

**Trokšņa novērtējums Administratīvā
centra Torņakalnā teritorijā
starp Uzvaras bulvāri, Torņakalna staciju,
Vienības gatvi, Jelgavas ielu un
Rīgas pilsētas robežu detālplānojumu izstrādei**

2007. gada decembris
Rīga

Satura rādītājs

1. Ievads	3
2. Programmatūra un aprēķinu metodes	3
3. Datu ieguve un apstrāde	3
3.1. Autotransports	4
3.2. Sabiedriskais transports	4
3.3. Tramvajs	4
3.4. Dzelzceļš	4
3.5. Topogrāfiskā informācija	5
3.6. Meteoroloģiskie dati	5
3.7. Trokšņa rādītāji	5
3.8. Konflikta kartes	7
4. Rezultāti	8
5. Atskaites punkts	9
6. Secinājumi	10

Pielikumi:

1. pielikums. Informācija par transportlīdzekļu plūsmām
2. pielikums. Transportlīdzekļu kustības radītās trokšņa līmeņu izkliedes
3. pielikums. Konflikta kartes

1. Ievads

Trokšņa novērtējums Administratīvā centra Torņakalnā teritorijā starp Uzvaras bulvāri, Torņakalna staciju, Vienības gatvi un Jelgavas ielu un Rīgas pilsētas robežu detālpārplānojumu izstrādei tika veikts saskaņā ar līgumu, kas 2007. gada jūnijā noslēgts starp SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" un SIA "Metrum" (turpmāk tekstā – līgums).

Darba rezultātā pasūtītājam tika iesniegta atskaite, kurā ietverti trokšņa novērtējuma rezultāti grafiskā un aprakstu formā. Rezultāti grafiskā formā ietvēra kartes ar transportlīdzekļu kustības radītiem trokšņa līmeņiem trokšņa rādītājiem L_{diena} , L_{vakars} un L_{nakts} dotajā teritorijā.

Atskaite ietver īsu darba pieejas un metodikas izklāstu (skat. 2. un 3. nodaļas) un kartes ar transportlīdzekļu kustības radītā trokšņa līmeņu aprēķinu rezultātiem Administratīvā centra teritorijā (skat. 4., - 6. nodaļas un 3. un 4. pielikumu).

2. Programmatūra un aprēķinu metodes

Trokšņa rādītāju novērtēšanai un modelēšanai izmantota trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūra IMMI, kas tiek plaši pielietota Eiropas Savienībā. IMMI 6.2 (Licences numurs S72/317) programmu var izmantot trokšņu rādītāju aprēķinu veikšanai atbilstoši visām metodēm, kuras nosaka Latvijas Republikas Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 597 "Vides trokšņa novērtēšanas kārtība" (ar grozījumiem, kas izdarīti līdz 09.02.2006.).

Ielu un autoceļu radītā trokšņa novērtēšanai izmantota aprēķina metode, kas atbilst Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumu Nr. 597 noteiktajām prasībām. Tā ir Francijā izstrādāta aprēķina metode atbilstoši Francijas standartam – XP S 31 – 133¹. Dzelzceļa un tramvaja kustības radītais troksnis novērtēts, izmantojot Nīderlandē izstrādātu aprēķina metodi "RMR" (SRM II)², kas dzelzceļa kustības radītā trokšņa novērtēšanai izmanto datus par konkrēto sliežu ceļu un vilces līdzekļu tipu.

3. Datu ieguve un apstrāde

Trokšņa novērtējumam Administratīvā centra Torņakalnā teritorijā tika pieprasīti dati no dažādām institūcijām atbildīgām par ielām un autotransporta plūsmām, dzelzceļa ceļiem un kustību, topogrāfiju un apbūvi, kā arī tika veikti nepieciešamie pasākumi trūkstošo datu ieguvei lielākoties, vadoties pēc Eiropas Komisijas īpašās darba grupas sagatavotajām "Labās prakses vadlīnijām stratēģiskajai trokšņa kartēšanai un trokšņa

¹ Francijā izstrādāta 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

² Nīderlandē izstrādāta aprēķina metode "RMR" (publicēta "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996"

ekspozīcijas datu sagatavošanai” (2. versija, kas publicēta 2006. gada 13. janvārī³, turpmāk tekstā – EK vadlīnijas).

3.1. Autotransports

Nepieciešamie dati par autotransporta plūsmām Torņakalna teritorijas apkārtnē esošajās ielās tika iegūti no Rīgas Domes Pilsētas attīstības departamenta Transporta modelēšanas sektora Rīgas pilsētas autosatiksmes modeļa EMME/2 datu bāzes izdrukām (skat. 1. pielikumu). Tā kā šie dati ir salīdzinošās vērtības un ilustrē vieglo automašīnu plūsmas, tad, lai iegūtu kravas automašīnu skaitliskās vērtības un diennakts sadalījumu, tika pielietotas EK vadlīnijās rekomendētās procedūras.

3.2. Sabiedriskais transports

Pilsētas autobusu un trolejbusu kustības diennakts intensitātes sadalījumi iegūti, izmantojot SIA “Rīgas satiksme” mājas lapā (www.rigassatiksmelv) pieejamo informāciju. Novērtējuma teritoriju šķērso septiņi autobusu un viens trolejbusa maršruti. Zemāk dotajā tabulā ir dots šo transportlīdzekļu kustības intensitātes sadalījums pa diennakts periodiem un vidējo transportlīdzekļu skaitu katra perioda stundā.

1. tabula

Sabiedriskā transporta kustības intensitātes sadalījums

Tips	Maršruts	Diena kopā	Diena (12h)	Vakars kopā	Vakars (4h)	Nakts kopā	Nakts (8h)
Autobuss	10	12	1.0	0	0	2	0.3
	12	24	2.0	6	1.5	2	0.3
	23	94	7.8	18	4.5	12	1.5
	25	72	6.0	16	4	8	1.0
	26	24	2.0	6	1.5	2	0.3
	44	54	4.5	14	3.5	6	0.8
	46	44	3.7	10	2.5	4	0.5
Trolejbuss	8	122	10.2	30	7.5	14	1.8
Tramvajs	10	190	15.8	22	5.5	32	4.0

3.3. Tramvajs

Nepieciešamā informācija par tramvaja kustības diennakts intensitāti un sadalījumu ir iegūta no SIA “Rīgas satiksme” mājas lapas www.rigassatiksmelv. Kā redzams 1. tabulā novērtējuma teritoriju šķērso viens tramvaja maršruts ar ļoti intensīvu kustības sadalījumu tieši dienas periodā – 190 tramvaja kustību reizes 12 stundās.

3.4. Dzelzceļš

Informācija par vilcienu satiksmi un sliežu ceļu parametriem sniedza VAS “Latvijas Dzelzceļš” (skat. 1. pielikumu). Trūkstošās informācijas iegūšanai, piemēram, par kravas vilcienu kustības sadalījumu diennakts periodos un dzelzceļa parka darba jaudām un intensitātēm tika piemērotas EK vadlīnijas.

³ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure, Version 2, January 13, 2006

3.5. Topogrāfiskā informācija

Topogrāfiskā informācija digitālo karšu veidā nepieciešama trokšņa izplatības modelēšanai, jo ēkas, barjeras, reljefa elementi un zemsedze dažādi atstaro vai apslāpē skaņas viļņus, tādējādi būtiski ietekmējot trokšņa līmeņus dažādās teritorijās.

Zemes virsmas segums (asfalts, zaļās teritorijas, ūdeņi u.c.) tika definēts, izmantojot pasūtītāja sniegto informāciju. Tām teritorijām, par kurām informācija no pasūtītāja netika saņemta, tika izmantota Valsts Zemes dienesta sagatavotā satelītkarte mērogā 1:50 000.

Dažādas zemes virsmas seguma struktūras raksturo akustiskās absorbcijas faktors G , kura vērtība variē no 0 – ciets, skaņu atstarojošs virsmas segums līdz 1 – mīksts, skaņu absorbējošs virsmas segums. Piemēram, asfalts vai ūdens tiek klasificēti kā ciets (atstarojošs) virsmas segums, tātad $G = 0$, savukārt zālājs – kā mīksts (absorbējošs) zemes segums, $G = 1$.

2. tabula.

Zemes virsmas seguma klasifikācija atkarībā no tā akustiskajām īpatnībām

<i>Nr.p.k.</i>	<i>Zemes virsmas segums</i>	<i>G – akustiskās absorbcijas faktors</i>
1.	Ūdens	0
2.	Asfalts/grants	0
3.	Zaļās teritorijas	1

Esošo ēku un būvju izvietojums tika pieņemts atbilstoši pasūtītāja sniegtai informācijai. Ēku un būvju augstumi tika norādīti, izmantojot pasūtītāja iesniegto ortofoto karti. Piemēram, vienstāvu ēkai tika pieņemts, ka viens stāvs ir 3 m, un iegūtajam rezultātam pieskaitīti vēl 3 m, kas aptuveni raksturo ēkas augstuma pieaugumu bēniņu un pagraba stāva izbūves rezultātā.

3.6. Meteoroloģiskie dati

Autotransporta satiksmes radītā trokšņa novērtēšanas metodei XP S 31 133 nepieciešamie meteoroloģiskie dati tika izvēlēti, balstoties uz EK vadlīnijām. Vispārējie meteoroloģiskie dati: ilgtermiņa vidējā gaisa temperatūra ($^{\circ}\text{C}$) un diennakts vidējais gaisa relatīvais mitrums (%) tika noteikts saskaņā ar Latvijas būvnormatīvā LBN 003-01 “Būvklimatoloģija” sniegto informāciju.

3.7. Trokšņa rādītāji

Kā jau 1. nodaļā minēts, vides trokšņa novērtēšana un modelēšana tika veikta atbilstoši Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumiem Nr. 597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” (ar grozījumiem, kas izdarīti līdz 09.02.2006.) un saskaņā ar darba uzdevumu vides trokšņa novērtēšanai un kartēšanai tika piemēroti šādi rādītāji:

- dienas trokšņa rādītājs – L_{diena} , kas raksturo dienā radušos diskomfortu;
- vakara trokšņa rādītājs – L_{vakars} , kas raksturo vakarā radušos diskomfortu
- nakts trokšņa rādītājs – L_{nakts} , kas raksturo trokšņa radītos miega traucējumus

Saskaņā ar šiem noteikumiem trokšņa rādītājiem L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} ir definēti robežlielumi⁴, atbilstoši teritorijas lietojuma funkcijai. Saskaņā ar Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu 2006. – 2018. gadam (Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana) detālplānojuma teritorijā un tās apkārtņē atrodas dažāda izmantošanas veida teritorijas – centru apbūves, publiskās apbūves, jauktas apbūves, tehniskās teritorijas u.c., kurām atbilstoši MK noteikumu Nr. 597. (13.07.2004) 2. pielikumam tika piemēroti šādi trokšņa robežlielumi:

3. tabula.

Trokšņa robežlielumi

Nr. p.k.	Teritorijas lietošanas funkcija	Trokšņa robežlielumi		
		L_{diena} (dB(A))	L_{vakars} (dB(A))	L_{nakts} (dB(A))
1.	Mazstāvu dzīvojamo ēku, kūrortu, slimnīcu, bērnu iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu teritorija	50	45	40
2.	Daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku teritorijas, kultūras, izglītības, pārvaldes un zinātnes iestāžu teritorija	55	50	45
3.	Dažādu funkciju ēku (ar dzīvokļiem) teritorijas	60	55	45
4.	Viesnīcu, darījumu, tirdzniecības un pakalpojumu, sporta un sabiedrisko iestāžu teritorija	60	55	50

Jāatzīmē, ka saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr. 597 (13.07.2004) 2. pielikumu trokšņa rādītāju L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} trokšņa robežlielumi neattiecas uz tām teritorijas daļām, kuras atrodas dzelzceļa zemes nodalījuma joslā vai dzelzceļa aizsargjoslā, ja noteicošais trokšņu emisijas avots ir vilcienu radītā kustība. Saskaņā ar Latvijas Republikas Aizsargjoslu likuma (05.02.1997, ar grozījumiem 9.06.2003) 13. panta (3) punkta 2) apakšpunktu “*pilsētās, ciemos un citās blīvi apdzīvotās vietās platumu aizsargjoslām gar dzelzceļiem nosaka teritoriālplānojumos likumā noteiktajā kārtībā*”.

Tā kā nav pieejama detalizēta informācija par dzelzceļa parka trokšņa emisijas avotiem, tad šajā novērtējuma stadijā nav pamats apgalvot, ka vilcienu radītā kustība ir noteicošais trokšņa emisijas avots dzelzceļa stacijas apkārtņē esošajās teritorijās.

Atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr. 597 (13.07.2004) 1. pielikuma 1.2. punktam, novērtējot un modelējot trokšņa rādītājus tika ņemts vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas (no plkst. 7.00 līdz 19.00), vakara ilgums – 4 stundas (no plkst. 19.00 līdz 23.00) un nakts ir 8 stundas (no plkst. 23.00 līdz 7.00). Trokšņa rādītāju novērtējuma punktu izvietojuma augstums tika piemērots saskaņā ar minēto noteikumu 1. pielikuma 1.4.2. punktu – 4 m.

⁴ Pieļaujamā trokšņa rādītāja vērtība, kuru pārsniedzot pašvaldība vai Satiksmes ministrija izskata iespēju veikt vai veic pasākumus, kas samazina trokšņa radītās sekas.

Trokšņa rādītāju vērtības kartēs ir attēlotas ar 5 dB(A) soli (MK noteikumu Nr. 597 (13.07.2004) 9. punkts).

Trokšņa rādītāju vērtības ir izteiktas ar A-izsvaroto ilgtermiņa skaņas līmeni (dB (A))⁵ un vērtību līmeņi ir izteikti krāsu gammā no pelēkas (<45 dB(A)) līdz rozā (>80 dB(A)) vai violetai (>85 dB(A)).

3.8. Konfliktu kartes

Konfliktu kartes ilustrē trokšņa rādītāju robežlielumu (skat. 3. tabulu) pārsniegumus pilsētas apbūves noteikumos noteiktajām pilsētas teritorijas atļautām apbūves zonām, šajā gadījumā detālplānojuma Torņakalnā apkārtnes teritorijām, kurām piemērotas MK noteikumu Nr. 597 (13.07.2004) 2. pielikumā definētās teritoriju lietošanas funkcijas:

4. tabula.

Teritoriju zonējums un lietošanas funkcijas

Teritoriju zonējums atbilstoši atļautajai izmantošanai ⁶	Teritorijas lietošanas funkcija ⁷
Savrupmāju (ģimenes māju) apbūves teritorijas	Mazstāvu dzīvojamo ēku, kūrortu, slimnīcu, bērnu iestāžu un sociālās aprūpes iestāžu teritorija
Jauktas apbūves teritorijas (<i>Darījumu un pakalpojumu objektu apbūves teritorijas. Jauktās dzīvojamās un pakalpojumu apbūves teritorijas</i>)	Dažādu funkciju ēku (ar dzīvokļiem) teritorijas
Centru apbūves teritorijas	Dažādu funkciju ēku (ar dzīvokļiem) teritorijas
Publiskās apbūves teritorijas (<i>Izglītības, veselības aprūpes, valsts un pašvaldību iestāžu teritorijas</i>)	Daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku teritorijas, kultūras, izglītības, pārvaldes un zinātnes iestāžu teritorijas
Apbūves un apstādījumu teritorijas AP – publiskās apbūves teritorijas AS – sporta un rekreācijas teritorijas ar apstādījumiem	Viesnīcu, darījumu, tirdzniecības un pakalpojumu, sporta un

⁵ Noteikts standartā LVS ISO 1996 – 2:2004+A1 “ Akustika - vides trokšņa raksturošana un mērīšana – 2. daļa: Piemērotu datu iegūšana zemesgabalu izmantošanai” un, kas noteikts, ņemot vērā katras diennakts daļu (visa diena, viss vakars, visa nakts) gada laikā.

⁶ Rīgas pilsētas teritorijas plānojums 2006. – 2018. gadam

⁷ Ministru kabineta 2004. gada 13. jūlija noteikumi Nr. 597. “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” (ar grozījumiem, kas izdarīti līdz 09.02.2006.)

Teritoriju zonējums atbilstoši atļautajai izmantošanai ⁶	Teritorijas lietošanas funkcija ⁷
	sabiedrisko iestāžu teritorija
Apstādījumu un dabas teritorijas	MK noteikumos Nr. 597. (13.07.2004) šīm teritorijām nav noteikti robežlielumi
Tehniskās apbūves teritorijas (inženierkomunikāciju objekti, dzelzceļa teritorijas, auto novietnes un atkritumu apsaimniekošanas objekti)	MK noteikumos Nr. 597. (13.07.2004) šīm teritorijām nav noteikti robežlielumi

Trokšņa robežlielumu pārsnieguma līmeņi ir attēloti noteiktā krāsu gammā no pelēkas līdz tumši sarkanai un izteikti ar izsvartotu ilgtermiņa skaņas līmeni (dB(A)). Trokšņa rādītāju pārsniegumu vērtības ir attēlotas ar 5 dB(A) soli.

4. Rezultāti

Pēc veiktā transportlīdzekļu kustības radītā trokšņa ietekmes novērtējuma uz detālplānojuma teritoriju Torņakalnā tika sagatavotas vispārējās trokšņa izkliedes novērtējuma kartes (skat. 1. – 3. attēlu 2. pielikumā) un konfliktu kartes.

Kā redzams 1. – 3. attēlā detālplānojuma teritorijā un tās apkārtnē esošā trokšņa līmenis ir paaugstināts un dienas un vakara laikā variē starp 60 dB(A) jauktu apbūves teritoriju perifērijā līdz pat 75 dB(A) ielu brauktuvju un dzelzceļu līniju tiešā tuvumā (skat. 1. un 2. attēlu 2. pielikumā). Nakts laikā līdz ar satiksmes intensitātes samazināšanos arī trokšņa līmenis pazeminās par ~5 – 10 dB(A), respektīvi, jauktās apbūves teritorijās trokšņa līmenis vietām sasniedz 50 dB(A), savukārt ielu brauktuvju un dzelzceļa līniju tuvumā 60 – 65 dB(A) (skat. 3. attēlu 2. pielikumā).

Trokšņa robežlielumu pārsniegumi dienas laikā (skat. 4. attēlu 3. pielikumā) publiskās apbūves teritorijās pārsniegs vismaz 5dBA, uz ziemeļiem, ziemeļrietumiem no detālplānojuma teritorijas un ielu brauktuvju tiešā tuvumā L_{diena} trokšņa rādītāja robežlielumi tiks pārsniegti pat par 15 dB(A). Jauktās apbūves teritorijās dienas laikā robežlielumi tiks pārsniegti par ~5 dB(A), ielu brauktuvju tuvumā pārsniegumu līmenis paaugstināsies par 15 dB(A).

Centru apbūves teritorijās, kas atrodas detālplānojuma teritorijas ziemeļos, ziemeļrietumos trokšņa rādītāja L_{diena} robežlielumi tiks pārsniegti par 5 dB(A), sliežu ceļu tuvumā pat par 10 dB(A).

Trokšņa rādītāja L_{vakars} robežlielumu pārsniegumu līmenis pieaugs praktiski visās apkārtnes teritorijās par aptuveni 5 dB(A). Tā, piemēram, centru apbūves teritorijās sliežu ceļu tuvumā robežlielumu pārsniegumi vakara stundās būs pat virs 15 dB(A), bet jauktas apbūves teritoriju perifērijā ~10 dB(A) (skat. 5. attēlu 3. pielikumā).

Lai arī nakts laikā transportlīdzekļu satiksmes intensitāte samazinās, tomēr trokšņa robežlielumu pārsniegumi trokšņa rādītājam L_{nakts} joprojām būs nozīmīgi. Jauktas apbūves teritorijās trokšņa robežlielumi nakts laikā pārsniegs 5 – 10 dB(A), ielu brauktuvju tuvumā pat par 15 dB(A), savukārt centru apbūves teritorijās sliežu ceļu tuvumā pārsniegs pat 20 par dB(A). Publiskas apbūves teritorijās L_{nakts} robežlielumu pārsniegumi svārstīsies no 10dB(A) teritoriju perifērijā līdz pat 15 – 20 dB(A) ielu brauktuvju tuvumā (skat. 6. attēlu 3. pielikumā).

5. Atskaites punkts

Lai gūtu arī priekšstatu par modelēšanas rezultātu atbilstību mērījumu ceļā iegūtajiem rezultātiem, tika aprēķinātas trokšņa rādītāju vērtības 1 atskaites punktā, kurā agrāk veikti trokšņa mērījumi (“Dzelzceļa trokšņa akustiskie mērījumi Rīgas pilsētas robežas – izejas datu iegūšanai Rīgas trokšņu kartes izstrādei” 2006, SIA “TUV Nord Baltik”), 4 m augstumā virs zemes.

Trokšņa līmeņa novērtēšanas rezultāti šajos punktos ir apkopoti 5. tabulā. Jāatzīmē, ka iegūtās trokšņa rādītāju vērtības ir svērtais ilglaicīgais vidējais skaņas līmenis, kas tiek aprēķināts viena gada periodam katrai diennakts daļai (dienai, vakaram vai naktij) atsevišķi, tāpēc šie lielumi var atšķirties no mērījumu ceļā iegūtiem rezultātiem. Vēl kā būtiski faktori, kas var ietekmēt rezultātu precizitāti ir jāatzīmē - detalizētas informācijas pieejamība par dzelzceļa parka darbību un ielu satiksmi, kā arī topogrāfiskā informācijas precizitāte šai teritorijai, kurā tika izdarīts mērījums, jo šī teritorija ir ārpus pasūtītāja iesniegtajiem topogrāfiskās informācijas datiem un tādēļ tās modelēšanai tika izmantoti cita mēroga un izšķirtspējas dati.

5. tabula

Trokšņa līmeņa novērtēšanas rezultāti

Parametrs	Mērījumu punkts (505265.19; 309547, 23)			
	$L_{diēna}$ (dBA)	L_{vakars} (dBA)	L_{nakts} (dBA)	L_{dvn} (dBA)
Ziema	66.1	64.5	73.2	69.8
Pavasaris/Rudens	65.2	68.4	68.1	67
Vasara	66.9	67.3	70.6	68.6
Vidējais (dBA)	66.1	66.7	70.6	68.5
Atskaites punkta Leq (dBA)	69.0	67.3	60.3	70.1
Starpība (dBA)	-4.1	-1.8	9.1	-2.9

6. Secinājumi

Detālplānojuma teritorija pie esošās transporta intensitātes atrodas paaugstināta trokšņa līmeņa diskomforta zonā. Trokšņa rādītāju robežlielumu pārsniegumi šajā teritorijā variē starp ~5 un ~20 dB(A).

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr. 597 “Vides trokšņa novērtēšanas kārtība” (13.07.2004, ar grozījumiem 31.01.2006) 16. pantu: “Teritorijā, kurā trokšņa rādītāja L_{nakts} vērtība pārsniedz šo noteikumu 2. pielikumā minēto trokšņa robežlielumu ne vairāk kā par 15 dB(A), pieļaujama vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā noteiktajam plānotajam (atļautajam) teritorijas izmantošanas veidam atbilstošu ēku būvniecība vai rekonstrukcija, ja tiek projektēti un īstenoti prettrokšņa pasākumi atbilstoši Latvijas būvnormatīvā LBN 016-03 “Būvakustika” noteiktajām prasībām”.

Savukārt, atbilstoši šo noteikumu 4.13. punktam, ja tiek pārsniegta pieļaujamā trokšņa rādītāja vērtība (robežlielums), tad pašvaldība vai Satiksmes ministrija izskata iespēju veikt vai veic pasākumus, kas samazina trokšņa radītās sekas.

Tā kā objekta teritorijas ziemeļos vairāk uz centrālo teritorijas daļu (centru apbūves teritorija) trokšņa rādītāju L_{vakars} un L_{nakts} robežvērtības tiek pārsniegtas par 15 dB (A), bet trokšņa avots, kura dēļ tiek pārsniegti trokšņa rādītāja robežlielumi iespējams ir dzelzceļa parks (dzelzceļš), kas atrodas valsts pārziņā, tad arī pašvaldībai (un/vai Satiksmes ministrijai) ir jāizskata iespējas un pasākumi, lai samazinātu trokšņa līmeni no šī avotiem, pirms tam veicot detalizētāku trokšņa izvērtējumu dzelzceļa parkam.

Tai pat laikā, saskaņā ar Latvijas būvnormatīva LBN 016-03 “Būvakustika” 5.2. nodaļas 63. punktu : “Akustiskā diskomforta zonās drīkst atrasties tikai tādas apbūves teritorijas, kurās pieļaujami lielāki trokšņa līmeņi, nekā attiecīgajā zonā konstatēti vai prognozēti” projektējamo ēku celtniecība nebūtu pieļaujama, lai gan šī būvnormatīva 5.2. nodaļas 64. punkts nosaka, ka : “*Akustiskā diskomforta zonās pieļaujama tādu ēku atrašanās, kuru ārējo norobežojošo konstrukciju skaņas izolācija nodrošina atbilstošus skaņas līmeņus iekštelpās saskaņā ar šo būvnormatīvu un citiem normatīvajiem aktiem par pieļaujamo trokšņu līmeni.*”