

**ĶEKAVAS NOVADA ĶEKAVAS PAGASTA TERITORIJAS
PLĀNOJUMS 2009.-2021.GADAM,
2011.GADA GROZĪJUMU 1.REDAKCIJAS SABIEDRISKĀS
APSPRIEŠANAS SAPULCE**

**PAR IELU UN CEĻU SARAKANAJĀM LĪNIJĀM VALDLAUČU UN
RĀMAVAS CIEMATOS**

Nr. 1

2011.gada 16.maijā
Ķekavas pagastā, Ķekavas novadā, Valdlaučos

Sanāksme sākas plkst. 18:00

Sanāksmē piedalās:

Domes pārstāvji – domes deputāts Arnolds Keisters,
Telpiskās plānošanas daļas vadītājs Juris Križanovskis,
Telpiskās plānošanas daļas plānotāja Ilona Vaivode,
Būvvaldes vadītāja Jekaterina Kotello.

18 ieinteresētās personas saskaņā ar reģistrācijas lapu protokola pielikumā.
Protokolē – Vija Milbrete

Sanāksmi atklāj J.Križanovskis. Viņš dod vārdu domes deputātam Arnoldam Keisteram. Keisters sasveicinās un izsaka prieku, ka ir ieradusies klausītāji, kas norāda uz cilvēku interesi. Viņš izsaka pateicību Rānavas kompleksa vadītājam, kas laipni atvēlējis telpas sanāksmes organizēšanai.

Keisters paziņo, ka šodien sākas sabiedriskā apspriešana par sarkanajām līnijām Ķekavas pagasta ciemos. Viņš skaidro, ka šie grozījumi būs svarīgi nākotnē un šajā stadijā vēl iespējams veikt izmaiņas izstrādātajā projektā, tāpēc ļoti svarīgs būs iedzīvotāju viedoklis.

Križanovskis skaidro, ka grozījumu projektu izstrādā pašvaldība un mērķis ir izveidot vienotu sistēmu ielu attīstībai Ķekavas pagastā, kā arī izveidot ielu datu bāzi. Teritorijas plānojums ir spēkā no 2009.gada un tas ietekmē būvniecību, zemes izmantošanu un kopējo teritorijas attīstību. Križanovskis informē, ka no teritorijas plānojuma izstrādes ir krietni mainījusies situācija pagasta teritorijā. Līdz teritorijas plānojuma apstiprināšanai Ķekavas pagastā pārsvarā bija lauksaimniecībā izmantojamās zemes, bet pēc teritorijas plānojuma apstiprināšanas vairāk ir apbūves zemes. Ķekavas pagasta teritorijā ir 19 ciemi un ciemu teritorijās pašlaik ir ļoti vāji attīstīts ceļu tīkls.

Križanovskis prezentē izstrādātā teritorijas plānojuma grozījumu projekta būtību (prezentācijas materiāli pielikumā).

Pēc Križanovska teritorijas plānojuma grozījumu prezentācijas tiek dots vārds iedzīvotājiem jautājumu uzdošanai.

Iedzīvotāji uzdod dažādus jautājumus, kas neattiecas uz teritorijas plānojuma grozījumiem – par autobusa pieturvietas izbūvi, par Atpūtas ielas stāvokli, par tiltiņu pār Olektes upi, par Olektes upes tīrīšanu. Uz iedzīvotāju uzdotajiem jautājumiem atbild Keisters un Križanovskis.

Iedzīvotāja lūdz iepazīstināt ar perspektīvo transporta shēmu Rānavā un Mākoņkalnā un izskaidrot, kā tika noteikta ielu hierarhija un to platumi. Viņa atsaucas uz citu pilsētu ielu platumiem. Iedzīvotāja nevēlas, lai tiktu veidotas tik platas ielas, jo tas tieši ietekmēs zemju īpašniekus, kas zemi ir pirkuši par lielu naudu.

Križanovskis skaidro – ielu platumi tika noteikti maģistrālajām ielām tādi, lai kādreiz nākotnē pa tām varētu kursēt sabiedriskais transports, tāpēc Mākoņkalna iela, kas šajā ciemā ir maģistrālā iela, paredzēta 16 metrus plata.

Uldis Andersons jautā, kas notiks ar jau esošo apbūvi, kur mājas jau ir uzbūvētas, mājām ir pievilkti komunikāciju tīkli, ir uzbūvēti žogi?

Križanovskis skaidro – šobrīd ielu sarkanās līnijas nekādi neietekmēs jau esošo apbūvi. Ja kādreiz tālā nākotnē tiks izstrādāts projekts ielas izbūvei, tad šī projekta ietvaros tiks risināts jautājums par esošo komunikāciju tīklu un žogu pārņemšanu. Konkrēti Rudzāju iela ir izvēlēta kā maģistrālā iela, jo šai ielā nav vienotas apbūves, bet ir tikai nedaudz uzbūvētu māju. Viņš informē, ka izmaiņas par saviem līdzekļiem īpašniekam būs jāveic pašam tikai tajā gadījumā, ja īpašnieks pats vēlēšies uzsākt būvdarbus.

Andersons jautā, kas notiks vietās, kur mājas jau uzceltas abās ielas pusēs, vai iela šai vietā sašaurināsies?

Križanovskis skaidro - šajos gadījumos būs jāpārvieta žogi tuvāk mājām.

Iedzīvotājs secina, ka tad viņš pārkāps būvnoteikumus, jo žogs būs mājai tuvāk, nekā tas atļauts un kā noteikts izstrādātajā būvprojektā.

Tiek jautāts, kas mainīsies iedzīvotāju dzīvē, jo maģistrālā iela nozīmē intensīvāku autotransporta kustību. Tiek jautāts, kā sarkanās līnijas attieksies uz ielām, kas ir privātipašums.

Križanovskis skaidro - lielākā daļa ielu ir privātipašumā, bet, neskatoties uz to, ir izstrādāts vienots perspektīvais ielu un ceļu tīkls, kas aptver visu teritoriju, neatkarīgi no ielu piederības.

Tiek jautāts, vai kāds ir pētījis iespējamo kustības intensitāti ciematiņos, ja plānā paredzētas tik platas ielas, kādas citur ir šosejas. Iedzīvotāja norāda, ka tas tieši skars zemju īpašniekus, jo ceļa platums tiek plānots uz ielai piegulošo zemes gabalu rēķina.

Križanovskis skaidro – ielas platumā bez braucamās daļas ietilpst arī gājēju celiņi, maģistrālajās ielās arī veloceliņš, komunikāciju koridors un lietus ūdens savākšanas būves, kas kopā sastāda šos 16 metrus.

Iedzīvotāja iebilst, ka komunikācijas šobrīd jau ir uzbūvētas, tāpēc nav nepieciešama papildus platība ceļam.

Križanovskis skaidro - šobrīd uzbūvētās komunikāciju līnijas noteikti ir uzbūvētas pa ielas braucamo daļu, bet uzbūvējot ielas, tās būs jāpārnes uz ielas malu.

Iedzīvotāja iebilst, ka māju būvniecības procesā jau tika noteiktas ielu sarkanās līnijas un visas komunikācijas tika uzbūvētas atbilstoši izdotajiem tehniskajiem noteikumiem. Ja tagad tiek noteiktas citas sarkanās līnijas, tad, lai pārņemtu komunikācijas atbilstoši plānotajam, tie būs lieli izdevumi, kas nevienu no iedzīvotājiem neapmierina. Viņa atgādina, ka Križanovskis nav atbildējis par perspektīvo transporta shēmu, jo ja plāno tik platas ielas, tad acīmredzot tiek paredzēta arī sabiedriskā transporta kustība.

Križanovskis skaidro - pašlaik viņš nevar atbildēt konkrēti uz jautājumu par sabiedriskā transporta kustību, bet ielas platums tiek plānots tāds, lai perspektīvā pa šo ielu varētu kursēt sabiedriskais transports.

Zemes īpašnieks jautā, vai būs jāpārstrādā detālplānojums, ko viņš nevēlētos darīt, kas ir izstrādāts un apstiprināts un kurā ielas platums paredzēts 12 metri. Tāpat viņš jautā, kas būtu jādara ar komunikācijām, kas daļēji jau izbūvētas un iet pa ielas vidu, un kā vispār viņam rīkoties tālāk realizējot detālplānojumu.

Križanovskis skaidro – detālplānojums jāpārstrādā nebūs, jo ielu platums būs noteikts ar teritorijas plānojumu, komunikācijas jāpārtaisa arī nebūs, bet turpmāk komunikācijas būs jābūvē pa noteikto komunikāciju koridoru.

Zemes īpašnieks jautā, kas notiks ar tiem zemes gabaliem, kas pieguļ ielām, vai tiem zemes gabaliem samazināsies platība, jo ielas detālplānojumā tika izdalītas atsevišķos zemes gabalos un apbūves gabalu robežas noteica līdz ar ielas sarkano līniju, kas detālplānojumā ir 12 metri.

Križanovskis skaidro - platība apbūves zemes gabaliem nemainīsies, bet tikai tiks noteikts apgrūtinājums atbilstoši teritorijas plānojumā noteiktajām sarkanajām līnijām un, uzsākot zemes gabalu apbūvi un izstrādājot projektu, tiks ņemta vērā jaunā sarkanā līnija.

Zemes gabala Ādiņas īpašiece jautā cik plata būs Rānavas iela, kas iet pa vidu viņas īpašumam.

Križanovskis skaidro – Rānavas ielai noteikts 16 metru platums.

Zemes īpašiece nav ar mieru zaudēt tik lielu zemes platību un vēlas, lai pašvaldība no viņas zemi zem ielas atpērk.

Križanovskis skaidro – pēc autoceļa A7 rekonstrukcijas likvidēs pašreizējo pieslēgumu pie autoceļa A7 un tad Rānavas iela būs maģistrālā iela, pa kuru no Katlakalna un Rānavas varēs izbaukt uz plānojamo apli pie Baložu krustojuma.

Zemes īpašiece jautā, kā tiks veidots ceļš šaurākajā vietā, kur atrodas Ādiņu dzīvojamā māja, kas jau tagad ir pie paša ceļa un vai pa Rānavas ielu ies sabiedriskais transports.

Križanovskis skaidro – Rānavas ielas un Pļavniekkalna ielas pašreizējais platums no žoga līdz žogam ir 16 metri, tāpēc tāds tas arī tiek saglabāts. Par sabiedrisko transportu Križanovskis jau skaidroja, ka sakarā ar to, ka vienīgā izbauktuve uz A7 autoceļu būs pa apli pie Baložu krustojuma, tad mikroautobuss, kurš pašlaik iet pa Pļavniekkalna ielu tiks novirzīts tālāk pa Rānavas ielu un brauks arī pa šo ielas posmu.

Križanovskis uzsver, ka pašlaik pašvaldība var tikai izstrādāt perspektīvo ielu un ceļu shēmu, lai nākotnē saglabātu brīvu zemi, uz kuras agrāk vai vēlāk sāks būvēt ceļus. Tas visticamāk būs tālākā vai tuvākā nākotnē, kas atkarīgs no pašvaldības un valsts ekonomiskās situācijas, bet kādreiz tas būs.

Zemes īpašiece jautā par dzīvojamo māju, jo žogs no mājas ir tikai divi metri un šajos divos metros ir izbūvētas komunikācijas. Viņa jautā vai māja būs jājauc nost, jo tā būs tuvāk ceļam, kā pieļaujams.

Križanovskis skaidro - vecā apbūve jājauc nost nebūs, vienkārši ceļš būs tuvāk mājai un tā atradīsies ceļa aizsargjoslā. Ceļa aizsargjosla ir 6 metri no ceļa sarkanās līnijas un aizsargjosla atradīsies cilvēka īpašumā. To zemes īpašnieks varēs izmantot, bet tajā nevarēt veikt nekāda veida būvniecības darbus. Viņš min kā piemēru autoceļu A7 Ķekavā, kur vienā pusē ir Doles tautas nams un otrā – baznīca. Šajā vietā ēkas atrodas sarkanajās līnijās, bet ceļam tas netraucē un ēkas tika saglabātas.

Križanovskis aicina Ādiņu zemes īpašnieci ierasties pašvaldībā un tad konkrētāk izpētīs situāciju, kāda ir ar perspektīvo ceļu, kas plānots pa viņas īpašumu.

Tiek jautāts, kas notiks ar Mazās Rānavas ielas atzaru – kāds tur būs platums.

Vaiivode skaidro - šajā vietā ir izstrādāts zemes ierīcības projekts, kurā ielas atzars izdalīts atsevišķā zemes vienībā un tas tāds arī paliks – 7 metri plats, jo tas ir tikai piebraucamais ceļš, kurš nekur tālāk neved.

Križanovskis skaidro - pašreiz izstrādātais ielu tīkls var mainīties, ja blakus esošie īpašumi tiks attīstīti. Tad ielu platums varētu paplašināties līdz 9 – 10 metriem.

Iedzīvotājs jautā, kad šis projekts varētu tikt realizēts un vai tad tiks uzsākta ielu būvniecība.

Križanovskis skaidro - teritorijas plānojuma grozījumi varētu staties spēkā pēc aptuveni trīs mēnešiem, bet ielu būvniecība netiks uzsākta, projekts tikai noteiks perspektīvās ielu robežas, lai iegūtu no apbūves brīvu teritoriju, ja kādreiz būs vajadzība ielas izbūvēt.

Iedzīvotājs secina, ka tas varētu būt tālā nākotnē.

Križanovskis apstiprina, jo pašreizējā dome vispirms plāno sakārtot izglītības jautājumus un tikai pēc tam uzsākt ceļu attīstību.

Iedzīvotājs jautā vai projektu varēs apstrīdēt un kā to varēs izdarīt.

Križanovskis skaidro - līdz 7.jūnijam notiek sabiedriskā apspriešana, kuras laikā jebkurš var iesniegt iesniegumu ar saviem priekšlikumiem vai aizrādījumiem. Visi iesniegumi tiks izvērtēti. Ja pēc iesniegumu izvērtēšanas tiks pieņemts lēmums projektā veikt izmaiņas, tad notiks atkārtota sabiedriskā apspriešana. Tā šis process turpinās tik ilgi, kamēr pašvaldība pieņem lēmumu vairs neko nemainīt un teritorijas plānojumu apstiprina. Pēc apstiprināšanas tas tiek izsludināts avīzē „Latvijas Vēstnesis” un teritorijas plānojuma grozījumi stājas spēkā. Pēc teritorijas plānojuma grozījumu spēkā stāšanās neapmierinātajiem būs iespēja griezties tiesā un to apstrīdēt.

Vaiivode aicina visus interesentus griezties pašvaldībā, kur katru gadījumu varēs apskatīt konkrēti.

Tiek jautāts par Rudzāju ielas platumu, kāpēc tas noteikts tik plats, ja pašlaik brauktuve ir 6-7 metri plata. Tiek jautāts, kāpēc pie pagrieziena no DS „Ziedonis” nav uzstādīta zīme par apdzīvotu vietu, jo tur brauc mašīnas ļoti lielā ātrumā.

Tiek pārrunāta problēma par ātruma ierobežojumu nepieciešamību.

Iedzīvotājs jautā, kāpēc mazā ciematiņā tiek taisītas tik platas maģistrālās ielas. Iedzīvotājs izsaka viedokli, ka šis ir mazs apdzīvots ciematiņš, kur vispār prasītos izvietot zīmi „Apdzīvota vieta”, lai ierobežotu ātrumu līdz 25 km/h, jo pa ielu iet bērni uz skolu un pārvietojas māmiņas ar ratiņiem.

Križanovskis skaidro - par maģistrālajām ielām noteiktas tikai centrālās ielas, kas kaut kur aizved, visas pārējās ir vietējas nozīmes ielas, pa kurām var piebraukt dzīvojamām mājām. Konkrēti arī Rudzāju iela ir maģistrālā iela, jo iet cauri visam apdzīvotajam rajonam, savienojot vienu rajonu ar otru.

Iedzīvotājs tomēr nepiekrīt Križanovska teiktajam, izsakot viedokli, ka Rudzāju iela tomēr pēc būtības nav maģistrālā iela, jo kalpo tikai lai piebrauktu šajā rajonā esošām mājām. Ja kāds vēlas nokļūt tālāk, tad brauc pa valsts autoceļu V2, nevis izmanto Rudzāju ielu, tāpēc šai ielai būtu jāsiglabā vietējas nozīmes ielas statuss.

Križanovskis tomēr aizstāv savu viedokli, jo šī iela ir centrālā iela uz kuras izbrauc visi šī rajona iedzīvotāji, lai kaut kur nokļūtu, tāpēc tā nevar būt tādas pašas nozīmes iela, ka piebraucamās ielas.

Iedzīvotājs aizstāv savu viedokli, jo apkārt visam rajonam iet autoceļš V2, pa kuru var pārvietoties ar lielu ātrumu, tāpēc neviens, kurš nedzīvo šajā rajonā, nebrauks pa Rudzāju ielu.

Tiek jautāts, kāpēc jāplāno iela, kuru neviens šajā vietā dzīvojošais nevēlas, jo iedzīvotāji vēlas dzīvot zaļā, klusā vietā, nevis urbanizētā vidē.

Križanovskis min argumentu, ka tikai pašreiz šajā rajona ir maz māju, bet detālpļānojumi ir izstrādāti un ar laiku rajons būs tikpat apdzīvots kā Katlakalns, un tad būs nepieciešama maģistrālā iela. Viņš vērš uzmanību uz to, ka agri vai vēl šajā rajonā tiks attīstīti visi zemes gabali un tā vairs nebūs tā klusā zaļā vieta. Križanovskis iesaka tiem, kas vēlas dzīvot zaļā klusā vietā, iegādāties īpašumu aiz A5 autoceļa, jo šajā pusē ar laiku visas teritorijas tiks attīstītas un apbūvētas.

Atkārtoti tiek pārrunāts par problēmu, kas rodas no autobraucēju ātrās braukšanas un par ierobežojošo zīmju nepieciešamību, lai ierobežotu ātrumu.

Križanovskis atkārtoti skaidro, ka iela tik plata plānota arī tāpēc, lai varētu izveidot gājēju celiņu, lai ne bērniem, ne māņināšanai ar ratiņiem nebūtu jāiet pa brauktuvi.

Viņš min, ka atšķirībā no citām vietām šajā rajonā pašvaldībai nepieder neviens zemes gabals, kurā varētu ar laiku izbūvēt bērnu rotaļu laukumu vai sporta laukumu, tāpēc vismaz ielai jābūt ar pietiekošu platumu.

Tiek pārrunātas dažādas problēmas, kas rodas no tā, ka plānojot netiek domāts par nākotni.

Tiek pārrunāts par izbraukšanas iespējām uz A7 pēc ceļa rekonstrukcijas un par to, ka tas varētu būt diezgan problemātiski.

Iedzīvotājs izsaka apgalvojumu, ka pašlaik sastrēgums uz autoceļa A7 ir tikai tāpēc, ka nav pabeigta nobrauktuve no Dienvidu tilta līdz autoceļam.

Iedzīvotājs pauž viedokli, ka nav pareizi veidot sistēmu, kurā izbraukšana uz autoceļa A7 ir tikai jau pie pašas Rīgas. Viņš domā, ka, lai nebūtu sastrēgumi, vajadzētu veidot tādu ceļu tīklu, lai autobraucēji pēc iespējas ātrāk varētu nokļūt uz maģistrālā autoceļa.

Križanovskis informē, ka rekonstrukcijas projektā netika paredzētas vairākas pieslēguma vietas, tāpēc tiek veiktas pārrunas ar autoceļa projektētājiem par to, lai atvieglotu iedzīvotājiem izkļūšanu uz autoceļa un izveidotu vēl vienu pieslēguma vietu autoceļam. AS „Latvijas Ceļi” ir piekrituši un piedāvā mums izstrādāt risinājumu pieslēguma izveidošanai.

Māris Pušpurs jautā, cik precīzas ir sarkanās līnijas.

Križanovskis apgalvo, ka tās ir ļoti precīzas.

Pušpurs jautā, kāpēc ir ielas, kuras tiek paplašinātas tikai uz vienu pusi, bet nevis vienādi uz abām pusēm. Viņš min konkrēti savu īpašumu, kur viss Rāmavas ielas paplašinājums ir uz viņa zemes pusi.

Tiek apskatīta konkrētā situācija un izskaidrojums tam ir tas, ka pretējā zemes gabalā atrodas dzīvojamā māja un, lai nebūtu māja jānojauc, ielas sarkanās līnijas iezīmētas uz Pušpura īpašuma pusi.

Pušpurs jautā, vai jāveic izmaiņas zemes robežu plānā, jo ielu sarkanās līnijas ir kā apgrūtinājums, kurš stājas spēkā, tikai tad, ja tas iezīmēts robežu plānā.

Križanovskis tam nepiekrīt. Viņš skaidro – ja apgrūtinājums ierakstīts zemesgrāmatā, tad nav jāmaksā nekustamā īpašuma nodoklis tādā apmērā kā par pārējo zemes daļu.

Pušpurs secina, ka pašvaldība vēlas visiem iedibināt papildus apgrūtinājumus un iekasēt nodokļus.

Križanovskis skaidro, ka pašlaik Finanšu komitejā ierosināja veikt izmaiņas saistošajos noteikumos par šī nodokļa maksājumu atvieglojumiem, paredzot nodokļa atvieglojumu par tām zemēm, kas tika apgrūtinātas ar ielu sarkanajām līnijām un arī par tām, kas atrodas autoceļa A7 rekonstrukcijas izpētes zonā.

Pušpurs vēlas precizējumu – būs nodokļa atvieglojums vai nevajadzēs vispār maksāt.

Križanovskis skaidro - tas būs atvieglojums un par šo zemes daļu būs jāmaksā kā par zemi zem ceļiem un ielām.

Pušpurs pauž viedokli, ka par šo daļu nevajadzētu vispār maksāt.

Križanovskis skaidro - gadījumā, ja pašvaldībai būs nodoms izbūvēt šo ielu, tad tā šo zemes gabalu no Pušpura pārņems un viņam par to vairāk nebūs jāmaksā.

Pušpurs nesaprot, kāpēc viņam jāmaksā par zemi, kuru viņš nevar izmantot.

Križanovskis skaidro, ka viņš zemi var izmantot, viņš tikai nevar to apbūvēt.

Pušpurs jautā, kas notiek ar jau esošiem žogiem.

Križanovskis skaidro - esošie žogi var palikt kur atrodas līdz brīdim, kamēr netiks nolemts ceļu izbūvēt, tad tas būs jāpārnes aiz ielas sarkanās līnijas. Ierobežojums būs spēkā, ja īpašnieks vēlēšies uzsākt, piemēram, dzīvojamās mājas būvniecību, tad žogs būs jāizbūvē pa teritorijas plānojumā iezīmēto sarkano līniju.

Pušpurs vēlas zināt, kuram no plāniem ir lielāks spēks – vai detālplānojumam vai teritorijas plānojumam.

Križanovskis skaidro - abiem šiem plāniem principā ir vienāds spēks, bet konkrētā gadījumā augstāks spēks ir tam, kurš ir jaunāks.

Križanovskis uzsver, ka teritorijas plānojuma grozījumi, ar kuriem iezīmēs ielu sarkanās līnijas, netiek izstrādāti, lai nodarītu iedzīvotājiem kādu ļaunumu, bet tāpēc, lai radītu vienotu hierarhiski sakārtotu ceļu tīklu, kuru, attīstot teritorijas varēs papildināt un kuru varēs izmantot nākotnē attīstoties novadam.

Tiek jautāts par konkrētu labumu katram iedzīvotājam.

Križanovskis skaidro - labums būs tāds, ka attīstoties un veicot būvniecību turpmāk tiks ievērotas ielas sarkanās līnijas un pēc gadiem, kad valsts tomēr izbūvēs autoceļu un tā rezultātā palielināsies satiksmes intensitāte pa vietējas nozīmes ceļiem, nebūs jājauc nost mājas, lai varētu izbūvēt ceļu, bet tam jau būs rezervēta vieta.

Iedzīvotājs jautā kā tiks risināts privāto ceļu jautājums.

Križanovskis skaidro - pašvaldība ir ar mieru pārņemt jebkuru privāto ceļu, ja tam ir izstrādāts projekts un tas saskaņā ar šo projektu ir izbūvēts.

Pušpurs jautā par ielas platumu Liepu alejā.

Križanovskis skaidro - šajā ielā varētu būt kādi īpaši apsvērumi, kāpēc iela paplašināta uz Pušpura zemes rēķina. Ja ir vēlēšanās, tad situācija tiks izpētīta un pārbaudīta.

Pašvaldības arhitekts Aldis Mikanovskis skaidro par ceļu hierarhiju. Vispirms autobraucējs brauc pa šoseju, tad nogriežas uz mazākas nozīmes autoceļa un tad uz vietējas nozīmes autoceļa, no kura iegriežas vietējas nozīmes ceļā. Mikanovskis skaidro, ka tā ir nepareizi organizēta satiksme, ja no mājas tieši jāizbrauc uz trijiem pirmajiem ceļiem. Tā ir maģistrālo ceļu un ielu atšķirība no vietējas nozīmes ceļa. Viņš pauž viedokli, ka tikai mazajos piebraucamajos ceļos varētu būt dzīvojamās zonas statuss un ātruma ierobežojums, bet pa maģistrālajām ielām un autoceļiem satiksmei jābūt netraucētai, ko arī nodrošina, tas, ka nav tiešas izbraukšanas no dzīvojamām mājām. Tā ir pareizā ceļu hierarhijas shēma.

Križanovskis piekrīt Mikanovska teiktajam, bet tas ir ideālā variantā, diemžēl šobrīd jāreķinās ar reālo situāciju un nav iespējams izveidot šādu pareizu ceļu shēmu.

Iedzīvotāja jautā, kas notiks ar tām mājām, kuras jau atrodas pie autoceļa un kurām nav citas piekļuves.

Križanovskis skaidro - tām tāpat arī paliks izbaukšana uz galvenā ceļa.

Valdlauču iedzīvotāja jautā par ielu gar 6. un 4.māju, kura netiek kopta, tā lietus laikā un kūstot sniegam applūst un pa šo ielu nepārtraukti brauc mašīnas, kas ļoti apgrūtina kājāmgājēju pārvietošanos.

Keisters skaidro, ka gar 6.māju ir organizēta vienvirziena kustība, bet par lietus ūdens krāšanos jautājums tiks noskaidrots komunālajā saimniecībā.

Sanāksmes nobeigumā pašvaldības darbinieki atbild uz iedzīvotāju individuālajiem jautājumiem.

Sanāksme beidzas plkst. 20:00

Sapulces vadītājs J.Križanovskis

Protokolētāja V.Milbrete

Handwritten signatures of J. Križanovskis and V. Milbrete. The signature of J. Križanovskis is written in a cursive style, and the signature of V. Milbrete is also cursive and positioned below the first signature.