

Ministru kabineta noteikumi Nr. 387

Rīgā 2023. gada 13. jūlijā (prot. Nr. 36 33. §)

Grozījumi Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība"

*Izdoti saskaņā ar likuma "Par piesāņojumu"
18.¹ panta trešo daļu*

Izdarīt Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība" (Latvijas Vēstnesis, 2014, 16. nr.; 2015, 193. nr.; 2017, 254. nr.; 2018, 157. nr.; 2019, 137. nr.) šādus grozījumus:

1. Izteikt 7.² punktu šādā redakcijā:

"7.² Izstrādājot trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plānus autoceļam, dzelzceļa līnijai, lidostai vai aglomerācijai, vides trokšņa rādītāju vērtības nosaka saskaņā ar Komisijas 2015. gada 19. maija Direktīvas (ES) 2015/996, ar ko nosaka kopīgas trokšņa novērtēšanas metodes saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK, pielikumu un Komisijas 2020. gada 21. decembra Deleģētās direktīvas (ES) 2021/1226, ar ko, pielāgojot zinātnes un tehnikas attīstībai, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK II pielikumu groza attiecībā uz kopīgām trokšņa novērtēšanas metodēm, pielikumu (ietverts šo noteikumu 5. pielikumā). Vides trokšņa kaitīgās sekas novērtē atbilstoši šo noteikumu 6. pielikumā norādītajām metodēm."

2. Izteikt 38. punktu šādā redakcijā:

"38. Šo noteikumu 37.6. apakšpunktā minētajā informācijā norāda kaitīgo seku novērtēšanas rezultātus."

3. Papildināt informatīvo atsauci uz Eiropas Savienības direktīvām ar 3. apakšpunktu šādā redakcijā:

"3) Komisijas 2020. gada 4. marta Direktīvas (ES) 2020/367, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK III pielikumu groza attiecībā uz vides trokšņa kaitīgo seku vērtēšanas metožu noteikšanu;"

4. Papildināt informatīvo atsauci uz Eiropas Savienības direktīvām ar 4. apakšpunktu šādā redakcijā:

"4) Komisijas 2020. gada 21. decembra Deleģētās direktīvas (ES) 2021/1226, ar ko, pielāgojot zinātnes un tehnikas attīstībai, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK II pielikumu groza attiecībā uz kopīgām trokšņa novērtēšanas metodēm."

5. Izteikt 5. pielikumu jaunā redakcijā (1. pielikums).

6. Papildināt ar 6. pielikumu (2. pielikums).

Ministru prezidents,
ārietu ministra pienākumu izpildītājs *A. K. Kariņš*

Vides aizsardzības
un reģionālās attīstības ministrs *M. Sprindžuks*

Trokšņa kaitīgo seku vērtēšanas metodes

1. Kaitīgo seku vērtēšanā ņem vērā:

1.1. sirds išēmisko slimību (IHD), kas atbilst Pasaules Veselības organizācijas izveidotās ICD-11 starptautiskās klasifikācijas BA40-BA6Z kodam,

1.2. lielu kairinājumu (HA);

1.3. lielus miega traucējumus (HSD).

2. Kaitīgo sekas aprēķināšana:

2.1. kaitīgās sekas aprēķina ar vienu no šādām divām formulām:

2.1.1. kaitīgo seku relatīvais risks (RR), ko definē šādi:

$$RR = \left(\frac{\text{Kaitīgu seku iespējamība iedzīvotājiem, kas pakļauti konkrēta līmeņa vides troksnim}}{\text{Kaitīgu seku iespējamība iedzīvotājiem, kas nav pakļauti vides troksnim}} \right)$$

2.1.2. kaitīgo seku absolūtais risks (AR), ko definē šādi:

$$AR = \left(\frac{\text{Kaitīgu seku biežums iedzīvotājiem, kas pakļauti konkrēta līmeņa vides troksnim}}{\text{Kaitīgu seku biežums iedzīvotājiem, kas nav pakļauti vides troksnim}} \right)$$

2.2. lai aprēķinātu RR attiecībā uz IHD kaitīgajām sekām un saistībā ar saslimstības biežumu (*i*), izmanto šādas devas-iedarbības attiecības pret autoceļu troksni:

$$RR_{IHD,i,road} = \begin{cases} e^{[(\ln(1,08)/10) \cdot (L_{den} - 53)]} & \text{ja } L_{den} \text{ lielāks nekā } 53 \text{ dB} \\ 1 & \text{ja } L_{den} \text{ vienāds ar vai mazāks nekā } 53 \text{ dB} \end{cases}$$

2.3. lai aprēķinātu AR attiecībā uz HA kaitīgajām sekām, izmanto šādas devas-iedarbības attiecības:

2.3.1. pret autoceļu troksni:

$$AR_{HA,road} = (78,9270 - 3,1162 \cdot L_{den} + 0,0342 \cdot L_{den}^2)/100$$

2.3.2. pret dzelzceļa troksni:

$$AR_{HA,rail} = (38,1596 - 2,05538 \cdot L_{den} + 0,0285 \cdot L_{den}^2)/100$$

2.3.3. pret gaisa kuģu troksni:

$$AR_{HA,air} = (-50,9693 + 1,0168 \cdot L_{den} + 0,0072 \cdot L_{den}^2)/100$$

2.4. lai aprēķinātu AR attiecībā uz HSD kaitīgajām sekām, izmanto šādas devas-iedarbības attiecības:

2.4.1. pret autoceļu troksni:

$$AR_{HSD,road} = (19,4312 - 0,9336 * L_{night} + 0,0126 * L_{night}^2)/100$$

2.4.2. pret dzelzceļa troksni:

$$AR_{HSD,rail} = (67,5406 - 3,1852 * L_{night} + 0,0391 * L_{night}^2)/100$$

2.4.3. pret gaisa kuģu troksni:

$$AR_{HSD,air} = (16,7885 - 0,9293 * L_{night} + 0,0198 * L_{night}^2)/100$$

3. Kaitīgo seku vērtēšana:

3.1. katra trokšņa avota un kaitīgo seku iedarbību uz iedzīvotājiem novērtē atsevišķi. Ja tie paši iedzīvotāji vienlaikus tiek pakļauti dažādu trokšņa avotu iedarbībai, kaitīgās sekas parasti nesummē. Tomēr šādas sekas var salīdzināt, lai novērtētu katra trokšņa relatīvo nozīmību.

3.2. attiecībā uz IHD:

3.2.1. attiecībā uz IHD dzelzceļa un gaisa kuģu trokšņa gadījumā ir aplēsts, ka iedzīvotājiem, kuri pakļauti tādu L_{den} līmeņu iedarbībai, kas lielāki nekā adekvātais, ir paaugstināts IHD risks, bet precīzu IHD gadījumu skaitu N nevar aprēķināt.

3.2.2. attiecībā uz IHD autoceļu trokšņa gadījumā konkrēto kaitīgo seku gadījumu proporcionālo daļu to iedzīvotāju vidū, kuri pakļauti RR, ko, kā aprēķināts izraisa vides troksnis, trokšņa avotam x (autoceļš), kaitīgām sekām y (IHD) un saslimstības biežumam i iegūst šādi:

$$PAF_{x,y} = \left(\frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)] + 1} \right)$$

kur:

- $PAF_{x,y}$ ir attiecīgā iedzīvotāju daļa;

- trokšņa joslu j kopu veido atsevišķas joslas, kas nav lielākas kā 5 dB (piem., 50-51 dB, 51-52 dB, 52-53 dB utt. vai 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB utt.);

- p_j visu novērtētā rajona iedzīvotāju P proporcionālā daļa, kas pakļauta j joslas iedarbībai, kas tiek saistīta ar konkrētu kaitīgo seku noteiktu RR, proti $RR_{j,x,y}$. $RR_{j,x,y}$. Aprēķina 2.1. un 2.2. punktos aprakstītajām formulām, izmantojot katras trokšņa joslas centrālo vērtību (piem., atkarībā no datu pieejamības, izmanto 50,5 dB trokšņa joslai 50-51 dB vai 52 dB trokšņa joslai 50-54 dB).

3.2.3. attiecībā uz IHD autoceļu trokšņa gadījumā IHD gadījumu kopējo skaitu N (cilvēku skaits, kurus ietekmē kaitīgās sekas y), attiecīgo gadījumu skaits) avota x dēļ iegūst šādi attiecībā uz autoceļu:

$$N_{x,y} = PAF_{x,y,i} * I_y * P$$

kur:

- $PAF_{x,y,i}$ aprēķina saslimstības biežumu i ;

- I_y ir IHD saslimstības biežums rajonā, kas tiek vērtēts; to var aprēķināt, izmantojot statistikas datus par veselību reģionā vai valstī, kurā ir attiecīgais rajons,

- P ir kopējais iedzīvotāju skaits rajonā, kas tiek vērtēts (iedzīvotāju summa dažādās trokšņa joslās).

3.3. attiecībā uz HA un HSD autoceļu, dzelzceļa un gaisa kuģu trokšņa gadījumā to cilvēku skaitu N , kurus ietekmē kaitīgās sekas y (autoceļa, dzelzceļa vai gaisa kuģu troksnis) un kaitīgo seku y (HA, HSD) kombinācijai iegūst šādi:

$$N_{x,y} = \sum_j [\eta_j * AR_{j,x,y}]$$

kur:

- $AR_{x,y}$ ir attiecīgo kaitīgo seku (HN, HSD) AR, un to aprēķina ar 2.1. un 2.2. punktos noteiktajām formulām, izmantojot katras trokšņa joslas centrālo vērtību (piem., atkarībā no datu pieejamības izmanto 50,5 dB trokšņa joslai 50-51 dB vai 52 dB trokšņa joslai 50-54 dB),

- n_j ir j joslas iedarbībai pakļauto cilvēku skaits."

© Oficiālais izdevējs "Latvijas Vēstnesis"