



RĪGAS DOMES
MĀJOKĻU UN VIDES
DEPARTAMENTS



Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā
2017. - 2022. gadam 4. pielikums

Tehniskie pasākumi vides trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeņa samazināšanai



Ielu tīkla pilnveidošana

Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam sniegto informāciju, esošais maģistrālo ielu tīkls Rīgas aglomerācijā ir fragmentārs, tāpēc lielākā daļa Rīgā iebraucošā autotransporta nonāk pilsētas centrā, palielinot gaisa un trokšņa piesārņojuma līmeni. Šo tēzi apstiprina arī rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā izstrādes ietvaros veiktais trokšņa radīto kaitīgo seku novērtējums un veiktie aprēķini prioritāro akustiskā diskomforta zonu noteikšanai, kas liecina par to, ka nozīmīgākais autotransporta radītais trokšņa piesārņojuma līmenis un augsts ietekmēto iedzīvotāju skaits ir novērojams pilsētas centrālās daļas apkaimēs – Centrs, Avoti, Grīziņkalns, Skanste, Brasa un Pētersala – Andrejsala. Lai uzlabotu esošo situāciju, Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā ir izvirzīts mērķis – samazināt autotransporta plūsmu, tādējādi samazinot gaisa un trokšņa piesārņojumu. Šī mērķa sasniegšanai ir nepieciešams pilnveidot maģistrālo ielu tīklu, nodrošinot transportam ērtus koridorus pilsētas centrālās daļas apbraukšanai. Līdzīga situācija ir novērojama Sarkandaugavas apkaimē, kur šobrīd visintensīvāk izmantotie ielu posmi šķērso dzīvojamās apbūves teritorijas.

Lai uzlabotu esošo situāciju, Rīgas pašvaldība nākamo 5 gadu laikā plāno realizēt 3 liela mēroga ielu tīkla pilnveidošanas projektus:

- “Austrumu maģistrāles” posma Ieriķu iela – Vietalvas iela izbūve;
- Zemgales virziena maģistrālā transporta mezgla posma Bauskas iela – Ziepniekkalna iela izbūve;
- Satiksmes pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga–Skulte ar pievedceļiem izbūve;

Projekta “Austrumu maģistrāle” posma Ieriķu iela – Vietalvas iela galvenais mērķis ir pabeigt Austrumu maģistrāles izbūvi, kas savienos Dienvidu tiltu ar perspektīvo Ziemeļu transporta koridoru, izveidojot ērtu pieslēgumu labā krasta ostas teritorijām un Rīgas vēsturiskā centra apvedceļu. Projekta ieviešanas rezultātā tiks uzlabotas Rīgas pilsētas apkaimju transporta infrastruktūras saiknes un mazināts maģistrālo ielu fragmentārais raksturs, un tiks izveidoti priekšnosacījumi kravas transporta kustības ierobežošanai pilsētas centrālajā daļā.

Zemgales virziena maģistrālā transporta mezgla posma Bauskas iela – Ziepniekkalna iela izbūves galvenais mērķis ir pilnveidot pilsētas maģistrālo ielu tīklu, nodrošinot valsts galvenā autoceļa A8 Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene) ērtu savienojumu ar pilsētas transporta loku. Pasākuma izpildes rezultātā tiks pabeigta maģistrālo pievedceļu izbūve Dienvidu tiltam. Dienvidu tilta maģistrālie pievedceļi uzņems Zemgales virziena galvenās tranzīta plūsmas, atslogojot gan pilsētas centra ielas, gan Salu, Akmens un Vanšu tiltus pār Daugavu.

Satiksmes pārvada pār dzelzceļa līniju Rīga–Skulte ar pievedceļiem izbūves galvenais mērķis ir izveidot jaunu transporta mezglu, kas savienos Austrumu pārvadu ar Tvaika ielu, kā arī pārbūvēt Tvaika ielu, nodrošinot ērtāku piekļuvi ostas teritorijām Kundziņsalā, Sarkandaugavā un

Jaunmīlgrāvī, kā arī samazinot tranzīta transporta slodzi Sarkandaugavā. Satiksmes pārvada izbūves rezultātā tiks radīti priekšnosacījumi kravas transporta kustības ierobežošanai pilsētas centrālajā daļā.



Paredzams, ka plānotās ielu tīkla pilnveidošanas un satiksmes novirzīšanas uz maģistrālo ielu tīklu rezultātā samazināsies trokšņa piesārņojuma līmenis akustiskā diskomforta zonās Centrs, Avoti, Grīziņkalns, Maskavas forštate, Pētersala, Cēsu iela, Klīversala, Miera iela un Tilta ielā. Trokšņa piesārņojuma līmeņa samazinājums ir atkarīgs no transporta kustības intensitātes izmaiņām un noteiktajiem ierobežojumiem kravas transporta kustībai. Paredzams, ka nozīmīgākās trokšņa līmeņa izmaiņas varētu būt novērojams Tilta ielas akustiskā diskomforta zonā, kur, samazinoties kravas transporta tranzīta satiksmes intensitātei par ~80%, trokšņa līmenis samazināsies par ~2,5 dB (A). Līdz 2 dB (A) liels trokšņa piesārņojuma līmeņa samazinājums sagaidāms Krasta ielas, 11. novembra krastmalas, Eksporta ielas, Duntē ielas, Senču ielas, Pērnavas ielas, Vienības gatves tuvumā.

Kopējais nepieciešamais finansējums plānoto transporta infrastruktūras objektu izbūvei un pārbūvei pārsniedz 180 milj. EUR. Paredzams, ka plānoto infrastruktūras objektu izbūvei tiks izmantoti līdzekļi gan no Rīgas pašvaldības budžeta, gan no ES struktūrfondiem. Plānoto infrastruktūras projektu izbūvi organizēs un vadīs Rīgas domes Satiksmes departaments.

Ierobežojumi kravas transporta kustībai



Kravas automašīnu kustība ir viens no nozīmīgākajiem trokšņa avotiem Rīgas aglomerācijā. Vidēji vienas kravas automašīnas radītais trokšņa līmenis ir ekvivalents 23 vieglo automašīnu radītajam trokšņa līmenim, tādēļ ielu posmos, kur kravas automašīnu kustības intensitāte pārsniedz 6% no kopējās transportlīdzekļu kustības intensitātes, kravas automašīnu radītais trokšņa piesārņojums ir dominējošs. Šobrīd kravas transporta kustības intensitāte pārsniedz 6% no kopējās transportlīdzekļu kustības intensitātes lielā daļā pilsētas B, C un D kategorijas ielu, tajā skaitā, ielu posmos, kas šķērso dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas.

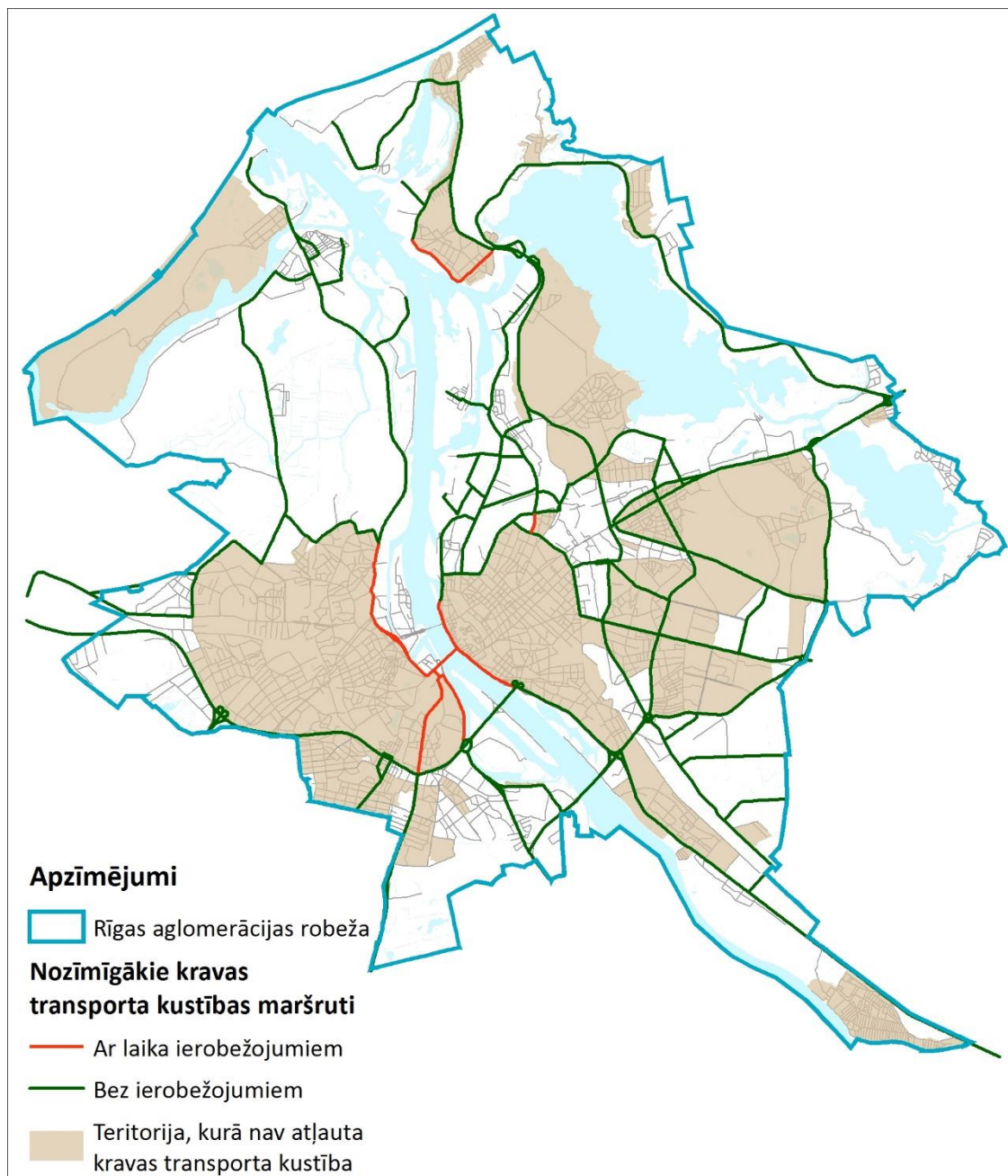
Jau šobrīd Rīgas aglomerācijā ir ieviesti plaši ierobežojumi kravas automašīnu kustībai. Saskaņā ar 2009. gada 11. novembra Rīgas pilsētas izpilddirektora rīkojumu Nr. 379-ir. satiksmes ierobežojumi kravas transportam ar pilnu masu virs piecām tonnām darba dienās no plkst. 7.00 līdz 10.00 un no plkst. 16.00 līdz 19.00 ir noteikti:

- 11. novembra krastmalā;
- Eksporta ielas posmā no Muižas ielas līdz Rīgas pasažieru ostai;
- Krasta ielas posmā no Salu tilta līdz 13. janvāra ielai;
- Uzvaras bulvāra posmā no Akmens tilta līdz Valguma ielai;
- uz Akmens tilta abos virzienos.

Darba dienās no plkst. 16.00 līdz plkst. 19.00 ir slēgta to kravas transportlīdzekļu satiksme:

- Akmeņu ielas posmā no Mūkusalas ielas līdz Jelgavas ielai;
- Daugavgrīvas ielas posmā no Raņķa dambja līdz Lidoņu ielai;
- Jelgavas ielas posmā no Akmeņu ielas līdz Vienības gatvei;
- Mūkusalas ielas posmā no Kārļa Ulmaņa gatves līdz Akmeņu ielai;
- Raņķa dambī;
- Valguma ielas posmā no Akmeņu ielas līdz Uzvaras bulvārim;
- Vienības gatves posmā no Jelgavas ielas līdz Kārļa Ulmaņa gatvei.

Bez iepriekšminētajiem ierobežojumiem noteiktos diennakts laikos, plašās Rīgas pilsētas daļās ir ierobežota tranzīta kravas transporta kustība, izvietojot ceļa zīmes Nr. 306 "Kravas automobiļiem braukt aizliegts" un Nr. 533 "Dzīvojamā zona". Teritorijā, kur šobrīd noteikti ierobežojumi kravas transportlīdzekļu kustībai, dzīvo aptuveni 85% aglomerācijas iedzīvotāju.



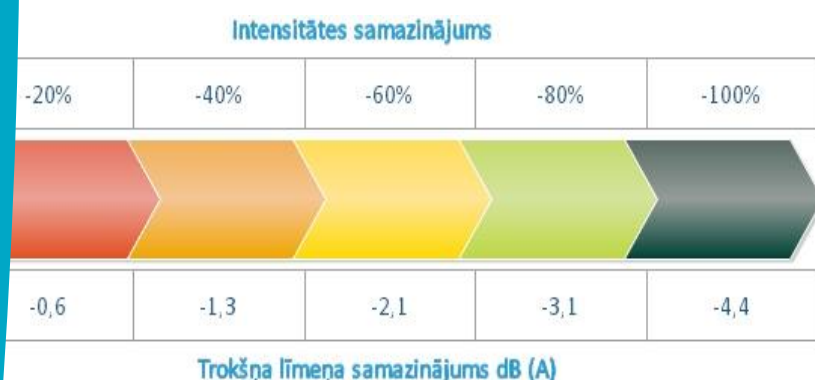
Nākamo 5 gadu laikā Rīgas aglomerācijā tiks paplašinātas teritorijas, kur ierobežota kravas transporta satiksme. Ierobežojumu zonas palielināšana tiks veikta, paplašinot dzīvojamās zonas un pārskatot esošos transporta ierobežojumus pilsētas ielu posmos pēc transporta infrastruktūras izbūves projektu – Austrumu pārvads, Zemgales virziena maģistrālais transporta mezgls, satiksmes pārvads pār dzelzceļa līniju Rīga–Skulte un Gaigalas ielas rekonstrukcija, realizēšanas. Nozīmīgākie ierobežojumi varētu skart Krasta ielu, Eksporta ielu, 11. novembra krastmalu, Akmens tiltu, Pērnavas ielu, Senču ielu un Zirņu ielu. Jaunos ierobežojumus kravas transporta kustībai izvērtēs un noteiks Rīgas domes Satiksmes departaments.

Ceļa zīme Nr. 306 “Kravas automobiļiem braukt aizliegts” attiecas tikai uz tranzīta kravas satiksmi un šīs ceļazīmes noteiktos ierobežojumus var neievērot kravas automašīnas, kas

piegādā kravu ceļa zīmes darbības zonā. Šī iemesla dēļ, kravas transporta kustības ierobežojumi Rīgas pilsētā šobrīd funkcionē tikai daļēji, jo noteikto ierobežojumu zonās atrodas liels skaits rūpniecības, loģistikas un pakalpojumu objektu, kuriem kravu piegāde un izvešana tiek veikta ar kravas automašīnām.

Izstrādājot jauno Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu laika periodam no 2018. līdz 2030. gadam, tiks vērtēts teritorijas plānotais – atļautais izmantošanas veids un apbūves noteikumi, iespēju robežās, plānojot jaunas liela mēroga ražošanas, tehniskās un transporta apbūves teritorijas, kurās var tikt izvietoti objekti, kas piesaista lielu kravas transporta apjomu, ārpus esošajām kravas transporta satiksmes ierobežojumu zonām. Izstrādājot jauno teritorijas plānojumu un ņemot tā izstrādes procesā vērā spēkā esošos ierobežojumus kravas transporta kustībai, pakāpeniski tiks palielināta noteikto ierobežojumu efektivitāte un samazināts trokšņa piesārņojuma līmenis ierobežotās kustības teritorijās.

Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu laika periodam no 2018. līdz 2030. gadam izstrādā Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments un paredzams, ka jaunais teritorijas plānojums tiks apstiprināts 2018. gadā.



Kravas transporta kustības ierobežošanas rezultātā panāktais trokšņa līmeņa samazinājums ir atkarīgs no kravas transporta kustības intensitātes samazinājuma un kravas transportlīdzekļu daļas kopējā satiksmes

intensitātē. Pilsētas ielu tīklā kravas transportlīdzekļu daļa kopējā satiksmes intensitātē ir mainīga. Uz B, C kategorijas ielām, ražošanas un ostas objektu tuvumā tā parasti ir lielāka par 10%, bet zemākas kategorijas ielu tīklā tā bieži nesasniedz 10%. Pēdējos 10 gados valsts galveno autoceļu posmos, kas sākas pie Rīgas aglomerācijas robežas vidējā kravas transportlīdzekļu daļa kopējā satiksmes intensitātē ir bijusi ~12%. Kravas transporta radītā trokšņa līmeņa samazinājums, pie 12% kravas transporta daļas kopējā satiksmes intensitātē, var pārsniegt pat 3 dB (A), ja tiek panākts intensitātes samazinājums vismaz par 80%.



Braukšanas ātruma ierobežojumi

Autotransporta radītā trokšņa emisijas līmenis ir tiešā veidā atkarīgs no automašīnas kustības ātruma. Pieaugot kustības ātrumam, palielinās automašīnas radītais trokšņa līmenis. Samazinoties automašīnu kustības ātrumam no 70 km/h uz 50 km/h, vieglo automašīnu radītais trokšņa līmenis samazinās par ~3 dB (A), bet kravas automašīnu radītais trokšņa

līmenis samazinās par ~2,5 dB (A). Samazinoties automašīnu kustības ātrumam no 50 km/h uz 30 km/h, vieglo automašīnu radītais trokšņa līmenis samazinās par ~4-5 dB (A), bet kravas automašīnu radītais trokšņa līmenis samazinās par ~2,5 dB (A).

Analizējot trokšņa samazināšanas rīcības plānus, kas Eiropas aglomerācijās izstrādāti 2013. gadā (iepriekšējais rīcības plānošanas periods), tika konstatēts, ka liela daļa Eiropas aglomerāciju sekojošajā piecgadē bija paredzējušas mazināt troksni, samazinot autotransporta kustības ātrumu no 50 km/h līdz 30 km/h jeb "T30" pasākums. Plašās zonas, kur atļautais braukšanas ātrums ir 30 km/h vai zemāks, ir noteiktas tādās Eiropas pilsētās kā Helsinki, Kopenhāgena, Berlīne, Vīne, Barselona, Londona, Amsterdamā u.c.

Atsaucoties uz citu Eiropas pilsētu pieredzi, zemāka braukšanas ātruma noteikšana ne tikai samazina trokšņa piesārņojuma līmeni, bet rada virkni citu pozitīvu efektu noteiktajās zonās:

- Palielinās satiksmes drošība un samazinās ceļu satiksmes negadījumos gūto ievainojumu nozīmība un letālo gadījumu skaits;
- Pieaug velotransporta izmantošanas intensitāte;
- Jaunākie pētījumi, kas veikti Berlīnē un Kopenhāgenā, liecina par to, ka zemāka atļautā braukšanas ātruma noteikšana, samazina slāpekļa un oglekļa oksīdu, kā arī PM daļiņu emisijas^{1,2}.

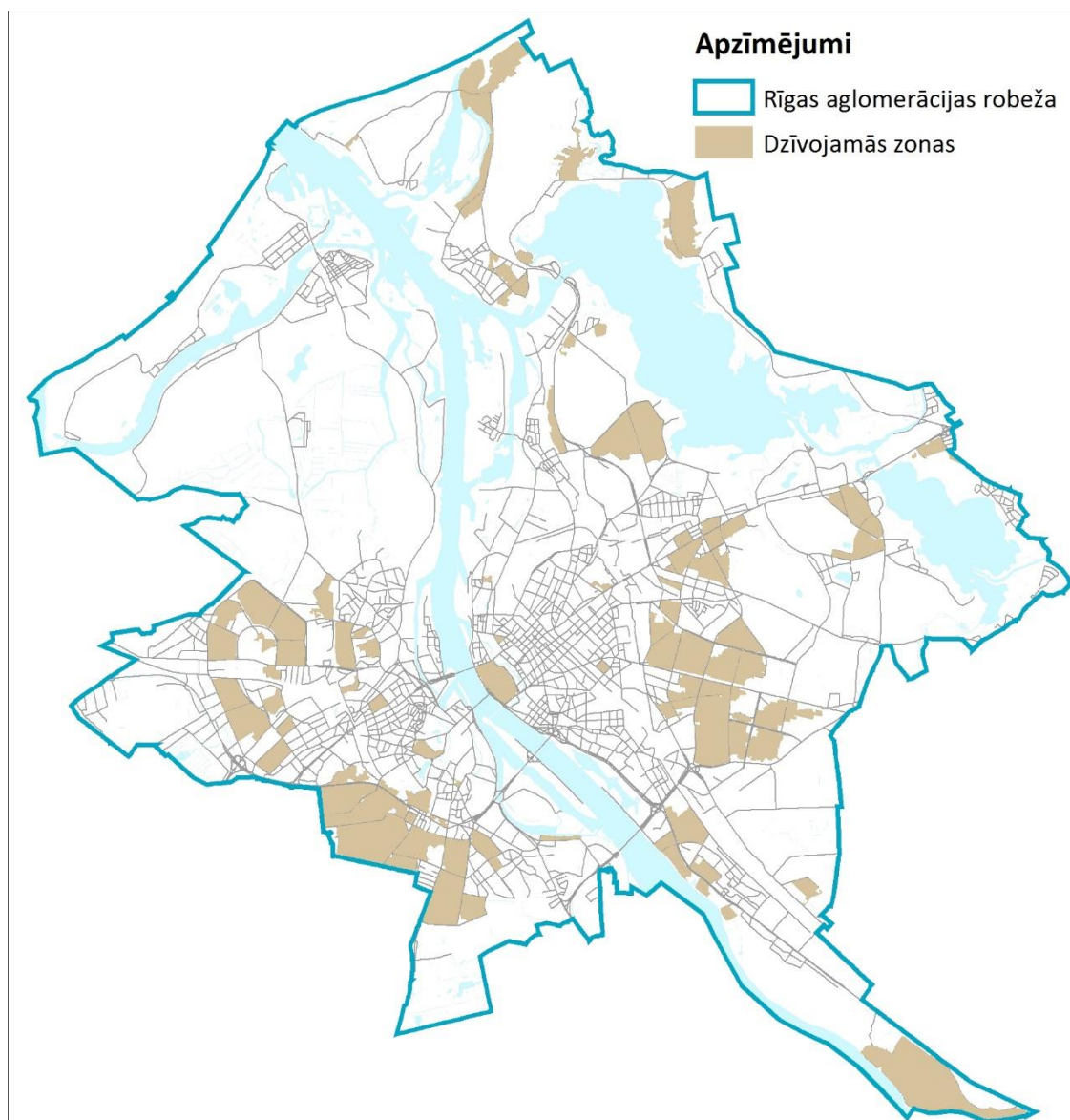
Šobrīd salīdzinoši liela daļa dzīvojamās apbūves teritoriju, kas atrodas Rīgas aglomerācijā, ir noteiktas kā dzīvojamās zonas, kur atļautais braukšanas ātrums ir 20 km/h. Rīgas aglomerācija dzīvojamās zonas pamatā noteiktas satiksmes drošības uzlabošanai. Dzīvojamajās zonās nav atļauta kravas transporta iebraukšana. Noteiktajās dzīvojamajās zonās šobrīd dzīvo ~42% Rīgas aglomerācijas iedzīvotāju.

Analizējot dzīvojamo zonu un iedzīvotāju izvietojumu Rīgas aglomerācijā, tika konstatēts, ka plašās pilsētas daļās ar augstu iedzīvotāju blīvumu dzīvojamās zonas līdz šim nav noteiktas. Kā redzams attēlā, tad dzīvojamās zonas būtu iespējams noteikt un paplašināt Vecmīlgrāvja, Sarkandaugavas, Čiekurkalna, Ķengaraga, Maskavas forštates, Torņakalna, Āgenskalna, Pleskodāles, Šampētera, Dzirciema un Ilģuciema, kā arī pilsētas centrālās daļas apkaimēs.

Nosakot jaunas dzīvojamās zonas vai paplašinot esošās, ir nepieciešams veikt transporta sistēmas analīzi katrā teritorijā, novērtējot transporta plūsmas intensitāti, maršrutu alternatīvas un zonu ietekmi uz sabiedriskā transporta kustību. Dzīvojamās zonas nevajadzētu noteikt B un C kategorijas ielu posmos, kā arī tajos ielu posmos, kurus izmanto sabiedriskais transports. Atsaucoties uz RP SIA "Rīgas satiksme" sniegto informāciju, sabiedriskā transporta maršrutos, kas šķērso dzīvojamās zonas, samazinās sabiedriskā transporta kustības ātrums, kas samazina iedzīvotāju interesi par sabiedriskā transporta izmantošanu. Dzīvojamo zonu paplašināšanu var ietekmēt arī plānoto transporta infrastruktūras objektu izbūve.

¹ http://biketothefuture.org/attachments/0000/1844/30km_zones_copenhagenize.pdf

² M. Jäcker-Cüppers, *Traffic Noise in Germany - Experiences from Berlin*, 2016



Nākamo 5 gadu laikā Rīgas aglomerācijas teritorijā ir plānots veikt dzīvojamo zonu paplašināšanu, katru jaunas zonas noteikšanas vai esošās zonas paplašināšanas gadījumu vērtējot atsevišķi. Kvantitatīvus un teritoriālus indikatorus dzīvojamo zonu paplašināšanai šobrīd nav iespējams noteikt, tomēr paredzams, ka jauni ierobežojumi varētu skart D un E kategorijas ielas, kas atrodas dzīvojamās apbūves teritorijās un netiek izmantotas sabiedriskā transporta kustībai. Jaunus ierobežojumus visa veida transporta kustības ātrumam un noteiks Rīgas domes Satiksmes departaments.

Zemās grīdas tramvaja ieviešana Rīgā – projekta 2. posma realizācija

Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam, tramvaju satiksme tiek uzskatīta par pilsētas sabiedriskā transporta mugurkaulu. Šobrīd pilsētā tramvaju satiksme tiek nodrošināta 9 maršrutos ar kopējo maršrutu garumu 202 km. Kopš 2010. gada Rīgas aglomerācijas pašvaldība ir uzsākusi tramvaju infrastruktūras modernizāciju, uzlabojot tramvaju līnijas un aizvietojo vecā tipa tramvajus Tatra T3A, T3, T3MR un T6B5 ar zemās grīdas

tramvajiem. Patlaban RP SIA „Rīgas satiksme” kopumā izmanto 189 tramvaju, no kuriem 26 ir zemās grīdas tramvaji. Zemās grīdas tramvaji šobrīd kursē 6. un 11. maršruta līnijās, kuras ir pilnībā pielāgotas šādu tramvaju kustības vajadzībām, bet pārējos maršrutos vēl aizvien tiek izmantoti vecā tipa tramvaji.

Nākamo 5 gadu laikā RP SIA „Rīgas satiksme” plāno turpināt uzsākto tramvaja infrastruktūras modernizāciju. Zemās grīdas tramvaja ieviešana Rīgā – projekta 2. posma realizācija ietver:



- 4. tramvaja maršruta pielāgošana zemās grīdas tramvaju vajadzībām;
- zemās grīdas tramvaju iegāde (2015. gadā RP SIA „Rīgas satiksme” ir noslēgusi līgumu par 20 zemās grīdas tramvaju iegādi);
- apakšstaciju un kabeļu saimniecības rekonstrukcija 6. un 11. tramvaja maršrutos;
- ražošanas ēku rekonstrukcija Brīvības ielā 19³.

Atbilstoši RP SIA „Rīgas satiksme” sniegtajai informācijai, nākamo 5 gadu laikā tā būtu gatava uzsākt arī citu tramvaja līniju un saistītās infrastruktūras modernizāciju, kā arī vecā tipa tramvaju aizvietošanu, ja šo darbību veikšanai ir pieejams finansējums. Paredzams, ka Zemās grīdas tramvaja ieviešana Rīgā – projekta 2. posma realizācija izmaksās 188,3 milj. EUR.

Saskaņā ar RP SIA „Rīgas satiksme” sniegto informāciju, zemas grīdas tramvaji ir apmēram par 5 dB (A) klusāki nekā vecā tipa tramvaji Tatra. Lai gan tramvajs nav uzskatāms par nozīmīgāko trokšņa avotu Rīgas aglomerācijā, tā radītais troksnis var būt traucējošs un palielināt kopējo trokšņa ietekmi. Paredzams, ka tramvaju kustības radītais trokšņa piesārņojuma līmenis pēc Zemās grīdas tramvaja ieviešana Rīgā – projekta 2. posma realizācijas samazinās 4. maršruta līnijas tuvumā. Šobrīd 100 m attālumā no šīs līnijas dzīvo ~10 000 iedzīvotāju.

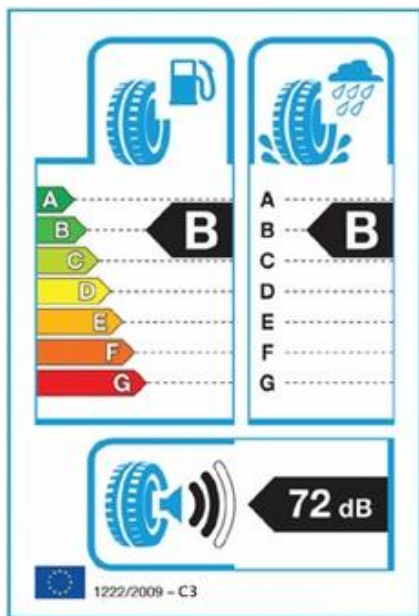
“Kluso” riepu izmantošana pašvaldības un sabiedriskajam transportam

Kopš 2012. gada 1. novembra, Latvijā stājas spēkā ES regula Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu attiecībā uz:

- degvielas ietaupījumu, kas saistīts ar riepu rites pretestību,
- drošību, kas saistīta ar riepu vadāmību uz slapja ceļa,
- skaņas emisijas līmeni.

ES regulā Nr. 661/2009 noteiktas minimālās prasības riepu rites troksnim. Lai samazinātu satiksmes radīto troksni, ir lietderīgi mudināt galalietotājus iegādāties riepas ar mazāku ārējo

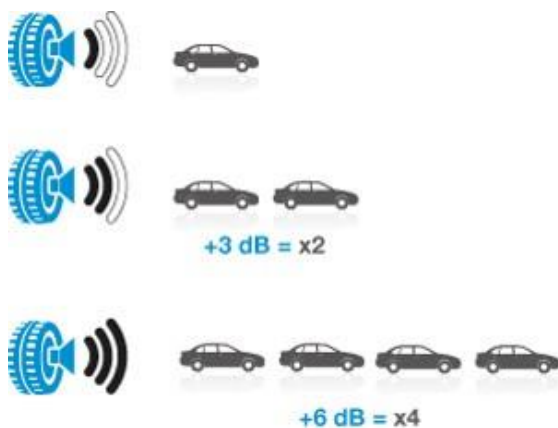
³ Rīgas attīstības programmas 2014.–2020. gadam Investīciju plāns 2016.–2018. gadam, 2016.



rites troksni. Atbilstoši regulas Nr.661/2009 prasībām, rites trokšņa izmērītā vērtība (N) jānorāda decibelos un jāaprēķina saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) noteikumiem Nr. 117 un to turpmākiem grozījumiem. Rites trokšņa klase jānosaka, pamatojoties uz EK Regulas Nr. 661/2009 II pielikuma C daļā noteiktajām robežvērtībām (LV). Katram riepas veidam un platumam tiek piemērotas noteiktas robežvērtības. Balstoties uz riepas radītā trokšņa mērījumiem, kas salīdzināmi ar robežvērtībām, tiek noteikta riepas marķējuma klase:

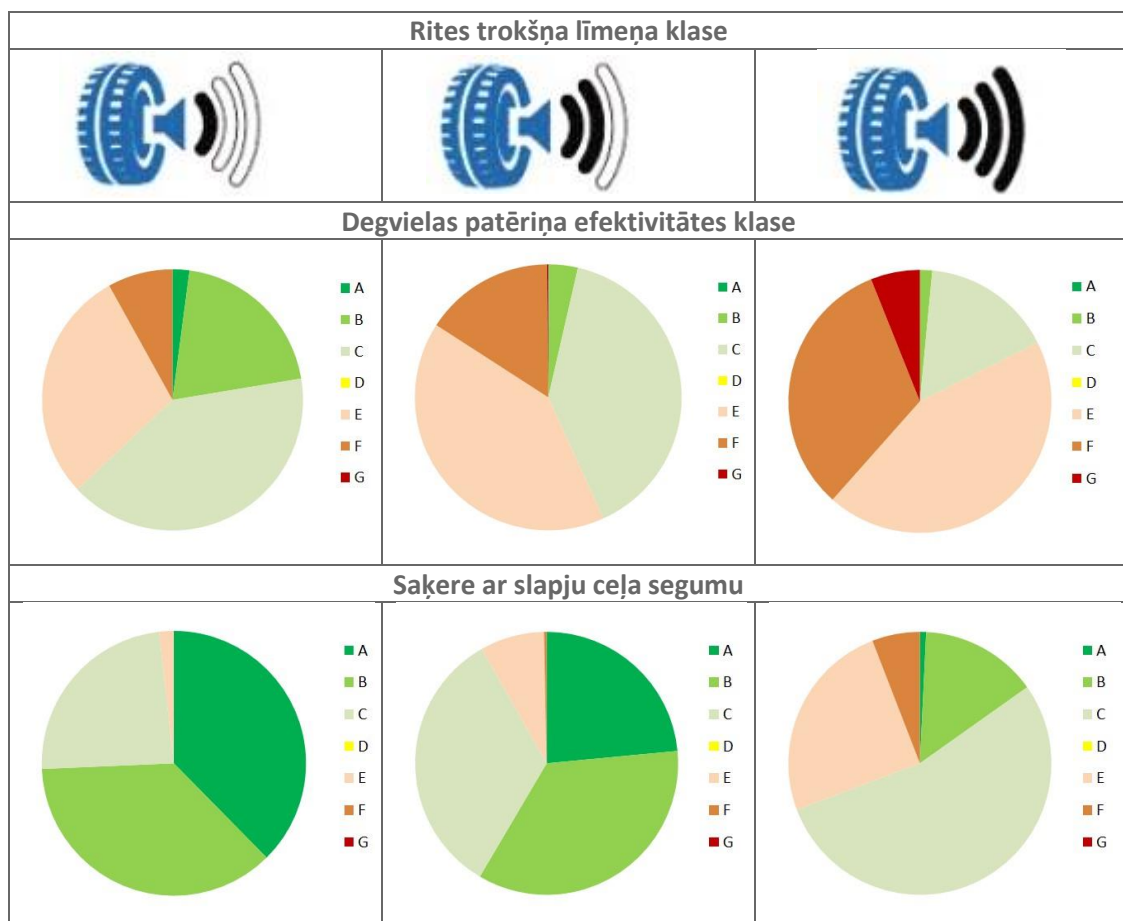
- Ja riepas rites radītais trokšņa līmenis ir vismaz par 3 dB zemāks nekā robežvērtība, tad riepa var tikt uzskatīta par relatīvi kļu, un to apzīmē ar vienu skaņas vilni (I klase).
- Ja riepas rites radītais trokšņa līmenis nepārsniedz vai ir līdz 3 dB mazāks nekā robežvērtība, trokšņu klasi apzīmē ar diviem skaņas viļņiem (II klase).
- Savukārt, ja trokšņu līmenis ir lielāks par šo robežvērtību, riepas trokšņu līmenis tiek apzīmēts ar trīs viļņiem (III klase).

Rites trokšņa līmeņa samazinājums, kuru ir iespējams panākt, aizvieto,ot II un III klases riepas ar I klases riepām, ir nozīmīgs, un plaša mēroga kļu,aku riepu lietošana var būtiski ietekmēt nozīmīgākā trokšņa avota – autotransporta – radīto trokšņa piesārņojuma līmeni Rīgas aglomerācijā. Rīcības plāna izstrādes ietvaros veikto aprēķinu rezultātā konstatēts, ka samazinot rites troksni par 3 dB, teritorijas platība, kurā tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi, Rīgas aglomerācijā samazinātos par 15%.



Nozīmīgi faktori, veicot riepu izvēli, ir ne tikai to radītā rites trokšņa līmenis, bet arī zemākas riepu rites pretestības rezultātā ietaupītais degvielas daudzums, riepu saķere ar ceļu un riepas izmaksas. Rīcības plāna izstrādes ietvaros tika analizēti vairāk nekā 3 000 riepu modeļus raksturojošie rādītāji. Veicot analīzi, tika konstatēts, ka kļu,sākās riepas ir energoefektīvākas un nodrošina labāku vadāmību uz slapja ceļa seguma. Kā redzams tabulā, tad vairāk nekā

puse vērtēto kļu,so riepu atbilst 3 augstākajām energoefektivitātes klasēm, bet mazāk nekā ¼ skaļāko riepu atbilst 3 augstākajām energoefektivitātes klasēm. Aptuveni ¼ kļu,sāko riepu nodrošina A un B līmeņa saķeri ar slapju ceļa segumu, turpretim mazāk nekā ¼ skaļāko riepu spēj nodrošināt šādu saķeres līmeni. Analīzes rezultātā konstatēts, ka vidēji kļu,sākās (I klases) riepas vidēji ir par 20% dārgākas nekā II klases riepas un par 50% dārgākas nekā III klases riepas, tomēr augstāka riepu energoefektivitāte ļauj ietaupīt izlietos līdzekļus degvielas patēriņa samazinājuma rezultātā.



Rīgas aglomerācijas pašvaldība nevar ietekmēt patērētāju tiesības izvēlēties skaļākas riepas, jo šādi jautājumi būtu jārisina valsts mēroga vides politikas līmenī, tomēr Rīgas pašvaldība, lietojot klusākas riepas, var demonstrēt labās prakses piemēru. Rīgas pašvaldības autotransportam un sabiedriskajam transportam nepieciešamo riepu sagādi veic RP SIA “Rīgas satiksme”. 2015. gadā, veicot riepu iepirkumu sabiedriskajam transportam, to radītais trokšņa līmenis bija viens no vērtējamajiem kritērijiem, kā rezultātā RP SIA “Rīgas satiksme” iegādājās riepas, kuru ārējās rites trokšņa līmenis atbilst I klasei. Saskaņā ar RP SIA “Rīgas satiksme” sniegto informāciju, šobrīd jau vairāk nekā 80% pilsētas autobusu ir aprīkoti ar klusajām riepām. Nākamo 5 gadu laikā RP SIA “Rīgas satiksme” plāno palielināt kluso riepu izmantošanu sabiedriskajam transportam un citam pašvaldības autotransportam, tādējādi veicinot transporta radītā trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanu Rīgas aglomerācijā.

RĪCĪBAS PLĀNS VIDES TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAI RĪGAS AGLOMERĀCIJĀ

(2017. – 2022.)

Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā laikposmam no 2017. līdz 2022. gadam izstrādi pēc Rīgas domes Mājokļu un vides departamenta pasūtījuma veica SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”.

Rīcības plāns sagatavots, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2002/49/EK “Par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību”, kā arī Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumu Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktās prasības.

*Pielikumā izmantotie attēli – titullapa: Craig Paterson,
1. lapa: A4D, 8. lapa: RP SIA “Rīgas satiksme”;*



RĪGAS DOMES
MĀJOKĻU UN VIDES
DEPARTAMENTS

Brīvības iela 49/53,
Rīga, LV1010
Tel.: 67012509
Fakss: 67012471
e-pasts: dmv@riga.lv
<http://mvd.riga.lv>