



RĪGAS DOMES
MĀJOKĻU UN VIDES
DEPARTAMENTS



Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā
2024. - 2028. gadam 4. pielikums

Netiešie pasākumi vides trokšņa
piesārņojuma un ietekmes līmeņa
samazināšanai

Atbalsts klusāka autotransporta izmantošanai



Autotransporta radītais gaisa un trokšņa piesārņojums pēdējo gadu laikā ir motivējis Eiropas valstis arvien vairāk atbalstīt elektriski uzlādējamu automašīnu lietotājus. Dažāda veida atvieglojumi un atbalsts elektriski uzlādējamu automašīnu lietotājiem, kā arī pieaugošais šāda veida automašīnu tirgus piedāvājums pēdējo 5 gadu laikā ir vairākās reizes palielinājis pārdoto

elektriski uzlādējamo automašīnu apjomu Eiropā. Saskaņā ar Eiropas vides aģentūras publicēto informāciju, 2021. gadā Eiropas valstīs tika iegādāti gandrīz 1 000 000 jaunu elektriski uzlādējamu automašīnu, kas sastādīja aptuveni 19 % no kopējā pārdotā automašīnu skaita Eiropas Savienībā. Laika periodā no 2015. gada līdz 2023. gada 1. aprīlim elektroniski uzlādējamo mašīnu skaits Latvijā ir pieaudzis no 194 līdz 4495, kas ir 8 % no Latvijā reģistrēto automašīnu skaita. Paredzams, ka turpmākajos 5 gados elektriski uzlādējamo automašīnu skaits turpinās pieaugt gan Latvijā, gan Eiropā.

Latvijā un Rīgas pilsētā ir noteikta virkne atvieglojumu elektriski uzlādējamu automašīnu lietotājiem:

- netiek piemērots transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis;
- samazināta uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likme – 10 EUR mēnesī;
- pirmreizējā reģistrācija, kā arī reģistrācija, pirmo reizi saņemot speciālas nozīmes numura zīmes, ir bez maksas;
- atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslām;
- bezmaksas stāvvietas Rīgā „Rīgas satiksmes” apsaimniekotajās autostāvvietās.

Nākamo 5 gadu laikā Rīgas aglomerācijas pašvaldība ir paredzējusi saglabāt esošos pašvaldības noteiktos atvieglojumus elektriski uzlādējamu automašīnu lietotājiem.

Pēdējo gadu laikā Rīgas pilsētā ir būtiski palielinājies elektriski uzlādējamu automašīnu uzlādes vietu skaits, sasniedzot 73 uzlādes punktus. Arī spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir iekļauts punkts, ka jaunbūvējamās dzīvojamās ēkās ar vairāk nekā 10 autostāvvietām ir jāparedz vismaz vienu elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu uz 10 autostāvvietām. Lai arī turpmāk veicinātu uzlādes punktu attīstību Rīgas pilsētā, 2022. gadā pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma ir uzsākta elektrotransporta uzlādes attīstības koncepcijas izstrāde. Koncepcijas izstrādes laikā tiks noteiktas skaidras vadlīnijas uzlādes punktu izvietojumam, dizainam un optimālam blīvumam, lai nodrošinātu pietiekamu elektrotransporta līdzekļu apkalpošanu Rīgas pilsētā.

Palielinoties elektriski uzlādējamo automašīnu lietotāju skaitam, to ietekme uz vides trokšņa piesārņojuma līmeni Rīgas aglomerācijā paliek nozīmīgāka. Elektriski uzlādējamo automašīnu trokšņa emisijas līmenis ir zemāks nekā automašīnu ar iekšdedzes dzinēju trokšņa emisijas līmenis, ja automašīnas braukšanas ātrums nav lielāks par 35 km/h. Dominējošais trokšņa avots automašīnām ar braukšanas ātrumu virs 35 km/h ir rītes radītais troksnis, kas ir augstāks par dzinēja radīto troksni. Turpinot pieaugt elektriski uzlādējamo automašīnu skaitam, autotransporta radītais trokšņa piesārņojuma līmenis Rīgas aglomerācijā varētu sarukt par aptuveni 0,5-1 dB(A).

Velotransporta izmantošanas veicināšana

Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam, velotransports tiek uzskatīts par prioritāri attīstāmo transporta veidu Rīgas pilsētā, iespēju robežās radot tā izmantotājiem ērtāku vidi nekā privātā autotransporta izmantotājiem. Saskaņā ar Rīgas pilsētas velosatiksmes



attīstības koncepcijā līdz 2030. gadam¹ sniegto informāciju, 2021. gadā aptuveni 10% Rīgas iedzīvotāju ar velosipēdu pārvietoja katru vai gandrīz katru dienu, bet 17% vismaz reizi nedēļā. Salīdzinot šo rādītāju ar citām mūsu reģiona lielpilsētām, tas uzskatāms par salīdzinoši zemu. Atsaucoties uz Eiropas Komisijas Eirobarometra apkopotajiem datiem, ikdienā velotransportu izmanto 61% Utrehtas, 39% Minsteres, ap 30% Kopenhāģenas, Antverpenes, Amsterdamas un Malmö iedzīvotāju. Pārējās Baltijas valstu galvaspilsētās velotransporta izmantošanas intensitāte ir līdzīga kā Rīgas pilsētā.

Veicinot velotransporta izmantošanu, ir iespējams samazināt privātā autotransporta izmantošanas intensitāti Rīgas aglomerācijā. Iedzīvotāju skaitu, kas vieglo automašīnu vietā dod priekšroku velosipēda izmantošanai, var palielināt, uzlabojot jau esošo infrastruktūru, kā arī radot jaunu, piemēram, izbūvējot veloceliņus un velosipēdu novietnes, atdalot joslas velotransportam. Velotransporta izmantošanai sakārtotā pilsētvidē ar kvalitatīvu velotransporta infrastruktūru ir virkne priekšrocību salīdzinājumā ar privātā autotransporta izmantošanu – pārvietošanās ātrums, neierobežoti pārvietošanās maršruti, bezmaksas stāvvietas (velosipēdu novietne).

Saskaņā ar Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepciju līdz 2030. gadam, 2022. gadā kopējais veloceļu garums Rīgas pilsētā bija 119 km. Kopš 2015. gadā tika ierīkotas joslas velotransportam Elizabetes, Meža prospektā, A. Čaka, Bruņinieku ielās, u.c. Pēdējos 5 gados ir

¹ Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments, 2023. Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija līdz 2030. gadam.

izbūvēti jauni posmi veloceļā "Centrs – Dārziņi", kā arī veloceļi "Centrs – Ziepniekkalns" un "Imanta – Daugavgrīva".

Pēdējos gados Rīgā ir attīstījusies īstermiņa mobilitātes infrastruktūras pakalpojumu sniedzēju darbība jeb koplietošanas velosipēdu un skrejriteņu izmantošana. 2023. gadā Rīgā darbojas NextBike īstermiņa velosipēdu koplietošanas serviss, kā arī SKOK un



RIDE elektrovelosipēdu koplietošanas servisi, kas ļauj ērti pārvietotos starp Rīgas apkaimēm, neizmantojot sabiedrisko transportu vai personīgo automašīnu. Saskaņā ar Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā līdz 2030. gadam iekļauto informāciju, 2021. gadā visbiežāk brauciena ilgums ar Nextbike velosipēdu ir bijis starp 15 līdz 30 minūtēm, bet līdz novembrim tika veikti 11 582 braucieni.

Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā līdz 2030. gadam ir minēts, ka 89% Rīgas iedzīvotāju dzīvo 8 km (30 min) attālumā no pilsētas centra, kas ir velobraukšanas efektīvais attālums. 42% dzīvo 5 km (20 min) attālumā no pilsētas centra. 5-8 km attālums ir uzskatāms par optimālu distanci, lai pārvietojoties izmantotu velosipēdu, nevis vieglo automašīnu. Koncepcijā noteikti veicamie uzdevumi infrastruktūras pilnveidošanai:

- pilnveidot veloinfrastruktūru tīklu Rīgas pilsētā;
- attīstīt maģistrālos veloceļus ar pilsētas centru un savienojošos maršrutus starp apkaimēm, kā arī veidot savienojumus ar kaimiņu pašvaldībām;
- uzturēt un pielāgot ritenbraucēju vajadzībām esošo satiksmes infrastruktūru;
- attīstīt rekreatīvos velomaršrutus atpūtai un sportam;
- uzlabot velosipēdu novietņu tīklu;
- attīstīt velotransporta savietojšanu ar sabiedrisko transportu un dzelzceļa sistēmu.

Nākamo 5 gadu laikā Rīgas aglomerācijas pašvaldība plāno realizēt vairākus liela mēroga projektus velotransporta infrastruktūras pilnveidošanai:

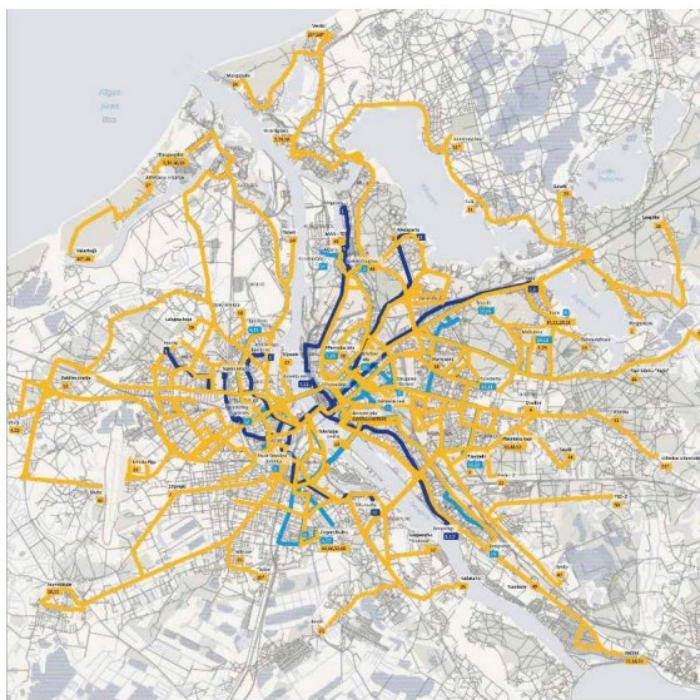
- Reģionālas un pilsētas nozīmes veloinfrastruktūras izbūve 5 maršrutos (Rīga–Ulbroka (~ 12 km), Rīgā ~ 3 km, Pierīgā ~ 9 km; Rīga–Ķekava (~ 22 km), Rīgā ~ 5 km, Pierīgā ~ 17 km; Rīga–Babīte - Piņķi (~ 14 km), Rīgā ~ 6,5 km, Pierīgā ~ 7 km; Rīga–Carnikava (~ 11 km), Pierīgā ~ 11 km; Rīga–Mārupe (~ 2 km), Pierīgā ~ 2 km;
- Veloinfrastruktūras izbūve Slokas ielas posmā no Kurzemes prospekta līdz Babītes novada robeža;
- Veloceļa "Centrs–Ķengarags–Rumbula–Dārziņi" posma no Vanšu tilta līdz Dzelzceļa tiltam izbūve;
- Veloslu ierīkošana un ielu krustojumu labiekārtošana Dzirnau ielas posmā no Tērbatas ielas līdz Skolas ielai;

- Veloceļa izbūve Turgeņeva ielā no Ģenerāļa Radziņa krastmalas (Spīķeru promenādes) līdz Dzirnavu ielas velojoslām

Plānoto infrastruktūras projektu izbūvi organizēs un vadīs Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments. Paredzams, ka minēto velotransporta infrastruktūras objektu izbūvei būs nepieciešami 23,4 milj. EUR.

Paredzams, ka, turpinot pieaugt velotransporta izmantošanas intensitātei, samazināsies privātā autotransporta radītā slodze uz pilsētas transporta infrastruktūru, kas veicinātu trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanos. Paredzams, ka trokšņa līmenis varētu samazināties tajās apkaimēs, kur izbūvēta infrastruktūra velotransportam, kā arī šķērsojamajās apkaimēs nokļūšanai pilsētas centrā. Sasniedzot 15% velotransporta izmantošanas intensitāti, trokšņa piesārņojuma līmenis skartajās apkaimēs varētu samazināties par apmēram 0,5 dB (A).

Atbalsts sabiedriskā transporta tīkla izmantošanas veicināšanai



— Autobusu maršruti — Trolejbusu maršruti — Tramvaju maršruti

Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam, sabiedriskā transporta sistēmas attīstība ir uzskatāma par vienu no galvenajām pilsētas attīstības prioritātēm. Sabiedriskā transporta pakalpojumus Rīgas pilsētā nodrošina RP SIA “Rīgas satiksme”, kas pārvadā pasažierus 6 tramvaju, 21 trolejbusu un 51 autobusu maršrutos.

Saskaņā ar RP SIA “Rīgas satiksme” sniegto informāciju, pārvadāto pasažieru skaits pēdējos 5 gados ir bijis svārstīgs – līdz 2019. gadam tas ir bijis stabils

(robežās no 143 līdz 134 milj. pasažieru), bet, stājoties spēkā Covid-19 infekcijas izplatības mazināšanai ierobežojumiem, pārvadāto pasažieru skaits strauji samazinājās, bet kopš 2021. gada pārvadāto pasažieru skaits pakāpeniski pieaug.

Saskaņā ar Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā līdz 2030. gadam ietvertajiem iedzīvotāju aptaujas rezultātiem, gandrīz puse Rīgas pilsētas iedzīvotāju vismaz reizi nedēļā pārvietojoties izmanto sabiedrisko transportu. Salīdzinot pasažieru pārvadājumu apjoma izmaiņas ar privātā autotransporta satiksmes izmaiņām pēdējos 5 gados Rīgas aglomerācijā, tika konstatēts, ka privātā autotransporta izmantošanas intensitāte pieaug, bet pasažieru pārvadājumu apjoms būtiski nepalielinās, kas liecina par to, ka Rīgas aglomerācijas teritorijā privātā autotransporta izmantošana ir vismaz tikpat ērta, kā publiskā transporta izmantošana.

Lai veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu, ir nepieciešams ne vien modernizēt transportlīdzekļus, bet radīt nosacījumus, lai pārvietošanās ar sabiedrisko transportu būtu ātrāka nekā ar privāto autotransportu.

Lai veicinātu sabiedriskā transporta izmantošanu, kā viens no risinājumiem ir izmaiņu veikšana Rīgas sabiedriskā transporta tīklā, padarot to efektīvāku. Pēdējo 20 gadu laikā Rīgas pilsētā ir izbūvēti jauni transporta infrastruktūras objekti, kā arī ir mainījusies pilsētas apdzīvotības struktūra, tomēr izmaiņas sabiedriskā transporta tīklā ir bijušas minimālas. Kā piemērs minama sabiedriskā transporta kustība pāri Dienvidu tiltam. Lai gan Dienvidu tilts tika nodots ekspluatācijā 2006. gadā, tomēr sabiedriskā transporta kustība 1 maršrutā tika uzsākta tikai 2008. gadā, savienojot Rīgas centru ar kooperatīvu "Ziedonis" Ķekavas novadā. Otrs autobusu maršruts, kas savieno Ziepniekkalna apkaimi ar Ķengaragu, tika izveidots tikai 2016. gadā. Saskaņā ar RP SIA "Rīgas satiksme" sniegto informāciju 70 % maršrutu nodrošina savienojumus no Rīgas apkaimēm uz pilsētas centru, tostarp apkaimju savstarpējos savienojumus maršruta ietvaros. 18 % maršrutu savieno dažādas apkaimes, neietverot pilsētas centru (piemēram, 15. autobusa maršruts Jugla – Pļavnieki), bet 12 % nodrošina savienojumus starp attālākām apkaimēm caur pilsētas centru (piemēram, 3. maršruta autobuss maršrutā Daugavgrīva – Pļavnieki).

2023. gadā RD PAD ir uzsācis projekta "Esošās situācijas analīze un scenāriju izstrāde Rīgas valstspilsētas sabiedriskā transporta maršrutu tīkla reformas rīcības plānam" īstenošanai. Projekta mērķis ir pārplānot esošo maršrutu tīklu, lai padarītu Rīgas sabiedrisko transportu par konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju grupām, kā arī veicināt sabiedriskā transporta integrāciju ar starppilsētu autobusu un dzelzceļa satiksmi, ņemot vērā, ka tuvāko 10 gadu laikā ir plānota vērīgā valsts piepilsētas dzelzceļa pārvadājumu modernizācija un paplašināšana. Projekta īstenošanai RD PAD plāno atvēlēt Rīgas pilsētas infrastruktūras fonda līdzekļus 170 000 EUR apmērā.

Lai veicinātu sabiedriskā transporta konkurētspēju un palielinātu tā kustības ātrumu, RP SIA "Rīgas satiksme" sniedz priekšlikumus Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departamentam par nepieciešamajiem uzlabojumiem sabiedriskā transporta joslu izveidei, satiksmes organizācijas izmaiņām, kā arī plašāku viedo tehnoloģiju izmantošanu, lai nodrošinātu prioritāti sabiedriskajam transportam luksoforu signālpārejos. 2022. gadā Rīgas satiksme iesniedza 95 priekšlikumus, no kuriem 34 jau ir ieviesti (8 no tiem ir saistīti ar viedajiem risinājumiem, nodrošinot prioritāti sabiedriskajam transportam luksoforu signālpārejos), 23 ir atbalstīti un tiks ieviesti tuvākajā laikā, 35 priekšlikumi ir izvērtēšanas procesā, bet 3 priekšlikumi noraidīti².

Par vienu no būtiskākajiem indikatoriem ir uzskatāms sabiedriskā transporta pārvietošanās ātrums. Atsevišķu braukšanas joslu ierīkošana sabiedriskā transporta vajadzībām ir viens no pamatvirzieniem sabiedriskā transporta attīstības un prioritātes nodrošināšanai. Sabiedriskā transporta joslas ļauj būtiski samazināt brauciena laikus un minimizēt sabiedriskā transporta reisu un grafiku izpildes kavējumus. Nākamie 5 gadu laikā RP SIA "Rīgas satiksme", sadarbojoties ar Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departamentu, turpinās paplašināt sabiedriskā transporta joslu skaitu Rīgas aglomerācijā. Atbilstoši Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes

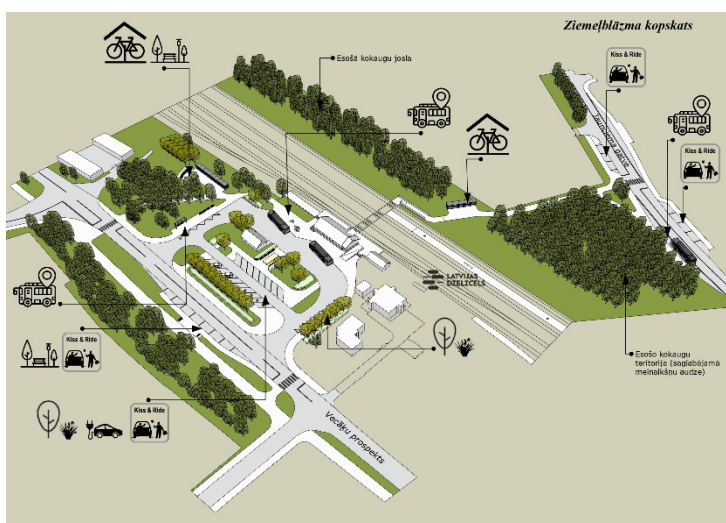
² RP SIA "Rīgas satiksme" Ilgtspējas pārskats par 2022. gadu

departamenta sniegtajai informācijai, katrs sabiedriskā transporta joslas noteikšanas gadījums tiks vērtēts individuāli, analizējot šo pasākumu kopējo ietekmi uz pilsētas satiksmi. Ārtelpas un mobilitātes departaments norāda, ka racionāli ir noteikt sabiedriskā transporta joslas garos ielu posmos, jo joslu noteikšana īsos posmos nepalielina sabiedriskā transporta kustības ātrumu.

Paredzams, ka, palielinoties sabiedriskā transporta lietotāju skaitam, samazināsies privātā transporta izmantošanas apjoms, kas sekmēs trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanos Rīgas aglomerācijā. Trokšņa līmeņa samazinājums ir atkarīgs no sabiedriskajam transportam piesaistītā pasažieru skaita, samazinoties privātā transporta lietotāju apjomam par 3%, trokšņa piesārņojuma līmenis vidēji samazinās aptuveni par 0,1 dB (A).

Mobilitātes punktu attīstības veicināšana

Rīgas attīstības programmā 2022 – 2027 kā viena no prioritātēm ir minēta ērta un videi draudzīgu pārvietošanos pilsētā, ar mērķi veicināt klimatam un iedzīvotājiem draudzīgu mobilitāti, padarot pieejamus daudzveidīgus pārvietošanās veidus un radot tam nepieciešamo infrastruktūru. Prioritātes galvenie mērķi ir par 50% palielināt riteņbraucēju skaitu,



par 5% samazināt autotransportu, kas šķērso Rīgas pilsētas robežu, palielināt sabiedriskā transporta lietotāju īpatsvaru, kā arī 22% samazinājums transporta radītajā CO₂ emisijā. Lai īstenotu šos mērķus, turpmākajos gados ir paredzēts savstarpēji integrēt sabiedriskā transporta sistēmu, attīstot reģionālā sabiedriskā transporta, īpaši dzelzceļa satiksmes, pilsētas sabiedriskā transporta un mikromobilitātes veidu sasaisti, lai pārvietošanos pilsētā padarītu efektīvu, ērtu un videi draudzīgu. Lai nodrošinātu mobilitāti Rīgas pilsētā ir plānots izveidot mobilitātes punktus, kuru pamatuzdevums būs ikvienam lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.

2022. gadā noslēdzās priekšizpēte iespējamo mobilitātes punktu izveidei esošo dzelzceļa līniju tuvumā, kuras laikā tika izstrādāti skiču risinājumi kopā 15 dzelzceļa pieturām Rīgā, veidojot sasaisti ar aktuālajiem VAS “Latvijas dzelzceļš” dzelzceļa pieturu modernizācijas projektiem. Ar Eiropas atveseļošanās plāna finansējumu līdz 2026. gada vidum plānots realizēt sešus nozīmīgākos mobilitātes punktus, kur veidojami arī pilsētas sabiedriskā transporta savienojumi ar dzelzceļa stacijām – “Zemitāni”, “Bolderāja”, “Sarkandaugava”, “Dauderi”, “Ziemeļblāzma” un “Šķirotava”.

Plānotās mobilitātes punktu izveides un ar to saistīto pasākumu izmaksas tiek plānotas 33 447 742 EUR apmērā. Projekta realizāciju ir plānots pabeigt līdz 2026. gada maijam.

7. tramvaja līnijas pagarinājuma izbūve

Tramvaju satiksme ir sabiedriskā transporta veids, kas ir daļēji vai pilnībā atdalīts no pārējās transporta plūsmas, tādējādi salīdzinoši mazāk ietekmē citi transporta veidi. Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam ietvaros izstrādātā Transporta attīstības tematiskajā plānojumā ir minēts, ka tramvaja līniju tīkls nenosedz visus pilsētas lielos rajonus, kā arī ir sniegtas rekomendācijas, ka Rīgas sabiedriskā transporta attīstība ir jābalsta uz transporta veidiem, kas pēc iespējas mazāk tiek pakļauti apkārtējai transporta plūsmai.

Lai uzlabotu Ķengaraga apkaimes iedzīvotāju sabiedriskā transporta pieejamību un palielinātu sabiedriskā transportā apkalpoto pasažieru skaitu, atvieglot pasažieru nokļūšanu citās Rīgas apkaimēs, turpmākajos 5 gados ir plānota 7. tramvaja līnijas pagarinājuma izbūve.

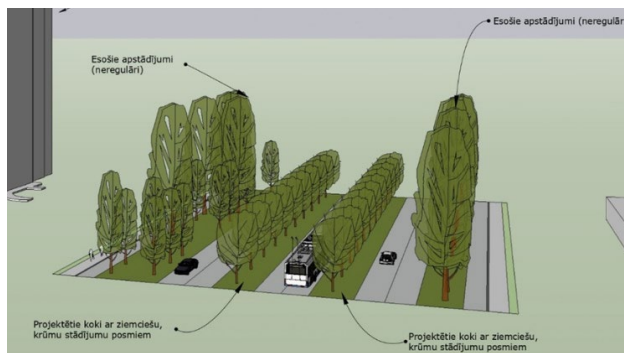
Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt 7. tramvaja līnijas pagarinājumu (~1720 m) pa Maskavas ielas sadalošo joslu līdz Rīgas pašvaldībai piederošam zemesgabalam pie Višķu/Maskavas ielas krustojuma. Šajā krustojumā tiks izbūvēts sabiedriskā transporta (autobuss/elektroautobuss, tramvajs, trolejbuss) transportmijas punkts un tā funkcionalitātes nodrošināšanai nepieciešamie pievadceļi (tramvaja līnijas apgriešanās loks sliežu ceļu transportmijas punktā un paralēlais sliežu ceļš transportmijas punkta apgriešanās lokā, kopā ~480 m) gan no Maskavas ielas, gan Višķu ielas. Transportmijas punkts paredzēts ar ērtu izkārtojumu, katra veida transportlīdzekļiem paredzot savu trajektoriju, lai pasažieri bez būtiskas pārvietošanās varētu viegli pārsēties no viena sabiedriskā transporta maršruta citā. Višķu ielā tiks izbūvēts 15. trolejbusa maršruta pagarinājums (~300 m) un tam nepieciešamie kontakttīkli un elektrokabeļi, veikta inženiertīklu pārbūve. Tiks nodrošināta arī teritorijas labiekārtošana (t.sk. apgaismojums) un jaunas dispečeru ēkas izbūve, paredzot vienotas, labiekārtotas telpas tramvaja, trolejbusa un autobusa vadītājiem.

Plānotās tramvaja līnijas izbūves un ar to saistīto pasākumu izmaksas tiek plānotas aptuveni 28 milj. EUR apmērā, piesaistot Atveseļošanās fonda finansējumu. Plānotās tramvaja līnijas infrastruktūras izbūvi organizēs un nodrošinās RP SIA "Rīgas satiksme", kas paredz pabeigt projekta realizāciju līdz 2026. gada vidum.

Lai gan jaunas tramvaja līnijas izbūve ir uzskatāma par jauna vides trokšņa avota izvietojumu Rīgas pilsētas teritorijā, tās mērķis ir mazināt privātā autotransporta izmantošanas ietekmi. Ņemot vērā Ķengaraga apkaimes iedzīvotāju skaitu, kā arī satiksmes intensitāti uz Maskavas, Lokomotīves un Salaspils ielām, palielinoties sabiedriskā transporta pieejamībai un samazinoties privātā autotransporta izmantošanai, plānotās tramvaja līnijas izbūve ir uzskatāma par efektīvu preventīvu pasākumu trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanai.

Neatkarīgas sabiedriskā transporta līnijas un ar to saistītās veloinfrastruktūras izbūve Dzelzavas ielas posmā no Jorģa Zemitāna tilta līdz Juglas ielai

Nokļūšana no Rīgas centra uz Purvciema apkaimi un Dreiliņiem, kur vienkopus pēdējo 5 gadu laikā ir izvietoti virkne tirdzniecības centru, kā arī “Bērnu klīniskā universitātes slimnīca” poliklīnika, ir apgrūtināta gan dēļ pārāk intensīvās autotransporta kustības, gan dēļ neefektīviem sabiedriskā transporta maršrutiem.



Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments ir uzsācis jaunas sabiedriskā transporta līnijas izveidi Dzelzavas ielas posmā no Jorģa Zemitāna tilta līdz Juglas ielai. Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt jaunu, no autosatiksmes neatkarīgu sabiedriskā transporta metrobusa līniju no J.Zemitāna tilta pa Dzelzavas ielu līdz Juglas ielai aptuveni 5,3 km garumā, kas ļaus nodrošināt maksimāli neatkarīgu kustību, kuru neietekmē privātā transporta plūsma pilsētā, tādējādi pasažieriem radot maksimāli precīzi prognozējamu sabiedrisko transportu. Projekta īstenošanas ietvaros ir plānots optimizēt pieturvietu izvietojumu Dzelzavas ielā, kas savukārt var vēl vairāk palielināt metrobusa vidējo kustības ātrumu. Vienlaikus projekta ietvaros ir paredzēts nodrošināt tiešu sasaisti ar piepilsētas elektrisko dzelzceļu attīstāmajā reģionālās nozīmes pārsēšanās mezglā “Zemitāni”.

Plānotās neatkarīgās sabiedriskā transporta līnijas izbūves un ar to saistīto pasākumu izmaksas tiek plānotas 48 675 855 EUR apmērā. Plānotā metrobusa un ar to saistītās infrastruktūras izbūvi organizēs un vadīs Rīgas domes Ārtelpas un mobilitātes departaments, kas paredz pabeigt projekta realizāciju līdz 2026. gada maijam.

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: Latvijas Sabiedrisko mediju portāls, 1. lapa: uzladets.lv, 2., 3. lapa: www.riga.lv, 4. lapa: RP SIA “Rīgas satiksme” Ilgtspējas pārskats par 2022. gadu, 6., 8. lapa: rdpad.lv



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>