



RĪGAS DOMES PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS
PILSĒTVIDES ATTĪSTĪBAS PĀRVALDE

Tālrunis 67105816, e-pasts: pad@riga.lv
www.rdpad.lv

Tikšanās ar profesionālo organizāciju pārstāvjiem par
Tematisko plānojumu (TmP) darba uzdevumiem jaunā Rīgas teritorijas
plānojuma izstrādei

PROTOKOLS

2013.gada 21.maijā

Rīgā

Nr.11

Sanāksme tiek atklāta plkst.10:30

Amatu ielā 4, 305.telpā.

Sanāksmi vada:

I.Purmale – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja

Sanāksmē piedalās:

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta speciālisti:

I.Sirmā – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides plānošanas nodaļas vadītāja, pārvaldes vadītāja vietniece

M.Liepa-Zemeša – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides plānošanas nodaļas galvenā teritorijas plānotāja

S.Kalvīte – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Sabiedrības iesaistes nodaļas vadītāja

Z.Miķelsone – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides plānošanas nodaļas galvenā teritorijas plānotāja

V.Salienieks – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides plānošanas nodaļas Transporta infrastruktūras plānošanas inženieris

I.Millers – Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides plānošanas nodaļas teritorijas plānojuma administratīvās pārraudzības eksperts

I.Staša-Šaršūne – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Vēsturiskā centra plānošanas nodaļas vadītāja

G.Jankovska-Galzone – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides plānošanas nodaļas vides pārvaldības galvenā projektu vadītāja

L.Līdaka – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides plānošanas nodaļas galvenā teritorijas plānotāja

D.Kiršteina – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides plānošanas nodaļas zemes ierīkotāja

J.Grizāns – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides ekonomikas nodaļas pilsētvides ekonomikas eksperts

G.Ruskuls – Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvalde Stratēģiskās plānošanas nodaļas vadītājs

N.Kotoviča – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides ekonomikas nodaļas vadītāja

B.Paeglīte – Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Pilsētvides ekonomikas nodaļas juriste - PPP eksperte

Organizāciju pārstāvji:

A.Kušķis – Biedrība Latvijas Teritoriālpilānotāju asociācija, valdes loceklis

I.Niedole – SIA „IMINK”, Sabiedriska organizācija Latvijas Būvinženieru savienība, arh

G.Grikmane – SIA „SARMA@NORDE Arhitekti”

T.Kokins – Laikmetīgās arhitektūras informācijas centrs

VVD Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes pārstāvji:

M.Ikaunieks – Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes Tehnisko noteikumu sektora vadītājs

D.Kalēja – Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes Atļauju daļas vadītāja

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pārstāvji:

J.Dambis – Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītājs

K.Kukaine – Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas Kultūras mantojuma politikas daļas vadītājas vietniece

Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis:

G.Smilga – Rīgas brīvostas pārvaldes Stratēģiskās plānošanas un projektu vadības departamenta vides speciāliste

Sanāksmi protokolē:

I.Žubure - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Sabiedrības iesaistes nodaļas galvenā speciāliste

Darba kārtībā:

Izskatīt identificētos jautājumus, priekšlikumus, idejas tematisko plānojumu (TmP) darba uzdevumiem jaunā Rīgas teritorijas plānojuma izstrādei.

I.Purmale: Atklāj sanāksmi, pateicas par iesūtītajiem priekšlikumiem Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai, I.Niedoles kundzei, Lielrīgas reģionālai vides pārvaldei, kurus esam jau apkopojusi. Norāda, ka vēlreiz izrunāsim, precizēsim neskaidrības, izskatīsim identificētos jautājumus, priekšlikumus TmP darba uzdevumiem. Iepazīstina ar pamatkomandu, ar tematisko plānojumu vadītājiem, kas ir pārvaldes darbinieki un lūdz iepazīstināt ar sevi, norādot par kuriem TmP ir atbildīgie.

Māra Liepa-Zemeša: Informē, ka strādā pie Teritorijas plānojuma projekta vadīšanas. Pārziņā ir Ainavu tematiskais plānojums un Teritoriju valsts un pašvaldības funkciju nodrošināšanai tematiskais plānojums.

Lauma Līdaka: Informē, ka pārziņā ir Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju ārpus Rīgas vēsturiskā centra tematiskais plānojums, Zaļo struktūru un publisko telpu tematiskais plānojums, Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskais plānojums, Mājokļu attīstības tematiskais plānojums.

Dace Kiršteina: Informē, ka viņas pārziņā ir Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskais plānojums.

Vilnis Salenieks: Informē, ka pārziņā ir Transporta attīstības tematiskais plānojums.

Guna Jankovska-Galzone: Informē, ka viņas pārziņā ir Meliorācijas attīstības tematiskais plānojums.

Jurijs Grizāns: Informē, ka pārziņā ir Teritoriju uzņēmējdarbības funkciju nodrošināšanai tematiskais plānojums.

I.Purmale: Paskaidro, ka šeit var redzēt visus 10 (desmit) Tm plānojumus. 11.(vienpadsmitais) ir Rīgas Brīvostas Tm plānojums, tāds bija priekšlikums, tam vēl nebijām sagatavojuši un tāpēc neizsūtījām. No visiem kolēģiem bija vienošanās, ka tāds plānojums ir nepieciešams, un ja ir idejas arī šim Tm plānojuma darba uzdevumam, tad varam arī to atrunāt, šinī brīdī vēl neesam nodefinējuši priekšlikumus.

Par iesūtītajiem priekšlikumiem mēs varētu aplīti iziet cauri, lai pārliecinātos, ka esam pareizi uztvēruši, ko jūs esat mums uzrakstījuši. Varbūt sāksim ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, pirmie mums iesūtīja, varbūt īsumā nokomentējiet jūsu iesūtītos priekšlikumus. Viens no argumentiem, kas izskanēja visiem, bija šo Tm plānu sasaiste. Mēs to bijām vispārīgi akcentējuši darba uzdevumā. Protams, ir neizbēgami jāsasaista pilnīgi visi kopā, tāpēc viņu integrēja un viņi notiek paralēli, ir grūti nosaukt, kurš ar kuru ir vairāk jāsasaista un jāintegrē, iespējams darba procesā izkristalizēsies ar kuru būs vairāk vai mazāk. Principā visiem būs sava veida sasaiste nepieciešama.

J.Dambis: Manuprāt, ja mēs runājam par kultūras mantojumu, to sasaisti ar pārējiem Tm plānojumiem, jo jautājums tieši saistīts gan ar ainavu un ar visiem citiem. Līdz ar to sadarbība, sazobe ir ļoti svarīga. Ja runā tīri par kultūras mantojumu, tad pirmais solis būtu vispusīgu, vispārīgu vērtību apzināšana. Ja mēs ņemam citu valstu pieredzi, tad 15-20 gadu periodā notiek visu vērtību izvērtēšana, apzināšana, un to, kas nav bijis pamanīts, ieraudzīts iepriekšējos periodos, to dažkārt uzskata par nepieciešamu aizsargāt un, ja Rīgā mēs runājam par vēsturisko centru, par Āgenskalnu, Mežaparku, Teikas rajonu, bet tās vērtības ir vairāk un plašākas, līdz ar to vispusīgāk vajadzētu skatīties. Par to izvērtēšanas metodi vai paņēmieniem kā tas varētu notikt, domāju, ka varētu būt viena atsevišķa saruna, kad mēs esam gatavi dalīties ar mūsu pieredzi, ko mēs darba procesā esam atzinuši par labu esam. Jāņem vērā arī starptautiskā pieredze, ko mums dod citu valstu labi piemēri. Svarīgi risinot kultūras mantojuma jomu, ņemt vērā starptautiskās konvencijas, jo kultūras mantojums ir nosepts diezgan plaši ar starptautiskām konvencijām, tad ir vesela virkne dažādas Eiropas Padomes rekomendācijas, kur ir konkrētie risinājumi atspoguļoti vai veidi kā notiek apsekošanas, to arī vajadzētu ņemt vērā. Mēs par to esam gatavi runāt un izstāstīt, ja ir vajadzīgs. Ja tā apsekošana ir notikusi un izvērtēšana būs bijusi, tad ir iespējams kaut ko ieteikt, iekļaut vai izdarīt izmaiņas pieminekļu sarakstos, tad ir iespējas

ar plānošanas paņēmieniem pašai pašvaldībai sargāt kultūrvēsturisko mantojumu bez tā pieminekļa statusa.

Nākamais solis ir domāt par kultūrvēsturisko objektu ekonomisko pastāvēšanu, par mehānismiem kādā veidā sekmēt, lai kultūras pieminekli ir izdevīgi uzturēt sakoptu un neizdevīgi ekonomiski būtu pamest un gaidīt sabrukšanu. To ar ekonomiskām svirām var panākt. Tie paņēmieni ir plaši pazīstami pasaulē, piem., ja objektu uztur labā kārtībā, tad īpašumam ir nodokļu atlaides, ja savukārt ilgstoši ar objektu nekas nenotiek, un objekts draud bojā iet, tad nekustamā īpašuma nodoklis kāpj diezgan strauji un šī nodokļu kāpšana spiež īpašnieku vai nu kaut ko darīt vai pārdod īpašumu, kas vēlētos ko darīt. Domājot par revitalizējamām teritorijām plašākā pilsētībūvnieciskā skatījumā, lietot mūsdienu atjaunošanas sakārtošanas metodes. Mums ļoti patīk tie piemēri, kas ir Francijā, kur caur publiskā transporta attīstību arī mantojumu sakārto un, ka mantojums nav tikai muzejiska sargājama vērtība, bet mantojums aktīvi piedalās cilvēka dzīves kvalitātes nodrošināšanā un iet sazobē ar visiem pārējiem Tm plāniem.

K.Kukaine: Mums svarīgi likās, ka nepiemirst industriālo mantojumu, kas ārpus RVC ir nozīmīgs aspekts mantojuma saglabāšanā, un plānojuma rezultātā nosakāmās prioritārās revitalizējamās teritorijas, varbūt šis industriālais mantojums varētu būt nozīmīgs.

L.Līdaka: Izskatot vēstuli, sanāca 5 galvenie uzsvāra punkti. Mēs šo Tm plānojumu bijām domājuši balstīt uz 2008.g. izstrādāto SIA „AIG” pētījumu par visām kultūrvēsturiskajām teritorijām ārpus RVC un tā aizsardzības zonas, kuras kopā mums ir 17, t.sk., ietilpst arī pilsētībūvnieciskie pieminekļi. Šis pētījums veikts 2008.gadā, un atsevišķas 3 teritorijas viņā nav skatītas pēc šī vienotā kritērija, kur noteikts gan kvartāla vēsturiskais apbūves blīvums, gan intensitāte un individuālās saglabājamās vērtības, gan doti konkrēti priekšlikumi apbūves noteikumiem. Tādēļ bija doma šo daļu pasūtīt atsevišķi kā atsevišķu pētījumu. Pēc šīs sadaļas mēs varētu vēlreiz pārskatīt savstarpējo izvērtējumu – vai kādu no vietējas nozīmes pieminekļiem varētu iekļaut valsts nozīmes aizsargājamo pieminekļu sarakstā. Par industriālo mantojumu – paldies, tiešām nebiju pievērsusi tam uzmanību. Nākamais 4.punkts par prioritāri revitalizējamiem, diemžēl jums nebija nosūtīta stratēģijas sagatavotā redakcija, kurš mums ir saistošs uzdevums teritorijas plānojumam. Viņi ir noteikuši prioritāri attīstāmās teritorijas Rīgā kopumā. Domāju, ka kultūrvēsturiskās teritorijas varētu iekļauties šajā prioritāri attīstāmo teritoriju grupā, un viņām varētu piemērot īpašas prasības. Par ekonomiskajiem jautājumiem, domāju, ka Tm plānojumā varam iekļaut šādu ierosinājumu, tomēr tas ir politisks jautājums un Tm plānojums varētu kalpot kā instruments, mēs varētu iet un runāt par šādu nodokļu atlaides piemērošanu, tomēr jāatceras, ka Tm plānojumi ir pamatā teritorijas plānojumam un galvenais uzdevums ir radīt noteikumus apbūvei, kādā veidā pasargāt ar teritorijas plānošanas instrumentiem saistošo daļu. Liels paldies un es cerēju, ka varētu aiziet uz individuālu sarunu un labprāt darba grupā.

I.Purmale: Paldies, varbūt mums to individuālo sarunu vajadzētu arī „AIG” pētījumu sakarā. Varbūt vajadzētu paskatīties vai viņš ir pietiekami aktuāls šodien, varbūt viņš ir nedaudz novecojis.

J.Dambis: Es tikai fragmentāri esmu redzējis, bet ir sajūta (detalizēti neiepazīstoties), ka nav aptverts viss mantojums, jo kultūras mantojums mūsdienu izpratnē ir daudz plašāks, tas ir arheoloģijas, arhitektūras, vēstures, industriālais mantojums un tur vairāk ir skatīts par būvēm, nekā pilsētībūvnieciskie risinājumi.

L.Līdaka: Tur ir skatīts tieši aizsardzības zonas ārpus RVC.

J.Dambis: Nerisinātais jautājums ir kultūrvēsturiskās ainavas, pilsētības ainavas, kur ne tik svarīgi ir apbūve, bet ainavas elements, trūkstošai ainavu konvencijai un tai filozofijai un pieejai. Līdz ar to domāju, ka pētījums būtu papildināms, vai vismaz jāpāriet pāri un jāpadomā vai tur ir viss, un kas Rīgai vērtīgs.

M.Liepa-Zemeša: Bija jau iepriekš skatīts priekšlikums apvienot kultūrvēsturiskā mantojuma plānojumu ar ainavu Tm plānojumu kā vienu. Pirmais ir jānedefinē ainavu kvalitātes mērķi, un tas ir ļoti ciešā sasaistē ar kultūrvēsturiskā mantojuma izpratni. Varbūt tas arī ir Jūsu priekšlikums, ka šos plānojumus vajadzētu apvienot.

J.Dambis: Domāju, ka varētu pastāvēt atsevišķi, tikai tām grupām ir tuvāk jāsadarbojas. Jautājums kādā veidā, ar kādām metodēm izvērtēs tās ainavas, kuras ir tās ļoti unikālās un vērtīgās Rīgai no vienas puses, un pati Ainavu konvencija runā par to, ka nedomāt tikai par skaistām ainavām, un ainavas kvalitāti mēģināt panākt jebkurā teritorijā. Mantojuma sargāšanā varbūt vairāk uzmanības tām kultūrvēsturiski vērtīgām ainavām. Bet izvērtēšanas darbs ir diezgan sarežģīts un mums nav tik liela pieredze. Kopīgi vajadzēs mācīties.

M.Liepa-Zemeša: Paldies. Vēlējos pateikt, ka pie visu šo Tm plānojumu izstrādes plānots strādāt vienlaicīgi un visi šie risinājumi ir savstarpēji saskaņojami un savstarpēji saistīti, un tas attiecas gan uz ainavām, gan uz vēsturisko mantojumu, gan uz teritorijām uzņēmējdarbībai un visu pārējo.

I.Purmale: Paldies. Vai vēl kaut kas?

A.Kušķis: Kopējai izpratnei, ja par mantojuma izpratnes paplašināšanu iet runa, tad pēdējā laikā ļoti aktuāli ir nemantiskā mantojuma aspekta veids. Arī tos kaut kādā veidā aicināt apskatīt no nemateriālā mantojuma, vai tur jānorobežojas.

J.Dambis: Jā, ja runājam par mantojuma mūsdienu definīciju (tā būtu atsevišķa saruna), tad tas materiālais mantojums vai pieminekļu aizsardzība sevī ietver vienu nelielu daļu no nemateriālā mantojuma, protams ne visu. Tas nemateriālais mantojums, kas ir vairāk piesiets vietai, domāju, ka to noteikti vajag apskatīt, bet to nemateriālo mantojumu, kas vietai nav piesiets, to ar plānošanas instrumentiem īpaši risināt droši vien neizdosies.

I.Purmale: Paldies. Varētu pie Niedoles kundzes pāriet, par transportu parunāt.

I.Niedole: Salīdzinot ar pagājušo reizi, kad mums bija sanāksme, ir liels pluss par izstrādāto uzdevumu. Par to kā sadarbība starp nodaļām, starp Tm plāniem, ne tikai sadarbība, bet arī atgriezeniskā saite. Tas ir liels pluss. Bet tajā pašā laikā es domāju, ka šeit bija kaut kā samazināta transporta nozīme kopējā pilsētas dzīvotspējā. Tāpēc, ka tas ne tikai kā likumā ieteikts – slaucīt, kopt ielas, bet cilvēkiem vajag nodrošināt 2 iespējas, vajadzības – sociālās vajadzības un, lai būtu ekonomiskā attīstība. Sakarā ar to domāju, ka mums vajag iet no sociālā mērķa, no tā, kāda būs kustības intensitāte, bet kā cilvēks prasa pārvietošanos. Sakarā ar to domāju, ka kāda daļa no pārvietošanās apsekošanas šeit jāpārliet. Tāpēc, ka pirmā apsekošana bija 1996.gadā, pēc tam 2002.gadā un pēc tam tagad. Vai mēs šeit kaut kādu daļu varam īstenot, nerunāsim, ka 15 000 bija 2002.gadā, bet kā pasaulē pieņemts, piem., Amsterdamā, Stokholmā. Daži tūkstoši apsekoti ik pa gadu. Sakarā ar to var sajūst kādas izmaiņas, cilvēku prasības ir. Es saprotu, ka tas ir ļoti darbietilpīgs darbs, bet neraugoties uz to, to vajag pabeigt, lai zinātu kā mēs varam prognozēt, tas ir modelēšanas pamatojums. Ja mēs pievērsīsim tik lielu uzmanību sabiedriskajam transportam, tad bez tā mēs neko nevaram panākt sabiedriskā transporta plānošanā. Domāju, ka tas ir ļoti svarīgs punkts, par to vajag padomāt. Otrais – kā mēs varam vērtēt risinājumu efektivitāti. Mums vajag izveidot kritēriju bāzi: sociālām vajadzībām, ekonomiskajām vajadzībām, kāda būs teritorijas sasniedzamība, kā varētu būt

pieejamas pieturvietas sabiedriskā transporta, utt.. Sakarā ar to, mums vajag tikties un precīzi iziet cauri uzdevumam un padomāt par kritērijiem. Gada laikā tas ir ļoti grūti un apjomīgs darbs, bet ņemot vērā, ka pagājušajā reizē mēs nodarbojamies ar transporta plānojumu tikai 7 mēnešus, sakarā ar to, vēl var padomāt, ko mēs varam paspēt, kādus jautājumus vajag risināt obligāti un kurus jautājumus varam minēt kā tālākam darbam. Īsumā viss.

V.Salienieks: Iedzīvotāju pārvietošanās datu analīze ir it kā vajadzīga, bet termiņš varētu būt mīnuss, ka varētu nepaspēt, jo mums tikai 1 gads plānojuma izstrādei, jāskatās vai viņu var īstenot un vai budžetā var iekļauties. Kritēriju bāze – jā, to var papildināt, domāju, ka tiksīmies un nākošnedēļ varam papildināt.

I.Purmale: Saprotu, ka jūs sarunājāt kādu atsevišķu tikšanos un noprecizēt uzdevumu.

Vai kādam no klātesošajiem par transporta Tm plānu ir kādi priekšlikumi, ceru, ka visi ir iepazinušies. Nav nekas pagaidām? Vai Guntai arī nav nekas?

G.Grikmane: Nav.

I.Purmale: Tad pēdējie, kas bija iesūtījuši viedokli, dodu vārdu Lielrīgas RVP, lai gan rakstījāt, ka daudz nav ko teikt.

M.Ikaunieks: Pašlaik nav ko teikt, bet problēmas pēc tam radīsies. Ja sabiedrība tiks iesaistīta, kā ir minēts, tad problēmas būs mazāk, jo mūsu darba specifika ir sabiedrības un uzņēmējdarbības intereses. Labi par uzņēmējdarbības teritorijām, ka teritorijas tiks identificētas un pamatotas Tm plānojumos.

I.Purmale: Jā, mums jānedefinē darba uzdevums Rīgas brīvostas Tm plānojumam, varbūt tur jums ir kādas idejas, kādi jautājumi būtu jārisina.

M.Ikaunieks: Praktiski tas pats vien sanāk, uzņēmējdarbības intereses un iedzīvotāju.

I.Purmale: Tas ir saistīts. Varbūt tur ir specifiskāk, tieši izcelt tās ostas problēmas. Par to jūs varētu padomāt.

D.Kalēja: Un arī Rīgas brīvostai.

I.Purmale: Jā, protams, pagaidām Brīvostai vārdu vēl neesmu devusi, viņiem ir vesels saraksts.

G.Smilga: Es neesmu vēl neko darījusi.

I.Purmale: Vismaz idejas. Gaidīsiet ko jums piedāvās, ja.

M.Liepa-Zemeša: Neesmu pašlaik sagatavojusi šo darba uzdevumu. Pamatuzdevums ir pilsētas un ostas interešu sabalansēšana, un piegulošo teritoriju problēmas.

I.Purmale: Uzņēmējdarbības nedaudz atšķirsies caur šo mijiedarbību, sadarbību. Tad ostai nav pašreiz nekādi komentāri?

G.Smilga: Darba gaitā.

I.Purmale: Jā, protams, darba gaitā radīsies. Varbūt Guntai ir kaut kas par darba uzdevumu, vai izdevās iepazīties?

G.Grikmane: Šodien neesmu gatava runāt kopsavilkumos, atturēšos.

I.Purmale: Paldies. Cerējām, ka būs plašāks loks, par katru Tm plānojumu izrunāsim, nav lietderīgi, ja nav nekādi komentāri. Mums nebija plānots šodien neko prezentēt no darba uzdevumiem. Nākamais mūsu uzdevums ir, ka mēs precizējam šos darba uzdevumus atbilstoši jūsu iesūtītajiem priekšlikumiem. Izsūtīsim vēlreiz iepazīties, varēs redzēt arī mūsu mājas lapā precizētos darba uzdevumus. Galvenais mūsu uzdevums ir – jānedefinē 11. (vienpadsmitais) Tm plāna darba uzdevums. Rīt mums ir paredzēta tikšanās par darba uzdevumiem ar domes struktūrām, tad ar nevalstiskām organizācijām, tad vēl kaut ko papildināsim. Vai ir vēl kādi ieteikumi, kaut kas, ko šodien varam izrunāt, idejas?

I.Niedole: Sakiet kādi plāni jums attiecībā pret transporta plūsmas modelēšanu?

V.Salienieks: Šobrīd EMME modelis ir neaktīvs, viņš nestrādā. Šī plāna ietvaros ir doma, ka viņu varētu aktualizēt, salikt jaunākos datus, bez aptaujas un bez jauna moduļa veidošanas. Tas ir lētāks risinājums, jo mēs nevaram paspēt sataisīt jaunu modeli, kuru varētu izmantot Tm plāna veidošanā. Nākotnē doma pēc Tm plāna veidot jaunu modeli, jaunas zonas, aptauju, jo tas prasa daudz vairāk laika. Uz šo Tm plānu domāts izmantot vismaz kaut kādu, nekā nekādu.

I.Niedole: Tikai tik stundas, darbības.

J.Dambis: Vai paredzēts risināt arī ūdenstransporta jautājumus?

V.Salienieks: Jā, ir viens punkts.

J.Dambis: Tas ir diezgan svarīgi. No savas puses vienmēr esam balstījuši atrast tādu iespēju no Rīgas ūdens ceļiem nonākt Rīgas Brīvdabas muzejā. Tie ir vienkārši, praktiski risināmi jautājumi un tas nav dārgi. Brīvdabas muzejs arī ir ieinteresēts tādā pasākumā. Zinām, ka vēsturiski kuģīši ir gājuši uz Juglu, no Juglas gājuši pa Baltezeru. Baltezerā ir pilsētai piederošs muzejs sūkņu stacija, tad ir brīvdabas muzejs, to var diezgan interesanti izmantot.

L.Līdaka: Tas ir ūdens Tm plānojuma jautājums. Viņš daļēji iet pie revitalizējamiem un neiznīcināmiem ūdens objektiem, kas aktuāls jautājums – ko darīt ar ūdens tecēm, kuras tiek aizbērtas vai aizsērē nepietiekoša ūdens nodrošinājuma dēļ. Šis jautājums tiks skatīts ūdens Tm plānojumā, domāju, ka kuģošanas aspekts arī tiks iekļauts.

J.Dambis: Kuģošanas aspekts ir viens no risinājumiem, kādā veidā ūdens attīrās, jo sadzenot skābekli ūdenī, tas ūdens ir tīrāks. Doma, ka nejaucam ūdeni – tur būs ekoloģija labāka, tas ir otrādi pēc pasaules pieredzes.

Jautājums par transportu runājot. Zinām, ka Eiropā plaši tiek lietoti divriteņi, motocikli, skūteri utt., un bieži ir nostāja, ka tiem ir priekšrocība novietošanai, nav jāmaksā par stāvvietām, jo motocikls novietojot aizņem tikai 2 kv.m platības, brauc 1 vai 2 braucēji, un mašīna aizņem 10 kv.m, kā to risinās. Un domājot par labvēlīgu statusu – transportlīdzekļiem, kuri ir ekoloģiski, piem., hibrīdmotori, un mazais izmešu daudzums. Piem., Tallinā ir prakse, ka var stāvēt par brīvu tie transportlīdzekļi, kuri ir ar hibrīdmotoriem, ja cilvēks investē naudu, labai draudzīgu transporta līdzekli iegādājas, tas protams ir dārgs, tad viņš iegūst kaut kādu komforta novietojumu mašīnai. Šos jautājumus vajadzētu skatīt plašāk transportam ne tikai par ielām, trotuāriem un pagriešanās virzieniem. Tā lielā politika, nākotnes politika.

I.Purmale: To kā rekomendāciju, kas izrietēs no mūsu Tm plāna uzrakstīsim, tālāk būs ieteikumi domes vadībai kā tālāk risināt šos jautājumus. Tāpat par transporta ierobežojumiem centrā, utml. lietas, tā būs secinājumu daļa no Tm plāna, kā tālāk vajadzētu risināt šos jautājumus.

I.Niedole: Un tā politika saistīta ar P&R izmantošanu.

I.Purmale: Protams.

J.Dambis: Tāpat par velosipēdiem. Ja mēs runājam par P&R sistēmu, kur ir publiskais transports, tur vajag radīt autostāvvietas, lai cilvēks var novietot mašīnu un tālāk braukt ar publisko. Tikpat labi vajadzētu risināt velosipēdu slēgtās novietnes, lai cilvēks var aizbraukt, piem., ja līnija rekonstruējas, Juglā var atstāt velosipēdu, kādā konteinerā, automātiskā velosipēdu uzglabātavā, vai kādā citā, un braukt ar tramvaju un atpakaļ atkal braukt ar velosipēdu.

I.Purmale: Paplašināt transporta veidu un loku. Paldies. Nav nevienam nekas vairs sakāms? Turpmāk darbu mēģināsim organizēt diezgan individuāli, izrunāsim ar katru atsevišķi, kas saistīts ar problemātiku, tad organizēsime darba grupas katram Tm

plānojumam. Dalībnieki būs gan vienā, gan otrā un iespējams pat visās darba grupās, darbu mēģināsim dalīt, lai nav visiem jānāk, kam neattiecas konkrētā tēma.

Paldies par jūsu atsaucību un ceram uz turpmāko sadarbību.

Tikšanās laikā izskanējušie jautājumi, priekšlikumi, ieteikumi:

1. Par kultūras mantojumu un tā sasaisti ar pārējiem Tm plānojumiem. Vispusīgu, vispārīgu vērtību apzināšana, izvērtēšana.
2. Par kultūras mantojuma izvērtēšanas metodi, paņēmieniem.
3. Risinot kultūras mantojuma jomu, svarīgi ņemt vērā starptautiskās konvencijas, EP rekomendācijas.
4. Par kultūrvēsturisko objektu ekonomisko pastāvēšanu, par mehānismiem kādā veidā sekmēt, lai kultūras pieminekli ir izdevīgi uzturēt sakoptu un neizdevīgi ekonomiski būtu pamest un gaidīt sabrukšanu.
5. Par revitalizējamām teritorijām plašākā pilsētībūvnieciskā skatījumā, jāpielieto mūsdienu atjaunošanas sakārtošanas metodes.
6. Par industriālo mantojumu.
7. Kultūrvēsturiskās, pilsētībūves ainavas, kur svarīgs ir ainavas elements.
8. Kādā veidā, ar kādām metodēm tiks izvērtētas tās ainavas, kuras ir ļoti unikālās un vērtīgās Rīgai. Izvērtēšanas darbs ir diezgan sarežģīts un nav tik liela pieredze.
9. Nemateriālā mantojuma veids.
10. Kustības intensitāte un iedzīvotāju pārvietošanās datu analīze. Ieteikums – papildināt kritēriju bāzi (sociālām, ekonomiskām vajadzībām, par teritorijas sasniedzamību un pieejamām sabiedriskā transporta pieturvietām).
11. Jautājums par transporta plūsmas modelēšanu.
12. Par teritorijām uzņēmējdarbībai, kuras tiks identificētas un pamatotas teritorijas plānojumos.
13. Jānedefinē darba uzdevums Rīgas brīvostas Tm plānojumam. Pilsētas un ostas interešu sabalansēšana, piegulošo teritoriju problēmas.
14. Vai paredzēts risināt arī ūdenstransporta jautājumus, par kuģošanas aspektu.
15. Par labvēlīgu statusu – transportlīdzekļiem, kuri ir ekoloģiski (mazais izmešu daudzums), piem., hibrīdmotori.
16. Par P&R sistēmu, publiskais transports un stāvvietas, velosipēdu slēgtās novietnes. Nepieciešams paplašināt transporta veidu un loku.

Noslēgumā tikšanās dalībnieki vienojas, ka visi priekšlikumi tiks izvērtēti un pēc iespējas iestrādāti Tm plānojumu darba uzdevumā.

Sanāksme tiek slēgta plkst.11:10

Plkst 11:30 notiek diskusija ar T.Kokinu.

T.Kokins: Man ir 2 lietas. Viens ir šis dokuments, ko Satiksmes departaments uzaicināja mani izstrādāt, varbūt daži esat redzējuši. Departaments mēģina kaut ko darīt lietas labā, velo joslas attīstīt. Viņi uzaicināja mani un „Ceļu projektētājus”, lai izstrādā pirmajām 3 ielām Rīgas centrā tehnisko projektu. Tehniskajam projektam kā pielikums tiek prasīta arī stratēģija – kā 3 (trīs) ielas līmēsies kopējā bildē iekšā. Šī ir lieta, kuru skatīties un kā to varētu integrēt tālākos dokumentos. Ir uzzīmēts Rīgas centra plāns. Kad sākam zīmēt veloperspektīves, saprotam, ka nav tikai velo, ka viss ir kopumā. Ir priekšlikums kā tam

vajadzētu būt, kāds varētu būt tālākais darbības plāns. Ļoti negribētos, lai tas nogulst Satiksmes departamenta atvilktnē, lai diskutētu par to.

I.Staša-Šaršūne: Mēs ar Aigaru laikam esam vienīgie, kas esam redzējuši.

L.Līdaka: Redzēju prezentācijā, Facebook ieliktu linku.

I.Staša-Šaršūne: Pagājušā nedēļā sazvanījos ar Andiņu, viņš mums nosūtīja kā oficiālu dokumentu un lūdza mūsu viedokli. Šis ir labs materiāls publiskās ārtelpas Tm plānojumam, ko mēs noteikti izmantosim, bet ļoti svarīgi ir skatīties visu ielu kopumā. Šobrīd pieeja bijusi tāda, ka skatīties uz transporta aizņemto daļu un ko no tā varētu nodot velosipēdu lietošanā, bet ir jāskatās plašāk un jautājums – vai gājējiem ir pietiekošas platības vietām un varbūt jāpārskata.

L.Līdaka: Par ielu telpu atbilstoši VAN, mēs ar Ivaru izrunājām, ka varētu būt publiskās ārtelpas skatījums par ielām sarkano līniju ietvaros un ārpus sarkanajām līnijām. Sarkanās līnijas ļauj mums paredzēt to rezultātu, līdz ar to šķērsgrizumā varētu būt iekļautas kādas papildus prasības. Kas ir ārpus – bieži nav mūsu īpašums, jādodom kādā veidā, kādas prasības varam izvirzīt – vai varam likt būvēt veloceliņus.

T.Kokins: Šis priekšlikums ir bāzēts tikai uz sarkanajām līnijām. Izgāju cauri visam Rīgas centram, sagrupēju galvenos tipus, platumus, kādas ir ielas un katram platumam starp sarkanajām līnijām ir priekšlikums. Tas priekšlikums, profils ir bāzēts uz to, lai būtu visiem labi, gan gājējiem, gan iedzīvotājiem, kas vēlas novietot auto, gan sabiedriskajam transportam. Piem., vienvirziena ielās viena josla platāka, otra varētu būt šaurāka.

L.Līdaka: Tās ir kopējas atziņas. Teorētiski arī pārējai Rīgai vajadzētu tādu, vienīgi pilsētībūvnieciskā situācija ir citādāka.

T.Kokins: Nē, tas tikai uz perimetrālo, RVC attiecas.

I.Staša-Šaršūne: Centram vēl ir problēma, ka cenšas izmantot trotuārus, ielu kafejnīcas, tas jautājums ir jāskata kompleksi.

T.Kokins: Tā ir tā otra lieta – Miera ielas iniciatīva, kur ir ievērtēts ļoti daudz faktisko iedzīvotāju un komersantu vēlmes un vajadzības, kas ir 1.stāva līmenī. Ir radīta diezgan skaidra koncepcija, kā attīstīt ielu, lai būtu labi arī viņiem. Būtība, ka mēs paņemam minimālo auto joslu, kas ir vajadzīgs, lai transports tiktu uz priekšu, pieliekam viņiem klāt minimālo velo joslu un vairumā gadījumu Rīgas centrā sanāk vieta arī netraucētai gājēju tranzīta ietvei, gan starpzonai, kas ir mainīga, kurā varētu būt stādījumi – alejas, koki reizē ar kafejnīcām, reizē ar auto novietošanu. Satikāties ar Miera ielas iedzīvotājiem. Šeit ir Miera ielas kopiena, kas ir spējusi pati sevi noorganizēt, viņa ir biedrība, rīko ielas svētkus un ir būtisks partneris līdzdalības rīkošanā. Viņiem ir pieeja uz to, ko mēs no ārpuses neredzam. Mērs rīkojām tādu kā publisko apspriedi Miera ielā, kur izklāstījām šo konceptu, bija izdrukāts plāns Miera ielai posmā no Brīvības ielas līdz Tallinas ielai, kur atzīmētas fiksētās lietas – tramvajs, auto, kur neaizskaramā gājēju tranzīta zona, pa vidu veidojas mainīga platuma josla, kurā var būt fleksiblā programma, kura varētu būt tā iedzīvotāju vajadzība. Šinī programmā mēs uzstādījām, ka viens no svarīgākajiem punktiem ir koku stādījumu atjaunošana. Attiecīgi starp kokiem var būt vai nu automašīnu novietnes vai kafejnīcu galdiņi, vai velo novietnes, vai atkritumu šķirošanas stacijas. Mēs vācam arī parakstus par šo iniciatīvu, ko mēs noformēsīm un sūtīsim atklātas vēstules veidā mēdijiem, lai pievērstu uzmanību šai lietai un domes struktūrām. Tika savākti virs 1100 parakstiem par šo iniciatīvu. Darbs izdarīts, ļoti vērtīgs materiāls, kā to savietot.

L.Līdaka: RVC plānojuma šķērsgrizumā var izskatīt kā saistošu. Vieni risinājumi vēsturiskajam centram, kur ir cita pilsētībūvnieciskā situācija. Tas ir publiskās telpas jautājums nevis par konkrētām vietām, bet par visiem savienojošiem elementiem.

V.Salienieks: Šādus projektus un risinājumus varētu ņemt vērā tieši runājot par velo ceļu sadaļu. Mūsu šķērsprofili ir vispārēji, sarkano līniju robežās var diezgan brīvi rīkoties. Nezinu vai šādu konkrētu risinājumu (Miera ielai), konkrētu lietu var strādāt iekšā, jo sarkanajās līnijās faktiski šādus risinājumus var darīt.

M.Liepa-Zemeša: Varbūt tādus kā principus, ja iet runa par mainīgo zonu, kas pasaka – tik ir gājēju zona, tik mainīgā zona.

V.Salienieks: Vai tas būtu standartizēts, vai konkrēts risinājums Miera ielai vai citai ielai.

M.Liepa-Zemeša: Domāju, ka standartizēts.

V.Salienieks: Vai tiešām var izstrādāt tādus kritērijus.

L.Līdaka: Tas ir tas, ko aizsūtīju Tev par to Ņujorku, tas manuāls, kur ir kādi principi, kas jāizpilda sarkanajās līnijās. Tas kas man interesē – vai šādu līdzīgu projektu mēs varam uztaisīt arī pārējai Rīgai šī Tm plānojuma ietvaros.

I.Staša-Šaršūne: Man liekas ir jāpasaka kurām vietām tas ir saistīts ar velosatiksmi un otrs ar publisko ārtelpu tīklu. Tas ir galvenais kurām ielām tas būtu, ne jau katrai mazākajai ieliņai tas būtu svarīgi.

Runā vairāki reizē: Varbūt lokālplānojumā,

M.Liepa-Zemeša: Manuprāt, ka teritorijas plānojumam vairāk vajadzētu tīklus nodefinēt, publisko telpu tīkls, velociņu tīkls utt., un nodibināt šādus principus, kā Ņujorkas piemēru.

G.Ruskuls: Tas ir dizaina jautājums, kādas izskatās ielas un vai konkrēti jāpasaka – vai tā ir Miera iela, bet mums ir tie principi jāieliek, kādā veidā mēs mierinām satiksmi Miera ielā un centrā, kur nav loki, lai nebūtu šķērsojošā kustība, savādāk transporta plāns būs tikai pēc sasniedzamības, vai pēc iespējas vairāk mašīnas izbrauktu cauri, tas nebūtu tas.

L.Līdaka: Transporta plānam ir vēl 1 (viens) slānis, kurš varētu nākt iekšā publisko telpu plānā, par ielu kā nozīmīgu publisko telpu. Iespējams Tm plānojuma ietvaros var skatīt tās ielas, kas plānotas kā velo ceļi. Andiņš ir diezgan pamatīgi koncepciju izzīmējis.

I.Staša-Šaršūne: Man šķiet, ka jautājums par ielas galveno funkciju, ka dažādām ielām būs dažāda galvenā funkcija, ko viņa pildīs, no tā ir tas tips, tās pamatprasības.

T.Kokins: Tur jāpaskaidro ar ielu klasifikāciju, hierarhiju, tas tajā plānā, ko es izstrādāju, tas ir ievērtēts, tādas ielas kā Brīvības iela, kura ir maģistrāla, un ir tādas lokālās ielas kā Miera iela, kas ir lokālās komūnas dzīves telpa, viņai jādod tā vieta, lai viņa varētu tur dzīvot.

A.Kušķis: Klasifikācija nedrīkst būt mehāniska. Piem., galvenā iela var būt maģistrāla, bet kādā posmā viņa var būt gājēju iela, kā nozīmīgs ir ģeogrāfisks, vēsturisks elements. Klasifikācija ir viena lieta un konkrētā vieta – papildus elements. Varbūt jādomā par vadlīnijām pie jaunā plānojuma un 1 (viens) šāds piemērs var kalpot kā vadlīnija tādu apkaimju centru veidošanai.

G.Ruskuls: Kā universālu, Kr.Barona ielā tādu pašu arī var ielikt. Tur kopiena nav tik stipra, bet kad bija runāšanas par gājēju ielām, man visvairāk patika Kr.Barona iela, jo tur paliek tramvajs, un tramvajs plus velosipēdi plus gājēji, tur nav vieglie.

T.Kokins: Tur viņi rāpo, pa sliedēm brauc, un josla, kas speciāli viņiem veltīta, nav izmantota. Uz tās rēķina ir vieta gan velojoslām, gan platākām ietvēm.

G.Ruskuls: To pašu droši vien Maskačkā var ielikt.

T.Kokins: Mēs uztaisījām šādu plānu visā ielas garumā no Brīvības līdz Tallinas ielai un prasījām, ko viņi grib redzēt, katram konkrētam mājas iedzīvotājam, ko viņš grib pretī savai mājai labāk – kafejnīcu, galdiņu vai autostāvvietas ir prioritāras. Šādā veidā fleksiblo telpu var papildīt, un tas nav betonā ieliets, tas var mainīties, pēc pusgada var būt pilnīgi kas cits. Tas nav tik tālu definēts.

G.Ruskuls: Mums bija aptaujas Tērbatas ielā, kur vienīgā problēma – kur likt savas mašīnas. Tā ir problēma. Tie, kas grib braukt uz centru ar savu mašīnu, lai viņi mokās, stundām meklē tās stāvvietas. Tas ir akceptējams, problēma Miera iela 15, vai 2, vai 17, kur viņš liks savu auto, vai nebūs risks, ka viņam arī nebūs kur likt, ar ko viņš 2x nedēļā varbūt brauc, vai pēc tam viņš negribēs pārvietoties uz citu vietu dzīvot, ja viņam būs ierobežojumi šajā jomā, ja viņš ikdienā ar velo brauc.

Notiek kartogrāfiskā materiāla izskatīšana.

T.Kokins: Ideālais risinājums, ja šo ielu – var saglabāt esošo stāvvietu skaitu, un dabūt klāt papildus publisko telpu, kur galdiņus likt un kokus. Piem., šis gals, te ir ļoti plata ietve, un te ir vieta gan automašīnām, gan kokiem. Tāpat mazās šķērsielas netiek izmantotas. Viņa tieši tik plata, lai viņu varētu pārvērst par vienvirziena ielu un paredzēt tur vietu automašīnām un kokiem. Apkaimes kontekstā gala ciparu var saglabāt tādu kāds viņš ir auto novietošanas ziņā. Visos gadījumos viņš nebūs varbūt tieši pie logiem kā cilvēki pieraduši darīt, bet apkaimes ietvaros saglabājas iespēja vietējiem iedzīvotājiem novietot mašīnu.

M.Liepa-Zemeša: Ja pieej skrupulozi kādam jautājumam to plānojot un risinot, saliekot lietas un funkcijas, beigās var iegūt gan, gan.

T.Kokins: Vai šādus profilus var ielikt kā vadmotīvus, kā katalogu, kā ielas būtu jāprojektē.

I.Staša-Šaršūne: Pa centru to varētu izdarīt.

A.Kušķis: Tipiskie platumi, varētu būt reālistiski, tikai kurā dokumentā.

G.Ruskuls: Ideja, ir izstrādāta stratēģijas redakcija, ka no centra ir jāizvāc automašīnas, bet kā to izdarīt stratēģija nepasaka, tikai vadlīnija. Tas būtu jārisina detālāk caur šādiem dizaina risinājumiem.

Runā vairāki reizē.

L.Līdaka: Teritorijas plānojumā ir vidējais, kaut kāds standarts, RVC robežās mēs to varam izdarīt, bet kā to izdarīt lielajā plānā? Kurš arī ir svarīgs.

G.Ruskuls: Var skatīties – ir tur sarkanais tepikšis, citur ir platāks, citur mazāk.

L.Līdaka: Tikai kurš to izdarīs un kurā plānojumā, vai to var izdarīt Toms, vai kāds cits?

G.Ruskuls: Tas ir Tm plānojuma variants.

I.Sirmā: Tas ir jāpadara saistošs, un saistošajos noteikumos tad jāieliek tie principi. Tas var būt kā paraugprofils, bet jānedefinē pamatprincipi. Nevar katrai ielai plānojumā iezīmēt profilu. Otra lieta ļoti svarīga, saplānosim, saliksime principus, bet jautājums atkal apstāsies pie īstenošanas. Svarīgi nedefinēt prioritātes, kuras būs publiskās ārtelpas, kuras tuvāko 3 (trīs) gadu laikā jārealizē atbilstoši šiem principiem. Nav problēma iezīmēt plānojumā.

L.Līdaka: Tur ir jautājums – kurš viņu īsteno?

G.Ruskuls: Ir doma izveidot Stratēģijas īstenošanas padomi, kuru vadītu mērs. Mēs būtu sekretariāts, visu laiku gatavotu jautājumus, 1x ceturksnī skatītos, lai viņi uz nākamo budžetu nodarbotos ar Miera ielu, vai kaut ko, nevis ar kādu savienojumu tālumā, kuram tehniskais projekts būs pabeigts, lai viņi stratēģiski iet uz tām teritorijām. Šis risina 2 problēmas, gaisa jautājumu, kas ir centrā, otrs – ko Jurijs risina ar savu plānojumu, ka centrs paliek tukšs. Kādi ir instrumenti – sakārtot publisko telpu, lai cilvēki tur gribētu būt. Risina centra apdzīvotību un gaisa kvalitāti. Protams ierobežo citus momentus.

I.Sirmā: Plāna risinājuma detalizācija varētu būt saistīta ar īstenošanas secību. Prioritārie risinājumi varētu būt detalizētāki plānojumā, tie kas tālākā perspektīvā (10 gadi) tiem varēs, ja būs budžeta iespēja, lokālplānojumus izstrādāt, bet ja mēs zinām kādas konkrētas 3 (trīs) publiskās telpas, mēs ieliekam plānā šos risinājumus, ja tur ir.

A.Kušķis: Tas ir skiču projekta līmenis, tas var kalpot kā labs paraugs, kā vadlīnija, kā pielikums, kas nav visos gadījumos attiecināms. Tas ir tik detalizēti, tas nav īsti lokālplānojuma līmenis.

Notiek diskusijas par plāna risinājumiem, par tā detalizācijas pakāpēm, par projektu realizācijām, īstenošanām. Par standartiem, to ierobežojumiem, par lielā plānojuma sastāvdaļām, par transporta tīklu.

T.Kokins: informē, ka projekta ietvaros izstrādāti 3 sējumi. 1.- Tehniskais projekts, 2.- Stratēģija RVC, 3.- Normatīvu maiņa. Velo projekta ietvaros, viss kas attiecas uz velo un standartiem jau ir izdarīts, un kas traucē viņus ieviest. Esam apkopējuši un devuši priekšlikumus uz ko viņiem jāmaina. Galvenais ir vēsturiskais centrs no velo perspektīves, bet patiesībā no visas ielas perspektīves un 1 (viens) konkrētais – Miera iela. Tur ir Case study priekš līdzdalības, ko var izmantot, atsaukties, kā mēs nonākam līdz tam, lai vietējie iedzīvotāji ir ieinteresēti ņemt līdzdalību plānošanā.

Noslēgumā diskusija par ielu klasifikācijām (jāskata ne tikai no transporta viedokļa), tās detalizāciju un kad plānota ielu klasifikācija pēc plānotajiem, esošajiem finanšu resursiem. Tas ir balstīts uz esošo ielu hierarhijas tīklu, jāpārskata, jāpilnveido. B, C, D, E kategorijām nav šāds paredzēts. Par iespējamiem paraugprofilēm.

Publikso telpu tīkla ielu uzdevums – kategorijas pārskatīt arī no šāda aspekta. **Lielā plānā tīk detalizēti to nevar apskatīt.**

Lielā plāna sastāvdaļa – tīkls un kaut kādi principi, slāņojums pāri, un iegūstam transporta tīkla fragmentus, kuros ir īpaša politika. Tad var noteikt vietas, kur jautājumus risināt detalizētāk plānošanas dokumentos.

L.Līdaka: Apkaimju centri varētu izkristalizēties no iedzīvotāju skatu punkta, no pētījuma, tad varētu iet pāri eksperts un skatīties kā precizēt telpiski, funkcionāli. Tad pāri nākt savienošais, tad varētu nākt zaļo struktūru plānā, ko paredzēts nākamā gadā taisīt.

Diskusija noslēdzas plkst.12:20

Pielikumā: Dalībnieku saraksts uz 2 lp.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja

I.Purmale

Protokolēja

I.Žubure