

**Sanāksmes ar pilsētplānošanas nozares speciālistiem un organizācijām  
par Rīgas teritorijas plānojumu 2006. - 2018.gadam un tā grozījumiem,  
Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumu  
un tā grozījumiem un vides pārskata projektu Rīgas teritorijas  
plānojuma 2006. – 2018.gadam grozījumiem 1.redakciju**

**PROTOKOLS**

2012.gada 23.jūlijā  
Rīgas dome, Rātslaukums 1  
Plkst.17.00

**Sanāksmi vada:**

I.Purmale - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes vadītāja, direktora vietniece pilsētvides attīstības jautājumos

**Sēdē piedalās:**

Z.Miķelsone – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

G. Jankovska – Galzone - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

D.Ķirķe – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

I.Renkviča – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

L.Rozenfelde - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

I.Staša-Šaršūne - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

A.Kušķis - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

N. Kotoviča - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

A. Ločmanis - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvalde

B. Cīrule - Rīgas domes Īpašuma departamenta Zemju pārvalde

R. Dobičina - Rīgas domes Īpašuma departamenta Zemju pārvalde

A. Kāla – SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”

A. Rubene – SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”

J. Ušča – JTAP

A. Saulevičs – uzņēmējs

E. Bērziņš – RTU APF

E. Bērziņš – AEBS

G. Grikmane – Sarma&Norde Arhitekti

A. Kublačovs – Teritoriālplānotāju asociācija, valdes priekšsēdētājs

K. Āboliņa – LU ĢZZF

S.Zāģere – LAAB/ALPS

I. Rukšāne – LAAB/ALPS

J. Lejnieks – Austrumu izpilddirekcija

G. Lukstiņa – LU ĢZZF

L. Cimža – Rīgas plānošanas reģions

E. Ozola – IR

A. Skujiņa – Latvijas Arhitektu savienības biedre

A. Kronbergs – LAS

M. Eisaka – iedzīvotāja

A. Luste – žurnāls „Latvijas Būvniecība”

D. Baltiņa – UNESCO Latvija Nacionālā komisija

Z. Stankeviča – ziņu aģentūra „Leta”

Ž. Krauklis – arhitekts – pilsēt būvnieks

I. Jansons – TU

#### **Sēdi protokolē:**

I. Jankovska - Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvalde

#### **Darba kārtībā:**

**I.Purmale:** atklāj sanāksmi, aicina A.Kuški iepazīstināt ar Rīgas vēsturiskā centra plānojuma grozījumiem

**A.Kuškis:** iepazīstina ar Rīgas vēsturiskā centra plānojuma grozījumu būtību un galvenajiem akcentiem

**I.Purmale:** piesaka Z.Miķelsoni prezentēt par Rīgas teritorijas plānojuma grozījumiem Rīgas Vēsturiskā centra daļā un apbūves noteikumos.

**Z.Miķelsone:** turpina A.Kuška iesākto, par to, ka ir izdalīts Rīgas vēsturiskais centrs Rīgas teritorijā. Par papildinātajām definīcijām, prasībām normatīvajos aktos. Par individuālajām riska zonām, novērtējumu, dažādiem objektiem (kopā pilsētā 16). Par izveidotajām jaunajām nodaļām, piemēram, „Prasības gaisa kvalitātes uzlabošanai”. Par izstrādes stadijā esošo Pretplūdu plānu.

**I.Purmale:** aicina SIA”ELLE” pārstāvi prezentēt izstrādāto ietekmes uz vidi novērtējumu.

**A.Kāla:** informē, uz kādiem faktiem balstoties tika veikts novērtējums. Par rezultātiem, iespējamiem riskiem, kur būtu jāpievērš uzmanība (kultūrvēsturiskās vērtības – ietekme pozitīva, koka ēkas nojaukt nedrīkst, vai esošo māju vietā identisku ēku būvniecība, regulējums Daugavas kreisā karsta ēku stāvu augstumam). Par publisko ārtelpu, jēdziena skaidrojumu. Precizēti nosacījumi ūdens teritoriju izmantošanai. Detalizēta ūdens teritorijas zonējuma noteikšana, skaidrotas, definētas pieļaujamās darbības zonas. Par būvēm uz ūdens. Par pazemes auto novietnēm apstādījumu teritorijās, kas jāņem vērā, ja būs vēlēšanās veikt šādu būvniecību. Par grunts izvietošanu, esošo apstādījumu aizsargāšanu, paaugstinātas bīstamības

objektiem, individuālo riska zonu noteikšanu. Par gaisa piesārņojuma samazināšanu, slāpekļa dioksīdu zonās, gaisa kvalitātes monitoringu. Par autotransporta, stāvvietu, intensitāti. Tramvaja līnijas ietekme Daugavas kreisajā krastā - samazinās transporta intensitāti, palielinās troksni. Grozījumi noteikumos par attālumu starp mājām uz dzelzceļu. Par trokšņa līmeņa mērījumu prasībām (ja tiek mērīts pie ēkas fasādes, tas var būt pat mazāks, nekā tālākā teritorijā). Par jauktas apbūves teritorijas izmantošanas funkciju paplašināšanu. Par dažu zemes gabalu Rīgas Vēsturiskajā centrā teritorijas izmantošanas veida maiņu. Par paaugstinātas bīstamības objektiem – radot jaunus, jāņem vērā jau esošie un to savstarpējā ietekme, un tās radītās riska zonas. Secinājums – grozījumu ietekme kopumā neradīs tiešas, būtiskas, negatīvas ietekmes.

**I.Purmale:** informē par turpmāko kārtību, jaunā Rīgas teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākšanu (atvērts priekšlikumu iesniegšanai līdz septembra beigām). Lūdz klātesošos uzdot jautājumus.

**A.Kublačovs:** jautā par Daugavas kreisā krasta silueta koncepciju: vai šīs koncepcijas statuss ir kalpojis kā iedvesmas objekts, kas tālāk iestrādāts plānojumā, vai tas ir jālieto kopā ar vēsturiskā centra plānojumu kā obligātu pavadošu dokumentu, kas to detalizē. Otrs jautājums: vai Īstenošanas programmu ir plānots tālāk pārnest uz Attīstības programmu vai kādu citu dokumentu.

**A.Kušķis:** atbild, ka Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas materiāli ir nodoti publiskai apspriešanai vienlaikus ar grozījumiem. Šie dokumenti ir savstarpēji sasaistīti tādā veidā, ka grozījumos jau ir ietverts tas koncepcijas materiāls, kas bija izstrādāts un apspriests ar speciālistiem. Ir paredzēts šo koncepciju apstiprināt kā konceptuālu pilsētplānošanas dokumentu. To nosaka Domes lēmums, ka, uzsākot grozījumu izstrādāšanu un apstiprinot iepriekšējo plānojumu, ir nepieciešams tāds dokuments, kas ir saskaņots ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju un apstiprināts Rīgas domē. Par koncepcijas pielietojumu varētu būt diskusijas, bet principā tas ir iekšējs dokuments pašvaldības struktūrām un to vajadzētu lietot tiem departamentiem, kuriem tas ir uzticēts domes lēmumā: Satiksmes departaments, Pilsētas attīstības departaments, varbūt vēl kādi citi, jo transportam ir pievērsta diezgan liela uzmanība. Īstenošanas programma bija iecerēta uzsākot darbu pie plānojuma izstrādāšanas jau 2002. gadā. Diemžēl, tā kā tas pārsniedza minimālās prasības, ko nosaka plānošanas likumdošana Latvijā, tad nebija uzdevums to izstrādāt. Paskaidrojuma rakstā tika ierakstīts, ka to varētu turpināt, un ka mēs to gribētu izstrādāt turpmākajā gaitā. Darbs pat tika uzsākts, bet, diemžēl, krīzes dēļ neturpinājās, un mēs gatavojam budžeta pieprasījumu, lai strādātu tieši pie vēsturiskā centra plānojuma īstenošanas programmas.

**G.Grikmane:** jautā vēlreiz par Daugavas kreisā krasta vīziju: vai tas nebūs saistošs dokuments savā pamatbūtībā, atskaitot to daļu, ka tas tika iestrādāts grozījumos?

**A.Kušķis:** atbild, ka acīmredzot, nē, bet atbildīgo Domes institūciju darbībā tas tiks īstenots. Tas precīzi parādīsies detaļās, apstiprinot dokumentu. Bet, kas attiecas uz apbūves augstumu, apbūves parametriem, būvlaidēm, transporta risinājumiem – tie ir saistoši un iestrādāti grozījumos.

**G.Grikmane:** jautā, vai tik tālu, cik tas ir saistīts ar RVC un tā aizsardzības zonu?

**A.Kušķis:** atbild, ka jā, šobrīd neliela kreisā krasta koncepcijas daļa attiecas arī uz teritoriju ārpus vēsturiskā centra, un to mēs plānojam kopīgi vienā pārvaldē. Šos jautājumus izvērtēs pie Rīgas teritorijas plānojuma – kādā veidā to tur iestrādāt.

**I. Purmale:** papildina, ka Koncepcija kā dokuments tiks apstiprināts ar Domes lēmumu un iestrādāta saistošajos noteikumos. Šī koncepcija būs saistoša tikai Domes struktūrām.

**A. Kublačovs:** jautā par auto novietnēm. SIVN izstrādātāji jau pieskārās šai tēmai, ka palielinot autonovietņu skaitu, potenciālā ietekme varētu būt negatīva. Rīgas un Pierīgas mobilitātes plānā, kurš ir apstiprināts, bija ieteikums nevis palielināt stāvvietu absolūto skaitu, bet gan likvidēt novietnes, kas ir ielu sarkanajās līnijās. Lai kompensētu to trūkumu, izbūvēt pazemes stāvvietas. Vai autonovietņu skaits tik tiešām tiek būtiski palielināts, vai vienkārši šī sistēma kopumā tiek pamainīta?

**A. Kušķis:** atbild, ka plānojot grozījumus, nav tāda precīza autostāvvietu aprēķina. Līdzšinējā, spēkā esošajā plānojumā ir šādi aprēķini: paskaidrojuma rakstā ir minēts konkrēts skaits autostāvvietu, kas būtu jālikvidē ielu malās un jāpārvieta kvartālu iekšienē vai pazemes autostāvvietās. Bet tas būtu Īstenošanas programmas uzdevums. Satiksmes departaments ar to nodarbojas un, vienā otrā gadījumā, arī privātie attīstītāji vai „Rīgas satiksme” strādā ar municipālajām autonovietnēm. Apbūves noteikumi ir ļoti ciešā sasaistē ar vides kvalitātes noteikumiem – ar gaisa piesārņojuma normatīviem. Jau ziņojumā tika pieminēts, ka katra autonovietne, kas ir paredzēta 50 un vairāk autostāvvietām, tiek izvērtēta ārkārtīgi rūpīgi tieši no ietekmes uz vidi viedokļa.

**I. Purmale:** papildina, ka galvenais auto novietņu skaita teorētiskais palielinājums ir uz parku rēķina, zem kuriem ir paredzētas pazemes autostāvvietas. Pārsvārā ir domāts tās veidot zem jaunizveidotiem parkiem. Tas, kas attiecas uz jau esošajiem parkiem, tur ir diezgan drastiski nosacījumi un kritēriji, pie kādiem vispār tas ir pieļaujams, un, protams, izstrādājot detālplānojumus, ir virkne nosacījumu, kas jāievēro. Ideja, ka jāizstrādā autonovietņu attīstības koncepcija jau pastāv ļoti sen, un tā ir iestrādāta šibrīža spēkā esošajos plānojumos. Tagad mēs esam uzsākuši jauna plāna izstrādi, un tā izstrādes ietvaros mums ir paredzēts izstrādāt autonovietņu attīstības koncepciju, kurā visi šie pasākumi tiks atrunāti – vai tie būs maksas ierobežojumi, vai vienkārši ierobežojumi, vai kāda cita veida ierobežojumi. To ir grūti šobrīd pateikt. Tas ir atkarīgs no daudziem faktoriem, pirmkārt, šis jautājums tiks aktualizēts gaisa piesārņojuma kontekstā, no idejas par stāvparku veidošanu pilsētas robežās un arī gar dzelzceļa loku, un, protams arī, par šiem ierobežojumiem Rīgas centrā tādēļ, ka transporta tīkla uzlabošana un papildināšana – tas viss ir komplekss jautājums. Tā ka mēs varam pie šī jautājuma tuvākajā laikā atgriezties un cerams, ka arī finansējums būs piešķirts, lai mēs to varētu darīt.

**K. Āboliņa:** uzdod trīs jautājumi. Pirmais - par auto novietnēm. Paskatoties plānoto intensitāti un ielu profila maiņu, ir skaidrs, ka intensitāte paliks lielāka. Uz kāda pamata IVN var pateikt, ka nav būtisku ietekmju, ja kopumā autostāvvietu skaits tiek palielināts? Otrais jautājums - vai tādā veidā netiek radīta ļoti sarežģīta situācija nākošajiem plānotājiem un politiķiem? Kā minēja IVN speciālisti, katrā detālplānojumā novērtējot katras konkrētā autostāvvietas ietekmi, neradīsies būtiska ietekme uz vidi. Bet beigās situācija būs pilnīgi precīzi tā pati, kas pašlaik ir Sarkandaugavā, kur IVN ietvaros katram naftas terminālim bija pateikts - jā, konkrētais naftas terminālis neko būtisku kvalitātei nemaina, bet kopumā pašlaik Sarkandaugavā, piemēram, benzola norma pārsniedz 200-300 vienības. Tas ir analogiski Rīgas centrā ar autostāvvietām.

**A. Kāla:** atbild, ja mēs runājam par grozījumiem un nevis transporta koncepcijām. Protams, kopējais autotransporta skaits pieaugums Rīgas centrā nav vēlams, bet, ja skatās uz konkrēto grozījumu jomu, tad runa ir tikai par atsevišķām teritorijām un atsevišķu autostāvvietu iespējamiem novietojumiem. Mēs vērtējam vides riska faktorus - bioloģisko daudzveidību, gaisa piesārņojumu. Abi divi šie priekšnosacījumi ir iestrādāti piedāvātajos grozījumos, lai pretrunas novērstu no vides pārraudzības viedokļa.

**K.Āboliņa:** jautā, cik korekti ir nesaskaitīt būs vairāk vai mazāk autostāvvietas?

**A.Kāla:** atbild, ka neviena teritorija netiek iezīmēta, ka šeit drīkst būvēt autostāvvietu. Katra konkrētā teritorija ir pakļauta tālākam novērtējumam un šie priekšnosacījumi, kādā veidā novērtējums ir jāveic, ir iestrādāti grozījumos. Līdz ar to pirms kaut kāda apstiprinājuma nav iespējams arī saskaitīt – cik būs autostāvvietu.

**K.Āboliņa:** jautā, ko pēc šī plāna grozījumiem iegūs Rīgas vēsturiskais centrs? Pašlaik mēs redzam, ka centrā arvien vairāk tiek ievests autotransports. Kas paliek vairs cilvēkam, kā dēļ šeit dzīvot?

**I. Purmale:** iebilst, ka negribētu piekrist, ka ar plāna grozījumiem ievadam vairāk autotransporta. Tas, ka dažu ielu profili ir plašāki, nenozīmē, ka mēs paredzam vēl papildus transportu. Tas ir vienkārši tādēļ, lai būtu ērtāka satiksme uz maģistrālajām ielām. Vienīgais autonomietņu papildinājums ir ar šīm pazemes autostāvvietām, kuras arī ir vieglāk kontrolējamas – gan piesārņojumu ir vieglāk savākt, gan novadīt un attīrīt. Autonomietņu jautājums ir jāskata kopumā ar gaisa piesārņojuma samazināšanu ne tikai transporta jomā, arī ar ostas darbībā, apkures sistēmas darbībā. Autotransports sastāda tikai nelielu procentu. Protams, tas ir ļoti būtiski, tāpēc arī autonomietņu koncepcijā tiks risināti konkrēti jautājumi, taču Rīgas vēsturiskā centra grozījumos tas netiek paredzēts. Mēs gribam redzēt vēsturiskajā centrā vairāk publiskās ārtelpas, mazāk transporta, un tas ir soli pa solim jārisina. Šajā brīdī mēs nevaram paredzēt pasākumus, kas kardināli samazinās transporta plūsmu. Šajā autonomietņu koncepcijā varētu neparedzēt automašīnu stāvēšanu uz ielām, vai automašīnu novietošanu ārpus centra, atstājot iespēju iedzīvotājiem automašīnas novietot tikai ierobežotā daudzumā. Šajā brīdī mēs vairāk neko nevaram paredzēt šajos grozījumos, bet mēs neesam šo problēmu aizmirsuši un mēs arī neuzskatām, ka tas ir nebūtisks jautājums.

**K. Āboliņa:** jautā, kāda ir tā Rīgas vēsturiskā pievilcība; kādēļ es cilvēkiem teiktu – nāciet dzīvot centrā, jo te ir labāk, te jūs variet lētāk dzīvot? Vēsturiskais centrs paliek tukšs, ļoti strauji neapdzīvots. Kas ir šo grozījumu punkts, vai grozījumu daļa, kas pasaka – nākat šeit, investējat - šeit būs labāk? Nevis kā investori – šeit jūs variet uzbūvēt autostāvvietu, bet kā cilvēki – nākat šeit dzīvot, jo šeit paliek aizvien tukšāk. Man ir sava koncepcija kā veidot centru.

**A.Kušķis:** atbild, ka katrā ziņā filozofiskās nostādnes – kāpēc cilvēki izvēlas, vai kāpēc būtu jāizvēlas dzīvot centrā – tā ir diezgan individuāla lieta. Mums jau ir paredzēta gājēju prioritāte, gājēju sistēmas veidošana, pakāpeniska uzlabošana, taču viens pats plānojums uzreiz nevar atrisināt pilnīgi visus tos jautājumus, kas atrodas pašvaldības pārziņā kopumā. Te ir arī Satiksmes departamenta loma attiecībā uz transporta ierobežojumiem. Šis dokuments piedāvā divas zonas perspektīvai transporta iebraukšanas ierobežošanai. Tas dod juridisku pamatu izstrādāt nākošos speciālos saistošos noteikumus, kad būs skaidrāka tuvākā nākotne par Vecrīgu. Mēs šobrīd nezinām, kāds varētu būt scenārijs un precīzi kādai teritorijai, tāpēc visa Vecrīgas teritorija ir apzīmēta kā tāda, kurā var ieviest šādus pasākumus. Lielākā daļa vēsturiskā centra kopā ar aizsardzības zonu Daugavas labajā krastā, gan ne kreisajā krastā, ir arī šāda te zona. Varbūt tālākā perspektīvā var runāt par ierobežojumiem iebraukt iekšpus dzelzceļa loka, kā tas līdzīgi ir Londonā vai Stokholmā. Šobrīd nav noteikta risinājuma, bet juridiskais pamats nākošajiem noteikumiem šeit tiek piedāvāts. Par dzīvošanu centrā - mēs atradīsim iespēju kā apzaļumot ielas un atjaunot stādījumus, kā to praktizē, piemēram, Amsterdamā, kur ielas ir šaurākas un inženierkomunikāciju ir vairāk.

**I.Purmale:** papildina, ka, protams, transports nāk komplektā ar koncepciju. Man ir aicinājums un lūgums - ja Jums ir sava koncepcija, tad, padalieties, lūdzu, ar mums.

**G.Grikmane:** informē, ka arhitektu savienības diskusijās parādījās dažas idejas, kas būtu pilnīgi droši realizējamas pat šajā stadijā. Šie priekšlikumi tiek gatavoti iesniegšanai Departamentam. Ņemot vērā pasaules pieredzi, ir dažnedažādi veidi kā veidot ielu profilus, piešķirot prioritāti gājējiem pat ielās, kas ir domātas mašīnām. Pašreiz noteikumos iestrādātie ielu profili izskatās nedaudz arhaiski. Rīgas vecie ielu profili bija ļoti līdzīgi tiem, kurus lieto šobrīd ārzemēs, kur ir ievērota gan vides pieejamības prasības, gan arī dod iespēju gājējiem atļauj izmantot ielu visā tās platumā kā publisko telpu, protams, norobežojot drošības koridoru autotransportam. Protams, ir jautājums arī par inženiertīklu koridoriem, kas šobrīd absolūti nekādā veidā neļauj izveidot apstādījumus Rīgas ielās. Parādās konteineru stādījumi un realitātē tas ir vienīgais iespējamais veids pie patreizējā plānojuma kāds tas Rīgā ir. Vēlreiz par autotransportu un stāvvietām. Praktisks jautājums: kura būtu tā struktūra, kas varētu koordinēt no Domes puses, piemēram situāciju, ja iekškvartālā tiek izbūvēta vai ierīkota autostāvvietā. Piemēru var minēt autostāvvietu Ģertrūdes ielā, kur nodega māja un pirms nedēļas parādījās Europark stāvvietā apmēram 50 mašīnām. Protams, jautājums, vai vispār ir izstrādāta analīze šai vietai? Tas netiek kontrolēts vai koordinēts - kādam no Domes puses struktūrām tas būtu jādarā.

**A.Kušķis:** pateicas par labu priekšlikumu. Ceram sagaidīt arī idejas ielu profiliem, jo tā ir tiešām diskutējama lieta. Tai pašā laikā liela loma ir Vēsturiskā centra padomei, kas ir diezgan konservatīva uz ielu profilu izmaiņām. Ar to es nedomāju, ka to nevajag darīt, vienkārši tā ir diskusija, kas ir jāveic, un šī gājēju telpa ir palielināma – katrā ziņā plānojums to pieļauj. Tur nav nekādu pretrunu, un mēs varam pārskatīt, uzlabot. Kas attiecas uz iekškvartālu autostāvvietām - mums ir jāuzņemas iniciatīva. Varētu būt tā, ja ir telpa publiski izmantojamai autostāvvietai iekškvartāla telpā, tad ir jēga pārveidot Ģertrūdes ielas profilu un atrast iespēju tur iestādīt kokus, lai atjaunotu ietvi un palielināt gājēju telpu. Pretējā gadījumā, šī lielā brauktuve, kur nestāvēs automašīnas, gājējiem tāpat nav vajadzīga.

**K. Āboliņa:** turpina par autostāvvietām. Vajadzētu izveidot indikatoru komplektu Rīgas vēsturiskajam centram, piemēram, par autostāvvietu kopējo skaitu, lai kaut kā kontrolētu. Un tad ir ļoti vienkārši kurā brīdī pateikt – stop, vairāk nebūs. Vajag kaut kādus robežas indikatorus, ar kuriem varētu sekot līdz.

**A.Saulevičs:** jautā par vēsturiskas ēkas renovāciju Doma laukumā; kāpēc priekšlikums ir noraidīts?

**A.Kušķis:** atbild, ka ir noteikumi, kas regulē šo renovāciju. Atteikuma iemeslu varētu izskatīt pieņemšanas laikā.

**E.Bērziņš:** jautā IVN novērtētājiem: vai jūs pieņemat, ka palielinoties transporta plūsmām arī piesārņojums paliek lielāks?

**A.Kāla:** atbild, ka pie apstādījumu teritorijām kā papildus izmantošana tiek noteikta šī iespēja būvēt pazemes autostāvvietas. Šeit neiet runa par to, cik plašs un daudzveidīgs ir autostāvvietu tīkls. Mēs runājam par konkrētu teritorijas veidu papildus izmantošanu, pie tam nevienā gadījumā nepasakot, ka šeit drīkst kaut ko darīt. Bet šie grozījumi paredz nosacījumus, ka tad, ja nāk priekšlikums šādā apstādījumu teritorijā tomēr pazemes autostāvvietu izveidot, tad kas ir jāņem vērā, lai konkrētu lēmumu par konkrētu teritoriju pieņemtu. Mēs runājam par saistošo noteikumu līmeni, nevis par konkrētu autostāvvietu izveidi. Par nosacījumiem. Līdz ar to, protams, šeit transporta analīze nav veikta, bet pirmais punkts, kas ir pie nosacījumiem, ir jāveic transporta analīze, izvērtējot visas transportlīdzekļu novietošanas alternatīvas apkārtējā teritorijā. Tātad – konkrēta izpēte par konkrēto teritoriju nāk līdz ar priekšlikumu.

**E.Bērziņš:** jautā, tātad jūs rekomendējat detalplānojumā veikt izpēti gaisa piesārņojumam, hidroloģijai, tādā veidā apgrūtinot detalplānošanu?

**A.Kāla:** atbild, ka tas nebija mūsu priekšlikums – tas nāca no Departamenta, un mēs atzinām – jā, tas ir adekvāts, lai novērstu ietekmes uz vidi konkrētajā teritorijā, ja šāds priekšlikums tiek izvērtēts.

**E.Bērziņš:** turpina jautāt, kādu ietekmi uz gaisa piesārņojumu atstās transporta attīstības tendences?

**A.Kāla:** atbild, ka top atsevišķa koncepcija un tas tiks vērtēts no šāda viedokļa, izstrādājot šo koncepciju. Grozījumi neietver nekāda veida gaisa koncepcijas izmaiņas vai piedāvājumu transporta attīstībai. Ja jūs jautājat man kā speciālistam – protams, bezizmešu transports to samazinātu. Alternatīvie automobiļi tikai sekmēs gaisa kvalitātes uzlabošanu centrā.

**I.Purmale:** papildina, ka uz šo brīdi ir aktuāla gaisa piesārņojuma rīcības programma, ko Dome ir izstrādājusi, taču tā, diemžēl, nav pilnvērtīga. Šobrīd ejam uz ministriju un piedalāmies darba grupā tieši par gaisa piesārņojuma rīcības programmas aktualizēšanu. Jāsaka, ka šis jautājums ir pat ļoti sarežģījies tādā ziņā, ka gaisa piesārņojuma dati ir ļoti nepilnīgi un nekvalitatīvi. Mēs īstenībā nemaz nezinām to situāciju, kāda ir pilsētas centrā. Tā, piemēram, lai aktualizēto šo rīcības programmu, konkrēti runājot par transportu, ir jāidentificē atsevišķi, konkrēti pasākumi, jo šībrīža programmā tie ir ļoti vispārīgi, un tie jāprioritizē. Arī ir jāsaprot, kāds būs kvantitatīvais pieņesums no katra šī pasākuma. Lai šo prioritizāciju veiktu, mums ir vajadzīga modelēšana, lai saprastu, kurš pasākums ir efektīvāks pret citu pasākumu, kuriem pasākumiem primāri būtu jāpiešķir līdzekļi.

**K.Āboliņa:** komentē, dati par gaisa kvalitāti ir. Gaisa monitoringa stacijas dati Valdemāra ielā skaidri parāda, ka izmeši tiek pārsniegti. Ja jūs runājat par paredzētajām monitoringa modelēšanām, tad tā ir atkal atlikšana uz dažiem gadiem, aizbildinoties ar modelēšanu. Jo ir pilnīgi un viennozīmīgi skaidrs, ka piesārņojumu var samazināt divos veidos: samazinot transporta intensitāti, vai samazinot iebraucošā transporta vienību daudzumu. Savukārt, vēsturiskā centra grozījumu plāns paredz pilnīgi pretējo Valdemāra ielā, kur izpētīt profilu no Stabu ielas līdz Elizabetes ielai, braucamā daļa tiek paplašināta, lai tur efektīvāk varētu braukt autotransports. Jūs nezināt, jūs aizbildināties, ka nevarat saskaitīt autos stāvvietas – to skaits tiek palielināts, vai samazināts, ka to individuāli vērtē. Un modelēšana – jūs tagad gribat sākt pētīt, ko darīt, ja jūs paredzat palielināt transporta intensitāti un iebraucošo automašīnu skaitu.

**I.Purmale:** atbild, ka grozījumos izmaiņas attiecībā uz transportu ir tik minimālas, cik vien var būt.

**A.Kušķis:** papildina par Valdemāra ielas profilu - tur nerodas nekāda jauna transporta josla šajā posmā, par ko konkrēti minējāt. Tur vienkārši tiek sadalīta ielas telpa - atbilstoši normatīviem, lai palielinātu drošību. Šīs ielas šis posms pagaidām ir vajadzīgs autosatiksmi. Līdz ar to, lai palielinātu drošību, brauktuvē ir paredzētas nelielas izmaiņas.

**I.Purmale:** papildina par gaisa monitoringu - Jūsu pieminētā monitoringa stacija tieši arī pierāda, ka šis modelis un zonu modelēšana, kas noteikta ar saistošajiem noteikumiem, ir nepareiza. Līdz ar to nepieciešami papildus pasākumi. Bet katrā ziņā tas nav tā, lai atliktu šo jautājumu – to mēs risināsim paralēli. Un visefektīvākais veids. kā jūs pieminējāt – vienkārši ierobežot transporta plūsmu centrā, droši vien paliek uz koncepciju, kur, īstenībā ir politiska izšķiršanās.

**A. Ločmanis:** komentē - mācību grāmatās arī raksta, ka raita transporta satiksme rada mazāku piesārņojumu, un ne vienmēr nozīmē to, ka mašīnu būs vairāk. Ja tās mašīnas stāv „korķī”, tad piesārņojums ir lielāks, nekā ja raiti izbrauc cauri. Un tur netiek radīta vēl viena jauna transporta josla.

**A.Skujiņa:** skaidro par paņēmieniem kā uzlabot gaisa kvalitāti: Tās ir zaļās krastmalas, par kurām jūsu projektā praktiski nav nekā un arī zaļās struktūras. Mums ir bijusi diskusija par zaļo struktūru Skanstes ielā, kas ir vienkārši izveidojama. Bet, patiesībā, nekā jau netiek darīts un vispār tiek aizmirsts.

**A.Kušķis:** atbild, ka visas vēsturiskā centra krastmalas ir sadalītas pa dažādiem krastmalu rekonstrukcijas un izbūves veidiem un tipiem. Šķēršļi arī tiek doti noteikumu pielikumā. Protams, tādā vietā kā bijusī Komjaunatnes krastmala šie pārveidojumi būs lēnāki, jo tā ir ļoti kompleksa vieta. Tur ir transports, tur ir esošs labiekārtojums, bet noteikumi paredz pat līdz 30% šajā krastmalas zonā apstādījumu izveidošanu. Pie tam mūsu 11. novembra krastmalas koncepcija paredz perspektīvā braucamo joslu samazināšanu un pārējo telpu izmantošanu ielu apstādījumu izvietojumam. Pamazām tas varētu pārtapt par krastmalu ar vietēja transporta joslu gar Vecrīgu. Ziemeļu šķērsojuma un Austrumu – Rietumu maģistrālēs arī tas notiek zināmā secībā un perspektīvā. Skanstes apkaimē jautājums nav slēgts, un mums ir grafiskas iestrādes Skanstes lokālplānojumam. Tas ir tāds eksperimentāls projekts, jo nav šobrīd valsts noteiktas lokālplānojumu izstrādāšanas procedūras. Bet, tikko tā būs noteikta, mums ir iecere turpināt Skanstes rajona detalizētu plānošanu - lokālplānojumu, kur viens no lielākajiem jautājumiem ir zaļumu struktūra. Zaļumu struktūra nenozīmē automātiski acīmredzamu zaļās krāsas īpatsvaru plānojuma lapā. Struktūra var būt noteikta ar dažādu noteikumu palīdzību – brīvās teritorijas rādītāju lielumu, ar to, kā šī teritorija ir jāiekārto un tamlīdzīgi.

**I. Rukšāne:** komentē par zaļumu struktūru - tā nav zaļumu un vides struktūra, bet tā ir zaļumu zona un apstādījumu struktūra. Par stāvvietām zem jaunajiem parkiem. Tas nav korekti to saukt par parku; tas ir jumta dārzs, un tam ir noteikta pilnīgi cita ekoloģiskā vērtība, kāda tā būtu parkam, kas aug dabiskā vidē.

**I.Purmale:** atbild, ka nav jau zem visa parka jābūt stāvvietai – kaut kādu daļu tā varētu aizņemt.

**L. Cimža:** jautā, vai saistošajā daļā ir ietverts publiskās ārtelpas skaidrojums?

**A.Kušķis:** atbild, ka nē, jo tas ir skaidrots Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības aizsardzības likumā, definējot, ka tā ir visiem pieejama telpa, pieejama publiski, brīvi, bez ierobežojumiem, neatkarīgi no tā, kā īpašumā tā atrodas. Noteikumos mums parādās dažādi aspekti: kā telpa ir jāiekārto un kā tā tiek izmantota: par ielām, gājēju ceļiem, par pagalmu labiekārtojumu, tai skaitā neapbūvējamajiem pagalmiem.

**K.Āboliņa:** jautā par topošā bīstamā objekta - minerālmēslu termināla Kundziņsalā aizsargjoslu.

**G. Jankovska-Galzone:** atbild, ka tas vēl tikai projektējas. Jā, tas ir akceptēts, bet riska programma vēl nav izstrādāta. Tam tiks dota B kategorijas piesārņojošās darbības atļauja, kad arī individuālais risks tiks aprēķināts un tiks arī noteikta aizsargjosla.

**K.Āboliņa:** jautā, kā tas var tikt būvēts, ja reāli atrodas „Mantes” naftas vada aizsardzības zonā, kur pēc normāliem noteikumiem tam nevarēs dot atļauju tad, kad tas jau būs uzbūvēts? Kur šeit ir kaut kāda atbildība?

**G. Jankovska-Galzone:** atbild, ka tad terminālis atradīsies riska zonā un nevarēs veikt savu darbību.



**I.Purmale:** papildina, ka īstenībā pilnīgi nelogiski, bet nu, laikam, tad tā arī sanāk. Tās teritorijas, kas mums ir plānojumā – tās ir esošajiem objektiem. Mēs nedodam būvatļaujas.

**K.Āboliņa:** jautā, kā to var atrisināt?

**G. Jankovska-Galzone:** atbild, ka Vides pārraudzības Valsts birojs ir vērtējis šos riskus, ietekmes uz vidi novērtējumu un ir uzskatījis, ka šāda darbība šajā vietā var atrasties, ņemot vērā visus blakus esošos objektus un vides riskus.

**K.Āboliņa:** jautā, tad kāda nozīme ir kaut kādam bīstamo objektu plānojumam, ja tajā neatspoguļo šādu objektu, kur ir skaidri zināms, ka tas būs?

**I.Purmale:** atbild, ka aizsargjoslu kartē ir šīs lielās zonas, bet konkrētam objektam, protams, ka nav. Mēs nevaram paredzēt, kur katrs izdomās kādu objektu uzbūvēt. Esošiem objektiem ir lielās aizsardzības zonas, kas pasaka, ka plānojot jaunu objektu ir jārēķinās ar jau esošajām. Es nevaru komentēt, kā tā situācija veidojas, bet principā plānojums jau nevar pateikt un izdomāt uz priekšu, kurā teritorijā kāds jaunu termināli izdomās būvēt.

**G.Grikmane:** jautā par jauktās apbūves teritorijām ar dzīvojamo funkciju, kur paredzēts pievienot arī ražošanas funkciju. Šis process tika novērtēts kā negatīvs. Vai tiešām tas būtu vērtējams kā negatīvs, un pēc kādiem kritērijiem. Pasaules prakse rāda, jo vairāk jauktas funkcijas tiek piešķirtas kaut kādā teritorijā, jo šī teritorija ir konkurētspējīgāka un arī attīstīties spējīgāka. Bez tam par centra atdzīvināšanu: ar ražošanas funkciju teritorijas izmantošanas noteikumos saprot arī kurpnieku darbnīcu.

**A.Kāla:** atbild, ka Latvijā normatīvie akti nosaka trokšņu robežlielumus, izejot no teritorijas lietošanas funkcijas. Līdz ar to, mainot teritorijai lietošanas funkciju, bet principā nemainot to, ka šeit ir dzīvojamās mājas, tiek izmainīts robežlielums, kas attiecas uz šo teritoriju. Līdz ar to mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijā noteikumi ir daudz stingrāki. Mēs šeit izmainām trokšņu robežlielumu. Līdz ar to tā saistība ir atkarīga no normatīvā regulējuma. Tie ir Ministru kabineta noteikumi – Vides Trokšņu pārvaldība.

**A.Kušķis:** papildina, ka negatīvā ietekme ir skatīta ekoloģiskās dzīves vides izpratnē. Bet, ja mēs skatāmies plašāk uz ietekmes uz vidi izpratni, kas ietver arī ekonomiskās lietas un kultūras mantojumu, tad mēs uzskatījām, ka pozitīva ir funkciju spektra paplašināšana, pakļaujot to stingrām izvērtēšanas procedūrām. Pozitīvā lieta ir tā, ka var palielināt nodarbinātības iespējas centrā. Tiešām, padarīt to dzīvīgāku un samazināt pārvietošanās nepieciešamību no mājām uz darbu kaut kur ārpus centra un otrādi.

**I.Purmale:** ierosina pāriet uz trešo sadaļu – viedokļi un debates

**Ž. Krauklis:** atklāj debates, pirmais jautājums - transporta risinājumi. Bez Zemgales tilta nevarēs dzīvot centrs, attīstoties kreisajam krastam. Tas ir pierādīts pirms gadiem 40, un to mēs redzam arī šodien. Mēs nevarēsim „palaist” bibliotēku, un nerunājot par universitātes centru un administratīvo funkciju pārcelšanu uz kreiso krastu bez Zemgales tilta uzbūvēšanas. Tad mēs atbrīvotu vecpilsētu pilnīgi no transporta, kas šodien ‘laužas’ uz Akmens tiltu. Zemgales tilta uzbūvēšanai jābūt pie dzelzceļa stacijas un jābeidzas aiz bibliotēkas. Tas jau ir vecajos plānos iekšā. Otrs jautājums par smilšu izskalošanu Daugavā. Padziļinot ostu, pēdējās smilšu atliekas tiks aizskalotas no tiltu balstiem un krastmalas nostiprinājuma apakšas. Daugava tika aizsprostota, agrāk smiltis, kas nāca pa Daugavu, aizpildīja to deficītu, ko paņēma jūra. Tad visi ozola balsti bija drošībā, aizsargāti. Šodien smiltis klāt vairs nenāk. Atļaut padziļināt Daugavu drīkst tikai tad, ja tās smiltis izbērs pie Doles salas. Trešais jautājums – Andrejsalā jūsu plānā es neredzu to 50m neapbūvējamo joslu gar krastmalu. Paskatoties jebkurā Baltijas jūras pilsētā, piejūras pilsētā, ir jābūt atstātai

vietai kruīza kuģiem. Cilvēkiem, kas atbrauc, nav interesanti izkāpt Ķīpsalā, viņiem ir interesanti izkāpt Rīgas centrā. Tas nozīmē, ka Andrejsalā jāievieš vismaz 50m aizsargzona šai te funkcijai. Nākošais jautājums par peldošo apbūvi. Vai mēs domājam, ka tie cilvēki, kas staigās pa zemi krastmalā, negribēs redzēt Daugavu visā tās plašumā? Tas nozīmē, ka vismaz posmā no Akmens tilta līdz Vanšu tiltam varētu būt tikai laivu piestātnes, kuras ir zemākas par pašreizējo krastmalas nostiprinājumu, lai nelaupītu cilvēkiem tos skatus uz kreiso krastu, un no kreisā krasta uz Vecrīgu. Nākošais jautājums par Stockman tirdzniecības centru un Vecrīgas jumtiem. Mēs vairs neredzam Vecrīgu – vizuāli mēs Vecrīgu redzam no tilta, un stacijas, bet tur arī ir veikali priekšā.

**A.Kublačovs:** turpina arhitektes Skujiņas aizsākto tēmu par publisko ārtelpu un apstādījumiem. Par to daudz diskutēts arī arhitektu savienībā. Tomēr man tīri labi patika, ka jūs atradāt risinājumu, kā atspoguļot šos apstādījumus un publisko ārtelpu gana eleganti, kas ir Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijā. Vienā pielikumā bija gana vienotā struktūrā, elementāri attēlots, uz kā bāzētos tālāk publiskās ārtelpas atspoguļošana. Tālāk gan nav saglabāta šī vienotā struktūra un elementārisms, uztveramība šajā detalizētajā RVC kartē. Otrs, kontekstā par jauno plānojumu un gaisa kvalitātes modelēšanu un transporta organizēšanu. Tomēr varbūt izdosies pārliecināt, ka ir šie diskriminējošie elementi, kurus var izmantot, un ar kuriem vismaz paspēlēties modeļu līmenī. Nevajag jau piespiest pieņemt tos trakos lēmums, ka tikai automašīnas ar konkrētu izmešu līmeni varētu iebraukt vēsturiskajā centrā, vai ir maksas zona, vai kas tamlīdzīgs, bet šos diskriminējošos elementus tomēr izspēlēt. Šīs ir tās lietas ar kurām var mēģināt paspēlēties vismaz diskusiju līmenī. Pašreiz tas neiet krastā, bet nāk pašvaldību vēlēšanas – tad, varbūt, arī kaut kas mainīsies. Tas tāds ieteikums uz priekšdienām. Un vēl, trešā lieta par SIVNu. Līdzīgi, kā kolēģi no Arhitektu savienības minēja šo it kā negatīvo jauktas izmantošanas teritorijā, bet tas ir tikai par šo kritēriju – troksni. Varbūt ir vērts uzskatāmāk uzrakstīt, ka jā, atsevišķi elementi nav negatīvi, bet summārais ir pozitīvs, tāpēc mēs šeit atsaucamies uz kādu konkrētu elementu. Kopumā jau nav tik bēdīgi un konceptuāli šī situācija tikai uzlabojas.

**G.Grikmane:** par publisko ārtelpu. Lai gan Kušķa kungs jau minēja, ka publiskās ārtelpas definīcija ir augstākstāvošajos normatīvajos aktos, tomēr pārskatot RVC, tieši paskaidrojuma rakstu un RTIAN, vairākas reizes šī definīcija parādās. Tomēr lietojums ir diezgan pretrunīgs, sākot ar to, ka pastāv divi termini – publiskā ārtelpa, kas viena ir cilvēkiem, otra - sarkanajās līnijās. Manuprāt, šo dokumentu galvenais mērķis ir definēt prioritātes, un būtu skaidri un gaiši jāpasaka, lai arī cik dokumentos tas nebūtu nepieciešams, vai tas ir Rīgas pilsētas plānojumā, vai RVC plānojumā, tad kam tas viss tiek taisīts. Šī publiskā ārtelpa, kurā jādominē cilvēkam un pārējais tiek pakļauts tam; kas ir tie kritēriji, saskaņā ar ko, kas tiek glabāts, attīstīts. Tās ir kaut kādas augstākas lietas, kurām jābūt saistošām un būtu jābūt skaidri nedefinētām. Tas šobrīd trūkst. Šobrīd saistoši ir tikai RTIAN un tā ir tā problēma, ka Rīgas domei tas ir saistošs, bet dabā tas īsti neizskatās. Un tā tad šīs te definīcijas trūkst, tās ir pretrunīgas. Es domāju, ka no mūsu puses būs priekšlikumi konkrēti kā, ko un kurā vietā savākt un sakārtot. Bet tad būtu arī ļoti svarīgi, izstrādājot jauno dokumentu, saskaņot šīs definīcijas dažādos dokumentos.

**J.Lejnieks:** ilustrācijai kolēģes Grikmanes izteiktajām pārdomām par publisko ārtelpu. Mēs visi zinām šo 12.-13. gadsimta pilsētas aizsardzības mūra fragmentu, kas ir kvartālā, ko robežo Meistaru, Mārstaļu iela un Krastmala. Tur bija tāda liela autostāvvietā, kur kādreiz bija mākslinieku namam projekts, kas sāk realizēties, bet netika trūpināts. Tas ir privāts gruntsgabals. Šīs fragments ir vērtīgs kā publiskās

ārtelpas pievilcības objekts un šādā situācijā es tomēr gribētu detalizēt šo prasību. Publiskā ārtelpa nav tikai laukums un iela, tas viss, bet arī, faktiski, ka tā ir pieeja kādam vērtīgam objektam

**E.Bērziņš:** papildina, varbūt, ka mums vajadzētu runāt par „atklāto pilsētas telpu”. Būtībā visu nosaka īpašums. Bet cik nozīmīga pilsētai ir privātā atklātā telpa. Un tie lielākā mērā iedzīvotājiem ir dzīvojamie rajoni, teritorijas starp mājām, varētu izstrādāt instrumentus, kas veicinātu to.

**G.Grikmane:** turpinot diskusijas par publisko telpu, vai arī ārtelpu. Runājot saistībā ar kultūrvēsturiskajām vērtībām, par ko pamatā runā RVC aizsardzības un attīstības plāns, nosakot kādas konkrētas ēkas vērtību, būtu obligāti jāņem vērā ēkas ietekme uz apkārtējo vidi, uz publisko ārtelpu. Un arī otrādi – publiskās ārtelpas ietekme uz šo ēku. Tas būtu ņemams vērā Lienes ielas un strādnieku Rīgas rajona kontekstā, kur atsevišķām ēkām vērtības nav, bet publiskās ārtelpas uztveramība, tās veidols ir šī vērtība. Un nevis atsevišķa ēka. Tā ir simbioze, tā nav ēka pati par sevi, kā stils, augstums vai materiāls, vai pieminekļis. Cilvēks to publiski lieto jau ar to vien, ka viņš redz to.

**J.Lejnieks:** pauž savu viedokli par ēku, kas ir gar Kungu ielu - tur ir maza privāta strupceļa ieliņa, kur sākotnēji bija paredzēta publiskā telpa. Vajadzētu paredzēt attīstības plānā izslēgt principā tādu iespēju, ka viena kvartāla robežās tiek slēgta publiska ārtelpa, kļūstot par dažu dzīvokļu īpašnieku vai īrnieku privātu telpu, respektīvi, neļaut īpašniekam paredzēt situāciju, ka „tā ir mana iela, es par to maksāju nodokļus, es pats viņu uzbūvēju un tagad es slēdzu to ciet”.

**I. Purmale** noslēdz tikšanos: sabiedriskā apspriešana turpinās līdz 22. augustam. Šo ceturtdien notiks tikšanās ar nevalstiskajām organizācijām. Jūsu vēlmes un ar visiem pārējiem interesentiem, vai ir kādi jautājumi, vai vēlmes šīs sabiedriskās apspriešanas ietvaros - var nākt uz šīm sanāksmēm, saņemt idejas un priekšlikumus turpmākajam darbam. Kopā skatīsimies, lai ar šo plānojumu savu iespēju robežās padarītu centru pievilcīgāku, lai visam ir arī pievienotā vērtība. Vēlāk runāsim plašāk par plānojuma izstrādi jau plašākā kontekstā. Cerams, ka kaut kas būs pavirzījies arī par gaisa piesārņojuma rīcības programmas veidošanu un īstenošanu. Varbūt arī koncepcija būs gatava ar konkrētiem pasākumiem kur mēs tad arī varēsim painformēt, kā mums veicās.

Sēde noslēdzas plkst. 19:00

Protokola pielikumā:

1. sēdes dalībnieku saraksts uz 3 lp.

**Sēdi vadīja:**

**Ilze Purmale**

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

**Sēdi protokolēja:**

**Ilze Jankovska**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta  
Pilsētvides attīstības pārvaldes  
Pilsētvides plānošanas nodaļas teritorijas plānotāja  
tālr.67105471