

32002L0049

L 189/12

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

18.7.2002.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2002/49/EK

(2002. gada 25. jūnijs)

par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽³⁾,saskaņā ar Līguma ⁽⁴⁾ 251. pantā paredzēto procedūru un ievērojot Samierināšanas komitejas 2002. gada 8. aprīlī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

- (1) Kopienas politikā paredzēts sasniegt augstu veselības un vides aizsardzības līmeni, un viens no šīs politikas mērķiem ir prettrokšņa aizsardzība. Zaļajā grāmatā par nākotnes politiku attiecībā uz troksni Komisija par vienu no galvenajām vides problēmām Eiropā ir atzinusi troksni vidē.
- (2) Eiropas Parlaments 1997. gada 10. jūnija rezolūcijā ⁽⁵⁾ atbalstīja Komisijas Zaļo grāmatu, pieprasīja paredzēt konkrētus pasākumus un likumdošanas iniciatīvas tiesības direktīvā par trokšņa samazināšanu vidē, kā arī atzīmēja, ka trūkst ticamu, salīdzināmu datu par dažādiem trokšņa avotiem.
- (3) Komisijas 1999. gada 1. decembra paziņojumā par gaisa transportu un vidi noteikts kopējs trokšņa indikators un kopēja metodoloģija trokšņa aprēķināšanai un mērīšanai lidostu apkaimē. Šis paziņojums ir ņemts vērā šīs direktīvas noteikumos.
- (4) Uz produkcijas radītā trokšņa atsevišķām kategorijām jau attiecas Kopienas tiesību akti, piemēram, Padomes Direktīva 70/157/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu

tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu ⁽⁶⁾, Padomes Direktīva 77/311/EEK (1977. gada 29. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz trokšņu līmeni, kam ir pakļauti lauksaimniecības un mežsaimniecības riteņtraktoru vadītāji ⁽⁷⁾, Padomes Direktīva 80/51/EEK (1979. gada 20. decembris) par zemskaņas lidaparātu trokšņa emisijas ierobežošanu ⁽⁸⁾ un to papildinošās direktīvas, Padomes Direktīva 92/61/EEK (1992. gada 30. jūnijs) par divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu ⁽⁹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/14/EK (2000. gada 8. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz trokšņa emisiju vidē no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām ⁽¹⁰⁾.

- (5) Šai direktīvai, *inter alia*, vajadzētu kļūt par pamatu Kopienas pasākumu izstrādei un papildināt esošos pasākumus attiecībā uz troksni, ko rada galvenie trokšņa avoti, jo īpaši ceļu un dzelzceļu transportlīdzekļi un infrastruktūra, lidaparāti, ārpus telpām izmantojamās iekārtas un rūpnieciskās iekārtas, un pārvietojamie mehānismi, kā arī tai jāklūst par pamatu papildu pasākumu izstrādei īsam, vidējam un ilglaicīgam termiņam.
- (6) Šī direktīva neattiecas uz dažām trokšņa kategorijām, piemēram, transportlīdzekļu iekšienē radīto troksni un sadzīves troksni.
- (7) Saskaņā ar Līguma 5. pantā izklāstīto subsidiaritātes principu Līguma mērķi sasniegt augstu vides un veselības aizsardzības līmeni var labāk īstenot, dalībvalstu rīcību papildinot ar Kopienas rīcību un tā panākot trokšņa problēmas kopēju izpratni. Tādēļ dati par troksni vidē jāievāc, jāsalīdzina vai jāapkopo, ievērojot salīdzināmus kritērijus. Tas nozīmē, ka jāizmanto saskaņoti indikatori un novērtēšanas metodes, kā arī kritēriji trokšņa kartēšanas metožu pielīdzināšanai. Vislabāk, ja šādus kritērijus un metodes nosaka Kopienas līmenī.

⁽¹⁾ OV C 337 E, 28.11.2000., 251. lpp.

⁽²⁾ OV C 116, 20.4.2001., 48. lpp.

⁽³⁾ OV C 148, 18.5.2001., 7. lpp.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta 2000. gada 14. decembra atzinums (OV C 232, 17.8.2001., 305. lpp.), Padomes 2001. gada 7. jūnija kopējā nostāja (OV C 297, 23.10.2001., 49. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2001. gada 3. oktobra lēmums (OV C 87 E, 11.4.2002., 118. lpp.). Eiropas Parlamenta 2002. gada 15. maija lēmums un Padomes 2002. gada 21. maija lēmums.

⁽⁵⁾ OV C 200, 30.6.1997., 28. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 42, 23.2.1970., 16. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 1999/101/EK (OV L 334, 28.12.1999., 41. lpp.).

⁽⁷⁾ OV L 105, 28.4.1977., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 97/54/EK (OV L 277, 10.10.1997., 24. lpp.).

⁽⁸⁾ OV L 18, 24.1.1980., 26. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 83/206/EEK (OV L 117, 4.5.1983., 15. lpp.).

⁽⁹⁾ OV L 225, 10.8.1992., 72. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2000/7/EK (OV L 106, 3.5.2000., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁾ OV L 162, 3.7.2000., 1. lpp.

- (8) Tāpat jānosaka kopējas vērtēšanas metodes attiecībā uz “vides troksni”, kā arī “robežvērtību” definīcija, ņemot vērā saskaņotus indikatorus trokšņa līmeņa noteikšanai. Konkrētus skaitļus attiecībā uz visām robežvērtībām jānosaka dalībvalstīm, *inter alia*, ņemot vērā vajadzību piemērot profilakses principu, lai aglomerācijās saglabātu klusus rajonus.
- (9) Izraudzītie kopējie trokšņa indikatori ir L_{den} trokšņa radītā kairinājuma novērtēšanai un L_{night} trokšņa radīto miega traucējumu novērtēšanai. Tāpat arī jāļauj dalībvalstīm izmantot papildu indikatorus, lai pārraudzītu vai kontrolētu īpašus trokšņa rašanās gadījumus.
- (10) Noteiktos rajonos jāveic trokšņa stratēģiskā kartēšana, jo tā var iegūt vajadzīgos datus, lai rastu priekšstatu par trokšņa līmeņiem minētajos rajonos.
- (11) Rīcības plānos jārisina minētajos rajonos prioritārie jautājumi, un šos plānus jāizstrādā kompetentajām iestādēm, apspriežoties ar iedzīvotājiem.
- (12) Lai informācija sasniegtu plašus sabiedrības slāņus, jāizvēlas vispiemērotākie informācijas kanāli.
- (13) Jāveic datu vākšana un to apkopošana atbilstošos Kopienas līmeņa ziņojumos, jo tas ir Kopienas nākotnes politikas un sabiedrības turpmākas informēšanas pamats.
- (14) Komisijai regulāri jāizvērtē šīs direktīvas īstenošana.
- (15) Tehniskie noteikumi, kas attiecas uz novērtējuma metodēm, jāpapildina un jāpielāgo saskaņā ar tehnikas un zinātnes attīstību un Eiropas standartizācijas attīstību.
- (16) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķi

1. Šīs direktīvas mērķis ir formulēt kopēju pieeju, lai prioritārās jomās nepieļautu, novērstu vai samazinātu kaitīgās sekas, ieskaitot kairinājumu, kas rodas, iedarbojoties vides troksnim. Tālāk pakāpeniski veic šādus pasākumus:

- a) vides trokšņa iedarbības noteikšana, veicot trokšņa kartēšanu ar dalībvalstīm kopējām vērtēšanas metodēm;
- b) uz vides troksni un tā ietekmi attiecošās informācijas pieejamības nodrošināšana sabiedrībai;
- c) tādu rīcības plānu pieņemšana dalībvalstīs, kuru pamatā ir trokšņa kartēšanā iegūtie rezultāti, 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.
2. Šīs direktīvas mērķis ir arī nodrošināt pamatu Kopienas pasākumu izstrādei, lai mazinātu troksni, ko izraisa galvenie trokšņa avoti, jo īpaši ceļu un dzelzceļu transportlīdzekļi un infrastruktūra, lidaparāti, ārpus telpām izmantojamas iekārtas un rūpnieciskās iekārtas, un pārvietojamie mehānismi. Tālāk Komisija līdz 2006. gada 18. jūlijam iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei attiecīgos priekšlikumus. Šajās iniciatīvās vajadzētu ņemt vērā 10. panta 1. punktā minētā ziņojuma rezultātus.

2. pants

Piemērošanas joma

1. Šo direktīvu piemēro attiecībā uz to troksni vidē, kas iedarbojas uz cilvēkiem, jo īpaši apbūvētos rajonos, publiskos parkos vai citos klusos rajonos aglomerācijā, klusos rajonos, kas atrodas laukos, blakus skolām, slimnīcām un citām no trokšņa aizsargājāmām ēkām un zonām.
2. Šo direktīvu nepiemēro attiecībā uz troksni, ko rada persona, uz kuru troksnis iedarbojas, sadzīves troksni, kaimiņu radīto troksni, troksni darbavietās, troksni transportlīdzekļu iekšienē vai troksni, ko radījušas militāras darbības militāra konflikta zonās.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- a) “vides troksnis” nozīmē nevēlamu vai kaitīgu cilvēka darbības radītu āra troksni, ieskaitot troksni, ko izraisa transportlīdzekļi, ceļu satiksme, dzelzceļu satiksme, gaisa satiksme un kas rodas rūpnieciskās darbības zonās, piemēram tādās, kā noteikts I pielikumā Padomes Direktīvā 96/61/EK (1996. gada 24. septembris) par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli ⁽²⁾;
- b) “kaitīgas sekas” nozīmē negatīvu ietekmi uz cilvēka veselību;

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ OV L 257, 10.10.1996., 26. lpp.

- c) “kairinājums” nozīmē trokšņa radītā sabiedrības kairinājuma pakāpi, kā noteikts ar reālās situācijas uzraudzības līdzekļiem;
- d) “trokšņa indikators” nozīmē fizikālu lielumu, ar ko raksturo to troksni vidē, kam ir saistība ar kaitīgām sekām;
- e) “novērtējums” nozīmē visas metodes, ko izmanto, lai aprēķinātu, prognozētu, paredzētu vai mēritu trokšņa indikatora vērtību vai ar to saistītās kaitīgās sekas;
- f) “ L_{den} ” (dienas-vakara-nakts trokšņa rādītājs) nozīmē trokšņa radīto kopējo kairinājumu raksturojošu trokšņa indikatoru, kas sīkāk definēts I pielikumā;
- g) “ L_{day} ” (dienas trokšņa rādītājs) nozīmē dienā radušos kairinājumu raksturojošu trokšņa indikatoru, kas sīkāk definēts I pielikumā;
- h) “ $L_{evening}$ ” (vakara trokšņa rādītājs) nozīmē vakarā radušos kairinājumu raksturojošu trokšņa indikatoru, kas sīkāk definēts I pielikumā;
- i) “ L_{night} ” (nakts trokšņa rādītājs) nozīmē trokšņa radīto miega traucējumu raksturojošu trokšņa indikatoru, kas sīkāk definēts I pielikumā;
- j) “devas-iedarbības attiecība” nozīmē attiecību starp trokšņa indikatora vērtību un kaitīgu izpausmi;
- k) “aglomerācija” nozīmē dalībvalsts norobežotu teritorijas daļu, kurā ir vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju un tāds iedzīvotāju blīvums, ka dalībvalsts to uzskata par apdzīvotu rajonu;
- l) “kluss rajons aglomerācijā” nozīmē kompetentās iestādes norobežotu rajonu, kurā, piemēram, L_{den} vai cita attiecīga trokšņa indikatora vērtība jebkuram trokšņa avotam ir mazāka par dalībvalsts noteiktu konkrētu vērtību;
- m) “kluss rajons, kas atrodas laukos” nozīmē kompetentās iestādes norobežotu rajonu, kurā nav satiksmes, rūpniecības vai atpūtas pasākumu radīta trokšņa;
- n) “galvenais autoceļš” nozīmē dalībvalsts izraudzītu reģionālas, valsts vai starptautiskas nozīmes ceļu, pa kuru gadā brauc vairāk nekā trīs miljoni automašīnu;
- o) “galvenā dzelzceļa līnija” nozīmē dalībvalsts izraudzītu dzelzceļa līniju, pa kuru gadā brauc vairāk nekā 30 000 vilcienu sastāvi;
- p) “galvenā lidosta” nozīmē dalībvalsts izraudzītu pasažieru lidostu, kurā notiek vairāk nekā 50 000 pārvietošanās gadā (pārvietošanās ir lidaparāta pacelšanās vai nosēšanās), izņemot tās, ko tikai mācību nolūkā veic vieglās lidmašīnas;
- q) “trokšņa kartēšana” nozīmē tādu datu, kas uzrāda esošu vai prognozētu stāvokli saistībā ar troksni, izteikšanu ar trokšņa indikatoru, norādot attiecīgo spēkā esošo robežvērtību pārsniegumus, trokšņa ietekmēto cilvēku skaitu konkrētā rajonā vai to mājokļu skaitu konkrētā rajonā, uz kuriem iedarbojas troksnis, ko raksturo konkrēts trokšņa indikators;
- r) “stratēģiskā trokšņu karte” nozīmē karti, kas izstrādāta, lai konkrētā rajonā novērtētu tāda trokšņa kopējo iedarbību, ko radījuši dažādi trokšņa avoti, vai lai sastādītu vispārīgu prognozi šādam rajonam;
- s) “robežvērtība” nozīmē dalībvalsts noteikto L_{den} vai L_{night} vērtību un attiecīgā gadījumā L_{day} un $L_{evening}$ vērtību, kuru pārsniedzot, kompetentās iestādes izskata iespēju veikt vai veic sekas mīkstinošus pasākumus; robežvērtības var būt atkarīgas no trokšņa veida (ceļu, dzelzceļu, gaisa satiksmes radīts troksnis, rūpniecisks troksnis utt.), apkārtnes veida un iedzīvotāju grupu jutīguma pret troksni; tāpat tās var atšķirties esošās situācijās un jaunās situācijās (kad mainās stāvoklis attiecībā uz trokšņa avotu vai mainās apkārtnes lietojuma veids);
- t) “rīcības plāni” nozīmē plānus, kas izstrādāti, lai risinātu ar troksni saistītus jautājumus, vajadzības gadījumā ieskaitot trokšņa samazināšanu;
- u) “prettrokšņa plānošana” nozīmē nākotnē paredzamā trokšņa kontrolēšanu ar plānotiem pasākumiem, kā teritorijas apsaimniekošanu, satiksmes sistēmu projektēšanu, satiksmes plānošanu, trokšņa mazināšanu, veicot skaņas izolācijas pasākumus un kontrolējot troksni tā rašanās vietā;
- v) “sabiedrība” nozīmē vienu vai vairākas fiziskas vai juridiskas personas un — saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem vai praksi — to apvienības, organizācijas vai grupas.

4. pants

Īstenošana un kompetence

- Dalībvalstis attiecīgajos administratīvajos līmeņos izraugās kompetentās iestādes un organizācijas, kas atbild par šīs direktīvas īstenošanu, tai skaitā institūcijas, kas atbild par:
 - aglomerāciju, galveno autoceļu, galveno dzelzceļa līniju un galveno lidostu trokšņu karšu un rīcības plānu veidošanu un attiecīgā gadījumā apstiprināšanu;
 - trokšņu karšu un rīcības plānu krāšanu.
- Dalībvalstis 1. punktā minēto informāciju ne vēlāk kā līdz 2005. gada 18. jūlijam dara pieejamu Komisijai un sabiedrībai.

5. pants

Trokšņa indikatori un to pielietojums

- Dalībvalstis izmanto trokšņa indikatorus L_{den} un L_{night} , kā minēts I pielikumā, lai veiktu stratēģisko trokšņa kartēšanu un pārskatītu to saskaņā ar 7. pantu.

Iekams kopēju novērtējuma metožu izmantošana L_{den} un L_{night} noteikšanā nav kļuvusi obligāta, dalībvalstis šim nolūkam drīkst izmantot valsts apstiprinātus trokšņa indikatorus un ar tiem saistītus datus, un tie jāpārveido iepriekšminētajos indikatoros. Minētie dati nedrīkst būt vecāki par trim gadiem.

2. Īpašos gadījumos, kā I pielikuma 3. iedaļā uzskaitītajos gadījumos, dalībvalstis drīkst izmantot papildu trokšņa indikatorus.

3. Prettrokšņa plānošanā un trokšņa zonēšanā dalībvalstis drīkst izmantot arī trokšņa indikatorus, kas nav L_{den} un L_{night} .

4. Ne vēlāk kā līdz 2005. gada 18. jūlijam dalībvalstis nosūta Komisijai informāciju par visām attiecīgajām spēkā esošajām vai sagatavošanā esošajām robežvērtībām, kuras izsaka, izmantojot L_{den} un L_{night} un attiecīgā gadījumā L_{day} un $L_{evening}$, un kuras attiecas uz autosatiksmes radīto troksni, dzelzceļa satiksmes radīto troksni, lidaparātu radīto troksni lidostu tuvumā un troksni rūpnieciskās darbības vietās, pievienojot paskaidrojumus par šo robežvērtību ieviešanu.

6. pants

Vērtēšanas metodes

1. L_{den} un L_{night} vērtības nosaka ar vērtēšanas metodēm, kas definētas II pielikumā.

2. Komisija saskaņā ar 13. panta 2. punktā paredzēto procedūru, pārskatot II pielikumu, paredz kopējas vērtēšanas metodes L_{den} un L_{night} noteikšanai. Līdz minēto metožu pieņemšanai dalībvalstis drīkst izmantot vērtēšanas metodes, kas pielāgotas saskaņā ar II pielikumu un kam pamatā ir pašu dalībvalstu tiesību aktos noteiktās metodes. Šādā gadījumā tām jāpierāda, ka ar minētajām metodēm iegūtie rezultāti ir pielīdzināmi rezultātiem, kas iegūti ar II pielikuma 2.2. iedaļā izklāstītajām metodēm.

3. Kaitīgas sekas var novērtēt ar III pielikumā minēto devas-iedarbības attiecību.

7. pants

Trokšņa stratēģiskā kartēšana

1. Dalībvalstis nodrošina, lai ne vēlāk kā līdz 2007. gada 30. jūnijam tiktu izstrādātas un vajadzības gadījumā kompetento iestāžu apstiprinātas iepriekšējā kalendārā gada stāvokli atainojošas stratēģiskās trokšņu kartes visām aglomerācijām ar vairāk nekā 250 000 iedzīvotāju un visiem galvenajiem autoceļiem, pa kuriem brauc vairāk nekā seši miljoni transportlīdzekļu gadā, galvenajām dzelzceļa līnijām, pa kurām brauc vairāk nekā 60 000 vilcienu sastāvi gadā, un galvenajām lidostām šo dalībvalstu teritorijā.

Ne vēlāk kā līdz 2005. gada 30. jūnijam un pēc tam ik pēc pieciem gadiem dalībvalstis informē Komisiju par galvenajiem autoceļiem, pa kuriem brauc vairāk nekā seši miljoni transportlīdzekļu gadā, galvenajām dzelzceļa līnijām, pa kurām brauc vairāk nekā 60 000 vilcienu sastāvu gadā, galvenajām lidostām, kā arī aglomerācijām ar vairāk nekā 250 000 iedzīvotāju šo dalībvalstu teritorijā.

2. Dalībvalstis nosaka vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ne vēlāk kā līdz 2012. gada 30. jūnijam un pēc tam ik pēc pieciem gadiem tiek izstrādātas un vajadzības gadījumā kompetento

iestāžu apstiprinātas iepriekšējā kalendārā gada stāvokli atainojošas stratēģiskās trokšņu kartes visām aglomerācijām un visiem galvenajiem autoceļiem un galvenajām dzelzceļa līnijām šo dalībvalstu teritorijā.

Ne vēlāk kā līdz 2008. gada 31. decembrim dalībvalstis informē Komisiju par visām aglomerācijām un par visiem galvenajiem autoceļiem un galvenajām dzelzceļa līnijām šo dalībvalstu teritorijā.

3. Stratēģiskajām trokšņu kartēm jāatbilst IV pielikumā noteiktajam prasību minimumam.

4. Kaimiņos esošās dalībvalstis sadarbojas trokšņa stratēģiskajā kartēšanā pierobežas reģionos.

5. Pēc stratēģisko trokšņu karšu izstrādes tās pārskata un vajadzības gadījumā pārstrādā vismaz reizi piecos gados.

8. pants

Rīcības plāni

1. Dalībvalstis nodrošina, lai kompetentās iestādes ne vēlāk kā līdz 2008. gada 18. jūlijam izstrādātu rīcības plānus, kas paredzēti ar troksni saistītu jautājumu risināšanai šo dalībvalstu teritorijā, vajadzības gadījumā ieskaitot trokšņa samazināšanu:

- vietās, kas atrodas tuvu galvenajiem autoceļiem, pa kuriem brauc vairāk nekā seši miljoni transportlīdzekļu gadā, galvenajām dzelzceļa līnijām, pa kurām brauc vairāk nekā 60 000 vilcienu sastāvu gadā, un galvenajām lidostām;
- aglomerācijās ar vairāk nekā 250 000 iedzīvotāju. Šādos plānos jāparedz arī kluso rajonu aizsardzība pret trokšņa pieaugumu.

Plānos iekļautos pasākumus izvēlas kompetentās iestādes, bet tiem vajadzētu saskaņot ar prioritātēm, kuras var noteikt pēc pārsniegtajām attiecīgajām robežvērtībām vai pēc citiem dalībvalstu izraudzītiem kritērijiem un kuras attiecinā uz vissvarīgākajām zonām, kas noteiktas ar trokšņa stratēģisko kartēšanu.

2. Dalībvalstis nodrošina, lai kompetentās iestādes ne vēlāk kā līdz 2013. gada 18. jūlijam izstrādātu rīcības plānus īpaši attiecībā uz prioritātēm, kuras var noteikt pēc pārsniegtajām attiecīgajām robežvērtībām vai pēc citiem dalībvalstu izraudzītiem kritērijiem un kuras nosaka aglomerācijām un galvenajiem autoceļiem, kā arī galvenajām dzelzceļa līnijām šo dalībvalstu teritorijā.

3. Dalībvalstis informē Komisiju par 1. un 2. punktā minētajiem citiem attiecīgajiem kritērijiem.

4. Rīcības plāniem jāatbilst V pielikumā iekļautajam prasību minimumam.

5. Pēc rīcības plānu izstrādes tos pārskata un vajadzības gadījumā pārstrādā, ja notiek svarīgas izmaiņas, kas ietekmē esošo stāvokli attiecībā uz troksni, tomēr to dara ne retāk kā reizi piecos gados.

6. Kaimiņos esošās dalībvalstis sadarbojas saistībā ar pierobežas reģioniem paredzētajiem rīcības plāniem.

7. Dalībvalstis nodrošina, ka notiek rīcības plāna priekšlikuma sabiedriskā apspriešana, sabiedrībai laikus dod reālas iespējas piedalīties rīcības plāna izstrādē un pārskatīšanā, ka šis līdzdalības rezultāts tiek ņemts vērā un ka sabiedrību informē par pieņemtajiem lēmumiem. Jāparedz saprātīgi termiņi, atvēlot pietiekami daudz laika katram sabiedrības līdzdalības posmam.

Ja pienākums organizēt sabiedrisko apspriešanu izriet gan no šīs direktīvas, gan no citiem Kopienas tiesību aktiem, tad dalībvalstis, lai novērstu pasākumu dublēšanos, drīkst paredzēt procedūru apvienošanu.

9. pants

Informācija sabiedrībai

1. Dalībvalstis nodrošina, ka stratēģiskās trokšņu kartes, ko tās ir izstrādājušas un attiecīgā gadījumā pieņēmušas, un to izstrādātie rīcības plāni ir pieejami un tiek izplatīti sabiedrībā saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem, jo īpaši Padomes Direktīvu 90/313/EEK (1990. gada 7. jūnijs) par brīvu piekļuvi vides informācijai ⁽¹⁾, un atbilstoši šīs direktīvas IV un V pielikumam, ieskaitot izplatīšanu, kurā izmanto pieejamās informācijas tehnoloģijas.

2. Šai informācijai jābūt skaidrai, saprotamai un viegli pieejamai. Jāsniedz kopsavilkums, kurā izklāstīti visvarīgākie punkti.

10. pants

Datu vākšana un publicēšana, ko veic dalībvalstis un Komisija

1. Ne vēlāk kā līdz 2004. gada 18. janvārim Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā iekļauts pārskats par esošajiem Kopienas pasākumiem attiecībā uz trokšņu avotiem vidē.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka stratēģiskajā trokšņu kartē un rīcības plāna kopsavilkumā iekļauto VI pielikumā minēto informāciju nosūta Komisijai sešu mēnešu laikā pēc attiecīgi 7. un 8. pantā noteiktā termiņa.

3. Komisija izveido datu bāzi ar informāciju par stratēģiskajām trokšņu kartēm, lai atvieglotu 11. pantā minētā ziņojuma sastādīšanu, kā arī cita veida tehnisko un informatīvo darbu.

4. Ik pēc pieciem gadiem Komisija publicē kopsavilkuma ziņojumu, kurā iekļauti dati no stratēģiskajām trokšņu kartēm un rīcības plāniem. Pirmais ziņojums jāiesniedz līdz 2009. gada 18. jūlijam.

⁽¹⁾ OV L 158, 23.6.1990., 56. lpp.

11. pants

Pārskatīšana un ziņojumu iesniegšana

1. Komisija vēlākais 2009. gada 18. jūlijā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu.

2. Šajā ziņojumā jo īpaši izvērtē vajadzību pēc turpmākas Kopienas rīcības attiecībā uz vides troksni un piemērotos gadījumos ierosina īstenošanas stratēģijas tādos aspektos kā, piemēram:

a) ilglaicīgi un vidēja termiņa mērķi, lai samazinātu to personu skaitu, kuras kaitīgi ietekmē vides troksnis, jo īpaši ņemot vērā dažādos klimata apstākļus un dažādās kultūras;

b) papildu pasākumi, lai samazinātu tādu vides troksni, ko rada atsevišķu veidu avoti, jo īpaši ārpus telpām izmantojamās iekārtas, transportlīdzekļi un transporta infrastruktūra un noteiktu kategoriju rūpnieciska darbība, šajos pasākumos pamatojoties uz jau īstenotiem pasākumiem vai pasākumu projektiem, kurus vēl apspriež;

c) laukos atrodošos kluso rajonu aizsardzība.

3. Ziņojumā iekļauj pārskatu par akustiskās vides kvalitāti Kopienā, pamatojoties uz 10. pantā minētajiem datiem, un ņem vērā zinātnes un tehnikas attīstību, kā arī citu būtisku informāciju. Kaitīgo seku samazinājums un izmaksu lietderības koeficients ir galvenie kritēriji, pēc kuriem izraugās piedāvātās stratēģijas un pasākumus.

4. Kad Komisija saņem pirmo komplektu ar stratēģiskajām trokšņu kartēm, tā atkārtoti apsver:

— saistībā ar I pielikuma 1. iedaļu — iespēju veikt mērījumu 1,5 metru augstumā tajos rajonos, kur ir vienkārša ēkas;

— saistībā ar VI pielikumu — zemāko noteikto ierobežojumu attiecībā uz to cilvēku skaita novērtējumu, uz kuriem iedarbojas troksnis ar noteiktu L_{den} un L_{night} vērtību.

5. Ziņojumu pārskata ik pēc pieciem gadiem vai biežāk, ja tas ir vajadzīgs. Tajā iekļauj šīs direktīvas īstenošanas novērtējumu.

6. Pēc vajadzības ziņojumu papildina ar priekšlikumiem par šīs direktīvas grozīšanu.

12. pants

Pielāgošana

Komisija pielāgo šīs direktīvas I pielikuma 3. iedaļu, II pielikumu un III pielikumu tehnikas un zinātnes attīstībai saskaņā ar 13. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

*13. pants***Komiteja**

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2000/14/EK 18. pantu.

2. Ja ir norāde uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

*14. pants***Pārņemšana**

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai ne vēlāk kā līdz 2004. gada 18. jūlijam izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par tiem informē Komisiju.

Kad dalībvalstis nosaka minētos pasākumus, tajos iekļauj atsauci uz šo Direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

*15. pants***Stāšanās spēkā**

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

*16. pants***Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Luksemburgā, 2002. gada 25. jūnijā

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs

J. MATAS I PALOU

Eiropas Parlamenta vārdā —

priekšsēdētājs

P. COX

I PIELIKUMS

TROKŠŅA INDIKATORI,

kas minēti 5. pantā

1. Dienas-vakara-nakts trokšņa rādītāja L_{den} definīcijaDienas-vakara-nakts trokšņa rādītāju L_{den} decibelos (dB) nosaka pēc šādas formulas:

$$L_{den} = 101g \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

kur

- L_{day} ir A- izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis, kas definēts ISO 1996-2: 1987 un kas noteikts, ņemot vērā visas dienas — diennakts daļas — viena gada laikā,
- $L_{evening}$ ir A- izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis, kas definēts ISO 1996-2: 1987 un kas noteikts, ņemot vērā visus vakarus — diennakts daļas — viena gada laikā,
- L_{night} ir A- izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis, kas definēts ISO 1996-2: 1987 un kas noteikts, ņemot vērā visas naktis — diennakts daļas — viena gada laikā;

kur

- diena ir 12 stundas, vakars — četras stundas un nakts — astoņas stundas. Dalībvalstis drīkst saīsināt vakara ilgumu par vienu vai divām stundām un attiecīgi pagarināt dienas un/vai nakts ilgumu, ja to dara attiecībā uz visiem trokšņa avotiem un ja dalībvalstis sniedz Komisijai informāciju par visām sistemātiskajām atšķirībām salīdzinājumā ar standartopciju,
- dienas sākuma laiku (un attiecīgi vakara un nakts sākuma laiku) izvēlas dalībvalsts (šai izvēlei jābūt vienādi attiecībā uz visiem trokšņa avotiem); ieteiktās vērtības ir no plkst. 7:00 līdz 19:00, no plkst. 19:00 līdz 23:00 un no plkst. 23:00 līdz 7:00 pēc vietēja laika,
- gads ir uz skaņas emisiju attiecināms gads un meteoroloģisko apstākļu ziņā vidējs gads;

un kur

- ņem vērā tieši pienākošo skaņu, kas nozīmē, ka nerēķinās ar to skaņu, kura atstarojas no konkrētās ēkas fasādes (parasti tas nozīmē, ka mērījums jākorrigē par 3 dB).

 L_{den} novērtējuma punkta izvietojuma augstums ir atkarīgs no paredzētā datu pielietojuma:

- ja aprēķinu veic stratēģiskajai trokšņu kartēšanai attiecībā uz trokšņa iedarbību ēku iekšienē un līdzās tām, tad novērtējuma punktiem jāatrodas $4,0 \pm 0, 2$ m (3,8 līdz 4,2 m) augstumā virs zemes pie tās fasādes, kura ir visvairāk pakļauta trokšņa iedarbībai; šim nolūkam fasāde, kura ir visvairāk pakļauta trokšņa iedarbībai, ir tā ārsiena, kas atrodas tieši pretī un vistuvāk konkrētajam trokšņa avotam; citiem nolūkiem šī izvēle var būt atšķirīga,
- ja mērījumu veic stratēģiskajai trokšņu kartēšanai attiecībā uz trokšņa iedarbību ēku iekšienē un līdzās tām, var izvēlēties arī citus augstumus, taču tie nekad nedrīkst būt mazāki par 1,5 m virs zemes, un rezultātus vajadzētu koriģēt saskaņā ar pielīdzināmu 4 m augstumu,
- citiem nolūkiem, kā prettrokšņa plānošanai un trokšņa zonēšanai, var izvēlēties citus augstumus, taču tie nekad nedrīkst būt mazāki par 1,5 m virs zemes, piemēram:
 - veicot mērījumus lauku rajonos, kur ir vienkārša ēka,
 - izstrādājot vietēja mēroga pasākumus, lai mazinātu trokšņa ietekmi uz konkrētām ēkām,
 - veicot detalizētu trokšņu kartēšanu ierobežotā rajonā, lai noteiktu katras atsevišķas ēkas pakļautību trokšņa iedarbībai.

2. Nakts trokšņa rādītāja definīcija

Nakts trokšņa rādītājs L_{night} ir A- izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis, kas definēts ISO 1996-2: 1987 un kas noteikts, ņemot vērā visas naktis — diennakts daļas — viena gada laikā,

kur

- nakts ir astoņas stundas, kā noteikts 1. iedaļā,
- gads ir uz skaņas emisiju attiecināms gads un meteoroloģisko apstākļu ziņā vidējs gads, kā noteikts 1. punktā,
- ņem vērā tieši pienākošo skaņu, kā noteikts 1. punktā,
- novērtējuma punkts ir tas pats, kas attiecībā uz L_{den} .

3. Papildu trokšņa indikatori

Dažos gadījumos papildus L_{den} un L_{night} un attiecīgā gadījumā papildus L_{day} un $L_{evening}$ var būt izdevīgi izmantot īpašus trokšņa indikatorus un ar tiem saistītas robežvērtības. Tālāk doti daži piemēri:

- pētāmais trokšņa avots darbojas tikai neilgu laiku (piemēram, mazāk kā 20 % no visām dienām — diennakts daļām — gada laikā vai vakariem, vai naktīm),
 - ja trokšņa vidējais skaits vienā vai vairākos laikposmos ir ļoti neliels (piemēram, mazāk nekā viens troksnis stundā; ja troksnis ilgst mazāk kā piecas minūtes; šeit piemēri ir garāmbraucošs vilciens vai pāri lidojošs lidaparāts),
 - troksnis sastāv galvenokārt no zemfrekvences komponentēm,
 - L_{Amax} vai SEL (skaņas ekspozīcijas līmenis) aizsardzībai pret troksni naktī, ja novēro trokšņa maksimumus,
 - papildu aizsardzība nedēļas nogalē vai konkrētā gada laikā,
 - papildu aizsardzība dienā,
 - papildu aizsardzība vakarā,
 - dažādu avotu radītu trokšņu kombinācija,
 - klusi rajoni, kas atrodas laukos,
 - troksnim ir izteiktas tonālas komponentes,
 - troksnis ir impulsveida.
-

II PIELIKUMS

TROKŠŅA INDIKATORU VĒRTĒŠANAS METODES,

kas minētas 6. pantā

1. Ievads

L_{den} un L_{night} vērtības var noteikt vai nu aprēķinot, vai izmērot (novērtējuma punktā). Attiecībā uz prognozēm var piemērot vienīgi aprēķina metodi.

Aprēķina un mērīšanas pagaidu metodes ir izklāstītas 2. un 3. iedaļā.

2. L_{den} un L_{night} aprēķina pagaidu metodes

2.1. Valstī jau izmantoto aprēķina metožu pielāgošana

Ja dalībvalstī ir savas metodes ilglaicīgu indikatoru noteikšanai, tad tās drīkst izmantot, ja šīs metodes pielāgo I pielikumā izklāstītajām indikatoru definīcijām. Attiecībā uz vairumu valstu metožu tas nozīmē ieviest vakaru kā atsevišķu diennakts daļu un ieviest gada vidējās vērtības aprēķināšanu. Dažas no esošajām metodēm būs jāpielāgo arī attiecībā uz fasādes atstarotās skaņas neievērošanu, nakts laikposma iekļaušanu un/vai novērtējuma punkta iekļaušanu.

Gada vidējās vērtības aprēķina ieviešanai jāpievērš īpaša uzmanība. Mainoties trokšņa emisijai un pārnesei, aprēķinātā vērtība gada laikā var mainīties.

2.2. Ieteicamās aprēķina pagaidu metodes

Dalībvalstīm, kam nav pašām savu aprēķina metožu, vai dalībvalstīm, kas vēlas mainīt aprēķina metodi, ieteicams izmantot šādas metodes.

Attiecībā uz RŪPNIECĪBAS RADĪTU TROKŠNI: ISO 9613-2: "Akustika — ārpus telpām izplatošās trokšņa mazināšana, 2. daļa: Vispārīga aprēķina metode".

Šai metodei derīgus trokšņa emisijas datus (ievades datus) var iegūt mērījumos, ko veic saskaņā ar kādu no šādām metodēm:

- ISO 8297: 1994 "Akustika — rūpnīcu ar daudziem skaņas avotiem skaņas jaudas līmeņu noteikšana skaņas spiedienu līmeņu novērtēšanai vidē — tehniskā metode",
- EN ISO 3744: 1995 "Akustika — trokšņu avotu skaņas jaudas līmeņu noteikšana ar skaņas spiediena palīdzību — tehniskā metode akustiskajā brīvajā laukā virs atstarojošas virsmas",
- EN ISO 3746: 1995 "Akustika — trokšņu avotu skaņas jaudas līmeņu noteikšana ar skaņas spiediena palīdzību — pārskata metode, pielietojot aptverošu mērvirsmu virs atstarojošas virsmas".

Attiecībā uz LIDAPARĀTU RADĪTU TROKŠNI: ECAC. CEAC Doc. 29 "Ziņojums par standartmetodi trokšņu kontūru aprēķināšanai ap pasažieru lidostām", 1997. No dažādajiem lidojuma trajektorijas modelēšanas paņēmieniem jāizmanto segmentācijas paņēmieni, kas minēts 7.5. punktā dokumentā ECAC. CEAC Doc.29.

Attiecībā uz AUTOSATIKSMEŠ RADĪTU TROKŠNI: Francijā izstrādātā aprēķina metode NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), kas minēta "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6" un Francijas standartā XPS 31-133. Attiecībā uz emisiju raksturojošiem ievades datiem šajos dokumentos ir atsauce uz "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

Attiecībā uz DZELZCEĻA RADĪTU TROKŠNI: Nīderlandē izstrādātā aprēķina metode, kas publicēta "Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaa 96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996".

Šīs metodes jāpielāgo L_{den} un L_{night} definīcijām. Komisija ne vēlāk kā līdz 2003. gada 1. jūlijam saskaņā ar 13. panta 2. punktu publicē pamatnostādnes par pielāgotajām metodēm un, pamatojoties uz esošajiem datiem, arī datus par trokšņa emisiju no lidaparātiem, autoceļu satiksmes un dzelzceļu satiksmes.

3. L_{den} un L_{night} mērījuma pagaidu metodes

Ja dalībvalsts vēlas izmantot pati savu oficiālo mērīšanas metodi, tad šī metode jāpielāgo saskaņā ar I pielikumā izklāstītajām indikatoru definīcijām un saskaņā ar principiem, kas attiecas uz ilgtermiņa vidējo rādītāju mērījumiem un ir formulēti standartos ISO 1996-2: 1987 un ISO 1996-1: 1982.

Ja dalībvalstij nav pašai savas mērīšanas metodes vai ja tā dod priekšroku citai metodei, tad metodi var noteikt, pamatojoties uz indikatora definīciju un principiem, kas formulēti standartos ISO 1996-2: 1987 un ISO 1996-1: 1982.

Tā mērījuma datus, kas veikts fasādes vai citas atstarojošas virsmas priekšā, jākorrigē, lai tajā neatspoguļotos minētās fasādes vai virsmas ietekme (parasti tas nozīmē, ka mērījums jākorrigē par 3 dB).

III PIELIKUMS

KAITĪGO SEKU VĒRTĒŠANAS METODES,

kas minētas 6. panta 3. punktā

Lai novērtētu trokšņa iedarbību uz iedzīvotājiem, jāizmanto devas-iedarbības attiecības. Devas-iedarbības attiecībām, ko nākotnē ieviesīs ar šā pielikuma grozījumiem saskaņā ar 13. panta 2. punktu, jo īpaši jāattiecas uz:

- attiecību starp trokšņa radīto kairinājumu un L_{den} autoceļu, dzelzceļu un gaisa satiksmes troksnim, kā arī rūpniecības radītam troksnim,
- attiecību starp trokšņa radītiem miega traucējumiem un L_{night} autoceļu, dzelzceļu un gaisa satiksmes troksnim, kā arī rūpniecības radītam troksnim.

Vajadzības gadījumā var ieviest īpašas devas-iedarbības attiecības saistībā ar:

- mājokļiem, kuros veikti īpaši skaņas izolācijas pasākumi, kā definēts VI pielikumā,
 - mājokļiem ar klusu fasādi, kā definēts VI pielikumā,
 - dažādiem klimata apstākļiem/dažādām kultūrām,
 - mazāk aizsargātām iedzīvotāju grupām,
 - tonālu rūpniecisku troksni,
 - impulsveida rūpniecisku troksni un citiem īpašiem gadījumiem.
-

IV PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS STRATĒGISKAI TROKŠŅA KARTĒŠANAI,

kā minēts 7. pantā

1. Stratēģiskā trokšņu kartē ir iekļauti dati saistībā ar kādu no šādiem aspektiem:
 - esošs, vēsturisks vai prognozēts stāvoklis saistībā ar troksni, kas izteikts ar trokšņa indikatoru,
 - robežvērtības pārsniegumi,
 - noteiktā rajonā atrodošos tādu mājokļu, skolu un slimnīcu skaita novērtējums, uz kuriem iedarbojas troksnis, kura indikatoram ir kāda konkrēta vērtība,
 - to cilvēku skaita novērtējums, kuri atrodas trokšņa iedarbībai pakļautajā rajonā.
2. Stratēģiskas trokšņu kartes sabiedrībai var piedāvāt kā:
 - grafikus,
 - tabulās apkopotus skaitliskus datus,
 - elektroniski apkopotus skaitliskus datus.
3. Stratēģiskās trokšņu kartēs, kuras sastādītas aglomerācijām, īpašu uzmanību pievērš troksnim, ko rada:
 - autoceļu satiksme,
 - dzelzceļu satiksme,
 - lidostas,
 - rūpnieciskas darbības zonas, ieskaitot ostas.
4. Trokšņa stratēģisko kartēšanu izmanto šādiem nolūkiem:
 - lai nodrošinātu datus, kas jāšūta Komisijai saskaņā ar 10. panta 2. punktu un ar VI pielikumu,
 - lai informētu pilsoņus saskaņā ar 9. pantu,
 - lai iegūtu datus rīcības plānu izstrādei saskaņā ar 8. pantu.Katram no šiem piemērojuma veidiem vajadzīga cita veida stratēģiskā trokšņu karte.
5. Minimālās prasības stratēģiskajām trokšņu kartēm saistībā ar datiem, kuri jāšūta Komisijai, ir izklāstītas VI pielikuma 1.5., 1.6., 2.5., 2.6. un 2.7. punktā.
6. Lai informētu pilsoņus saskaņā ar 9. pantu un izstrādātu rīcības plānus saskaņā ar 8. pantu, jāsniedz papildu ziņas un sīkāka informācija, piemēram:
 - grafiski noformēta informācija,
 - kartes, kurās atspoguļoti robežvērtības pārsniegumi,
 - salīdzināmas kartes, kurās esošais stāvoklis salīdzināts ar dažādām iespējamām situācijām nākotnē,
 - kartes, kurās attiecīgā gadījumā norādīta trokšņa indikatora vērtība augstumā, kas nav 4 m.Dalībvalstis var izstrādāt noteikumus par šo trokšņa karšu veidiem un formātiem.
7. Stratēģiskās trokšņu kartes izmantošanai vietējā vai valsts līmenī jāizstrādā, ņemot vērā, ka vērtēšanas punktam jāatrodas 4 m augstumā un ka L_{den} un L_{night} mērījumi jāveic 5 dB diapazonā, kā definēts VI pielikumā.
8. Attiecībā uz aglomerācijām stratēģiskās trokšņu kartes jāveido, tajās aptverot troksni, ko rada autoceļu satiksme, dzelzceļu satiksme, lidaparāti un rūpnieciskas darbības. Var pievienot kartes saistībā ar citiem trokšņa avotiem.
9. Saskaņā ar 13. panta 2. punktu Komisija var izstrādāt pamatnostādnes, kurās sniedz turpmākas norādes par trokšņa kartēm, trokšņa kartēšanu un kartēšanas programmatūru.

V PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS RĪCĪBAS PLĀNIEM,

kas minēti 8. pantā

1. Rīcības plānā jāiekļauj vismaz šādi elementi:
 - aglomerācijas, galveno autoceļu, galveno dzelzceļa līniju vai galveno lidostu, kā arī citu vērā ņemto trokšņa avotu apraksts,
 - kompetentā iestāde,
 - juridiskais pamatojums,
 - saskaņā ar 5. pantu visas spēkā esošās robežvērtības,
 - trokšņa kartēšanas rezultātu kopsavilkums,
 - to cilvēku skaita novērtējums, uz kuriem iedarbojas troksnis, problēmu identifikācija un uzlabojamo situāciju apzināšana,
 - saskaņā ar 8. panta 7. punktu organizētās sabiedriskās apspriešanas norises protokols,
 - visi spēkā esošie trokšņa samazināšanas pasākumi un sagatavošanā esošie pasākumu projekti,
 - rīcība, kuru kompetentās iestādes paredzējušas veikt turpmāko piecu gadu laikā, ieskaitot visus pasākumus kluso rajonu saglabāšanai,
 - ilglaicīga stratēģija,
 - finanšu informācija (ja ir pieejama): budžeti, izmaksu lietderības novērtējums, izmaksu un ieņēmumu novērtējums,
 - noteikumi, kas paredzēti, lai izvērtētu rīcības plāna īstenošanu un rezultātus.
2. Rīcība, kuru kompetentās iestādes paredzējušas veikt savas kompetences jomās, var iekļaut, piemēram:
 - satiksmes plānošanu,
 - teritorijas apsaimniekošanu,
 - tehniskus pasākumus pie trokšņa avotiem,
 - klusāku trokšņa avotu izvēli,
 - skaņas pārnesei samazināšanu,
 - reglamentējošus vai ekonomiskus pasākumus vai stimulus.
3. Visos rīcības plānos jānovērtē, cik lielā mērā samazināsies to cilvēku skaits, kurus ietekmē troksnis (trokšņa radīti kairinājumi, trokšņa radīti miega traucējumi vai citi kairinājumi).
4. Saskaņā ar 13. panta 2. punktu Komisija var izstrādāt pamatnostādnes, kurās sniedz turpmākas norādes par rīcības plāniem.

VI PIELIKUMS

DATI, KAS JĀNOSŪTA KOMISIJAI

un kas minēti 10. pantā

Komisijai nosūtāmie dati ir šādi.

1. Par aglomerācijām

- 1.1. Īss aglomerācijas apraksts: atrašanās vieta, platība, iedzīvotāju skaits.
- 1.2. Kompetentā iestāde.
- 1.3. Iepriekš īstenotās trokšņa kontroles programmas un pašlaik spēkā esošie ar troksni saistītie pasākumi.
- 1.4. Izmantotās aprēķina vai mērījuma metodes.
- 1.5. To cilvēku skaita novērtējums (simtos), kuri dzīvo trokšņa iedarbībai pakļautos mājokļos, atsevišķi norādot 4 m virs zemes un attiecībā uz trokšņa iedarbībai visvairāk pakļauto fasādi mērītus šādus L_{den} vērtību diapazonus decibelos (dB): 55 — 59, 60 — 64, 65 — 69, 70 — 74, > 75, atsevišķi norādot troksni, ko rada autoceļu, dzelzceļu un gaisa satiksme, kā arī rūpnieciski trokšņa avoti. Skaitļi jānoapaļo līdz tuvākajam simtam (piem., 5 200 = starp 5 150 un 5 249; 100 = starp 50 un 149; 0 = mazāk nekā 50).

Turklāt attiecīgā gadījumā un ja šāda informācija ir pieejama, jānorāda, cik personas, kas pārstāv minētās kategorijas, dzīvo mājokļos ar:

- īpašu skaņas izolāciju, lai nodrošinātos pret konkrēto troksni, kas nozīmē īpašu skaņas izolāciju ēkā, lai nodrošinātos pret viena vai vairāku veidu troksni vidē, apvienojumā ar tādām ventilācijas vai gaisa kondicionēšanas iekārtām, kas dod iespēju pastāvīgi saglabāt vēra ņemamu izolētību no vides trokšņa,
- kļu fasādi, kas nozīmē mājokļa fasādi, pie kuras L_{den} vērtība, kuru izmēra četru metru augstumā virs zemes un divu metru attālumā no fasādes un kuru mēra attiecībā uz troksni, ko rada konkrēts trokšņa avots, ir vairāk nekā par 20 dB zemāka kā pie fasādes ar visaugstāko L_{den} vērtību.

Jānorāda arī tas, kā iepriekšminēto stāvokli ietekmē galvenie autoceļi, galvenās dzelzceļa līnijas un galvenās lidostas, kas definētas 3. pantā.

- 1.6. To cilvēku kopskaita novērtējums (simtos), kuri dzīvo trokšņa iedarbībai pakļautos mājokļos, atsevišķi norādot 4 m virs zemes un attiecībā uz trokšņa iedarbībai visvairāk pakļauto fasādi mērītus šādus L_{night} vērtību diapazonus decibelos (dB): 50 — 54, 55 — 59, 60 — 64, 65 — 69, > 70, atsevišķi norādot troksni, ko rada autoceļu, dzelzceļu un gaisa satiksme, kā arī rūpnieciski trokšņa avoti. Šos datus līdz 11. panta 1. punktā paredzētajam termiņam drīkst vērtēt arī attiecībā uz 45 — 49 dB diapazonu.

Turklāt attiecīgā gadījumā un ja šāda informācija ir pieejama, jānorāda, cik personas, kas pārstāv minētās kategorijas, dzīvo mājokļos ar:

- īpašu skaņas izolāciju, lai nodrošinātos pret konkrēto troksni, kā definēts 1.5. punktā,
- kļu fasādi, kā definēts 1.5. punktā.

Jānorāda arī tas, kā iepriekšminēto stāvokli ietekmē galvenie autoceļi, galvenās dzelzceļa līnijas un galvenās lidostas.

- 1.7. Grafiska attēlojuma gadījumā stratēģiskajās kartēs jānorāda vismaz 60, 65, 70 un 75 dB trokšņa kontūras.
- 1.8. Rīcības plāna kopsavilkums, kurš aptver visus svarīgos V pielikumā minētos aspektus un kura apjoms nepārsniedz desmit lapas.

2. Par galvenajiem autoceļiem, galvenajām dzelzceļa līnijām un galvenajām lidostām

- 2.1. Autoceļu, dzelzceļa līniju vai lidostu vispārīgs apraksts: atrašanās vieta, lielums un dati par satiksmi.
- 2.2. Apkārtnes raksturojums: aglomerācijas, ciemati, lauku ainava vai cita vide, informācija par zemes lietojuma veidu, par citiem lieliem trokšņa avotiem.
- 2.3. Iepriekš īstenotās trokšņa kontroles programmas un pašlaik spēkā esošie ar troksni saistītie pasākumi.
- 2.4. Izmantotās aprēķina vai mērīšanas metodes.
- 2.5. To cilvēku kopskaita novērtējums (simtos), kuri dzīvo ārpus aglomerācijām trokšņa iedarbībai pakļautos mājokļos, atsevišķi norādot 4 m virs zemes un attiecībā uz trokšņa iedarbībai visvairāk pakļauto fasādi mērītus šādus L_{den} vērtību diapazonus decibelos (dB): 55 — 59, 60 — 64, 65 — 69, 70 — 74, > 75.

Turklāt attiecīgā gadījumā un ja šāda informācija ir pieejama, jānorāda, cik personas, kas pārstāv minētās kategorijas, dzīvo mājokļos ar:

- īpašu skaņas izolāciju, lai nodrošinātos pret konkrēto troksni, kā definēts 1.5. punktā,
- kļu fasādi, kā definēts 1.5. punktā.

- 2.6. To cilvēku kopskaita novērtējums (simtos), kuri dzīvo ārpus aglomerācijām trokšņa iedarbībai pakļautos mājokļos, atsevišķi norādot 4 m virs zemes un attiecībā uz trokšņa iedarbībai visvairāk pakļauto fasādi mērītus šādus L_{night} vērtību diapazonus decibelos (dB): 50 — 54, 55 — 59, 60 — 64, 65 — 69, > 70. Šos datus līdz 11. panta 1. punktā paredzētajam termiņam drīkst vērtēt arī attiecībā uz 45 — 49 dB diapazonu.

Turklāt attiecīgā gadījumā un ja šāda informācija ir pieejama, jānorāda, cik personas, kas pārstāv minētās kategorijas, dzīvo mājokļos ar:

- īpašu skaņas izolāciju, lai nodrošinātos pret konkrēto troksni, kā definēts 1.5. punktā,
- klusu fasādi, kā definēts 1.5. punktā.

- 2.7. Kopējā platība (km^2), kas pakļauta tāda trokšņa iedarbībai, kuram L_{den} vērtība ir lielāka nekā attiecīgi 55, 65 un 75 dB. Jāsniedz arī mājokļu kopskaita novērtējums (simtos) un to cilvēku kopskaita novērtējums (simtos), kas dzīvo katrā no minētajām platībām. Minētajiem skaitļiem jāaptver arī aglomerācijas.

Gan 55 dB, gan 65 dB trokšņu kontūras jāattēlo arī vienā vai vairākās kartēs, kurās redzams ciematu, mazpilsētu un aglomerāciju izvietojums attiecībā pret minētajām trokšņa kontūrām.

- 2.8. Rīcības plāna kopsavilkums, kurš aptver visus svarīgos V pielikumā minētos aspektus un kura apjoms nepārsniedz desmit lapas.

3. Pamatnostādnes

Saskaņā ar 13. panta 2. punktu Komisija var izstrādāt pamatnostādnes, lai sniegtu turpmākas norādes par iepriekš izklāstīto informācijas sniegšanu.
