

**Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam pilnveidotās redakcijas
publiskās apspriešanas sanāksmes**

PROTOKOLS

2019. gada 28. martā

Rīgā

Rīgas domē, Rātslaukumā 1, 5.stāva vestibālā

Sanāksme tiek atklāta plkst. 17.00

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;

Māra

Liepa-Zemeša Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas vadītāja vietniece;

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

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

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

Elgita

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

Lolita Čače SIA "Grupa 93";

Rita Beikmane-Modnika SIA "Grupa 93";

Aiga Kāla	SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment";
Oskars Beikulis	SIA "Estonian, Latvian & Lithuanian Environment";
Zanda Zaļuma	zvērinātu advokātu birojs "Eversheds Sutherland Bitāns";
97 interesenti	iedzīvotāji, studenti, NVO pārstāvji, mediji

Sanāksmi protokolē:

Lelde Veide	Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Lokālplānojumu nodaļas projektu vadītāja sabiedrības līdzdalības jomā
--------------------	---

I. Purmale atklāj sanāksmi, pateicas atnākušajiem par aktivitāti, atvainojas, ka Rīgas domes ārkārtas sēdes dēļ sanāksme notiek ne tik ērtos apstākļos kā iepriekš bija paredzēts. Iepazīstina ar sevi, kolēģiem, Rīgas teritorijas plānojuma līdz 2030. gadam (turpmāk – RTP2030) izstrādātājiem: SIA "Grupa93" un stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējuma vides pārskata izstrādātājiem SIA "ELLE" speciālistiem. Jau sešus gadus ir strādāts pie RTP2030, tādēļ šodien īsi un konstruktīvi apskatīsim izmaiņas plānojuma pirmajā redakcijā un tad turpināsim ar jūsu jautājumiem un priekšlikumiem.

Šodien ir divas lietas, kas obligāti jāapskata. Viena ir Dārzcienā un Kraukļa ielas iedzīvotāju iebildumi un ierosinājumi par RTP2030 plānoto teritorijas izmantošanu, un otrs ir jautājums par esošo azartspēļu objektu ierobežošanu Rīgas pilsētā. Dod vārdu M. Liepai-Zemešai.

M. Liepa-Zemeša informē, ka darbs pie RTP2030 tika uzsākts jau 2012. gadā. Stāsta par īstenoto sabiedrības līdzdalības programmu – konsultācijām, informatīvajām sanāksmēm apkaimēs, teritoriju apsekošanu kopā ar iedzīvotājiem, tematiskajām darba grupām. 2018. gada sākumā tika prezentēta 1. redakcija. Publiskās apspriešanas laikā tika saņemti 769 privātpersonu iesniegumi, kas ietvēra ap 2000 priekšlikumus. Priekšlikumu izvērtējums ir apkopots tabulā, ar ko jau, iespējams, esat iepazinušies. Katram priekšlikumam ir unikāls numurs, tie ir attēloti kartogrāfiski un apskatāmi Rātsnama 2. stāva foajē izvietotajā izstādē. Priekšlikumi pārsvarā bija par funkcionālo zonējumu un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Apmēram 600 priekšlikumu tika atbalstīti, veicot izmaiņas RTP2030 pilnveidotajā redakcijā. Netika atbalstīti priekšlikumi, kas ir pretrunā ar normatīvajos aktos noteikto vai arī neatbilst Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības stratēģijai līdz 2030. gadam. Apmēram ceturtdaļa priekšlikumu nebija attiecināmi uz RTP2030 kompetenci. Departaments saņēma atzinumus no 51 institūcijas, no kurām 10 puda atbalstu, pārējos atzinumos bija iekļautas rekomendācijas redakcijas pilnveidošanai.

Šobrīd ir sagatavota pilnveidotā redakcija un tā ir nodota publiskajai apspriešanai. Dod vārdu izstrādātāju pārstāvei Lolitai Čācei.

L. Čače aplūko tēmas, kas tika risinātas, pilnveidojot 1. redakciju. Virkne jautājumu, kas risināti pilnveidotajā redakcijā ir metodiski, strukturāla rakstura. Ir daži jautājumi, kas skar kaimiņu pašvaldības. Konceptuālākās tēmas ir kultūras mantojums, kur pilnveidojumi redakcijā izstrādāti sadarbībā ar Kultūras mantojuma pārvaldi un transports. Transporta jomā ir izveidota jauna teritorija – ilgtermiņa transporta attīstības koridori. Tās ir teritorijas, kurās saskaņā ar pašvaldībā izstrādājamo mobilitātes rīcības programmu, transporta maģistrāles tiks attīstītas vidējā vai ilgā termiņā, visdrīzāk pēc 2030. gada. Šajās teritorijās ir noteiktas sarkanās līnijas, bet paredzēti ļoti elastīgi ierobežojumi apbūvei, proti, atļauta funkcionālajā zonējumā paredzētā apbūve, bet būves nedrīkstēs izvietot tā, ka tās daļēji atradīsies iekšpus sarkanajām līnijām, un, daļēji, ārpus, jo tas vēlāk sarežģītu atsavināšanas vai būvniecības jautājumus, kad projekts tiks realizēts.

Par telpisko struktūru runājot, tie ir konkrēti labojumi un pilnveidojumi funkcionālajā zonējumā, pamatā atbilstoši iesniegtajiem priekšlikumiem, tostarp, arī apbūves augstuma korekcijas (rāda kartē). Vairākās vietās esam mainījuši pašvaldības īpašumā esošo teritoriju izmantošana vairākās vietās, kas 1. redakcijā bija plānotas kā apbūves teritorija, bet, izvērtējot situāciju, atvēlētas publiskās ārtelpas veidošanai (rāda piemērus).

Apjomīgi pilnveidojumi veikti apbūves noteikumos, lielākoties tie attiecas uz būvniecības jautājumiem, bet ne tikai (rāda nozīmīgākos tematus, kas skatāmi jaunā redakcijā, un sadarbības partnerus, ar kuriem kopā to izstrādājuši). Pateicas par uzmanību.

I. Purmale pateicas par sniegto ieskatu. Vērš uzmanību uz azartspēļu ierobežojumiem pilnveidotajā redakcijā - tāpat kā Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonā, arī pārējā Rīgā azartspēles būs atļautas tikai 4 un 5 zvaigžņu viesnīcās. Apzināties, ka šī nosacījuma dēļ Satversmes tiesā varētu tikt apstrīdēts RTP2030. Tāpēc mūs interesē jūsu viedoklis.

Šodien sanāksmes tiešraides nav, bet tiek veikts audio ieraksts, tāpēc, aicina runāt tikai mikrofonos. Tie kuri vēlas izteikties, lūdzu, celiet roku, un jūs saņemsiet mikrofonu.

V. Eihmanis no Dārzcienas ielas, ar lielu gandarījumu saņemtu ziņu, ka Rīgas dome ir aizliegusi spēļu zāles. Visi zinām, cik lielu kaitējumu tās nodara, šis lēmums pasargās daudzas ģimenes. Paldies!

I. Purmale pateicas, aicina vēl izteikt viedokļus par šo tēmu.

V. Priļenska jautā, vai tas nozīmē, ka esošās spēļu zāles tiks slēgtas uzreiz pēc RTP2030 stāšanās spēkā?

I. Purmale atbild, ka dome ir pieņēmusi lēmumu, kas uzdod Pilsētas attīstības departamentam un Juridiskajai pārvaldei gatavot atsevišķus lēmumus par katru objektu, izvērtējot tā atbilstību teritorijas plānojumam. Likums paredz, ka 5 gadus pēc atļauju anulēšanas spēļu zāles vēl var darboties.

Ja neviens vairs individuāli nevēlas izteikties, tad aicina pacelt rokas tos, kuri atbalsta šo jauno regulējumu par azartspēļu aizliegšanu pilsētā (**lielākā daļa klātesošo pacel rokas**). Pateicas un dod vārdu Dārziema/Kraukļa ielas iedzīvotājiem.

M. Kaminskis no Dārziema ielas, iepazīstina ar līdzīgu atnākušo iedzīvotāju grupu. Iepriekš izskanēja informācija, ka RTP2030 ietver vēsturisko pēctecību un ilgtspējību, bet vēlas parādīt, ka praksē tā nav (rāda attēlus). Šeit ir 14 savrupmājas bet problēma ir tajā, ka attīstītāji, kas iegādājušies zemes gabalus, vēlas veikt tajos industriālo apbūvi. Spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā atrodami savrupmāju apbūves teritorijā, bet RTP2030 tā ir pārveidota par jaukta centra teritoriju (JC1). Demonstrē foto attēlus - īpašums Kārsavas ielā 4, privātīpašums, divi stāvi, blakus ir biroju ēkas, attālums 16 m, bet jābūt 30 m kā minimums. Nākamais attēls – Kārsavas iela 6, tajā no auto stāvvietas katru rītu un vakaru logos spīd gaisma. Demonstrē attēlu no 2018. gada, kad šeit vēl bija zaļa oāze. Bet tā pastāvēja līdz 12. jūnijam, jo tad šajā iekškvartālā SIA "Rīgas koki" bez atļaujām, putnu ligzdošanas laikā nozāģēja 50-gadīgu ozolu. Nākamajā attēlā - skats no mājas otrā stāva, kur redzams, kā tiek uzbērtā teritorija pagājušajā gadā. Pa naktīm veda zemi, grunti no "Origo". Iesniedzām iesniegumu būvvaldē, bet tā nereaģēja.

Demonstrē attēlu ar kaimiņa zemesgabalu, kurā ir pēdējie trīs lielie koki, kas palikuši (rāda skatu no stāvlaukuma uz savu māju). Stāvlaukumā lej asfaltu. Blakus ir attīstītājs, veikals "Beta", kas ir iestādījuši rindu ar kokiem. Rāda attēlu kādam Dārziemam vajadzētu būt, un kādu negrib pieļaut – kā gadījumā ar "Betu". Tāpēc mēs aicinām atstāt spēkā esošo zonējumu, kur mums ir paredzēta savrupmāju apbūve!

Rāda video. 2018.gada 12. jūnijs, kad putnu ligzdošanas laikā tiek zāģēti koki. Spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā pie lielā veikala noteikta pieļaujamā apbūve 40%, bet mūsu ieskatā tur ir visi 80%. Tāpēc negribam to tālāk pieļaut un uzstājam, lai netiktu mainīts zonējums. Esam uzrakstījuši vēstuli gan Pilsētas attīstības departamentam, gan Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, kuru parakstījuši vairāk nekā 40 iedzīvotāji. Paldies par uzmanību!

Iedzīvotājs papildina, ja tas tā turpināsies, tas skars tālāko teritoriju, jo kvartālā pa vidu ir neapbūvēti zemes gabali, attīstītāji jau interesējas. Ja mēs skatāmies uz pilsētas plānu lielākā mērogā, no Dārziema līdz Ilūkstes ielai, viss rajons ir apbūvēts ar savrupmājām. Pieļaujot šo precedentu, mēs pieļausim attīstību arvien tālāk, un rajons zaudēs savu funkciju un degradēsies. Tāpēc, lūdzam, ņemt vērā to cilvēku intereses, kuri tur dzīvo jau vairākās paaudzēs, nevis pāris biznesa ieceres, kā tas varētu notikt, pieļaujot šīs izmaiņas. Paldies!

I. Purmale pārliecinās, vai iedzīvotāju vēlme ir iepriekš redzētos zemesgabalus paredzēt savrupmāju apbūvei. Lūdz komentāru no Pilsētas attīstības departamenta puses.

I. Sirmā pateicas par izrādīto aktivitāti, par iedzīvotāju mobilizēšanu īsā laikā, tomēr par to, ka Rīgai tiek izstrādāts jauns teritorijas plānojums, jūs uzzinājat tikai tagad, kad redakcija ir pilnveidota un nodota publiskajai apspriešanai? Šeit jūs uzskatāmi, ar piemēriem, parādījat, ka spēkā esošais teritorijas plānojums nepalīdz cīnīties pret

nelegālu būvniecību un nelegālu koku izciršanu, tas nebūt nav ideālais risinājums, jo noved pie konfliktējošām situācijām. Spēkā esošajā plānojumā viens kvartāls ir vairākās funkcionālajās zonās, tā rezultātā rodas konflikti, tāpēc RTP2030 viena kvartāla ietvaros mēs nosakām vienu funkcionālo zonu. Otra lieta, ka ir jāņem vērā ir īpašumu piederība. Kāpēc šeit ir izveidojusies tāda situācija? Pēc mūsu rīcībā esošās informācijas visi šie trīs zemesgabali pieder vieniem īpašniekiem, līdz ar to ir saprotama viņu vēlme savos īpašumos attīstīt to darbību, ko viņi jau ir uzsākuši. Veikalu īpašnieki mums savlaicīgi bija iesnieguši savus priekšlikumus, tāpēc arī RTP2030 pilnveidotajā redakcijā parādījās šāds zonējums.

Tagad mēs esam labāk informēti par situāciju dabā, bet šodien nekādus lēmumus nepieņemsim un nekādus solījumus nedosim. Saņemot priekšlikumus mēs pievērsīsim uzmanību šim kvartālam un pieņemsim optimālāko variantu gala redakcijā.

M. Kaminskis jautā, vai pašvaldība var garantēt, ka 14 īpašumu īpašniekiem, līdz ar zonējuma maiņu, nemainīsies nekustamā īpašuma nodoklis? Vai var garantēt, ka mainoties kādam īpašniekam, kādu no mājām nepārvērtīs par mazu rūpnīcu, ko pieļauj jauktās centra apbūves zonējums JC1? Un vai varat garantēt, ka tas neizplatīsies tālāk?

I. Sirmā atbild, ka to neviens nevar garantēt. Nekustamā īpašuma nodokli nosaka atbilstoši īpašuma kadastrālajai vērtībai, kas pamatā ir atkarīga no darījumiem ar nekustamajiem īpašumiem apkārtnē. Šeit ir vēsturiski izveidojusies situācija, kas rada konfliktu un izskatās, ka tikai ar RTP2030 palīdzību to nevarēs atrisināt.

M. Kaminskis norāda, ka mēs nepieļausim, ka šajā vietā (rāda plānojuma kartē) būs vēl viens pelēks, vairākus stāvus augsts "šķūnis".

I. Purmale pateicas par viedokli, un aicina klātesošos uzdot jautājumus.

I. Svjatoļins, žurnālists, lūdz izskaidrot situāciju ar augstceltnēm. Medijos ir izskanējis, ka Rīgā tādu nebūšot, jo nav tāda ieraduma. Paskaidrojiet par kuru zonu ir runa, vai tas skars Daugavas kreisā krasta siluetu?

I. Purmale atbild, ka kreisā krasta siluetu, jeb Ķīpsalas dienvidu galu, plāns neskar, jo tā ir Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorija, un tur ir atsevišķs plānojums. Vārds kolēģiem, lai tie iepazīstina ar stāvu konceptu, kas izmantots RTP2030.

I. Sirmā jautā, cik stāvi Rīgā uzskatāmi par augstceltni?

I. Svjatoļins min, ka ap 30 stāviem.

I. Sirmā atbild, ka šobrīd Rīgā nevienai ēkai nav 30 stāvu, "Saules akmenim" ir pāri par 20.

I. Svjatoļins piekrīt, ka jautājums attiecas uz 20 stāvu augstām ēkām.

I. Sirmā turpina, ka kolēģi jau pieminēja ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, kas 2030. gadā prognozē Rīgā iedzīvotāju skaitu ap 700 000. Spēkā esošajā Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018. gadam ir iezīmētas augstceltņu vietas, kur paredzēti 26 un vairāk stāvi. Veicot aplēses par spēkā esošā Rīgas teritorijas plānojuma ietilpību, Rīgā varētu dzīvot

2 miljoni iedzīvotāju. Šobrīd neviens neapgalvo, ka Rīga 2030.gadā varētu būt miljonu pilsēta. Tā kā RTP2030 mēs izstrādājam saskaņā ar pilsētas attīstības stratēģiju, tad tajā tik vērienīga augstbūvju būvniecība nav paredzēta. Vienlaikus gribu teikt, ka likumdošana neliedz plānot augstceltnes. To var darīt izstrādājot lokālplānojumu un mainot teritorijas plānojumā noteikto izmantošanas veidu. RTP2030 stāvu koncepcijas pamatā ir apbūves augstuma noteikšana pa soļiem – līdz 3 un 6 stāviem, bet 12 stāvi ir tikai atsevišķās vietās, kas ir tuvāk centram, vai arī vietās, kur jau šobrīd ir uzsākta augstāku ēku būvniecība. Šajās vietās līdz 12 stāviem var būt bez papildus procedūras, bet virs 12 stāviem – izstrādājot lokālplānojumu. Taču lokālplānojums nedrīkst būt pretrunā ar stratēģiju.

K. Kreics no “Pilsēta cilvēkiem” jautā, vai transporta koridors jeb t.s. “ziemeļu šķērsojums” arī tiek plānots tuvākā nākotnē?

I. Purmale atbild, ka tuvākā nākotnē nē, bet RTP2030 tas parādās. Jau iepriekš tika minēts par transporta maģistrālēm, kas sakārtotas transporta lokos – ir “pilsētas loks” un “centra loks”. Lai kā mēs virzītos uz attīstību, kur automašīnām paliek sekundārā loma un priekšroka tiek dota gājējiem, velobraucējiem un sabiedriskajam transportam, bez šīm loku sistēmām mēs nevaram iztikt – kaut vai daļējām, jo uz pilnu transporta shēmas realizāciju tuvākā laikā mēs nevaram cerēt. Tomēr ceram, ka vismaz daļa tiks izbūvēta. Satiksmes departaments jau ir ieplānojis šajā un nākamajā gadā realizēt pusi no loka un līdz ar to būs arī apvedceļa iespējas. Līdz ar to mēs pakāpeniski varēsim pārvirzīt no “centra loka” kravas transportu. Tad arī varēsim runāt tālāk par lietām, kas saistās ar pilsētas centra atslogošanu no autotransporta un velojoslu izveidošanu.

M. Jonavs no “Pilsēta cilvēkiem” norāda, ka tikko izskanēja, ka ir nereāli cerēt, ka līdz 2030. gadam Rīgā būs 2 miljoni iedzīvotāju. Tādēļ vairs nav plānu par augstceltņu rajoniem. Bet cik šķērsojumu, papildus esošajiem, RTP2030 ir sazīmēti? Ziemeļu, Hanzas...?

I. Purmale atbild, ka RTP2030 papildus esošajiem tiltiem paredz Rietumu maģistrāli, Ziemeļu šķērsojumu un Hanzas šķērsojumu.

M. Jonavs vēlas noskaidrot, cik reāli izpildīsies kritēriju kopa, lai plānotie šķērsojumi kļūtu par realitāti? Varbūt ne tikai augstceltnes vajag ņemt ārā no plānojuma, bet arī šķērsojumus, kas nav materializējušies? Cik zināms, Rīgas budžetā nav tik milzīgu līdzekļu un arī nākotnē to nebūs.

I. Purmale konkretizē, vai priekšlikums būtu ilgtermiņā teritorijas attīstības plānojumā likvidēt visus Daugavas šķērsojumus?

M. Jonava ieskatā, ja Hanzas šķērsojumu vēl varētu izbūvēt, tad Ziemeļu šķērsojumam līdzekļu nebūtu, un varētu atbrīvot tam rezervētās teritorijas. Aicina ķerties pie reāli izdarāmiem plāniem.

I. Purmale atbild, ka no plānošanas viedokļa trašu rezervācija ir obligāta. Informē, ka tiek izstrādāta mobilitātes rīcības programma, kur ir šie 3 scenāriji – īstermiņa līdz

2025. gadam, vidēja termiņa līdz 2035. gadam un ilgtermiņa līdz 2050. gadam. Līdz ar to mēs saglabājam trases RTP2030. Dod vārdu I. Sirmāi.

I. Sirmā informē, ka perspektīvajos transporta koridoros lielākā daļa zemju jau ir pašvaldības īpašums. Īpaši tas attiecas uz Ziemeļu transporta koridoru. Tā ir laba situācija. Ja mēs plānojumā sarkanās līnijas tām tagad atceltu, tad teritorijas varētu nonākt privātīpašumā. Šobrīd tas nav nepieciešams, jo zemes pilsētā netrūkst. Ja mēs runājam par visu trašu nepieciešamību, tad par to vēl diskusijas jāturpina. Pat transporta ekspertiem domas dalās par to, kas dos lielāku atdevi pilsētai – Hanzas vai Ziemeļu šķērsojums. Tādēļ būtu ļoti vieglprātīgi tagad atteikties no trasēm, kas ir rezervētas pašvaldības funkcijām. Atbildot uz 1. redakcijas priekšlikumiem, mēs jau paskaidrojām, ka pašvaldība strādā pie transporta simulācijas modeļa aktualizācijas. Tas būs instruments pašvaldībai, ar kura palīdzību varēs matemātiski modelēt un pamatot lēmumus par transporta būvju nepieciešamību.

A. Mednis no “Latvijas finiera” norāda, ka teritorijas, kuras skar RTP2030, mūs pilnībā apmierina. Vēlas noskaidrot mijiedarbību starp funkcionālajām zonām. Bauskas ielā ir ražošanas teritorija, kurā mums ir paredzēta administratīvās ēkas būvniecība, bet tur pietrūkst zemes autostāvvietai. Pretējā ielas pusē ir mazstāvu dzīvojamā teritorija, kurā kā papildus izmantošanas veids ir biroja ēku būvniecība un tām kalpojošās autostāvvietas. Vai mēs saprotam pareizi, ka, uzceļot māju ražošanas teritorijā, varam būvēt autostāvvietu mazstāvu apbūves teritorijā pāri ielai? Vai tas mums neradīs nekādus šķēršļus?

M. Liepa-Zemeša atbild, ja citā zemes gabalā nepieciešams nodrošināt normatīvos noteiktās autostāvvietas konkrētajam objektam, tad būs nepieciešams izstrādāt detālplānojumu. Ja tās ir kā papildus autostāvvietas, tad varēs tās izvietot mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijā, jo RTP2030 teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir iestrādāta prasība, ka autostāvvietas ir kā infrastruktūra, kuru ir atļauts izvietot gan daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijā, gan mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijā.

A. Mednis saprot, ka kopā ar plānotājiem un būvvaldi šo jautājumu varēs atrisināt.

R. Innusa no Mangaļsalas iedzīvotāju biedrības atgriežas pie tēmas par transporta koridoriem. Mangaļsalā Laivinieku ielas pārvada 2. posms ir paredzēts tikai uz privāto īpašnieku zemēm. Gan esošajā teritorijas plānojumā, gan RTP2030 ar visām sarkanajām līnijām tas ir ļoti smags apgrūtinājums privātīpašniekiem. Tas ir paredzēts kā atvieglojums četru uzņēmumiem kravas transporta plūsmai. Tas nedos globālu sabiedrisku labumu, bet ir atsevišķu uzņēmumu intereses. Tāpat arī tas netiks realizēts līdz 2030. gadam, toties būtiski ietekmē privāto īpašnieku zemesgabalu attīstības iespējas

I. Sirmā atbild, ka uz ekrāna ir redzama transporta shēma, kur labi nolasās lokveida radiālā sistēma, kas ir veidota, lai mazinātu tranzīta plūsmu cauri dzīvojamām zonām un vēsturiskām apbūves teritorijām. Vietām šīs trases skar privātos īpašumus un ietekmē to

attīstību. Katram šim objektam ir jāvērtē tā ietekme uz vidi. No Satiksmes departamenta un citiem transporta speciālistiem nav dzirdēts, ka tiktu apšaubīta šī pārvada lietderība, jo šobrīd viss transports, tajā skaitā arī sabiedriskais transports, ir spiests braukt cauri visai Vecdaugavai, mērojot garo ceļu pāri vienīgajam šķērsojumam Vecdaugavas otrā galā. Līdz ar to viedokļi par lietderību atšķiras un no iepriekšējām sarunām zinu, ka Mangaļsalas iedzīvotāji, kurus skar šī trase, tam nepiekrīt.

R. Innusa skaidro, ka sabiedrisko transportu šis šķērsojums neietekmēs, jo tas tāpat būs spiests braukt apkārt. Un tas nav milzīgs loks. Tā ir tīrā retorika, kas šeit skan. Runa ir par visas pilsētas attīstības vīziju.

I. Sirmā papildina, ka minētais pārvads ir arī viens no pretplūdu pasākumu alternatīviem variantiem. Teritorijas ap Vecdaugavu applūst, tai skaitā jau apbūvētās. "Life" projektā, par plūdu riska mazināšanu, ko pašvaldība bija pasūtījusi pirms vairākiem gadiem, tika analizētas un piedāvātas divas alternatīvas, no kurām viena ir dambja izveidošana apkārt visai Vecdaugavai. Raugoties no vides aspekta, tas nav labākais risinājums. Otrs variants paredzēja slūžas Vecdaugavā, kas ir savietotas ar perspektīvo tiltu. Tas ir vēl viens papildus arguments par labu tilta būvniecībai, jo vienlaikus risinātu vairākas problēmas.

Iedzīvotāja jautā, kas notiks, ja neapplūdīs Vecdaugava, tad applūdīs Mangaļsala, jo kur tas ūdens paliks?

I. Sirmā turpina, ka mēs šobrīd runājam par projektiem, kuri jāapspriež un jāizvērtē, izstrādājot ietekmes uz vidi novērtējumu. RTP2030 līmenī mums ir pārāk maz argumentu, lai šīs līnijas atceltu. Iedzīvotāju viedokļi dalās. Daļa iedzīvotāju atbalsta šo šķērsojumu, un ir daļa, kas ir pret. Pašlaik mums nav tādu pārliecinošu argumentu, lai atceltu sarkano līniju koridoru.

R. Innusa jautā, vai nav gudrāk jau no sākuma veikt izvērtējumus, bet tikai pēc tam kaut ko iekļaut plānos? Nevis visu darīt otrādi.

I. Sirmā informē, ka šis transporta šķērsojums plānā nav paredzēts no jauna. Laikā, kad to ieplānoja, vajadzēja būt arī tā izpētei.

R. Innusa uzstāj, ka šāda izpēte nebija veikta, turklāt pret šādu piedāvāto risinājumu arī bija iedzīvotāju iebildumi.

I. Sirmā pateicas par viedokli, un informē ka šis priekšlikums ir pieņemts un fiksēts.

I. Purmale turpina - par šo jautājumu esam daudz runājuši jau iepriekš. Bija protesti no Vecāķu iedzīvotājiem, ka kravas uz ostas termināļiem virzās gar viņu mājām. Saprotais, ka kravu pārvadājumu maršruti tuvu gar mājām nav patīkami, bet tas ir īsākais ceļš. Šodien nevaram apsolīt, ka varētu to izmainīt, jo tam pašreiz nav pamatojuma, tādēļ šobrīd šo risinājumu saglabājam. Iespējams, ka pie šī jautājuma vēl atgriezīsimies.

I. Biezā no Vecmīlgrāvja attīstības biedrības turpina, ka mēs arī kādreiz iestājamies par šo tiltu, bet, uzzinot, ka tās ir Vecdaugavas iedzīvotāju dzimtās senču mājas, nevis jaunbagātnieku nopirktās zemes biznesam, mēs savu viedokli mainījām un piedāvājam kravu plūsmu sadalīt. Viena virzītos kā iepriekš - pa Vecāķu šoseju un Mangaļsalas

dambi, otra vietā, kur ir izcirsts mežs. To mēs saucam par “Amoniešu ceļu”, kas iet paralēli dzelzceļam uz termināļiem Laivinieku ielā, cauri mežam pa Atlantijas ielu uz Vecmīlgrāvī esošajiem termināļiem. Tad kravu plūsma būtu sadalīta un atliktu vien labiekārtot Atlantijas ielu, lai ziemā, izkāpjot no autobusa, būtu arī trotuārs gājējiem.

I. Purmale pateicas par priekšlikumu un norāda, ka jautājumus par trotuāriem esam jau nodevuši Satiksmes departamentam. Gājēju tilts tur varētu būt, un līdz ar to arī sarkanās līnijas paliek. Jautājums ir kravu plūsmu sadalījums, un pie tā mēs vēl atgriezīsimies.

A. Turlaja no Sarkandaugavas attīstības biedrības uzdod jautājumu par Dantes ielu. RTP2030 tā ir C kategorijas iela līdz pat Tiltai ielai. Vai ir iespējams daļu Dantes ielas līdz Tiltai ielai sašaurināt, veidojot apvedceļu pa Ganību dambi un tad uz Tvaika ielu, neiebraucot Tiltai ielas aplī? Autentiskās apbūves zona sākas jau no Sīmaņa ielas. Tas neradītu papildus slodzi pašam krustojumam. Varētu braukt pa Dantes ielu, nogrieztos pa kreisi pa Dambja ielu un tad pa Ganību dambi.

V. Salenieks atbild, ka Dantes iela ir C kategorijas iela, kas noteikta jau Transporta tematiskajā plānojumā.

A. Turlaja piekrīt, ka tas ir labi. Tomēr norāda, vai nevar būt tā, ka C kategorija pa Dantes ielu varētu neaiziet līdz Tiltai ielai, bet tā plūsmu organizēt pa Ganību dambi? Dantes iela pa Dambja ielu izbrauc uz Ganību dambi, un tad Tvaika iela. Sanāktu apiet vienu posmu, kur atrodas dzīvojamā apbūve. Dambja iela ir industriāla, tāpēc būtu loģiskāk to izmantot tranzīta auto kustībai.

V. Salenieks aicina priekšlikumu rakstiski nosūtīt uz departamentu, tā detalizētākai izvērtēšanai.

O. Kiršteins jautā, vai 11.novembra krastmalā ir paredzēts novadīt transportu pazemē?

I. Purmale atbild, ka tā nav šodienas tēma, jo 11. novembra krastmala ir Rīgas vēsturiskā centra plānošanas jautājums. Pati šī ideja ir sena. Plānošanas dokumentos ir iestrādāts, ka varētu transporta plūsmu novadīt tunelī. Ja mēs virzāmies uz to, lai pilsētas centru atslogotu no autotransporta, tad, iespējams, to nemaz nevajadzēs darīt. Tas ir dārgs risinājums un, kā redzams praksē, ar dārgiem risinājumiem nekur tālu netiekam.

Interesents jautā, vai tas “dārgais risinājums” jau ir izmodelēts?

I. Purmale atbild, ka nē.

Interesents vaicā, vai varētu pateikt, kad tas notiks un kad varēs centru atslogot no mašīnām?

I. Purmale atbild, ka šis tunelis neatslogos centru. Centru atslogos lielā transporta loka pabeigšana. Jau izbūvējot pusi no tā būs būtiski uzlabojumi.

S. Jakušonoka interesējas par iepriekš runāto – par 5150 parakstiem no Daugavgrīvas un Bolderājas, kā arī pietiekami daudz parakstu no Mangaļsalas. Cilvēkiem, kuri vēlas nodrošināt piekļuvi moliem un piekrastei. Ir pretrunīga informācija, ka tiek iekārtota krastmala, bet pieejamību tai nevar nodrošināt. Nodrošināšanu nevarat veikt, jo

atrodaties starpstadijā. Gribam dzirdēt Rīgas brīvostas viedokli par šo teritoriju. Pārskatā nav pamatots arguments, kāpēc iedzīvotāju priekšlikumu nevajadzētu ņemt vērā. Otra lieta ir saikne ar Zemes ierīcības likumu, kurā rakstīts, ka pašvaldībai šī jūras piekrastes teritorija bija jāplāno. Nav skaidrs kāds ir iemesls atsaukties tikai uz Jūras teritorijas plānojumu, vai Piekrastes teritorijas plānojumu, ko veiks Vides ministrija. Formāli departaments raksta, ka piekraste ir pieejama, bet ir atsauce, ka pieeju nevarēs nodrošināt. Kā var teikt “jā” un “nē” vienlaikus? Atkāpšanās ceļš, uz ko jūs atsaucaties vēstulēs, ir tematiskie plānojumi, bet tie ir pretrunīgi. Piemēram, Ainavu plānojumā Komētforts ir novērtēts kā vērtīga teritorija, savukārt, SIA “ELLE” sagatavotajā pārskatā tam vispār nav nekādas ainaviskās vērtības. Šobrīd plāns, attiecībā uz šo teritoriju – piekrasti un moliem izskatās ļoti pretrunīgs. Nav saprotams, uz ko var vai nevar cerēt iedzīvotāji, kuri lūguši pieeju molam un pludmalei.

I. Sirmā atbild, ka saņemot jūsu vēstuli, tika konstatēts, ka jautājums valsts līmenī par piekrastes plānojumu normatīvi nav noregulēts. Mēs vēršamies pie Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, kādā veidā pašvaldības teritorijas plānojumā varam plānot piekrastes ūdeņus. Atbildi mēs nesaņemām, bet kopīgi secinājam, ka ir jāgroza Ministru kabineta noteikumi. Šobrīd Teritorijas attīstības plānošanas likums nosaka, ka pašvaldības teritorijas plānojumu izstrādā pašvaldības administratīvai teritorijai. Administratīvās teritorijas robežas ir pa jūras krasta līniju. Šobrīd situācija jau ir mainījusies, jo pagājušā gada vidū tika grozīti Ministru kabineta noteikumi, kuros jau ir iestrādāts, ka pašvaldība var plānot piekrasti, kā arī ir noteikta kārtība, kā to dara. Mēs saprotam, ka tas varētu būt tematiskais plānojums, kas paredz, ka plānojuma risinājumi jābalsta uz Jūras plānojumu, kas šobrīd ir apstiprināts. Tematiskais plānojums pašvaldībai būtu jāaskaņo ministrijā. Tā ir atbilde uz pirmo jautājuma daļu, kāpēc mēs neplānojam jūras piekrastes daļu.

Attiecībā par krastu. Funkcionālā zonējuma kartē krasta līnija abpus moliem ir noteikta kā publiski pieejama ūdens mala un labiekārtota pludmale. Tas nozīmē, ka tur ir jānodrošina pieejamība. Vienlaikus ir jāņem vērā, ka moli atrodas Rīgas brīvostas teritorijā un tur darbojas Likums “Par ostām” un “Rīgas brīvostas likums”. Tāpēc pastāv situācija, ka pieejamība netiek pasludināta par publisku, jo abi moli ir inženierbūves. Tie kalpo, lai nodrošinātu kuģu drošu iebraukšanai ostā. Ir svarīgi drošības aspekti un citas lietas, par ko ir atbildīga brīvosta.

Piekrastes plānojums būs atsevišķs dokuments. Ja pašvaldība to mums uzdos izstrādāt, tad kopā ar Rīgas brīvostu mēs pie tā strādāsim.

S. Jakušonoka turpina, ka gan par piekrasti, gan par moliem bija rakstīts institūciju atzinumu pārskatā. Jūs minat, ka plānojat publiski pieejamu pludmali, bet pieejamību nevarat nodrošināt.

I. Sirmā atbild, ka plānojuma īstenošana nav paša plānojuma kompetence. Plānojuma risinājums nosaka to, ka moliem jābūt pieejamiem. Bet kādā veidā šo pieejamību nodrošināt, tas jau ir nākamais jautājums.

S. Jakušonoka saprot, ka plāns neatbildēs, vai mēs tiekam uz moliem, vai nē.

I. Sirmā norāda, ka šobrīd tikt uz moliem ir iespējams.

S. Jakušonoka turpina, ka par to jau ir runa – Ainavu un Ūdens teritoriju un krastmalu tematiskie plānojumi, saka, ka ir pieejams, savukārt, Rīgas brīvostas tematiskais plānojums pieejamību noliedz. Jūs esat piekrituši un ņēmuši vērā ostas priekšlikumus. Pārskatā pie ostas priekšlikumiem ir rakstīts – “ņemts vērā”.

I. Sirmā skaidro, ka Rīgas brīvostas plānojumā nav teikts, ka moli ir slēgta teritorija. Šobrīd tiek izstrādāta Rīgas brīvostas attīstības programma. Bet tās risinājumus mēs nevaram komentēt, jo neesam izstrādātāji.

S. Jakušonoka jautā - ja mols ir Rīgas pilsētas daļa, kāpēc pilsēta nevar plānot savu teritoriju un pateikt stingri savus nosacījumus? Vairāk nekā 5000 cilvēku ir lūguši pieejamību, kāpēc to nevar nodrošināt?

I. Sirmā atbild, ka pašvaldības plāni ir redzami funkcionālā zonējuma kartē. Kas vēl šajā kartē, jūsuprāt, būtu nepieciešams, lai varētu garantēt brīvu publisko pieejamību?

S. Jakušonoka komentē, ka Rīgas brīvosta ir lūgusi, lai šī pieejamība nebūtu, un pašvaldība to akceptējusi. Pieejamība tiek plānota, bet to nevar nodrošināt.

I. Purmale skaidro, pieejamību pašvaldība nevar nodrošināt, jo tā ir Rīgas brīvostas teritorija. Moli nav vienkārši zeme, bet ir hidrotehniskas būves, kas pieder brīvostai. To pamatfunkcija ir kuģu ceļu ievadīšana Daugavas grīvā. Problēma ir tajā, ka osta nevar uzņemties atbildību par iespējamiem nelaimes gadījumiem uz moliem. Tas ir vienīgais iemesls, kāpēc osta negrib, ka cilvēki tur pārvietojas. Lai moli būtu piemēroti rekreācijai ir nepieciešams veikt papildus drošības pasākumus, tādēļ Rīgas brīvosta iebilda. Tur nav aizliegts pārvietoties, bet kartē moli neparādās kā publiski pieejamas vietas.

S. Jakušonoka uzstāj, ka dokumentos ir pretrunīga informācija.

V. Priļenska pozitīvi atzīmē, ka plānojumā ir prasība lielmēroga dzīvojamos rajonos risināt vienotu kompozīciju kvartālu ietvaros. Atzinīgi vērtējama prasība, kas iekļauta Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos. Noteikumos stāvvietām ir paredzēts, ka jāparedz vietas hibrīdautomobiļu uzlādei. Tā kā plānojums ir līdz 2030. gadam, vai ir aplēses par hibrīdautomobiļu skaita palielinājumu Rīgā? Un kāds tas būs 2030. gadā? Šī prasība nav pamatota, ja automobiļu nebūs daudz. Otrais jautājums – paskaidrojuma rakstā ir teikts, ka ir noteiktas teritorijas, kur jāveic lokālplānojumi, detālplānojumi. Tā kā lokālplānojums groza teritorijas plānojumu, tad sanāk, ka, pieņemot teritorijas plānojumu, jau tiek paredzēts, ka noteiktās teritorijās tas tiks grozīts. Trešais jautājums ir par inženiertīkliem un enerģijas apgādi. Bieži vien institūciju atzinumos tiek pieprasīts paredzēt pieslēgumus ne tikai pie ūdensapgādes un kanalizācijas tīkliem, bet arī pie centralizētās siltumapgādes, gāzes utt.. Veidojas situācija, ka viena kvartāla ietvaros ir gan centralizēta siltumapgāde, gan pieslēgums pie gāzes. Zinātnieku pētījumi pierāda, ka šo trašu rakšana ir ļoti piesārņojoša dabai, jo rada milzīgu CO² piesārņojumu, kā arī rada ietekmi uz zemes un ūdens piesārņojumu. Tas nozīmē, ka vienā teritorijā plānot tik

daudz centralizētos tīklus nav ilgtspējīgi. Tas ir pretrunā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju. Ja mēs runājam par atjaunojamiem energoresursiem, tad tas arī nav variants. CO² izmeši samazinās, bet augsnes un ūdens piesārņojums paliek. Rīgas teritorijas plānojums šo lietu varētu atrisināt, norādot cik un kādi centralizētie tīkli apkaimēs ir nepieciešami, un kad var pāriet uz individuālajiem risinājumiem.

I. Purmale atbild, ka individuālie risinājumi ūdensapgādei un kanalizāciju nav ilgtspējīgi. Par elektroapgādi varētu būt valsts līmeņa regulējums, jo būtu iespējams likt saules baterijas, taču mēs to regulējuši neesam. Ja ir konkrēti priekšlikumi, tad varam tos apskatīt.

V. Salenieks atbild, ka Departamentam nav konkrētu aplēšu par elektromobiļiem un to skaitu 2030.gadā. Pilsēta apzinās, ka elektromobiļi varētu samazināt trokšņu un izmešu apjomu, tāpēc esam plānā paredzējuši nosacījumu, ka autostāvvietās, kur ir vietas 100 auto, ir jāparedz elektrouzlādes punkts. Šo uzlādes vietu var izvietot arī visās citās teritorijās. Pašvaldība neuzliek to par pienākumu, bet tā ir iespēja.

I. Purmale papildina, ka tādējādi mēs veicinām elektromobiļu ieviešanu.

I. Sirmā vēršas pie V. Priļenskas saistībā ar uzdoto jautājumu par lokālplānojumu, kas ir instruments teritorijas plānojuma grozīšanai. Praksē tas tā arī ir ieviesies. Plānotājiem kopā ar ministriju būtu jādomā, kā šo iedibināto praksi mainīt. Tematiskajos plānojumos esam noteikuši kompleksās plānošanas teritorijas. Teritorijas attīstības plānošanas koncepcijā savulaik tika ierakstīts, ka pēc teritorijas plānojuma ir jāseko detalizētajai plānošanai kvartālu līmenī. Problēma, ka plānotāji kā profesionāļi netiek iesaistīti tālākā plāna detalizācijā. Lokālplānojums mums ir pārvērties par plāna grozījumu instrumentu, bet detalplānojums tikai tāpēc, lai pamatotu savu būvniecības iecerī. Diemžēl tāda ir prakse, ko mēs gribētu mainīt. Plānotājam jāiet ar savu profesionālo redzējumu un jāiesaka arī būvniecības un publiskās ārtelpas līmenī, dodot savus ieteikumus arī mazā mērogā. Šī problēma ir steidzami jārisina un jāsāk pašiem praksē pie tā strādāt. Ir nepieciešami arī normatīvo aktu grozījumi. Lokālplānojumi bija domāti, lai pamatā detalizētu teritorijas plānojumu, nevis grozītu. Teritorijas plānojums ir liels mērogs, bet Rīga ir pietiekami liela teritorija, kurā detalizēti būtu jāizplāno katrs kvartāls, katrs zemesgabals, katra iela. Pēc RTP2030 ir jāturpina strādāt pie tā detalizācijas. Mūsu mērķis nav voluntāri iezīmēt teritorijas, kur būtu nepieciešama procedūra, bet pašvaldībā ikdienā būtu jāseko līdzi iecerēm, iniciatīvām un jāvērtē, vai konkrētās ieceres īstenošanai tomēr nav nepieciešams detalizētāks plānošanas dokuments. Vienu no piemēriem mēs šodien redzējam sanāksmes sākumā prezentācijā par kvartālu, kur ir izveidojies konflikts, ko, manuprāt, ar RTP2030 nevarēs atrisināt. Šeit ir nepieciešama diskusija un plānošana kvartāla līmenī.

Iedzīvotāja jautā, kā Mangaļsalā izvēlētas lokālplānojumu teritorijas.

I. Sirmā atbild, ka Mangaļsala ir īpašs stāsts. Latvijā notiek Eiropas aizsargājamo biotopu kartēšana. Katra biotopa novērtējums prasīs laiku un resursus. Tiks novērtēts, cik tas ir vērtīgs Rīgas un Eiropas kontekstā. Tāpēc Mangaļsalā, kas jau spēkā esošajā

teritorijas plānojumā ir noteikta kā potenciāla apbūves teritorija, RTP2030 ir iestrādāts nosacījums par vienota lokālplānojuma nepieciešamību, jo šajā teritorijā atrodas potenciāli vērtīgi biotopi. Dabas aizsardzības pārvalde izvirzīja prasību, ka teritorijā būtu pieļaujama apbūve tikai ar nosacījumu, ja visai teritorijai tiktu izstrādāts lokālplānojums, kurā tiktu vērtētas un noteiktas iespējamās apbūves vietas. RTP2030 ir iekļauta prasība pārejas periodam, kamēr valsts līmenī nav pieņemts normatīvs regulējums kā tas tālāk ietekmēs šo teritoriju attīstību. Mums ir vienošanās ar Dabas aizsardzības pārvaldi, ka zemes gabalā, kurā tiek konstatēti īpaši aizsargājamie biotopi, pārejas periodā ir jāveic biotopu analīze, kas jāaskaņo Dabas aizsardzības pārvaldē. Zemesgabala apbūves iespējas jāvērtē katrā konkrētā gadījumā.

O. Ozols no Āgenkalna apkaimes biedrības un “Pilsēta cilvēkiem”, jūtas skumji par Skanstes tramvaja publisko apspriešanas sanākumi, kad tika rādīti pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu plāni, ar kuriem pamatoja mazā transporta loka nepieciešamību. Savukārt tagad, skatoties prezentācijā par vērtībām, dzīves kvalitāti, kultūras mantojumu, redzams, ka transporta plānojums ir pretējs nospraustajām vērtībām. Ir saziņētas nereālas maģistrāles, kuras dzīves un vides kvalitāti būtiski pasliktinātu. Tās ir saziņētas pilsētas centrā, piemēram, Rietumu maģistrāle, kuras abās pusēs dzīvo iedzīvotāji. Sarkanās līnijas ir saglabājušās no pagājušā gadsimta. Mēs dzīvojam ar līnijām, kas ir pārzīvētas pāri mājām, kurās dzīvo cilvēki. Troksnis būs dzirdams 300 m attālumā, kā tagad jau tas ir jūtams Ulmaņa gatvē. Ja tiks izbūvēts Ziemeļu šķērsojums, tad tas ietekmēs visu Čiekurkalnu – būs troksnis un sabojāta vide. Kā piemēru, no kura vajadzētu mācīties, min Helsinkus, kur ir Rīgai pielīdzināma situācija.

V. Salenieks atbild, ka Rietumu maģistrāle atrodas blakus dzelzceļam, kas arī rada troksni. Tur ir daudz sarežģījumu ar zemēm. Ir sagatavots pirmās kārtas risinājums kravas transporta novirzīšanai, kamēr Rietumu maģistrāle vēl nav izbūvēta. Tas plānots pa pilsētas apvedceļu un tālāk caur Babītes novada teritoriju. Pa Kurzemes prospektu kravas transports var izbraukt un tur nepieciešama mazāka infrastruktūras pārbūve. Pilsētas ārējais loks caur Rietumu maģistrāli RTP2030 ir saglabāts. Kad tiks īstenota tā 1. kārtā, tad varēs redzēt tā ieguvumus. Centra loka ielām ir atšķirīga funkcija un nozīme. To esam ietvēruši ielu kategorijās. Ir jāņem vērā visas interešu grupas, tai skaitā autotransporta. Vienlaicīgi ir plānota pilsētas centrā samazinātā ātruma zona, tāpēc ir jābūt kādai ielai, kura autotransportu savāc, jo tam kaut kur ir jāpaliek.

I. Sirmā jautā O. Ozolam, vai viņš ir piedalījās Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas publiskajā apspriešanā?

O. Ozols iebilst, ka šis jautājums neatbilst šodienas sanāksmes tēmai.

I. Sirmā skaidro, ka teritorijas plānojumu izstrādā balstoties uz ilgtspējīgas attīstības stratēģiju. Šobrīd mēs runājam par transporta shēmu, kas ir noteikta stratēģijā. Tur tā ir iezīmēta pat grafiski. Pozitīvi jāvērtē, ka šī ideja jau ir vēsturiski iestrādāta, jo nevar pa 5-10 gadiem mainīt transporta shēmu. Ja runājam par Helsinkiem, tad tur arī ir lokveida transporta sistēma ar tuneļiem.

I. Purmale papildina, ka Skanstes tramvaja publiskās apspriešanas sanāksmē netika rādīti tikai padomju laika plāni, bet bija arī kartes no Latvijas pirmās brīvvalsts laika. Netiek pārņemts viss, bet tikai tas, kas ir labākais un pamatotākais. Ne viens vien ārzemju eksperts ir teicis, ka Rīgas pilsētas transporta shēma ir pietiekami pareiza un kvalitatīva. Šie risinājumi ir gājuši cauri gadiem. Mēs turpinām to saglabāt, lai beidzot to varētu īstenot. Nevar dzīvot pēc principa “transportam neko neatvēlam – gan jau dzīve visu sakārtos”. Mēs nevaram “pārlēkt” 30 gadu attīstības periodam, ko citas valstis ir gājušas secīgi. Liela sabiedrības daļa brauc ar auto. Lēnām tie ir jāizglīto un jāradina pie citām pārvietošanās iespējām. Bet tas nenotiks uzreiz.

O. Ozols aicina apskatīties, cik cilvēku un kā pārvietojas Rīgā, un uz ko mēs virzāties?

I. Purmale atbild, ka tas jau tiek darīts.

O. Ozols aizrāda, ka 70% rīdzinieku nepārvietojas ar auto. Plānojumā paredzētās maģistrāles tiek veidotas uz iedzīvotāju dzīves kvalitātes rēķina.

I. Purmale atbild, ka maģistrāles netiek veidotas rīdziniekiem, bet reģionam. RTP2030 Rietumu maģistrāle ir teritorija ar īpašiem noteikumiem, ko varēs realizēt vēlāk, ja tas būs nepieciešams. Mēs to varēsim pārbaudīt, kad mūsu rīcībā būs transporta simulācijas modelis.

Interesente jautā, kā darbosies transporta simulācijas modelis. Vai tas būs izstādīts visiem apskatei un novērtēšanai?

I. Purmale atbild, ka tas ir darba materiāls, kas tiks izmantots transporta plānošanas vajadzībām.

O. Ozols norāda, ka modelim būtu jāņem vērā tas, ka cilvēki mazāk pārvietojas ar auto.

I. Purmale atbild, ka modelis to ņems vērā. Tā kā mums šobrīd nav pamatojuma transporta koridorus atcelt, RTP2030 saglabājas tiem rezervētās teritorijas.

O. Ozols jautā, vai RTP2030 uz lidostu ir iezīmēts tramvajs? Būs taču Rail Baltica! Vai tiek plānotas tramvaja līnijas, kuras neapkalpo rīdziniekus?

I. Purmale precizē, vai jautājums ir par Mārupes, Ķekavas, u.c. kaimiņu pašvaldībām? Uzskata, ka arī rīdzinieki var ikdienā izmantot šo pašu transportu.

O. Ozols interesējas, vai tramvajs ir Rīgas pilsētas transporta “mugurkauls”, vai arī tas kalpo ārpus pilsētas dzīvojošiem cilvēkiem?

V. Salenieks atbild, ka būtu ļoti labi, ja cilvēki no Pierīgas izvēlētos braukt uz Rīgu nevis ar savu auto, bet izmantotu tramvaju.

O. Ozols nesaprot, kāpēc rīdzinieku nauda tiek tērēta ne-rīdzinieku vajadzībām?

V. Salenieks skaidro, ka tramvajs uz lidostu nedublējas ar “Rail Baltic” ātrvilcienu, jo maršrutā uz lidostu tramvajam būs pieturvietas, bet vilcienam tādu nebūs.

Interesents jautā, kad būs iespējams iesniegt priekšlikumus stratēģijai, vēsturiskā centra plānam un RTP2030?

I. Purmale atbild, ka par RTP2030 pilnveidoto redakciju gaidām ieteikumus un priekšlikumus līdz š.g. 10. aprīlim. Tos var iesniegt gan portālā Ģeolātvija, gan pa pastu, gan klātienē klientu apkalpošanas centrā. Konsultācijas var saņemt telefoniski vai klātienē Pilsētas attīstības departamentā. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija ir apstiprināta 2014. gadā un ir spēkā līdz 2030. gadam. Jauna netiek izstrādāta. Priekšlikumus, ja tādi ir, var iesniegt, taču tie tiks pieņemti zināšanai. Vēsturiskajā centrā pašreiz tiek strādāts pie trim tematiskajiem plānojumiem – publiskās ārtelpas, mājokļu, kultūrvēsturisko vērtību plāna. Priekšlikumus varat rakstīt jau tagad, bet būs izvēsta sabiedrības iesaistes kampaņa, kas jau iesākās pagājušajā gadā, lai sagatavotos šo tematisko plānojumu izstrādei. Paša Rīgas vēsturiskā centra plānojuma izstrādi ar Rīgas domes lēmumu uzsāksim, visdrīzāk, nākamajā gadā.

V. Priļenska aicina izstāstīt kāda būs RTP2030 turpmākā gaita.

I. Sirmā atbild, ka līdz šim saņemto priekšlikumu skaits nav liels. Ir vairākas institūcijas, kas ir pagarinājušas atbildes sniegšanas termiņu. Pēc publiskās apspriešanas priekšlikumi tiks izvērtēti, lai saprastu, vai un cik būtiskas izmaiņas redakcijā ir nepieciešamas. Viens scenārijs ir, ka mēs šo sagatavoto redakciju ar nelieliem precizējumiem virzām uz apstiprināšanu. Ja izmaiņas ir būtiskas, tad ir jāizstrādā RTP2030 3. redakcija.

V. Priļenska jautā, kā varēs zināt, vai plānojumam būs nepieciešama 3. redakcija?

I. Sirmā atbild, ka tas atkarīgs no visu institūciju (kopā 51) sniegtajiem atzinumiem. Ministrijas mēdz pārsūtīt lūgumu sniegt atzinumu savā padotībā esošajām iestādēm. Līdz ar to ir jāsaskaņo ļoti daudz interešu. Bez tam jāizskata iedzīvotāju, uzņēmēju, dažādu organizāciju priekšlikumi. Tas viss ir jāsaliek kopā un jāsaprot cik būtiskas izmaiņas ir veicamas. Stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējums pašreiz ir iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā. Vides pārskatam ir jāsaņem atzinums. Vides pārraudzības valsts birojs, iespējams, sniegs savus ieteikumus. Prognozējam, ka maijā visi viedokļi būs saņemti. Vasara paies izvērtēšanā, un tad varēs saprast, pēc kura no 2 scenārijiem virzīsimes. Dod vārdu Vides pārskata izstrādātājam A. Kālai.

A. Kāla stāsta, ka ietekmes uz vidi procedūra ir nedaudz atšķirīga no plānojuma procedūras. Vides pārskata sabiedriskā apspriešana notiek vienu reizi. Ja būs būtiski grozījumi, tad Vides pārskats vēlreiz jāiesniedz Vides pārraudzības valsts birojā. Ja tādu nav, tad procedūra beidzas.

Iedzīvotāja jautā, kādam jābūt iedzīvotāju pamatojumam, lai mainītu plānojumu? Vai Lucavsalā un Dārziņos saglabāsies dārziņu teritorijas, un, ja saglabāsies, tad uz cik ilgu laiku?

I. Purmale jautā, vai ir bažas par Lucavsalu? Ir neskaidrības vai priekšlikums, ka vajadzētu savādāk?

Iedzīvotāja atbild, ka nav skaidrības.

I. Sirmā skaidro, ka salīdzinājumā ar spēkā esošo teritorijas plānojumu, funkcionālajā zonējumā Lucavsalā ir parādījušās plašas dabas un apstādījumu teritorijas. Apstādījumu un publisko ārtelpu tematiskajā plānojumā Lucavsalā ir iezīmēti ģimenes dārziņi, bet to nomas termiņi nav teritorijas plānojuma jautājums.

Iedzīvotāja lūdz minēt piemēru, kādam jābūt iedzīvotāju iesniegumam, cik pamatotam un kā argumentētam, lai to ņemtu vērā.

I. Sirmā stāsta, ka prezentācijā bija redzami trīs piemēri, kur bija gan pamatojums, gan arī pašvaldības iespējas. Pamatā dabas apstādījumu teritorijas noteiktas zemesgabaliem, kas rezervētas pašvaldības funkcijām. Plānošana ir interešu saskaņošana un pie lēmuma mēs nonākam diskusiju ceļā.

Iedzīvotāja turpina jautāt, ja es vēršos pie profesionāliem, un viņi man sagatavo plānojumu, vai jūs to ņemsiet vērā?

I. Sirmā atbild, ka plānojumu pasūtīt var jebkurš, bet tam ir attiecīga procedūra. Nepastāv variants, ka jūs izstrādājat plānojumu un ne ar vienu tas nav jāsaskaņo. Plānojums ir vienošanās, iesaistot institūcijas un sabiedrību. Tas noslēdzas ar pašvaldības lēmumu. Kārtību, kādā izstrādājami teritorijas attīstības plānošanas dokumenti, nosaka Ministru kabineta noteikumi Nr. 628.

A. Kāla turpina, ka attiecībā uz vides pārskatu, kamēr Vides pārraudzības valsts birojs gatavo savu atzinumu, savus priekšlikumus var rakstīt un var sniegt viedokļus. Tam netiek rīkota atsevišķa publiska apspriešana.

V. Nozdrins, informē, ka ir investoru grupa, kura ir sašutusi par to, ka esošajā plānā ir jauktās apbūves teritorija, kur var būvēt noliktavas, bet RTP2030 ir jauktas centra apbūves teritorija, kur kā papildfunkciju var būvēt noliktavas, bet tās nav norādītas, kā atsevišķas būves ar savu kodu. Šis punkts nav skaidrs. Ministru kabineta noteikumos ir noteikts, ka noliktavu apbūve nav iespējama jauktas centra apbūves teritorijā. Lūdzu izskaidrot, ko projektētāji drīkst projektēt jauktās centra apbūves teritorijās?

I. Sirmā atzinīgi novērtē, ka ir ieradušies uzņēmēji – attīstītāji. Ministru kabineta noteikumi jauktas centra apbūves teritorijās pieļauj ar vieglo ražošanu saistītu apbūvi, kas būtu arī noliktavas. Tomēr noliktavu kods tur neparādās. Līdz ar to, pašvaldībai ir iespēja noteikt, ko sevī ietver ar vieglo ražošanu saistītā apbūve. RTP2030 teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu pielikumā ir ietverta ražošanas un noliktavu klasifikācija. Tā ir balstīta uz piesārņojošu darbību veidiem un vielām. Atbilstoši šīm tabulām jauktas centra apbūves teritorijās noliktavas ir pieļaujamas, bet ar nosacījumu, ka tajās drīkst glabāt noteiktas vielas, noteiktos apjomos. Bīstamas vielas glabāt nedrīkst. Mūsuprāt, šāda konstrukcija praksē darbosies. Teritorijas izmantošanas un apbūves izstrādē ir piesaistīta juridiskais birojs, kas ir apstiprinājuši šādu risinājumu. Arī Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija RTP2030 1. redakcijā par šo risinājumu neiebilda. Līdz ar to uzskatam, ka šāds regulējums ir pieļaujams.

V. Nozdrins turpina, vai saprot pareizi, ka primāri ir jānodrošina vieglās ražošanas funkcija?

I. Sirmā paskaidro, ka teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi pieļauj gan vieglo ražošanu, gan noliktavu funkciju, atbilstoši noteikumos esošajam pielikumam.

V. Nozdrins informē, ka rakstīs vēstuli, lai šis punkts tiktu precizēts. Mūsu skatījumā, plānojuma apbūves noteikumu redakcijā ietvertais punkts to nepasaka. Vai mēs saprotam pareizi, ka ar RTP2030 mēs atceļam Ministru kabineta noteikumu prasības?

L. Čače jautā, vai ir iebildumi par to, ka jauktas centra apbūves teritorijās drīkstētu attīstīt noliktavas, vai arī jūs domājat, ka tas ir pretrunā ar Ministru kabineta noteikumiem? Tādā gadījumā mēs varam atteikties no šāda regulējuma.

V. Nozdrins atbild, ka investori, izvērtējot riskus, nav gatavi iegādāties konkrētus zemes gabalus, ja nav pilnīgas pārliecības par izmantošanu.

L. Enģele pateicas par vērā ņemtajiem priekšlikumiem, bet ir palikuši pāris, par kuriem rakstīsim vēlreiz. Skatoties funkcionālajā zonējumā un apbūves noteikumos, varbūt arī vēl kaut ko pamanīsim. Gribētu pievienoties tam, ko teicāt par lokālplānojumiem. Ir jāstrādā tā, kā jūs to saprotat, nevis kā saprot citur, kur katrai parcelei maina plānojumā noteikto funkcionālo zonējumu. Brīvosta ir kā liela karaliste. Varbūt pašvaldība varētu būt kā vidutājs un noorganizēt tikšanos ar brīvostas pārstāvjiem. Nav ņemts vērā mūsu priekšlikums, uz ko norādīja arī S. Jakušonoka – Daugavas labajā krastā, kur ir t.s. Cara akmeņi, bet tur plānota rūpnieciskā teritorija. Varbūt ir kāds cits risinājums vēl iespējams.

I. Purmale pateicas, par šo jautājumu un norāda, ka par šo tēmu jau ir bijušas sarunas ar Rīgas brīvostas pārstāvjiem, bet varam mēģināt vēlreiz.

R. Bedins jautā, kāpēc plānojuma publiskās apspriešanas materiālos nebija pievienota informācija par juridiskām personām, kuras iesniedza iesniegumus?

I. Sirmā atbild, ja jūs interesē konkrēti iesniegumi, tad lūdzu, jautājiel Pilsētas attīstības departamentā. Varam sniegt tikai to informāciju, kas attiecas uz juridiskām personām.

R. Bedins vēlas, lai šī informācija būtu publiski izvietota. Nākamais jautājums – jaunā RTP2030 redakcija ir papildināta ar administratīvām funkcijām, kuras īsteno būvvalde - noteikt būvlaides, saskaņot ēkas krāsojuma pases un saskaņot maksimāli noteikto stāvu skaitu paaugstināšanu, ko var izdarīt ar būvprojektu. Tas faktiski maina plānojumu. Kā jūs novērtējat šo situāciju?

I. Sirmā atbild, ka ir nepieciešams stiprināt būvvaldes kapacitāti un profesionalitāti. Tas ir neizbēgami, īstenojot teritorijas plānojumu, jo plānojuma mērogā nav iespējams vispārīgā veidā noteikt prasības būvlaidēm un fasādēm. To varbūt var izdarīt mazpilsētā. Līdz ar to būvvaldei tas jāvērtē konkrētās būvniecības gadījumā. Projekta autoram būvprojektā ir jāveic izvērtējums kvartālam un jānosaka būvlaides veids un attālums. Būvvaldei tas ir jāakceptē. Ja būvvalde tam nepiekrīt, tad tai ir jāsniedz pretī argumentēts un pamatots kvartāla izvērtējums. Tā ir plānošana lokālā līmenī, jo teritorijas plānojuma līmenī mēs varam noteikt tikai minimālās būvlaides.

R. Bedins vēlas redzēt plānojumā konkrētus noteikumus, kurus var mainīt tikai ar lokālplānojumu vai detālplānojumu. Vēlas, lai būvvaldes rīcība arhitektoniskā aspektā būtu kontrolēta. Nevar ar būvvaldes voluntāriem lēmumiem sarežģīt situāciju.

I. Sirmā atbild, ka RTP2030 nav domāta voluntāra rīcība. Ja praksē tas tā notiek, tad ne plāni, ne saistošie noteikumi tur nevar palīdzēt. Tāpēc es teicu, ka ir jāstiprina būvvaldes kapacitāte un jāpārskata būvniecības process. Nevar prasīt teritorijas plānojuma līmenī detalizēti noteikt prasības katram kvartālam.

R. Bedins secina, ka 1. redakcijā bija labāka attieksme pret cilvēkiem. Tas no būvvaldes puses tika vērtēta negatīvi, tāpēc jūs ņemāt vērā un iestrādājat 2. redakcijā būvvalde priekšlikumus.

I. Purmale atzīst, ka tas jau ir ilgs stāsts. Būvvalde, Pilsētas attīstības departaments un Bedina kungs cīnāmies par būvlaidēm. Mēs cenšamies noteikumus veidot pietiekami elastīgus. Daudzos gadījumos būvvaldes domas nesakrīt ar mūsu domām, bet tas ir jārīsina. Šis bija pēdējais jautājums, ko šodien izskatījām. Liels paldies! Gaidām no jums priekšlikumus, lai mēģinātu šo procesu kopīgi pabeigt. Paldies, par veltīto laiku!

Sanāksme tiek slēgta plkst. 19:30

Sanāksmes vadītāja

Protokolētāja



I. Purmale

L.Veide