitīguma, jomā;*

*3) Valsts vides dienests — vides aizsardzības jomā;*

*4) būvvalde vai institūcija, kura pilda būvvaldes funkcijas, — vides pieejamības jomā.”*

Jāuzsver, ka vides trokšņa robežlielumu un mērķlielumu vērtības balstās uz Pasaules Veselības organizācijas (turpmāk – PVO) vadlīnijām par vides troksni Eiropas reģionam[[21]](#footnote-22) (turpmāk – PVO vadlīnijas). 2018. gadā precizētajā PVO vadlīniju dokumentā rekomendācijas par pieļaujamiem vides trokšņa līmeņiem variē no apstiprināmos zinātniskos pētījumos balstītos ieteikumos (*strong*) līdz pieņēmumiem ar nepieciešamību pēc papildu datiem (*conditional*). PVO vadlīniju rekomendācijas aptver ceļu satiksmes troksni, dzelzceļa troksni, lidmašīnu troksni, vēja ģeneratoru troksni un izklaides troksni. PVO vadlīnijas nedefinē un neizvērtē tādus trokšņa avotus, par kuriem pārsvarā tiek saņemtas iedzīvotāju sūdzības, piemēram, motosporta un autosporta troksnis, šaušanas sporta troksnis. Tādējādi normatīvo aktu regulējuma attīstību trokšņa pārvaldības jomā ierobežo references pētījumu trūkums par noteiktu aktivitāšu/objektu darbības trokšņa iedarbību uz cilvēku veselību. 2016. gadā VM norādīja, ka gan pasaulē, gan Eiropā tiek veikti pētījumi par dažādu trokšņa avotu ietekmi uz cilvēku veselību. VM ieskatā, ņemot vērā, ka nav pierādījumu, ka Latvijas iedzīvotāju skaņas uztvere būtiski atšķirtos no citiem pasaules iedzīvotājiem, ārpus Latvijas veiktie pētījumu rezultāti, noteiktie trokšņa indikatori un robežlielumi var tikt attiecināmi arī uz Latvijas apstākļiem un iedzīvotājiem. Tomēr tieša, kāda konkrēta pētījuma rezultātu par vides trokšņa ietekmi uz cilvēka veselību pārnešana normatīvajos aktos kā vispārēju ierobežojumu nav korekta. Pētījumu rezultātu adaptāciju līdz konkrētiem robežlielumiem un to piemērošanas nosacījumiem normatīvajos aktos nosaka vairāki apstākļi19: pētījuma veids (prospektīvsvai retrospektīvs kohortas pētījums), pētījumā iesaistītās iedzīvotāju grupas (plaša sabiedrība, īpaši jūtīgās iedzīvotāju grupas utml.), trokšņa ekspozīcijas novērtēšana (mērījumi vai modelēšanas dati), pētījuma apstākļi (papildu risku cilvēka veselībai iekļaušana vai izslēgšana), trokšņa ietekmes novērtējums (piem., miega traucējumi, dzirdes traucējumi, sirds un asinsvadu noteiktas saslimšanas utml.). Tāpat arī jebkuru pētījumu jāvērtē arī no pētījuma veikšanas kvalitātes viedokļa (pētījumu autoru kvalifikācija, starptautiski atzītas references, izmantoto mērīšanas/aprēķinu metodes, datu bāzes, pētījumu neatkarība utml.). Līdz ar to, balstoties uz minēto, objektīvi jāatzīst, ka VARAM kompetence ir ierobežota, lai konkrētu trokšņa ietekmes uz cilvēka veselību pētījumu rezultātus kritiski novērtētu un adaptētu kā noteiktas trokšņa robežlielumu vai mērķlielumu vērtības.

Bet, ņemot vērā gan sūdzību raksturu par troksni, gan arī tiesu praksi (piemēram, Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2017. gada 19. decembra spriedums lietā Nr. 2017-02-03[[22]](#footnote-23), Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu nama 2018. gada 17. aprīļa spriedums lietā A42-00048-18/17 un 2019. gada 16. aprīļa spriedums lietā Nr. 420262318) secināms, ka nepieciešams nostiprināt trokšņa regulējumu telpās. Efektīvas trokšņa novērtēšanas un pārvaldības nodrošināšanai arī VM rosina precizēt iekštelpu trokšņa mērķlielumus un attīstīt plašāku pieeju par normatīvo aktu prasību piemērošanu praksē, piemēram, izglītības iestāžu mācību telpās – darbmācību kabinetos, kur tiek darbināti darba galdi, vai arī ķīmijas kabinetos, kur jānodrošina ventilācija. Tāpat arī ir identificējamas arī vides trokšņa uzraudzības iestādes – Veselības inspekcijas vajadzības attīstīt kontroles praksē balstītas pieejas un metodoloģijas vides trokšņa ietekmes uz cilvēka veselību novērtēšanai, pirmkārt, Epidemioloģiskās drošības likuma regulēto jautājumu (cilvēka veselībai nekaitīgas vides nodrošināšana) ietvaros. Indikatīvi prognozējama arī nepieciešamība risināt ar trokšņu pārvaldību saistītos jautājumus arī ārpus industriālās darba vides, piemēram, izglītības iestādēs – troksnis, kas nepārsniedz darba vides trokšņa robežlielumu (87 dB(A)) iespējams var būt traucējošs faktors un radīt risku cilvēka veselībai[[23]](#footnote-24).

VARAM saņemto sūdzību par vides troksni pamatojums ir iedzīvotāju bažas par trokšņa kaitīgo ietekmi uz veselību. VARAM, sniedzot atbildes uz sūdzībām par vides trokšņa jautājumiem, balstās uz galvenajiem vides aizsardzības principiem: piesardzības, preventīvas darbības un principu, ka piesārņojums ir jānovērš, novēršot tā cēloni. Vides politika kopumā ir vērsta uz vides aizsardzības un cilvēka veselības aizsardzību. Tomēr pastāv nošķīrums starp vides aizsardzības un veselības aizsardzības nozarēm. Šobrīd faktiski ir izveidojusies situācija, kad VARAM atbildībā ir joma – cilvēka veselības aizsardzības uzraudzība un kontrole, arī tādā izpratnē, kas tiešā veidā neietilpst VARAM kompetencē, t.i., pārsniedz piesārņojošo darbību uzraudzības jomu.

Tādēļ VARAM secina, ka vides trokšņa regulējuma apvienošana ar trokšņa novērtēšanu telpās un teritorijās praksē nav sevi attaisnojusi, jo neatvieglo ne vides trokšņa regulējuma, ne trokšņa regulējuma telpās un teritorijās piemērošanu, ne sasaisti ar būvniecības būvakustiku reglamentējošiem normatīvajiem aktiem. Šobrīd trokšņa regulējuma sadrumstalotību raksturo arī fakts, ka visu iesaistīto nozaru ministrijām tiek adresēti jautājumi par trokšņa novērtēšanu telpās sūdzību gadījumos, tai skaitā, skaidrot trokšņa jēdzienu telpās, tā mērīšanas nosacījumus (piem., kāpēc troksni telpās mēra pie aizvērtiem logiem), iespējamās kaitīgās trokšņa ietekmes uz veselību, kontrolējošās institūcijas pārbaužu biežumu utml. Secināms, ka MK noteikumi Nr. 16 un tā piemērošanas nosacījumi, īpaši privātpersonām, ir sarežģīti, grūti uztverami. Normatīvajam aktam būtu jānodrošina precīzs, ikvienam sabiedrības loceklim saprotams tiesiskais regulējums.

Jāuzsver, ka MK noteikumu Nr. 16 3. un 4. pielikumā izmantotajai terminoloģijai attiecībā uz apbūves teritoriju un telpu iedalījumu, vides trokšņa novērtēšanai attiecībā uz ēkām pilnībā būtu jāsakrīt ar **būvniecības jomas regulējošajos normatīvajos aktos** noteikto. Tomēr šajā gadījumā tiešu atsauču no viena normatīvā akta citā normatīvajā aktā harmonizācijas netika nodrošināta. Pirmkārt, redakcionālu grozījumu izdarīšanas lietderīgumu apsvērumu pēc, un, galvenokārt, no vides aizsardzības viedokļa, atbilstīgi būvakustikas prasībām nodrošināta būvniecība, īstenojot trokšņa novērtēšanas un samazināšanas pasākumus jau īsteno vides trokšņa pārvaldību. VARAM secina, ka jautājums jau ir noregulēts būvniecības nozares politikā un arī tiek attīstīts: 2019. gada 28. martā ir izsludināts Ministru kabineta noteikumu projekts “Grozījumi Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumos Nr. 312 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 “Būvakustika” (VSS-257) (pieejams Ministru kabineta tīmekļvietnē <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40471241)>). Balstoties uz lietderības apsvērumiem un, lai novērstu vides trokšņa normatīvā regulējuma sadrumstalotību, būtu jāvērtē vides trokšņa prasību dzīvojamo un publisko ēku telpās un teritorijās kodifikāciju.

Jāuzsver, ka trokšņa regulējumā var izdalīt noteiktas tehniskās prasības trokšņa novēršanai, piemēram, regulējums par trokšņa emisiju novērtēšanu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, riepu pieļaujamiem trokšņa līmeņiem[[24]](#footnote-25), tehniskajiem prasībām dzelzceļa transportam[[25]](#footnote-26) un gaisa transportam[[26]](#footnote-27). Tāpat arī trokšņa emisijas tiek vērtētas jautājumā par tirgus uzraudzību un patērētāju tiesību aizsardzību, piemēram, par **trokšņa emisiju vidē no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām.**[[27]](#footnote-28) Šobrīd ir izveidojusies situācija, ka EM padotības iestāde Patērētāju tiesību aizsardzības centrs nodrošina Latvijas pārstāvniecību Administratīvās sadarbības darba grupā starp ES dalībvalstu uzraudzības iestādēm (AdCo) attiecībā Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. maija direktīva Nr. 2000/14/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz trokšņa emisiju vidē no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām (turpmāk – Direktīva Nr. 2000/14/EK) prasību īstenošanu. Lai gan Direktīva Nr. 2000/14/EK ir vērsta uz tirgus uzraudzību un patērētāju tiesību aizsardzību, vēsturiski kā atbildīgā nozares ministrija tika noteikta VARAM. Tomēr līdzīgā situācijā (Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 25. novembra regula (EK) Nr.1222/2009[[28]](#footnote-29)), lai noteiktu prasības riepu ārējam rites troksnim, kā arī trokšņa mērījumu veikšanai ar mērķi nodrošināt atbilstīgu riepu marķējumu un citus tirgus uzraudzības un patērētāju tiesību aizsardzības pasākumus atbildīgā ministrija ir EM. Direktīvas Nr. 2000/14/EK īstenošanas dalībvalstu komiteja izskata tikai un vienīgi jautājumus par ārpus telpām izmantojamo iekārtu radītā trokšņa novērtēšanas harmonizāciju ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 17. maija direktīvu Nr. 2006/42/EK par mašīnām, dalībvalstu priekšlikumiem par iekārtu marķēšanu utml. Šajā gadījumā, atbilstoši kompetencei un institucionālajam ietvaram, pieejamiem uzraudzības mehānismiem atbildība būtu deleģējama EM.

Attiecībā uz vides troksni sabiedrības veselības aizsardzības kontekstā VM ir norādījusi, ka aktuāla problēma ir troksnis, kas rodas iekārtu (piem., ventilācijas, saldēšanas iekārtu, kompresoru, liftu) darbības rezultātā. Iekārtu radītais troksnis ir identificējams un parasti tehniski novēršams, bet **satiksmes radīts troksnis** ir pastāvīgs un aktuāls jautājums. Šādu situāciju nosaka, pirmkārt, vēsturiskais aspekts, t.i., blīvi apdzīvotas teritorijas vēsturiski izveidojušās un laika gaitā paplašinājušās autoceļu un dzelzceļu tuvumā, kā arī praktiski vienlaidu izkliedēta apbūve lauku teritorijās. Otrkārt, nepietiekami pārdomāta teritoriālās attīstības plānošana mūsdienās, nepilnīgi ievērojot teritoriālās attīstības tiesību un normatīvo aktu prasības un akceptējot jau paaugstināta trokšņa līmeņa teritorijās dzīvojamās apbūves attīstību, tādējādi radot jaunas apdzīvotas zonas ar paaugstinātu vides troksni, treškārt, neelastība attiecībā uz paaugstinātu trokšņa robežlielumu piemērošanu teritoriju plānošanā vai atkarībā no apbūves teritoriju izmantošanas funkcijām vēsturiskās apbūves (tiešā trokšņa avotu tuvumā) vietās. Veselības inspekcija saskaņā ar MK noteikumu Nr. 16 12. punktu, pamatojoties uz attiecīgu iesniegumu, kontrolē satiksmes radītā trokšņa robežlielumu ievērošanu. Bet VM šādu iesniegumu izskatīšanu vērtē kā nelietderīgu, jo satiksmes radītā trokšņa mērījumi ir dārgi, un izmaksas satiksmes trokšņa pārsniegumu gadījumā nav iespējams piedzīt, kā arī veselības nozares rīcībā nav instrumentu šādu neatbilstību novēršanai.

Lidostas, autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji nevar tiešā veidā ietekmēt trokšņa radītājus – gaisa, autoceļu un dzelzceļa transportlīdzekļus. Normatīvie akti nosaka trokšņa avotu minimālos parametrus, savukārt skaļāko transportlīdzekļu ierobežošana nav infrastruktūras pārvaldītāju kompetencē (skat. lidostu darbību reglamentējošie normatīvie akti[[29]](#footnote-30)). Piemēram, dzelzceļa satiksmes trokšņa galvenais avots ir rites troksnis jeb troksnis, kas rodas sliežu galviņas saskares punktā ar dzelzceļa ritekļa riteņa virsmu. Tādējādi dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs dzelzceļa satiksmes radīto troksni var ietekmēt vien daļēji – uzturot sliežu ceļus labā tehniskā stāvoklī. Pasīvie prettrokšņa pasākumi kā prettrokšņa ekrāni, prettrokšņa zemes vaļņi u.tml. ir dārgi, lielākajā daļā dzelzceļa posmu tos nav tehniski iespējams īstenot (jāievēro aizsargjoslu prasības, jānodrošina dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu[[30]](#footnote-31) prasības, dzelzceļa nodalījuma josla nav pietiekami plata utt.). Ņemot vērā, ka transporta troksnis pēc savas būtības ir difūzs, pretstatā punktveida avotiem, kā arī Latvijā apdzīvotās vietas ir veidojušās tuvu maģistrāliem satiksmes infrastruktūras objektiem, bet lauku teritorijās ir raksturīga izklaidu apbūve, trokšņa samazināšanas vai esošās situācijas saglabāšanas pasākumu izmaksas SM vērtē kā nesamērīgi augstas salīdzinājumā ar sabiedrības ieguvumu. Gadījumos, kad troksnis ietekmē atsevišķas ēkas, trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošana ir tehniski sarežģīta vai pat neiespējama. Satiksmes ministrijas ieskatā noteiktos gadījumos, piemēram, vēsturiski attīstītās apbūves teritorijās tiešā satiksmes infrastruktūru tuvumā primāri jānodrošina trokšņa robežlielumi telpās. Satiksmes ministrija norāda, ka šādu pieeju īsteno ES dalībvalstīs, piemēram, lidostu tuvumā.

Latvijas Republikas Satversmes tiesa ir atzinusi, ka mūsdienās **teritoriju plānošana** ir viens no valsts vides politikas mērķu sasniegšanas līdzekļiem un līdz ar to arī ar vidi saistīta joma.[[31]](#footnote-32) Esošais trokšņa pārvaldības regulējums lielā mērā balstās uz atbilstīgu **teritorijas attīstības plānošanu** un tā īstenošanu praksē. Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 3. panta 1. punktā doto skaidrojumu ilgtspējības princips nozīmē to, ka teritorijas attīstību plāno, lai saglabātu un veidotu esošajām un nākamajām paaudzēm kvalitatīvu vidi, līdzsvarotu ekonomisko attīstību, racionālu dabas, cilvēku un materiālo resursu izmantošanu, dabas un kultūras mantojuma attīstību. Teritoriju attīstības plānošanu reglamentē virkne normatīvo aktu (piemēram, Teritorijas attīstības plānošanas likums, Aizsargjoslu likumu u.c. uz šo likumu pamatu izdotie Ministru kabineta noteikumi). Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumu Nr. 312 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 “Būvakustika” (turpmāk – būvnormatīvs LBN 016-15) 50. punkts noteic, ka pašvaldības teritorijas plānošanas procesā nosaka akustiskā diskomforta zonas un ņem vērā trokšņa avotu akustiskos parametrus un pieļaujamos skaņu līmeņus telpās un teritorijās. Tādējādi ir izslēgta tādas teritorijas plānošanas un apbūves pieļaušana, kas varētu radīt trokšņa izraisītu diskomfortu un/vai risku veselībai.

Saskaņā ar Valsts pārvaldes iekārtas likuma 8. panta ceturtajā daļā noteikto pašvaldība, pildot valsts pārvaldes funkcijas, kas saskaņā ar likumu nodotas tās autonomā kompetencē, atrodas Ministru kabineta pārraudzībā likumā “Par pašvaldībām” noteiktajā kārtībā un apjomā. Līdz ar to atbilstoši likuma “Par pašvaldībām” 5. panta otrajai daļai pašvaldība atbild par tās izveidoto institūciju darbību, ja likumos nav noteikts citādi. Būvvalde ir pašvaldības izveidota iestāde, kas pārzina un kontrolē būvniecību attiecīgajā administratīvajā teritorijā. Tādējādi, ievērojot likuma “Par pašvaldībām” 15. panta pirmās daļas otrajā punktā un Būvniecības likuma 7. panta pirmās daļas 1. punktā noteikto, būvniecības procesa tiesiskuma nodrošināšana savā administratīvajā teritorijā ir vietējo pašvaldību autonomā kompetencē.

Bet attiecībā uz trokšņa ietekmes ievērtēšanu teritorijas attīstības plānošanas dokumentos SM ir identificējusi šādus problēmjautājumus:

* pašvaldību izstrādātajos teritoriju plānojumos reti tiek ņemtas vērā Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumu Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 240) 147.punkta prasības par to, ka jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas drīkst plānot tikai vietās, kur netiek pārsniegti piesārņojuma (trokšņa) robežlielumi;
* pašvaldību teritoriju plānojumos netiek attēlotas akustiskā diskomforta zonas atbilstoši būvnormatīva LBN 016-15 prasībām, lai gan MK noteikumi Nr. 240 dod iespēju attēlot šādas teritorijas kā teritorijas ar īpašiem noteikumiem (TIN1), atbilstoši MK noteikumu Nr. 240 1. Pielikumam. Tādējādi nereti sabiedrība un potenciālie teritorijas attīstītāji savlaicīgi nav informēti par iespējamo trokšņa negatīvo ietekmi;
* teritorijas plānojumos un lokālplānojumos pilsētu un ciemu teritorijās nosakot ielu sarkanās līnijas un būvlaides (pieļaujamo tuvāko būvju izvietojumu līdz autoceļam) gar valsts autoceļiem, netiek ņemta vērā trokšņa negatīvā ietekme, vai noteiktas konkrētas prasības aizsardzībai pret troksni;
* lai arī atbilstoši trokšņa kartēm atsevišķas teritorijas valsts autoceļu, dzelzceļa un lidostas tuvumā atrodas trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonā, izstrādājamajos teritorijas plānojumos, neraugoties uz to, ka teritorija vēl nav apbūvēta, tiek saglabāts spēkā esošajā teritorijas plānojumā noteiktais funkcionālais zonējums balstoties uz “pēctecības” principu, taču nenorādot, ka šajās teritorijās būs nepieciešami īpaši pasākumi aizsardzībai pret troksni;
* gadījumos, ja paredzētās ēkas atrodas trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonās, pašvaldību izsniegtajās būvatļaujās ēku projektēšanai ļoti reti tiek izvirzītas būvnormatīva LBN 016-15 prasības.

Tomēr jāapzinās, ka problēmas **vēsturiskajā apbūvē un teritorijas plānojumos**, kas pieļāvuši apbūvi pārāk tuvu trokšņa avotiem, nerisinās pašas par sevi. Piemēram, 1966. gada 30. jūlijā Biķerniekos atklāja jaunās sporta bāzes pirmo kārtu (sk. http://www.bksb.lv/index.php/features/par-trasi/trases-vesture), savukārt Kandavas kartinga trases celtniecība pabeigta 1972. gadā (sk. http://visitkandava.lv /aktiva\_atputa/kandavas\_kartodroms). Diemžēl šādas situācijas joprojām tiek pieļautas un šobrīd nav rasts risinājums. Teritorijās, kur vides trokšņa līmenis pārsniedz pieļaujamos robežlielumus ir pieļaujama tikai mājokļu būvniecība ar īpašu skaņas izolāciju saskaņā ar būvnormatīva LBN 016-15 prasībām. Piemēram, Stopiņu novadā pie valsts reģionālā autoceļa P4 Rīga-Ērgļi sākumposma teritorijas plānojums paredz daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritoriju vides trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonā. Nekustamā īpašuma “Januki”, Dreiliņos teritorijas izmantošanas un apbūves nosacījumi paredz trokšņu ietekmes samazināšanas pasākumus: veidot iespējami platāku priekšpagalmu, fasādēs iebūvēt pakešu logus ar paaugstinātu skaņas izolāciju, ēku būvkonstrukcijās pielietot skaņu absorbējošus būvmateriālus un iespējamā trokšņa diskomforta zonā pret esošo un plānoto valsts autoceļu P4 iesaka projektēt ēku fasādes bez logiem. Pat tad, ja projektējot un būvējot dzīvojamās mājas tiktu īstenoti trokšņa samazināšanas pasākumi atbilstoši būvnormatīvam LBN 016-15 un tiktu nodrošināti trokšņa robežlielumi telpās, vides trokšņa robežlielumi joprojām tiktu pārsniegti. VAS “Latvijas Valsts ceļi”, 2017. gadā izstrādājot trokšņa kartes valsts autoceļiem aptuveni 300 km garumā, kuru radītais troksnis ietekmē 36 pašvaldību teritorijas, noskaidroja, ka tikai vienā pašvaldībā vides trokšņa robežlieluma pārsnieguma zonā ir uzbūvēta māja ar īpašu skaņas izolāciju. Tātad faktiski būvnormatīva LBN 016-15 prasības netiek piemērotas.

Līdz ar to šobrīd satiksmes trokšņa pārvaldību raksturo, pirmkārt, augstas prettrokšņa infrastruktūras un pasākumu izmaksas, otrkārt, neelastība attiecībā uz paaugstinātu trokšņa robežlielumu piemērošanu teritoriju plānošanā vai atkarībā no apbūves teritoriju izmantošanas funkcijām vēsturiskās apbūves (tiešā trokšņa avotu tuvumā) vietās, treškārt, jau paaugstināta trokšņa līmeņa teritorijās akceptēta dzīvojamās apbūves attīstība un būvniecības normatīvu attiecībā uz būvakustiku nepietiekama kontrole.

VARAM ieskatā jautājums par troksni telpās ir aktualizējams arī kontekstā ar sabiedriskās kārtības nodrošināšanu. Normatīvajos aktos nav nostiprināts jēdziens **“sadzīves troksnis”**,bet praksē tieši darbības, kuras apzīmē kā sadzīves troksnis: radītie trokšņi mājokļos (mūzikas atskaņošana, mājokļu remonts, kas nav būvniecība, mājsaimniecību iekārtu radītie trokšņi), svinības, strīdi, antisociāla uzvedība, mājdzīvnieku turēšanas rezultātā radīti trokšņi (suņu rejas utml.) ir viens no biežākajiem iedzīvotāju sūdzību iemesliem. Šobrīd spēkā esošais Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa (turpmāk – APK) 167.1 pants paredz saukt pie administratīvās atbildības personas, kas pārkāpj pieļaujamos vides trokšņa rādītājus un normatīvus atbilstoši MK noteikumu Nr. 16 piemērošanas kārtībai un novērtēšanas metodēm, bet neparedz administratīvo atbildību par sadzīves trokšņošanu. MK noteikumos Nr. 16 noteiktie vides trokšņa robežlielumi (Ldiena, Lvakars, Lnakts) ir izsvarotie ilgtermiņa vidējie skaņas līmeņi, kas noteikti, ņemot vērā attiecīgās diennakts daļas skaņas līmenis gada laikā. Gadījumos par trokšņošanu, kas klasificējami kā sīkais huligānisms, var tikt piemērots LAPK 167. pants.

Līdz 2014. gada 12. decembrim saskaņā ar likuma “Par pašvaldībām” 43. panta pirmās daļas 4. punktu pašvaldību saistošajos noteikumos tika paredzēts regulējums par tādu darbību, kas rada troksni un traucē sabiedrisko kārtību. Latvijas Republikas Satversmes tiesa 2014. gada 12. decembra sprieduma lietā Nr. 2013-21-03 “Par Rīgas domes 2007. gada 19. jūnija saistošo noteikumu Nr. 80 “Sabiedriskās kārtības noteikumi Rīgā” 4.1. un 15. punkta atbilstību Latvijas Republikas Satversmes 105. panta pirmajam un trešajam teikumam” (pieejams Latvijas Republikas Satversmes tiesas tīmekļvietnē [www.satv.tiesa.gov.lv/wp-content/uploads/2016/02/2013-21-03\_Spriedums.pdf](http://www.satv.tiesa.gov.lv/wp-content/uploads/2016/02/2013-21-03_Spriedums.pdf)) konstatēja, ka “apstrīdētās normas ir izdotas, pārkāpjot likuma “Par pašvaldībām” 43. pantā noteikto pilnvarojumu, un Rīgas dome ir rīkojusies ultra vires. Tādējādi apstrīdētajās normās ietvertais pamattiesību ierobežojums nav noteikts ar likumu. (19. lp., 12.6. apakšpunkta 3. rindkopa)*.* Līdz ar to apstrīdētās normas neatbilst Latvijas Republikas Satversmes 105. panta pirmajam un trešajam teikumam. Šobrīd praksē pašvaldības par sadzīves trokšņošanu, kas nav saistīti ar sīko huligānismu, nevar piemērot ne LAPK 167., ne LAPK 167.1 pantos paredzētos administratīvos sodus.

VARAM 2018. gada 4. aprīlī Tieslietu ministrijas Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa pastāvīgajai darba grupai iesniedza likumprojektu “Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” paredzot:

* nodalīt Veselības inspekcijas un pašvaldību institūciju kompetenci administratīvo pārkāpumu lietu izskatīšanā attiecībā uz troksni, proti, izslēdzot no LAPK Trīspadsmitās nodaļas “Administratīvie pārkāpumi, kas apdraud sabiedrisko kārtību” Veselības inspekcijas kompetencē esošo administratīvo pārkāpumu sastāvu un iekļaujot to LAPK Septītajā nodaļā “Administratīvie pārkāpumi vides, vēstures un kultūras pieminekļu aizsardzībā”;
* nostiprināt normatīvajā līmenī cilvēka tiesības uz mieru savā mājoklī, kā arī nodrošināt iestāžu, uzņēmumu vai organizāciju netraucētu darbību, paredzot pašvaldībām tiesības operatīvi reaģēt uz sabiedriskās kārtības pārkāpumiem, kas ir saistītas ar trokšņošanu.

Tieslietu ministrija VARAM 2018. gada 4. aprīļa priekšlikumu par likumprojektu “Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” noraidīja.

Šobrīd ir vērtējama trokšņa un pārvaldība attiecībā uz **publiskajiem pasākumiem**, kuriem Publisku izklaides un svētku pasākumu drošības likuma (turpmāk – Pasākumu likums) noteiktajā kārtībā ir izsniegta atļauja publisku pasākumu rīkošanai. MK noteikumu Nr. 16 2.4. apakšpunkta prasības netiek piemērotas attiecībā uz publiskiem pasākumiem, kuri ir saskaņoti ar vietējo pašvaldību atbilstoši Pasākumu likumam. Pasākuma likuma 4.1 panta pirmās daļas 5. punktā noteikts aizliegums rīkoties tādā veidā, kas rada draudus pasākuma dalībnieku vai citu personu drošībai un veselībai. Attiecīgi pašvaldība, pamatojoties uz Pasākumu likuma 7. panta trešo daļu, pārbauda, vai pasākuma organizators ir ievērojis visas šā likuma prasības, vai pieteiktais pasākums netraucēs citu attiecīgajai pašvaldībai agrāk pieteiktu publisku pasākumu norisi, vai tas neapdraudēs sabiedrisko kārtību un drošību, cilvēku dzīvību vai veselību, un pieņem attiecīgu motivētu lēmumu – izsniegt atļauju šā pasākuma rīkošanai, neizsniegt atļauju tā rīkošanai vai atlikt (ne ilgāk kā uz piecām darbdienām) iesnieguma izskatīšanu lēmumā norādīto trūkumu novēršanai. Līdz ar to pašvaldībai, neraugoties uz to, ka nav piemērojami MK noteikumi Nr. 16, jāveic adekvāts izvērtējums, vai konkrētais publiskais pasākums radīs negatīvu ietekmi uz cilvēku dzīvību vai veselību un citiem Pasākumu likuma 7. panta trešajā daļā minētajiem aspektiem.

KM līdz šim nav saņēmusi apkārtējo iedzīvotāju aizrādījumus vai sūdzības par tādu pasākumu kā, piemēram, Dziesmu un deju svētki. Piemēram, 2018. gada Vispārējo latviešu Dziesmu un deju svētki aptvēra 65 pasākumi norisi 25 vietās, piedalījās 43 219 dalībnieki un svētkus klātienē vēroja ap 500 000 apmeklētāju (Mežaparka Lielā estrāde – 30 000 sēdvietas (67 253 cilvēki), Daugavas stadions – 10 000 sēdvietas).

Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2017. gada 19. decembra sprieduma lietā Nr. 2017-02-03 ietvaros MK noteikumu Nr. 16 2.4. apakšpunkts, ciktāl tas attiecas uz publiskiem pasākumiem autosportā un motosportā, kas norisinās apdzīvotā vietā (pilsētā vai ciemā) izvietotā atklātā autosporta un motosporta bāzē un kuriem Publisku izklaides un svētku pasākumu drošības likumā noteiktajā kārtībā ir izsniegta atļauja publisku pasākumu rīkošanai, atzīts par spēkā neesošu. VARAM secina, ka tādējādi tiek nodalīti publiski pasākumi autosportā un motosportā no citiem publiskiem pasākumiem, kuru norisinās apdzīvotā vietā (pilsētā vai ciemā) izvietotā atklātā autosporta un motosporta bāzē. VARAM ieskatā šādi apstākļi aktualizē jautājumu par vides trokšņa noregulējumu attiecībā uz publisko pasākumu norisi. IZM uzsver, ka vides trokšņa novērtēšana un pārvaldība **auto un moto sporta trasēs** jārisina ņemot vērā autosporta un motosporta pasākumu organizēšanas (kā publiski pasākumi) un norises (trašu darbība notiek tikai dienas un vakara stundās) specifiku. IZM ieskatā vides trokšņa regulējums auto un moto sporta trasēs jāvērtē kontekstā ar autosporta un motosporta attīstības iespējām.

VARAM kopumā ir identificējusi sekmīgu trokšņa pārvaldības regulējumu tikai darba aizsardzības politikā. Troksnis, kā viens no darba vides riska faktoriem, ir iekļauts darba aizsardzības prasību regulējumā, un nodarbināto aizsardzību pret darba vides troksni nosaka Darba aizsardzības likums un uz tā pamata izdotie Ministru kabineta 2003. gada 4. februāra noteikumi Nr. 66 “Darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret darba vides trokšņa radīto risku” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 66).[[32]](#footnote-33) MK noteikumu Nr. 66 2.punktā paskaidrots, ka ar darba vidi saprot visas nodarbinātības jomas, kurās nodarbinātie tiek vai var tikt pakļauti trokšņa radītājam riskam. Atkarībā no trokšņa avota, trokšņa ekspozīcijas laika darba aizsardzībā tiek noteikti pasākumi trokšņa novērtēšanai un pārvaldībai – organizatoriskie pasākumi, tehniskie risinājumi, individuālie aizsardzības līdzekļi. Darba aizsardzības jomā papildu trokšņa novēršanas pasākumiem trokšņa avotā tiek uzsvērta aizsardzība pret troksni (piemēram, izklaides industrijā trokšņa avota likvidēšana nav nedz iespēja, nedz vajadzīga). Izvērtējot darba vidi, piemēram, koncertzālēs, sporta zālēs, restorānos utml., tiek izmantoti arī noteiktu telpu tipu akustiskie parametri. [[33]](#footnote-34) Darba aizsardzības jomā valsts uzraudzību un kontroli nodrošina kompetentā iestāde – Valsts darba inspekcija.

**4. Priekšlikumi turpmākai rīcībai**

Atbilstoši iepriekš sniegtajai informācijai, kā arī ievērojot Ministru kabineta 2019. gada 20. augusta protokollēmumā Nr. 35 18. § “Informatīvais ziņojums “Par “nulles birokrātijas” pieejas ieviešanu tiesību aktu izstrādes procesā””, VARAM rosina izstrādāt šādus rīcībpolitikas virzienus un atbildības sadalījumus:

**Sabiedrības veselības aizsardzība no kaitīgās trokšņa ietekmes**. VM kā atbildīgā ministrija, sadarbojoties ar nozaru ministrijām, izvērtē un apzina nepieciešamās rīcības sabiedrības veselības aizsardzības jomā:

* VM sagatavo un veselības ministrs līdz 2020. gada 1. decembrim iesniedz noteiktā kārtībā  Ministru kabinetā noteikumu projektu par trokšņa novērtēšanu un pārvaldību dzīvojamo un publisko ēku telpās un teritorijās.

**Trokšņa piesārņojuma novērtēšana un pārvaldība.** VARAM sagatavo priekšlikumus par grozījumiem normatīvajos aktos satiksmes un rūpniecisko avotu radīta trokšņa pārvaldībai; izstrādā normatīvo regulējumu par stratēģisko trokšņa karšu un rīcības plānu izstrādes kārtību, lai nodrošinātu Direktīvas 2002/49/EK īstenošanu, harmonizētu terminoloģiju nacionālajā normatīvajā aktā, aktualizētu stratēģisko trokšņa karšu un rīcības plānu izstrādes kārtību:

* VARAM sagatavo un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs līdz 2020. gada 1. decembrim iesniedz noteiktā kārtībā Ministru kabinetā noteikumu projektu par trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrādi;
* VARAM sagatavo un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs līdz 2020. gada 1.  decembrim iesniedz noteiktā kārtībā  Ministru kabinetā priekšlikumus par grozījumiem normatīvajos aktos satiksmes un rūpniecisko avotu radīta trokšņa pārvaldībai.

**Būvakustikas būvnormatīva prasību piemērošana un īstenošana.** EM kā atbildīgā ministrija, sadarbojoties ar nozaru ministrijām, izvērtē un apzina nepieciešamās rīcības būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu (attiecībā uz prettrokšņa pasākumiem) efektīvas piemērošanas nodrošināšanā.

**Ārpus telpām izmantojamo iekārtu troksnis**. Precizēt atbildības sadalījumu ESTAPIKS un noteikt EM par atbildīgo institūciju par Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. maija Direktīvu Nr. 2000/14/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz trokšņa emisiju vidē no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām īstenošanā.

**Vides trokšņa pārvaldība autosporta, motosporta un šaušanas sporta nozarē**. Valdības rīcības plāna Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai (apstiprināts ar Ministru kabineta 2019. gada 7. maija rīkojumu Nr.210) 172.1.pasākums paredz uzdevumu izstrādāt un iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā vidēja termiņa politikas plānošanas dokumentu sporta nozarē, kura izpildes ietvaros tiks noteikti sporta politikas vidēja termiņa mērķi, pamatprincipi, virzieni, mērķgrupas un prioritātes, rīcības virzieni un uzdevumi sporta politikas mērķu sasniegšanai un problēmu risināšanai, kā arī noteikta sporta infrastruktūras attīstības stratēģija. Minētā uzdevuma izpildes ietvaros, analizējot esošo situāciju sporta infrastruktūras jomā un plānojot tās turpmāko attīstību, IZM kā vienu no aspektiem var izvērtēt vides trokšņu normatīvā regulējuma ietekmi uz autosporta, motosporta un šaušanas sporta veidiem.

**Vides trokšņa pārvaldība teritorijas attīstības plānošanā.** VARAM izvērtē un apzina neregulējuma iespējas attiecībā uz MK noteikumu Nr. 240 prasību par aizsardzību pret trokšņa skaidrojumu, kā arī attiecībā uz sabiedrības informētības veicināšanu par trokšņa kartēšanas informāciju.

**Sabiedriskās kārtības nodrošināšanas prakses pilnveidošana attiecībā uz sadzīves troksni.** VARAM izvērtē un apzina neregulējuma iespējas sadzīves trokšņa pārvaldībā.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs J. Pūce

Dipāne, 67026415

[judite.dipane@varam.gov.lv](mailto:judite.dipane@varam.gov.lv)

1. Fizikas rokasgrāmata, Zvaigzne, 1988. [↑](#footnote-ref-2)
2. Informatīvi skaidrojošs materiāls “Par darba aizsardzību pret troksni industrijā”, pieejams Valsts darba inspekcijas tīmekļvietnē <http://www.vdi.gov.lv/files/troksnis_izklaides_industrija.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
3. Administratīvās apgabaltiesas 2012. gada 11. jūnija sprieduma 16. punkts lietā Nr. A42436306, pieejams Latvijas Tiesu portāla tīmekļvietnē https://manas.tiesas.lv/ eTiesasMvc/lv/nolemumi [↑](#footnote-ref-4)
4. Likums “Par piesārņojumu” 1. panta 121. punkts [↑](#footnote-ref-5)
5. “Handbook on the Implementation of EU Environmental Legislation. Section 8 “Noise”” <http://www.ecranetwork.org/Files/Handbook_on_Implementation_of_Environmental_Legislation.pdf> [↑](#footnote-ref-6)
6. Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumi Nr. 312 “Noteikumi par Latvijas Būvnormatīvu LBN 016-15 “Būvakustika” [↑](#footnote-ref-7)
7. Ceļu un dzelzceļu, lidostu satiksme, rūpnieciskās iekārtas, ārpus telpām izmantojamas iekārtas un pārvietojamie mehānismi. [↑](#footnote-ref-8)
8. Aglomerācijām ar vairāk nekā 250000 iedzīvotāju un visiem galvenajiem autoceļiem, pa kuriem brauc vairāk nekā seši miljoni transportlīdzekļu gadā, galvenajām dzelzceļa līnijām, pa kurām brauc vairāk nekā 60000 vilcienu sastāvi gadā, un galvenajām lidostām šo dalībvalstu teritorijā. [↑](#footnote-ref-9)
9. Robežlielums ir saistošs jebkuram operatoram, kas veic vai ir paredzējis veikt piesārņojošu darbību, kuras izraisīta emisija var ietekmēt attiecīgo teritoriju [↑](#footnote-ref-10)
10. Likuma “Par piesārņojumu” 13. panta trešā daļa. [↑](#footnote-ref-11)
11. Troksnis, kas izplatās gaisā un ko rada transportlīdzekļi, ražošanas iekārtas, celtniecības mašīnas, ierīces un cits darba aprīkojums, dzīvojamo un publisko ēku uzturēšanas un apkopes iekārtas un sistēmas (piemēram, ventilācijas, apkures, liftu, atkritumu vadu sistēmas), mājsaimniecības ierīces, skaņu un mūzikas iekārtas un cita saimnieciskā (arī mājsaimniecības) darbība. [↑](#footnote-ref-12)
12. Vides aizsardzības likuma 3. panta 1., 3., 4. punkts. [↑](#footnote-ref-13)
13. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1. panta 2. punkts. [↑](#footnote-ref-14)
14. Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumu Nr. 18 2. pielikuma 5.3. un 8.4. apakšpunkts. [↑](#footnote-ref-15)
15. Lietuvas Republikas Veselības ministrijas 2018. gada 14. februāra rīkojums par Lietuvas higiēnas standarta HN 33: 2011 “Trokšņa ierobežojumi dzīvojamo un sabiedrisko pakalpojumu ēkās un to vidē” apstiprināšanu publiski pieejams: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.402074/asr>. [↑](#footnote-ref-16)
16. Maksimāli pieļaujamais trokšņa līmenis dzīvojamo un publisko ēku teritorijā, kas pakļauta satiksmes troksnim, ir atšķirīgs no maksimāli pieļaujamā trokšņa līmeņa dzīvojamo un publisko ēku teritorijā, kas pakļauta rūpniecisko avotu radītam troksnim. [↑](#footnote-ref-17)
17. Ministru kabineta 2010. gada 30. novembra noteikumi Nr. 1082 “Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai” [↑](#footnote-ref-18)
18. Ministru kabineta 2003. gada 4. februāra noteikumos Nr.66 “Darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret darba vides trokšņa radīto risku” [↑](#footnote-ref-19)
19. Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 17. maija direktīva 2006/42/EC par mašīnām; citas t.s. produktu direktīvas, piem., par pieļaujamo trokšņa līmeni un marķējumu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, lauksaimniecības un mežsaimniecības riteņtraktoriem, divriteņu un trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa regula (ES) 540/2014 par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, Komisijas 2013. gada 16. decembra regula (ES) 134/2014 ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem un spēkiekārtu veiktspēju un groza tās V pielikumu u.c. [↑](#footnote-ref-20)
20. Likuma “Epidemioloģiskās drošības likums” 1. panta 8. un 37. daļas, Ministru kabineta 2002. gada 27. decembra noteikumu Nr.610 “Higiēnas prasības izglītības iestādēm, kas īsteno vispārējās pamatizglītības, vispārējās vidējās izglītības, profesionālās pamatizglītības, arodizglītības vai profesionālās vidējās izglītības programmas”13. punkts. [↑](#footnote-ref-21)
21. Pasaules Veselības organizācijas vadlīnijas par vides troksni Eiropas reģionam (2018) <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region> [↑](#footnote-ref-22)
22. Latvijas Republikas Satversmes tiesas tīmekļvietne <https://www.satv.tiesa.gov.lv/cases/?case-filter-years=%5B2017%5D&case-filter-status=&case-filter-types=&case-filter-result=&searchtext=trok%C5%A1%C5%86u> [↑](#footnote-ref-23)
23. Rīgas Stradiņa Universitātes 2015. gada zinātniskās konferences tēzes, 176. lpp. <https://www.rsu.lv/sites/default/files/imce/Zin%C4%81tnes%20departaments/rsu_zinatniska_konference_2015_tezes.pdf> [↑](#footnote-ref-24)
24. Eiropas Padomes 1970. gada 6. februāra direktīva Nr. 70/157/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu (2013. gada 1. jūlija jaunākā konsolidētā versija) un Eiropas Parlamenta un padomes 2009. gada 13. jūlija Regula (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (2019. gada 15. maija jaunākā konsolidētā versija) [↑](#footnote-ref-25)
25. Piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra direktīva Nr. 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (2019. gada 1. janvāra jaunākā konsolidētā versija), Komisijas 2015. gada 13. marta īstenošanas Regula Nr.  2015/429, ar ko nosaka kārtību, kas jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām [↑](#footnote-ref-26)
26. Piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Regula par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu [↑](#footnote-ref-27)
27. Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. maija direktīva Nr. 2000/14/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz trokšņa emisiju vidē no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām [↑](#footnote-ref-28)
28. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 25. novembra regula (EK) Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem būtiskiem parametriem [↑](#footnote-ref-29)
29. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa regula Nr. 598/2014 par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu [↑](#footnote-ref-30)
30. Ministru kabineta 2010. gada 3. augusta noteikumi Nr.  Nr. 724 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” [↑](#footnote-ref-31)
31. Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2007. gada 8. februāra spriedums lietā Nr. 2006-09-03 11. punkts [↑](#footnote-ref-32)
32. Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija direktīvas [2003/10/EK](http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2003/10/oj/?locale=LV) par veselības un drošības minimālajām prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu darba vides riskiem, ko rada fizikāli faktori (troksnis) prasību pārņemšanas nacionālajā regulējumā [↑](#footnote-ref-33)
33. Ministru kabineta 2015. gada 16. jūnija noteikumi Nr. 312 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-15 “Būvakustika” un Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” [↑](#footnote-ref-34)