



RĪGAS DOME

PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

REG. NR. 90000056484
AMATU IELĀ 4, RĪGĀ LV-1050, TĀLRUNIS 67012947, FAKSS 67012949
WWW.RDPAD.LV, E-PASTS: PAD@RIGA.LV

ADMINISTRATĪVĀ CENTRA TORŅAKALNĀ TERITORIJAS DETĀLPLĀNOJUMA SABIEDRISKĀS APSPRIEŠANAS UN BŪVNICĪBAS IECERES RĪGAS BRĪVOSTAS SAVIENOJUMS AR VIA BALTICA DIENVIDU IEVADU RĪGĀ PUBLISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSME/PREZENTĀCIJA

Rīgas domē, Rātslaukumā 1, Sēžu zālē

2009.gada 9.decembrī
Sanāksme tiek atklāta plkst. 17⁰⁰

SANĀKSMES PROTOKOLS

Sanāksmē piedalās **51 dalībnieks** (reģistrācijas saraksts protokola 1.pielikumā).

Sanāksmi vada:

G.Princis, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora p.i.

Sanāksmē piedalās:

▪ **Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji:**

I.Purmale, Pilsētplānošanas pārvaldes vadītāja, direktora vietnieka pilsētas plānošanas jautājumos p.i.;

I.Sirmā, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas vadītāja, pārvaldes vadītāja vietnieka p.i.;

E.Šveica, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā teritoriālplānotāja - projekta vadītāja, nodaļas vadītāja p.i.;

I.Pētersons, Pilsētplānošanas pārvaldes Vēsturiskā centra projektu nodaļas galvenais teritoriālplānotājs - projektu vadītājs;

U.Kolkovskis, Ekonomikas pārvaldes Investīciju un attīstības projektu nodaļas vadītājs;

S.Kalvīte, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jomā;

K.Brikule, Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā.

▪ **Rīgas domes Rīgas pilsētas būvvaldes pārstāvis:**

R.Krauklis, Inženieru nodaļas vadītāja vietnieks, transporta būvju galvenais speciālists.

- SIA "Metrum" pārstāve:
M.Kalvāne, projektu vadītāja.
- SIA „BRD projekts” pārstāvji:
J.Matejs;
J.Bidzāns.
- Rīgas domes Satiksmes departamenta pārstāvji:
I.Rimša;
K.Balodis;
I.Tomsone.
- Latvijas Universitātes pārstāvji:
A.Peičs,
V.Krastiņš.
- Rīgas pilsētas arhitekts:
J.Dripe.
- Ziņu aģentūra BNS pārstāve:
Z.Zaslovska
- GREEN MECCA/Sociālie mediji W2.O pārstāvis:
G.Rozenfelds
- Latvijas Apvienotā Policistu arodbiedrības pārstāvis:
R.Valters.
- Pārdaugavas izpilddirekcijas izpilddirektors:
M.Kalve.
- SIA „Būvvalsts” pārstāvis
Z.Vilisters.
- Portāla A4D pārstāvis:
A.Zvirgzdiņš.
- Laikraksta „ČAS” pārstāvis:
I.Vatoļins.
- Vides aizsardzības kluba pārstāve:
I.Romanova.
- Rīgas automotoorganizāciju apvienības „RADIOTEHNIKA” pārstāvis:
L.Siliņš.

▪ **Latvijas ekoloģiskās biedrības pārstāve:**

V.Antmane.

▪ **Iedzīvotāju pārstāvji:**

A.Ašmane, Vilkaines iela 1;

H.Auziņa, Mūkusalas iela 53;

O.Auziņš, Kr.Valdemāra iela 72a;

L.Lele, Akaču iela 4;

R.Flintere, Akaču iela 4a;

V.Zabrocka, Akmeņu iela 22;

A.Ābola, Akmeņu iela 15;

Z.Šteinerte, Akaču iela 2;

J. Buchel, Jelgavas iela 34;

K.Dambrāns, Akaču iela 4;

L.Muraškina, Akaču iela 4;

T.Rauga, Jelgavas iela 34;

E.Blekte, Jelgavas iela 33;

A.Dambrāns, Akaču iela 4a;

Z.Krupenņikova, Tukuma iela 8;

D.Macnevičs, Uzvaras iela 6;

M.Mazkalns, Uzvaras bulvāris;

G.Lukstiņa, rīdziniece;

K.Jansone, Pārdaugavas iedzīvotāja;

A.Doļģe, Uzvaras bulvāris 2/4a;

H.Sventeckis, Uzvaras bulvāris 2/4a;

O.Kapteinis, Sējas iela 6a.

SANĀKSMES MĒRKIS

1. Sanāksme organizēta *Administratīvā centra Torņakalnā* teritorijas detālplānojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros un būvniecības ieceres „*Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā*” publiskās apspriešanas ietvaros.
2. Sanāksmes mērķis iepazīstināt ar SIA „METRUM” izstrādāto detālplānojuma risinājumu un SIA „BRD Projekts” izstrādāto „*Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā*” būvniecības iecerei, uz klausīt un sniegt atbildes uz interesentu jautājumiem.

KOPSAVILKUMS

1. Sanāksmē apspriests *Administratīvā centra Torņakalnā* teritorijas detālplānojums un būvniecības iecere „*Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā*”. Juridiski tās ir divas apspriešanas, bet apspriešanas sanāksme kopēja, jo abi projekti savstarpēji saistīti.
2. Tikšanās vēlamais rezultāts - diskusiju, viedokļu un kompromisu rezultātā rast visiem pieņemamu būvniecības ieceres „*Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā*” risinājumu. Z.Šteinerte, iedzīvotāju vārdā, izsaka atbalstu SIA „BRD Projekts” izstrādātajam trases novietojuma otrajam variantam.

3. *Administratīvā centra Torņakalnā* teritorijas detālplānojuma mērķis ir attīstīt jaunu pilsētas administratīvo centru ar tam atbilstošu infrastruktūru, kas atslogotu pilsētas vēsturisko centru. Detālplānojums paredz ilgtermiņa risinājumu, tas ir plānotāju, arhitektu skatījums par to, kā šī teritorija varētu attīstīties. Viens no galvenajiem jautājumiem ir transporta shēmas risinājumi.
4. Teritorijas nākotne ir veiksmīgā sadarbībā ar Latvijas Universitāti. Latvijas Universitātei piešķirtā Eiropas struktūrfondu nauda jāpagūst līdz 2014.gadam, tas nozīmē, ka līdz tam laikam dabas zinātņu mācību korpusa celtniecības projektam jābūt pabeigtam.

Sanāksme noslēdzas plkst. 18⁵⁰

Protokola pielikumā:

1. Sanāksmes atspoguļojums uz 18 lp.
2. Sanāksmes dalībnieku reģistrācijas lapu kopija uz 5 lp.
3. M.Kalvānes (SIA „Metrum”) prezentācija uz 12 lp.
4. J.Bidzāna (SIA „BRD Projekts”) prezentācija uz 5lp.

Sanāksmi vadīja:

Gvido Princis

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
direktora p.i.

Sanāksmi protokolēja:

Dace Ķirķe

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas
galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā
67037924

SANĀKSMES ATSPOGUĻOJUMS

(sagatavots pēc diktofona ieraksta)

G.Princis – Labvakar! Esmu Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora pienākumu izpildītājs un šīs sanāksmes vadītājs. Sanāksmes gaita tiek translēta tiešraidē internetā, sanāksmes ieraksts būs pieejams arī Rīgas domes un departamenta interneta mājas lapās. Sanāksme tiks protokolēta, tā būs liecība par šo diskusiju un ņemta vērā tālāk lēmuma pieņemšanā vai koriģēšanā.

Gribu vērst uzmanību - šovakar mēs apspriežam divas lietas: *Administratīvā centra Torņakalnā* teritorijas detālplānojumu un būvniecības ieceri „*Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā*”. Juridiski ir divas apspriešanas, bet apspriežam tās kopā, jo abi projekti savstarpēji ir cieši saistīti un viens no otra zināmā mērā atkarīgi. Arī izstrādāti iesaistot plašu speciālistu loku, uzklaustot sabiedrības pārstāvju viedokļus. Tas ir unikāls gadījums, kad apspriežam vienlaicīgi divus pasākumus kopā. Lai nebūtu bažas, ka viedokļi varētu nonākt ne tur, vienā vai otrā procesā, kur tiem būtu jānonāk. Gribētu apliecināt, ka šeit sanākuši profesionāļi, mēģināsim atšifrēt viedokļus un pēc būtības izskatīsim katru priekšlikumu, un novirzīsim viena vai otra projekta tālākai izstrādei un apstiprināšanai. Mēģināsim atrast labāko veidu kā izdiskutēt un nonākt pie secinājumiem.

Dienas kārtība: Sākamam ir sagatavoti divi priekšlasījumi, viens par *Administratīvā centra Torņakalnā* teritorijas detālplānojumu un otrs būvniecības ieceri „*Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā*”.

Vai ir jautājumi par dienaskārtību? Replikas? Viedokļi? Lūdzu vārds Mārai Kalvānei no SIA „Metrum” detālplānojuma izstrādātājam.

M.Kalvāne – Labvakar cienījamie klātesošie! Detālplānojuma redakciju esam izstrādājuši sadarbojoties arī ar apakšuzņēmējiem, transporta plānošanas jomā tie bija SIA „BRD projekts” un SIA „IMINK”, kas veica rūpīgu transporta plūsmas analīzi un palīdzēja izstrādāt transporta risinājumus. Esam piesaistījuši arī citus speciālistus gan vides jomā, gan inženierkomunikāciju attīstības jomā, lai sagatavotu kvalitatīvus detālplānojuma risinājumus. Projekta mērķis ir izstrādāt jaunu pilsētas administratīvo centru un viens no galvenajiem jautājumiem ir transporta shēmas risinājumi, kuriem arī šovakar tiks pievērsta pastiprināta uzmanība. Detālplānojums risina arī citus svarīgus jautājumus.

Prezentācija (sk. pielikumu Nr.3)

G.Princis – Paldies, jautājumi? Šīs teritorijas turpmākā attīstībā ir pāris būtiski aspekti, kas no īstermiņa viedokļa ir svarīgi, t.i. jau atzīmētās kultūrvēsturiskās vērtības, kas šajā teritorijā atrodas – Kobronskanstes cietoksnis. Valsts kultūras pieminekļu inspekcija mūs informēja, ka pašreiz veic izpēti, cik daudz no pieminekļa vēsturiski ir saglabāties. Dzelzceļa vēstures muzejs ir nopietna šīs teritorijas sastāvdaļa. Otrs, tās ir Latvijas universitātes intereses savas darbības izvēršanai šajā teritorijā. Trešā būtiskākā lieta ir transporta infrastruktūras izvērtēšana šajā teritorijā. Dodu vārdu SIA „BRD projekts” pārstāvim J.Bidzānam!

J.Bidzāns – Īsumā pastāstīšu par būvniecības ieceri „*Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā*”. Projekta pasūtītājs ir Rīgas domes Satiksmes departaments.

Prezentācija (sk.pielikumu Nr.4)

G.Princis – Paldies. Jautājumi?

O.Auziņš – Jūs teicāt, ka tiek nojauktas 12 mājas, bet par otru jautājumu, tas cipars aizslīdēja, cik tad ēkas ir paredzēts nojaukt otrajā gadījumā?

J.Bidzāns – Sešas.

O.Kapteinis – Ja Jūs zināt, ka uz Brīvostu ceļš dodas pa Daugavgrīvas ielu, kur katrā virzienā ir tikai viena josla un parasti arī centra virzienā ir sastrēgumi. Tas nozīmē, ka veidosies līdzīga situācija kā pie Dienvidu tilta Bauskas ielas virzienā, kur mašīnas stāv milzīgos korķos. Kāda jēga izbūvēt Torņakalnā šoseju ar 2 joslām abos virzienos, ja Daugavgrīvas iela spēj uzsūkt katrā virzienā tikai vienu joslu?

J.Rimša – Nekas nestāv uz vietas. Ir izstrādāts Krišjāņa Valdemāra un Daugavgrīvas ielas krustojuma rekonstrukcijas tehniskais projekts, kur paredzēti lieli būvdarbi. Projekta realizācijas summu es Jums tagad nenosaukšu, vienlaicīgi Daugavgrīvas ielas turpinājums tiek projektēts pa posmiem. Perspektīvā Daugavgrīvas ielas koridors spēs uzņemt ne tikai smagos, bet arī vieglos transporta līdzekļus.

O.Kapteinis – Bet tādā gadījumā, varbūt Torņakalna izbūvētais ceļš vairs nebūs aktuāls, tanī brīdī, kad Daugavgrīva būs attīstīta. Dzegužkalnā būs jānojauc daudz mājas, jo arī tur joprojām ir tikai pa vienai joslai katrā virzienā.

J.Rimša – Es īsti nesapratu jautājuma būtību. Jebkurš projekts, kas tiek izstrādāts nes sev līdzi, ka vairāk vai mazāk, ir nepieciešams nojaukt kādu apbūvi vai iegādāties zemes sarkano līniju robežās, kas nav pilsētas īpašums, pie tā visa tiek strādāts.

O.Kapteinis – Jā, bet tur ir pat 5-stāvu mājas, Jūs taču zināt Dzegužkalnu, tur jaukšana nost varētu būt diezgan liela.

G.Princis – Es precizēšu, mēs nevaram iekļauties Jūsu specifiskajā sarunā, tā iemesla pēc, ka mēs nezinām to specifisko māju, par kuru Jūs tagad runājat. Mēs neapspriežam konkrēti šo un šajā vietā Daugavgrīvas ielas risinājumu. Kopsavilkums atbildei varētu būt šāds – Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija tiek plānota uz divām joslām visā garumā, sākot no Vienības gatves, beidzot ar izeju uz Podragu, uz ostu. Šis nav īstermiņa risinājums, bet tas ir ilgtermiņa risinājums. Pilsēta finanšu un citu iespēju robežās, projektu soli pa solim risinās, rēķinoties gan ar atsevišķām ēkām, gan īpašumiem. Tā nav, ka taisām ielas posmu, kas beidzās nekur. Šis ir viens liels posms pilsētas ielas rekonstrukcijas komplekss. Es atbildēju uz Jūsu jautājumu?

O.Kapteinis – Kad plānoja un būvēja Dienvidu tiltu, tad tomēr izrādījās, ka tas nav līdz galam izplānots, tur ir pudeles kakls.

G.Princis – Man liekas, ka Jums nav pilnīga informācija. Pabeigtā Dienvidu tilta kārta ir pirmā kārta. Šobrīd tiek būvēta otrā kārta, tad būs trešā kārta un ceturtā kārta. Soli pa

solim izeja Pārdaugavā sasniegs Ziepiņkalnu un Vienības gatvi. Satiksmes departamentā variet saņemt pilnīgu informāciju.

H.Auziņa – Man ir jautājums Satiksmes departamentam. Jau 20 gadus, sakarā ar 2.Trolejbusu parku, uz Mūkusalas ielas ir tāda situācija, ka visi trolejbusi iegriežas ļoti šaurajā Laivu ieliņā, tad pārvirzās pa Buru ielu, un iegriežas trolejbusu parkā. Tas ir liels skaits trolejbusu, skaitu un konkrētus numurus es nenosaukšu, bet visi iet un nāk no parka. Ja Jūs runājat par satiksmes uzlabošanu un atslodzi, lai satiksmes tiktu samazināta, kāpēc 20 gadu laikā nepadomājiet par to, ka ir Bieķiensalas iela. Izveidojāt Mūkusalas un Bieķiensalas ielu krustojumu, bet kāpēc visa satiksme, kas iet uz trolejbusu parku, netiek novirzīta pa Bieķiensalas ielu? 2.Trolejbusu parkā pretī Bieķiensalas ielai ir vārti, pa kuriem varētu iebraukt, bet kāda firma tur savus auto. Kāpēc tas tā notiek?

J.Rimša – Es nezinu vai 20 gadus iet. Es pats, kā puika būdams, braucu ar 8. trolejbusu uz 3.vidusskolu, tas bija krietni senāk nekā 20 gadi atpakaļ. Uz šo jautājumu vislabāk varētu atbildēt Rīgas Satiksme, bet cik es atceros, trolejbusi, kas iet uz parku, visi jau neiet tikai pa Laivu ielu, iet jau arī pa Jelgavas ielu.

H.Auziņa – Daudzi iet no tilta un griežas pa Mūkusalas ielu un atpakaļ. Par 8.trolejbusu Jums negribu oponentēt. Bet tagad jau 20 gadus, es to lietu ļoti labi zinu, Jūs bijāt puika, bet es jau pieaudzis cilvēks. G.Prinča kungam, neizdevās novilkt sarkano līniju un manu māju nojaukt. Es ceru, ka arī neizdosies. Tā tas ir. Kungi, kāpēc Jūs tik sekli domājat, pie šiem projektiem, kurus Jūs no jauna realizējat? Tik vienkārši būtu novadīt šos trolejbusus, tie ir vismaz pieci numuri, kas tur iet.

G.Princis – Vai Bidzāna kungam, kas piebilstams?

J.Bidzāns – Es arī tuvumā šim objektam esmu nodzīvojis septiņus gadus. Projektā ir paredzēta Laivu – Buru ielas paplašināšana. Viena liela daļa trolejbusu varētu iziet no trolejbusu parka ārā šeit, tad pa Vienības gatvi.... *Rāda kartē.*

G.Princis – Precizējošs jautājums. Kas, tad ir tā perspektīvā situācija, vienā vai otrā trases risinājumā? Vai ir paredzētas izmaiņas piebraukšanai trolejbusu parkam attiecībā uz to, kas ir šodien?

J.Bidzāns – Konceptuāli nē, tiek saglabātas abas iespējas, gan braukt pa Jelgavas ielu virzienā uz Akmens ielu un Valguma ielu, kā arī braukt pa Laivu – Buru ielu virzienā uz Mūkusalas ielu. Rīgas Satiksmei ir izstrādāti maršruti.

O.Auziņš – Kāpēc 15.maršruts nevarētu iziet uz līniju pa Mūkusalas ielu? Kāpēc tam jāiet pa Laivu ielu?

G.Princis – Es atvainojos, iespēju robežās, mēs atbildējam uz Jūsu jautājumu, bet sīkāk tas ir Rīgas Satiksmes jautājums.

H.Auziņa – Tas ir mans ierosinājums.

G.Princis – Jā, jā, es sapratu, ka tas ir ierosinājums, mēs to noteikti pārsūtīsim Rīgas Satiksmei, iespējams viņi dos detalizētāku atbildi. Ejam tuvāk detālplānojuma un būvniecības iecerei.

Man ir jautājums, kas neizskanēja prezentācijā. Posms no Vienības gatves līdz Raņķa dambim, bija divas versijas, viena vairāk vai mazāk atklātās trases risinājuma variants, otrs garākais tuneļa variants. Vai abi šie varianti neparedz gājēju ietves visā posmā no Vienības gatves līdz Uzvaras bulvārim?

J.Bidzāns – Nē.

G.Princis – Tad abi šie varianti ir identiski un neparedz ne velo, ne gājēju celiņus.

J.Bidzāns – Nē.

G.Princis – Skaidrs, paldies.

Z.Šteinerte – Es pārstāvu iedzīvotāju grupu, mēs šodien esam ieradušies kuplā skaitā un esam ieinteresēti piedāvātajos risinājumos, kas tiek piedāvāti. Man jāsaka atzinīgi vārdi par to, kas notiek Latvijā. Sabiedrības pārstāvji tiek aicināti uz dialogu ar saviem priekšlikumiem, pie ierēdņiem, pie speciālistiem, pie cilvēkiem, kas strādā valsts un pašvaldības iestādēs. Tie, kas vēl nezina, es gribētu pateikt, ka jau no pavasara, pateicoties G.Prinča kungam, sadarbojamies gan ar Satiksmes departamentu, gan Pilsētas attīstības departamentu, gan SIA „Metrum”, gan „BRD projekts”. Par ko mums bija liels prieks un gandarījums. Mēs redzam arī rezultātu, tika izstrādāts alternatīvais variants, kurā tiek saglabātas 11 ēkas un netiek nojauktas. Taču ar ko mēs patreiz esam saskārušies - pastāv 2 varianti, tas nozīmē, ka vienalga pastāv variants, ka iespējams ēkas būs jānojauc. Jautājums, kāpēc?

Es mēģināšu jautājumu noīsināt: Kas būs tas cilvēks, kas pieņems lēmumu, par ko, tad dos balsot deputātiem? Vai Jūs mani sapratāt?

G.Princis – Atdalām šos divus procesus. Attiecībā uz būvniecības ieceri, kuras ietvaros tiek izskatīti, divi alternatīvie varianti, par kuriem pastāv viedokļi un diskusijas. Viedokļi tiek reģistrēti, pierakstīti un apkopoti, kopā ar būvniecības ieceres virzītāju, Rīgas domes Satiksmes departaments kopā ar Būvvaldi, virzīs jautājumu izskatīšanai Rīgas domē. Dome pieņems gala lēmumu. Vai būs alternatīva viens, vai alternatīva divi. Šeit es gribētu atgādināt, to ko teica Bidzāna kungs, ka atsevišķi posma risinājumi, no Mūkusalas ielas līdz Vienības gatvei un, no Vienības gatves līdz Uzvaras bulvārim, var tikt savienoti, abās kombinācijās.

Z.Šteinerte – Es sapratu, arī Bidzāna kungs tā saka, ka ir jāizsaka viedoklis par vienu vai otru variantu, bet Jūs pieļaujiet, ka varētu būt kombinētais variants?

G.Princis – Nē, to pieļauj Bidzāna kungs. No procesa viedokļa, mēs pirms tam nevaram paredzēt visas iespējamās kombinācijas, šeit mēs redzam principiālus risinājumus, kas sastāv no atsevišķiem risinājumiem. Diskusiju, argumentu, viedokļu rezultātā nonākam pie vairāk vai mazāk kompromisa varianta. Šeit nav krustiņi par vai pret, viens vai otrs

variants, šeit ir svarīgas detaļas, argumenti, nianse, kuru rezultātā, es ceru, tiks pieņemts kopēji atbalstāms un pareizs lēmums.

Z.Šteinerte – Kuras būs tās amatpersonas, tas cilvēks, kas Bidzāna kungam norādīs, lūdz sagatavo deputātiem uz komiteju konkrēti šādu risinājumu.

G.Princis – Visus viedokļus par iecerēm apkopos Pilsētas attīstības departamenta sabiedrisko apspriešanu cilvēki, dāmas šeit pa kreisi, no manis. Apspriešanas apkopojums kā formatizēts pielikums iet klāt būvniecības iecerei. Lēmumu par būvniecības ieceri pieņems Rīgas dome.

Z.Šteinerte – Jūs man neatbildējāt uz jautājumu, kurš konkrēti dos rīkojumu Bidzāna kungam?

G.Princis – Tad, kad Rīgas dome būs pieņēmusi lēmumu, vienu vai otru, trešo vai ceturto vai piekto, tad attiecīgi Satiksmes departaments kā projekta pasūtītājs noformulēs Rīgas domes lēmumu atbilstoši uzdevumam.

Z.Šteinerte – Kas gatavos un dos rīkojumu, kādā izskatā to dos balsošanai deputātiem? Es saprotu, ka deputātiem netiks doti visi iespējamie *samiksētie* varianti. Tiks dots viens variants. Kas pieņems lēmumu, kāds tas variants izskatīsies?

G.Princis – Es precizēšu, deputātiem lēmuma pieņemšanai tiks doti abi izstrādātie varianti ar publisko sabiedrības viedokli. Variants viens, apstiprināt variantu viens. Variants divi, apstiprināt variantu divi. Variants trīs, jebkāds cits iespējamais variants, kāds izkristalizēsies sarunu vai diskusiju laikā, un tiks novests līdz lēmuma pieņemējiem. Mēs šeit visi klātesošie, no domes puses, esam tie, kas diskusiju viedokli nonēsīs līdz lēmuma pieņemējiem.

Z.Šteinerte – Cik es saprotu, ka komitejas, kurās strādā deputāti, pa nozarēm, ir atklātas sēdes. Es ceru, ka mums nebūs nepatīkamu pārsteigumu, ka būs sagatavots viens gala variants. Es ļoti ceru, ka sadarbība ar iedzīvotājiem turpināsies. Aicinu domāt mūsdienīgi, nevis balstīties uz 1961.gadā ievilktajām sarkanajām līnijām un šo apbūvi, kas ir Vecrīgas buferzona, saglabāt. Jelgavas iela ir robeža starp Vecrīgu un Vecrīgas buferzonu.

G.Princis – Komitejas sēde, kurā pirmā izskatīs, visticamāk būs Pilsētas attīstības komiteja. Pēc tam iespējams to izskatīs Satiksmes komiteja, es to nezinu, par to lems attiecīgi deputāti, cik plaši jautājumu izskatīt. Tad jautājumu virzīs uz Rīgas domi. Jūs uzzināsiet, kad šīs sēdes notiks. Es pieņemu, ka Jūsu viedoklis būs pietiekami plaši atspoguļots šajās komiteju sēdēs.

Z.Šteinerte – Ja materiāls iet uz Pilsētas attīstības komiteju, tad, kas ir Jūsu cilvēki, kas sagatavos lēmumu? Vai tas būs tas pats materiāls, kas iet uz Transporta lietu komiteju? Vai tas būs departamenta pārstāvēts materiāls?

G.Princis – Es laikam neprotu izskaidrot situāciju. Būvniecības iecere ir tas, ko mēs redzam, to sagatavo projekta pasūtītājs kopā ar izstrādātāju. Šī iecere ir tāda pati kā

jebkura būvniecības iecere kā jebkura cita. Tieši tādā formā kādā tā tiek apspriesta, tā tiek tā virzīta uz domi, kopā ar viedokļiem. Sabiedrības viedokli apkopos mūsu cilvēks speciālā ziņojumā. Tā, lai tas būtu saprotams deputātiem. Būvvalde vada šo procesu, tas ir būvniecības process. Būvvalde ies uz komiteju un ziņos par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem.

Z.Šteinerte – Tad es saprotu, ka Andis Cinišs sagatavos?

G.Princišs – Andis Cinišs iespējams ziņos, bet klāt šajā procesā būs arī mēs, kas ir iesaistīti.

Z.Šteinerte – Kāds ir Jūsu personīgais viedoklis? Vai tomēr nevajadzētu apbraukt šīs mājas, jo mēs dzīvojam 20 gadsimtā, nevis 1961.gadā.

G.Princišs – Es ļoti labprāt savu personīgi viedokli paturēšu kādai citai reizei, šī ir saruna ar Jums. Jūs labi zināt, ka attiecībā uz šo jautājumu gan pavasarī, gan vasarā, aktīvi diskutējām kopā ar Jums, konsultējamies šī jautājuma sakarā ar transporta speciālistiem, arī sabiedrībā plaši pazīstamiem cilvēkiem, apspriedām Rīgas vēsturiskā centra padomē, kā arī Arhitektu kolēģijā u.c. Viedokļi ir diskutēti un apspriesti. Varbūt mazliet atšķirīgi, bet mēs redzam kā tas ir izkristalizējies. Visi viedokļi tiks pievienoti tālākā jautājuma izskatīšanā. Svarīgi ir Jūsu viedoklis, Jūsu argumenti, Jūsu par vai pret par vienu vai otru risinājumu.

Es atbildēju?

Z.Šteinerte – Paldies, puslīdz.

R.Valters – Vai nevarētu ieslēgt abus variantus un parādīt uz ekrāna? Nav skaidrs, otrajā variantā, tuneļa plānotais izvietojums. Vai tas iet caur mazdārziņiem?

J.Bidzāns – Abos divos variantos, pilnīgi noteikti, pamattrase iet cauri mazdārziņiem.

R.Valters – Kāpēc jāliek tunelis visā garumā, varbūt ir iespēja virszemes izbūvēt?

J.Bidzāns – Pamatvariants izveidots tik maksimāli, cik var izbūvēt virszemes, jo ir divi šķērsojumi, kas ir ar Uzvaras bulvāri un dzelzceļu, kur jābūt 2 līmeņos.

R.Valters – Es laikam nepareizi izteicos, nevis virszemes, burtiskā nozīmē ka pa zemi, bet gaisa pārvads.

J.Bidzāns – Sākotnēji tāds variants projektēšanas gaitā tika izskatīts, bet paredzot gaisa satiksmes pārvadu, dzelzceļš jau ir virs zemes ap 4 metri. Dzelzceļam ir sava elektrosaimniecība, kas jau ir virs dzelzceļa, tie ir visi pārvadi. Tālā nākotnē varētu būt dzelzceļa estakāde, kas pacelta vēl par 4 metriem. Rezultātā pārvada atzīme varētu būt 20 metri absolūtās atzīmes, kas principā, no arhitektu viedokļa, nav pieņemami šajā vietā. Tas Pārdaugavas siluetu neatgriezeniski izmainītu. Tāpēc jau sākotnējā projektēšanas etapā tika pieņemts, ka šis savienojums ir tunelis.

R.Valters – Vai tas tunelis nevar iet tikai zem dzelzceļa un pārējais virs?

J.Bidzāns – Ja tunelis tikai zem dzelzceļa, tad paliktu satiksmes problēmas, kas ir ar Uzvaras bulvāri, līdz ar to noteikti jābūt 2 līmeņos, bet, lai varētu paspēt iziet no dzelzceļa virszemē un atkal ieiet pazemē, tad tā vairs nebūtu transporta maģistrāle, bet amerikāņu kalniņi. Tādi varianti projektēšanas laikā tika izskatīti, bet tālāk netika virzīti.

R.Valters – Jūtu, ka Rīgā vispār baidās no transporta pārvadiem vispār, ja paskatās uz ārzemēm, tur tas ir ļoti populāri, celtniecību risina vairāku stāvu krustojumos un tml., bet mums, tas ir redzams tikai pie Dienvidu tilta.

J.Bidzāns – Jebkurā gadījumā ir atsevišķas pilsētas daļas, kurās iederas vairāklīmeņu krustojumi. Jāpiezīmē, ka satiksmes plūsma šajā vietā ir 3x lielāka, bet šī vieta orientēta uz centru.

R.Valters – Paldies.

G.Princis – Paldies par iedvesmu, vēl jautājumi?

H.Auziņa – Sakiet lūdzu, vai sakarā ar projektu, sarkanā līnija, kas iet pa Mūkusalas ielu tiks koriģētas? Par cik metriem tiks paplašināta Laivu – Buru iela?

G.Princis – Šīs diskusijas un sekojošu lēmumu rezultātā, cerams, tiks pieņemts kopumā atbilstošs lēmums, kas tiks integrēts esošajā apbūvē, tajā skaitā mainītas sarkanās līnijas, lai viņu realizētu dzīvē.

H.Auziņa – Mūkusalas ielā tomēr tiks koriģētas sarkanās līnijas?

J.Bidzāns – Mūkusalas ielā, krustojumā ar Laivu ielu, sarkanās līnijas nav paredzēts koriģēt, bet attiecībā uz ielas profilu, tas dubultosies. Pašreiz 7 metri, bet paliks 2x platāka.

O.Auziņš – Vai bijusī maizes ceptuve nav arhitektūras piemineklis? Tas termins ir pazudis? Kādreiz tā bija arhitektūras piemineklis, bet laikam svarīgi cilvēki noņēma titulu?

J.Bidzāns – Man par iepriekšējiem tituliem nav ziņu, bet starp tām ēkām, kuras mēs skaram, nav arhitektūras pieminekļu.

H.Auziņa – Mani senči, kas šeit dzīvojuši no Daugavmalas apbūves sākuma, maizes ceptuve ir bijusi no prominentākajām celtnēm šajā rajonā. Tā bija vienīgā visā Rīgā, kas celta speciāli kā maizes ceptuve. Es to zinu, tā bija arhitektūra piemineklis, bet viss jau ir uzliekams un noņemams. Varbūt tas Jums būs interesanti, kad, es ceru, sāksiet tiltu projektēt, pāri tām salām? Tāds vērienīgs plāns taču kādreiz bija?.

J.Bidzāns – Ar maizes ceptuvi ir tā, ka pašu pamatēku mēs neskaram, runa iet par piebūvi, kas uzbūvēta vēlāk.

G.Princis – Jautājumi? Viedokļi?

L.Muraškina – Vai Jūs apmēram variet pastāstīt par finansējumiem, cik plānots, no kādiem avotiem? Arī par pašu būvniecību, kad apmēram iecerēts? Vai tas būs pa posmiem? Vai tas jau reāli ir plānots? Kā notiks pats process? Cik drīz tas notiks? Mani vairāk interesē paša ceļa izbūve un arī pats Administratīvais centrs? Jo kāda jēga izbūvēt ceļu, ja nebūs administratīvā centra?

G.Princis – Es jau pieminēju, ka no finanšu pieejamības viedokļa, var runāt par Latvijas Universitātes interesēm šajā teritorijā, jo tās rīcībā ir gan intereses, gan finansējums, gan detālplāna ietvaros parādās vieta. Par konkrētās ielas realizācijas finansējumu, lūgšu kolēģi precizēt.

J.Rimša – Bidzāna kungam, pēc noslēgtā līguma, projekts jāpabeidz, ja mani neviļ atmiņa, nākamā gada 23.augustā. Kad projekts būs gatavs, tad varēsīm redzēt, kāds viņš izskatīsies. Vai tas būs pirmais variants, vai otrs variants, vai kaut kādā veidā miksēts. Tad varēs redzēt, cik tas izmaksā. Svarīgs jautājums ir vai būs iespējams piesaistīt Eiropas naudu. Ja nebūs iespējams piesaistīt Eiropas naudu, tad man grūti atbildēt par termiņiem un vai šis projekts tiks realizēts. Es varu ar pilnu atbildību paziņot, ka pilsētai savienojums ir vitāli nepieciešams. Nacionālā bibliotēka tiek celta, un nebūtu nopietni, ja gar tādu ēku ietu smagais autotransports.

G.Princis – Administratīvais centrs šobrīd nav prioritāte, visticamāk tuvākā gada laikā arī nebūs. Svarīgi ir vienoties par detālplānojuma formu un saturu, vienoties par projekta risinājumu, izstrādāt detalizētus risinājumus. Situācija ir diezgan dinamiska. Runa ir par Eiropas iespējamo finanšu piesaisti, iespējams savādākā veidā.

L.Muraškina – Par kādām summām vispār ir runa ceļa izbūvē? Vai ir kāds aptuvens aprēķins, cik tāds ceļš varētu izmaksāt?

J.Bidzāns – Atkarībā no pieņemtajiem gala risinājumiem, robeža svārstās no 50 – 80 miljoniem latu.

L.Muraškina – Vai tas ir paredzēts no Eiropas naudām, visi šie miljoni, vai arī Rīgas pilsētai jāliek savs ieguldījums?

J.Bidzāns – Katrā no programmām ir paredzēti līdzfinansējumi, atkarībā no programmas 10-15%.

G.Brencāns – Man ir ierosinājums. Sanāksmes sākumā pacēlās jautājums par trolejbusu depo, varbūt nākamajās sabiedriskajās apspriedēs ir vērts piedalīties kādam no Rīgas Satiksmes vai attiecīga transporta maršruta plānotājiem, tad Jums pašiem būtu vienkāršāk atbildēt. Vai plānojot ceļus, jums sanāk analizēt gājēju un velosipēdistu plūsmu intensitātes samazināšanos vai palielināšanos, vai tie ir jau standarti gājēju ceļu izbūvē. Attiecībā uz diskusiju, kas pacēlās par lēmumu pieņemšanu un kas to darīs. Man ir ierosinājums, varbūt ir vērts piedalīties attīstības komitejas apspriedēs, kur deputāti iepazīsies ar jautājumiem, tas būtu viens no veidiem kā laicīgi nodot informāciju.

M.Kalvāne – Metodiskas analīzes mums nav, cik gājēju un velosipēdistu būs, bet ņemot vērā arī personisko pieredzi, jo es arī šovasar pārgāju uz velosipēdu. Un uz Akmens tilta, jau šodien, es ilgojos pēc velosipēdistu joslas. Torņakalna administratīvā centra teritorijā esam paredzējuši dalītās velo joslas pilnīgi visās ielās, tās paredzētas divvirzienu velosipēdistu kustībai, pārsvarā apmēram 3 m platumā. Gājēju ietves visplatākās ir plānotajā gājēju promenādē un Zemgales tilta ielā, kas ir kā gājēju promenādes turpinājums, vismaz 5 metru platumā. Šeit liela daļa atstāta tieši gājējiem un velosipēdistiem.

G.Brencāns – Paldies.

G.Princis – Lūgšim savu viedokli paust J.Dripes kungam?

J.Dripe – Dāmas un kungi, cienītie kolēģi! Paldies par interesi, plānotājiem vienmēr pārmet, ka pietiekami neaktīvi risina pilsētas transporta problēmas, tad šis ir viens no gadījumiem, kad tas tiek darīts. Kas mums kā cilvēkiem, kas piedalās arhitektūras plānošanā, sniedz gandarījumu? Tie ir labi partneri! Šeit ir arī Latvijas Universitātes izpilddirektors A.Peiča kungs. Ir patīkami, ka Torņakalnā, pilsētas, izglītības, administrācijas, dzīvojamās un transporta funkcijas sanāk kopā. Tas ir komplekss risinājums, kur visas mūsu intereses saskaras. Tas, ka šodien administratīvais centrs nav aktualitāte, tas skaidrs. Nākotnē mēs tuvu vēsturiskajam centram varētu iegūt vienu labu kompleksu risinājumu. Visi priekšdarbi, mūsaprāt, šoreiz ir labi darīti, noticis starptautisks konkurss, viena pieredzējusi britu firma uzvarēja, izstrādāja būvprogrammu, kuru pēc tam godprātīgi Māra Kalvāne pārņēma *Metrum* ietvaros. Jūs variet izsekot vienam garam un manuprāt pareizam procesam. Uz ko es gribētu aicināt un aģitēt, lai šo centra teritoriju, kas manuprāt ir vērtīga un dārga, mēs paturētu kā vienotu integrētu teritoriju. No arhitektūras un plānotāju viedokļa, mums ir pilnīgi skaidrs, ka tam jābūt tuneļa risinājumam, jo tad šī virszeme ir izmantojama, tā zeme ir dārga. Bidžāna kungs saka, ka satiksmes plānotāji reizēm vēlas vienkāršāku, lētāku risinājumu, tad mēs kā arhitekti un Jūs kā pilsētas iedzīvotāji, saprotam, ka ilgtermiņā tā teritorija ir ar milzu potenciālu, tas ir ļoti tuvu centram, tas ir tepat blakām Pārdaugavā. Izdarīsim godīgi tās lietas, pareizi jau sākumā, lai ilgtermiņā mēs būtu uzvarētāji, nevis vienas dienas ieguvēji, jo turpat ir Nacionālā bibliotēka. Tālu nav Tehniskās universitātes komplekss. Latvijas Universitātes komplekss veidojas kā viena unikāla teritorija ar Nacionālo bibliotēku centrā kā izziņas vietu. Tas, kas tika atklāts projektēšanas gaitā par Kobronskanstes atrašanās vietu, ko universitāte var labi integrēt savā kompleksā kā sabiedriskus zaļumus, ties visi ir ieguvumi pilsētai. Es domāju, ka vairāk vai mazāk, viss ir darīts pareizi. Paldies Jums!

G.Princis – Paldies. Varbūt A.Peiča kungs vēlas ko pateikt arī šai auditorijai, es zinu, ka ir bijusi specifiska diskusija par šo tēmu. Lūdzu!

A.Peičs – Labvakar, dāmas un kungi! Atvainojos, ka sanāksmes sākumu nokavēju, tāpēc nezinu, cik Kalvānes kundze parādīja daudz bildes, bet katrā ziņā, mēs pašlaik ļoti intensīvi strādājam, lai šinī teritorijā mēģinātu izveidot universitātes pilsētiņu. Priekšnoteikumi šādam pasākumam ir daudz. Universitāte ir liela un izvietota pilsētas centrā, bet diemžēl izvietota tādās ēkās, kas diezgan vāji ir piemērotas mācību procesam. Faktiski mums ir kādas trīs normālas mācību ēkas. Tā ir Rīgas pērle - Raiņa bulvāris 19,

kas celta 150 gadu atpakaļ. Otrā ēka, Kronvalda bulvārī 4, kas ir dabas zinātņu fakultāte, ko pagājušā gadsimta sākumā cēla Nobela prēmijas laureāts Osvalds. Trešā ēka, savulaik aviācijas universitātes, 70-gados celtā ēka Lomonosova ielā. Pārējās ir vai nu dzīvojamās ēkas vai skolu ēkas, kas piemērotas mācību procesa vajadzībām augstskolā.

Universitātes misija nākotnē ir zinātnes universitāte. Tas nav tikai skaists nosaukums, tā ir arī attiecīga bāze. Beidzot ir parādījusies nauda, priekš šādas universitātes attīstības, runa iet par Eiropas struktūrfondiem. Jo līdz šim bija reāls budžeta finansējums augstskolām, kas faktiski bija ēšanas nauda un nekas vairāk. Mūsu viedoklis ir, ka šī nauda ir jāizmanto sakarīgi, jāizveido jauna struktūra, kas atbilst mūsdienu prasībām.

Man ir liels prieks, ka ir izveidojusies laba sadarbības ar Rīgas domi, ar Pilsētas attīstības departamentu. 2014.gada, otrā puse, tas ir reāls datums, kad jābūt gatavam pirmajam mācību korpusam.

Jautājums par tuneli – viedoklis ir ļoti vienkāršs, tā teritorija, kur ir tunelis, mūs ļoti interesē, ja tur būs virszemes maģistrāles, tās sadalīs universitātes teritoriju vairākās daļās, kas nav interesanti. No tīri funkcionāla viedokļa universitāte ir ieinteresēta tunelī, kuru var apbūvēt un izmantot.

Ja mēs runājam par naudu, tad iet runa 40 miljoniem Eiropas struktūrfondu naudas, kas ir jāpagūst līdz 2014.gadam. Runājot par tālāku attīstību, acīmredzot jāpiesaista privātie līdzekļi. Universitātei ir ļoti daudz funkciju, kas nav tās pamatfunkcijas, dažādas sociālās sfēras, studentu ēdināšana, studentu izguldināšana, sports, kultūra.

Vakar universitātē noslēdzās starptautiska konference „Augstskola. Telpa. Vieta”, kur no visas pasaules bija ieradušies arhitekti un augstskolu cilvēki, kas nodarbojas ar administratīvajām lietām. Liela interese un liels īpatsvars bija tieši par sociālo sfēru, par rekreācijas jautājumiem, studentiem nepieciešamas normālas sporta un kultūras telpas. Augstskola nav tikai vieta, kur mācās, bet veido cilvēku plašā nozīmē.

Latvijas Universitātei ir apmēram 120 000 – 130 000 kv.m telpas, kur notiek akadēmiska darbība, universitātei nav sporta, nav kultūras. Universitātes lielā aula ir unikāla telpa, bet tā ir aula, ar savu misiju un vietu.

G.Brencāns – Man ir bijusi tā lielā iespēja iepazīt sociālo vidi studentiem Vācijā. Vai nākotnes universitātes apspriešanā, kādai tai vajadzētu būt, iesaistāt nākotnes studentus?

A.Peičs – Varu teikt, ka mūsu studenti ir ļoti aktīvi, studenti pašlaik universitātē veido savas mācību programmas, ne tikai ievieš pārējās dzīves sfēras, tā kā bez viņiem vispār nevar iztikt. Vienu brīdi bija aktivitātes kritums, visi skrēja strādāja, pelnīja naudiņu, bet pašreiz mēs atgriežamies pie normālas dzīves, kad studenti daudz nosaka augstskolas dzīvē.

Varu pieminēt studentu noorganizētu akciju „Sociālā palīdzība maznodrošinātajiem studentiem” runājot par studentu kopmītnēm. Studentiem vienmēr liekas, ka viss ir par dārgu, ēdināšana, kopmītnes. Mēs nospriedām, ka lietas maksā tik, cik tās maksā, bet, ja ir studenti, kuriem ir grūti sadzīves apstākļi, tad esam vienojušies, ka 10% studentu no kopmītnu iemītniekiem, var būt īres maksas atlaides līdz 50%, un tās nosaka studenti nevis administrācija.

G.Brencāns – Prieks dzirdēt, paldies. Tas ir viens no pareizākajiem veidiem, tā ir arī mana pārlicība, savlaicīgi iesaistīt sociālajā plānošanā tos pašus cilvēkus, kas tur dzīvos.

I.Romānova – Prezentācijā neizskanēja zaļo teritoriju aspekts. Jautājums, par cik % apbūves rezultātā samazināsies zaļās teritorijas? Vai tās ir plānots kompensēt vai saglabāt?

M.Kalvāne – Detālplānojums tiek izstrādāts kā Rīgas teritorijas plānojuma detalizācija. Attiecībā pret Rīgas teritorijas plānojumu zaļās teritorijas nevis tiek samazinātas, bet to īpatsvars tiek palielināts. Detālplāna teritorijā lielākā daļa ir jauktas teritorijas apbūve, izņemot apstādījumu teritoriju gar Mārupīti, kur ir šobrīd esošā Ojāra Vācieša iela. Prezentācijā es neuzsvēru, bet Ojāra Vācieša iela, šajā posmā, kļūst par gājēju un velosipēdistu celiņu. Citu zaļo teritoriju nav, bet plānotā apstādījumu koncepcija paredz jaunu zaļo teritoriju izveidošanu. Ja Jūs domājat kontekstā ar esošo situāciju, tad teritorijas dienvidu daļa ir neapbūvēta mazdārziņu teritorija, bet to nav paredzēts attīstīt kā zaļo teritoriju. Šī teritorija šobrīd ir ļoti zema, nākotnē tajā nebūs iespējams saglabāt to veģetāciju, kas ir šodien, jo reljefs būs jāmaina. Šajā teritorijā mainīsies augstuma atzīme.

G.Princis – Papildinot teikto, mazdārziņu teritorijā saskaņā ar teritorijas plānojumu līgumi tiek slēgti uz vienu gadu, līdz brīdim, kamēr notiks šīs teritorijas attīstība. Mēs atbildējam uz Jūsu jautājumu.

I.Romānova – Jā, paldies.

G.Princis – Es gribētu atklāt secinājumu daļu. Īsumā, apspriešana detālplānojuma risinājumam, formāli ir līdz 21.decembrim. Ir pieejamas gan aptaujas lapas, gan citi atsauksmju veidi, informācija pieejama mūsu interneta mājas lapā, kā arī pie mūsu speciālistiem. Lūdzam aktīvi paust savu viedokli! Attiecībā uz būvniecības ieceri apspriešana formāli ir līdz 30.decembrim. Šie ir daļēji ierobežojošie termiņi, ar kuriem saistās šo procesu apspriešana, pēc šiem datumiem, visi argumenti tiks apkopoti un janvāra mēnesī varētu tikt virzīti tālāk lēmuma pieņemšanai. Mēģinām izdarīt savus secinājumus, formulēt priekšlikumus.

Z.Šteinerte – Šeit līdz galam netika izdiskutēts, izrunāts jautājums par finansējumu. Tika iezīmēti it kā pieejamie Eiropas Savienības līdzekļi. Mums kā iedzīvotājiem visu laiku tiek teikts, ka tiks izvēlēts ekonomiski pamatotākais, lētākais, ekonomiskākais variants. Saprotu, ka garo tuneli būvēt ir labi, skaisti, perspektīvi, bet ļoti dārgi. Jautājums, vai zem sītienu netiks liktas iedzīvotāju mājas, tikai tāpēc, lai izbūvētu ideālo sapņu variantu 600 metru garo, dārgo tuneli.

Kā tas viss kopā tiks likts svaru kausos? Kā tas viss tiks pamatots? Vai iedzīvotāju mājas tiks nojauktas tikai tāpēc, ka Jums vajag 600 metru garo tuneli? Kā Jūs pamatosiet kāpēc jānojauc iedzīvotāju mājas? Kā tad notiks šis samērības princips? Vai projekts tiks sadalīts 4 daļās un realizēts katrs atsevišķi? Kā tad izlems, vai šīs mājas ir tā kā bubulis, kas sadārdzina, jo arī māju nojaukšanas projekti un māju nojaukšanas darbi maksā milzu naudu. Vai arī to kāds ir pieskaitījis šiem projektiem? Es saprotu, ka finansējums ir miglā tīts. Bet tomēr.

Vakar ar diezgan daudz deputātiem izrunājos, arī viņi saka, ka tiks izvēlēts ekonomiski izdevīgākais variants. Jautājums, kā tad mēs varam būt pārliecināti, ka tiks izvēlēts ekonomiski pamatotākais variants un neskars mūs kā iedzīvotājus? Kā tad liksies tie svaru kausi?

G.Princis – Viņš neskart Jūs kā iedzīvotājus nevar nekādīgi, jebkurā no risinājumiem. Vai nu tas būs viens vai otrs vai alternatīvais variants? Jūs uzdodat ļoti pareizu, bet tajā pašā laikā ļoti sarežģītu, iespējams no lēmuma lielās pieņemšanas struktūras viedokļa ne tik vienkāršu jautājumu. Es nezinu, varbūt kolēģiem ir komentāri, es pēc tam noapaļošu atbildi.

J.Rimša – Es varētu vienīgi piekrist, ka projekts vienmēr ir jāizvērtē, gan no ekonomiskā, gan pārējiem aspektiem. Tas, kas Satiksmes departamentu uztrauc, tās ir ne tikai šīs izmaksas, ja tiek pieņemts kāds no variantiem vai variants par garo tuneli, bet arī apkalpošanas izmaksas, jo tās visas ir jāpieskaita klāt. Pats galvenais, projekts ir jārealizē pilnā apmērā, to nevar realizēt pa daļām. Kas attiecas uz Jūsu dzīvojamajām mājām, par to posmu, jāsalīdzina izmaksas, kādas būs, ja tiks skarti Jūsu īpašumi. Pretī jānoliek tās izmaksas, kas būs skarot Rīgas Satiksmes Trolejbusu parku un atsavinot īpašumus tiem īpašniekiem uz kuru īpašumiem apgrūtinājumu dotajā brīdī nav.

Z.Šteinerte – Bet tas nenozīmē, ka to nevar mainīt. Mēs jau iepriekšējās kopīgās sanāksmēs sēžot, esam konstatējuši, ka realitātē tur ir gan valsts, gan pašvaldību zemes, pretējā pusē esošās zemes, kur potenciāli būtu Bieķiensalas ielas turpinājums. Tās nav apdzīvotas, ir aizaugušas un diezgan bēdīgā stāvoklī. Tur ir tikai 2 angāri, nevis 11 dzīvojamā mājas, ja mēs skatāmies statistiski, ja ir jāatsavina 3ha vai 4 ha zeme. Tad jautājums vai maksājot kompensācijas, jaucot ēkas, taisot tam visam projektus un tiesājoties ar iedzīvotājiem, vai tas beigās nesanāks daudzreiz dārgāk, nekā kompensēt šos dažus kv.m trolejbusu parkam un izmantot valsts un pašvaldību zemes, kuras pie tam ir absolūti neapsaimniekotas?

Es saprotu, ka Bieķiensalas ielas izbūve paredzēta jebkurā gadījumā. Projektos un iecerēs skatoties Torņakalna detālplānojumā redzam šo Bieķiensalas ielas izbūvi. Tātad, šim vidus posmam, kas savieno Jelgavas ielu un Vienības gatvi, tam vienalga būs būt, vai tie būs tuvākie 2, 4 vai 10 gadi. Pēc visas loģikas, tas ir pievadceļš jaunajai autoostai, kas ir ieplānota Torņakalna apbūvē un, tas ir ideāls pievadceļš Trolejbusu parkam. Trolejbusu parka projektētāji ir apmierināti ar šādu risinājumu. Tātad Bieķiensalas ielas turpinājumam, vienalga būs būt, tikai jautājums kad? Tad kāpēc mēs nevaram racionāli uz to skatīties un realizēt jau tagad?

G.Princis – Es domāju, ka mēs mēģinām uz visu to racionāli skatīties Jūs daudzas lietas aizskārāt. Jautājums projektētājiem - vai Jūs varat apgalvot, ka pirmā varianta realizācija ir ne tikai ekonomiski lētāka, bet prognozējama, plānojama laikā, grafikā, šeit minēto argumentu pēc, iedzīvotāji, iespējama tiesāšanas, vai vēl kādas lietas iespējamas. Kā tas izskatās no projekta realizācijas viedokļa, no dažādo apgrūtinājumu viedokļa, risku drošāks vai ir citi varianti?

J.Bidzāns – Īpašumu atsavināšanas un pirkšanas procesa virzība ir neprognozējama. Attiecībā uz izmaksām, manuprāt, nepieciešams pieņemt lēmumu un censties izmaksas panākt tādas, lai tās būtu tehniski, ekonomiski pamatotas. Vidusceļš vienmēr ir kaut kur pa vidu. Iespējams, pašreiz pilnā garumā esošā tuneļa izmaksas, mēģināt samazināt ar kaut kādiem tehniskiem risinājumiem, tad varētu ieguldīt naudu ielu izbūvē vai arī meklēt citus finansējuma avotus, bet tas jau vairs nav mans jautājums.

G.Princis – Mums ir jāatrod kāds risinājums, kas risinās. Nostājoties vienā vai otrā pozīcijā, nostājamies pozīcijā, kas apstādina procesu pēc būtības, kamēr lietas neizkustās. Pretimnākšana visām pusēm ir jāatrod, tad lietas notiks. Ja stāvēsim tajos vai citos ierakumos, tad būs problēmas. Jādara tas ko Bidžāna kungs teica - kompromisa meklējumi ir jāturpina.

Z.Šteinerte – Ar to ko beidzāt, es lūgšu Jūs turpināt, kad, kur, konkrēti cik, mēs varam iet un runāt? Mēs no sava skatījuma, esam apkopējuši plusus un mīnus, runājuši un iedziļinājušies projekta niansēs, izstudējuši to no pirmās līdz pēdējai lapaspusei. Jāatzīst, ka Bieķiensalas iela jebkurā gadījumā būs ieguvums, arī plašākā mērogā, ne tikai iedzīvotājiem.

G.Princis – Vienosimies par atsevišķu laiku, es saprotu, ka Jūs esat gatavi savu priekšlikumu vēlreiz noformulēt tādā paplašinātākā diskusijā, ar arhitektiem, plānotājiem? Vai tā?

Z.Šteinerte – Jautājums, kā tad tas tālāk tiks risināts?

G.Princis – Ja Jūsu viedoklis Jums ir skaidrs, tad noformulējiet to šobrīd un iesniedziet, ja ir vajadzīga papildus saruna, tad vienojamies, kad tas ir un izdarām. Vai ir vajadzīga saruna?

Z.Šteinerte – Mēs to iesniegsim rakstiski, jo šobrīd notiek publiskā apspriešana.

G.Princis – Labi, darām kā ir vajadzīgs.

Z.Šteinerte – Vai pēc publiskās apspriešanas noslēgšanās mēs sarunu varēsime turpināt?

G.Princis – Protams!

Z.Šteinerte – Mūsu viedoklis ir tāds, ka kombinējot šos divus piedāvātos variantus, izbūvējot Bieķiensalas ielu, kas ir ļoti perspektīva gan autoostai, gan Trolejbusu parkam, pēc desmit gadiem, vienalga būs jāatsavina valsts un pašvaldību zemes konkrētā ceļa vajadzībām. Jānojauc, es atkārtoju, jānojauc tikai 2 angāri un viena neliela ēka, kurai varētu būt 70-100 kv.m, tās īpašniecei nebija iebildumu. Jūs pats bijāt pie sarunas klāt. Viņa tikai jautāja: "Cik dosiet?". Neredzu, ka ļoti lielus šķēršļus un pretestību, lai varētu šīs neapsaimniekotās zemes atņemt. Bet būs gana liela pretestība no mums, jo 11 lielas daudzdzīvokļu ēkas, tas ir nopietni. Saprotu, ka Rīgas fondi ir tukši un nav ko mums iedot. Tirgus vērtība mājām šobrīd ir kritusies par 59%, tad iedomājieties, kādā mēs esam situācijā. Esam paņēmuši kredītus, mājas iekšēji atjaunojuši, uzlikuši ēkām jumtus, es neminēšu visas detaļas. Iespējams, ka dažāda laba ēka vēl ir neglīta no ārpusē, bet mēs esam ar mieru arī fasādes sakārtot, tas ir dažu gadu jautājums. Mums ir pamats cīnīties un tāpat vien nepadoties. Es gribētu lūgt, lai Jūs mūs aicinātu uz sarunām un meklētu šo kompromisu.

G.Princis – Nenoliedzami, paldies. Gribētu lūgt, Jūs izteikt savu pozīciju. Ja ir alternatīvais variants, vismaz attiecībā par posmu, no Vienības gatves līdz Mūkusalas ielai.

Tas ir tas, kas Jūs apmierina, ar kuru Jūs esat mierā, Jūs visi par to balsojat, diezgan monolīti? Vai nebūs pēc tam iespējamas domu maiņas atpakaļ? Es gribētu nojaust vai mēs ejam pareizā virzienā.

Z.Šteinerte – Ja Jūs man prasāt par otro variantu un varat finansiāli to nodrošināt, kaut Bidzāna kungs teica, ka tas nav ekonomiski pamatojams, ne no Eiropas naudām, ne citām.

G.Princis – Es runāju par posmu no Vienības gatves līdz Mūkusalas ielai. Tuneļa variantu atstājam, nometam malā. Es runāju par risinājumu pēc būtības attiecībā pret Jūsu īpašumiem, nevis par finansēm.

Z.Šteinerte – Ja to metam malā, tad ir okei!

G.Princis – Tad Jūs esat mierā?

Z.Šteinerte – Mierā, ne mierā, tas definējums, tā jocīgi skan.

G.Princis – Definējiet Jūs savu pozīciju, kā tā ir?

Z.Šteinerte – Jā, jā, mēs esam par 2 variantu!

G.Princis – Tas ir tas, ko es gribēju dzirdēt! Paldies! Citi viedokļi, secinājumi, laba vēlējumi?

L.Muraškina – Man ir komentārs, atsaucoties uz to, ko arhitekta kungs teica, ka būs jauns, skaists rajons, celtas jaunas ēkas un būves. Gribēju atzīmēt, izklausās, ka tur tiks viss nošķūrēts, uzbūvēts viss par jaunu, skaisti noasfaltēts. Taisot ceļu, izskatās jau baigi forši nojaukt vecas, nevienam nevajadzīgas ēkas. Uzcelsim visu jaunu, visu smuku, viss būs skaisti sakārtoti. Tajā pašā laikā būtu jāņem vērā, ka tas ir konkrēts rajons, ar konkrētu vēsturi, ar iezīmēm, ar iedzīvotāju mājām, kas vēsturiski veidojušās. Ne jau mēs esam vainīgi, ka mūsu senčiem, tur pieder zemes. Nav godīgi atņemt vai teikt, ka mums jāatdod tikai tāpēc, ka tagad visu vajag noasfaltēt, veidot visu tīru un sterilu. Ņemt vērā, ka to nevar visu nošķūrēt un uzbūvēt no jauna.

G.Princis – Paldies par ieteikumu. Man likās, ka mēs mēģinājām demonstrēt, ka mēs ņemam to vērā, es ceru, ka vismaz daļa no Jums, pārliecinājās par to.

Z.Šteinerte – Es jau teicu atzinīgus vārdus par mūsu sadarbību, kas notika. Ceru, ka mūsu sadarbība nebeigsies bēdīgi, es gribu, lai tā beigtos ļoti pozitīvi un mēs domātu mūsdienīgi.

G.Princis – Abpusēji, citi priekšlikumi, laba vēlējumi?

Paldies visiem par klātbūšanu un viedokļiem. Es ceru, ka šeit paustie viedokļi, ir uz to, lai mēs atrastu kopēju risinājumu un attīstība notiktu. Visas labās domas sadarbībā ar universitāti un citām labām lietām, kas šajā teritorijā ir un vēl varētu notikt, varēs realizēties. Paldies, uz tikšanos citās lēmumu pieņemšanas vietās.

VIEDOKĻU KOPSAVILKUMS

1. G.Princis, Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora p.i.:

Šodienas sanāsmē tiek apspriestas divas lietas: *Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojums un būvniecības iecere „Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā”*. Juridiski tās ir divas apspriešanas, bet apspriežam tās kopā, jo abi projekti savstarpēji ir cieši saistīti un viens no otra zināmā mērā atkarīgi.

Šīs teritorijas turpmākā attīstībā ir pāris būtiski aspekti, kas no īstermiņa viedokļa ir svarīgi, t.i. jau atzīmētās kultūrvēsturiskās vērtības, kas šajā teritorijā atrodas – Kobronskanstes cietoksnis. Otrs, tās ir Latvijas universitātes intereses savas darbības izvērsšanai šajā teritorijā.

No procesa viedokļa, pirms tam nevaram paredzēt visas iespējamās kombinācijas, šeit mēs redzam principiālus risinājumus, kas sastāv no atsevišķiem risinājumiem. Diskusiju, argumentu, viedokļu rezultātā nonākam pie vairāk vai mazāk kompromisa varianta.

Visus viedokļus par iecerēm apkopos Pilsētas attīstības departamenta sabiedrisko apspriešanu cilvēki. Lēmumu par būvniecības ieceri pieņems Rīgas dome. Deputātiem lēmuma pieņemšanai tiks doti abi izstrādātie varianti ar publisko sabiedrības viedokli.

No finanšu pieejamības viedokļa, var runāt par Latvijas Universitātes interesēm šajā teritorijā, jo tās rīcībā ir gan intereses, gan finansējums, gan detālplāna ietvaros parādās vieta.

Administratīvais centrs šobrīd nav prioritāte, visticamāk tuvākā gada laikā arī nebūs. Svarīgi ir vienoties par detālplānojuma formu un saturu, vienoties par projekta risinājumu, izstrādāt detalizētus risinājumus.

Mazdārziņu teritorijā saskaņā ar teritorijas plānojumu līgumi tiek slēgti uz vienu gadu, līdz brīdim, kamēr notiks šīs teritorijas attīstība.

Kompromisu rezultātā jāatrod visiem pieņemams risinājums. Nostājoties vienā vai otrā pozīcijā, process pēc būtības tiek apstādināts. Visām pusēm ir jāatrod pretimnākšana.

2. M.Kalvāne, SIA „METRUM” pārstāve:

Detālplānojuma redakciju izstrādāta sadarbībā ar SIA „BRD projekts” un SIA „IMINK”, kas veica rūpīgu transporta plūsmas analīzi un palīdzēja izstrādāt transporta risinājumus. Esam piesaistījuši arī citus speciālistus gan vides jomā, gan inženierkomunikāciju attīstības jomā, lai sagatavotu kvalitatīvus detālplānojuma risinājumus.

Detālplānojuma mērķis ir izstrādāt jaunu pilsētas administratīvo centru un viens no galvenajiem jautājumiem ir transporta shēmas risinājumi.

Metodiskas analīzes, kāda varētu būt gājēju un velosipēdistu plūsma, mums nav. Torņakalna administratīvā centra teritorijā paredzētas divvirzienu velosipēdistu kustības joslas pilnīgi visās ielās, pārsvarā apmēram 3 m platumā. Gājēju ietves visplatākās ir plānotajā gājēju promenādē un Zemgales tilta ielā, kas ir kā gājēju promenādes turpinājums, vismaz 5 metru platumā.

Detālplānojums tiek izstrādāts kā Rīgas teritorijas plānojuma detalizācija. Attiecībā pret Rīgas teritorijas plānojumu zaļās teritorijas nevis tiek samazinātas, bet to īpatsvars tiek palielināts. Detālplāna teritorijā lielākā daļa ir jauktas teritorijas apbūve, izņemot apstādījumu teritoriju gar Mārupīti. Teritorijas dienvidu daļa ir neapbūvēta mazdārziņu teritorija, bet to nav paredzēts attīstīt kā zaļo teritoriju. Šī teritorija šobrīd ir ļoti zema, nākotnē tajā nebūs iespējams saglabāt to veģetāciju, kas ir šodien, jo reljefs būs jāmaina.

3. J.Bidzāns, SIA „BRD projekts” pārstāvis:

Būvniecības ieceres „Rīgas brīvostas savienojums ar VIA Baltica dienvidu ievadu Rīgā” projekta pasūtītājs ir Rīgas domes Satiksmes departaments.

Projektā ir paredzēta Laivu – Buru ielas paplašināšana.

Abos izstrādātajos divos variantos, pilnīgi noteikti, pamatrase iet cauri mazdārziņiem. Paredzot gaisa satiksmes pārvadu, Pārdaugavas siluets tiktu neatgriezeniski izmainīts, sasniedzot 20 metrus absolūtās atzīmes, kas no arhitektu viedokļa, nav pieņemami šajā vietā. Tāpēc jau sākotnējā projektēšanas etapā tika pieņemts, ka šis savienojums ir tunelis. Mūkusalas ielā, krustojumā ar Laivu ielu, sarkanās līnijas nav paredzēts koriģēt, bet attiecībā uz ielas profilu, tas dubultosies.

Maizes ceptuves pamatēka netiks skarta.

Atkarībā no pieņemtajiem gala risinājumiem, izbūves izmaksas robeža svārstās no 50 – 80 miljoniem latu. Katrai no Eiropas struktūrfondu programmām ir paredzēti Rīgas pilsētas līdzfinansējumi, atkarībā no programmas 10-15%.

Īpašumu atsavināšanas un pirkšanas procesa virzība ir neprognozējama. Attiecībā uz izmaksām, nepieciešams pieņemt lēmumu un censties izmaksas panākt tādas, lai tās būtu tehniski, ekonomiski pamatotas. Vidusceļš vienmēr ir kaut kur pa vidu.

4. O.Auziņš, iedzīvotājs:

Cik ēkas ir paredzēts nojaukt piedāvātajā otrajā variantā?

Kāpēc 15.maršruts nevarētu iziet uz līniju pa Mūkusalas ielu? Kāpēc tam jāiet pa Laivu ielu?

Vai bijusī maizes ceptuve nav arhitektūras piemineklis? Tāds termins ir pazudis, bet kādreiz tā ēka bija arhitektūras piemineklis

5. H.Auziņa, iedzīvotāja:

Kāpēc satiksme, kas iet uz trolejbusu parku, netiek novirzīta pa Bieķiensalas ielu? 2.Trolejbusu parkā pretī Bieķiensalas ielai ir vārti, pa kuriem varētu iebraukt, bet kāda firma tur novieto savus auto. Kāpēc tas tā notiek?

Vai sakarā ar projektu, sarkanā līnija, kas iet pa Mūkusalas ielu tiks koriģētas?

Par cik metriem tiks paplašināta Laivu – Buru iela?

Maizes ceptuve ir bijusi no prominentākajām celtnēm šajā rajonā. Tā bija vienīgā visā Rīgā, kas celta speciāli kā maizes ceptuve. Tā bija arhitektūra piemineklis.

6. O.Kapteinis, iedzīvotājs:

Ceļš uz Brīvostu dodas pa Daugavgrīvas ielu, kur katrā virzienā ir tikai viena josla un parasti arī centra virzienā ir sastrēgumi. Kāda jēga izbūvēt Torņakalnā šoseju ar 2 joslām abos virzienos, ja Daugavgrīvas iela spēj uzsūkt katrā virzienā tikai vienu joslu?

7. J.Rimša, Rīgas domes Satiksmes departamenta pārstāvis:

Izstrādāts Krišjāņa Valdemāra un Daugavgrīvas ielas krustojuma rekonstrukcijas tehniskais projekts, kur paredzēti lieli būvdarbi. Perspektīvā Daugavgrīvas ielas koridors spēs uzņemt ne tikai smagos, bet arī vieglos transporta līdzekļus.

Pēc noslēgtā līguma SIA „BRD projekts” projekts jāpabeidz, 2010.gada 23.augustā. Kad projekts būs gatavs, tad varēsim redzēt, kāds viņš izskatīsies. Vai tas būs pirmais variants, vai otrais variants, vai kaut kādā veidā *miksēts*. Svarīgs jautājums ir vai būs iespējams tam

piesaistīt Eiropas naudu. Ja Eiropas nauda nebūs pieejama, tad man grūti atbildēt par termiņiem un vai projekts tiks realizēts. Pilsētai savienojums ir vitāli nepieciešams. Projekts vienmēr ir jāizvērtē, gan no ekonomiskā, gan pārējiem aspektiem. Projekts ir jārealizē pilnā apmērā, to nevar realizēt pa daļām.

8. Z.Šteinerte, iedzīvotāja:

Iedzīvotāju, projektētāju un speciālistu sadarbības rezultātā izstrādāts alternatīvais variants, kurā tiek saglabātas 11 daudzdzīvokļu ēkas, tās netiek nojauktas. Taču aizvien vēl pastāv 2 varianti, tas nozīmē, ka iespējams ēkas tomēr būs jānojauc. Jautājums, kāpēc? Mums kā iedzīvotājiem visu laiku tiek teikts, ka tiks izvēlēts ekonomiski pamatotākais, lētākais, ekonomiskākais variants. Garo tuneli būvēt ir labi, skaisti, perspektīvi, bet ļoti dārgi. Jautājums, vai zem sitiena netiks liktas iedzīvotāju mājas, tikai tāpēc, lai izbūvētu ideālo sapņu variantu 600 metru garo, dārgo tuneli? Kā tas viss kopā tiks likts svaru kausos? Kā tas viss tiks pamatots? Kā tad notiks šis samērības princips? Vai projekts tiks sadalīts 4 daļās un realizēts katrs atsevišķi? Māju nojaukšanas projekti un māju nojaukšanas darbi maksā milzu naudu. Vai arī to kāds ir pieskaitījis šiem projektiem? Vai maksājot kompensācijas, jaucot ēkas, taisot tam visam projektus un tiesājoties ar iedzīvotājiem, tas nesanāks daudzreiz dārgāk, nekā kompensēt šos dažus kv.m zemes trolejbusu parkam un izmantot valsts un pašvaldību zemes, kuras pie tam ir absolūti neapsaimniekotas?

Es ceru, ka mums nebūs nepatīkamu pārsteigumu brīdī, kad būs sagatavots gala variants. Aicinu domāt mūsdienīgi, nevis balstīties uz 1961.gadā ievilktajām sarkanajām līnijām un šo apbūvi, kas ir Vecrīgas buferzona, saglabāt.

9. R.Valters, iedzīvotājs:

Vai izstrādātajos variantos tunela plānotais izvietojums ies caur mazdārziņiem?

Kāpēc nevar projektēt gaisa pārvadu?

Vai tunelis nevar iet tikai zem dzelzceļa un pārējais virszemes?

Rīgā baidās no transporta pārvadiem, atšķirībā no ārzemēm, kur tas ir populāri un celtniecība tiek risināta vairāku stāvu krustojumos.

10. L.Muraškina, iedzīvotāja:

Vai Jūs apmēram variet pastāstīt par finansējumiem, cik plānots, no kādiem avotiem?

Kad plānota būvniecība? Vai tā notiks pa posmiem? Kā notiks pats process?

Vai ir aptuvenš aprēķins, cik tāds ceļš varētu izmaksāt?

Vai izmaksas paredzētas no Eiropas naudām, vai arī Rīgas pilsētai jāliek savs ieguldījums?

Taisot ceļu, būtu jāņem vērā, ka tas ir konkrēts rajons, ar konkrētu vēsturi, ar iezīmēm, ar iedzīvotāju mājām, kas vēsturiski veidojušās. Ne jau mēs esam vainīgi, ka mūsu senčiem, tur pieder zemes. Nav godīgi atņemt vai teikt, ka mums jāatdod tikai tāpēc, ka tagad visu vajag noasfaltēt, veidot visu tīru un sterilu.

11. G.Brencāns, iedzīvotājs:

Ierosinu nākamajās sabiedriskajās apspriedēs piedalīties kādam pārstāvim no Rīgas Satiksmes vai attiecīga transporta maršruta plānotājiem.

Vai plānojot ceļus, tiek analizēta gājēju un velosipēdistu plūsmu intensitātes samazināšanās vai palielināšanās?

Ierosinu piedalīties attīstības komitejas apspriedēs, tas būtu viens no veidiem kā laicīgi nodot informāciju.

Vai nākotnes universitātes apspriešanā iesaistāt studentus?

12. J.Dripe, Rīgas pilsētas arhitekts:

Tornakalnā, pilsētas, izglītības, administrācijas, dzīvojamās un transporta funkcijas sanāk kopā, visas intereses saskaras. Nākotnē tuvu vēsturiskajam centram varētu iegūt vienu labu kompleksu risinājumu. No arhitektūras un plānotāju viedokļa, mums ir pilnīgi skaidrs, ka jābūt tuneļa risinājumam, jo tad šī virszemes daļa ir izmantojama. Ilgtermiņā šī teritorija ir ar milzu potenciālu, tā ir ļoti tuvu centram.

13. A.Peičs, Latvijas Universitātes izpilddirektors:

Universitāte ir liela un izvietota pilsētas centrā, bet diemžēl izvietota tādās ēkās, kas diezgan vāji ir piemērotas mācību procesam. Universitātes misija nākotnē ir zinātnes universitāte. Tas nav tikai skaists nosaukums, tā ir arī attiecīga bāze.

Teritorija, kur ir plānots tunelis, mūs ļoti interesē, jo, ja tur būs virszemes maģistrāles, tās sadalīs universitātes teritoriju vairākās daļās, kas nav interesanti.

Eiropas struktūrfondu nauda – ap 40 miljoniem ir jāpagūst līdz 2014.gadam. Tālākā attīstībā būs jāpiesaista privātie līdzekļi. Universitātei ir ļoti daudz funkciju, kas nav tās pamatfunkcijas, dažādas sociālās sfēras, studentu ēdināšana, studentu izguldināšana, sports, kultūra.

14. I.Romānova, Vides aizsardzības kluba pārstāve:

Prezentācijā neizskanēja zaļo teritoriju aspekts. Jautājums, par cik procentiem apbūves rezultātā samazināsies zaļās teritorijas? Vai tās ir plānots kompensēt vai saglabāt?

Sanāksmi protokolēja:

Dace Ķirķe

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta

Pilsētplānošanas pārvaldes Detālplānošanas nodaļas

galvenā speciāliste sabiedrības līdzdalības jomā

67037924