



RĪGAS DOMES
MĀJOKĻU UN VIDES
DEPARTAMENTS



Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā
2024. - 2028. gadam 3. pielikums

Tehniskie pasākumi vides trokšņa
piesārņojuma un ietekmes līmeņa
samazināšanai



Ielu tīkla pilnveidošana

Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam¹ 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 trokšņa

stratēģiskās kartēšanas rezultāti, 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 un Bolderājas apkaimēs, kur šobrīd visintensīvāk izmantotie ielu posmi šķērso dzīvojamās apbūves teritorijas.

Lai uzlabotu esošo situāciju, Rīgas pašvaldība nākamo 5 gadu laikā plāno realizēt dažādus ielu tīkla pilnveidošanas projektus, no kuriem 5 būtiski ietekmēs trokšņa līmeni Rīgas pilsētā:

- “Austrumu maģistrāles” posma Ieriķu iela – Vietalvas iela izbūve;
- Dienvidu maģistrāles 4. kārtas posmā no Vienības gatves līdz Valdeķu ielai izbūve;
- Buļļupes tilta pieeju rekonstrukcija;
- Kravas transporta ievads Babīte-Daugavgrīva
- Laivinieku ielas posmā no Atlantijas ielas līdz Vecāķu prospektam izbūve.

Projekta “Austrumu maģistrāle” posma Ieriķu iela – Vietalvas iela izbūves 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. Austrumu maģistrāles būvniecība tika uzsākta 2021. gada maijā un to plānots pabeigt līdz 2023. gada beigām, būvniecības laikā īstenojot troksni samazinošos pasākumus, t.i., izbūvēt troksni samazināšanās barjeras.

Dienvidu maģistrāles 4. kārtas posmā no Vienības gatves līdz Valdeķu ielai 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

¹ https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

izpildes rezultātā tiks pabeigta maģistrālo pievedceļu izbūve Dienvidu tiltam. Dienvidu tilta maģistrālie pievedceļi uzņems Zemgales virziena galvenās tranzīta plūsmas, atslogojot gan Vienības gatvi, gan pilsētas centra ielas, gan Salu, Akmens un Vanšu tiltus pār Daugavu. Jāņa Čakstes ielas būvniecības laikā tiks īstenoti tehniskajā projektā iekļauto troksni samazinošo pasākumu realizācija.

Bullupes tilta pieeju rekonstrukcijas laikā, pārbūvējot Piestātnes un Gaigalas ielas, tiks veiktas izmaiņas satiksmes organizācijā, novirzot kravas transportu no Bolderājas apkaimes apdzīvotās daļas (Stūrmaņu iela, Gobas iela), bet saglabājot esošā sabiedriskā transporta maršruta tīklu Bolderājas apkaimes apdzīvotā daļā.

Kravas transporta ievads Babīte-Daugavgrīva savienos Rīgas apvedceļu ar Daugavgrīvas ielu, tādējādi novirzot kravas transportu no Imantas un Ilģuciema apkaimēm

Laivinieku ielas posmā no Atlantijas ielas līdz Vecāķu prospektam izbūves rezultātā tiks novirzīts kravas transports, kas pārvietojas uz un no uzņēmumiem, kas darbojas Rīgas brīvostas teritorijā, prom no Vecmīlgrāvja apkaimes apdzīvotās daļas – galvenokārt Emmas ielas un Meldru ielas.

Paredzams, ka plānotās ielu tīkla pilnveidošanas un satiksmes novirzīšanas uz maģistrālo ielu tīklu rezultātā samazināsies trokšņa piesārņojuma līmenis Centra, Avotu, Grīziņkalna, Maksavas forštates un citās apkaimēs. Trokšņa piesārņojuma līmeņa samazinājums ir atkarīgs no transporta kustības intensitātes izmaiņām un noteiktajiem ierobežojumiem kravas transporta kustībai. Paredzams, ka nozīmīgākās trokšņa līmeņa izmaiņas (2 – 3 dB (A)) varētu būt novērojamas Krasta ielas, 11. novembra krastmalas, Eksporta ielas, Dunties 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 Ārtelpas un mobilitātes departaments.

Ierobežojumi kravas transporta kustībai



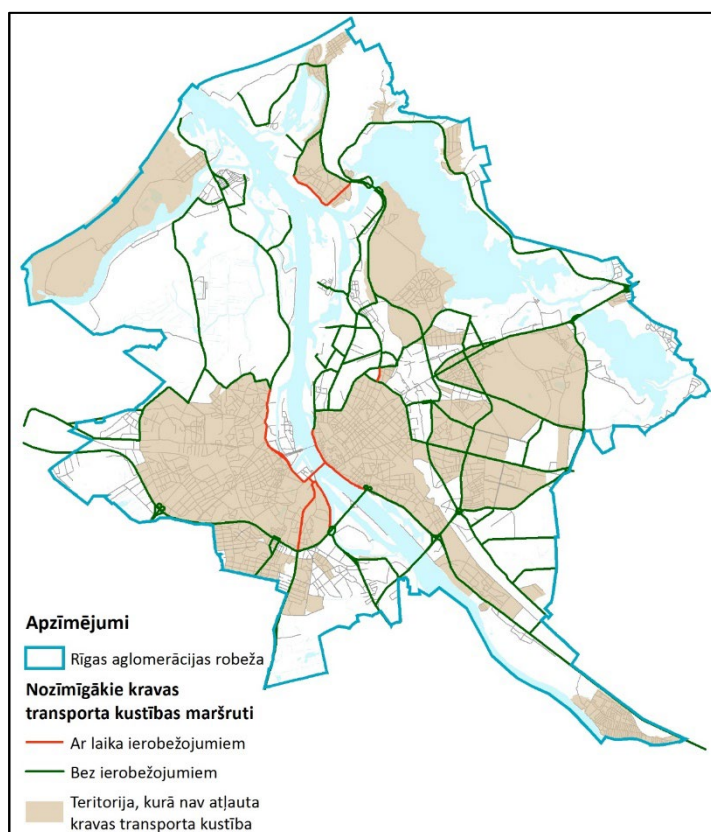
Kravas automašīnu kustība ir viens no nozīmīgākajiem trokšņa avotiem Rīgas aglomerācijā. Vidēji vienas kravas automašīnas radītais trokšņa līmenis ir ekvivalents 23 vieglo automašīnu radītajam trokšņa līmenim, tādēļ ielu posmos, kur kravas automašīnu kustības intensitāte pārsniedz 6% no kopējās transportlīdzekļu 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.

Rīgas aglomerācijā ir ieviesti plaši ierobežojumi kravas automašīnu kustībai. Saskaņā ar 2009. gada 11. novembra Rīgas pilsētas izpilddirektora rīkojumu Nr. 379²-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 Muitas 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 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

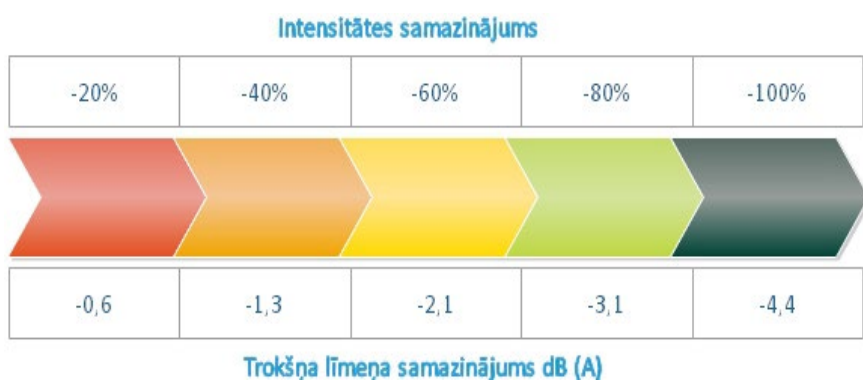
pārskatot esošos transporta ierobežojumus pilsētas ielu posmos pēc transporta infrastruktūras izbūves projektu – Austrumu pārvads, Dienvidu maģistrāles 4. kārta, Bulļupes tilta pieeju rekonstrukcija, kravas transporta ievads Babīte-Daugavgrīva, Laivinieku ielas posmā no

² <https://www.rdsd.lv/uploads/media/551bba06a311f.pdf>

Atlantijas ielas līdz Vecāķu prospektam, realizēšanas. Nozīmīgākie ierobežojumi varētu skart Krasta ielu, Eksporta ielu, 11. novembra krastmalu, Akmens tiltu, Pērnavas ielu, Senču ielu un Zirņu ielu, Vienības gatvi. Jauni ierobežojumi kravas transporta kustībai iespējami, izvērtējot transporta plūsmas uz esošiem uzņēmumiem un to novietojumu dzīvojamo zonu tuvumā, piemēram, ierobežojot kravas transporta kustību pa Tēriņu ielu, kuras turpinājumā atrodas kravas pārvadājumu uzņēmuma SIA "Kreiss" teritorija. Jaunus ierobežojumus kravas transporta kustībai izvērtēs un noteiks Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes 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 Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu (spēkā no 2023. gada 16. februāra), tika izvērtēts 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 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.



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 nerasniedz 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 ātruma ierobežojumus citās Eiropas pilsētās, tika konstatēts, ka daudzviet atļautais autotransporta kustības ātrums līdz 30 km/h ir samazināts ne tikai atsevišķās pilsētu daļās, bet arī visā pilsētas teritorijā, t. sk., uz centrālajām pilsētas ielām. Plašas zonas, kur atļautais braukšanas ātrums ir 30 km/h vai zemāks, ir noteiktas tādās Eiropas pilsētās kā Helsinki, Kopenhāgena, Berlīne, Vīne, Barselona, Londona, Amsterdama, Čīrihe, Grāca, Brisele, Glāzgova 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;
- 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^{3,4}.

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, tādējādi dzīvojamās zonas būtu iespējams noteikt un paplašināt Vecmīlgrāvja, Sarkandaugavas,

³ http://biketothefuture.org/attachments/0000/1844/30km_zones_copenhagenize.pdf

⁴ M. Jäcker-Cüppers, *Traffic Noise in Germany - Experiences from Berlin*, 2016



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.

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 noteiks Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments.

Satiksmes mierināšana

Rīgas pilsētā rīta un vakara pīķa stundās ielas, kas atrodas B un C kategorijas ielu tuvumā, tiek izmantotas sastrēgumu apbraukšanai. Kā piemēri minamas Krūzes iela, Smārdes iela, Lielirbes iela, Tapešu iela, Valdeķu iela, Graudu iela, Kristapa iela, Kapseļu iela, u.c. Augsta autotransporta kustības intensitāte ir novērojama arī Rīgas aglomerācijas centrā. Lai



samazinātu autotransporta kustības ātrumu, kā arī palielinātu satiksmes drošību, ir rekomendējams veikt dažādus satiksmes mierināšanas pasākumus:

- sašaurinātas brauktuves (piemēram, izveidojot gar ielu malām autostāvvietas vai velojoslas);
- sašaurināti krustojumi;
- paceltās gājēju pārejas ar/bez drošības salīņām;
- ātrumvaļņi;

- parkletu izvietošana;
- ātruma mērīšanas displeji;
- luksofori ar ātruma detektoru, u.c.

Nākamo 5 gadu laikā gan Rīgas centrā, gan apkaimēs ir plānots īstenot satiksmes mierināšanas pasākumus, izveidojot gājēju pārējās, kā arī izbūvējot paceltās gājēju pārejas, ātrumvaļņus, kā arī drošības saliņas, izvērtējot atbilstošāku satiksmes mierināšanas veidu katrai ielai, ņemot vērā satiksmes intensitāti, kā arī sabiedriskā transporta kursēšanas maršrutus. Ielu posmus, kur tiks īstenota satiksmes mierināšana, noteiks Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments.

Rīgas tramvaja infrastruktūras pielāgošana zemās grīdas tramvaja parametriem

Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam, tramvaju satiksme tiek uzskatīta par pilsētas sabiedriskā transporta mugurkaulu. 2023. gadā pilsētā tramvaju satiksme tiek nodrošināta 6 maršrutos ar kopējo maršrutu garumu 69 km. Kopš 2010. gada ir uzsākta tramvaju infrastruktūras modernizāciju, uzlabojot tramvaju līnijas un aizvietojuot vecā tipa tramvajus Tatra T3A, T3,



T3MR un T6B5 ar zemās grīdas tramvajiem. Patlaban RP SIA „Rīgas satiksme” kopumā izmanto 159 tramvaju vagonus, no kuriem 46 ir zemās grīdas tramvaju vagoni. Zemās grīdas tramvaji šobrīd kursē 1. un 11. maršruta līnijā, kura ir pilnībā pielāgotas šādu tramvaju kustības vajadzībām, bet pārējos maršrutos vēl aizvien tiek izmantoti vecā tipa tramvaji.

Nākamo 5 gadu laikā atbilstoši pieejamam finansējumam RP SIA „Rīgas satiksme” plāno turpināt uzsākto tramvaja infrastruktūras modernizāciju. Līdz 2023. gada beigām RP SIA „Rīgas satiksme” plāno pilnībā pielāgot 7. tramvaja līniju zemās grīdas tramvaja parametriem, kā arī 5. tramvaja līniju posmā no Slokas ielas un Jūrmalas gatves krustojuma līdz galapunktam “Ilģuciems”. Esošā tramvaja infrastruktūras pielāgošanas zemās grīdas tramvaja parametriem īstenošanā tiek investēti 61,8 milj. EUR, piesaistot līdzfinansējumu no ES Kohēzijas fonda 38,7 milj. EUR apmērā.

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.

Saskaņā ar RP SIA „Rīgas satiksme” sniegto informāciju, zemās 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 līmeni. Paredzams, ka tramvaju kustības radītais trokšņa piesārņojuma līmenis,

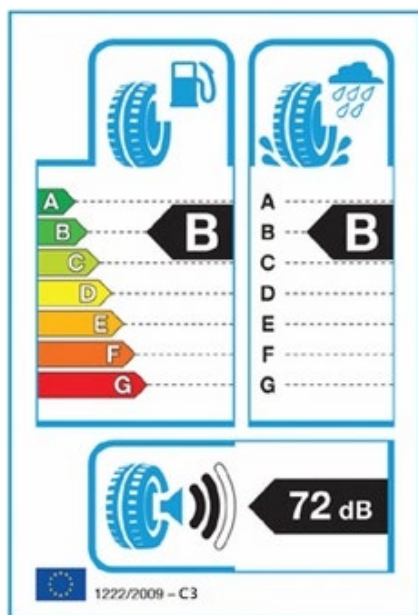
pielāgojot zemās grīdas tramvaja parametriem 5. un 7. tramvaju līnijas sliežu ceļus, uzsākot zemās grīdas tramvaju kustību, samazinās līdz 3 dB(A).

“Kluso” riepu izmantošana pašvaldības un sabiedriskajam transportam

2012. gada 1. novembrī Latvijā stājas spēkā ES regula Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu, bet kopš 2020. gada 5. jūnija prasības par riepu marķēšanu ir pārņemtas ES regulā 2020/740. Regulā 2020/740 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem ir noteiktas prasības par riepu marķējumam par:

- degvielas patēriņa efektivitāti, kas saistīts ar riepu rites pretestību,
- drošību, kas saistīta ar riepu vadāmību uz slapja ceļa, vai ceļa ar ledus vai sniega klājumu,
- skaņas emisijas līmeni.

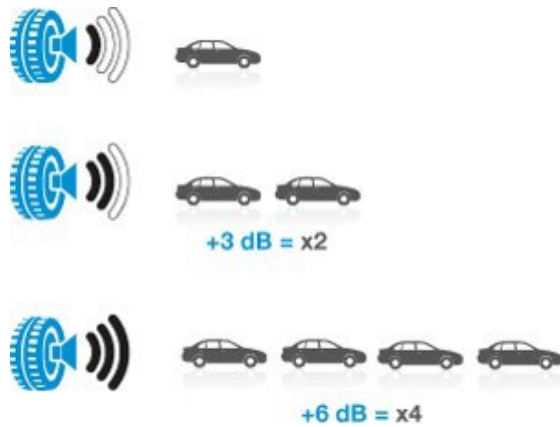
ES regulā Nr. 2019/2144 noteiktas minimālās prasības riepu rites troksnim. Lai samazinātu satiksmes radīto troksni, ir lietderīgi mudināt galalietotājus iegādāties riepas ar mazāku ārējo



rites troksni. Atbilstoši regulas Nr. 2019/2144 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. 2020/740 II pielikuma noteiktajām robežvērtībām (LV).

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

Rites trokšņa līmeņa samazinājums, kuru ir iespējams panākt, aizvietojojt B un C klases riepas ar A klases riepiem, ir nozīmīgs, un plaša mēroga klusāku 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 rītes trokšņa līmenis, bet arī zemākas riepu rītes 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 klusākās riepas ir energoefektīvākas un nodrošina labāku vadāmību uz slapja ceļa seguma. Kā redzams tabulā, tad vairāk nekā

puse vērtēto kluso riepu atbilst 3 augstākajām energoefektivitātes klasēm, bet mazāk nekā ¼ skaļāko riepu atbilst 3 augstākajām energoefektivitātes klasēm. Aptuveni ¾ klusāko 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 klusākās (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.

| Rītes trokšņa līmeņa klase | | |
|--|--|--|
| | | |
| Degvielas patēriņa efektivitātes klase | | |
| | | |
| Saķere ar slapju ceļa segumu | | |
| | | |

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. Veicot riepu iepirkumu sabiedriskajam transportam, to radītais trokšņa līmenis bija viens no vērtējamajiem kritērijiem, kā rezultātā RP SIA "Rīgas satiksme" iegādājās riepas, kuru ārējās rītes trokšņa līmenis atbilst A 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.

Zemās emisiju zonas izveide Rīgas pilsētā

Lai samazinātu autotransporta radītās emisijas, kas atstāj negatīvas sekas sabiedrības veselībai, Rīgas pilsētas teritorijā ir plānots ieviest zemo emisiju zonu. Zemo emisiju zona (turpmāk tekstā – ZEZ) ir pilsētas teritorijas apgabals (vai vairāki), kurā darbojas transporta sistēmas plānošanas mehānisms ar mērķi mazināt autotransporta radītās emisijas, tādējādi uzlabojot gaisa kvalitāti pilsētā, samazinot trokšņa līmeni, kā arī veidojot iedzīvotājiem pieejamāku un draudzīgāku vidi. ZEZ darbība ir saistīta ar jaunievedumiem pilsētas satiksmes infrastruktūrā, satiksmes plūsmu pārkārtošanu un pārplānošanu tās efektīvākai un videi draudzīgākai darbībai.

Projektu ir plānots īstenot 3 secīgos posmos:

1. Priekšizpēte par ZEZ raksturojošajiem aspektiem un scenāriju izstrāde. Posma mērķis ir veikt priekšizpēti par ZEZ raksturojošajiem aspektiem un esošās situācijas analīzi par mobilitāti un vides kvalitāti Rīgā, lai sagatavotu iespējamus funkcionālos scenārijus ZEZ ieviešanai un izvēlētos Rīgai piemērotāko scenāriju;
2. Rīgas ZEZ satiksmes pārkārtošanas plāna izstrāde. Posma mērķis ir, balstoties uz projekta ietvaros apkopoto informāciju un par pamatu ņemot izvēlēto ZEZ ieviešanas scenāriju, sagatavot satiksmes pārkārtošanās plānu ar plānoto ieviešanas termiņu līdz 2027. gadam;
3. ZEZ ieviešanas rīcības programmas izstrāde. Posma mērķis ir pēc ZEZ ieviešanas scenārija apstiprināšanas Rīgas domē, izstrādāt ZEZ ieviešanas rīcības programmu.

Ieviešot ZEZ, liela nozīme ZEZ projekta kopējā perspektīvā ir transporta nozares aspektam, līdz ar to tādi radītāji kā pasažieru skaita palielinājums sabiedriskajā transportā, alternatīvo, ilgtspējīgo transporta veidu izmantošanas īpatsvara pieaugums kopējā transporta veidu izmantošanas ainā Rīgā, un arī privāto automašīnu lietošanas reižu un veikto kilometru samazinājums ZEZ teritorijā palīdzēs samazināt trokšņa līmeni Rīgas pilsētas centra daļā. Jaunus ierobežojumus visa veida transporta kustības ātrumam noteiks Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments. ZEZ zonas ieviešanu organizēs un vadīs Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments.

Stādījumu izveidošana

Kā viens no veidiem, kā lokāli samazināt trokšņa līmeni, ir stādījumu izveidošana tiešā trokšņa avotu tuvumā.

Stādījumi gan absorbē trokšņa avotu radīto troksni, gan funkcionē kā sava veida trokšņa barjera starp trokšņa avotu un dzīvojamajām teritorijām.



Rīgas teritorijas plānojuma

Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir iekļautas prasības norobežojošo vairākpakāpju stādījumu veidošanu:

- projektējot daudzdzīvokļu māju pie B vai C kategorijas ielas;
- gar transportlīdzekļu novietni, ja to izvieto pie zemes vienības robežas, kurā atrodas izglītības iestāde, izņemot autostāvvietas ielu teritorijā starp sarkanajām līnijām;
- gar transportlīdzekļu novietni, ja to izvieto pie zemes vienības robežas, kurā ir atļauta dzīvojamā apbūve, vai daudzdzīvokļu mājas pagalmā, kur tā robežojas ar bērnu rotaļlaukumu, sporta laukumu vai iedzīvotāju atpūtas zonu;
- gar zemes vienības robežu, kurā izvieto rūpniecības uzņēmumu, atkritumu apsaimniekošanas un pārstrādes uzņēmumu, noliktavu vai tirdzniecības un pakalpojumu objektu, kura stāvu platība ir lielāka par 300 m², ja 50 m rādiusā ap attiecīgo uzņēmumu vai objektu izvietota vai atļauta dzīvojamā apbūve vai izglītības iestāde. Joslu veido gar robežu, kas vērsta izvietotās vai atļautās dzīvojamās apbūves vai izglītības iestādes virzienā. To ierīko ar trīspakāpju stādījumiem un vismaz 4 m platumā.

Rīgas pilsētā blīvu stādījumu veidošana ir nepieciešama ne tikai izbūvējot jaunas ielas un transporta līdzekļu novietnes, vai veidojot jaunas rūpniecības uzņēmumu teritorijas, bet arī esošo trokšņa avotu tuvumā, piemēram, gar sliežu ceļiem (piemēram, Šķirotavas apkārtnē, Torņakalns) vai ielām (piemēram, Jaunciema gatve, Dārziema iela, K. Ulmaņa gatve u.c.).

Lai arī stādījumi atzīti kā trokšņa barjeru veids ar ļoti zemu efektivitāti tieši trokšņa līmeņa samazināšanai, pētījumi apliecina, ka tie ļoti pozitīvi ietekmē trokšņa traucējumu subjektīvo uztveri⁵.

⁵ EC Science for Environment Policy. Noise abatement approaches - April 2017, Issue 17

RĪCĪBAS PLĀNS VIDES TROKŠŅA SAMAZINĀŠANAI RĪGAS AGLOMERĀCIJĀ

(2024. – 2028.)

Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā laikposmam no 2024. līdz 2028. 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, 5. lapa: Ism.lv, 6. lapa: Māris Kalējs, 7.
lapa: RP SIA “Rīgas satiksme”;11. lapa: Jamin Well*



**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>