Latvijas Republikas tiesībsargs

Baznīcas iela 25, Rīga, LV-1010, tālr.: 67686768, e-pasts: tiesibsargs@tiesibsargs.lv, www.tiesibsargs.lv

ATZINUMS
pārbaudes lietā Nr. 2025-47-22B
Rīgā

02.10.2026. Nr. 6-6/61

Satiksmes ministrijai
satiksmes.ministrija@sam.gov.lv

VSIA "Latvijas Valsts ceļi"
lvceli@lvceli.lv

Veselības inspekcijai
pasts@vi.gov.lv

Ogres novada pašvaldībai
ogredome@ogresnovads.lv

Zināšanai: **Klimata un enerģētikas ministrijai**
pasts@kem.gov.lv

Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijai
pasts@varam.gov.lv

Par vides trokšņa piesārņojuma novēršanu autoceļa A6 Ikšķiles posmā

Tiesībsarga birojā ir izskatīta pārbaudes lieta Nr. 2025-47-22B (turpmāk – Pārbaudes lieta), saistībā ar vides trokšņa piesārņojumu Ikšķilē, valsts galvenā autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) tiešā tuvumā, kura ierosināta 2025. gada 15. augustā uz personas iesnieguma[1] pamata. Iesniedzējs bija norādījis, ka, neskatoties uz Veselības inspekcijas konstatētiem pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumiem un Ikšķiles iedzīvotāju ilglaicīgiem centieniem panākt risinājumu, 2025. gada 19. maijā tika saņemta negatīva VSIA "Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk arī – LVC) atbilde, ka trokšņu samazināšanas risinājumu izbūve gar autoceļu A6 Ikšķilē tuvākā laikā netiek plānota un tiks veikta finansējuma pieejamības gadījumā. Pārbaudes lietas mērķis bija pārliecināties, ka netiek pārkāptas Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 96., 111., 115. pantā

[1] 2025. gada 10. jūlija iesniegums, reģistrēts Tiesībsarga birojā ar Nr. 1161.

garantētās personu pamattiesības un tiek ievērots labas pārvaldības princips valsts un pašvaldību iestāžu darbā.

Pārbaudes lietas ietvaros Tiesībsarga birojs ir veicis vairākkārtēju saraksti ar kompetentajām valsts un pašvaldību institūcijām, saņemta informācija un paskaidrojumi no Veselības inspekcijas (turpmāk arī - Inspekcija), Satiksmes ministrijas, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" un Ogres novada pašvaldības.

Izvērtējot Pārbaudes lietas faktiskos un tiesiskos apstākļus, balstoties uz saņemto informāciju, to apstiprinošiem dokumentiem un normatīvo regulējumu, sniedzu šādu atzinumu.

I Faktiskie un tiesiskie apstākļi

Iesniedzēja sniegtais situācijas raksturojums

[1] Iesniedzējs ir norādījis, ka nekustamo īpašumu [..], Ikšķilē, kas ir viņa pastāvīgā dzīvesvieta, no valsts galvenā autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) "šķir labi ja pieci metri. **Troksnis ikdienā ir nepanesams, normāls miegs nav iespējams nekad, jo transporta plūsma ir intensīva**". Sadzīves apstākļi atstāj negatīvu iespaidu uz cilvēku veselību.[2] Ikšķiles **iedzīvotāji desmitiem gadu ir lūguši** uzstādīt trokšņu sienu, lai uzlabotu šosejas malā dzīvojošo cilvēku dzīves apstākļus, taču atbildīgās institūcijas nav veikušas nekādus pasākumus, lai stāvokli uzlabotu. Kā konstatējams no iesniegumam pievienotās sarakstes ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi", tad sākotnēji solītais pasākums, kurš bija iekļauts jau Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļiem,[3] finansējuma trūkuma dēļ tomēr netiek plānots un tikšot veikts finansējuma pieejamības gadījumā.[4] Nenorādot konkrētu termiņu pārskatāmā nākotnē, tas faktiski nozīmē, ka problēmas risinājums tiek atlikts uz nenoteiktu laiku.

[attēla izkopējums no kadastrs.lv[5]]

[2] Iesniedzējs vērsa uzmanību uz to, ka dzīvo nepanesamos apstākļos gadu desmitiem (mājas uzceltas pirms šosejas izbūves) un valsts iedzīvotāju labā nav darījusi neko. Trokšņu sienas citviet tiekot izbūvētas bez jebkādas stratēģiskas pieejas. Kā piemēru iesniedzējs norādījis Salaspils pilsētai izstrādāto trokšņu sienas plānu, kuru iedzīvotāji publiskās apspriešanas laikā noraidīja, jo mājas

[2] 2025. gada 10. jūlija iesniegums, reģistrēts Tiesībsarga birojā ar Nr. 1161, 2. lpp.
[3] Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļiem 2019. - 2023. gadam.
[4] VSIA "Latvijas Valsts ceļi" 2025. gada 16. jūnija vēstule Nr. 2.1./11195.
[5] VZD datu publicēšanas portāls

atrodas tālu no autoceļa. Vienlaikus tiekot būvēta trokšņu siena pie Gaujas ciema, kurš spēkā esošajā rīcības plānā vispār neparādoties.[6]

Veselības inspekcijas sniegtā informācija

[3] No iesniegumam pievienotajiem dokumentiem izriet, ka Inspekcija, kurā iesniedzējs arī pamatoti vērsies, atbildes vēstulē[7] iedzīvotājiem skaidrojusi, ka uzrauga iedzīvotāju veselību ietekmējošo vides faktoru atbilstību normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, pamatojoties uz Ministru kabineta 2019. gada 9. jūlija noteikumu Nr. 309 "Veselības inspekcijas nolikums" 3.3. punktu.[8] Saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldīšanas kārtība" (turpmāk – Trokšņa pārvaldības noteikumi) 12. punktu,[9] Inspekcija kontrolē saimnieciskas darbības vai iekārtu radītā vai satiksmes radītā trokšņa robežlielumu ievērošanu dzīvojamās telpās vai guļamtelpās, izvērtējot trokšņa atbilstību 3. un 4. pielikumiem. Savukārt vides trokšņa mērījumi ir paredzēti trokšņa kartēšanai, akustiskajai plānošanai un trokšņa zonēšanai, ko nosaka Trokšņa pārvaldības noteikumu 1. pielikuma 1.4. punktā norādītais vides trokšņa rādītāju paredzētais izmantošanas mērķis.

[4] 2022. gadā SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment" ir izstrādājusi trokšņa stratēģiskās kartes valsts autoceļu posmiem, kuros satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 3 miljoni transportlīdzekļu gadā, tostarp valsts galvenā autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) posmam no Rīgas līdz Ķegumam. Kartes ir apstiprinātas VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Tehniskajā komisijā 2022. gada 21. oktobrī.[10]

[5] Pamatojoties uz aprēķinu rezultātiem, **konstatēts, ka nozīmīga trokšņa negatīvā ietekme ir novērojama arī autoceļa A6 tuvumā.**

Inspekcijas skatījumā **neesot lietderīgi organizēt trokšņa līmeņa mērījumus Ikšķiles iedzīvotāju dzīvojamajās mājās, kuras atrodas autoceļa A6 tuvumā, jo trokšņa stratēģiskajās kartēs ir jau prognozējami vides trokšņa līmeņa pārsniegumi.**

[6] Personas 2025. gada 10. jūlija iesniegums Tiesībsarga birojam, reģistrēts ar Nr. 1161.
[7] Veselības inspekcijas 2025. gada 22. augusta vēstule Nr. 1.7.2.-8./7153.
[8] Ministru kabineta 2019. gada 9. jūlija noteikumi Nr. 309 "Veselības inspekcijas nolikums".
[9] Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība".
[10] VAS "Latvijas Valsts ceļi". Ceļu kartes. Trokšņu kartes, aplūkots 2026. gada 30. augustā.

[6] Rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2024. - 2028. gadam ir norādīts, ka **Ikšķilē, pēc miega traucējumu rādītāja, ir noteikta prioritāte Nr. 1** un tiek plānota trokšņa izkliedes ierobežošana – trokšņa barjeru izbūve.[11]

[7] Attiecībā **par iespējamo ietekmi uz cilvēku veselību Inspekcija** jau iepriekš Tiesībsarga birojam ir skaidrojusi, ka "cilvēka atbildes reakcija uz troksni ir atkarīga no daudziem kairinošiem un kavējošiem procesiem centrālajā nervu sistēmā. Galvas smadzeņu garozā nonākušais skaņas signālu daudzums izraisa nemieru, uzmanības samazināšanos, bezmiegu, galvassāpes, atmiņas pavājināšanos, priekšlaicīgu nogurumu, kas savukārt nelabvēlīgi iedarbojas uz veselības stāvokli. Cilvēki troksni uztver subjektīvi. Nozīme ir indivīda attieksmei pret trokšņa avotu, kā arī tajā iekļauto informāciju. Trokšņu subjektīvā uztvere ir atkarīga no trokšņa fizikālās struktūras un cilvēka psihofizioloģiskām īpatnībām. Cilvēkam, kas apzinās trokšņa ietekmi un līdz ar to producē negatīvas subjektīvas izjūtas, pat zems trokšņa līmenis var radīt vispārēju ietekmi un izraisīt vieglu stresu. Visbiežākā trokšņa ietekme uz cilvēka veselību un īpaši uz cilvēka dzīves kvalitāti un labsajūtu ir saistīta ar miega traucējumiem. Miega traucējumi naktī netieši ietekmē cilvēka ikdienu: darba spējas, sociālo kapacitāti un arī ģimenes dzīvi. Miega traucējumi var veicināt sirds asinsvadu slimību attīstību."[12]

[8] Pasaules Veselības organizācijas (PVO) 2009. gadā izstrādātajās nakts trokšņu vadlīnijās norādītas riska grupas, kuras visvairāk ietekmē troksnis vakara stundās un naktī. Riska grupā ir bērni, gados vecāki cilvēki, grūtnieces, hroniski slimnieki, maiņu strādnieki. Tomēr jebkuram cilvēkam var rasties diskomforts un atsevišķi veselības traucējumi. Troksnis, atkarībā no sava iedarbības ilguma un intensitātes, atstāj negatīvu iespaidu uz iedzīvotāju dzīves kvalitāti, to pasliktinot, un radot psihosomatiskus veselības traucējumus, kas izpaužas dažādi atkarībā no cilvēka subjektīvā jutīguma.[13]

[9] 2025. gada 22. augustā **Inspekcija ir aicinājusi** VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniegt skaidrojumu par trokšņa barjeras izbūvi Ikšķilē, informēt par plānotiem būvniecības realizācijas termiņiem, ar minēto informāciju iepazīstināt arī Ikšķiles iedzīvotājus.[14]

[11] VAS "Latvijas Valsts ceļi". Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2024. - 2028. gadam, Kopsavilkums, 8. lpp., aplūkots 2026. gada 30. augustā.
[12] Veselības inspekcijas 2024. gada 13. augusta vēstule Nr. 2.4.2.-1./5886.
[13] Veselības inspekcijas 2024. gada 24. aprīļa vēstule Nr. 2.4.2.-1./3317.
[14] Veselības inspekcijas 2025. gada 22. augusta vēstule Nr. 1.7.2.-8./7153.

Satiksmes ministrijas un LVC kompetence

[10] Autoceļu valsts pārvaldi īsteno Satiksmes ministrija.[15] Atbilstoši likuma "Par autoceļiem" 7. panta trešajā daļā noteiktajam Satiksmes ministrija ir deleģējusi valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu, valsts autoceļu tīkla finansējuma administrēšanu un ar to saistīto darbu programmu vadību un izpildes kontroli, kā arī pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzību VSIA "Latvijas Valsts ceļi" saskaņā ar deleģēšanas līgumu.[16]

[11] Saskaņā ar likumu "Par piesārņojumu"[17] LCV kā transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs ir atbildīgs par trokšņa kartēšanu, trokšņa stratēģisko karšu izstrādi, trokšņa rīcības plānu izstrādi un ieviešanu. Trokšņa kartēšanā aglomerācijas teritorijai attiecīgā transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs sadarbojas ar pašvaldību.

[12] LVC iespējas realizēt pasākumus vides trokšņa samazināšanai ir tieši atkarīgas no valsts piešķirtā budžeta apjoma, tādējādi rīcības plānā vērtēto pasākumu ieviešanai ir nepieciešams gan Satiksmes ministrijas, gan arī likumdevēja atbalsts.

LVC paskaidrojumi

[13] VSIA "Latvijas Valsts ceļi" 2025. gada 23. oktobra vēstulē Nr. 2.1./19499 norāda, ka ir atbildīga par vides trokšņa karšu un piecgadu rīcības plānu izstrādi valsts autoceļiem ar augstu satiksmes intensitāti. Trokšņa kartes un rīcības plāni ir izstrādāti kopš 2007. gada, aptverot arvien lielāku valsts autoceļu tīkla daļu. Vienlaikus papildu finansējums trokšņa samazināšanas pasākumiem nav ticis sistemātiski nodrošināts, un kopējās nepieciešamās investīcijas trokšņa mazināšanai tiek lēstas ap 45 miljoniem eiro.

[14] LVC uzsver, ka valsts autoceļu finansējums ilgstoši ir nepietiekams, tādēļ rīcības plānos paredzēto pasākumu realizācija līdz šim nodrošināta tikai ierobežotā apmērā vispārējā valsts autoceļu finansējuma ietvaros. Trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošana konkurē ar citiem sabiedrībai nozīmīgiem infrastruktūras projektiem, piemēram, ceļu sakārtošanu, satiksmes drošības uzlabošanu un gājēju un velobraucēju infrastruktūras attīstību. Sistemātiska trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošana iespējama tikai tad, ja atsakās no citu sabiedrībai svarīgu projektu realizācijas.

[15] Likums "Par autoceļiem", 7. pants.
[16] 2026. gada 5. janvāra Deleģēšanas līgums, noslēgts starp Satiksmes ministriju un VAS "Latvijas Valsts ceļi".
[17] Likums "Par piesārņojumu", 18.[1] pants.

Par Ikšķiles iedzīvotāju iesniegumiem

[15] Attiecībā uz autoceļa A6 posmu Ikšķilē LVC apstiprina, ka iedzīvotāji vairākkārt ir vērsušies ar iesniegumiem par paaugstināta vides trokšņa problemātiku un trokšņa aizsargbūvju nepieciešamību. LVC veic saņemto iesniegumu uzskaiti un apstiprina, ka no 2023. gada līdz 2025. gadam ir notikusi regulāra sarakste ar Ikšķiles iedzīvotājiem par minētajiem jautājumiem. Vienlaikus LVC uzsver, ka saskaņā ar Trokšņa pārvaldības noteikumu prasībām iedzīvotāju un pašvaldību priekšlikumi tiek izvērtēti rīcības plānu izstrādes procesā.

[16] LVC reģistrē un analizē visas saņemtās sūdzības. No 2023. gada par trokšņa piesārņojumu autoceļa A6 posmā Ikšķilē notikusi regulāra sarakste ar iedzīvotājiem, reģistrēti vismaz septiņi iesniegumi. Jau Rīcības plāna 2014.-2018. gadam izstrādes laikā Ikšķiles iedzīvotāju priekšlikumi tika izvērtēti un iekļauti priekšlikumu pārskatā. Savukārt 2018. un 2023. gada publisko apspriešanu laikā jauni priekšlikumi no Ikšķiles netika saņemti.

Par trokšņu sienas izbūvi Ikšķilē

[17] Par trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošanu Ikšķilē LVC sākotnēji Tiesībsarga birojam norādīja, ka nav pieņemts lēmums pavisam atteikties no trokšņa sienas izbūves. Trokšņa samazināšanas būvprojekta izstrāde uzsākta 2023. gadā. Trokšņa samazināšanas risinājumu būvprojekta izstrādes ietvaros (līgums LVC2024/4.4/AC/87) 2024. gadā tika veikta arī trokšņa novērtēšana gar autoceļu A6 posmu Ikšķilē, tai skaitā trokšņa mērījumi un trokšņa modelēšana, ņemot vērā paredzētos troksni samazinošos risinājumus. Detalizētāka informācija par veikto trokšņa novērtēšanu dota būvprojekta "Trokšņa samazināšanas pasākumi gar valsts galveno autoceļu A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) Ikšķilē, km 28,3-31,3 Vispārīgas daļas pielikumā "A6 Trokšņa barjeras modelēšana".[18] 2024. gadā 11. martā noslēgts projektēšanas līgums, un projektēšanas gaitā konstatēta nepieciešamība to savietot ar iepriekš izstrādāto A6 pārbūves projektu. Šo apstākļu dēļ projekta virzība aizkavējusies. 2025. gada 23. oktobrī LVC informēja, ka projektu savietošana tuvojas noslēgumam un būvdarbus plānots uzsākt 2026. gadā, **ja tam būs pieejams nepieciešamais finansējums**. Tika norādīts, ka projekta provizoriskās izmaksas sasniedz aptuveni 3,71 miljonu euro ar PVN.[19]

[18] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2026. gada 9. jūnija vēstule Nr. 2.1./9431.
[19] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2025. gada 23. oktobra vēstule Nr. 2.1./19499.

[18] LVC skaidro, ka trokšņa samazināšanas projektu īstenošanas secība iepriekšējā plānošanas periodā tika noteikta, ievērojot Rīcības plānā 2019.-2023. gadam noteiktās prioritātes. Šajā periodā priekšroka tika dota teritorijām, kurās dzīvojamā apbūve valsts autoceļu tuvumā bija izveidojusies pirms 2004. gada. Tādēļ trokšņa samazināšanas pasākumi vispirms tika realizēti Vangažos un Gaujā, kur teritorijas tika klasificētas kā pirmās prioritātes zonas. Savukārt Ikšķilē daļa teritorijas tika klasificēta kā otrās prioritātes zona, jo apbūve veikta pēc 2004. gada un tāpēc par trokšņa ierobežošanu lielāka atbildība gulstas uz pašvaldību un attīstītājiem. Rīcības plānā 2024.-2028. gadam projektu prioritāšu noteikšanai izmantoti jauni kritēriji: kopējais trokšņa piesārņojuma līmenis, ietekmēto iedzīvotāju skaits un izmaksas uz vienu ietekmēto personu.

[19] Vienlaikus LVC atzīst, ka trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits Ikšķilē ir ievērojami lielāks nekā Gaujas ciemā. Saskaņā ar Rīcības plānu 2019.-2023. gadam trokšņa robežlielumu pārsniegumiem bija pakļauti 2748 Ikšķiles iedzīvotāji un 794 Gaujas iedzīvotāji. Savukārt Rīcības plānā 2024.-2028. gadam attiecīgie rādītāji ir 1790 iedzīvotāji Ikšķilē un 645 iedzīvotāji Gaujā. LVC norāda, ka šo skaitļu samazinājums saistīts ar 2023. gada grozījumiem Trokšņa pārvaldības noteikumos, ar kuriem paaugstināja pieļaujamos trokšņa robežlielumus un līdz ar to samazināja teritoriju un iedzīvotāju skaitu, kas oficiāli uzskatāmi par pakļautiem trokšņa pārsniegumiem.

Paziņojums par finansējuma piešķiršanu prettrokšņu sienas izbūvei Ikšķilē

[20] **Būtisks pavērsiens Pārbaudes lietas izskatīšanā** iezīmējās 2026. gada jūnijā, kad atšķirībā no iepriekš 2025. gadā sniegtām atbildēm par finansējuma nenoteiktību, atbildot uz Tiesībsarga biroja atkārtotu 2026. gada 4. jūnija pieprasījumu, LVC viennozīmīgi apstiprināja, ka **A6 pārbūves projekta īstenošanai 2026.-2027. gadā finansējums ir piešķirts.**[20]

[21] 2026. gada 4. augusta vēstulē Nr. 2.1./12702 LVC sniedza informāciju par autoceļa A6 pārbūves un trokšņa mazināšanas pasākumu virzību Ikšķilē, kā arī izklāstīja redzējumu par vides trokšņa piesārņojuma cēloņiem un nepieciešamajiem normatīvā regulējuma uzlabojumiem.

[22] LVC vienlaikus informēja, ka 2026. gada 25. jūnijā noslēgts līgums par valsts galvenā autoceļa A6 pārbūvi posmā no 28,00 līdz 29,37 kilometram.[21] Būvdarbi uzsākti plānotajā laikā, un tādējādi prettrokšņu risinājumu ieviešana Ikšķilē ir nonākusi realizācijas stadijā. Paredzēts, ka prettrokšņu sienu uzstādīs pēc ziemas tehnoloģiskā pārtraukuma 2027. gada pavasarī abās autoceļa A6 pusēs,

[20] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2026. gada 9. jūnija vēstule Nr. 2.1./9431.
[21] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2026. gada 4. augusta vēstule Nr. 2.1./12702.

posmā 28,3–29,97 km, un to augstums būs 2,7–3,5 m.[22] Būvdarbus plānots pabeigt 2027. gada jūlijā atbilstoši noslēgtajam līgumam.

LVC vērtējums par trokšņa problēmas iemesliem un risinājumiem plašākā kontekstā

[23] LVC uzskata, ka trokšņa problēmu risināšanai nepieciešams ne tikai papildu valsts finansējums, bet arī **atbildīgāka teritoriju plānošana**. Uzņēmums norāda, ka arī pēc 2004. gada dzīvojamā apbūve turpinājusi attīstīties valsts autoceļu tuvumā, tostarp Ikšķilē pie autoceļa A6.

[24] LVC ieskatā ilgtermiņā efektīvākais risinājums ir nepieļaut jaunas trokšņa jūtīgas apbūves veidošanu teritorijās, kur trokšņa robežlielumi jau tiek pārsniegti, vai arī jau plānošanas stadijā paredzēt nepieciešamos trokšņa aizsardzības pasākumus. Savlaicīga trokšņa novērtēšana, aizsargpasākumu plānošana un ciešāka sadarbība starp pašvaldībām, attīstītājiem un valsts institūcijām ļautu samazināt iedzīvotāju pakļautību troksnim un novērstu turpmākas konfliktsituācijas. Tādēļ uzņēmums par ilgtspējīgāku risinājumu uzskata kvalitatīvu teritorijas plānošanu, nevis dārgu trokšņu sienu būvniecību.

[25] LVC norāda, ka regulāri piedalās pašvaldību teritorijas plānošanas procesos un sniedz atzinumus par autoceļu attīstību, aizsargjoslām, satiksmes drošību un vides ietekmēm. Tomēr praksē ir konstatējamas situācijas, kad pret trokšņa ietekmi jutīgas, pārsvarā jaunas dzīvojamās, teritorijas tiek plānotas esošo valsts autoceļu tiešā tuvumā, neveicot pietiekami detalizētu vides trokšņa izvērtējumu vai neparedzot efektīvus trokšņa mazināšanas risinājumus teritorijas plānošanas stadijā.[23]

[26] LVC atsaucas uz Aizsargjoslu likumu[24] un Autoceļu aizsargjoslu noteikšanas metodiku,[25] uzsverot, ka aizsargjoslu mērķis ir nodrošināt autoceļu drošu ekspluatāciju, attīstības iespējas, vides aizsardzību, sabiedrības drošību.

[27] Tomēr LVC ieskatā pašvaldības ne vienmēr ņem vērā aizsargjoslu funkcijas. Tā kā pašvaldības ir ieinteresētas savu teritoriju attīstībā, tad reizēm **LVC aicinājumi neplānot dzīvojamo apbūvi trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonās tiek ignorēti** un LVC nav iespēju nodrošināt prasību izpildi, jo zonējumu maiņa un teritorijas plānošana vispārīgi ir pašvaldību autonomā funkcija, ko tās var veikt,

[22] VAS "Latvijas Valsts ceļi". Aktuāli, aplūkots 2026. gada 30. augustā.
[23] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2026. gada 4. augusta vēstule Nr. 2.1./12702.
[24] Aizsargjoslu likums, 13. pants.
[25] Ministru kabineta 2001. gada 10. aprīļa noteikumi Nr. 162 "Autoceļu aizsargjoslu noteikšanas metodika".

neņemot vērā citu institūciju prasības, tostarp LVC iebildumus pret dzīvojamo teritoriju plānošanu paaugstināta trokšņa zonās.

LVC priekšlikumi normatīvā regulējuma pilnveidošanai

[28] Šī brīža normatīvais regulējums jau paredz visu ieinteresēto pušu līdzdalību pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentācijas publiskajā apspriešanā. Atbildot uz jautājumu par iespējām uzlabot normatīvos aktus, lai teritoriju attīstības plānošanā vides trokšņu aspekts jau savlaicīgi tiktu novērtēts un ņemts vērā, LVC rosina apsvērt trīs būtiskas izmaiņas:

- **Obligātu akustiskās ietekmes novērtējumu** jaunām dzīvojamām teritorijām noslogotu valsts autoceļu tuvumā, aizsargjoslās, kur nav veikta trokšņa stratēģiskās kartes izstrāde.
- **Stingrākas prasības teritoriju plānošanā**, nosakot pienākumu izmantot pieejamos stratēģisko trokšņa karšu datus vai veikt trokšņa modelēšanu un paredzēt trokšņa mazināšanas pasākumus jau pirms apbūves attīstīšanas.
- **Skaidrāku atbildības sadalījumu par trokšņa mazināšanas pasākumiem**, paredzot, ka par trokšņa aizsardzības pasākumu īstenošanu gadījumos, kad jauna apbūve tiek attīstīta transporta infrastruktūras ietekmes zonā, atbild apbūves attīstītājs vai īpašnieks.[26]

Satiksmes ministrijas redzējums

[29] Satiksmes ministrija sniegusi skaidrojumu par **trokšņa pārvaldības uzraudzību un pieejamo finansējumu**.

[30] Kā jau secīgi izklāstīts LVC sniegtajos paskaidrojumos[27], atbilstoši normatīvajiem aktiem un deleģēšanas līgumam valsts autoceļu tīkla pārvaldību, tostarp trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plānu izstrādi, nodrošina LVC. Satiksmes ministrija izskata un apstiprina LVC izstrādātās vides trokšņa samazināšanas programmas, kā arī uzrauga uzdevumu izpildi saskaņā ar saviem iekšējiem noteikumiem,[28] vērtējot tos pret pieejamo finansējumu un stratēģiskajām prioritātēm.

[31] Komentējot nepietiekamo finansējumu, ministrija uzsver, ka valsts autoceļu uzturēšanai piešķirtie līdzekļi (no 2016. līdz 2025. gadam vidēji 301-385 miljoni eiro gadā) veido vidēji 59,38 % no likuma "Par autoceļiem" 12. panta ceturtajā daļā noteikto nodokļu un nodevu apmēra, kas būtu

[26] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2026. gada 4. augusta vēstule Nr. 2.1./12702.
[27] Skat. atzinuma [13]-[28] rindkopu.
[28] Satiksmes ministrijas 2023. gada 8. decembra iekšējie noteikumi Nr. 01-02/41 "Valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi" deleģēto valsts pārvaldes uzdevumu kontroles kārtība".

ieguldāmi programmā "Valsts autoceļu fonds". Secīgi, ņemot vērā ilggadīgi nepietiekamo finansējumu, autoceļu tīkla pilnīgai atjaunošanai trūkst ap 2,9 miljardi eiro. Šādos apstākļos aktīvāka trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošana ir iespējama vienīgi uz citu sabiedrībai svarīgu projektu, tostarp satiksmes drošības uzlabošanas projektu rēķina. Pēdējais ir īpaši kritiski, jo ceļu satiksmes negadījumi un cilvēku dzīvību zaudēšana rada tiešu un smagu ietekmi uz sabiedrību un valsts ekonomiku. Citastarp ministrija savā argumentācijā norāda uz šādu korelāciju: "[..] ceļu satiksmes negadījumā ar cietušajiem vienas dzīvības zaudējums valstij izmaksā aptuveni 0,5 miljoni eiro. Diemžēl aktīvāka trokšņa samazināšanas pasākumu īstenošana būtu iespējama tikai, samazinot finansējumu citām aktuālām valsts autoceļu tīkla atjaunošanas vajadzībām, tostarp satiksmes drošības uzlabošanai. Tādējādi, ja, **izbūvējot vairāk trokšņu sienas, piemēram, nāktos samazināt satiksmes drošības projektu izbūvi, tas radītu valstij papildu izdevumus par katru cietušo un bojā gājušo**."[29]

[32] Tiesībsarga birojs vērsa Satiksmes ministrijas uzmanību uz to, ka iepazīstoties ar LVC iesniegto izkopējumu no programmas "Vides trokšņu samazināšana valsts autoceļiem 2025.-2027. gads" redzams, ka katrā gadā ir paredzēts finansējums tikai viena būvprojekta izstrādei.[30] Katram būvprojektam atvēlēta ievērojama summa – 60 500,- eiro. Trīs gados paredzēts izstrādāt trīs būvprojektus trīs dažādiem objektiem (Mārupe, Jaunolaine, Medemciems), bet visiem projektiem paredzētas vienādas summas to izstrādei – minētie 60 500,- eiro. Ministrijai vaicāts, ar ko izskaidrojams, ka visos šajos autoceļu posmos būvprojektiem paredzētas identiskas summas. Attiecībā uz izmaksām trokšņu samazināšanas būvprojektu izstrādē ministrija norāda, ka plānošanas dokumentos **minētās summas ir indikatīvas un balstītas vēsturiskajos iepirkumos**. Faktiskās izmaksas nosaka konkurence un konkrētā posma apstākļi, piemēram, ģeotehniskā izpēte un piekļuves risinājumi, līdz ar to garāku ceļa posmu projektēšanas izmaksas ne vienmēr ir proporcionāli lielākas par īsāku posmu izmaksām.

[33] Atbildot uz jautājumu par iespēju rast vismaz pagaidu risinājumu Ikšķilei, lai pārliecinātu iedzīvotājus, ka viņu likumīgās prasības - ievērot valstī noteiktos vides aizsardzības standartus - tiek uztvertas nopietni un valsts atbildīgi izturas pret tās uzņemtajām saistībām, Satiksmes ministrija informēja, ka autoceļa A6 posma pārbūve no 28,00 līdz 29,37 kilometram paredzēta 2026.–2027.

[29] Satiksmes ministrijas 2026. gada 23. janvāra vēstule Nr. 04-02/239.
[30] Tiesībsarga biroja 2025. gada 2. decembra vēstule Nr. 6-8/194.

gadā, integrējot tajā arī nepieciešamos trokšņa samazināšanas pasākumus. Līdz ar to pagaidu risinājumi līdz pārbūves uzsākšanai netiks īstenoti.[31]

Ogres novada pašvaldības kompetence un sniegtā informācija

[34] Pašvaldību likumā noteiktas pašvaldības autonomās funkcijas un viena no tām ir saskaņā ar pašvaldības teritorijas plānojumu noteikt zemes izmantošanu un apbūvi.[32] Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likumu[33] pašvaldībām ir nozīmīga loma, izstrādājot vietējās pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānojumu, kurā tiek noteiktas prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei, tajā skaitā funkcionālais zonējums, publiskā infrastruktūra, teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi, kā arī citi teritorijas izmantošanas nosacījumi, un kuru izstrādā administratīvajai teritorijai vai tās daļai.

[35] Pārbaudes lietas ietvaros Tiesībsarga birojs vērsās ar informācijas pieprasījumiem[34] arī Ogres novada pašvaldībā. Sniegtās atbildes diemžēl izgaismoja pašvaldības pasīvu un uz procesiem, nevis uz iedzīvotāju aizsardzību orientētu pieeju.

[36] Tā 2025. gada 10. decembra atbildē[35] Ogres novada pašvaldība iesaisti iepriekš raksturotās satiksmes trokšņa problēmas risināšanā skaidro virspusēji, norādot, ka pašvaldībai par problēmas apzināšanu un risinājumiem nav bijusi nepieciešamība sazināties oficiālā līmenī ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Saziņa noritējusi vienīgi neformālā, darba līmenī būvprojekta izstrādes ietvaros.

[37] Trokšņu samazināšanas pasākumiem autoceļa A6 Ikšķiles posmā 2024. gada 18. aprīlī pašvaldība izsniedza tehniskos noteikumus "Trokšņa samazināšanas pasākumi gar valsts galveno autoceļu A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) Ikšķilē, posms 28,30 – 31,30 km", savukārt 2025. gada 24. oktobrī pašvaldība saskaņoja minēto būvprojektu. Iedzīvotāju iesniegumu,[36] kurš vienlaikus bija adresēts gan LVC, gan Ogres novada pašvaldībai, un kurā iedzīvotāji nepastarpināti lūdza pašvaldību pārstāvēt viņu intereses projekta (tostarp par vides trokšņa samazināšanas pasākumu ieviešanu) plānošanā un realizēšanā, Ogres novada pašvaldība esot pieņēmusi zināšanai, un nekāda atbilde iedzīvotājiem netika sniegta. Respektīvi pašvaldība pēc

[31] Satiksmes ministrijas 2026. gada 23. janvāra vēstule Nr. 04-02/239.
[32] Pašvaldību likums, 4. panta pirmā daļas 15. punkts.
[33] Teritorijas attīstības plānošanas likums, 12. pants.
[34] Tiesībsarga biroja 2025. gada 11. novembra vēstule Nr. 6-8/187.
[35] Ogres novada pašvaldības 2025. gada 10. decembra vēstule Nr. 2-5.1/3473.
[36] Ikšķiles iedzīvotāju 2023. gada 19. aprīļa kolektīvais iesniegums.

būtības **ignorēja Ikšķiles iedzīvotāju kolektīvo iesniegumu ar lūgumu par vides trokšņa mazināšanu**. Arī uz iesniedzēja atkārtotu iesniegumu pašvaldības atbilde bija izvairīga.

[38] Pašvaldības izpratne par savu līdzatbildību trokšņu mazināšanā ir aprobežojusies ar administratīvām un birokrātiskām darbībām - tehnisko noteikumu izsniegšanu (2024. gadā) un būvprojekta saskaņošanu (2025. gada oktobrī), neuzņemoties aktīvāku lomu vai līdzfinansējumu problemātikas risināšanai.

II Normatīvais regulējums un cilvēktiesību dimensija

[39] Latvijas kā Eiropas Savienības dalībvalsts likumdevēja rīcības brīvību nosaka un ierobežo gan Satversme, gan Eiropas Savienības tiesību normas, tostarp normas, kas attiecas uz tiesībām dzīvot labvēlīgā vidē. Lai Eiropas Savienībā nodrošinātu vienotu pieeju vides trokšņa novērtēšanai un pārvaldībai, 2002. gada 25. jūnijā tika pieņemta **Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību** (turpmāk – Vides trokšņa direktīva).[37]

[40] Neskatoties uz to, jaunākajā 2025. gada novērtējumā[38] Eiropas vides aģentūra secinājusi, ka Eiropas Savienībā no 2017. līdz 2022. gadam cilvēku skaits, kas pakļauti kaitīgam transporta trokšņa līmenim, ir samazinājies tikai nedaudz. Pēc aģentūras aplēsēm 2022. gadā aptuveni 106 miljoni cilvēku jeb vairāk nekā 20% Eiropas iedzīvotāju bija pakļauti ilgtermiņa kaitīgam transporta troksnim atbilstoši Vides trokšņa direktīvas sliekšņiem. Ceļu satiksme ir galvenais avots. Eiropā aptuveni 92 miljoni cilvēku ir pakļauti ceļu satiksmes trokšņa līmenim virs 55 dB Lden.[39]

[41] Saskaņā ar Vides trokšņa direktīvu rīcības plāni vides trokšņa pārvaldībai un, ja nepieciešams, samazināšanai jāizstrādā "galvenajiem autoceļiem" ar vairāk nekā 3 miljoniem transportlīdzekļu gadā.[40]

[42] Vides trokšņa direktīvas V pielikums paredz rīcības plānā iekļaujamo prasību minimumu. Šis minimums cita starpā prasa, lai rīcības plānā būtu paredzēta rīcība, kuru kompetentās iestādes paredzējušas veikt turpmāko piecu gadu laikā, ilglaicīga stratēģija, finanšu informācija (ja ir

[37] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību; OV L 189, 18.7.2002.
[38] Environmental noise in Europe 2025, EEA Report 05/2025, aplūkots 2026. gada 30. augustā.
[39] EEA, Exposure of Europe's population to environmental noise (Indicator), publ. 03.03.2025., aplūkots 2026. gada 30. augustā.
[40] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, 8. pants.

pieejama): budžeti, izmaksu lietderības novērtējums, izmaksu un ieņēmumu novērtējums, noteikumi, kas paredzēti, lai izvērtētu rīcības plāna īstenošanu un rezultātus. Noteikts, ka visos rīcības plānos jānovērtē, cik lielā mērā samazināsies to cilvēku skaits, kurus ietekmē troksnis (trokšņa radīti kairinājumi, trokšņa radīti miega traucējumi vai citi kairinājumi).[41] Direktīva paredz, ka vides trokšņa stratēģiskās kartes ir jāpārskata un jāatjauno ik pēc pieciem gadiem.

[43] Latvijā direktīvas normas ir pārņemtas, un viens no centrālajiem normatīvajiem aktiem vides trokšņa regulējumā šobrīd ir likums "Par piesārņojumu", kura 1. panta 12^{1}) punktā "**troksnis**" definēts kā gaisa vidē nevēlamas, traucējošas visu veidu skaņas, kas rada diskomfortu, ietekmē dzirdi un traucē akustisko saziņu.[42] Savukārt terminam "**vides troksnis**" likumā sniegts šāds skaidrojums - nevēlams vai kaitīgs cilvēka darbības radīts āra troksnis, piemēram, troksnis, ko rada transportlīdzekļi, ceļu satiksme, dzelzceļa satiksme, gaisa satiksme, troksnis, kas rodas rūpnieciskās darbības zonās, kā arī troksnis, ko rada šā likuma 1. pielikumā minētās piesārņojošās darbības (iekārtas).[43]

[44] Jautājums par trokšņa novērtēšanu un samazināšanu regulēts likuma $18.^{1}$ pantā, nosakot, ka attiecīgā transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs, konkrētajā gadījumā – LVC ir atbildīga par trokšņa kartēšanu un trokšņa stratēģisko karšu, kā arī rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādi gar valsts galvenajiem autoceļiem. Ministru Kabinetam savukārt dots pilnvarojums noteikt detalizētu regulējumu attiecībā uz trokšņa, tā kaitīgo seku novērtēšanas metodēm, tostarp arī noteikt prasības un kārtību satiksmes un rūpniecisko objektu radītā vides trokšņa novērtēšanai. Kā jau iepriekš atzinumā pieminēts, saskaņā ar Trokšņa pārvaldības noteikumiem 2022. gadā atjaunotas vides trokšņa stratēģiskās kartes valsts galvenā autoceļa A6 posmam Rīga – Ķegums, [44] kā arī izstrādāts "Rīcības plāns vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2024.- 2028.gadam."[45]

[45] Latvijā tiesu prakse par **satiksmes troksni** nav tik plaši attīstīta kā citās Eiropas valstīs, tomēr pēdējos gados ir vērojama skaidra tendence trokšņa jautājumus vērtēt kā **cilvēktiesību jautājumus**, nevis tikai tehnisku vides aizsardzības problēmu.

---

[41] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, V pielikums.
[42] Likums "Par piesārņojumu".
[43] Turpat, 1. panta 16) punkts.
[44] 2022. gada augusts "Trokšņa stratēģisko karšu izstrāde valsts galvenā autoceļa A6 posmam Rīga - Ķegums".
[45] Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai valsts autoceļu posmiem 2024.-2028. gadam; apstiprināts 2023. gada 5. septembrī ar LVC Tehniskās komisijas lēmumu.

[46] Kā norādījis Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments, "lai cilvēks būtu izolēts no citu cilvēku ietekmes, viņam būtu jādzīvo uz vientuļas salas tālu no apdzīvotām vietām, auto, kuģu un gaisa satiksmes ceļiem. Dzīvojot citur, cilvēkam līdz zināmai robežai jāpiecieš citu fizisku personu, kā arī juridisko personu radītie trokšņi, smakas un citi vides piesārņojumi. Minēto robežu demokrātiskā iekārtā parasti nosaka likums un no tā izrietošie normatīvie akti. Tomēr arī gadījumos, kad šāda robeža un/vai konkrēta valsts pārvaldes rīcība normatīvajos aktos nav noteikta, tā atvasināma no Satversmē garantētajām tiesībām uz veselību, dzīvību, privātās dzīves neaizskaramību un īpašumu."[46]

[47] Satversmes 115. pants nosaka: "Valsts aizsargā ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, sniedzot ziņas par vides stāvokli un rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu."[47]

[48] Apskatot vides trokšņa regulējumu Latvijā cilvēktiesību kontekstā, būtiski ņemt vērā līdzšinējās Latvijas Republikas Satversmes tiesas (turpmāk – Satversmes tiesa) atziņas saistībā ar Satversmes 115. pantā nostiprinātajām tiesībām uz labvēlīgu vidi. Satversmes tiesa ir norādījusi, ka vidi likumdevējs definē kā dabas, antropogēno un sociālo faktoru kopumu. Likumdevējs uz vidi raugās no "antropocentriska" viedokļa, proti, kā uz cilvēka vidi jeb tādu vidi, kas nepieciešama cilvēka izdzīvošanai un vajadzību apmierināšanai. **Tiesības dzīvot labvēlīgā vidē primāri aizsargā personu, tās intereses, proti, personas iespējas dzīvot tādā vidē, kurā tā var pilnvērtīgi, cilvēka cieņai atbilstoši funkcionēt un attīstīties.**[48]

[49] Īpaši nozīmīgs šajā kontekstā ir Satversmes tiesas spriedums lietā Nr. 2025-18-03, kurā tiesa atzina, ka valsts nav nodrošinājusi pienācīgu aizsardzību pret pārmērīgu izklaides radītu troksni. Satversmes tiesa secināja, ka troksnis ir piesārņojuma veids, kas var ietekmēt personas tiesības uz privātās dzīves un mājokļa neaizskaramību, kas aizsargātas ar Satversmes 96. pantu, tiesības uz veselības aizsardzību, kas garantētas Satversmes 111. pantā, kā arī tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, kas nostiprinātas Satversmes 115. pantā, un ka šīs tiesības ir vērtējamas to savstarpējā kopsakarā.[49] Lai arī minētajā lietā Satversmes tiesa vērtēja aizsardzību pret izklaides radītu troksni, nevis autoceļu radītu troksni, no spriedumā ietvertajām atziņām izrietošie personas pamattiesību aizsardzības principi ir attiecināmi uz trokšņa radīto ietekmi neatkarīgi no tā avota, ciktāl konkrētajā gadījumā

[46] Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departamenta 2013. gada 12. jūlija lēmums, lieta Nr. A420538712 (SKA-759/2013), 8.punkts.
[47] Latvijas Republikas Satversme, 115. pants.
[48] Satversmes tiesas 2017. gada 19. decembra spriedums lietā Nr. 2017-02-03, 19.1. punkts.
[49] Satversmes tiesas 2026. gada 14. aprīļa spriedums lietā Nr. 2025-18-03, 10.punkts.

troksnis būtiski ietekmē personas privāto dzīvi, mājokļa neaizskaramību vai veselību. Līdz ar to valstij no Satversmē nostiprinātajām pamattiesībām izriet **pozitīvs pienākums izveidot un nodrošināt efektīvu tiesisko regulējumu un aizsardzības mehānismus pret pārmērīgu troksni**, ja tas būtiski ietekmē šo pamattiesību īstenošanu.[50]

[50] Vienlaikus minētais spriedums turpina Satversmes tiesas judikatūru lietās, kurās vērtēti ar trokšņa pārvaldību un aizsardzību pret troksni saistīti jautājumi. Šajā kontekstā būtiskas ir Satversmes tiesas jau iepriekš paustās atziņas par Satversmes 111. pantā ietverto tiesību uz veselības aizsardzību saturu, proti, ka **šīs tiesības citastarp ietver arī personas tiesības uz veselīgiem vides apstākļiem**.[51] Vienlaikus Satversmes 111. pants un 115. pants nenoteic, kādā veidā valstij ir jārūpējas par tiesībām uz veselību un tiesībām uz dzīvi labvēlīgā vidē, tādēļ likumdevējam ir rīcības brīvība izvēlēties šā pienākuma izpildei piemērotākos līdzekļus, paredzot tos ārējos normatīvajos aktos.[52]

[51] Tāpat Satversmes komentāros, atsaucoties uz Eiropas Cilvēktiesību tiesas judikatūru, jau iepriekš norādīts, ka mājokļa neaizskaramības aizsardzība neaprobežojas tikai ar fizisku aizskārumu novēršanu, bet attiecas arī uz citiem traucējumiem, tostarp troksni, emisijām, smakām un citām iejaukšanās formām. Būtisks piesārņojums var negatīvi ietekmēt personas labklājību un traucēt tai pilnvērtīgi izmantot un baudīt savu mājokli tādējādi, ka tiek ietekmēta arī tās privātā un ģimenes dzīve.[53]

[52] Jāņem vērā, ka Satversmes 115. pantā noteiktās pamattiesības nav interpretējamas kā personas tiesības dzīvot absolūti neskartā vidē vai kā valsts pienākums nodrošināt šādu vidi. Darbības, kas vērstas uz dabiskās vai esošās vides pārveidošanu, pašas par sevi nav uzskatāmas par Satversmes 115. pantā noteikto pamattiesību ierobežojumu. Satversmes tiesa ir atzinusi, ka gan atsevišķu privātpersonu, gan visas sabiedrības ekonomiskās intereses nereti prasa pārveidot apkārtējo vidi, tostarp kultūrvidi un dabu. Tādējādi Satversmes 115. pants *a priori* neparedz pastāvošās vides nemainību un neliedz īstenot projektus, kas saistīti ar ekonomisko interešu īstenošanu. Gluži pretēji,

[50] Caics A., Gaujere R. Satversmes tiesas jaunākā judikatūra trokšņu pārvaldības jomā. Jurista Vārds 14.07.2026., Nr.7, 3.lpp.
[51] Satversmes tiesas 2017. gada 19. decembra sprieduma lietā Nr. 2017-02-03, 16. punkts.
[52] Meiere S., Čepāne I. Satversmes 115. panta komentārs (2011)// Latvijas Republikas Satversmes komentāri. VIII nodaļa. Cilvēka pamattiesības (727. lpp.), Latvijas Vēstnesis.
[53] Danovskis E., Ruķers M., Lībiņa-Egner I. Satversmes 96. panta komentārs (2011)// Latvijas Republikas Satversmes komentāri. VIII nodaļa. Cilvēka pamattiesības (264. lpp.), Latvijas Vēstnesis.

Satversmes 115. pants prasa nodrošināt līdzsvarotu un atbildīgu apkārtējās vides attīstību, kas ietver arī cilvēka dzīvei piemērotu apstākļu un sabiedrības labklājības nodrošināšanu.[54]

[53] Satversmes tiesa ir norādījusi, ka Satversmes 115. pantā pamattiesību līmenī ir nostiprināti **valsts pienākumi vides jomā**. Proti, valstij ir pienākums aizsargāt cilvēka tiesības dzīvot labvēlīgā vidē: 1) sniedzot informāciju par vides stāvokli; 2) rūpējoties par vides saglabāšanu; 3) rūpējoties par vides uzlabošanu. Satversmes 115. pantā paredzētās pamattiesības interpretējamas, ņemot vērā pastāvošās realitātes.[55]

[54] Īpaši vēlos akcentēt Satversmes tiesas norādīto, ka, **konstatējot būtiskus sabiedrības interešu aizskārumus, valsts institūcijām ir ne tikai tiesības, bet arī pienākums rīkoties.**[56] Turklāt Satversmes tiesa ir atzinusi, ka Satversmes 115. pantā lietotais termins **"valsts" nav interpretējams šauri, bet ar to saprotamas arī pašvaldības un citas atvasinātās publisko tiesību juridiskās personas, kurām kopīgi ar valsts pārvaldes iestādēm ir pienākums aizsargāt ikviena tiesības dzīvot labvēlīgā vidē, rūpējoties par tās saglabāšanu un uzlabošanu.**[57]

[55] Raugoties plašākā kontekstā, jānorāda, ka **Eiropas Cilvēktiesību tiesas** (turpmāk – ECT) judikatūrā trokšņa radītā ietekme netiek vērtēta tikai no medicīniskā kaitējuma aspekta. Vērtējot iespējamu iejaukšanos Eiropas Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas[58] (turpmāk – Konvencija) 8. pantā garantētajās tiesībās uz privātās un ģimenes dzīves, kā arī mājokļa neaizskaramību, ECT būtisku nozīmi piešķir tam, vai konkrētā trokšņa iedarbība pēc tās intensitātes, ilguma, atkārtošanās un citiem apstākļiem ir sasniegusi tādu līmeni, kas būtiski ietekmē personas iespējas pilnvērtīgi izmantot savu mājokli un baudīt privāto un ģimenes dzīvi.[59]

[56] Turklāt ECT judikatūra neparedz, ka cilvēktiesību aizskāruma konstatēšanai būtu obligāti nepieciešams pierādīt konkrētas slimības vai cita medicīniski diagnosticējama veselības kaitējuma esamību. Arī ilgstoša un būtiska trokšņa iedarbība, kas rada pastāvīgu diskomfortu, traucē miegu, izraisa stresu vai citādi negatīvi ietekmē personas ikdienas dzīves apstākļus un dzīves kvalitāti, atkarībā no konkrētās lietas apstākļiem var sasniegt tādu intensitāti, lai būtu pamats vērtēt

[54] Satversmes tiesas 2008. gada 17. janvāra sprieduma lietā Nr. 2007-11-03, 13. punkts.
[55] Satversmes tiesas 2011. gada 24. februāra sprieduma lietā Nr. 2010-48-03, secinājumu daļas 6.1.1., 6.1.2. punkts.
[56] Satversmes tiesas 2004. gada 9. marta sprieduma lietā Nr. 2003-16-05, secinājumu daļas 2. punkts un 2009. gada 6. jūlija sprieduma lietā Nr. 2008-38-03, 13. punkts.
[57] Satversmes tiesas 2008. gada 17. janvāra sprieduma lietā Nr. 2007-11-03, 11. punkts.
[58] Eiropas Padome. Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija.
[59] Kobylarz, N. (2025) Access to justice in cases related to noise pollution - the European Court of Human Rights.

iespējamu tiesību uz privātās un ģimenes dzīves, kā arī mājokļa neaizskaramību pārkāpumu Konvencijas 8. panta izpratnē.[60]

[57] Tādējādi trokšņa radītā ietekme nav reducējama vienīgi uz jautājumu par medicīniski konstatējamu kaitējumu veselībai. No cilvēktiesību aizsardzības viedokļa būtiski ir arī faktiskie dzīves apstākļi un tas, kā trokšņa iedarbība pēc tās rakstura, intensitātes un ilguma ietekmē personas iespēju netraucēti izmantot savu mājokli un īstenot privāto un ģimenes dzīvi.[61]

[58] ECT ir vērtējusi ar troksni saistītus jautājumus un konstatējusi Konvencijas 8. pantā garantēto tiesību pārkāpumus. Piemēram, no ECT sprieduma lietā **Deés pret Ungāriju** (2010)[62] izriet, ka prasītāja dzīvesvieta ilgstoši bija pakļauta intensīvas tranzīta satiksmes radītam troksnim un vibrācijai. Lai gan valsts bija veikusi atsevišķus pasākumus situācijas risināšanai, ECT minētajā spriedumā ir atzinusi, ka tie nav bijuši pietiekami, lai nodrošinātu personas tiesību uz privātās dzīves un mājokļa neaizskaramību efektīvu aizsardzību, un konstatēja Konvencijas 8. panta pārkāpumu. Līdzīgi ECT spriedumā lietā **Grimkovskaya pret Ukrainu**[63] (2011) ECT ir vērtējusi intensīvas kravas transporta satiksmes radīto troksni un gaisa piesārņojumu dzīvojamā teritorijā. ECT minētajā spriedumā ir uzsvērusi valsts pienākumu veikt atbilstošus pasākumus, lai aizsargātu iedzīvotājus no ilgstošas un būtiskas vides ietekmes, un ir konstatējusi Konvencijas 8. panta pārkāpumu. Savukārt ECT spriedumā lietā **Kapa un citi pret Poliju**[64] (2021) ECT ir vērtējusi automaģistrāles radītā trokšņa ietekmi un ir pārbaudījusi, vai valsts, īstenojot ar infrastruktūras attīstību saistītas intereses, bija nodrošinājusi taisnīgu līdzsvaru starp šīm interesēm un iedzīvotāju tiesībām uz privātās dzīves un mājokļa neaizskaramību. No minētā ECT sprieduma izriet, ka valstij ir pienākums nodrošināt efektīvus pasākumus iedzīvotāju aizsardzībai pret būtisku un ilgstošu trokšņa ietekmi, vienlaikus ievērojot taisnīgu līdzsvaru starp sabiedrības interesēm infrastruktūras attīstībā un personas tiesībām uz privātās dzīves un mājokļa neaizskaramību. Pretējā gadījumā var tikt identificēts Konvencijas 8. panta pārkāpums.

---

[60] Council of Europe, European Court of Human Rights (15.03.2026) Guide to the case-law of the European Court of Human Rights - Environment.
[61] Turpat.
[62] Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2010. gada 9. novembra spriedums lietā Deés v. Hungary (iesniegums *2345/06*), 24. punkts.
[63] Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2011. gada 21. jūlija spriedums lietā Grimkovskaya v. Ukraine (iesniegums *38182/03*), 73. punkts.
[64] Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2021. gada 14. oktobra spriedums lietā Kapa and Others v. Poland (iesniegums *75031/13*)

[59] Saskaņā ar ECT judikatūru katrā gadījumā nav nepieciešams pierādīt konkrētas saslimstības esamību un tās rašanos pašu par sevi. **Vides piesārņojuma vai trokšņa radīts aizskārums var būt nozīmīgs Konvencijas 8. panta izpratnē arī tad, ja tā sekas izpaužas personas labklājības, privātās dzīves, miega, atpūtas vai iespējas netraucēti izmantot savu mājokli aizskārumā**. Vienlaikus ir nepieciešams **pierādāms cēloņsakarības elements starp attiecīgo vides faktoru un tā radīto ietekmi uz personas privāto dzīvi vai mājokļa izmantošanu**.

[60] Tāpēc Ikšķiles gadījumā cilvēktiesību aizsardzības argumentācijā iedzīvotājiem būtiski būtu pierādīt ne tikai trokšņa faktiskos līmeņus un to iespējamo pārsniegumu, bet arī trokšņa **ilgumu, regularitāti, intensitāti un konkrēto ietekmi uz iedzīvotāju ikdienas dzīvi** – jo īpaši uz miegu, atpūtu, iespēju netraucēti izmantot mājokli un kopējo dzīves kvalitāti. Šo apstākļu dokumentēšana ļautu izvērtēt ne tikai paša trokšņa esamību, bet arī to, vai tā radītie traucējumi ir sasnieguši tādu smaguma pakāpi, lai uz tiem attiektos Konvencijas 8. pants.

III Vērtējums un secinājumi

Valsts pozitīvais pienākums aizsargāt personas no pārmērīga vides trokšņa

[61] Kā iepriekš izvērsti tika apskatīts, ECT judikatūrā ir nostiprināta atziņa, ka valsts pozitīvais pienākums atbilstoši Konvencijas 8. pantam neaprobežojas ar pasīvu pārkāpuma konstatēšanu, bet ietver arī pienākumu veikt saprātīgus un efektīvus pasākumus personas tiesību uz privāto un ģimenes dzīvi aizsardzībai. Valstij un tās institūcijām ir aktīvs pienākums veikt samērīgus, savlaicīgus un efektīvus pasākumus trokšņa piesārņojuma mazināšanai. Šajā lietā LVC ir atzinuši gan ilgstošu trokšņa līmeņa pārsniegumu, gan būtisku ietekmēto personu loku un risinājumu nepieciešamību, izstrādājot attiecīgu būvprojektu. Faktisko apstākļu atzīšana norāda uz to, ka valstij ir iestājies pienākums rīkoties, tādēļ var tikt vērtēts, vai turpmākā valsts rīcība ir bijusi tiesiska un efektīva.

[62] Izvērtējot Pārbaudes lietas ietvaros apkopotos materiālus par paaugstinātu vides trokšņa līmeni Ikšķilē, valsts galvenā autoceļa A6 Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) tiešā tuvumā, secināms, ka problemātika ir objektīvi pamatota un lielā mērā saistāma ar vēsturiski izveidojušos situāciju – galvenās nozīmes autoceļa izbūvi tuvu dzīvojamai apbūvei, ko laika gaitā ir pastiprinājusi satiksmes intensitātes palielināšanās, kā arī ilgstoša efektīva risinājuma atlikšana. No pārbaudes materiāliem izriet, ka attiecīgajā teritorijā satiksmes radītais troksnis pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus, atbildīgajām valsts un pašvaldības iestādēm tas ir

zināms un attiecīgās teritorijas iedzīvotāji ilgstoši ir pakļauti paaugstināta ceļu satiksmes radītā vides trokšņa iedarbībai.

[63] Inspekcijas sniegtā informācija apstiprina, ka satiksmes radītā trokšņa pārsniegumi šajā teritorijā ir konstatēti jau iepriekš un atspoguļoti arī trokšņa stratēģiskajās kartēs, kas izstrādātas valsts autoceļu posmiem ar satiksmes intensitāti, kas pārsniedz trīs miljonus transportlīdzekļu gadā. Inspekcija vairākkārt ir vērsusi uzmanību uz ilgstošas paaugstināta trokšņa iedarbības iespējamo nelabvēlīgo ietekmi uz cilvēku veselību un dzīves kvalitāti.

[64] Atbildīgā institūcija – LVC - atbilstoši Vides trokšņa direktīvas prasībām ir veikusi atsevišķus pasākumus problemātisko situāciju konstatēšanai, rīcības plānu izstrādei un atsevišķu problēmu risināšanai – konkrētā gadījumā, troksni slāpējošas sienas būvprojekta izstrāde Ikšķiles posmam uzsākta 2023. gadā.[65]

[65] Vienlaikus jānorāda, ka būvprojekta izstrāde uzsākta ar ievērojamu laika nobīdi pēc iedzīvotāju sākotnējām sūdzībām un 2025. gadā iedzīvotājiem paziņots, ka tā īstenošana tiek atlikta uz nezināmu laiku. Lai gan valsts atbildīgās institūcijas šo kavēšanos skaidro ar prioritāšu noteikšanu un ierobežotu finansējumu, tiek aizmirsts, ka iedzīvotāju tiesību uz labvēlīgu vidi nodrošināšana prasa savlaicīgu un efektīvu rīcību.

[66] Būtisks pozitīvs pavērsiens Pārbaudes lietā iezīmējās 2026. gada jūnijā, kad, atbildot uz Tiesībsarga biroja atkārtotu pieprasījumu, LVC apstiprina, ka ir piešķirts finansējums A6 pārbūves projekta īstenošanai 2026. – 2027. gadā.

[67] Līdz ar to secināms, ka atbildīgās institūcijas ir sākušas rīkoties aktīvāk savas kompetences ietvaros, tomēr veiktie pasākumi joprojām nav pilnībā novērsuši iedzīvotāju norādīto problemātiku un nav nodrošinājuši tādu vides kvalitāti, kas pilnvērtīgi atbilstu iedzīvotāju tiesībām dzīvot labvēlīgā vidē.

Finansiālo resursu trūkuma juridiskais novērtējums

[68] Kā iepriekš atzinumā esmu vērsusi uzmanību, Satversmes tiesa vairākkārt ir uzsvērusi, ka Satversmē noteiktās pamattiesības nedrīkst būt deklaratīvas. Ir jānodrošina arī to praktiska īstenošana.[66]

---

[65] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2023. gada 5. septembra vēstule Nr.2.1./15477.
[66] Satversmes tiesas 2008. gada 9. maija sprieduma lietā Nr. 2007-24-01, 12. punkts.

[69] LVC un Satiksmes ministrija vairākkārt atsaucas uz nepietiekamu finansējumu. Tomēr no publisko tiesību un cilvēktiesību perspektīvas vispārīga atsauce uz budžeta līdzekļu nepietiekamību, pat ja pamatota ar vispārīgiem skaitļiem, pati par sevi neatbrīvo valsti no pienākuma nodrošināt pamattiesību aizsardzību un nekalpo par pietiekamu pamatojumu ilgstošam pamattiesību ierobežojumam. Lietas tiesiskajā izvērtējumā izšķiroša nozīme ir termiņam, kurā valsts ir apzinājusies tiesību aizskārumu, faktiski veiktajām darbībām situācijas novēršanai, kā arī resursu sadales prioritāšu objektīvajam pamatojumam.

[70] Atbildē Tiesībsarga birojam LVC skaidro, ka finansējums trokšņa jautājumu risināšanai, tai skaitā rīcības plānos iekļauto pasākumu īstenošanai, nav papildus piešķirts, un trokšņa pasākumu realizēšana ir veikta ierobežotā apjomā pieejamā autoceļu finansējuma ietvaros. Sistemātiska **trokšņu samazināšanas pasākumu realizācija esot iespējama tikai atsakoties no citu sabiedrībai svarīgu projektu realizācijas**, piemēram, apdzīvotu vietu, kurās atrodas pagastu pārvaldes savienošana ar novadu centru pa autoceļu ar labā stāvoklī esošu melno segumu [..] vai satiksmes drošības uzlabošanas projektu realizācijas.[67]

[71] Manā ieskatā šāda pieeja ir fundamentāli nepareiza un labas pārvaldības principam neatbilstoša. No šādas nostājas izriet, ka iedzīvotājiem, kuri jau ilgstoši ir norādījuši uz vides trokšņa problēmu, būtu jājūtas vainīgiem par to, ka, risinot šo "it kā mazāk svarīgo" trokšņu problemātiku, jācieš būs citiem iedzīvotājiem. Visupirms šāda retorika rada iespaidu, ka uzņēmumam nav vēlmes vai spējas veikt nepieciešamo projektu un finanšu plānošanu ilgtermiņā. Saskatu, ka uzņēmumam, tieši pretēji, informācija par plānotajiem vides trokšņa samazināšanas un citiem vides uzlabošanas pasākumiem būtu padarāma pēc iespējas atklātāka, pieejamāka un sabiedrībai saprotamāka. Pārbaudes lietas gaitā atklājās, ka informācija par atsevišķiem uzņēmuma īstenotajiem vai plānotajiem pasākumiem iedzīvotājiem un citām ieinteresētajām personām nav bijusi viegli pieejama. Piemēram, informācija par būvprojektu autoceļa A6 Salaspils posmam, kura izstrādē tika ieguldīti finanšu līdzekļi, bet kas vēlāk tika atzīts par nevajadzīgu, iesniedzējam bija īpaši jāizprasa. Tā nebija brīvi pieejama. Minētā būvprojekta izstrādes ietvaros bija paredzēti trokšņa samazināšanas pasākumi gar A6 autoceļu aptuveni 1,5 km garumā, un tā līgumcena bija 25 640 EUR bez PVN.[68]

[67] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2025. gada 23. oktobra vēstule Nr.2.1./19499.
[68] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2025. gada 16. jūnija vēstule Nr.2.1./11195.

[72] Arī Tiesībsarga birojam informāciju par programmu "Vides trokšņu samazināšana valsts autoceļiem 2025.–2027. gads" bija nepieciešams speciāli pieprasīt no Satiksmes ministrijas. No programmas izriet, ka LVC katrā no minētajiem gadiem ir paredzējusi viena būvprojekta izstrādi, katram projektam plānojot 60 500 EUR. Savukārt, paskaidrojumā, kādēļ trim dažādiem projektiem, kas paredzēti dažādos autoceļos, noteikts vienāds finansējuma apmērs, Satiksmes ministrija norādīja, ka minētās "izmaksas ir aptuvenas" un balstītas uz vēsturisko iepirkumu rezultātiem. Vienlaikus uzņēmums skaidroja, ka izmaksas tiek plānotas tā, lai pēc būvprojekta iepirkuma faktiskā līgumcena nepārsniegtu programmā paredzēto finansējumu.[69]

[73] Šāds skaidrojums pats par sevi var būt saprotams no budžeta plānošanas viedokļa, tomēr, vērtējot konkrētos Pārbaudes lietas ietvaros Tiesībsarga biroja rīcībā nonākušos datus, nav pietiekami skaidri saskatāms, kā noteiktais finansējuma apmērs ir pamatots ar katra konkrētā projekta faktiskajām vajadzībām un paredzamo izmaksu struktūru. Īpaši būtiski tas ir situācijā, kad runa ir par ilgstošu vides trokšņa problemātikas risināšanu un nepieciešamību plānot tam atbilstošus pasākumus ilgtermiņā.

[74] Konkrētajā gadījumā labas pārvaldības principa ietvarā nepieciešami uzlabojumi, jo īpaši attiecībā uz informācijas pieejamību un pārskatāmību, pasākumu un tiem nepieciešamā finansējuma ilgtermiņa plānošanu, kā arī spēju salāgot izvēlētā finansējuma apmēru ar konkrētu projektu faktiskajām vajadzībām.

[75] Lai nodrošinātu Satversmē nostiprināto tiesību uz labvēlīgu vidi efektīvu īstenošanu, atbildīgajām institūcijām nepieciešams detalizētāk plānot finansējuma piesaisti un izlietojumu rīcības plānā paredzētu būvprojektu izstrādei un turpmākai to realizēšanai. Bez tam būtu nepieciešams **izvērtēt jēgpilnu pagaidu trokšņa ierobežošanas pasākumu īstenošanu** gadījumos, kur risinājums pārskatāmā nākotnē iedzīvotājiem nav sagaidāms.

[76] Juridiski nozīmīgi ir jautājumi - cik ilgi valsts ir zinājusi par pārkāpumu, kādi pasākumi faktiskai situācijas uzlabošanai ir veikti, vai izvēlētās prioritātes ir objektīvi pamatotas.

[77] Saskatu **problēmas arī Inspekcijas rīcībā un iedzīvotājiem sniegtajā atbildē**, ka **neesot lietderīgi organizēt trokšņa līmeņa mērījumus** Ikšķiles iedzīvotāju dzīvojamajās mājās, kuras atrodas autoceļa A6 tuvumā, jo trokšņa stratēģiskajās kartēs ir jau prognozējami vides trokšņa

[69] Satiksmes ministrijas 2026. gada 23. janvāra vēstule Nr. 04-02/239, 2.lpp.

līmeņa pārsniegumi. Kā iepriekš norādīts, saskaņā ar šobrīd spēkā esošo tiesisko regulējumu Inspekcijas kompetencē ir satiksmes radītā trokšņa robežlielumu ievērošanas kontrole dzīvojamajās telpās un guļamtelpās. Līdz ar to atteikšanās veikt trokšņa līmeņa mērījumus, pamatojoties vienīgi uz stratēģisko trokšņa karšu datiem, rada situāciju, kurā **iedzīvotājiem tiek liegta iespēja izmantot paredzēto valsts uzraudzības mehānismu, lai konkrētajā dzīvesvietā objektīvi konstatētu faktisko trokšņa līmeni un tā atbilstību normatīvajos aktos noteiktajiem robežlielumiem**.

Šādu faktisko mērījumu veikšanai ir būtiska nozīme arī iedzīvotāju turpmākā tiesību aizsardzībā, jo tie var sniegt objektīvus pierādījumus par iespējamu normatīvo prasību pārkāpumu konkrētajās dzīvesvietās. Tādējādi faktiskā trokšņa līmeņa kontrole būtu nozīmīga, lai vispusīgi un pēc iespējas objektīvāk izvērtētu ne tikai trokšņa problēmas faktiskos apmērus, bet arī valsts un kompetento institūciju rīcības atbilstību to pienākumiem pārbaudes lietā konstatēto apstākļu risināšanā.

[78] Vienlaikus lielā mērā varu piekrist Inspekcijas paustajam viedoklim, ka VSIA "Latvijas Valsts ceļi" iespējas realizēt pasākumus vides trokšņa samazināšanai ir atkarīgas no valsts piešķirtā budžeta apjoma un rīcības plānā vērtēto pasākumu ieviešanai ir nepieciešams gan Satiksmes ministrijas, gan arī likumdevēja atbalsts.

Skarto Iedzīvotāju skaita kritērijs nav bijis izšķirošais prioritāšu noteikšanā

[79] Vērtējot LVC rīcību, nosakot prettrokšņa pasākumu secību 2019.-2023. gada plānā, secināms, ka ietekmēto iedzīvotāju skaitam nav tikusi piešķirta izšķiroša nozīme, lai gan Ikšķilē paaugstināta vides trokšņa ietekmei pakļauto personu skaits būtiski pārsniedza citu prioritāri virzīto teritoriju rādītājus – attiecīgi 2748 personas Ikšķilē un 794 personas Gaujas ciemā. Tā vietā par būtisku prioritāšu noteikšanas kritēriju tika izmantots teritorijas klasifikācijas kritērijs, kas saistīts ar apbūves izveidošanas laiku. Šāda prioritāšu noteikšanas pieeja rada pamatotus jautājumus par tās atbilstību labas pārvaldības, vienlīdzības un samērīguma principiem, ciktāl, nosakot prettrokšņa pasākumu īstenošanas secību, nav pienācīgi ņemts vērā konkrētās problēmas skarto personu skaits un līdz ar to arī iespējamā sabiedrības interešu aizskāruma apmērs.

[80] No labas pārvaldības viedokļa pamatots ir iesniedzēja izvirzītais jautājums, vai šāda pieeja prioritāšu noteikšanā ir pietiekami objektīva un samērīga, jo īpaši situācijā, kad dažādās teritorijās paaugstināta vides trokšņa ietekmei pakļauto iedzīvotāju skaits būtiski atšķiras.

Manā ieskatā konkrētajā gadījumā atbilde ir noliedzoša. Kritērijam, kas saistīts ar apbūves izveidošanas laiku, nebūtu piešķirama noteicoša nozīme, īpaši ņemot vērā, ka Ikšķiles teritorijā apbūve, kurā dzīvojošie iedzīvotāji visbūtiskāk pakļauti satiksmes radītā trokšņa ietekmei, vēsturiski ir izveidojusies agrāk. Tādējādi šāda prioritāšu noteikšanas pieeja, nepietiekami ņemot vērā ietekmēto personu skaitu un faktiskās trokšņa ietekmes apmēru, nav uzskatāma par pietiekami objektīvu un samērīgu un neatbilst pamattiesību efektīvas aizsardzības prasībām.

Kompetences sadalījums un pašvaldības līdzatbildība

[81] Saistībā ar Ogres novada pašvaldības iespējamu atbalstu iedzīvotājiem problēmsituācijas risināšanai secinu, ka pašvaldība pēc būtības nav izvērtējusi Ikšķiles vairāk kā 80 iedzīvotāju parakstītajā kolektīvajā iesniegumā[70] ietverto problemātiku un nav sniegusi pēc būtības atbildi uz tajā ietvertajiem jautājumiem un lūgumiem. Tā vietā pašvaldība, atsaucoties uz formālu apstākli – to, ka kolektīvais iesniegums bija adresēts arī VSIA "Latvijas Valsts ceļi" –, pieņēma to vienīgi zināšanai.

[82] Kaut arī trokšņa problēma ir ilggadēja un pašvaldībai zināma, pašvaldība atzīst, ka kopš 2023. gada tai nav bijusi arī nepieciešamības oficiāli sazināties ar LVC, lai iestātos par iedzīvotāju interesēm. Saziņa noritējusi vienīgi neformālā, darba līmenī trokšņa sienas būvprojekta izstrādes ietvaros. Vēlāk pašvaldība pasīvi pieņem LVC un valsts budžeta finansējuma trūkuma argumentus, atzīstot, ka trokšņu sienu izbūve notiks tikai nenoteiktā nākotnē "ja būs pieejams finansējums".

[83] Šajā lietā ir noskaidrots un par to nepastāv strīds, ka iesniedzējs norāda uz situāciju pašvaldības teritorijā, kurā daļa privātmāju apbūves ir izveidojusies jau pirms attiecīgā autoceļa izbūves. Tādēļ pašvaldības līdzšinējai pasivitātei attiecībā uz vēsturiski izveidojušos situāciju zināmā mērā varētu būt izskaidrojums, jo pašvaldība nav atbildīga par plānošanas kļūdām, kuras pieļautas vēl pirms trokšņa regulējuma pieņemšanas. Tomēr šāds apstāklis pats par sevi nevar attaisnot pašvaldības pasivitāti pašreizējās situācijas risināšanā. **Tieši pretēji – no labas pārvaldības principa izriet nepieciešamība pašvaldībai aktīvi iesaistīties tādas ilgstošas problēmas risināšanā, kas būtiski ietekmē tās iedzīvotāju dzīves kvalitāti un tiesības uz labvēlīgu dzīves vidi.**

[84] LVC sniegtajā skaidrojumā ir ieskicēta dalīta atbildība par trokšņa aizsardzības pasākumiem, norādot, ka attiecībā uz apbūvi, kas valsts autoceļu tuvumā izveidota pēc 2004. gada, atbildība par atbilstošu trokšņa aizsardzības risinājumu nodrošināšanu gulstas uz pašvaldību un nekustamo

[70] Ikšķiles iedzīvotāju 2023. gada 19. aprīļa kolektīvais iesniegums.

īpašumu attīstītājiem. LVC konkrēti norādījis, ka Ikšķilē pēc 2004. gada autoceļa A6 tuvumā tā kreisajā pusē ir īstenota dzīvojamā apbūve Ādamlaukos, kā arī teritorijas plānošanas dokumentos paredzēta iespēja turpmāk paplašināt dzīvojamo apbūvi autoceļa A6 tuvumā, pamatojoties uz 2021. gadā izstrādāto Ikšķiles novada teritorijas plānojumu. [71]

[85] Šādos apstākļos būtu pamats atsevišķi vērtēt pašvaldības teritorijas plānošanas procesa atbilstību normatīvo aktu prasībām, tostarp to, vai, izstrādājot un apstiprinot teritorijas attīstības dokumentus, pašvaldība ir savlaicīgi un pienācīgi izvērtējusi ar autoceļa radīto vides troksni saistītos riskus un ņēmusi tos vērā teritorijas plānošanas risinājumos. Īpaši būtu vērtējams, vai, pieļaujot jaunas dzīvojamās apbūves attīstību autoceļa A6 tuvumā, ir pienācīgi ņemts vērā pastāvošais trokšņa līmenis un paredzēti atbilstoši trokšņa ietekmes novēršanas vai mazināšanas pasākumi. Tomēr šie jautājumi pārsniedz šīs Pārbaudes lietas ietvaru un tās ietvaros netiks vērtēti. To izvērtēšanai būtu nepieciešama atsevišķa pašvaldības teritorijas plānošanas procesa un tajā pieņemto lēmumu tiesiskuma pārbaude.

IV Ieteikumi

Saskaņā ar Tiesībsarga likuma 25. panta pirmo un otro daļu pabeidzu pārbaudes lietu Nr. 2025-47-22B un **aicinu visas kompetentās valsts un pašvaldības institūcijas** ņemt vērā atzinumā sniegto vērtējumu un turpmākā darbībā ievērot gan labas pārvaldības principu, gan Satversmē garantētās cilvēka tiesības netraucēti izmantot savu mājokli un īstenot privāto un ģimenes dzīvi labvēlīgā vidē.

1. Pozitīvi vērtēju uzsākto būvprojekta realizāciju un VSIA "Latvijas Valsts ceļi" apņemšanos 2027. gada pavasarī abās autoceļa A6 pusēs uzstādīt prettrokšņu sienu. Aicinu nodrošināt būvdarbu pabeigšanu plānotajā termiņā bez nepamatotas kavēšanās. **Lūdzu VSIA "Latvijas Valsts ceļi" informēt Tiesībsarga biroju par darbu izpildi ne vēlāk kā līdz 2027. gada 31. jūlijam.**
2. Lai sabiedrība varētu pilnvērtīgi sekot līdzi VSIA "Latvijas Valsts ceļi" vides trokšņu samazināšanas plānu īstenošanai, ir būtiski nodrošināt tās savlaicīgu informēšanu par konkrēti plānotajiem darbiem un to izpildes termiņiem. Ņemot vērā, ka tiesības uz patiesu, pilnīgu un nepastarpinātu informāciju ir būtiska vides tiesību sastāvdaļa, **aicinu VSIA "Latvijas Valsts ceļi" uzlabot komunikāciju ar sabiedrību plānoto vides trokšņu samazināšanas rīcības plānu un**

[71] VAS "Latvijas Valsts ceļi" 2025. gada 23. oktobra vēstule Nr.2.1./19499.

izstrādāto programmu ietvaros, īpašu vērību veltot tiem objektiem, par kuriem tiek saņemtas iedzīvotāju sūdzības.

3. **Satiksmes ministriju aicinu izvērtēt** atzinuma [28] rindkopā norādītos trīs VAS "Latvijas Valsts ceļi" priekšlikumus **un sniegt viedokli par to nepieciešamību un iespēju tos īstenot**, tostarp, ja nepieciešams, rosinot attiecīgus grozījumus normatīvajos aktos. Izvērtējumā lūdzu ņemt vērā nepieciešamību novērst situācijas, kurās jaunas dzīvojamās apbūves attīstīšana transporta infrastruktūras tuvumā rada vai palielina iedzīvotāju pakļautību vides troksnim, kā arī nepieciešamību jau teritorijas plānošanas un apbūves attīstības stadijā skaidri noteikt atbildību par iespējamo trokšņa ietekmi un tās mazināšanai nepieciešamajiem pasākumiem. Lūdzu sniegt atbildi **līdz 2026. gada 31.decembrim**.
4. **Aicinu Veselības inspekciju nodrošināt iedzīvotājiem iespēju izmantot normatīvajos aktos paredzēto satiksmes radītā trokšņa robežlielumu kontroles mehānismu** arī gadījumos, kad stratēģiskajās trokšņa kartēs attiecīgajā teritorijā jau ir prognozēti trokšņa līmeņa pārsniegumi. Lēmumu par faktiskā trokšņa līmeņa mērījumu veikšanu pieņemt, izvērtējot konkrētos apstākļus un iedzīvotāju nepieciešamību objektīvi konstatēt trokšņa līmeni dzīvojamajās telpās un guļamtelpās un tā atbilstību normatīvajos aktos noteiktajiem robežlielumiem.

Noslēgumā vēlos uzsvērt, ka Latvijas Republikas Satversmes ievada piektās rindkopas trešais teikums noteic: "Ikviens rūpējas par sevi, saviem tuviniekiem un sabiedrības kopējo labumu, **izturoties atbildīgi** pret citiem, nākamajām paaudzēm, **vidi un dabu**." Šī norma atspoguļo indivīda pienākumus Latvijas sabiedrībā, nosakot personas vietu un lomu tajā, tostarp pienākumu atbildīgi izturēties pret vidi un dabu. Tādēļ augstu novērtēju Ikšķiles iedzīvotāju līdzdalību šīs problēmas aktualizēšanā un **izsaku sirsnīgu pateicību iesniedzējam un viņa ģimenes locekļiem par aktīvu pilsonisko rīcību.** Pateicos arī par izrādīto pacietību un sapratni, gaidot problēmas risinājumu, kas šajā gadījumā kalpo arī plašākām sabiedrības interesēm - veicinot ceļu satiksmes drošību un aizsargājot cilvēku dzīvību, veselību un īpašumu.

Ar cieņu

tiesībsardze Karina Palkova