RĪGAS PUBLISKĀS ĀRTELPAS UN PILSĒTVIDES KOMISIJA

Rātslaukums 1, Rīga, LV-1539, tālrunis 26446757, e-pasts: alija.turlaja@riga.lv

Sēdes protokols

Rīgā

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 13.01.2021. |  | Nr. 2 |

Sēde tiek atklāta plkst. 10.00 (sēde notiek attālināti MS Teams platformā)

Sēdi vada Rīgas publiskās ārtelpas un pilsētvides komisijas priekšsēdētāja Alija Turlaja

Sēdi protokolē Rīgas domes Sekretariāta Dokumentu noformēšanas nodaļas galvenais referents Edmunds Frīdvalds

Sēdē attālināti piedalās komisijas locekļi:

Justīne Panteļējeva – Rīgas domes deputāte

Inese Andersone – Rīgas domes deputāte

Ivars Drulle – Rīgas domes deputāts

Jurģis Klotiņš – Rīgas domes deputāts

Valters Bergs – Rīgas domes deputāts

Juris Radzevičs – Rīgas domes deputāts

Sēdē nepiedalās:

Andrejs Kameņeckis – Rīgas domes deputāts

Sēdē piedalās uzaicinātās personas:

Māra Liepa-Zemeša – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes Teritorijas plānojuma nodaļas vadītāja, pārvaldes vadītāja vietnieka p.i.

Aigars Kušķis – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Pilsētvides attīstības pārvaldes eksperts Rīgas vēsturiskā centra UNESCO Pasaules mantojuma pārvaldības plānošanas jautājumos

#### Oksana Dumpe – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības pārvaldes vadītāja

Linda Denefelde – [Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta](https://www.facebook.com/RDPilsetasattistibasdepartaments/?eid=ARDiHZGr1Y1tqY_dj-3hmvao4cYy1jCjudi6Rg7VRsiFPQTLBqqLoV8R_mHGVgzGAeOxGUR0hzlOR_xD&timeline_context_item_type=intro_card_work&timeline_context_item_source=1173648902&fref=tag) Stratēģiskās plānošanas nodaļas vadītāja

#### Guntars Ruskuls – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Stratēģiskās vadības pārvaldes vadītājs

Katrīna Miška-Idū – [Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta](https://www.facebook.com/RDPilsetasattistibasdepartaments/?eid=ARDiHZGr1Y1tqY_dj-3hmvao4cYy1jCjudi6Rg7VRsiFPQTLBqqLoV8R_mHGVgzGAeOxGUR0hzlOR_xD&timeline_context_item_type=intro_card_work&timeline_context_item_source=1173648902&fref=tag) Stratēģiskās plānošanas nodaļas speciāliste

Valdis Dombrovskis – Rīgas pilsētas būvvaldes Pilsētvides dizaina pārvaldes vadītājs

Renāte Prancāne – Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departamenta direktora padomniece kultūras jautājumos

Mārtiņš Slimbahs – Rīgas domes Satiksmes departamenta Plānošanas un projektēšanas organizēšanas nodaļas vadītāja p. i.

Rudīte Reveliņa – Rīgas domes Satiksmes departamenta Satiksmes organizācijas un projektu vadības pārvaldes priekšniece

Selīna Vancāne – Rīgas domes deputāte

Laine Rodziņa – Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centra metodikas nodaļas projektu vadītāja

Andris Lišmanis – Rīgas domes Apmeklētāju pieņemšanas centra metodikas nodaļas projektu vadītājs

Toms Krilovs – Rīgas Centra attīstības biedrības pārstāvis

Jānis Aufmanis – Rīgas Centra attīstības biedrības pārstāvis

Zanda Treimane – Rīgas pilsētas arhitekta biroja direktora vietniece

Laura Kļaviņa – Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Projektu vadības pārvaldes Projektu nodaļas Projektu ieviešanas grupas galvenā projektu vadītāja

Līga Ribicka – Rīgas domes Kultūras, Izglītības un sporta departamenta Kultūras pārvaldes Kultūras projektu un pasākumu nodaļas projektu vadītāja

Ilona Platonova – Rīgas domes Sekretariāta Deputātu darbības nodrošināšanas nodaļas galvenā referente

Jānis Meirāns – Rīgas Domes priekšsēdētāja vietnieka padomnieks transporta un infrastruktūras jautājumos

Eva Juhņēviča – Rīgas Tūrisma Attīstības biroja valdes locekle

Sēdes darba kārtība

1. Tērbatas ielas izvērtējums

2. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas (RVC un tā AZ) plānojuma risinājumi gājējiem draudzīgas pilsētvides veidošanā

3. Citi jautājumi un tēmas, nākamo darbu plānošana

A. Turlaja izziņo sēdes darba kārtību un pirms sēdes sākšanas lūdz Satiksmes departamentu nodrošināt regulāru tā pārstāvja klātbūtne komisijas sēdēs, ņemot vērā, ka izskatāmie jautājumi visbiežāk būs saistīti ar satiksmes un transporta nozari. Aicina M. Liepu-Zemešu un A. Kušķi prezentēt viņu kopīgi sagatavoto materiālu par par Rīgas pilsētvidē veiktajiem eksperimentiem un plānošanas dokumentiem.

1. § Tērbatas ielas izvērtējums

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

M. Liepa-Zemeša

M. Liepa-Zemeša ziņo par Tērbatas ielas eksperimenta ietvaros veiktajiem pētījumiem, tā norises gaitu un izdarītajiem secinājumiem, vīziju par nākotnē iecerētajiem eksperimentiem.

Viņa informē, ka 2020. gadā īstenoti trīs vienas dienas pasākumi, slēdzot atsevišķas Rīgas centra ielas autotransporta satiksmei. Pētījumi veikti Tērbatas ielas ekesperimentam, kas atšķirībā no citiem minētajiem ilga vienu mēnesi, ļaujot izdarīt virkni novērojumu un secinājumu. Min to, ka pašlaik turpinās A. Čaka velojoslas eksperiments, kura laikā datu ieguvi nodrošina Rīgas domes Satiksmes departaments. Izsaka pateicību valsts, pašvaldības un nevalstiskajām organizācijām, kas palīdzējušas pētījuma autoriem, veicot datu ieguvi.

Slēdzot Tērbatas ielu, veikti pilsētvides novērojumi, socioloģiskā aptauja un iegūti statistikas dati. Informācija par iegūtajiem datiem pieejama Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta mājaslapā.

Pēc Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma Latvijas Universitāte ir veikusi socioloģisko aptauju, lai noskaidrotu sabiedrības viedokli par Tērbatas ielu kā gājēju ielu un līdzīgiem eksperimentiem pilsētvidē. Tāpat apzināta iedzīvotāju paradumu maiņa eksperimenta laikā.

Rīgas pilsētas būvvalde eksperimenta ietvaros Tērbatas ielā veikusi arī gaisa kvalitātes monitoringu u.c. datu ieguvi no tur uzstādītā sensora. Sadarbībā ar Tūrisma attīstības biroju būvvalde sagatavojusi apkopojumu par uzņēmumiem, to veidiem.

Pēc Pilsētas attīstības departamenta iniciatīvas uzsākts pētījums par uzņēmumu finanšu rādītāju dinamiku, taču nepieciešamos datus nav izdevies gūt, ņemot vērā uzņēmēju zemo atsaucību.

“Rīgas satiksme” apkopojusi datus par sabiedriskā transporta, kā arī autotransporta stāvvietu noslogojumu laika periodā līdz oktobrim.

RTU Arhitektūras fakultātes studenti sadarbībā ar “Rīgas meži” veikuši pētījumu par apzaļumojumu pilsētvidē.

No Rīgas pašvaldības policijas pieprasīta un saņemta informācija par pārkāpumiem Tērbatas ielā un tās apkārtnē. Savukārt Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests sniedzis informāciju par izsaukumiem publiskās vietās. Visi dati apkopoti par laika periodu no 1. maija līdz 31. oktobrim.

Lai būtu iespējams veikt salīdzinājumu, atsevišķi dati iegūti arī par 2019. gada vasaru.

Pilsētas attīstības mājaslapā publicēts Satiksmes departamenta apkopojums par satiksmes plūsmām.

Izmantojot Rīgas pilsētas pašvaldības un valsts policijas, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Latvijas transportlīdzekļu apdrošināšanas biroja sniegtos datus, izveidotas ģeogrāfiski piesaistītas datu bāzes, kuras publicētas Pilsētas attīstības departamenta mājaslapā un sniedz informāciju par konkrētās vietās konstatētajiem gadījumiem.

Izvērtējot apkopotos datus, pašlaik secināts, ka izmaiņas ir nelielas – 5% apjomā, bet detalizētāki secinājumi varētu tikt izdarīti pēc detalizētākas šo datu izpētes.

Pēc Pilsētas attīstības departamenta lūguma Latvijas Universitāte veikusi aptauju par pilsētas vasaras projektu Tērbatas ielā, bet SIA “Jaunrades laboratorija” izstrādājusi antropoloģisko novērojumu pētījumu.

Pētījumu rezultātā noskaidrots, ka populāras bijušas eksperimenta laikā Tērbatas ielā izveidotās zaļās zonas. Kopumā stacionārās aktivitātes eksperimenta laikā pieaugušas pat līdz99 reizēm. Ievērojami palielinājies āra kafejnīcu apmeklējums.

Apmēram 80% aptaujāto uzņēmēju norādījuši, ka viņu peļņa eksperimenta laikā saglabājusies nemainīga vai nedaudz palielinājusies.

Intensīvāks Tērbatas ielas izmantojums konstatēts darba dienās.

Vairāk nekā puse aptaujāto norādījuši, ka eksperimenta laikā Tērbatas ielu apmeklējuši biežāk, savukārt 5% aptaujāto ielu apmeklējuši retāk tur notiekošā eksperimenta dēļ.

Noskaidrota arī ielas funkcionalitāte eksperimenta laikā – centram tuvākie ielas posmi izmantoti uzturēšanās funkcijai, bet tālākie galvenokārt pārvietošanās vajadzībām. Savukārt, veicot novērojumus ikdienas situācijā, secināts, ka Tērbatas ielas posms, sākot no Ģertrūdes ielas, aktivāk tiek izmantots autotransporta vajadzībām.

Balstoties uz vispārīgiem aprēķiniem, izdarīts secinājums par to, ka tikai apmēram 2% no automašīnām, kas pārvietojas pa Tērbatas ielu, ir prioritārs galamērķis tieši Tērbatas ielā. Vismazāk Tērbatas iela izmantota, lai pārvietotos ar velosipēdu vai sabiedrisko transportu, kā iemeslu minot nesakārtoto infrastruktūru.

Vairums aptaujāto apmeklētāju slēgto Tērbatas ielu raksturojuši pozitīvi. Aptaujātie apmeklētāji uzsvēruši, ka slēgtajā ielā pietrūcis pasākumu, mūzikas, ēdināšanas vietu un tualešu. Savukārt Tērbatas ielas iedzīvotāji viskritiskāk vērtējuši troksni, satiksmes organizāciju un policijas trūkumu naktīs. Visbiežāk ar ielas slēgšanu neapmierinātību izteikuši aptaujātie 50–60 gadu vecuma grupā, galvenokārt ielas iedzīvotāji.

R. Reveliņa jautā, cik stāvvietu izveidots Tērbatas ielas eksperimenta laikā.

M. Slimbahs atbild, ka tikušas izveidotas 12 papildu stāvvietas preču piegādei, no kurām astoņas saglabātas arī pēc eksperimenta slēgšanas.

M. Liepiņa-Zemeša turpina prezentāciju. Viņa informē, ka lielākā daļa aptaujāto eksperimentu vērtējuši pozitīvi, raksturojot pieredzi galvenokārt emocionāli iekrāsotiem jēdzieniem. Sabiedrībā kopumā vērojams pieprasījums pēc ērtas gājēju infrastruktūras. Kā ieguvumu, atbrīvojot ielas no autotransporta, iedzīvotāji min zaļāku, pilsētniekiem draudzīgāku pilsētvidi, iespēju atpūsties, socializēties. Negatīvo vērtējumu apkopojumā dominē satiksmes apgrūtinājums, ielas nepiemērotība gājējiem, risks, ka varētu samazināties uzņēmēju ienākumi.

Pētījumā vērtēta arī pašvaldības komunikācija attiecībā uz vasaras ielu projektiem un secināts, ka to vēlams pilnveidot.

Vēlmi attīstīt Tērbatas ielu kā gājēju ielu pašvaldība izteikusi arī 2010. gadā. SKDS veiktās aptaujas dati liecina, ka iedzīvotāju attieksme pret šo ieceri desmit gadu laikā faktiski nav mainījusies vai nedaudz pieaugusi negatīva attieksme atsevišķās aptaujāto grupās.

2. § RVC un tā AZ plānojuma risinājumi gājējiem

draudzīgas pilsētvides veidošanā

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

A. Kušķis

A. Kušķis atkārto jau minēto, ka iniciatīva veidot gājēju ielas ārpus Vecrīgas pilsētas pašvaldībā pastāv kopš 2010. gada. Jau tad Pilsētas attīstības departaments sadarbībā ar Satiksmes departamentu sākuši veidot iestrādes šī jautājuma padziļinātai izpētei, bet “E. Daniševska” birojs veicis pētījumu par to, kura no centra ielām būtu piemērotāka gājēju ielas izveidei. Secināts, ka tas uzlabotu iedzīvotāju un pilsētnieku dzīves kvalitāti, taču vienlaikus radītu negatīvu ietekmi attiecībā uz transporta satiksmi, radot sastrēgumus un palielinot satiksmes intensitāti citās ielās. Darba procesā ieteikti arī iespējamie risinājumi negatīvo faktoru novēršanai.

2011. gadā detalizētāku pētījumu un analīzi veicis SIA “Imink” sadarbībā ar SIA “Projektēšanas birojs KTA” un akciju sabiedrību “TSI”. Arī šī pētījuma rezultātā aktualizēta nepieciešamība efektīvi sakārtot satiksmes infrastruktūru, veidojot gājēju ielas posmu Tērbatas ielā. Vairāku institūciju eksperti uzsvēruši Tērbatas ielas bruģa saglabāšanas nepieciešamību, norādot uz tā izcilo vērtību kā no kultūras vēstures, tā arī estētiskā viedokļa.

No minētajām institūcijām saņemts arī ieteikums izveidot Tērbatas ielas metu konkursu, lai noskaidrotu labākos risinājumus, pārveidojot to par gājēju ielu, kā arī izstrādāt iespējamo ieguvumu un zaudējumu aplēses.

Īpaša uzmanība pievērsta tam, kā efektīvi organizēt velosatiksmi gājēju ielā. Kā viens no izvērtējamiem risinājumiem minēta veloceliņu izveide, lai novērstu apdraudējumu gājēju satiksmei.

2013. gadā pēc Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma pētījumu veikusi SIA “Solvers”. Tā mērķis bijis tematiskā plānojuma izstrāde visam Rīgas vēsturiskajam centram un tā aizsardzības zonām publiskās ārtelpas attīstības kontekstā. Procesā detalizēti tika vērtēta ielu seguma kvalitāte un īpatnības, auto, velo un sabiedriskā transporta intensitāte. Analizējot situāciju Tērbatas ielā kritiski vērtēts vienīgi posms starp Lāčplēša ielu un Ģertrūdes ielu, kur sastrēgumstundās gājēju plūsmas apkalpes līmenis ievērojami pazeminās. Konstatēts, ka gājēju plūsmas mobilitāti ietekmē ne tikai gājēju blīvums, bet arī tādi faktori kā dažādi ēku izvirzījumi, pakāpieni u. tml.

2014. gadā analizētas arī vairākas versijas gājēju ceļa izveidei virzienā no Vecrīgas uz līdz Tērbatas ielai. Veikta tādu publiskās ārtelpas objektu kā parki un skvēri detalizēta analīze.

2015. gadā Pilsētas attīstības departamenta uzdevumā SIA “Zala Landscape Architecture” un SIA “Mantojums” veica pētījumu Rīgas vēsturiskā centra publiskās ārtelpas tematiskā plānojuma izstrādes vajadzībām. Procesa ietvaros meklēti risinājumi, kā iegūt papildu platības gājēju daļas paplašināšanai. Plānojot iespēju Tērbatas ielu pārveidot par gājēju ielu, ieteikts ņemt vērā apstākli, ka šajā ielā koncentrētas daudzas atšķirīgas funkcijas.

Runājot par plānošanas dokumentiem, A. Kušķis uzsver, ka publisko ārtelpu, veido ne tikai ielas, bet arī tajās un to tuvumā esošo objektu tīkls – laukumi, apstādījumi, ūdenstilpnes u. tml. Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas iedibināto mobilitātes principu priekšrocība pilsētā paredzēta gājējiem. A. Kušķis uzsver nepieciešamību praksē šo principu realizēt, izstrādājot sabalansētus un pārdomātus risinājumus, lai novērstu iespējamās satiksmes problēmas, kādas varētu rasties, ievērojot gājējiem piešķirtās priekšrocības. Norāda arī uz to, ka gājēju prioritāte iestrādāta arī 2013. gadā grozītajā Rīgas vēsturiskā centra plānojumā, paredzot ierīkot platākas ietves, samazinot satiksmes ātrumu brauktuvēs, kas ir paralēlas vai šķērso gājēju plūsmu, sadalot gājēju un transporta plūsu laikā un telpā u. tml.

Norāda uz to, līdz šim plānošanas dokumentos izvirzītie uzdevumi īstenoti nepilnīgi. Kā piemēru min Torņa ielu, Kaļķu ielu un Vaļņu ielu, no kurām vienīgi Torņa iela šobrīd uzskatāma par gājēju ielas kritērijiem atbilstošāko.

Tāpat plānojumā paredzēts veidot ne tikai gājēju, bet arī ielas ar citu funkciju, radot organiski saistītu ielu tīklu.

Runājot par gājēju ielas kritērijiem A. Kušķis kā pirmo min nepieciešamību pamatot to gājēju ielu nepieciešamību vispār. Kā gājēju ielas funkcijai piemērotākajām viņš uzskaita tirdzniecības ielas, gājēju tranzītu ceļus, rekreācijas ielas, autentiskus vēsturiskās vides fragmentus u. tml.

Kā efektīvi funkcionējošas gājēju ielas kritēriji tiek minētas nozīmīgas ielas profilu un satiksmes organizācijas izmaiņas, prasībām atbilstošs autostāvvietu izvietojums, piesaistes objekti, gājējiem ērts ielas segums, kā arī daudzveidīgas izklaides un atpūtas iespējas.

Strauji ieviest braucamās daļas un gājēju ietves telpisko attiecību izmaiņas kavē nepieciešamība šādas pārveides gadījumā veikt arī apakšzemes komunikāciju pārbūvi.

Paralēli gājēju ielām plānojumā paredzēta arī ielu ar prioritāti gājējiem izveidi, šajās ielās saglabājot arī autotransporta satiksmi. Lai sabalansētu gājēju un satiksmes plūsmu, jāveic virkne pasākumu – ātruma ierobežojumi autotransportam, luksoforu režīma maiņa, paceltu krustojumu izveidošana, platākas un labiekārtotas ietves. Zināmu daļu no šiem kritērijiem līdz šim mēģināts ieviest K. Barona ielā, kurā plānots arī turpmāk attīstīt šīs tendences virzību.

Runājot par Tērbatas ielu, A. Kušķis norāda, ka jau plānošanas dokumentos tā paredzēta kā iela ar prioritāti gājējiem. No plānotāju viedokļa raugoties, plānojumā paredzētās izmaiņas ir pietiekamas, pilnveidojot vai no jauna iestrādājot atsevišķas nianses. A. Kušķis min arī faktorus, kas pagaidām kavē Tērbatas ielas pilnīgu pārveidi par gājēju ielu, tajā skaitā arī izmaksas, kuras ir ievērojami zemākas, ja pagaidu variantā tiek plānota iela ar gājēju prioritāti, pilnībā to nepārveidojot par gājēju ielu.

Kā būtisku faktoru min pēdējā laikā arvien pieaugošo iedzīvotāju atbalstu gājēju ielu un gājēju telpas attīstībai pilsētā.

Līdzšinējo eksperimentu uzskaitījumā līdz šim dominē kampaņveidīgi vienas dienas pasākumi, slēdzot ielu, kas pilnībā neatbilst plānotajām izmaiņām, tādēļ par veiksmīgāko eksperimentu uzskatāma Tērbatas ielas slēgšana, kas ļāvusi veikt novērojumus un secinājumus ilgākā laika posmā un uzskatāma par paraugu tālākai gājēju telpas plānošanai un izveidei.

Pilnvertīgākai līdzīgu eksperimentu veikšanai nākotnē nepieciešama rūpīgāka situācijas izpēte un novērtējums. Nepieciešama padziļināta diskusija ar slēgšanai paredzēto ielu iedzīvotājiem un tur strādājošajiem uzņēmējumiem. Vairāk ekspluatējami slēgto ielu ēku pirmie stāvi, padarot tos atraktīvākus.

A. Turlaja izsaka pateicību par ziņojumu.

3. § Citi jautājumi un tēmas, nākamo darbu plānošana

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

J. Panteļējeva atzinīgi vērtē Pilsētas attīstības departamenta speciālistu veikto darbu, kura rezultāti skaidrāk definē plānošanas kritērijus, tādējādi atvieglojot līdzīgu projektu realizāciju tuvākajā perspektīvā. Viņa informē, ka tiek veiktas daudzas aktivitātes, lai noskaidrotu, kā efektīvi novērst līdz šim kavējošos faktorus, kā piemēram, iespēju nokļūt Rīgas centrā, neizmantojot autotransportu. Izsaka cerību, ka tuvākajā termiņā Rīgas vēsturiskajā centrā vairākas ielas tiks atslogotas no autotransporta. J. Panteļējeva min to, ka pašlaik norit darbs arī pie jauna lokālplānojuma (RVC un tā AZ lokālplānojums) izstrādes, un jautā, kadas ir iespējas izmantot jau gūto pieredzi, veicot līdzīgus eksperimentus 2021. gada vasarā, kas ļautu atjaunot Covid krīzes izraisīto krīzi uzņēmējdarbībā, kā arī gājēju aktivitātē. Tāpat viņa jautā, vai plānots šajā kontekstā veikt līdzīgus eksperimentus citās pilsētas ielās un interesējas, vai atsevišķos gadījumos par šādu projektu ierosmi nevarētu kalpot arī fakts, ka vasarā ievērojami atslogota autotransporta satiksme.

A. Kušķis atbild, ka jaunais lokālplānojums tuvākajā laikā vēl nav gaidāms, jo pieaugot ieinteresēto pušu iesaistei, šāda plāna izstrāde kļuvusi komplicētāka un laikietilpīgāka. Taču aktuālos jautājumus testēt iespējams izstrādē jau esošā tematiskā plānojuma ietvaros, kas saistošs visām Rīgas domes institūcijām. Diskusiju gaitā ieskicētas idejas gaidāmajām izmaiņām Ģertrūdes ielā, kuras ierosinājusi Rīgas Centra attīstības biedrība. Plānošanas gaitā apspriesta iespēja pārveidot Inženieru ielu par ielu ar prioritāti gājējiem, ņemot vērā to, ka tā ir būtisks posms gājēju maršrutā, kas savieno centru un Vecrīgu, šķērsojot Vērmanes dārzu. Taču kā prioritāte joprojām saglabājas Tērbatas ielas pārveide, definējot precīzāku mērķi šī projekta īstenošanai. Apkopojami un izvērtējami arī Čaka ielas eksperimentā pašlaik jau pieejamie dati.

M. Liepa-Zemeša uzsver, ka eksperiments nav uzskatāms par pašmērķi, bet vienīgi par instrumentu datu iegūšanai un vēlamā rezultāta analizēšanai. Viņa min, ka pirms diviem gadiem izskatītā iespēja no tranzīta autotransporta atbrīvot K. Barona ielu, joprojām uzskatāma par aktuālu.

R. Reveliņa nosauc apstākļus, kādēļ 2020. gadā eksperimentiem tikušas izvēlētas Tērbatas iela, Ģertrūdes iela un Blaumaņa iela, nevis K. Barona iela. Diskutējot par ielām, kas būtu slēgtas autotransportam nedēļas nogalēs, bet vēlāk arī uz mēnesi, galvenā iebilde saņemta no Valsts policijas, kura kā obligātu nosacījumu minēja nepieciešamību drošības nolūkos izvietot norobežojošus objektus gar tramvaja sliedēm.

A. Turlaja sola ņemt vērā un arī turpmāk izskatīt R. Reveliņas aktualizēto problēmu. Uzsver, ka ņemot vērā jau veikto pētījumu apjomu, būtu jādiskutē par to, kā pētījumu rezultātā iegūto informāciju īstenot praksē. Norāda uz to, ka neraugoties uz notikušajām diskusijām un pētījumiem, joprojam par pilnvērtīgu gājēju telpu nav pārveidota neviena pilsētas daļa, kā kavēkli minot nesakārtotos autostāvvietu un piegādes atļauju jautājumu. Pilnībā šo funkciju nepilda arī Vecrīga. Atzinīgi vērtē to, ka plānotāju uzmanība fokusēta uz ielām ar gājēju prioritāti. Aicina apzināt bez prezentācijā jau minētajiem vēl arī citus priekšnoteikumus, kas padarītu šīs ielas ērtākas gājējiem. A. Turlaja aicina, ņemot vērā jau rīcībā esošos datus, vienoties par to, kurās ielās pielietojami visi iespējamie dizaina principi, vidējā termiņā noskaidrot, kas būtu veicams no satiksmes organizēšanas viedokļa. Vēlas dzirdēt speciālistu viedokli par to, kas šī mērķa drīzākai sasniegšanai būtu paveicams jau šobrīd.

A. Kušķis komentē, ka jau tiek veikti darbi saskaņā ar izstrādē esošo tematisko plānojumu, taču piebilst, ka tas ir laikietilpīgs process, kura rezultāti varētu būt sagaidāmi apmēram pēc pieciem gadiem. Lai izvērtētu prioritātes ielu funkciju pārveidei, būtu nepieciešams pilnīgāks to ielu saraksts, kurās iespējams veikt šos pārveides darbus. Tāpat jāapzina šo ielu un objektu sasaiste ar ārpuscentra teritoriju un jāņem vērā, cik apjomīgi apakšzemes komunikāciju darbi paredzami katrā no konkrētajiem objektiem.

A. Turlaja jautā, vai ir apzināti arī punkti, kuros gājēju pārvietošanās ir īpaši apgrūtināta. Kā piemēru viņa min Dzirnavu ielas posmu no Valdemāra ielas līdz Brīvības ielai. Viņa interesējas, vai vismaz dažos no tiem būtu iespējams veikt uzlabojumus jau tuvākajā laikā, piemēram, likvidējot dažas autostāvvietas, lai paplašinātu gājēju telpu un uzlabotu tās kvalitāti.

M. Liepa-Zemeša pauž viedokli, ka būtu jāpārskata spēkā esošais plānojums, jo situācija ievērojami mainījusies kopš tā izstrādes. Viņas ieskatā vispirms būtu jāapkopo profesionāļu viedokļi, kā nākamo posmu paredzot sabiedrības iesaisti. Viņa informē, ka departaments jau izstrādājis platformu, kurā ikvienam interesentam būs dota iespēja norādīt kartē problemātiskās vietas, kurām vēlams pievērst pastiprinātu pašvaldības uzmanību.

A. Turlaja lūdz pēc sēdes sniegt detalizētāku informāciju par šo platformu.

J. Klotiņš pauž atbalstu gājēju ielu izveidei. Viņš aicina turpmāko eksperimentu gaitā vairāk respektēt slēgto ielu iedzīvotāju viedokli un iebildumus. Izsaka ierosinājumu, veicot Ģertrūdes ielas posma pārveidi, ņemt vērā tās specifiku, kura ir pilnīgi atšķirīga no Tērbatas ielas pieredzes, minot, ka tas ļautu sasniegt rezultātu, kas būtu pieņemams arī tiem, kuriem dažādu apstākļu dēļ pārvietošanās ar automobili Ģertrūdes ielā ir nepieciešama. Vērš uzmanību arī uz Vecrīgu, kuru vēlams padarīt draudzīgāku gājējiem, īpaši vasaras sezonā. Aicina pārskatīt esošo transporta regulējumu Vecrīgā.

J. Panteļējeva piekrīt, ka vairāk būtu jāuzklausa arī slēgto ielu iedzīvotāju viedoklis. Aicina izstrādāt efektīvu komunikāciju starp pašvaldību, iedzīvotājiem, uzņēmējiem, izveidot datu bāzi iegūtās informācijas apkopošanai. Viņa jautā, vai šāda datu bāze izveidota jau Tērbatas ielas eksperimenta rezultātu apkopošanai, kas būtu izmantojami dialogā ar sabiedrību.

M. Liepa-Zemeša atbild, ka šādas datu bāzes pagaidām nav. Viņa informē, ka Rīgas pilsētas būvvalde sadarbībā ar Tūrisma attīstības biroju aptaujājusi Tērbatas ielā strādājošos uzņēmējus. Savukārt Pilsētas attīstības departaments aptaujājis Tērbatas ielas iedzīvotājus un uzņēmējus, vai tie vēlētos sniegt savus kontaktus tālākai saziņai un abpusējai informācijas apmaiņai. Uzsver nepieciešamību pēc iespējas drīzāk izstrādāt šādu datu bāzi, kā arī uzlabot pašvaldības komunikāciju ar pilsētas iedzīvotājiem.

A. Turlaja rezumē, ka pašlaik pilsētvides vadlīnijās (RVC un tā AZ publiskās ārtelpas attīstības vadlīnijas), ir likts akcents uz ielas telpu. Iezīmējusies virzība, atbilstoši kurai jau tagad iespējams ieskicēt, kas būtu nepieciešams ideālu ielu ar prioritāti gājējiem ierīkošanai. Viņa lūdz Satiksmes departamentu izstrādāt darbu un uzdevumu plānu, kurā uzskaitīts pasākumu komplekss, kas veicinātu turpmākus uzlabojumus ielu telpā. Uzsver, ka to, kuras ielas pilnībā vai daļēji pārveidojamas par gājēju ielām, jāvērtē nozaru speciālistiem, nevis politiķiem. Aicina atgriezties pie savulaik noraidītā Strēlnieku laukuma projekta, Pilsētas attīstības departamentam sadarbībā ar Izglītības, kultūras un sporta departamentu izvērtēt plānotās ieceres, to realizācijai nepieciešamos resursus. A. Turlaja jautā, vai turpmāk plānots ielu slēgšanu tāpat kā līdz šim veikt tikai eksperimenta līmenī, vai arī jau izvērtēt kuras konkrētas ielas vai to posmi būtu pārveidojami par gājēju telpu, kā arī aicina noskaidrot gājēju ielu nepieciešamību Rīgā vispār.

J. Panteļējeva piebilst, ka Satiksmes departaments varētu apkopot arī tos aktuālos projektus, kas plānoti 2021. gadā, piemēram, Ģertrūdes ielas pārveide. Kā vienu no gājēju telpas paplašināšanas pozitīvajiem aspektiem viņa min ekonomikas sildīšanas efektu, kas ir īpaši būtiski, prognozējot Covid krīzes pārvarēšanas sekas. Izsaka gandarījumu par to, ka publiskās ārtelpas uzlabošanas un paplašināšanas tendences pilsētā jau aktualizētas, iezīmējušies daudzi konkrēti izaicinājumi. Aicina plašāk izvērst eksperimentus, īpaši vasaras sezonā, kad pilsētā ir mazāk autotransporta.

M. Liepa-Zemeša apņemas jau tuvākajā laikā sadarbībā ar citiem departamentiem sākt apzināt ielas, kurās būtu iespējams veikt nākamos eksperimentus. Viņa vēlas precizēt, vai Pilsētas attīstības uzdevums būtu arī uzdevumu un pasākumu kompleksu izstrāde.

A. Turlaja pauž viedokli par to, ka vārdam “eksperiments” šobrīd sabiedrībā izveidojusies negatīva asociācija, kas saistās ar nesagatavotību, sasteigtību. Pretstatā kā piemēru veiksmīgam eksperimentam viņa min Satiksmes departamenta uzstādītos stabiņus satiksmes plūsmes organizācijai. Kā pozitīva eksperimenta kritēriju viņa min iespēju sniegt atbildes, pamatojumu par veikto darbu, tā mērķiem, ieguvumiem.

K. Miška-Idū izsaka viedokli, ka no stratēģiskās plānošanas viedokļa būtu atbalstāma iespēja izmantot gājēju telpu ekonomiski sildošā efekta radīšanai pēckrīzes apstākļos. Kā nepieciešamību veidot gājēju ielu viņa norāda situācijas, kurās radies mobilitātes konflikts un gājējiem vajadzīga plašāka pārvietošanās telpa. Viņa aicina raudzīties uz šo problēmu plašāk, neuzskatot mobilitātes risinājumus par vienīgo prioritāti, jo gājēju ielas ir arī spēcīgi sociālie un ekonomiskie katalizatori. Tāpat tā ir vieta, kas veido publisko ārtelpu iedzīvotājiem un sniedz iespēju socializēties, veikt dažāda veida iekļaujošās prakses. Īpašu uzmanību viņu aicina pievērst arī apkaimju centriem, lai tie vairs nekalpotu vienīgi kā tirdzniecības vietas, bet kļūtu par pilnvērtīgu publisko ārtelpu.

A. Turlaja atbalsta pausto viedokli un informē, ka jau pašlaik būvvaldē notiek darbs pie tā, kā vienkāršot terašu, galdiņu u.c. atpūtas objektu izvietošanu pilsētā, kā arī mazinātu dažādus slogus šobrīd novājinātajai uzņēmējdarbībai.

J. Panteļējeva izsaka priekšlikumu Pilsētas departamentam biežāk nākt klajā ar ierosinājumiem, lai izskatot tos arī citos departamentos, apzinātu, kādi resursi nepieciešami katra konkrēta projekta realizācijai. Viņa uzsver, ka sekmīgai darbībai pilsētvides uzlabošanā nepieciešams kompetences centrs un jautā, vai tādu funkciju varētu uzņemties Pilsētas attīstības departaments. Aicina Pilsētas attīstības departamentu izstrādāt un iesniegt izskatīšanai pārvaldības modeli, kurā būtu paredzēts atbildību un kompetenču sadalījums pilsētvides jautājumu risināšanai.

A. Turlaja piekrīt, ka šis ir komandas darbs, tomēr tai nepieciešams kāds koordinējošs centrs un uzskata, ka pateicoties jau esošajai pieredzei par šādu centru varētu kļūt Pilsētas attīstības departaments. Viņa vēršas ar jautājumu pie Izglītības, kultūras un sporta departamenta, vai tas arī būtu gatavs iesaistīties un sniegt atbalstu turpmāko eksperimentu veikšanas gaitā.

V. Dombrovskis informē, ka jau pavasarī uzņēmēji izrādījuši aktīvu interesi par to, vai gājēju ielas un uz tām esošie uzņēmumi tiks atbrīvoti no kādām nodevām, saņems nodokļu atvieglojumu u. tml. Viņaprāt Tērbatas ielas projekts liecinājis to, ka eksperiments uzsākts sasteigti. Procesu īpaši apgrūtinājis lielais iesaistīto institūciju skaits. Lai neatkārtotu Tērbatas ielas projektā pieļautās kļūdas, viņš aicina noteikt vienu organizatoru, kas koordinētu projektu. Tāpat viņš kā negatīvu piemēru min pārāk maz atvēlēto laiku ielas sagatavošanai eksperimentam.

R. Prancāne piekrīt tam, ka eksperimentu plānošanai būtu jāparedz ilgāks laika periods, kas palīdzētu izstrādāt detalizētāku plānu ārtelpas iekārtošanai, piemēram, mēbeļu integrēšanai vidē un pārdomātu to apsaimniekošanu un kopšanu. Viņa pieļauj arī Kultūras pārvaldes iesaisti līdzīgu projektu organizēšanā. Definējot mērķus, R. Prancāne aicina iesaistīt plānošanā arī māksliniekus, lai rastu labākus estētiskos risinājumus publiskās ārtelpas noformēšanai. Viņa uzskata, ka gājēju iela var kļūt par labu piemēru mākslas eksponēšanai publiskajā telpā. Norāda, ka tūristu piesastei būtiski būtu gājēju ielām veidot savu unikālo tēlu, koncepciju. Tāpat viņa aicina, rīkojot eksperimentus, raudzīties uz tiem ilgākā termiņā, lai tagad pieņemtie lēmumi būtu aktuāli arī pēc trim vai pieciem gadiem.

A. Turlaja jautā, vai šī gada budžetā departamenti jau plānojuši izdevumus līdzīgu projektu realizācijai un iesaistei tajos.

R. Prancāne atbild noliedzoši.

V. Dombrovskis piebilst, ka tirgotāji ielas eksperimentā piedalījušies katrs ar savu dizaina risinājumu. Tādēļ viņš aicina paredzēt līdzekļus pašvaldības budžetā, lai iekārtojot ielu, saglabātu tajā vienotu vizuālo tēlu. Norāda uz to, ka tas būtu vērtīgs pilsētas ieguldījums, gadījumos, kad projektu plānots turpināt arī nākamo gadu laikā. Kā sasteigtas plānošanas piemēru Tērbas ielas eksperimentā viņš min elektrības kabeļu izvilkšanu pa virszemi un problēmas ar to novietojumu no drošības viedokļa. Ierosina piedāvājumu kabeļu penāļus izvietot zem ielas seguma, kas ļautu izmantot tos arī citu eksperimentu vai pasākumu vajadzībām.

R. Reveliņa pievienojas viedoklim, ka jāveido pastāvīgāka komunikācija ar Tērbatas ielas iedzīvotājiem. Viņa norāda, ka tirdzniecības vietu izvietošanu un pasākumu rīkošanu vairāk atbalstījuši tie rīdzinieki, kuri paši nav Tērbatas ielas iedzīvotāji. Problēmas radījusi arī iespēja Tērbatas ielas iedzīvotājiem novietot savu autotransportu. Efektīvs neizrādījās arī risinājums, ļaujot viņiem savu transportu novietot šķērsojošajās ielās.

A. Turlaja izsaka cerību, ka pētījumu rezultāti palīdzēs turpmāk novērst arī šo problēmu, skatot to konstekstā ar ielas mobilitāti vispār.

I. Andersone pauž viedokli, ka, ņemot vērā gūto pieredzi, arī turpmāk vismaz sezonāli būtu vēlams Tērbatas ielu padarīt par gājēju ielu. Norāda, ka tas bijis pievilcīgs ceļojuma mērķis, kas spējis piesaistīt arī iedzīvotājus no citiem Rīgas rajoniem un Latvijas reģioniem. Viņa piekrīt, ka nākotnē rūpīgāk jāpārdomā tas, kā novērst šāda eksperimenta negatīvās blaknes. Kā īstermiņa risinājumu viņa piedāvā piešķirt Tērbatas ielas iedzīvotājiem NĪN atlaides. Attiecībā uz pasākumu radīto troksni viņa min citu Eiropas pilsētu pieredzi, kur līdzīgās situācijās pašvaldība līdzfinansē logu nomaiņu. Izsaka viedokli, ka tik daudzu institūciju iesaiste eksperimenta organizēšanā neattaisnojas, ja tas ilgst tikai vienu mēnesi, tādēļ aicina nākamajos gados to pagarināt vismaz līdz trīs mēnešiem, laicīgi uzsākot pārdomātu plānošanu un sagatavošanās darbus. Aicina līdz 2021. gada budžeta pieņemšanai iesniegt Finanšu lietu komitejā priekšlikumus par finansējuma piešķiršanu, kas būtu nepieciešams pilsētvides eksperimentu sekmīgai norisei. Arī viņa piedāvā procesa koordinējošo funkciju uzticēt Pilsētas attīstības departamentam vismaz līdz tam laikam, kad šos pienākumus uzņemtos Rīgas pilsētas izpilddirektors. Uzdod jautājumu, cik liels finansējums 2020. gada eksperimentam piešķirts no pašvaldības budžeta.

V. Dombrovskis atbild, ka nespēj nosaukt konkrētu skaitli, taču sola interesentiem e-pastā nosūtīt vismaz tos datus, kas ir viņa rīcībā.

I. Andersone aicina procesā iesaistīties arī topošo Investīciju aģentūru, kuras kompetencē paredzēta arī tūristu piesaiste. Tāpat arī min iespēju daļu no Investīciju aģentūras budžeta ieguldīt uzņēmējdarbības attīstīšanai eksperimentu ietvaros. Aicina nepiemirst arī par Vecrīgas turpmāko sakārtošanu.

A. Turlaja lūdz Pilsētas attīstības departamentu divu nedēļu laikā iesniegt aptuvenu apkopojumu par paredzamo pienākumu, resursu sadali, kā arī norādes par sagatavošanās darbiem, kurus būtu vēlams uzsākt jau tagad. Aicina piedāvāt idejas turpmākai Vaļņu ielas kā gājēju ielas attīstībai un apkopot kritērijus, kas palīdzētu noteikt, kuras ielas ir piemērotākās, lai tās pārveidotu par ielām ar prioritāti gājējiem. Lūdz darbā iesaistīties arī Rīgas pilsētas būvvaldi un Satiksmes departamentu.

M. Liepa-Zemeša pauž gatavību sadarboties arī turpmāk. Min to, ka Pilsētas attīstības departaments 2020. gada Tērbatas ielas projekta sakarā veicis pētījumus, taču turpmāk labprāt iesaisītos arī to plānošanā.

A. Turlaja aicina R. Prancāni un V. Dombrovski sadarboties ar Pilsētas attīstības departamentu, sniedzot pilsētvides projektu realizācijai nepieciešamo informāciju. Aicina ierosinājumus un jautājumus iesniegt arī viņai, lai kopīgi meklētu risinājumus un sadarbības partnerus mērķa sasniegšanai.

M. Liepa-Zemeša jautā, kad būtu iespējams komisijas sēdē prezentēt izstrādātās pilsētvides attīstības vadlīnijas.

A. Turlaja piedāvā šo jautājumu izskatīt nākamajā komisijas sēdē.

Sēde slēgta: plkst. 12.00

Komisijas vadītāja A. Turlaja