



RĪGAS DOMES
MĀJOKĻU UN VIDES
DEPARTAMENTS



Rīcības plāna vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā
2017. - 2022. gadam 10. pielikums

Rekomendācijas nacionāla līmeņa
normatīvo aktu pilnveidošanai un par
citiem iespējamajiem pasākumiem vides
trokšņa samazināšanai



Datu par Rīgas aglomerācijā izvietotajiem rūpnieciskajiem objektiem kvalitātes uzlabošana

Izstrādājot trokšņa stratēģiskās kartes aglomerācijai, tajās ir jāiekļauj informācija par rūpnieciskās darbības, tajā skaitā ostas, radīto trokšņa piesārņojumu. Rīgas

aglomerācijā izvietotajiem rūpnieciskās darbības un ostas uzņēmumiem ir jāsaņem atļauja piesārņojošās darbības veikšanai. Atļauja tiek pieprasīta un izsniegta, ievērojot Ministru kabineta 2010. gada 30. novembra noteikumu Nr. 1082 "Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošās darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai" prasības.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, iesniedzot pieteikumu atļaujas saņemšanai, operatoram iesniegumā ir jānorāda informācija par visiem trokšņa avotiem, kuri vienas stundas laikā rada ekvivalentu nepārtrauktu A-izsvartu skaņas spiediena līmeni (L_{Aeq} , dB (A)), lielāku par 40 dB (A) naktī (no plkst.23.00 līdz 7.00), 45 dB (A) vakarā (no plkst.19.00 līdz 23.00) un 50 dB (A) dienā (no plkst.7.00 līdz 19.00). Operatoram ir jānosaka katra trokšņa avota trokšņa līmenis rādītājiem L_{diena} , L_{vakars} un L_{nakts} . Valsts vides dienesta reģionālajai vides pārvaldei, izsniedzot atļauju piesārņojošās darbības veikšanai, ir jānosaka prasības trokšņa avotu izmantošanai.

Izstrādājot trokšņa stratēģiskās kartes Rīgas aglomerācijai 2008. un 2015. gadā un apkopojot piesārņojošās darbības atļaujās un atļauju pieteikumos iekļauto informāciju, tika konstatēts, ka lielākoties dati par trokšņa avotiem netiek norādīti vai norādītā informācija ir neprecīza un nepietiekama trokšņa novērtēšanai. Visbiežāk tika konstatētas šādas nepilnības informācijā par trokšņa avotu raksturojumu piesārņojošās darbības atļaujās:

- nav norādīti visi trokšņa avoti;
- trūkst informācijas par trokšņa avotu emisijas vērtībām;
- nav pietiekama informācija par avotu izvietojumu;
- nav pietiekama informācija par trokšņa avotu darbības laiku.

Konstatēto nepilnību dēļ, izstrādājot trokšņa stratēģiskās kartes 2008. un 2015. gadā, rūpnieciskās darbības radītā trokšņa novērtēšanai tika izmantota vienkāršota standartmetode atbilstoši Eiropas Komisijas darba grupas sagatavotajām "Labās prakses vadlīnijām stratēģiskajai trokšņa kartēšanai un trokšņa ekspozīcijas datu sagatavošanai"¹. Minētās metodes pielietošana nenodrošina augstas precizitātes trokšņa kartes izstrādi, kas ierobežo iespējas kvalitatīvi izvērtēt rūpnieciskās darbības radīto trokšņa piesārņojumu un plānot pasākumus tā samazināšanai.

¹ Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure, Version 2, August 13, 2007.

Saskaņā ar EK 2015. gada 19. maija direktīvu 2015/996, ar kuru tiek noteiktas jaunas vienotas trokšņa kartēšanas metodes (CNOSSOS-EU), tiek noteikts, ka rūpnieciskās darbības radītā trokšņa piesārņojuma aprēķināšanai ir jāizmanto šādi dati par avotiem:

- emitētā skaņas jaudas līmeņa spektrs oktāvu joslās;
- darba stundas (diena, vakars, nakts, izsakot gada vidējās vērtībās);
- trokšņa avota atrašanās vieta (x, y koordinātas) un pacēlums (z);
- avota veids (punktveida, līnijveida, laukumveida avots);
- izmēri un orientācija;
- avota darbības režīms;
- avota vērsums.

Lai nodrošinātu rūpnieciskās trokšņa stratēģisko karšu izstrādi 2022. gadā, ir nepieciešams uzlabot datu kvalitāti par Rīgas aglomerācijā izvietotajiem rūpnieciskajiem trokšņa avotiem. Viens no risinājumiem datu kvalitātes uzlabošanai ir veikt grozījumus Ministru kabineta 2010. gada 30. novembra noteikumos Nr. 1082 "Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai", precizējot tās informācijas saturu, kas par trokšņa avotiem rūpnieciskās darbības objektos ir jāsniedz operatoram. Operatoru sniegtajai informācijai vajadzētu saturēt EK 2015. gada 19. maija direktīvā 2015/996 norādītās datu kopas.

Izstrādājot rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā, nepieciešamība uzlabot datu kvalitāti par rūpnieciskajiem trokšņa avotiem tika apspriesta ar Valsts vides dienestu, Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi un Veselības inspekciju. Minētās institūcijas atbalsta iniciatīvu par datu kvalitātes uzlabošanu, jo tā palīdzēsot efektīvāk nodrošināt rūpnieciskās darbības radītā trokšņa kontroli un izvirzīt nosacījumus trokšņa avotu izmantošanai un, ja nepieciešams, piesārņojuma līmeņa samazināšanai.

Paredzams, ka veicot izmaiņas nacionāla līmeņa normatīvajā regulējumā, pakāpeniski uzlabosies informācija par rūpnieciskās darbības trokšņa avotiem Rīgas aglomerācijā un iespējas tos pārvaldīt, kā arī pieaugs stratēģiskās trokšņa kartes precizitāte.

Kluso rajonu noteikšanas kārtības pilnveidošana

2004. gada 13. jūlija Ministru kabineta noteikumos Nr. 597 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība", ar kuriem transponētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību prasības nacionālajā likumdošanā, klusie rajoni tika klasificēti pēc to atrašanās vietas – klusie rajoni aglomerācijā un klusie rajoni lauku apvidū. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību ir noteikts, ka:



- “kluss rajons aglomerācijā” nozīmē kompetentās iestādes norobežotu rajonu, kurā, piemēram, L_{dvn} vai cita attiecīga trokšņa indikatora vērtība jebkuram trokšņa avotam ir mazāka par dalībvalsts noteiktu konkrētu vērtību;
- “kluss rajons, kas atrodas laukos” nozīmē kompetentās iestādes norobežotu rajonu, kurā nav satiksmes, rūpniecības vai atpūtas pasākumu radīta trokšņa.

Pieņemot Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumus Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, tiek lietota atšķirīga kluso rajonu klasifikācija, nekā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību. Proti, kluss rajons aglomerācijā aizstāts ar klusu rajonu apdzīvotā vietā. Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” ir noteikts, ka kluss rajons apdzīvotā vietā ir teritorija apdzīvotā vietā, kurā trokšņa rādītāja L_{diena} vērtība ir mazāka par 50 dB (A), L_{vakars} – 45 dB (A) un L_{nakts} – 40 dB (A). Norādītās vērtības ir par 5 dB (A) zemākas, nekā zemākais vides trokšņa robežlielums dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās.

Izstrādājot rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā un nosakot klusos rajonus atbilstoši 2014. gada 7. janvāra MK noteikumos Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktajiem kritērijiem, tika konstatēti vairāki būtiski pielietojamās metodikas trūkumi, kas plašāk aprakstīti rīcības plāna 3. pielikumā. Konstatētie trūkumi ierobežo pašvaldības iespējas noteikt pamatotus, dabā identificējamus, funkcionāli izmantojamus, iedzīvotājiem pieejamus un apsaimniekojamus klusos rajonus Rīgas aglomerācijā. Ministru kabineta iniciatīva veicināt kluso rajonu noteikšanu ne tikai aglomerācijā un lauku apvidos, bet arī citās apdzīvotās vietās – pilsētās un ciemos – ir atbalstāma, tomēr esošais regulējums neņem vērā būtiski atšķirīgo akustiskās kvalitātes stāvokli lauku teritorijās, apdzīvotās vietās un aglomerācijā. Transporta un rūpnieciskās darbības radītā trokšņa piesārņojuma līmenis Rīgas aglomerācijā ir ievērojami augstāks nekā lauku teritorijās vai nelielās apdzīvotās vietās un paredzams, ka šīs atšķirības saglabāsies arī nākotnē.

Lai sekmētu kluso rajonu noteikšanu Rīgas aglomerācijā un nodrošinātu pilsētas iedzīvotājiem pieejamus un sakārtotus klusos rajonus, kuros vides akustiskā kvalitāte ir augstāka nekā citās aglomerācijas daļās, ir nepieciešams veikt grozījumus Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”:

- atjaunojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību lietoto terminu kluss rajons aglomerācijā;
- nenosakot klusiem rajoniem aglomerācijā robežlielumus, kas piemērojami klusiem rajoniem lauku apvidos un apdzīvotās vietās;
- paplašinot aglomerācijas pašvaldības iespējas izstrādāt un pielietot individuālu metodiku kluso rajonu noteikšanai.



Atbalsta pasākumi “klusos” riepu izmantošanai

Izstrādājot rīcības plānu vides trokšņa samazināšanai Rīgas aglomerācijā, tika vērtēti dažāda veida pasākumi nozīmīgāka trokšņa avota – autotransporta – radītā piesārņojuma mazināšanai. Meklējot risinājumus, tika analizēta līdzšinējā pieredze un plānotās aktivitātes Rīgas aglomerācijā, kā arī apskatīta citu valstu pieredze un starptautisku organizāciju iniciatīvas.



Autotransporta radīto kopējo troksni veido divas pamat komponentes – vilces sistēmas emisijas un riepu – asfalta saķeres emisijas (rites troksnis). Vilces sistēmas radītais troksnis ir dominējošais, automašīnai pārvietojoties ar ātrumu līdz 35 km/h, virs kura par dominējošo avotu kļūst rites troksnis. Eiropas Automašīnu ražotāju asociācijas (ACEA) ir paudusi viedokli, ka 2014. gada 16. aprīlī pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu Nr. 540/2014 par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK, nākamo 10 gadu laikā tiks sasniegts būtisks progress autotransporta vilces sistēmu radīto trokšņa emisiju samazināšanai, jo pakāpeniski tiks samazinātas emisijas robežvērtības visu veidu automašīnām, tomēr vilces trokšņa samazināšana būtiski neietekmēs kopējo trokšņa līmeni, ja netiks samazināts rites trokšņa līmenis.

Kopš 2012. gada 1. novembra Latvijā stājās 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 un skaņas emisijas līmeni. ES regulā Nr. 661/2009 noteiktas minimālās prasības riepu rites troksnim, klasificējot visa veida autoriepas 3 kategorijās. Plašāka informācija par “klusajām” riepām, to izmantošanas pozitīvajiem un negatīvajiem aspektiem ir sniegta rīcības plāna 4. pielikumā.

Vērtējot “klusos” riepu lietošanas potenciālo ietekmi uz vides trokšņa līmeni Rīgas aglomerācijā, tika konstatēts, ka II un III kategorijas riepu aizvietošana ar I kategorijas riepām būtu ļoti efektīvs pasākums, kas nodrošinātu tās teritorijas platības samazināšanos, kur tiek pārsniegti vides trokšņa robežlielumi par 15%, ja rites trokšņa samazinājums sasniegtu 3 dB (A) (ES regulā Nr. 661/2009 noteiktā minimālā starpība starp I un III kategorijas riepām). Šobrīd nav identificēti citi tik efektīvi pasākumi, kas skartu visu aglomerācijas teritoriju.

Rīcības plānā un tā 4. pielikumā ir sniegta informācija par to, ka RP SIA “Rīgas satiksme” ir uzsākusi I kategorijas riepu izmantošanu pašvaldības un sabiedriskajam transportam un plāno to veikt arī turpmāk. Diemžēl nozīmīgāko trokšņa piesārņojumu Rīgas aglomerācijā rada privātā autotransporta lietošana, bet privātā autotransporta riepu izvēle nav pašvaldības kompetencē risināms jautājums. Lai motivētu iedzīvotājus un uzņēmumus izvēlēties klusākas autoriepas, būtu nepieciešams pārskatīt valsts mēroga atbalsta politiku klusāku riepu lietotājiem. Viens no iespējamajiem atbalsta politikas instrumentiem varētu būt diferencētas dabas resursu nodokļa likmes piemērošana riepām atkarībā no rites trokšņa kategorijas. Samazinot dabas resursa

nodokļa likmi klusākām riepām vai palielinot to skaļajām, tiktu mazināta cenu atšķirība starp klusajām un skaļajām riepām, kas motivētu iedzīvotājus un uzņēmumus biežāk izvēlēties tieši klusākās riepas.

Atbalsta politikas maiņa pakāpeniski palielinātu kluso riepu lietotāju skaitu, sekmējot autotransporta radītā trokšņa piesārņojuma līmeņa samazināšanos gan Rīgas aglomerācijā, gan pārējā valsts teritorijā. Atsaucoties uz rīcības plānā un tā 4. pielikumā sniegto informāciju par kluso riepu augstāku energoefektivitāti un labāku saķeri, atbalsta mehānismu ieviešana ne vien sekmētu trokšņa piesārņojuma samazināšanos, bet samazinātu patērēto degvielas daudzumu, radītās emisijas gaisā un uzlabotu satiksmes drošību.

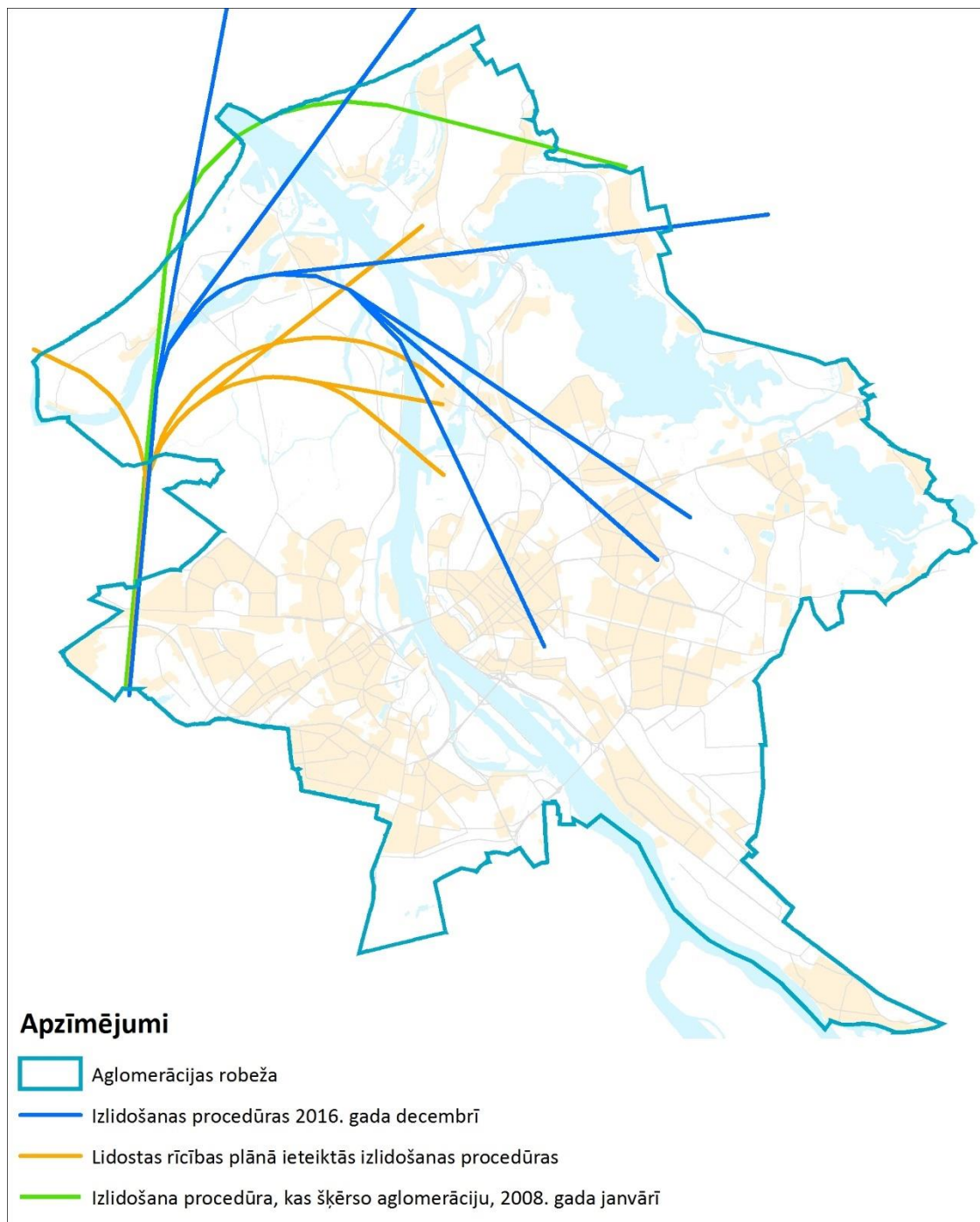


Rekomendācija gaisa kuģu izlidošanas procedūru izmaiņām

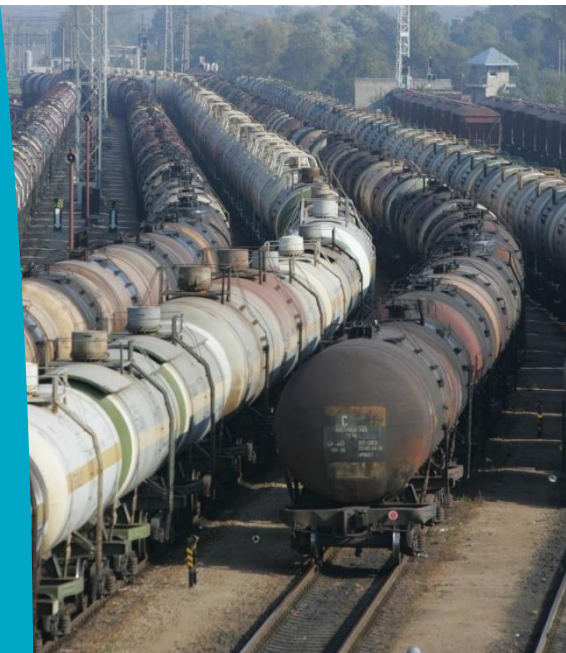
Atjaunojot trokšņa stratēģiskās kartes Rīgas aglomerācijai 2015. gadā un vērtējot gaisa satiksmes radīto trokšņa piesārņojumu, tika konstatēts, ka salīdzinājumā ar 2008. gadu, kad tika izstrādāta pirmā trokšņa stratēģiskā karte Rīgas aglomerācijai, ir veiktas nozīmīgas izmaiņas instrumentālajās izlidošanas

procedūrās. 2008. gadā lidmašīnām, izlidojot ziemeļu virzienā, vajadzēja sasniegt Rīgas jūras līci un tad veikt pagriezienu austrumu virzienā. Šāda koridora izmantošana visbūtiskāk ietekmēja Buļļu apkaimes iedzīvotājus (<250 deklarētajiem iedz. 2015. gadā), praktiski neskarot Daugavgrīvu un Bolderāju, kur dzīvo ievērojami lielāks skaits iedzīvotāju (>19 tūkst. iedz. 2015. gadā). Lai gan trokšņu stratēģiskās kartēšanas rezultāti liecina par to, ka vides trokšņa robežlielumi ilgtermiņa rādītājiem rādītāja $L_{diēna}$, L_{vakars} un L_{nakts} Daugavgrīvas un Bolderājas dzīvojamajos masīvos gaisa kuģu lidojumu dēļ netiek pārsniegti, maksimālais trokšņa līmenis, gaisa kuģiem pārlidojot šīs teritorijas, ir augsts un var radīt būtisku traucējumu lielam skaitam iedzīvotāju. Veiktās izmaiņas izlidošanas procedūrās nav novērsušas traucējumu Buļļu iedzīvotājiem, jo ielidošanas koridori vēl aizvien šķērso dzīvojamās apbūves teritorijas šajā apkaimē.

VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" 2013. gadā izstrādātajā rīcības plānā vides trokšņa samazināšanai ir piedāvāts veikt izmaiņas instrumentālajās izlidošanas procedūrās, tās sāsinot par ~2,7 km un veicot pagriezienus austrumu virzienā ievērojami ātrāk. VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" 2013. gadā izstrādātajā rīcības plānā rekomendētie izlidošanas koridori vairs neskartu Daugavgrīvas un Bolderājas dzīvojamās masīvas, bet palielinātu gaisa kuģu radītā trokšņa piesārņojuma līmeni Vecmīlgrāvja, Sarkandaugavas un Kundziņsalas dzīvojamajos masīvos, kā arī Kleistos, kur saskaņā ar Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu ir atļauta savrupmāju apbūve.



VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" līdz šim veiktās un plānotās izmaiņas lidojumu procedūrās pamato ar nepieciešamību samazināt lidojumu distanci, lidojumu laiku, degvielas patēriņu un gaisu piesārņojošo vielu emisijas. Visi VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" minētie mērķi lidojumu procedūru pārskatīšanai ir atbalstāmi, tomēr vēlme samazināt gaisu piesārņojošo vielu emisijas nedrīkst palielināt trokšņa radīto kaitīgo ietekmi. Atsaucoties uz trokšņa ietekmes nozīmīguma analīzi, ir ieteicams pārskatīt instrumentālās izlidošanas procedūras un atjaunot tās procedūras, kuras tika izmantotas 2008. gadā. Iepriekš noteikto procedūru izmantošana neuzlabotu akustisko kvalitāti Buļļu apkaimē, bet tā netiktu pasliktināta apkaimes ar ievērojami lielāku iedzīvotāju skaitu.



Kravas vilcienu kustības ātruma ierobežojumi

Paredzams, ka nākamo 5 gadu laikā Rīgas aglomerācijā tiks realizēti vērienīgi pasākumi dzelzceļa radītā trokšņa samazināšanas:

- Troksni samazinošo pasākumu ieviešana, realizējot paredzēto darbību “Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas „Rail Baltica” būvniecība”;
- Troksni samazinošo pasākumu ieviešana, realizējot paredzēto darbību “Rīgas Brīvostas

apkalpošanai nepieciešamo Rīgas dzelzceļa tīkla staciju un savienojošo sliežu ceļu rekonstrukcija”.

Minētie pasākumi skar dzelzceļa līniju posmus no Šķirotavas stacijas līdz Rīgas pasažieru stacijai, no Rīgas pasažieru stacijas līdz Zasulauka stacijai, no Zasulauka stacijas līdz Lāčupes stacijai un no Zasulauka stacijas līdz jaunajai stacijai lidostā “Rīga”. Minētie pasākumi plašāk ir aprakstīti rīcības plāna 9. pielikumā, bet nepieciešamība pasākumu ieviešanai ir noteikta, izstrādājot ietekmes uz vidi novērtējumu šiem projektiem.

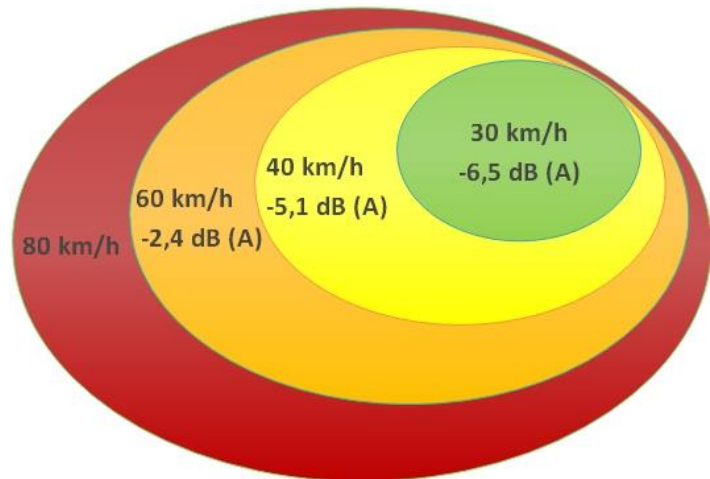
Nākamajos 5 gados VAS “Latvijas dzelzceļš” neplāno veikt nozīmīgus pasākumus vides trokšņa samazināšanai dzelzceļa līniju posmos no Rīgas robežas līdz Šķirotavas stacijai, Rīga – Saulkrasti, Rīga – Lugaži – Valsts robeža, Torņakalns – Jelgava. Saskaņā ar 2015. gadā izstrādāto Rīgas aglomerācijas trokšņa stratēģisko karti, visos minētajos posmos ir konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijās. Lai samazinātu trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmeni dzelzceļa līniju posmos, kur netiek plānoti pasākumi ierobežotu finansiālo iespēju dēļ, būtu lietderīgi izvērtēt finansiāli mazieltipīgus risinājumus trokšņa mazināšanai.

Viens no šādiem risinājumiem var būt kravas vilcienu atļautā kustības ātruma samazināšana. Samazinot kravas vilcienu kustības ātrumu no 80 km/h līdz 30 km/h, trokšņa piesārņojuma līmenis samazinās par 6,5 dB (A). Līdzīgu samazinājumu ir iespējams panākt, izbūvējot trokšņa barjeras, tomēr to izbūvei ir nepieciešamas ievērojamas investīcijas. Samazinot kravas vilcienu kustības ātrumu, palielinās laiks, kas nepieciešamas sliežu ceļa posma šķērsošanai. 1 km trokšņa barjeru izbūve izmaksā apmēram 1 milj. EUR, bet šāda posma šķērsošana ar ātrumu 30 km/h, aizņem par tikai 1 minūti un 15 sekundes vairāk, nekā šķērsojot to ar ātrumu 80 km/h.

Lai gan pilsētas mērogā pārvietošanās laika pieaugums nav ļoti būtisks, tomēr nepieciešams ir izvērtēt kravas vilcienu kustības ātruma samazināšanas ietekmi uz dzelzceļa caurlaidības spēju un kavējumu, kāds veidosies, šķērsojot dzelzceļa pārbrauktuves. Ieteicams ir vērtēt iespējas samazināt kravas vilcienu kustības ātrumu nakts laikā, kad dzelzceļu nenoslogo pasažieru

vilcieni, dzelzceļa šķērssošanas izraisītais kavējums ir mazāk nozīmīgs, bet trokšņa piesārņojuma un ietekmes līmenis mēdz būt augstāks, nekā dienas un vakara periodā.

Ja nākamo 5 gadu laikā netiek rasti papildus līdzekļi troksni samazinošu pasākumu ieviešanai Rīgas aglomerācijā, tad posmos, kur tiek transportētas kravas, ir ieteicams pārskatīt un samazināt kravas vilcienu atļauto kustības ātrumu. Kravas vilcienu kustības ātruma samazināšana ļautu uzlabot vides akustisko kvalitāti un mazināt trokšņa robežlielumu pārsniegumus arī līniju posmos no Rīgas robežas līdz Šķīrotavas stacijai, Rīga – Saulkrasti, Rīga – Lugaži – Valsts robeža, Torņakalns – Jelgava.



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: True Vision; 1. lapa: Aivars Liepiņš; 2., 3. lapa: RP SIA Rīgas meži; 4. lapa: goodyear.vom; 5. lapa: airbaltic.lv; 6. lapa: Idz.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>