



RĪGAS DOMES PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS
PILSĒTVIDES ATTĪSTĪBAS PĀRVALDE

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

**Transporta attīstības tematiskā plānojuma
paplašinātās darba grupas sanāksme**

PROTOKOLS

2016. gada 20. oktobrī

Rīgā

Nr. 1

Rīgas domē, Rātslaukumā 1, Sēžu zālē
Sanāksme tiek atklāta plkst. 15.00

Sanāksmi vada:

Ilze Purmale Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja, direktora vietniece pilsētvides attīstības jautājumos

Sanāksmē piedalās:

Inese Sirmā Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas vadītāja, pārvaldes vadītāja vietniece;

Gunta Amola Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenā projektu vadītāja teritorijas plānošanas jomā;

Elgita Beinaroviča Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas eksperte administratīvās pārraudzības jomā;

Ieva Renkvica Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Vēsturiskā centra plānošanas nodaļas galvenā teritorijas plānotāja;

Vilnis Salenieks Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenais projektu vadītājs teritorijas plānošanas jomā;

Ivars Millers Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas eksperts teritorijas plānojuma jomā;

Evelīna

Budiloviča Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas galvenā ĢIS speciāliste, projektu vadītāja;

Irbe Karule	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilānojamu nodaļas galvenā teritorijas plānotāja;
Kristaps Niedols	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilānojamu nodaļas transporta infrastruktūras plānošanas inženieris;
Andris Šēnbergs	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālpilānojamu nodaļas galvenais teritoriālpilānotājs;
Guntars Ruskuls	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes Stratēģiskās plānošanas nodaļas vadītājs, pārvaldes vadītāja vietnieks;
Andris Ločmanis	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes Stratēģiskās plānošanas nodaļas galvenais telpiskās attīstības plānotājs – ĢIS eksperts

Citu institūciju / organizāciju pārstāvji:

Ruta Andersone	Rīgas domes Īpašuma departamenta Nekustamā īpašuma pārvaldes Īpašuma apzināšanas un formēšanas nodaļas Ziemeļu sektora vadītāja;
Marta Kurvīte	Rīgas domes Īpašuma departamenta Direktora biroja Projektu vadības un attīstības nodaļas projektu vadītāja-juriste;
Jānis Kante	Rīgas domes Īpašuma departamenta Īpašuma atsavināšanas pārvaldes Juridiskās nodaļas projektu vadītājs – jurists;
Silvija Beķere	Rīgas domes Īpašuma departamenta Nekustamā īpašuma pārvaldes zemes piekritības eksperte – teritoriālpilānotāja;
Jānis Lejnīeks	Rīgas Austrumu izpilddirekcijas Nekustamā īpašuma nodaļas ekonomikas attīstības projektu vadītājs;
Dina Krūka	Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijas Teritorijas attīstības un apsaimniekošanas nodaļas vecākā referente;
Ilgvars Rimša	Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes priekšnieks;
Jānis Andiņš	Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļas vadītāja vietnieks;
Anda Melkeršone	Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļas būvinženiere;
Beāta Dambīte	Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju uzturēšanas un būvniecības pārvaldes Satiksmes organizācijas un kustības drošību nodaļas vadītāja;
Baiba Gāliņa	Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļas galvenā speciāliste;
Iraīda Tomšone	Rīgas domes Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļas būvinženiere;
Guna Smilga	Rīgas brīvostas pārvalde;
Daiga Doļģe	LR Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta vecākā referente;
Valdis Bārs	LR Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta vecākais referents;
Zanda Jaunsproģe	LR Satiksmes ministrijas Auto satiksmes departamenta Autoceļu nodaļas vecākā referente;

Uģis Ritums	VAS "Latvijas Valsts ceļi";
Vineta Tilčika	VAS "Latvijas Valsts ceļi";
Guntis Grāveris	VAS "Latvijas Valsts ceļi";
Ivars Zaļais	A/S "Pasažieru vilciens";
Madara Briede	"Latvijas Avīze";
Dainis Kreilis	LR5;
Kristīne Āboliņa	Latvijas Universitāte;
Lelde Eņģele	"Latvijas Dabas fonds";
Elīta Kalniņa	Vides aizsardzības klubs;
Uģis Ieviņš	Trīsciema biedrība;
Daina Pulkstene	"Mangaļsalas iedzīvotāju biedrība";
Māris Jansons	Biedrība "Kundziņsala";
Māris Kromāns	Biedrība "Kundziņsala";
Kaspars Gailītis	"Mežaparka attīstības biedrība";
Alija Turlaja	"Sarkandaugavas attīstības biedrība";
Anželika Pogodina	Dārziņu iedzīvotāju biedrība;
Kaspars Spunde	"Čiekurkalna attīstības biedrība";
Gundega Bļigzne	"Vecmīlgrāvja attīstības biedrība;
Rasma Griņa	Biedrība "Jumpravsala";
Inese Auziņa	Brasas apkaimes iedzīvotāja;
Evija Prikule	Brasas apkaimes iedzīvotāja;
Zintis Gailis	Policistu velobiedrība;
Mihaels	
Simvulidi	Latvijas Riteņbraucēju apvienība;
Edgars Bērziņš	Latvijas Arhitektu savienība;
Sergejs Nikoforovs	Latvijas Arhitektu savienība;
Jānis Barkāns	SIA "Via Design Group";
Jānis Bidzāns	SIA "BRD Projekts";
Aiga Kāla	SIA "ELLE";
Oskars Beikulis	SIA "ELLE";
Maruta Blūma	SIA "METRUM";
Ilze Circene	SIA "METRUM";
Lolita Čače	SIA "Grupa 93";
Jānis Ēiduks	SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas";
Reinis Auziņš	SIA "Rīgas Satiksme";
Līga Ozoliņa	SIA "Linstow Center Management";
Oto Ozols	arhitekts;
Aiga Aizpuriete	Rīgas domes frakcija "Nacionālā apvienība";
Jānis Feldmanis	Rīgas dome;
Andris Lācis	Rīgas dome;
Rita Našeniece	
Andris Gobiņš	
Juris Vītols	

Sanāksmi protokolē:

Solvita Kalvīte Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas galvenā projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jomā

Darba kārtībā:

1. Diskusijas atklāšana.
2. Iepazīstināšana ar Transporta attīstības tematiskā plānojuma mērķiem, darba uzdevumu, saturu.
3. Diskusija:
 - 3.1. Teritorijas, kurās jāpārskata RTP 2006.-2018. noteiktā perspektīvā transporta shēma, ņemot vērā esošo situāciju un reālās transporta shēmas īstenošanas iespējas. Iespējamie īstermiņa risinājumi transporta sistēmas uzlabošanai minētajās teritorijās, kur ilgtermiņā paredzētas resursietilpīgas transporta būves.
 - 3.2. Prasības nozīmīgāko publiskās ārtelpas elementu savienojošo ielu šķērsprofilu ar mērķi uzlabot gājēju un velobraucēju ērtību un drošību.
4. Citi priekšlikumi.

I. Purmale atklāj sanāksmi un iepazīstina klātesošos ar saviem kolēģiem, sanāksmes organizatoriskajiem jautājumiem.

Šodienas tēma ir sasāpējusi. Transports ir tēma, par kuru ir jebkuram viedoklis, jo ar transporta jautājumiem mēs sastopamies katru dienu. No vienas puses – šī brīža teritorijas plānojumā mums ir izstrādāta ļoti laba un darboties spējīga transporta infrastruktūras plānotā attīstības shēma, bet no otras puses – mums ir ieildzis fragmentāro maģistrālo tīklu raksturs, kurš neļauj pilnvērtīgi šīm plānotajām lietām darboties. Līdz ar to mums, protams, ir jāsaprot, kā mēs varam virzīties tālāk. Šī brīža prakse, ka mēs virzāmies pa posmiem, attīstām maģistrālo tīklu pakāpeniski, izmantojot pēc iespējas visus resursus, kādi ir pieejami un arī meklējot papildus finansējumu no dažādiem fondiem, mēs visu šo plānoto struktūru attīstām. Man liekas, ka tā pieeja ir pareiza un uz to mums arī ir jātiecas. Bet tam diemžēl ir nepieciešams ilgs laiks, ne visas lietas, ko darām ir bijušas līdz galam pārdomātas. Secinājums – mums ir jāizstrādā komplekss rīcības plāns, kas būtu plānveidīga pieeja. Un, lai šādu rīcības plānu, kurā būtu noteikta šo veicamo darbu prioritārā secība, kur būtu iespējams laicīgi plānot gan finanšu, gan laika resursus, mums ir nepieciešama transporta plūsmu modelēšana. Visi, kas ir saskārušies ar transporta lietām, zina, kādas ar šo modelēšanu ir problēmas. Lai mēs izmodelētu, mums būtu jāizmanto pašvaldības rīcībā esošais transporta simulācijas modelis EMME, kurš diemžēl šobrīd ir mūsu rūpju bērns – jau vairāk kā piecus gadus mēs meklējam iespējas to aktualizēt, jo šobrīd modelis var strādāt tikai un vienīgi uz novecojušiem datiem, līdz ar to ir akūti nepieciešama šī modeļa gan datu, gan arī pašas matricas aktualizācija. Līdz šim mums nav izdevies finansējumu atrast, jo tas ir tiešām dārgs. Mēs šobrīd esam apzinājuši ES programmu, zem kuras mēs varētu šo darbu veikt un uzrakstījuši pieteikumu. Gaidām apstiprinājumu, cerams, ka viss izdosies.

Lai izstrādātu kvalitatīvu teritorijas plānojumu, sasniegtu risinājumus ar atbilstošiem matemātiskiem argumentiem, mums šī modelēšana ir ļoti nepieciešama. Šī tematiskā plānojuma izstrāde nav viegla, bez modelēšanas mums atliek paļauties tikai uz savu pieredzi un intuīciju, bet mums ir nepieciešama profesionāla pieredze un tāpēc mums pēdējā brīdī ir nācis profesionāls palīgs SIA “Via Design Group”, kas palīdz tematisko plānu līdz galam izstrādāt un risināt Rīgā sasāpējušos transporta jautājumus. Šo visu stāstu, lai jūs saprastu reālo situāciju, kādā mēs šobrīd esam, jo, salīdzinot ar pārējiem tematiskajiem plānojumiem, šajā brīdī šis nebūs izstrādāts tādā detalizācijas pakāpē, kā pārējie. Izstādē būs redzams, ka šis dokuments līdz galam nebūs izstrādāts. Līdz apstiprināšanai mēs apņemamies šo materiālu vēlreiz publicēt, ievietot mājas lapā, visiem, kuru kontakti ir mūsu rīcībā, tiks izsūtīta informācija. Ja būs nepieciešamas vēl kādas tikšanās, mēs to darba kārtībā organizēsim. Visi tematiskie plānojumi par visām tēmām ir jāskata kontekstā.

V. Salenieks sniedz prezentāciju par Transporta attīstības tematiskā plānojuma mērķiem, darba uzdevumu, saturu.

M. Jansons: To visu noskatoties, man rodas iespaids, ka tas kāda 2 vai 5 reizes pārsniedz Rīgas domes budžetu nākamo 15 gadu laikā. Kādas ir jūsu aplēses šajā sakarā?

V. Salenieks: Mēs nebūvējam, Pilsētas attīstības departaments rezervē teritorijas infrastruktūras ieviešanai. Ja mēs zinātu, ka mēs tuvāko 12 gadu laikā nevarēsim visu šo realizēt, tas nenozīmē, ka mums nav jārezervē tās teritorijas.

K. Āboliņa: Kā šo tik plašu teritoriju rezervēšana ir saistīta ar iepriekš teikto, ka sabiedriskais transports, velotransports ir prioritārs. Ir viens vienkāršs matemātisks arguments - jo labāki apstākļi autobraucējiem, jo mazāk sabiedriskā transporta lietotāju. Jautājumi par visa šī zīmējuma kontekstu vai ietvaru: 1) **kā šie uzlabojumi, kas viennozīmīgi palielinās transportu un paātrinās transporta plūsmu caur Rīgu, saistās ar vides kvalitāti**, kas jau tagad ir neapmierinoša un Rīgai ir jāmaksā sodi par PM 10 pārsniegšanu; 2) par sabiedrisko transportu, **kāpēc netiek izmantoti divi būtiskākie indikatori, kas vispār nosaka sabiedriskā transporta lietošanu vai nelietošanu: pirmais – tā pieejamība**, kursēšanas biežums ne retāk kā 10 minūtēs reizi. Jūs minat 30 minūtes. Ja mūsdienās normālam mūsdienīgam cilvēkam ir jāgaida 10 minūtes, viņš vienkārši nelietos šo sabiedrisko transportu. **Otrs sabiedriskā transporta efektivitātes rādītājs ir ātrums.** Ja viņš brauc trīsreiz ilgāk un trīsreiz vairāk ir jāpārsēžas, lai nokļūtu no punkta A punktā B... Ieteikums, **pārskatot plānojumu, ņemt vērā šos divus indikatorus un tad varbūt nav nepieciešamība tik plašas teritorijas rezervēt automašīnām.**

V. Salenieks: Runājot, ka autotransportam ir priekšrocība – jā Rīgas centrā bieži vien ir, bet tas ir tāpēc, ka, mēs jau minējām, pilsētas loki nav izbūvēti un autotransports ir spiests izmantot ielas, kas nav paredzētas tranzīsatiksmei un arī kravas autotransportam. Uz to mēs ejam, ka gribam atbrīvot pilsētas centru no tranzīsatiksmes un izbūvēt šos divus pilsētas lokus.

K. Āboliņa: Vai jums ir konkrēti dati, cik transports brauc tranzītā? Jo tad, kad domē bija apspriede celt Ziemeļu tiltu vai Dienvidu tiltu, tad SIA "IMINK" dati bija, ka tranzītā Rīgā brauc 2%. Tātad šīs 20 gadus vecās pasacīņas ir atkal tās pašas. Cilvēki brauc uz centru, tāpēc te ir tās mašīnas.

V. Salenieks: Šis tranzīts, kas iet uz ostu, ir pietiekami nozīmīgs. Un kravas transporta radītais piesārņojums arī. Izbūvējot Dienvidu, mēs jūtam, kā atslogojas esošie tilti un samazinās noslogojums. Runājot par sabiedrisko transportu, 30 minūtes bija domātas tieši par sasniedzamību, nevis transporta līdzekļa gaidīšanas ilgums. Centra sasniedzamība 30 minūšu laikā. Ir apkaimes, kur laiks ir ilgāks.

A. Pogodina: Cik mēs saprotam, nav labi, ja jābrauc 30 minūtes līdz centram. Bet, **ja jāiet līdz pieturai 30 minūtes - tas ir labi vai nav?** Ar to vēlos vērst uzmanību mūsu apkaimei – Dārziņi. 1) **Vai kādreiz ir paredzēts sabiedriskais transports pa Jāņogu ielu?** Tur dzīvo daudz cilvēku, arī ziemā un rudenī. Ir stereotips, ka Dārziņi ir tāda apkaime, kur dzīvo tikai vasarā vai pavasarī, bet tā nav, ka tur dzīvo tikai sezonāli. Pēc pēdējās informācijas, mēs esam

3000 pastāvīgie iedzīvotāji un **mums vajag** ne tikai 18. autobusu, kurš brauc pa Jāņogu ielu, Taisno ielu, bet **arī sabiedrisko transportu, kas kursē pa Dārziņu teritoriju.**

2) Esam dzirdējuši, ka **būs tramvajs līdz Rumbulai, bet dīvaini, kāpēc tieši Rumbula ir izvēlēts kā gala punkts. Kāpēc ne līdz Dārziņiem?**

3) Par veloceliņu. Cik saprotam, būs veloceliņš caur Dārziņiem, bet vai būs promenādei turpinājums?

V. Salenieks: Par sabiedriskā transporta nodrošināšanu, varbūt “Rīgas satiksme” var sniegt atbildi?

R. Auziņš: Ar Dārziņu iedzīvotāju biedrību pirms divām, trim nedēļām par tramvaju tikāmies SIA “METRUM” telpās, kur tika izklāstīta doma – nav iespējas pagarināt šo tramvaju dziļāk Dārziņu teritorijā, jo tramvajs nav vieglais transports, kurš var izlocīties pa mazajām Dārziņu ielām, tas nozīmē, ka burtiski būtu 9 metru platā joslā, taisnā līnijā visiem privātajiem īpašumiem jāiet pāri. Tad parādītos liels jautājums, vai Dārziņu iedzīvotāji vēlētos, ka dēļ šī tramvaja desmitiem, varbūt pat simtiem īpašumos parādītos tramvajs, attiecīgi visas problēmas, kas no tā izriet.

A. Pogodina: Mums ir mežs aiz Taisnās ielas Rīgas teritorijā Salaspils pusē. Kāpēc nevar tur izvietot galapunktu?

R. Auziņš: Tramvajs plānots pa Lidlauka ielu, kas ir šobrīd esošais lidlauks. Ja ir doma pilsētai attīstīt tramvaju tālāk, veidot lielu mezglu pār Maskavas ielu, jo Jāņogu iela ir reāli tuvākais punkts, kur varētu iziet, tas varbūt ir apsverams, bet ekonomiskais pamatojums jau būtu cits aspekts.

Par sabiedrisko transportu dziļāk Jāņogu ielā – mēs vienmēr esam teikuši – ja šī teritorija, Jāņogu iela, tiek sakārtota atbilstoši tādām līmenim, lai tur varētu iebraukt autobuss, mēs esam uzreiz gatavi, lai izmantotu šo ielu infrastruktūru. Bet ir šie priekšnosacījumi, ka jāatbilst 3,5 m platums katrā joslā, pieturvietas, rādiusi. Mēs esam gatavi maršrutus novirzīt. Mums nav vēlme braukt pa pliku Maskavas ielu un apbraukt Dārziņus, labprāt apkalposim pasažierus.

I. Purmale: Šobrīd notiek Dārziņu teritorijas tematiskā plānojuma izstrāde. Tur šos jautājumus mēģina risināt. Es domāju, ka sabiedriskais transports būs vairāk iesaistīts un ielu platumus mēģina izprojektēt. Par to tiek domāts.

A. Turlaja: Vispirms paldies Pilsētas attīstības departamentam par mūsu neseno tikšanos ar Satiksmes departamentu atsevišķi, kas risina Tvaika ielas perspektīvo attīstību. Vēlos precizēt – Duntē iela arī C kategorija vai tā bija Ganību dambis?

V. Salenieks: Duntē iela jau šobrīd ir C kategorija, tā savieno tieši pilsētas iekšējo loku, šobrīd caur Tiltas ielu, bet nākotnē caur Tvaika ielu ar Austrumu maģistrāli. Ganību dambim ir D kategorija.

A. Turlaja: Bieži vien dzirdam – atslogot centru, gribētos, lai vairāk Stratēģijā vai tematiskajā plānojumā, kas skar transporta infrastruktūru – **jāvīrās – nākotnē atslogot apkaimes**, lielākais iedzīvotāju skaits dzīvo tieši apkaimēs. Ņemot vērā, ka tur dzīvo visvairāk iedzīvotāju, lai viņi no turienes nepazustu un nepārvāktos uz Pierīgu. Mazliet **minimizēt** –

“centra atslogošanu”, jo tāpat uz centru brauc visa Pierīga, centrs jebkurā gadījumā būs populārs.

Vēlreiz atkārtos, ko Pilsētas attīstības departaments jau zina, esam runājuši – tās teritorijas, kas ir ap dzelzceļu, esam ievērojuši, ka tie ir vistaisnākie ceļi jauna velo ceļa izbūvei un tam ir ļoti lielas priekšrocības tādēļ, ka tas ir visklusākais un visātrākais veids, kā nokļūt, tas jāatzīmē tieši pie savstarpējās sasniedzamības starp apkaimēm. **Dzelzceļa līnijas vai teritorijas gar tām, kur tas ir iespējams, ir ļoti labs veids, kā alternatīvi savienot apkaimes centrus vai apkaimes ar velo ceļu.** Turklāt – neviens nevienu netraucē – ne autovadītājiem, ne gājējiem. **Ir vērts izpētīt un paraudzīties, kur tādas dzelzceļa malas ir pieejamas, un kā sistemātiski sadarboties ar “Latvijas Dzelzceļš” šādu infrastruktūras objektu izbūvē, vai mainīt normatīvos aktus par aizsargjoslām vai tematiskajā plānojumā var veikt kādas iestrādes, lai par to var sākt domāt.**

I.Purmale: Mēs centīsimies atslogot ne tikai pilsētas lielo centru, bet arī apkaimju centrus.

M. Jansons: Man ir tāda sajūta, ka mēs cenšamies dabūt kumosu, kas ir daudz par lielu. Varbūt jums ir paredzēts tematiskajā plānojumā, teritorijas plānojumā, iestrādāt principus, kā piemēram, Duntē un Tvaika iela, kur būs pārvads uz Viestura prospektu un, iespējams, caur Kundziņsalu savienojums ar Ganību dambi, par ko Sarkandaugavs biedrība iestājas un biedrībai “Kundziņsala” arī pret to nav iebildumu. Tajā pašā laikā jums ir paredzēts, ka Tvaika ielā būs četras joslas un tad, kad tās būs izbūvētas, tad krietni samazināsies nepieciešamība pēc alternatīvā varianta caur Kundziņsalu. **Būtu labi, ja mēs redzētu principus – jūs uzbūvēsiet pārvadu no Viestura prospekta uz Tvaika ielu, tad jūs paskatīties, kāda ir reālā plūsma, varbūt, ka tā plūsma ir mazāka, varbūt lielāka. Atkarībā no tā lemiet tālāk.** Tagad ir tā, ka visi kaut ko spriež par tādu un citādu variantu, bet, kā tiek nolemts? Nav pat nekādas analīzes par pasažieru plūsmām, automašīnām. Tas rada sajūtu, ka ir tāds liels haoss. Racionāliem lēmumiem nav bāzes. **Varbūt, ka tā arī vajag pateikt, kamēr nebūs jaunā programma ar jauniem datiem, tikmēr mēs neko nelemsim.**

V. Salenieks: Jautājums par prioritātēm – teritorijas plānojumā mēs to nenosakām. Jūs pareizi sakāt, mums ir šī programma EMME, kuru mēs varam modelēt un varam mēģināt meklēt šīs iespējamās vietas, kuras varbūt ir sāpīgākas un būvējamas pirmajā etapā.

Par Tvaika ielas četrām joslām – šobrīd Satiksmes departaments ir izsludinājis konkursu par šī projekta īstenošanu, tas ir divās kārtās – vienā ir Rīga – Skulte dzelzceļš, otrā ir Tvaika iela. A. Turlaja jau minēja, ka mums bija tikšanās un mēs šo jautājumu diskutējām. Tomēr tika meklēti tie labākie risinājumi un lai arī šīs četras joslas ir kā pagaidu risinājums, tomēr šis pagaidu risinājums ir uz ievērojamu laika periodu un jau šobrīd Tilta iela maksimumstundās nestrādā kā normāli savienojosa pārbrauktuve. Risinājums jāmeklē jau sen. Varētu šķist, ka šis platākais četru joslu koridors ir sliktāks, bet tomēr stāvēšana divās joslās uz Tvaika ielas ir apgrūtinošāka Sarkandaugavas apkaimē.

J. Bidzāns: Nav tā, ka jebkura no transporta būvju projektēšanām notiktu ļoti haotiski vai bez nekādiem apsvērumiem un pamatojumiem. Tā pilnīgi droši nav. Ja runā konkrēti par Tvaika un Duntē ielām, lai arī kādi šie EMME dati ir, makro līmenī salīdzināšanai, variantu izvērtēšanai, tie ir derīgi. Katrā no projektiem, kad to taisa, ir vairāki līmeņi – makro, pēc tam notiek reāla datu skaitīšana, analīze, sākot no tā – kas, kurā virzienā brauc – vai tā ir vienkārša skaitīšana vai ar video palīdzību, nākošā stadija ir mikro modelēšana, kur izvērtē, vai joslas būs četras vai divas, luksofors ar vienu vai vairāk joslām, kurš ir racionālais risinājums. Teikt, ka tagad uzreiz tur būs četras joslas – tas tiks projektēšanas laikā precizēts. Tā parasti ir jebkurai maģistrālei. Par šiem ceļiem, par kuriem runāja sākumā, šiem ceļiem vienmēr tāda pieeja ir

bijusi. Varbūt strīdīgs jautājums ir par prognozēm pēc 30 gadiem un tālāk. Tas ir lielāks jautājums.

M. Jansons: Uz trīsdesmit gadiem es vēl saprotu, bet vairāk - tad neplānojiēt uz vairāk. Būs vajadzīgs pēc 30 gadiem, tad ielānosiet, atpirksiet.

I. Purmale: Tā nu gan nav pareiza plānošana.

M. Jansons: Cik liels tas horizonts jums ir – 40 gadi, 100 gadi?

I. Purmale: Ja mēs runājam par kopējo transporta shēmu, tā ir jau no padomju laikiem. Pat nevar pateikt, uz cik gadiem ir ilgtermiņa plāns. Tas, ka teritorijas plānojumu mēs izstrādājam uz 12 gadiem, bet tagad pa nav noteikti šie 12, šis periods varētu būt arī ilgāks, tas ir tikai viens posms no tā. Ja mēs šobrīd jau to ilgtermiņa risinājumam nerezervēsim šīs teritorijas, tad šis risinājums nekad arī nebūs. Pēc tam atpirkt ir gandrīz nereāli. Mēs jau šobrīd nevaram finansējumu atrast, lai īstenotu rezervētās daļas, kur nu vēl, ja viss būs jāatpērk. Nav jau tā, ka viss ir pilsētas vai valsts īpašumi, tur ir ļoti daudz privātie īpašumi.

Visas šīs teritorijas nav ar konkrētiem risinājumiem. Mēs esam identificējuši vietas, kur tiešām ir jāizsver un jādomā, arī ņemot vērā ne to pašu garāko ilgtermiņa periodu, bet pārredzamu laika periodu.

Tāpēc arī jautājums bija, vai bez šīm teritorijām ir vēl kāda? Jo šīs būtībā nosedz tos posmus tieši šim mazajam un lielajam pilsētas lokam, kas atslogotu centru. Droši vien, ka tās lietas, ko minēja K. Āboliņa, kas ir saistīti tieši ar sabiedriskā transporta uzlabošanu arī pašā pilsētas centrā – velosatiksmē, tās ir pakārtotas visam šim. Ja mēs varam nodrošināt šos apvedceļus, mēs tālāk sakārtojam visu pārējo.

M. Jansons: Vai jums ir kādi plāni attiecībā uz automašīnu ierobežošanu, kas ļoti piesārņo gaisu, piemēram, veci dīzeļmotori. Tā tiešām ir ļoti aktuāla problēma šobrīd Rīgā, un kuru es jūtu ikdienā.

I. Purmale: Šī tēma ir izskanējusi daudz kur, tas nav ierobežojams ar plānošanas instrumentiem, bet tematiskajā plānā kā viens no ieteikumiem tas būs - par vecu transportlīdzekļu izmantošanu.

M. Jansons: Var būt runa arī par jaunu, jo, kā mēs zinām, dīzeļdzinēji ir kaitīgāki, nekā benzīna. Un vairākas pilsētas jau ir aizliegušas, pie tam valstīs, kur ir ļoti daudz mašīnas ar dīzeļdzinējiem. Tas, ka ir regulārs PM daļiņu pārsniegums, tas ir fakts.

J. Bidzāns: Tur ir pilnīga taisnība. Parīzē tiešām ir tā, ka viņi pret dīzeļiem diezgan cīnās. Bet tas ir valstisks un politisks lēmums, ne šī plānojuma jautājums.

M. Jansons: Bet tās ir pilsētas, kas to pieņem. Ja šo izņem vienkārši laukā, tad ... nevar atraut risinājumus.

I. Purmale: Pilnīgi pareizi. Tematiskais plānojums atšķiras no plānošanas dokumenta, kas tiek apstiprināts saistošā veidā, ka tematiskajā plānā varam plaša spektra analīzi izveikt un ierosinājumus uz turpmākām rīcībām, kas varbūt pat nav tieši pašvaldības kompetencē, definēt un piefiksēt. Es domāju, ka šo tēmu mums vajag aprakstīt. Paldies.

K. Spunde: Vairāk retorisks jautājums – šķiet, ka mēs visi šobrīd raugāties uz ļoti vispārinātu plānu, paši atzīstam, ka operējam ar vairāk kā 12 gadus veciem datiem, tas ir skumji.

Brīdī, kad notiek depopulācija, cilvēku skaits samazinās, cilvēki migrē uz Pierīgas dzīvojamajiem rajoniem, jūs turpināt rezervēt teritorijas vēl jaudīgāku ceļu būvniecībai, tādējādi veicinot cilvēku aizplūšanu uz Pierīgu. Mēs apzināties, ka cilvēki dod priekšroku dzīvot zaļā vidē – pie ezera, upes utml., nevis pilsētā, un viņiem tiek nodrošināta iespēja ātri un ērti nokļūt rajonos, šajā gadījumā **man kā Čiekurkalna pārstāvim man šķiet, ka notiek drusku arī uz mana rēķina – viņi dzīvo ekoloģiskā vidi, es elpoju viņu izplūdes gāzes. Man liekas, ka tas nav īsti pareizi.**

Jautājums, uz kuru vēlos saņemt atbildi. Redzu, ka šajā kartē vairs nav izcelts, atsevišķi iezīmēts Ziemeļu šķērsojums - ir tikai otrā posma fragments. Kas notiks ar pirmo posmu – vai un kad tas tiks realizēts un kas notiks ar otro posmu? Pagaidām ir sajūta – ja pirmais posms tiek realizēts, tad tas atdursies pret G. Zemgala pārvadu un tālāk izskatās, ka nekas arī varētu nenotikt., jo naudas, kas nepieciešams, lai realizētu otro posmu, ir lielas. Priekšā kapi, kapu ceļš.

J. Bidzāns: Par teritoriju rezervēšanu – 99% nekādas jaunas papildus teritorijas netiks rezervētas. Esošās sarkanās līnijas, ka šobrīd ir attīstības plānos, ir pietiekošas. Varbūt kāda nebūtiska novirze, bet nav runa par to, ka šodien mēs Dienvidu tiltam sarkanās līnijas pievilksim 40 metrus, bet nākotnē vajag 80 metrus. Cik mēs esam skatījušies un pētījuši šos sarkano līniju koridorus, tur šādu problēmu nav.

Runājot par Ziemeļu koridora pirmo posmu, šis pirmais posms ir tehniskā projekta stadijā gatavs un varbūt tāpēc tagad netika akcentēts. Gatavs projekts, kad realizēs, tas ir atkarīgs no finanšu līdzekļiem.

K. Spunde: Tad sanāk tā, ka – ja šie līdzekļi atrodas, pirmais posms tiek realizēts, bet otrais posms, kas prasīs vēl vairāk līdzekļus, ko ir vēl sarežģītāk realizēt, praktiski, nenotiek. Sanāk, ka uz ilgu laiku Čiekurkalna apkaime nokļūst ar Dienvidu tiltu salīdzināmā situācijā, ka tas ir pudeles kakls. Ceļš tiek aizvadīts līdz G. Zemgala pārvadam un, kam vajag, tas tiek tālāk pa Austrumu maģistrāli prom virzienā uz Sarkandaugavu, bet tiem, kam vajag citu virzienu, tie iesprūst Čiekurkalnā.

V. Salenieks: Tas ir saistīts ar finanšu līdzekļiem – ja būtu pietiekami daudz, mēs varētu Ziemeļu transporta koridoru izbūvēt, diemžēl tas nav iespējams.

S. Ņikiforovs: 1) **Kāda ir dzelzceļa vieta sabiedriskā transporta hierarhijā Rīgas pilsētā?**
2) **Vai tematiskajā plānojumā ir izskatīta dzelzceļa staciju un pieturvietu izvietojums, to optimizācija Rīgas pilsētā, kontekstā ar citu sabiedrisko transportu līnijām un atsevišķo apkaimju iedzīvotāju skaitu un pieejamību.**

V. Salenieks: Sliežu sabiedriskais transports ir noteikts kā prioritārais, tai skaitā dzelzceļš. Izstrādājot stāvparku sistēmu, tas tika ņemts vērā, un tieši dzelzceļa pieturvietas tika uzskatītas kā svarīgas un to tuvumā tika mēģināts meklēt vietas stāvparku sistēmas kontekstā.

Par jaunām pieturvietām – jau esošajā dzelzceļa attīstības shēmā, kas ir spēkā esošajā teritorijas plānojumā, paredzēts jauns atzars uz Bolderāju, ir jaunas pieturvietas. Uz šo brīdi nav daudz no iepriekš plānotā izdarīts. Nākošajā plānošanas periodā saglabāsim gan šo jauno dzelzceļa pieslēgumu uz Bolderāju, gan arī ir iesniegts priekšlikums par atsevišķu pieturvietu pārcelšanu, piemēram, pie “ALFA” un, protams, ir arī jaunais projekts Rail Baltica, kas iet

cauri visai Rīgai un tas šobrīd ir izstrādes stadijā un, iespējams, plānotais tramvajs uz lidostu savu aktualitāti kontekstā ar Rail Baltica zaudē. Vismaz savienojums ar lidostu tiks risināts.

S. Nikiforovs: Bet dzelzceļa vieta hierarhijā. Pirmā, otrā, trešā, desmitā vietā?

V. Salenieks: Pirmajā vietā ir tramvajs.

U. Ieviņš: 1) Replika – kamēr darba vietas būs pilsētas centrā, būs satiksme. Kamēr iestādes nedarīs tā, kā izdarīja Valsts ieņēmumu dienests, tikmēr mums šeit būs transports. Jūs varat darīt, ko jūs gribat, cilvēki uz darbu brauc. To liecina sastrēgumu laiks – pirms un pēc darba. 2) Priekšlikums – mēs dzīvojam konkurences apstākļos – šobrīd neviena automašīna no “Ziemeļblāzma” nevar aizbraukt uz pilsētas centru, tikai ar vilcienu. **Par stāvlaukumiem var izmantot dzelzceļa stacijas**, droši vien, ka jāpieslēdzas “Latvijas dzelzceļš”, nodrošinot vēl ātrāku un regulārāku dzelzceļa satiksmi un, iespējams, tas strādās tāpēc, ka ietaupīs laiku, nevis tāpēc, ka būs administratīvas metodes, nevis, ka nedrīkst braukt ar transportu pilsētas centrā.

3) Šeit vairakkārt izskanēja – pārsniegts piesārņojuma līmenis – sakiet, lūdzu, kuras ir tās teritorijas, kur tas ir fiksēts.

V. Salenieks: Par piesārņojumu runājot – tā ir pilsētas centrālā daļa, šajā sakarā mums ir stāvparku sistēmas risinājums.

E. Kalniņa: Vai būs atsevišķa apspriešana – sabiedriskais transports. Man par to ir daudz jautājumu. Pilnīgi piekrītu kolēģiem gan pa dzelzceļu uz Bolderāju, nekā labāka nebūtu – tas būtu ātri. Daugavgrīvas iela tur ir tik plata, cik ir.

I. Purmale: Šodien mums nebija domāts, bet pēc šodienas diskusijas jautājumiem varam pieskarties sabiedriskajam transportam. Sagatavots materiāls par sabiedrisko transportu nav. Tas ir viens no tematiem, pie kura mums vēl ir jāpiestrādā. **Ja būs neieciešama šāda tikšanās un saruna, mēs to organizēsim un būtu arī labi, ja jūs ieskicētu vadlīnijas, par ko mums vajadzētu īpaši piedomāt**, bez tā, ko mēs paši jau zinām.

V. Salenieks un J. Bidzāns iepazīstina ar diskusijas jautājumu – Raņķa dambja savienojums.

K. Āboliņa: Man jautājums par Stratēģiju, ja jūs sakāt, ka tas ir tālā perspektīvā būtisks risinājums, kādēļ caur Rīgas centru joprojām ir jāplāno kreisā krastā smagā transporta kustība? Kāpēc, īstenojot 5. punktu, kravas auto pa K. Ulmaņa gatvi un attiecīgiem lielceļiem nevar aizbraukt? **Man nav skaidrs, kāpēc (īstermiņa vai ilgtermiņa), bet kravas transports ar lielām infrastruktūrām caur Rīgas centru, un kāpēc šie mazie, īslaicīgie risinājumi netiek meklēti jau tagad, lai kravas mašīnas nebrauc gar Nacionālo bibliotēku.**

I. Purmale: Tieši šis savienojums jau būtu, lai nebrauc gar bibliotēku. Bet, ja runājam par 5., kas ir Rietumu maģistrāles divi varianti – tur ir nesalīdzināmas investīcijas ar šo mazo posmu. Tas ir ļoti ilgtermiņa projekts. Mēs pat nevaram pateikt, kurā laika periodā to varētu uzsākt īstenot.

J. Bidzāns: Par Rietumu maģistrāli, protams, tā ir vieta, kur šim kravas transportam ir jābrauc. Vai gar dzelzceļu vai kā lidostas pievedceļa turpinājums, tur arī ir dažādas problēmas katrā no

šiem variantiem. Ja mēs runājam par 7. – Raņķa – Vienības gatves savienojumu, centrālā daļā ir ļoti daudz vieglā transporta, arī sabiedrisko transportu izvadīt pa esošām ielām, kas ir Vienības, Jelgavas, Valguma iela – arī nevar izgrozīt. Bet, ja būtu maģistrālā iela, kas atbilst gan sabiedriskā transporta vajadzībām, gan vieglajam transportam, kravas mašīnai var aizliegt braukšanu arī ar ceļa zīmēm. Mums ir jāsavieno ceļi, kas domāti vieglām mašīnām.

K. Āboliņa: Man tomēr ir jautājums, kā šis tematiskais plānojums tiek saistīts ar investīciju plānu? Skatoties uz pašreizējo Skanstes tramvaju, naudas plūsma ir dīvaina, atbilstoši kādām prioritātēm. Ja jūs runājat, ka tāpat tur būs vieglās automašīnas, kurām vajadzēs vieglāk izbaukt, kur paliek stāvparki un to nozīme, un kādā veidā šis tematiskais plānojums noteiks kādu loģisku secību, kas var: 1) samazināt automašīnu plūsmu centrā, lai stāvparki un tramvajs uz Bergiem tiek izbūvēts drusku ātrāk, nekā mēs risinām Brīvības ielas dublieri.

Tā prioritāte paceļas kā jautājums visam, ko mēs šodien apspriežam.

I. Purmale: Ar to es savu runu sāku, ka mums šāds rīcības plāns būtu jāveido. Bet, lai to izveidotu korektu, mums tomēr šis modelēšanas process ir nepieciešams. Tematiskajā plānojumā visas šīs rīcības būs sarakstītas, bet šinī brīdī šo prioritāro secību mēs diemžēl nevarēsim korekti noteikt, tāpēc tas būs jāatstāj nedaudz uz nākotni. Jau teicu, ka mēs arī šo modeli mēģināsim atdzīvināt un tad jau instruments būs rokā. Viss, ko Jūs sakāt, ir pareizi. Par Skanstes tramvaju runājot, jau sākumā gribēju pateikt to, ka šī pieeja – mēģināt attīstīt visu saplānoto pa posmiem, mums tāda ir. Un varbūt gadās, ka šī nav prioritāte no viena viedokļa, bet, ja ir tā iespēja dabūt finansējumu ar kaut kādiem konkrētiem kritērijiem, tad mēs to tomēr izmantojam un lai arī varbūt šis posms nebūtu tik būtisks tādā kompleksā skatījumā, kā varbūt cits, kuram nevar šo finansējumu piesaistīt, tomēr mēs to iespēju izmantosim, jo jebkurš posms šajā kopējā struktūrā ir nozīmīgs un viņam pakārtots ir atkal nākamais posms. To struktūru diemžēl ir jālipina, jo finanses ir tik, cik ir.

Tad kāds ir darba grupas viedoklis par šiem īstermiņa risinājumiem?

Vīrietis: Kas tiek plānots šajā risinājumā K. Ulmaņa gatves un Vienības gatves krustojumā? Ja izbūvēs tuneli un palielinās satiksmi Vienības gatvē. Jau šobrīd šajā krustojumā izbaukšanas laiks jebkurā virzienā ir aptuveni 10 minūtes, un ja vēl papildus automašīnas pieliks klāt, kas tur būs?

V. Salenieks: Tur ir plānots divlīmeņu mezgls. Tunelī tiek ieguldīta K. Ulmaņa gatve, šķērsojums pa otro līmeni ir aplis.

Vīrietis: Kad tas tiek plānots?

V. Salenieks: Tas ir rezervēts plānā, bet mēs to būvniecību neorganizējam.

I. Purmale: Lūdzu neuzdodiet šodien jautājumus, kad tas tiek plānots? Mēs uz šo jautājumu, tāpat kā jūs, nevaram atbildēt. Tās visas lietas būtu jāsaliek pa plauktiņiem, uz ko mēs arī tiecamies. Šajā brīdī mēs to nezinām.

J. Bidzāns: Par vienības un K. Ulmaņa gatves krustojumu, protams, ir divi varianti. Saistībā ar Torņakalna transporta risinājumu - nav mērķis nodrošināt kaut kādām jaunām papildus plūsmām izbaukšanu. Problēma ir šodien, šajā vietā jau ar esošām plūsmām. Protams, ja būs

šajā vietā atrisināts, tad, kā kungs teica – apskatāmieš, kas tur notiek un, protams, ka mezgls Vienības gatvei un K. Ulmaņa gatvei šis tehniskais risinājums ir. Jautājums – kas ir svarīgāk – vai uzbūt šo divlīmeņu mezglu transportam vai uzbūvēt tramvaju līdz Ziepniekkalnam?

M. Jansons: Atbildēšu uz jautājumu par viedokli - **es uzskatu, ka ir labi, ka jūs taisāt saucamos īstermiņa risinājumus.** Un to **ietaupīto naudu vajadzētu guldīt visos pasākumos, kas samazina noslogojumu** – attīstīt velo, sabiedrisko transportu, iespējams, stāvvietas pa perimetru. Jūs jau nezināt, kas notiks nākotnē. Es skatījos jūsu tabulu, darba vietas Rīgā valsts sektorā tādā pašā līmenī, bet privātajā sektorā bija samazinājums par 20% vai 30 % desmit gadu laikā. Ja vēl pēc 10 gadiem vēl daļa sapratīs, ka var strādāt no mājām un varbūt tā transporta plūsma būs tāda, ka lieki kaut ko taisīt kaut ko pa 500 miljoniem. Varbūt vispār būs nepieciešami tikai šādi ir risinājumi un viss, to gandrīz jāieliek Stratēģijā. Es ļoti šaubos, Ziepniekkalnam izbūvēt tik dārgu tramvaju. Es nezinu par Skansti, es saprotu, ka jauns mikrorajons, bet varbūt pietiek ar trolejbusu.

I. Purmale: Par Skansti. Es negribētu teikt, ka tas ir tramvajs uz Skansti, tas ir tikai posms, kas iet caur Skanstes teritoriju, jo tas ir posms no tā kopējā tramvaja tīklojuma loka, kas savieno šos radiālos virzienus, kas mums šobrīd ir, bet šie savienojošie elementi nav, kas būtu šāda lokveida, lai nodrošinātu pēc iespējas efektīvāku šo pārsēšanās iespējumu no sabiedriskā transporta viena maršruta uz otru. Šīs savienojošās saites ir ļoti būtiskas. Un šīs ir tikai viens posms. Vēlreiz saku – ja šī izdevība bija šim posmam piesaistīt naudu, mēs to darām. Ja būtu citam posmam, mēs darītu citu posmu. Palaist vienkārši garām šādu iespēju mēs nevaram atļauties, jo pilsētas budžets nevar visu pacelt.

R. Našeniece: Es dzīvoju tajā rajonā, ko šis Skanstes tramvajs “ķers”. 1) Man ir jautājums - kādas transporta problēmas atrisina savienojums – Pērnavas iela un Skanstes iela, ko veido šis jaunais paredzētais tramvajs, jo mēs zinām, ka Pērnavas ielā cilvēki kāps ārā no viena transporta līdzekļa un kāps otrā, lai nokļūtu uz Skanstes mikrorajonu, kurš pašreiz neeksistē.

2) Ja mēs pieļaujam, ka projektā ir divi objekti, kurus neviens nav redzējis – Laikmetīgās mākslas muzejs un koncertzāle – kādā veidā tramvajs, kas savieno Pērnavas un Skanstes ielu, apmierina vajadzības cilvēkiem nokļūt objektos Hanzas ielā?

3) Dzirdējām, ka Dārziņos dzīvo 3000, Skanstē 1500 iedzīvotāju un puse no dzīvokļiem nav izpārdoti, jo tie ir ļoti dārgi. Kādēļ šo cilvēku transporta prioritātes, kas patiesībā vēl nav definētas, jo, kā jūs atzīmējāt, jūsu simulācijas iespējas ir nekādas, kādēļ tās ir izrādījušās svarīgākas? Uz kāda pamatojuma jūs šo Eiropas naudu taisāties izdot šādā ļoti apšaubāmā kontekstā?

4) Rīga, kā zināms, ir vienīgā Baltijas galvaspilsēta, kur notiek iedzīvotāju depopulācija un man ir interesanti uzzināt, kas jums liek domāt, ka tur būs milzīgs, apdzīvots mikrorajons?

Tas, kas reāli notiks ar šo tramvaju, es varu pastāstīt – šī tramvaja rezultātā, neskatoties uz to, kas publiski tiek stāstīts, mēs redzam, ka tiek atsavinātas zemes, kas liecina, ka tiks iznīcināta zaļā zona. Līdz ar to gaisa piesārņojums mūsu rajonā turpināsies, mūsu rajons degradēsies, īpašuma cenas mūsu rajonā kritīsies. Mēs arī ļoti labi saprotam, un agri vai vēl šī informācija publiski iznāks – runa nav tikai par kapu tramvaju, iespējams, runa ir par kreiso pagriezienu nodrošināšanu un kādas ielas pagarināšanu kapu teritorijā. Jūs nolemjat vienu rajonu diezgan degradējošam procesam ar nepierādāmu naratīvu, ka kaut kur Skanstē veidosies kāda gigantiska jauna Rīga, kurā būs šis tramvajs vajadzīgs. Es gribētu uz šo komentāru, tāpēc, ka mums netika vārds dots.

I. Purmale: Nezinu, par kuriem pasākumiem Jūs runājat, kur jums netika vārds dots, tie nebija katrā ziņā mūsu organizētie. Šodienas tēma gan nebija Skanstes tramvajs, jo ja mēs šo tēmu aizsāksim, mēs te līdz vēlam vakaram varam sēdēt. Iepriekš, ko es teicu pirms Jūsu jautājumiem, daļēji jau atbildēju uz Jūsu jautājumiem, kāpēc ir tā, kā ir. Ar visām finanšu resursu iespējām mēs darām to, ko varam izdarīt.

Par iedzīvotājiem – šobrīd mēs runājam par potenciāli attīstāmu teritoriju, kurā ir prognozes par šiem iedzīvotājiem. Pamatā jau tas ir biznesa centrs un iedzīvotāji tur ir viena daļa tikai no šīs teritorijas funkcijām. Ja tiek jautāts, kur šie iedzīvotāji varētu rasties, milzt liela problēma ar mājokļiem – viss padomju laika dzīvojamais fonds noveco. Mums būtu stingri jādomā par jauna dzīvojamā fonda izveidošanu. Jo, kad šī krīze pienāks, tad es nezinu, kā mēs to varēsim atrisināt. Ja tur būs biznesa rajons, tur būs arī daudz jaunu darba vietu un arī potenciālie iedzīvotāji tur radīsies. Protams, mēs nevaram salīdzināt šinī brīdī Skansti, kurā varbūt būs, varbūt nebūs šie 28 000 iedzīvotāji ar Pļavniekiem, ar Purvciem, kur ir krietni lielāks iedzīvotāju skaits. Es jau teicu, ja mēs vērtējam tieši no iedzīvotāju skaita viedokļa, no tām prioritātēm, kur es piekristu – vajadzētu primāri šo tramvaja līniju veidot, tad jā. Bet, ja mēs operējam ar iespējām, kādas ir mūsu rīcībā, tad tomēr ir labāk veidot šos posmus un iet pakāpeniski uz šo kopējo transporta tīklojuma izveidi, nekā nedarīt neko. Es aicinātu tomēr pievērsties šodienas tēmai un šodienas jautājumiem.

G. Ruskuls: Diezgan interesanti un dīvaini klausīties no cilvēkiem, ka tramvajs un visekoloģiskākais no transporta līdzekļiem kaut kādā veidā varētu degradēt cilvēkiem apkaimi un zaļo zonu un vispārekoloģisko stāvokli pilsētā. Skaidrs, ka attīstītājiem jau sen tur ir plāni, vienīgais, ko mēs varam mazināt, humanizēt visus šos procesus, lai tad, kad tur tā attīstība notiks, lai visi nelietotu tikai automašīnas un vienīgo autobusu, kas tur būtu. Bet lietotu sabiedrisko transportu, kas ir Rīgas mugurkauls.

Par prioritātēm – kādā veidā tramvajs uz Skansti ir kļuvis par prioritāti – tas jau ir 2014. gada Stratēģijā un pilsētas attīstības programmā noteikts, par ko nobalsoja visi deputāti, tai skaitā opozīcijas deputāti, kas tagad ir izgājuši no zāles. Tā maldināšana arī petīcijā ir tāda, ka tas nav bijis investīciju plānā, tā ir absolūta cilvēku maldināšana. Kapu tramvaja nosaukums ir mulšinošs un tas ir ētisks dabas jautājums. Bet par to, ka tramvajs prioritāri uz tādiem enkurobjektiem, kā “Arēna Rīga”, “Olimpiskais centrs”, “Laikmetīgās mākslas muzejs”, kongresu halle ar 3000 vietām, mēs nemaz nevarējām dabūt finansējumu citiem objektiem, jo bija prasība no ministrijām, kādā veidā tramvaja līnija risinās sasaisti ar Kultūras ministrijas lielajiem objektiem. Tramvaja līnija Skanstē ir paredzēta gan 2005. gada Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā, gan 2006. gada attīstības plānā paredzēts. Pašlaik lokālplānā arī ar to strādā speciālisti. Kādā veidā degradēs to vidi, mēs par to vairs šodien nerunāsim. Varbūt arī Rīgas dome nav izskaidrojusi pilnībā šo lietu, bet ir pilnīgi skaidrs, ka - ja attīstībai kaut kur pilsētā ir jānotiek, tad tam ir jābūt maksimāli tuvu pilsētas centram, ja mēs ejam uz šo kompakto pilsētas modeli saistībā ar depopulāciju. Nevis jāattīsta Dreiliņi vai tml. ārpus pilsētas centra, palielinot vēl lielāku fragmentāciju pilsētā.

I. Purmale: Es negribētu šo tēmu turpināt. Ja ir pavisam īss komentārs, mēs šādi nebeigsim un pie otra jautājuma netiks.

A. Turlaja: Tieši par īstermiņa projektiem. Kopumā man radās tāda doma, ka, **varbūt ir iespēja, ka iestrādā tematiskajā plānā tādu kā modeli, ko pielieto citās jomās – testē un tad pieņem lēmumu.** Iztestējam dzelzceļa malas, paskatāmies vienu posmu, kā tas strādā, piemēram, gada laikā. Un tad pieņemam lēmumu. Bieži vien, kad nav to datu un nav uz ko

operēt, tad patiesībā varbūt nav tā, kā liekas. Ieteikums – nebaidīties testēt. Varbūt **to var iestrādāt šajā tematiskajā plānā, ka ir kaut kādi risinājumi, ko var per patestēt, pamodelēt, atstājot šo iespēju**. Par to pašu Tvaika ielu – nolikumā rakstīt, nevis četras joslas, bet līdz četrām joslām.

Ziemeļu šķērsojums – pirmo kārtu grib uzbūvēt, neskatoties uz to, ka otrai kārtai nav naudas. Varbūt Tvaika ielu ir vērst būvēt caur Kundziņsalu.

Plānošanas periods līdz 2030. gadam ir pietiekoši neliels, lai var patestēt.

I. Purmale: Es varu nomierināt – Ziemeļu koridora pirmajam posmam arī nav naudas.

M. Jansons: Vēlos papildināt, ko A. Turlaja teica. Man liekas, ka **vajag maksimālu elastību**. Tagad ir tik neskaidra situācija, kā būs, jo, piemēram, ja 60 tajos gados plānoja, bija skaidrs, ka arī 70 tajos gados visi brauks uz darbu ar trolejbusiem, tramvajiem. Tagad jūs neziniat, vai brauks uz darbiem vai sēdēs mājās un varbūt brauks kādas mašīnas, kas pašas brauks un pēc pieciem gadiem vajadzēs plānot lielas autostāvvietas un nevajadzēs stāvvietas pilsētas centrā. **Jūs būtu gudri, ja plānotu maksimāli elastīgi.**

I. Purmale: Mēs to gribētu. Visas lietas, ko Jūs nosaucāt, ir viena ar otru ļoti saistītas un viena no otras izrietošas.

J. Lejnieks: Es šoreiz kā Brasas iedzīvotājs. Maza vēsturiska izziņa – pilsēta nerodas vienā dienā, šī trase caur Lieliem kapiem ir iezīmēta 1936. gadā Lambes plānā, vienkārši netika izbūvēta pēc kara. Lielie kapi šodien ir pamesta teritorija, savukārt, ja moderns tramvajs uz zāles seguma iet blakus braucamajai daļai, tad arī tie kapi iegūs, jo tā būs vieta, kur cilvēki brauks garām un viņi necietīs, ka tur būs tāda pamestība, kā šodien.

R. Nešeniece: Kad būs tā reize, kad varēsim par šo parunāt? Šis projekts publiski nebija pieejams, cilvēki to neredzēja. Jūs esat iedevuši projektu ar publisku pamatojumu, ka mums ir jāpaņem nauda šā vai tā. Un Jūs pasākt, ka nav diskusijas par to. Es domāju, ka vispār nav veida, kā jautājumu risināt.

J. Bidzāns: Ja runājam par šo tramvaju, tad tehniska risinājuma jau tam vēl nav. Ir tikai izpēte kas savieno punktu A ar punktu B. Pieļauju, ka būs nākošās projektēšanas stadijas, tad arī par šo lietu varēs runāt.

R. Našeniece: Mēs varam runāt par visu ko, bet par šo nodoto projektu mēs nevaram, runāt.

I. Purmale: Tas jau nav nodots, tikai pieņemt lēmums...

R. Našeniece: Dokumentācija ir pietiekoši, lai būtu pieejami publiski. Šeit izskanēja argumenti, kurus jāļauj cilvēkiem oponentēt. Kaut vai – par šiem diviem kultūras objektiem. Ja kultūras objekti atrodas Hanzas ielā, nav vajadzīgs nekāds savienojums. Es to uzstādīju kā jautājumu, bet tagad es to izsaku kā apgalvojumu. Ar Pērnavas un Skanstes ielām, lai cilvēki nokļūtu uz Hanzas ielas diviem objektiem. Mēs paši zinām, kāda ir transporta izvietojums, transporta tīkls tajā rajonā. Jūs taču elementāri paskatieties kartē – ir ļoti daudz elementi, kas saistīti ar šo tramvaju, kas raisa daudz jautājumus. Vai tiešām jums tas neliekas pietiekošs pamats, lai diskutētu? Protams, jūs varat angažēt kaut kādus cilvēkus, kas pastāsta, ka 1936. gadā bija tāda ideja. Bet šo ideju – izvietojumu Senču ielā realizēja padomju gados zināmā

politiskā kontekstā. Jums pašiem neliekas, ka šis konteksts turpinās? Un Jūs pasakāt, ka tas nav diskutējams? Un vēlreiz paskatieties kartē, kur Hanzas ielā atrodas divi iespējamie objekti, kurus neviens plānojumā nav redzējis.

I. Purmale: Mēs nesakām, ka nav diskutējams. Vai pārējie ir ar mieru turpmāko laiku veltīt šai tēmai?

K. Āboliņa: Man ir priekšlikums, ka **Rīgas dome tomēr noorganizē sabiedrisko apspriešanu par šo jautājumu, jo tā būtu tāda laba pārvaldība**, nevis uztaisīt kariņu un vienkārši apgūt naudu, bet kopīgi rast risinājumus.

I. Purmale: Šobrīd šī diskusija nebūtu pilnvērtīga, jo klāt nav visi tie, kas ir iesaistīti šajā projektā. **Droši vien būtu korekti visus saaicināt, vajadzētu tieši tos projekta cilvēkus.** “Rīgas satiksme” ir pasūtītājs. Es saprotu no pārējiem, ka mēs šodien šo diskusiju vairāk neizvērsām.

M. Jansons: Jums tādu diskusiju obligāti vajadzēja taisīt agrāk un tagad ir jāmēģina sasmelt. Lai arī es pārstāvu biedrību “Kundziņsala”, es dzīvoju Tomsona ielā. Es zinu, ka tur tā satiksme nav laba. Bet, vai tas ir labākais variants, man galīgi nav pārlicības. **Paklausieties, ko iedzīvotāji saka, jums pēc tam arī būs vieglāk. Uztaisiet kaut vai lielu balsošanu, izsūtiet iedzīvotājiem anketas, tas būtu daudz gudrāk. Tad jūs arī redzētu, kādas būs vēlmes.** Bet ne tagad, tur tiešām vajag sagatavoties.

I. Purmale: Plānošanas procesā jau šīs apspriešanas bija – gan Stratēģijai, gan teritorijas plānojumam. Šobrīd ir īstenošanas stadija. Protams, tas neaizliedz publiskas diskusijas, publiskas apspriešanas, bet mēs vairs kā plānotāji vairs gandrīz nepiedalāmies.

M. Jansons: Bet Jūs pati teicāt – projekts nodots, bet nav jau gala variants. Varbūt tieši tas ir tas, kas iedzīvotājiem ir jāzina.

I. Purmale: Es piekrītu, ka informācija ir nepieciešama.

I. Auziņa: Esmu no Brasas apkaimes. Skatoties iepriekšējo slaidu, kur atzīmēti septiņi aktuālie punkti, kur jāmeklē risinājums, bet sapratu, ka naudas šis visam nav, tas ir 30 gadu skatījumā, bet tai pat laikā stipri īsākā brīdī kaut kāda konkrēta Skanstes līnija tiks izveidota. Vai tas, ka tā līnija tur būs, neietekmē visus šos objektus?

G. Ruskuls: Tie līdzekļi, ko varēja piesaistīt, tikai sliežu transportam bija paredzēti. Pat trolejbusu nevarētu izbūvēt par to naudu.

I. Auziņa: Bet vai tāpēc nevar to trolejbusu tur būvēt?

I. Purmale: Var, paredzēt var.

L. Enģele: Varbūt jūs varat atbildēt, kurš ir atbildīgais, kuram būtu jārīko tā diskusija. Jūsu departamentam vai citam departamentam. Ja tas ir jūsu departaments, vai ir cerība pārskatāmā laikā šāda diskusija par konkrēto projektu, kurā piedalās visi iesaistītie speciālisti, kuri ceļ gaismā pamatojumu. Taisnība – bija Stratēģijai apspriešana, bet Skanste jau ir tikai viens no variantiem. Kāpēc tika izcelts ārā tikai šis? Ar ko šis ir labāks par citu? Kur ir tie pamatojumi?

I. Purmale: Piekrītu, ka droši vien sabiedrība ir jāinformē. **Atbildīgie jeb projekta virzītāji ir “Rīgas Satiksme”, kas kopā ar RD Satiksmes departamentu šādu diskusiju arī varētu organizēt. Mēs varētu piedalīties.**

V.Salienieks sniedz prezentāciju par otro diskusijas jautājumu “Prasības nozīmīgāko publiskās ārtelpas elementu savienojošo ielu šķērsprofilēm”.

V. Salenieks: Diskusijas jautājums – vai šajā ielas posmā būtu pieļaujami iepriekšminētie publisko ārtelpu veidojošie elementi, vai vispār D kategorijas ielās šie elementi būtu pieļaujami?

I. Sirmā: Kāpēc mēs paņēmām tieši šo tēmu – mēs gribējām parādīt, ka Transporta tematiskajā plānojumā tiek domāts ne tikai par autotransporta ērtību uzlabošanu, bet vienlaikus tiek domāts no gājēju un velobraucēju viedokļa par ielas profiliem. Tā ideja, atkarībā no ielas funkcijas, kategorijas, kurā dominēt autotransports, ir izstrādāti ieteikumi publiskās ārtelpas elementiem ar mērķi uzlabot gan gājēju, gan velobraucēju ērtības.

Jautājums – vai šāds princips vai koncepcija ir atbalstāma. Droši vien, ka šobrīd būs sarežģīti diskutēt par atsevišķu elementu pieļaujamo izvietošanu vienā vai otrā ielas kategorijā, bet gribētos akceptu vai viedokli par šo principu vai koncepciju kā tādu, kas līdz šim teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos nav ticis piemērots.

D. Pulkstene: Mums Mangaļsalā pašlaik ir diezgan maz iedzīvotāju, bet aktīvi notiek detālplānojumu izstrāde. Esam konstatējuši, ka netiek plānoti nekādi savienojumi tādā kopējā plānā. Katrs savu detālplānojumu izplāno tikai ar vienu savienojumu pret kaut kādu ielu. Bet šie mazie detālplānojumu veido noslēgtus ciematņus, kur vispār nav iespējams pārvietoties starp šiem ciematiem. Līdz ar to mēs redzam, ka tiek plānots aizbūvēt mežu, kas ved uz jūru, bet iedzīvotāji uz jūru vairs netiks. Ja sākotnēji mums meža apbūve likās kā skaists Mežaparka vai Jūrmalas tipa risinājums, tad šobrīd mēs redzam, ka mēs zaudēsim šo mežu un tur nebūs ne veloceliņa, ne gājēju celiņa. Nav kopīga skatījuma par virzienu, haotisks. Tur, kur ir izdevīgi detālplānotājam, nevis, kur ir cilvēki, kur vēlams iet.

Kā tiek plānots atrisināt šo jautājumu, ka, izstrādājot detālplānojumu, tiek padomāts arī par kopējo risinājumu lielākai teritorijai.

I. Sirmā: Sākotnēji bija tā, ka praktiski visai šai Mangaļsalas teritorijai tika uzsākta detālplānojuma izstrāde un, cik es atceros, nonāca līdz redakcijai. Tad bija Vides biroja atzinums, ka tiek plānots pārāk liels iedzīvotāju skaits un noslodze un piegulošo Piejūras dabas parka teritoriju un šāda detālplānojuma redakcija netika atbalstīta. Tāpēc tagad ir tas scenārijs, ka tiek plānotas mazākas grupas, kā rezultātā mēs zaudējam kopējo sasaisti. **Droši vien, ka risinājums ir - tematiskā plānā padomāt par kaut kādu sasaisti.** Cik es zinu, ar sarkanajām līnijām ir noteikta Mangaļsalas iela, kas šobrīd nav izbūvēta un no šīs Mangaļsalas ielas, kas perspektīvē ir plānota – uzlabot, rekonstruēt, izveidot arī atbilstošas autostāvvietas, jo šobrīd vienkārši mežā stigā tiek nomestas automašīnas, iedzīvotāji ir neapmierināti. Ir jādomā par to infrastruktūras izbūvi, kas ir jau paredzēta šī brīža plānā. Tad pamazām no Mangaļsalas ielas ir tālāk jāplāno celiņu tīkls cauri parkam uz pludmalī. Tāds ir risinājums, kas ir šī brīža teritorijas plānojumā.

D. Pulkstene: Es saprotu Jūsu domu, ka ielas tiek plānotas. Es nerunāju par ielām, kur ir transporta kustība. Runa ir par piebraucamo ceļu plānojumu un par iespēju pārvietoties gājējiem pa šiem piebraucamajiem ceļiem. Piemēram, vienā gabalā, kas tagad tiek plānots, piebraucamais ceļš šim ciematam tiek plānots kā riņķītis, kas ved no galvenās ielas un tālāk nekur netiek. Apkārt mājas, pa vidu riņķītis, cilvēks var apiet kaut kādu riņķīti. Bet, ja es gribu tikt uz jūru, es nekur netieku, priekšā ir sētas. Es runāju par gājēju un velo transportu. **Katru detālplānojumu apstiprina atsevišķi, bet, kas to kopējo skatu skatīsies?**

I. Sirmā: Par detālplānojumu atbildīgā ir Rīgas pilsētas būvvalde, bet es saprotu, ka arī detālplānojumā tiek noteikts, plānots sarkano līniju tīkls. Šīs ielas ne visas ir privāti piebraucamie ceļi. Tur noteikti ir arī projektētās ielas, un ja tās ir noteiktas ar sarkanajām līnijām, kaut kāda ielu norobežošana vienkārši nav iespējama. Tas ir tas, ko varu nokomentēt, nezinot kopējos risinājumus. Būvvaldei vajadzētu skatīties, lai tas ielu sarkano līniju tīklojums ir tāds, kas paredz šo iespēju iedzīvotājiem tikt no Mangaļsalas vēsturiskā rajona daudz maz taisnākā ceļā cauri uz Piejūras dabas parku. Tā ir detalizētāka plānošanas stadija.

D. Pulkstene: Vai tematiskajos plānojumos netiek paredzēta iespēja kaut kādā veidā nodrošināt? Šobrīd tur vienkārši ir mežs, nav nekādas ielas iezīmētas. Ja mēs paprasītu Būvvaldei, viņi pateiktu – nē, tur nav neviena iela, tas ir mežs. Tagad pa mazam gabaliņam tiek plānoti detālplānojumi.

I. Sirmā: Detālplānojums arī ir plānojums, atbilstoši pēc kura tiek ielas vai ceļi izbūvēti. Tās ir privātas zemes, atbilstoši Zemes pārvaldības likumam – ja tiek uz privātīpašuma apstiprināta sarkanā līnija, tad īpašniekam ir tiesības uz kompensāciju, jo tā ir publiska ārtelpas teritorija. Tas ir viens apstāklis, kas jāņem vērā, bet tas nenozīmē, ka tur nav iespējams šīs ielas plānot. Es neticu, ka tās tur netiek ieplānotas, tās šobrīd nav izbūvētas.

D. Pulkstene: Šobrīd diemžēl tā izskatās.

K. Āboliņa: Vai būs detalizētāka problēmsituāciju karte gājēju skatījumā? Ja jūs jautājat tikai par šo publisko teritorijas savienojumu, jautājums ir plašāks – jebkurā ielā cilvēkam vajadzētu justies ērti un šādi kartei ar gāju problēmsituācijas uzlabošanu un publisko labiekārtojumu vajadzētu ne tikai D kategorijas ielās, bet arī A, B un C kategorijas ielās.

Piemērs Ķīpsala un Daugavgrīvas iela, kur gājējs var attapties tikai pie autostrādes, jau sen pārgājis pāri kanālam, ka viņš netiek augšā uz Slokas ielu, viņam ir jāmēro apmēram 10 minūšu līkums. Savukārt Brīvības dublieris mums tiek būvēts ar attaisnojumu, ka mēs varēsīm 5 minūtes ātrāk iebraukt. Un gājēju 10 minūtes ir absolūts nekas pret autobraucēja 5 minūtēm. **Tādu karti vajadzētu pa visu Rīgu un jebkuras kategorijas ielām.** Jautājums, vai mēs varam atļauties būvēt šo maģistrāli, kas ir par Eiropas naudām, kā, piemēram, G. Zemgala gatve, kur ietve vispār nebija. Gājēji brien pa brikšņiem un taciņām, jo tas ir ātrākais un labākais savienojums. Kāpēc to neplāno kopā?

Jūs tikko minējāt vēl otru ļoti būtisku jautājumu – **vai tematiskais plāns vai teritorijas un izmantošanas apbūves noteikumi uzrunās, ka publiskām ielām ir jābūt publiski pieejamām?** Mežaparkā ir divi gadījumi, kur ir barjera priekšā mašīnām un cilvēks gājējs intuitīvi uztver, ka viņš tur nav gaidīts, jo tur sēž sargs, kurš skatās – kas ieiet, kas iziet. Tā ir jaunā Hamburgas iela un Jaunais Mežaparks. Kas būs, ja mēs Stokholmas ielā vai Čiekurkalna 3. Šķērslīnijā uzliksim barjeru?

I. Sirmā: Pirmais jautājums bija par karti – mēs iepriekš rādījām karti, kurā mēs visā Rīgas lielajā mērogā pagaidām esam darba variantā, karte vēl ir precizējama. Šīs ir tās ielas, kuras, mūsaprāt, ir ļoti būtiskas lielo publiskās ārtelpas zaļo teritoriju savienošanai. Tas nenozīmē, ka pārējās kategorijas, piemēram, E kategorijas ielas nevajadzētu veidot pēc tiem pašiem principiem. Mūsaprāt, šīs ir būtiskākās ielas, uz kurām būtu attiecināmas tās rekomendācijas, par kurām es minēju.

I. Karule: Varu papildināt par barjerām un šķērsošanas iespējām. Esmu “Apstādījumu struktūras un publisko ārtelpu tematiskā plānojuma” vadītāja. Mums kartē ir norādīti tieši barjeru šķērsojumi, kas ir B, C kategoriju ielas, kā arī dzelzceļš konkrētās vietās, kur ir ļoti svarīgi turpmāk nodrošināt gājējiem pārvietošanās iespējas.

I. Sirmā: Kartē ir iezīmēta arī Mangaļsalas ielas kā savienojošā iela, kura šobrīd nav izbūvēta un, iespējams, arī tā apstākļa pēc pludmales sezonas laikā ir diezgan liela nekārtība. Tiklīdz šī iela tiks sakārtota un arī paša Piejūras dabas parka infrastruktūra, kas nav ierīkota dabas parka noteikumu dēļ, jo noteikumi uzliek diezgan lielus ierobežojumus. Tie tiks pārskatīti, tur plānojas projekts.

Mēs šodien ļoti lēkājām no lielā mēroga, kas ir visas Rīgas pilsētas mērogs, uz ļoti lokālu mērogu un ir ļoti grūti divu stundu diskusijā izrunāt lielās konceptuālās lietas un detaļas, kas attiecas uz katru konkrētu apkaime vai pat uz projektu. Katrs jautājums ir diskusijas vērts. Lokālie risinājumi ir skatāmi daudz detalizētākā mērogā un daudz detalizētākā plānošanas procesā. Par tiem ir jādiskutē, iesaistot apkaimes vietējos iedzīvotājus, ekspertus, transporta speciālistus. Es domāju, ka mēs tagad neiedziļināsimies katrā konkrētā lokālā risinājumā, jo tādas vietas Rīgas pilsētā ir ļoti daudz, kur vajadzētu uzlabot gājēju, velo ceļus uzlabot.

K. Āboliņa: Es nerunāju konkrēti par kaut ko, bet tas princips. Kartei ir nepieciešama daudz smalkāka detalizācija. Šī karte var kalpot vadlīnijām, bet būtībā tematiskajam plānojumam, ja mēs gribam pieturēties pie šeit pieminētās Stratēģijas un rīcības plāna, kur bija minēts, ka Stratēģijā bija noteikta prioritāte gājējiem un velotransportam. Kravas autotransports bija minēts pašā pēdējā vietā. Jautājums par sasaisti ar investīciju plānu. Iepriekšējā investīciju plānā, saskaitot visu paredzēto naudu, transportam bija paredzēts pusmiljards latu. 46% no šī pusmiljarda bija paredzēti sešiem autobūves projektiem, kas būtībā kalpo pievadām uz ostu. Gājējiem un velotransportam bija paredzēti 0,6% no visas naudas. Šeit aktualizējas jautājums par prioritāro kārtību. Lai īstenotu šo visu, kas ir šajā kartē, tur droši vien vajadzētu pusi no viena autoceļa izmaksām. **Kā šis tematiskais plāns tiks sasaistīts ar investīciju plānu?**

I. Sirmā: Tas, ko mēs kā plānotāji, šobrīd izstrādājot tematisko plānu, varam doti risinājumus nozīmīgo transporta būvju sasaitei ar citiem nepieciešamiem transporta infrastruktūras uzlabojumiem. Tas, kas šobrīd nav. Bet mēs nevarēsim jums gatavu kārtību, kādā šī izbūve notiks, jo nav jau vairs padomju laiki. Mums finansējums ir Eiropas fondi un tur ir noteikti kritēriji, kuriem piesakot vai izskatot projektu, tie tiek vērtēti. Tas, ko plānotāji mūsdienu situācijā var darīt, pateikt, ka, piemēram, izbūvējot Ziemeļu šķērsojuma pirmo posmu, mums vienlaikus ir paralēli jārisina jautājums par stāvparkiem šajā Brīvības ielas ievada tuvumā; vienlaikus ir jādomā par sabiedriskā transporta uzlabojumiem un citi jautājumi. Lai viena posma izbūve neradītu negatīvās blaknes, lai tas notiktu saskaņoti – tas, mūsaprāt, ir labākais, ko mēs mūsdienu situācijā varam un esam gatavi piedāvāt.

I. Purmale: Papildus mēs tematiskajā plānā mēs varam ierakstīt turpmākai rīcībai, ka šāds kopējs prioritāšu plāns ir jāizstrādā, un kuram būs sasaite ar investīciju plānu. Tas būtu obligāts nosacījums, pretējā gadījumā šāda plānveida pieeja vispār nav iespējama. Uz to mums arī ir jāiet un šāds ieraksts mums tematiskajā plānā noteikti būs. Kā mums veiksies ar visu pārējo darbu, to rādīs laiks.

Vīrietis: Kāpēc vispār ielas tiek uztvertas kā barjeras, īpaši, kad runā par C kategorijas ielām. Piemēram, Pērnavas iela, kas ir C kategorijas iela – kāpēc tai jābūt barjerai gājējiem? Kāpēc tur nevar būt apstādījumi?

V. Salenieks: Tāpēc, ka mums ielām kategorijas ir izveidotas tā, lai katra pildītu noteiktu funkciju. Pērnavas iela pilsētas iekšējā loka sastāvdaļa un tur ir noteicošās savienojošās funkcijas. Šāda iela veidojas kā barjera, jo kaut kur šī savienojošā satiksme ir jāliek. Ar parādītajiem publiskās ārtelpas elementiem ir iespējams šo no publiskās ārtelpas viedokļa negatīvo efektu mazināt.

Vīrietis: Manuprāt, nav nekādu problēmu C kategorijas ielās veidot apstādījumus, stādīt kokus, u.c. publiskās ārtelpas elementus. Ja ir vieta, kāpēc to nedarīt?

V. Salenieks: Mums tāpēc ir šī karte izveidota ar domu, ka tiek meklētas vietas, kur to ir iespējams risināt un ja tas ir iespējams, tad jā.

I. Purmale: Vēlos piebilst, ka barjera ir nosacīti barjera. Tas nenozīmē, ka šī zaļā struktūra tur nevar veidoties. Vēl jo labāk, ja piegulošās teritorijās ir dažādi parki un arī pati iela var būt zaļa. Tikai jautājums ir par teritoriju lielumu, jo primāri tā ielas kategorija pagērē, ka transporta funkcija un transporta ērtība ir jānodrošina. Un tad viss pārējais. Ja mēs šos lokus nevarēsim nodrošināt, kas savāc visu šo transporta plūsmu, tad mēs nevarēsim runāt par citiem publiskās ārtelpas uzlabojumiem, kas ir pašā centrā. Tas viens ar otru ir saistīts, bet tas nenozīmē, ka mēs izslēdzam šādu lietu. Tieši otrādi – pēc iespējas mēs to veicinām.

A. Turlaja: Kartē saprotu, ka Tilta iela ir satiksmes teritorija. Var precizēt?

I. Sirmā: Sarkanais ir kā apkaimes centrs.

A. Turlaja: Ja pareizi atceros, tad Tilta iela paliek C kategorija? Es ceru, ka būs D vai E kādreiz.

Ja runa ir par D kategoriju, kur nosacījumi, pievienojos, ka visus tos nosacījumus piemērot pārējām kategorijām. Ja hipotētiski pieņemam, ka Tilta iela paliek diezgan liela kategorija, tad tomēr tas ir apkaimes centrs. Es domāju, tas jau ir apkaimju centru tematisko plānojumu kopsakarībā un satraukumam nav pamata.

I. Sirmā: Apkaimju centriem vēl ir papildus dažādi nosacījumi – par dizainu, par velo novietnēm un dažādi elementi, kas uzlabotu šī centra publiskās ārtelpas kvalitāti, pieejamību un sasniedzamību.

E. Kalniņa: Autostāvvietu izvietojuma aizliegums iekšpagalmos – kā tas būtu domāts?

I. Purmale: Priekšpagalmos, nevis iekšpagalmos.

E. Kalniņa: Priekšpagalmi ir domāti tā kā Elizabetes ielā?

I. Sirmā: Šāda norma ir jau spēkā esošajos apbūves noteikumos, un tā ir vispārīga norma, kas attiecas uz jebkuru apbūves teritoriju – lai padarītu patīkamāku ielas telpu, un priekšpagalms ir telpa starp sarkano līniju un būvलाई – ir aizliegts būvēt jaunas autostāvvietas.

Tā kā šodienas apskatāmais piemērs ir par D kategorijas ielu, tad mēs uzskatījām, ka tas būtu samērīgs nosacījums vai rekomendācija vai priekšlikums, ka priekšpagalmā autostāvvietas neizvietot.

I. Purmale: Kopumā jums šāda pieeja liekas pieņemama? Protams, ir runa par kartes detalizāciju, bet principā par šādiem kritērijiem un šādu pieeju mēs varētu turpināt darbi, ja?

K. Āboliņa: **Lai cilvēkiem būtu pēc iespējas draudzīgāk, viņiem nevajag uz tā saucamās “draudzīgās ielas” ierobežot kustību ar luksoforiem,** tur ir neregulējamās gājēju pārejas, vismaz citur pasaulē tas ir tā normāli, ka mašīna dod priekšroku cilvēkiem, nevis ir 7 sekundes gājējiem un 60 sekundes mašīnai.

I. Sirmā: Tas atkal izriet no valsts standarta par to, ka D kategorija ir atbilstoša intensitātes autotransporta iela un tur laikam nav savietojams tas, ka var vienkārši ar gājēju pāreju šo šķērsojumu organizēt. Lūdzu precizējiet.

J. Bidzāns: Taisnība ir, ka, projektējot jebkuru ielu, vadās pēc standartiem un attiecībā uz gājēju plūsmu arī ir savs standarts, kur stingri noteikts, jo vairāk ir gājēju, jo jābūt ir drošākam risinājumam. Un drošāks risinājums ir luksofors.

K. Āboliņa: **Kāpēc šeit nav ierakstīts – neregulējamās gājēju pārejas? Vai tiešām uz D kategorijas ielām tādas nevar būt?** Tas nozīmē, ka visur atkal būs tās barjeras, ka drīkst pāriet tikai pēc puskilometra.

J. Bidzāns: Es domāju, ka katrā ielā, izejot no standartiem, normām, atbilstošai satiksmes plūsmai un gājēju plūsmai, tiek pieņemts risinājums. Nekad nevar būt tā, ka uz D kategorijas ielas, kur maz mašīnu un gājēju plūsma nav tik liela, ka obligāti ir jātaisa luksofors. Šis dokuments to nenosaka.

K. Āboliņa: Varbūt jūs varat precizēt atbildi? Mēs runājam par ļoti konkrētām ielām, kas savieno publisko ārtelpu. Un vai šeit var vai nevar ierakstīt neregulējamās pārejas?

I. Purmale: Jā, droši viena var ierakstīt, bet tad es saprotu, ka katrs gadījums ir jāizskata individuāli, un mēs to nerakstīsim kā obligātu prasību, bet, ka var būt arī neregulējami krustojumi ar prioritāti gājējiem, bet tad konkrēto situāciju jāskata atsevišķi.

Vīrietis: **Šeit viss figurē kā ieteikumi, bet es domāju, ka vajadzētu kaut kādas obligātas prasības. Piemēram, ja būvē vai rekonstruē ielu, būtu jāparedz droša infrastruktūra velobraucējiem.** Arī par kokiem vajadzētu noteikt kādus kritērijus, kuros gadījumos tiem obligāti būtu jābūt.

V. Silenieks: **Man liekas, ka to nevar iecirst akmenī un kā standartu.** Skatoties, piemēram, uz manu apkaimi Bieriņos, kur Cēres un Dauguļu ielas jau ir dzīvojamā zonā, kur tā jau riteņbraucējiem jau priekšroka visā brauktuves platumā, noteikti nevajag likt iekšā luksoforus un sadārdzināt visu un vidi. **Paralēli jāskatās ārtelpa, kas tā vispār par telpu.** Ja tā ir savrupmāju apbūve, tad tas ir viens stāsts, ja tas ir pilsētas centrs, kā Tērbatas iela, tas ir cits stāsts, cits raksturs. **Velostāvvietas savrupmāju apkaimē vispār nevajag.** Katrs savā mājā tur velosipēdus. Kāpēc, lai Rīgas dome pie manas mājas liktu velostāvvietu? Nevajadzīgi, nelietderīgi.

Nodalīt, lai nav absolutizēts uz visu.

K. Spunde: Kad varētu notikt pieminētās darba grupas vai sanāksmes kopā ar apkaimēm? Kad mēs jau skatītu detalizētāk visus tos plānus?

I. Sirmā: Kā jau tika minēts, tematiskā plāna izstrāde tagad tikai tā īsti ir sākusies, un šodien mēs jūs iepazīstinājām ar esošo situāciju un galveno problemātiku. Līgums mums turpinās, līguma izpildes termiņš ir deviņi mēneši, tas ietver arī teritorijas plānojumam noteikumiem nepieciešamo izstrādes termiņu. Pašam tematiskajam plānam, ja nemaldos, pieci mēneši – līdz februārim notiks visa tematiskā plāna izstrāde. Tas ir atbilstoši noslēgtajam līgumam. Šo piecu mēnešu laikā mēs vēl plānosim darba grupas. Tas varētu būt pa interešu grupām – mums ir jādiskutē par velokonceptiju, mums ir jārunā par sabiedrisko transportu, ir atsevišķas problemātiskās apkaimes, kur šī transporta problemātika. Par to jūs tiksiet informēti, mums ir jūsu kontakti, mēs jūs aicināsim, atbilstoši izskatāmajai tēmai, uzrunāsim caur e-pastiem, visa informācija būs pieejama mūsu mājas lapā. Pagaidām darba grupu plāns, grafiks nav izstrādāts, bet tas noteikti būs, to varam apsolīt.

I. Auziņa: Vajadzētu papētīt, kuru apkaimju pārstāvji šeit šodien nav un tad tās apkaimes pamēģināt noinformēt rūpīgāk, jo mēs pirms gada pilnīgi netīšām uzzinājām, ka šādi pasākumi notiek.

I. Sirmā: Izsūtīts bija vēl plašākam apkaimju iedzīvotāju lokam. Mums kontaktu ir daudz un ne visi šodien ir arī ieradušies. Mēs kontaktus krājam un paldies par ieteikumu.

I. Auziņa: Man bija **ieteikums caur skolām un bērnu dārziem informēt vecākus.** Vecāki bieži vien ir ļoti aktīvi, bet tas ir viens no veidiem, kā mēs daudzi uzzinājām par šādiem pasākumiem caur to, ka bērnodārzs informē vecākus par publiskiem apkaimes pasākumiem.

I. Purmale: Ja Jūs runājat par šīm paplašinātajām darba grupām, tad netika pilnīgi visi informēti, jo šeit mēs aicinājām tos pārstāvjus, kas ir no institūcijām mūsu tematiskā plāna darba grupā, nevalstiskās organizācijas un no iedzīvotājiem tos aktīvistus, kuri bija izteikuši mūsu iepriekšējos pasākumos vēlmi darboties šajās darba grupās. Tur kur būs iepazīstināšana ar tematiskajiem plāniem, tas būs pilnīgi visiem, kuri ir atstājuši kontaktus mūsu iepriekšējās aktivitātēs. Parasti aktīvākie iedzīvotāji pasaka pārējiem un visi ir informēti.

I. Auziņa: Noteikti ir apkaimes, kur informācija nav aizgājusi.

I. Purmale: Saku šodien lielu paldies.

I.Purmale informē par turpmāko sanākumi un sabiedrības iepazīstināšanu ar 11 tematiskajiem plānojumiem.

Sanāksme tiek slēgta plkst. 17.20

Sanāksmes vadītāja,
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja,
direktora vietniece pilsētvides attīstības jautājumos

I. Purmale

Sanāksmes protokolētāja,
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas
Galvenā projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jomā

S. Kalvīte