



RĪGAS DOMES PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS
PILSĒTVIDES ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

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

Tematiskais seminārs „Transports”

PROTOKOLS

2014. gada 31. oktobrī

Rīgā

Nr. 4

Sanāksme tiek atklāta plkst.14:10

Sanāksmi vada:

Valdis Melderis – moderators

Sanāksmē piedalās:

Skatīt pielikumu (dalībnieku saraksts no reģistrācijas)

Sanāksmi protokolē: Linda Tīruma

Darba kārtībā: Tematiskais seminārs par tēmu „Transports”

V.Melderis: atklāj sanāksmi. Piesaka tēmu „Transports”. Iepazīstina klātesošos ar dalībnieku grupām, kas pārstāvētas šajā seminārā. Ieskiecē dienas programmu, laika „rāmi”. Aicina uzstāties Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta direktora vietnieci pilsētvides attīstības jautājumos Ilzi Purmali.

Ilze Purmale:

Uzsāk uzrunu ar pateicību par ierašanos noslēguma seminārā četru semināru ciklā; turpina ar ieskatu pagājušā gada aktivitātēs – proti, pagājušā gada nogalē notikušas 18 apkaimju sanāksmes (tikšanās ar apmēram 1000 rīdziniekiem, ievāktas 277 aptaujas formas), kurās iedzīvotāji ieskicējuši problēmas, nākotnes vīziju un apliecinājuši gatavību arī turpmāk iesaistīties attīstības progresa veicināšanā. Jaunais teritorijas plānošanas projekts iedalās 4 posmos:

1. esošās situācijas izpēte;
2. tematisko plānojumu izstrāde – viena no būtiskākajām sadaļām (šobrīd esošais);
3. jaunā tematiskā plānojuma pirmās redakcijas izstrāde un analīze;
4. jaunā tematiskā plānojuma apstiprināšana.

Turpinājumā – atskats uz iepriekšējās nedēļas semināriem „Mājoklis”, „Darbs” un „Vide”, kuros koncentrēti jautājumi par visiem 11 tematiskajiem plānojumiem, risinot dažādu pušu intereses; tiek pausts gandarījums par šo semināru rezultātiem. Ieskiecē šīs dienas semināra plānu. Pateicas klātesošajiem par dalību un aktīvo iesaisti, uzsver sadarbības nepieciešamību, noslēdz runu.

V.Melderis: ieskicē dienas programmu. Tiek pieteikta Māra Liepa – Zemeša – Pilsētvides attīstības pārvaldes galvenā teritorijas plānotāja – jaunā Rīgas teritorijas plānojuma izstrādes koordinatore, kā arī valsts un pašvaldības funkciju nodrošināšanai nepieciešamo teritoriju tematiskā plānojuma vadītāja.

Māra Liepa - Zemeša: tematiskie semināri – vieni no sabiedrības līdzdalības aktivitātēm jaunā tematiskā plānojuma izstrādes ietvaros; šobrīd meklējam risinājumus visas pilsētas kontekstā. Nākamajā gadā iecerēts apstiprināt 11 tematiskos plānojumus, ieplānota redakciju izstrāde, stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra un plānojuma apstiprināšana. Tematiskie semināri tiek organizēti visa procesa garumā.

No iepriekšējām sarunām secināts:

- rīdziniekus galvenokārt uztrauc, kā attīstās teritorijas dzīvesvietu tuvumā;
- pieostas apkaimju problemātika – dzelzceļš, kravu transports, trokšņi, piesārņojums utt. (uzsākts darbs pie atsevišķa tematiskā plānojuma, kurā nodefinētas sabiedrības intereses attiecībā uz plānojumu).

Visvairāk rīdzinieki apmierināti ar sabiedrisko transportu, zaļo zonu, ikdienas pakalpojumu pieejamību; šā brīža problēmas – autostāvvietas, ūdens un kanalizācijas sistēmu izveide atsevišķās apkaimēs, vajadzība pēc atpūtas zonām, autoceļu sakārtošana, pirmsskolas izglītības iestāžu trūkums, ārstniecības iestāžu trūkums, atkritumu apsaimniekošana, ielu stāvoklis un apgaismojums u.tml.

Galvenie secinājumi no semināriem „Mājoklis” (22.10.2014.), „Darbs” (23.10.2014.) un „Vide” (29.10.2014.) – svarīga iedzīvotāju informētība un uzņēmumu atklātība attiecībā pret iedzīvotājiem, svarīga sadarbība. Nepieciešamība veicināt sadarbību. Mājošanas funkcija kalpo kā mēraukla problēmsituāciju izvērtēšanai un labvēlīgas dzīves kvalitātes veicināšanai. Vietās, kur rodas konfliktsituācijas, iedzīvotājiem jānodrošina bonusi – labiekārtojuma projekti, nodokļu atlaides u.tml. Zaudējumi, kas rodas pilsētas budžetā, būtu jākompensē no uzņēmumiem vai objektu īpašniekiem, kas rada drošības apdraudējumu.

Nepieciešamā infrastruktūra būtu jānodrošina uzņēmumiem un pašvaldībām, kas atbild par noteiktām apkaimēm.

Tika norādīts, ka katrs gadījums ir aplūkojams individuāli. Secinājums – nav iespējams noteikt vispārīgas prasības teritorijas plānojumā, jautājumi jārisina lokāli, tādēļ nepieciešami detalplānojumi un lokālpānoājumi.

Rīgas teritorijas plānojums ir pilsētas stratēģijas īstenošanas dokuments, ar kuru tiek noteikti pienākumi un tiesības zemes izmantošanai. Lai nonāktu līdz risinājumiem, kurus pašvaldība noteiks kā saistošos noteikumus, tiek izmantots teritorijas tematiskais plānojums.

Šā semināra ietvaros („Transports”) tiek plānots meklēt risinājumus visas pilsētas attīstības kontekstā. Pilsēta tiek virzīta uz kompaktu attīstību, prioritāri attīstot teritorijas centrālajā daļā. Primāri jāierobežo kravu transports. Stratēģijā paredzēta trase gar pilsētu ar atsevišķu ievadi Rīgas centrā, kā arī mobilitātes princips pilsētas kodolā, efektīvākais pārvietošanās veids – ar kājām, ar velosipēdu vai sabiedrisko transportu.

Tiek prezentēta detalizēta infrastruktūras attīstības shēma.

Svarīgākie jautājumi: stāvparku izvietojums un izmantošana, lidostas un lidlauka nozīme, gājēju un veloceļu prioritāte, videi draudzīgs transports, nepārtrauktas kustības galvenajos lokos, Rīgas saiknes ar Pierīgu izmantošanas priekšnoteikumi, kravas plūsmas novirzīšanas

veicināšana no pilsētas centra, sabiedriskā transporta konkurētspējas uzlabošana attiecībā pret privāto transportu.

Šīs dienas semināra darba kārtība. Jautājumi izriet no iedzīvotāju iepriekš izteiktās problemātikas. Dalībnieki tiek iepazīstināti ar jautājumiem grupās, par kuriem tiks diskutēts semināra praktiskajā daļā, akcentējot, ka šajā posmā ļoti būtiski saprast, kuru risinājumu izvēlēties, tamdēļ katrai grupai jārod iespējama risinājums konkrētā jautājumā, izvērtējot trīs piemērus un uzklusot īsu problēmas izklāstu. Lai darbs būtu efektīvāks, katrai grupai tiks piedāvāti arī iespējamie risinājumu varianti, vienlaikus aicinot arī izstrādāt savu alternatīvu.

Uzstāšanās tiek noslēgta.

V.Melderis: pateicas par uzrunu, auditorija tiek rosināta izteikt jautājumus.

Nadežda Borisovska (iedzīvotāja): kā komunicējat vai sadarbojaties ar Satiksmes departamentu? Stratēģijā paredzēts, ka gājējiem tiks dota priekšroka, taču praksē redzu, ka tas šobrīd tiek uzstādītas barjeras pašā pilsētas kodolā. Vai Satiksmes departaments nepiekrīt šai stratēģijai? Kā varam panākt, lai tā nepaliek tikai „uz papīra”?

Māra Liepa - Zemeša: pateicas par jautājumu; Rīgas pilsētas stratēģija ir dokuments - apstiprināta ar Rīgas Domes lēmumu, tādēļ visās struktūrās tā ir vienota. Katram iedzīvotājam būtu jāseko tās uzstādītajiem mērķiem un uzdevumiem. Stratēģijas plānojums ir saistošs dokuments, kurā tiek ietverti nosacījumi, kas ir saistoši trešajām pusēm.

V.Melderis: atgādinājums, ka šobrīd runājam par plānu 2018. līdz 2030. gadam. Protams, jāņem vērā šā brīža pieredzi, tomēr fokuss šobrīd ir nākotnes stratēģija.

Māra Liepa - Zemeša: teritorijas plānošanas dokuments ir saistošs un var ietvert nosacījumus, kas saistoši trešajām pusēm, ikvienam iedzīvotājam.

V.Melderis: izsaka pateicību, rosina uz papildjautājumiem.

Kristīne Āboliņa (Latvijas Universitāte): cik izteikti definēts *a priori*, ka stāvvietām ir jābūt tieši blīvi apdzīvotās teritorijās?

V.Melderis: tātad – vai runājam, kā stāvvietas izskatīsies, vai tomēr sākumā būtu jāsaprot, vai tās vispār būs?

Kristīne Āboliņa (Latvijas Universitāte): vai ir dati – vai stāvvietas pietrūkst tikai naktī/dienā? No tā varētu būt atkarīgs, ka jāveido tikai stāvparki un stāvvietas nav nepieciešamas.

V.Melderis: ja mums ir stāvparki, kāpēc mēs runājam par autostāvvietām blīvi apdzīvotās vai kultūrvēsturiskās teritorijās? Pretējā gadījumā var izveidoties situācija – tiek nolemts par labu stāvparkiem, kā arī autostāvvietu attīstību kultūrvēsturiskajās teritorijās, un tas radītu savstarpēju neloģiskumu.

Māra Liepa - Zemeša: stāvparki vairāk attiecināmi uz iebraucējiem, bet kultūrvēsturiskās teritorijās un blīvi apdzīvotos rajonos esošie iedzīvotāji izmanto stāvvietas.

Vīrieti: papildina Māras sacīto, ka šobrīd runājam par iedzīvotājiem.

V.Melderis: jautājums varētu būt par blīvi apdzīvotajām un kultūrvēsturiskajām teritorijām. Tādēļ grupu vadītāji skaidros gan potenciālos risinājumus, gan sagaidāmo no grupām.

Aivars Treicis: jautājums par zaļo teritoriju platībām – iegūstot īpašumā rekonstruētu ēku, tiek iegūts noteikts zemesgabals, kam ir esošas brauktuves, un tiek noteikta zaļās zonas platība – 40 procenti; par stāvvietām vairs nevar runāt, jo tām nav vietas - esošie celiņi tiek izmantoti citos nolūkos.

Māra Liepa - Zemeša: pateicas par jautājumu; tas ir viens no problēmjautājumiem – autostāvvietas blīvi apdzīvotās vietās – zaļie paviljoni un pagalmi ir lieliskas rekreācijas

vietas atpūtai. No iedzīvotājiem izskan pretējs viedoklis, ka drīzāk to vietā būtu vajadzīgas ērti pieejamas autostāvvietas.

V. Melderis: atkārtoti uzsver, ka jāatceras - strādājam pie 2018. – 2030. gada plānojuma un tam izmantojam esošo pieredzi.

Lūdz grupu vadītājus iznākt auditorijas priekšā, izklāstīt katras grupas darba saturu un sagaidāmo rezultātu.

Auditorijas priekšā tiek aicināti:

- Vilnis Salenieks – Transportu attīstības tematiskā plānojuma vadītājs;
- Dace Kiršteina – Aizsargjoslu un aprobežojumu tematiskā plānojuma vadītāja;
- Karīna Jansone – Mājokļu attīstības un Rīgas kultūrvēsturisko teritoriju tematiskā plānojuma vadītāja;
- Nika Kotoviča – Meliorācijas attīstības tematiskā plānojuma vadītāja.

V. Melderis: aicina izteikties minētās personas.

Dace Kiršteina, Ljeta Putāne: tēma „Autostāvvietu trūkums/ sakārtošana blīvi apdzīvotās teritorijās”; daudzdzīvokļu mikrorajonu iekšpagalmu piebraucamie ceļi ir ļoti šauri, padomju laika autostāvvietas nav piemērotas šā brīža auto skaitam. Tiks analizēta teritorija Purvciema rajonā;

Karīna Jansone, Lauma Līdaka: tēma – „Autostāvvietu trūkums/ sakārtošana kultūrvēsturiskās teritorijās”; pilotteritorija – Āgenskalns, kur atrodas pilsēt būvniecības piemineklis. Svarīgi izvērtēt sagatavotos risinājumus un atrast labāko no tiem, lai šo teritoriju būtu iespējams attīstīt, iekļaujot uzņēmējdarbību;

Madara Gibze, Vilnis Salenieks: tēma – „Stāvparku izvietojums apstādījumu un zaļajās teritorijās”; tā kā šajās teritorijās nav atļauts izvietot stāvparkus, skatot trīs teritorijas, darba grupā tiks mēģināts rast kopsaucēju;

Nika Kotoviča, Jurijs Grizāns: tēma – „Maksas iebraukšana Rīgas pilsētas centrā”; šis jautājums attiecas ne vien uz rīdziniekiem, kam ir auto, bet uz visiem pilsētas iedzīvotājiem, viņu mobilitāti, pilsētvides kvalitāti un iedzīvotāju veselību.

V. Melderis: izskaidro tālāko darbības plānu, organizatoriskos jautājumus. Grupas pulcējas pie izejas. Pirmā daļa slēgta.

V. Melderis: atklāj prezentāciju daļu. Tiek saskaņota organizatoriskā prezentāciju norise. Grupā vadītāji tiek aicināti ieskicēt sarunas tēmu, piedāvātos variantus. Risinājumus prezentē grupā dalībnieki. Turpinājumā – diskusija.

Tiek apzināti grupu pārstāvji. Uzstāties ar secinājumiem tiek aicināta pirmā grupa – tās vadītājas Dace Kiršteina, Ljeta Putāne.

Dace Kiršteina: tēma „Autostāvvietu trūkums/ sakārtošana blīvi apdzīvotās teritorijās”. Pateicas par darbu. Tika aplūkoti padomju laika mikrorajoni. Iepazīstoties ar situāciju, tika secināts, ka:

- 2/3 dzīvojama fonda uzbūvēts pēc II Pasaules kara, tādēļ ieliņas daudzviet ir ļoti šauras - tām netiek cauri operatīvie transportlīdzekļi un lielāki privātie automobiļi;
- iekšpagalmi un piebraucamie ceļi ir ļoti šauri, tādēļ nav vienotas sistēmas auto novietošanai;
- ziemas mēnešos situācija saasinās vēl izteiktāk.

Iepriekš ticis secināts - iedzīvotāji nav ar mieru, ka māju iekšpagalmos tiek novietotas automašīnas. 60 līdz 70 procenti iedzīvotāju norāda - svarīgi, ka tās aizņem ne vairāk par pusi pagalma.

Par pilotvietu darba grupas apspriedei tika izvēlēts Purvciems – Dzelzavas, Ilūkstes un Gunāra Astras ielu kvartāli ar deviņstāvu un piecstāvu ēkām. Šobrīd tur atrodas divas maksas autostāvvietas (30 līdz 50 vietas automašīnām) un liela autostāvvietā Pūces ielā ar 120 segtajām garāžām un 250 autostāvvietām.

Tika piedāvāti šādi risinājumi:

- iekšpagalmus izbūvēt par slēgta tipa autostāvvietām;
- Pūces ielas autostāvvietu padarīt par vairākstāvu auto novietni;
- atstāt visu esošajā stāvoklī;
- alternatīvie risinājumi - automašīnu novietojums boksos, modernāku autostāvvietu ierīkošana.

Darba grupas rezultātus izklāstīt tiek aicināta grupas pārstāve Inese.

Inese (uzvārds netika minēts): pirmkārt, tika runāts par administratīvo regulējumu, proti, kā pašvaldība regulē piebraukšanas iespējas un stāvēšanu pagalmos. Piebraukšanas iespējas ar atļauju iekraut/ izkraut mantas, ielaist/ izlaist pasažierus tiek akceptētas, stāvēšana – netiek (izņemot operatīvos transportlīdzekļus). Alternatīvi risinājumi – maksas stāvvietas iekšpagalmos.

Radās jautājums: cik daudziem iedzīvotājiem maksas autostāvvietas būtu aktuālas?

Varianti:

- ja dzīvokļu nami ir uz abām pusēm, vienu daļu var izbūvēt par daudzstāvu auto stāvlaukumu;
- netālās stāvvietas pārveidot par vairākstāvu stāvvietām (iedzīvotājiem jābūt izdevīgam šādam variantam – jābūt papildus motivācijai);
- vienoties ar lielveikalu īpašniekiem novietot tiem piederošajās autostāvvietās savas automašīnas laikā, kad nav apmeklētāju vai atvēlēt kādu no stāviem māju iedzīvotājiem;
- pilsētas nomalēs nepieciešamas labiekārtotas stāvvietas vienlaikus ar sabiedriskā transporta infrastruktūru.

V.Melderis: pateicas par izklāstu; aicina izteikt komentārus.

Ljeta Putāne: administratīvais regulējums – ar to jāsāk, otrkārt, nepieciešama maksas autostāvvietā, taču iespējams risks, ka parādīsies cilvēki, kas nevēlēsies šādu risinājumu. No tā izrietēs ceturtais punkts – būs cilvēki, kam autostāvvietas nebūs nepieciešamas, jo viņi izvēlēsies citus pārvietošanās risinājumus. Atkarībā no šīs situācijas piedāvāt atkārotus aprēķinus autostāvvietu skaitam.

V. Melderis: tāpat sākotnēji radīt izjūtu, ka automašīnas novietošana pie mājas ir neērta, vienlaikus pieņemot, ka šā iemesla dēļ daļa cilvēku atteiksies to darīt. Norāda uz pretrunu šādu risinājumu un lielākās daļas iedzīvotāju viedokli – pagalmos nav nepieciešamas zaļās zonas; tiem jābūt par vietu, kur novietot auto.

Dace Kiršteina: svarīgi saprast, cik daudz zaļās zonas (pagalmu) iedzīvotāji būtu ar mieru atvēlēt automašīnām.

V.Melderis: pēc tabulas redzams, ka iedzīvotāji būtu gatavi noasfaltēt 40 procentus zaļās zonas.

Vīrietis (vārds, uzvārds netika minēts): iespējams izmantot saistošos noteikumus, bet reālā vajadzība ir mazāka.

V.Melderis: iespējams, ka nepērku auto, jo nav, kur to novietot?

Ljeta Putāne: saprotot, ka turēt auto dzīvesvietas tuvumā ir dārgi, cilvēki meklēs iespējas tās novietot citur.

V.Melderis: svarīgi, lai atrunānot šīs tendences, nenomācam patiesās vajadzības un realitāti.

Sieviete (vārds, uzvārds netika minēts): vai dati ir par ziemas vai par vasaras sezonu?

V.Melderis: jautājums vietā - cik daudzi no šiem iedzīvotājiem ieziemo auto? No otras puses – ziemā ir proporcionāli mazāka iespēja novietot automašīnu pagalmā.

Dace Kiršteina: aptaujā netika fiksēts jautājums par gadalaiku.

Elmārs Daniševskis: vai darba grupā tika atrunāts, kā pašvaldība var ieviest šo plānu? Jautājums par īpašumtiesībām un tiesībām finansēt.

Vīrietis no 1. darba grupas (vārds, uzvārds netika minēts): protams, lielākā daļa pagalmu ir ēku un dzīvokļu kopīpašums, lai gan piespiedu nomas apstākļos tas tiek nodots iedzīvotāju rīcībā. Līdz ar to tiesības ir ierobežotas. Ja pašvaldība izdod noteikumus ar saistošu spēku, atvērtā tipa pagalmos tā var regulēt situāciju – ko atļaut un ko – ne. Piemēram, viesis var novietot auto tikai noteiktu laiku. Saprast, kura automašīna pieder viesim un kura – iedzīvotājam būtu viens no risināmiem jautājumiem. Pašvaldības saistošie noteikumi var attiekties arī uz privātpersonas īpašumā esošu zemi.

V.Melderis: otrs jautājums – par finansējumu: ja labākais risinājums ir būvēt daudzstāvu autostāvvietas, par kādiem līdzekļiem tas tiks darīts?

Vīrietis no 1. darba grupas (vārds, uzvārds netika minēts): ir varianti:

- visi, kuri vēlas, apvieno finanšu līdzekļus šim mērķiem;
- lielveikalu īpašnieki sniedz savu autostāvvietu piedāvājumu vai tml.

Ja iekšpagalmā auto nevaram turēt, rodas nepieciešamība pēc alternatīviem risinājumiem – tie, kas auto vēlas turēt tuvu mājām, maksā par auto novietošanu pagalmos. Ja pagalmā autostāvvietu skaits ir nepietiekams, piemēram, izsoles veidā var atrisināt stāvvietu nomu, ieviešot to ik pēc noteiktiem periodiem. Finansējums, protams, ir privāts; pašvaldība var iesaistīties tur, kur vietas ir vairāk.

Daudzas no vietām, kas šobrīd kalpo kā autostāvvietas, šobrīd tiek plānotas apbūvei.

Anatolijs Rjabuha: Rīga varētu pieņemt saistošos noteikumus aizliegt turēt auto pagalmos, lai būtu iespēja tikai tiem piebraukt. Atļaut turēt auto garāžās, atsevišķās stāvvietās, gar ielu sarkanajām līnijām. Piemēram, Purvciemā ir daudz stāvvietu, ko iedzīvotāji neizmanto.

V.Melderis: vai pārstāvat iedzīvotāju intereses un saprotat, ja iedzīvotāji var attiekties turēt auto pie mājas? Vai jūsu kooperatīva iedzīvotāji varētu parakstīties zem šī plāna?

Anatolijs Rjabuha (dzīvokļu īpašnieks, kooperatīva vadītājs): Nedomāju, ka visi. Ja vēlamies izvietot autostāvvietu pagalmā, sabiedrības viedoklis varētu būt pozitīvs, aprobežojot stāvvietu ar dzīvžoga barjeru.

V.Melderis: par operatīvo stāvvietu – Liepājā tika veikts eksperiments, noskaidrojot, ka nav iespējams piebraukt pie mājām, piemēram, ugunsgrēka gadījumā. Kā tas ir atrunāts saistošajos noteikumos? Sanāk, ka noteikumi to neļauj darīt, bet risinājumu nav.

Vīrietis (vārds, uzvārds netika minēts): uz atvērtu pagalmu būtu jāattiecina norma - 3 m rādiusā jābūt nodrošinātai braukšanai, taču realitātē to nav.

Dace Kiršteina: atbildot uz iepriekšējo jautājumu par pilnīgu aizliegumu stāvēt – pretargumenti, ka aizbiedējam cilvēkus pavisam.

V.Melderis: svarīgi, kā to argumentējam un pamatojam. Aicina izteikt galveno piedāvājumu.

Dace Kiršteina: secinājums – piebraukt jā, stāvēt nē. Finansējums – privātais un dalīti privātais. Pilsētas nomalēs – drošas bezmaksas stāvvietas.

V.Melderis: izsaka pateicību pirmajai grupai par darbu. Tiek aicināta otrā grupa – Lauma Līdaka un Karīna Jansone.

Lauma Līdaka: tiek pieteikta prezentācija grupas tēmai „Autostāvvietu trūkums/sakārtošana kultūrvēsturiskās teritorijās”, sākotnēji uzslavējot radošo un intelektuālo grupas darbu. Rīgā kopumā ir 17 aizsargājamās apbūves teritorijas, kur vēsturiskā apbūvējuma un šauro ieliņu dēļ ir nepietiekams auto novietņu skaits, kas var radīt satiksmes kustības problēmas un nesakārtotu vidi.

Piemērs – Āgenskalns.

Papildus tika skaidrots, kuri objekti ģenerē papildus automašīnu pieplūdumu – piemēram, skolas, bērnudārzi, tirgus, augstskolas, dažādu pakalpojumu objekti.

Lielās stāvvietas ir vien četras. Tiek uzskaitīti objekti, kas ģenerē plūsmu, piemēram, RTU fakultātes, viesnīca, izpilddirekcijas telpas, Kalnciema ielas kvartāls, mācību centrs BUTS, u.tml.

Ar fotogrāfijām tiek ilustrēta situācija Āgenskalnā.

No trim iepriekš piedāvātajiem risinājumiem tika integrēts viens kopējais.

To prezentēt tiek aicināts grupas pārstāvis Kaspars.

Kaspars (uzvārds netika minēts): sākumā tika mēģināts aplūkot pozitīvos aspektus piedāvātajos risinājumos. Tika secināts, ka autostāvvietām ir maz vietas, tomēr to trūkums jūtams tikai atsevišķos punktos, tādēļ tika radīts vienots risinājums no iepriekš piedāvātajiem:

- vajadzētu daļu autostāvvietu izvietot ap kultūrvēsturiskās apbūves teritorijas perimetru, tomēr, ņemot vērā, ka iedzīvotāji ir arī tur, tas problēmu tikai pārvietotu visapkārt teritorijai, nevis atrisinātu;
- iekšpagalmi var tikt pielāgoti auto novietošanai. Šobrīd auto tur novieto arī cilvēki, kas dzīvo citos rajonos. Viens no priekšlikumiem – atļaut šo telpu kontrolēt tās iedzīvotājiem, piemēram, pagalmus iežogojot, izveidojot barjeras;
- vienlaikus attīstot sabiedriskā transporta infrastruktūru, izveidojot jaunus maršrutus. Iedzīvotāji norāda – biežākā problēma ir reisu skaita trūkums.

Svarīgākais secinājums – kopējam automašīnu skaitam nevajadzētu palielināties, tādēļ svarīgi identificēt vietas, kur auto novietošanas problēma ir visizteiktākā. Ieteikumi, lai to veicinātu:

- pārkārtot autostāvvietas no blīvi izmantotām vietām uz piemērotākām;
- ziemā izmantot principu – auto katru dienu vai nedēļu novietot otrā ielas pusē, jo sniega dēļ ietves sašaurinās vēl vairāk;
- novēst ilgstošu stāvēšanu, piemērojot laika limitu, samaksas noteikumus u.tml. Piemēram – pirmās divas stundas bezmaksas, ar trešo stundu – noteikta maksa.

Otrs secinājums – jābūt vienotai pašvaldību stratēģijai par autostāvvietu izbūvi, izvērtējot pašvaldības rīcībā esošo īpašumu. Vēlams izstrādāt lokālplānojumu šī jautājuma precizēšanai.

Galējs, nepopulārs risinājums – īpašuma atsavināšana.

Lauma Līdaka: jautājums – vai jums izvērtās diskusija ar Īpašuma departamentu, autostāvvietu organizēšana var būt pašvaldību funkcija?

Vīrietis (vārds, uzvārds netika minēts): iedzīvotāju pašorganizācija pat vienas daudzdzīvokļu mājas ietvaros ir zema. Lielā mērā – šīs problēmas nerisīnot, pilsēta zaudē

resursus uz iedzīvotāju ienākumu nodokļu rēķina. Pašvaldība var organizēt īslaicīgu auto stāvēšanu. Ir daudz vietu, kur auto stāv pat mēnešiem, viens no kritērijiem – transportlīdzekļiem, kuriem nav tehniskās apskates, nedrīkst ļaut stāvēt uz braucamās daļas.

V.Melderis: komentāri?

Anatolijs Ļitovčenko: iespējams skaidri apgalvot – maksas autostāvvietas neviens nevēlas. Ierosinājums – Rīgas Domes programmā atjaunot iekšpagalmu segumus. Piemēram, Ziepniekkalnā, Valdeķu un Ozolciema ielā, tas ir izdarīts veiksmīgi.

V.Melderis: vai tas paredzētu arī teritorijas pārprojektēšanu?

Anatolijs Ļitovčenko: nē, tikai saskaņot. Svarīgi, lai visiem pietiek vietas. Otrs komentārs – izskatot Āgenskalnu, varam redzēt, ka noteikts liels laukums, ieskaitot degradētu teritoriju, netiek izmantots. To varētu izmantot autostāvvietām, jo tā ir tukša pašvaldības zeme.

Vīrietis (vārds, uzvārds netika minēts): ieteikums – noasfaltēt šo teritoriju ar ekobruģi.

Aigars Kušķis: šādu teritoriju var izveidot kā parku ar iespēju tur novietot automašīnas. Ir opcija – apzaļumot autostāvvietas.

V.Melderis: lūgums izteikt galveno secinājumu.

Lauma Līdaka: svarīgākais – nepalielināt kopējo autostāvvietu skaitu šajās aizsargājamajās teritorijās un uzlabot sabiedrisko transportu, velosatiksmi, optimizējot maršrutus un reisu biežumu. Ieviest laika biļetes, kā arī ierobežot stāvēšanas laiku tām automašīnām, kuru īpašnieki dzīvo citur.

V.Melderis: pateicas par darbu; piesaka trešo grupu. Tēma – „Stāvparku izvietojums zaļajās teritorijās”.

Vilnis Salenieks: pasakās par darbu grupai, ieskicē pretrunīgo viedokļu esamību grupā. Izpētes rezultātā secināts, ka Rīgā ir 28 vietas, kurās iespējams izvietot stāvparkus un kuras atrodas apstādījumu teritorijās. Tika skatīti trīs šādi piemēri. Ir svarīgi, ka tās atbilst noteiktiem kritērijiem:

- redzamas un sasniedzamas no ievada maršruta,
- jābūt saskaņotām īpašumu tiesību jautājumos,
- jāpalīdz mazināt sastrēgumus,
- jābūt nodrošinātām iekļuves un izkļuves iespējām;
- jābūt nodrošinātai sabiedriskā transporta regularitātei un sasniedzamībai;
- ar pieejamu velo infrastruktūru.

Aplūkotie teritoriju piemēri:

- Salu tilta un Krasta ielas teritorijas. Atrodas apstādījumu un dabas teritorijās;
- Viestura prospekts un teritorija pie dzelzceļa stacijas „Mangaļi”; ieskicēta teritorija, kur varētu atrasties stāvparks (šobrīd – mežs);
- Lielvārdes un Ieriķu ielas krustojums – iespējami trīs stāvparki.

Esošajos teritorijas apbūves noteikumos netiek pieļauts izvietot stāvparkus šajās teritorijās, tādēļ tika meklēti risinājumi:

- mainīt rezervēto teritoriju zonējumu;
- saglabāt esošo situāciju;
- izbūvēt stāvparkus, ņemot vērā apzaļumoto teritoriju.

Turpināt prezentāciju tiek aicināts grupas pārstāvis Anatolijs Trebņuka.

Anatolijs Rjabuha: grupa skatīja piedāvātos risinājumus, analizējot trīs teritorijas. Risinājums numur trīs – apstādījumu un dabas un apstādījumu teritorijas atstāt kā

buferzonu dzīvojamajai teritorijai. Skar teritorijas starp Mežaparku un Dzelzceļu, kā arī Purvciemu Biķernieku, Lielvārdes un Stirnu ielas krustojumu punktā. Netiek atbalstīts auto stāvparku aizliegums, tādēļ ierosinājums – daļēji saglabāt esošos apzaļumojumus, pārējā teritorijā izbūvējot auto stāvparkus. Lai pasargātu iedzīvotājus, ieteikums izmantot sudrabegles, ņemot vērā, ka tās labāk slāpē skaņu, aiztur izplūdes gāzes un pietāv pilsētvidei.

Ilustrējot noteiktus rajonus prezentācijā, tiek piedāvāts pietuvināt stāvvietu savrupmājām un privātsēktoram, maģistrāli norobežojot ar dzīvžogu. Mežu šajā teritorijā iesaka izcirst, atdalot stāvvietas no privātā sektora. Līdzīga situācija ir arī Viestura prospektā – iespējams atdalīt stāvvietas ar dzīvžogu.

V.Melderis: cik auto var novietot šādā teritorijā?

Lauma Līdaka: 930 Viestura prospektā.

V.Melderis: vai ar šādu teritoriju pietiek, lai centrā neiebrauktu auto?

Viesturs Salenieks: sistēmai ir vairāki ķēdes posmi, kas to nosaka. Plūsma ir lielo ievadu rezultāts.

V.Melderis: tātad auto stāvparki savāc automašīnas pēc ešalonu principa.

Otru risinājumu prezentēt tiek aicināta grupas pārstāve Māra.

Māra (uzvārds netika minēts; Latvijas Dzelzceļa pārstāve, priekšzināšanas Rīgas – Pierīgas mobilitātes plānā): tuvākais stāvparks Rīgas vēsturiskajam centram atrodas pie Salu tilta. Tiek pieļauts, ka tā nav labākā vieta šādam objektam.

Svarīgi:

- humanizēt stāvparku, to apzaļumojot – tā kā tā ir blīvi apbūvēta teritorija pilsētas centrā, kas šobrīd ir maz apzaļumota, kā risinājumu var izmantot sudrabegles, taču pastāv risks nogalināt putnus;
- nodrošināt pieejamību, kapacitāti. Stāvparkam būtu jābūt maksas pakalpojumam, padarot to ekskluzīvu un ņemot vērā, ka tas atrodas Rīgas centrā;
- tuvumā atrodas dzelzceļš, tas var uzņemt pasažierus.

Kristīne Ābolaņa: secinājumi ir līdzīgi, kā iepriekšējām darba grupām. Pirmkārt, nepalielināt stāvvietu skaitu Rīgas centrā – risks, ka to varētu darīt Salu tilta stāvparks. Otrkārt, obligāts priekšnosacījums pirms stāvparku veidošanas – ļoti laba sabiedriskā transporta nodrošināšana to tuvumā.

Ieteikumi:

- sākt ar tālākiem stāvparkiem, lai cilvēki tālāk no Rīgas centrā sāktu pārsēties uz sabiedriskajiem transportlīdzekļiem;
- tuvumā esošo zemesgabalu īpašnieku aptauja – vai ir vēlme pārdot zemi stāvparkam?;
- attīstīt sabiedriskā transporta infrastruktūru;
- nodrošināt, ka stāvparku teritorijas nevar tikt izmantotas citiem mērķiem (Stockman piemērs);
- vēsturiskajam centram tuvos stāvparkos izmantot arī vietējiem iedzīvotājiem, kas dzīvo blīvi apdzīvotās vai vēsturiskajās teritorijās.

V.Melderis: jautājumi?

Sieviete (vārds, uzvārds netika minēts): šobrīd Biķernieku – Lielvārdes krustojumā ir ļoti liela satiksmes plūsma, kur notiek regulāras avārijas, tādēļ nebūtu vēlams to noslogot vēl vairāk. Šādu apsvērumu būtu svarīgi izvērtēt no drošības viedokļa.

Vīrietis (vārds, uzvārds netika minēts): ierosina izveidot izbraukšanu posmā starp krustojumiem uz Lielvārdes ielas.

Inta Rozenšteine: ir taisnība, ka šī ir problemātiska vieta, kur satiksmes organizācija ir nepārskatāma. Iesaka šajā rajonā pārskatīt satiksmes organizāciju.

V.Melderis: tālruna secinājums - neizvēlēties problemātiskas vietas – paredzēt, kā tās pārveidot.

Sieviete (vārds uzvārds netika minēts; 3. grupas pārstāve): tādēļ mūsu priekšlikums - stāvparkus būtu jānovieto pie pilsētas robežām, nevis tās iekšienē.

Viesturs Silenieks: galvenie secinājumi; zaļās teritorijas centra tuvumā mēģināt saglabāt.

V.Melderis: pateicas par darbu; aicina ceturto grupu.

Nika Kotoviča: tēma – „Maksas iebraukšana Rīgas pilsētas centrā”. Lai gan stereotipiski pieņemts, ka Latvija ir zaļākā Eiropas valsts, izrādās, ka Rīgā ir vissliktākā gaisa kvalitāte Baltijā. Lielais auto sastrēgumu skaits rada gaisa piesārņojumu, cilvēku laika resursu papildus aizņemšanu u.tml.

Jāņem vērā, ka ziemas laikā sašaurinās ielas. Rīgā vērojams arī smogs.

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā atrunāta maksas iebraukšanas iespējamība Rīgas centrā, - ņemot vērā, ka šāda prakse ir citur Eiropā, par to runājam pamatoti.

Ieguvumi:

- transporta efektivitātes uzlabošana;
- vides kvalitātes uzlabošanās;
- ekonomikas veicināšana – iespēja ģenerēt papildus finanšu līdzekļus pilsētas transportam.

Izvēles iespējas potenciālajiem risinājumiem tika reducētas uz divām:

- maksas sistēma ir nevajadzīga;
- maksas sistēma ir vajadzīga.

Turpināt grupas prezentāciju tiek aicināti divi tās dalībnieki – Artūrs un Artūrs.

Artūrs (uzvārds netika minēts): balsojuma rezultātā grupas ietvaros tika secināts, ka ieviest maksu šobrīd nebūtu saprātīgi. Tā kā daudz runājam par ierobežojumiem, svarīgi radīt alternatīvu, kuras rezultātā autovadītājs dotu priekšroku sabiedriskajam transportam kā ērtākam, kvalitatīvākam un ātrākam pārvietošanās veidam, salīdzinot ar privāto transportlīdzekli. Tika atrunāts arī sabiedriskā transporta izmantojums:

- sociālā funkcija (norādīts, ka šobrīd tīkls ir sablīvēts, haotisks);
- transporta sistēma kā mobilitātes risinājums.

Efektīvs veids – tramvaju, vieglo dzelzceļa līniju attīstīšana.

Artūrs (uzvārds netika minēts): diskusija galvenokārt no lietotāja perspektīvas, plānojot transporta infrastruktūru pēc 2018. gada. To svarīgi plānot vairākām paaudzēm – vismaz divām, tādēļ šīs dienas lēmumi kapos vismaz 40 gadus. Tiek paredzēts, ka sabiedriskā transporta risinājuma loma pieaugs. Transportam kā pakalpojumam ikdienas mobilitātei būtu jābūt izdevīgākam gan laikā, gan naudā.

Balsojums „nē” attiecībā uz maksas iebraukšanu Rīgas centrā – tādā veidā rastos aizliegums, kas radītu pretdarbību. Jo vairāk aizliegšim, jo vairāk riska varam radīt no pilsētas dzīves viedokļa. Par to būtu jālemj pēc vienas līdz divām paaudzēm, jo šobrīd pilsēta vēl nav tik liela.

Artūrs (uzvārds netika minēts): tiek norādīts, ka svarīgi radīt alternatīvas, nevis aizliegumus.

Nika Kotoviča: turpināt prezentāciju tiek aicināts grupas dalībnieks Jānis.

Jānis (uzvārds netika minēts): esošais ielu tīkls Rīgā, kā arī pilsētas centrs šobrīd ir autosatiksmi ierobežojošs. Ir vajadzīga sistēma, kas pašregulējas – ielu tīkls, u.tml. Būtu jāievieš papildus sabiedriskā transporta joslas, lai cilvēki sabiedriskajai satiksmei dotu priekšroku.

V.Melderis: rezumējot - ieviest sistēmu, kas akcentē velo celiņu un sabiedriskā transporta joslu izdevīgumu.

Vīriētis (vārds, uzvārds netika minēts): aizliedzot iebraukt centrā, tiks veicināta ekonomika – kas ar to tika domāts?

Nika Kotoviča: veicinām piekļuvi dažādām pilsētas teritorijām, tā veicinot ekonomisko attīstību – t.i., maksas iekasēšana kā instruments ekonomiskās attīstības veicināšanai, šādā veidā pilnveidojot piekļuvi uzņēmējdarbības veicējiem, samazinot pārvietošanās laiku pilsētā, uzlabojot degvielas patēriņu u.tml. Šos aspektus summējot, iegūstam finansiālos plusus.

Artūrs (uzvārds netika minēts): ņemot vērā sistēmas pilnās ekonomiskās izmaksas, autobraucējam tās „sīt pa kabatu”, jo laiks ir nauda. Maksas ieviešana nozīmē, ka varam ātrāk nokļūt galapunktā, iekonomējam daudzus aspektos.

Artūrs (uzvārds netika minēts): pirms kaut ko samazinām, pirms veidojam sabiedriskā transporta joslu, jāpārlicinās, ka transporta piedāvājums ir kvalitatīvs un adekvāts.

Sieviete (vārds, uzvārds netika minēts; 4. grupas pārstāve): balsojusi par maksas ieviešanu; jāsaprot, ka ceļi centrā ir deficīta resurss. Tā kā braukt gribētāju ir daudz, veidojas sastrēgumi. Ja vēlamies samazināt pieprasījumu, jāpalielina maksa. Ar naudu var ietekmēt cilvēku uzvedību, lai katrs individuāli aizdomājas – vai tiešām man ar automašīnu jābrauc uz centru?

V.Melderis: tāpat ņemam vērā cilvēka dabu. Pasakās par darbu ceturtajai grupai. Apkopojumu prezentēt tiek aicināta Ilze Purmale.

Ilze Purmale: izsaka pateicību grupai par izturību, ieguldīto laiku, dalīšanos pieredzē un zināšanās. Šobrīd „skats no malas” ir īpaši svarīgs. Tā kā ir ierobežotas iespējas kardinālām izmaiņām, teritorijas plānojuma jautājumos svarīgi darboties kopā ar sabiedrību. Tiek akcentēta sadarbības, kā arī aktivitāšu nozīme turpmākajā darbā.

Plānojuma īstenošana ir atgriezeniskā saite, vai plānojums ir pietiekami kvalitatīvi izstrādāts.

Līdz nākamā gada beigām – darbs pie 11 tematiskajiem plānojumiem, diskutējot, analizējot tos un meklējot pēc iespējas veiksmīgākus risinājumus.

Tiek apliecināta gatavība radīt jauno teritorijas plānojumu ar uzsvaru uz kvalitāti un mūsdienīgumu. Projektu vadītāju kontakti atrodami mājaslapā. Darbs turpināsies tematiskajās darba grupās, padziļināti diskutējot gan par šodien runātajiem, gan citiem jautājumiem.

Nākamais sabiedrības līdzdalības pasākums būs sabiedrības iepazīstināšana ar tematisko plānojumu izstrādātajām redakcijām. Tas plānots nākamā gada otrajā pusē, kad būs izstrādātas 11 tematisko plānojumu redakcijas un nodotas sabiedrības līdzdalībai. Informācija par tiem tiks publicēta mājaslapā, kur būs pieejamas arī semināru prezentācijas.

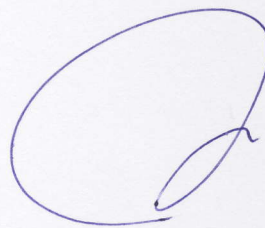
Noslēdz runu.

V.Melderis: pateicas par darbu šodien. Noslēdz semināru.

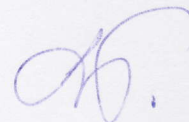
Sanāksme tiek slēgta plkst. 17:35.
Protokola pielikumā dalībnieku saraksts 8 lpp.

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta
Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja

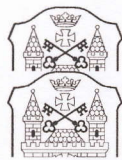
Protokolēja



I. Purmale



L. Tīruma



RĪGAS DOMES PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS
PILSĒTVIDES ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

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

Tematiskais seminārs „Transports”

KOPSAVILKUMS

Tēma „Autostāvvietu trūkums/ sakārtošana blīvi apdzīvotās teritorijās”

Problēmas:

- liela daļa dzīvojama fonda Rīgā uzbūvēts pēc II Pasaules kara, tādēļ ieliņas daudzviet ir ļoti šauras - tām netiek cauri operatīvie transportlīdzekļi un lielāki privātie automobiļi;
- iekšpagalmi un piebraucamie ceļi ir ļoti šauri, tādēļ nav vienotas sistēmas auto novietošanai;
- ziemas mēnešos situācija saasinās vēl izteiktāk.

Risinājumi:

- ja dzīvokļu nami ir uz abām pusēm, vienu daļu var izbūvēt par daudzstāvu auto stāvlaukumu;
- netālās stāvvietas pārveidot par vairākstāvu stāvvietām;
- vienoties ar lielveikalu īpašniekiem, ka iedzīvotājiem ir iespēja novietot tiem piederošajās autostāvvietās savas automašīnas laikā, kad nav apmeklētāju;
- lielveikalu īpašnieki varētu atvēlēt kādu no tiem piederošās daudzstāvu autostāvvietas stāviem māju iedzīvotājiem;
- pilsētas nomalēs nepieciešamas labiekārtotas stāvvietas vienlaikus ar sabiedriskā transporta infrastruktūru.

Galvenie secinājumi: automašīnām blīvi apdzīvotās teritorijās atļaut piebraukt, bet ne stāvēt. Finansējums par autostāvvietām – privātais vai dalīti privātais. Pilsētas nomalēs svarīgi nodrošināt drošas bezmaksas stāvvietas.

Tēma „Autostāvvietu trūkums/ sakārtošana kultūrvēsturiskās teritorijās”

Problēma: noteiktās teritorijās vēsturiskā apbūvējuma un šauru ieliņu dēļ ir nepietiekams auto novietņu skaits, kas var radīt satiksmes kustības problēmas un nesakārtotu vidi.

Risinājumi:

- daļu autostāvvietu izvietot ap kultūrvēsturiskās apbūves teritorijas perimetru;
- iekšpagalmi var tikt pielāgoti auto novietošanai;
- vienlaikus attīstīt sabiedriskā transporta infrastruktūru, izveidojot jaunus maršrutus.

Svarīgākais secinājums – kopējam automašīnu skaitam nevajadzētu palielināties, tādēļ svarīgi identificēt vietas, kur auto novietošanas problēma ir visizteiktākā. Ieteikumi, lai to veicinātu:

- pārkārtot autostāvvietas no blīvi izmantotām vietām uz piemērotākām;
- ziemā izmantot principu – auto katru dienu vai nedēļu novietot otrā ielas pusē;
- novēst ilgstošu stāvēšanu, piemērojot laika limitu, samaksas noteikumus u.tml.

Tēma „Stāvparku izvietojums apstādījumu un zaļajās teritorijās”

Problēmas: teritorijas apbūves noteikumos netiek pieļauts izvietot stāvparkus šajās teritorijās.

Risinājumi:

- apstādījumu un dabas un apstādījumu teritorijas atstāt kā buferzonu dzīvojamajai teritorijai. Ierosinājums – daļēji saglabāt esošos apzaļumojumus, pārējā teritorijā izbūvējot auto stāvparkus;
- *humanizēt* stāvparkus, to apzaļumojot, izmantot sudrabegles.

Secinājumi:

- nepalielināt stāvvietu skaitu Rīgas centrā;
- obligāts priekšnosacījums pirms stāvparku veidošanas – ļoti laba sabiedriskā transporta nodrošināšana to tuvumā.

Tēma „Maksas iebraukšana Rīgas pilsētas centrā”

Problēmas: Rīgā ir vissliktākā gaisa kvalitāte Baltijā. Lielais auto sastrēgumu skaits rada gaisa piesārņojumu, cilvēku laika resursu papildus aizņemšanu u.tml. Jāņem vērā, ka ziemas laikā sašaurinās ielas. Rīgā vērojams arī smogs.

Secinājumi: balsojuma rezultātā grupas ietvaros tika secināts, ka ieviest maksu šobrīd nebūtu saprātīgi. Svarīgāk radīt alternatīvu, kuras rezultātā autovadītājs dotu priekšroku sabiedriskajam transportam, velosipēdam un iespējai pārvietoties kājām kā ērtākiem, kvalitatīvākiem un ātrākiem pārvietošanās veidiem.