



82. Latvijas Universitātes
starptautiskā zinātniskā
konference 2024



**UL International Scientific Conference,
section "Spatial Development and Planning" I 14.03.2024
Book of Abstracts**

**LU starptautiskās zinātniskās konferences
apakšsekcija „Telpiskā attīstība un plānošana” II 15.03.2024.
ziņojumu kopsavilkumi**

Rīga, 2024.

Saturis/Content

Family name, name Uzvārds, vārds	Subject of the report Ziņojuma tēma	Pp. no Lpp. nr.
Frank ECKARDT	Planning for transformation amidst populism: experiences from East-Germany	3
Kristīne EGLĪTE	Latvian landscape quality: an evaluation of the landscape's visual impact	4
Mārtiņš ENĢELIS	No sešiem līdz sešiem. Nakts laika plānošanas un pārvaldības koncepta izstrāde Rīgai	6
Marc GELDOF	Spatial planning in Flanders of the 90 's and it's achievements	8
Madara GIBZE Rūdolfs CIMDIŅŠ	Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas savienojums ar lidostu „Rīga” un tā integrācija pārdaugavas pilsētvidē	11
Cliff HAGUE	An ambition for spatial planning? Scotland's national planning framework	14
Ieva KRAUKLE, Ilze STOKMANE, Kristīne VUGULE	Pilsētmežu funkcijas un to atspoguļošana teritorijas plānošanas dokumentos	16
Indra MURZIŅA, Lauma VĪTOLIŅA	Ādažu novada izaicinājumi teritorijas attīstības plānošanā	18
Maciej J. NOWAK	The Polish spatial planning system. The sick man of Europe?	21
Juris PAIDERS	Latvijas reģionālā nevienlīdzības izaicinājumi pārvaldībā un plānošanā	23
Zane PĪPKALĒJA	Dinamika plānošanas izglītībā	25
Armands PUŽULIS, Pēteris ŠKIŅĶIS	Back to the future. Challenges of long-term spatial planning	26
Armands PUŽULIS, Dace TEIVIŠA, Inese GATIŅA, Zanda DIMANTA- SVILPE	Leader metode kā attīstības plānošanas veids. Uzraudzības jautājumi	29
Eduardas SPIRIAJEVAS Kostas GRUŽAS	Spatial Delineation of Suburban Areas: the Case of Lithuania	31
Joanna STORIE	The Mitigation Hierarchy: Addressing biodiversity loss through spatial planning?	33
Ilona ŠAVRAKA, Gunta LUKSTIŅA, Rūdolfs CIMDIŅŠ, Gundars ZADOVSKIS	Telpiskā plānošana un urbānā izplešanās pierīgā – esošā situācija un nākotnes perspektīvas	36
Tīna ŠĪPKĒVICA Edgars RAŽINSKIS	Tukšums un ilgtspējīga mobilitāte	38
Bram TACK	Policy plans: qualitative local and regional planning in flanders	40

PLANNING FOR TRANSFORMATION ADMIST POPULISM: EXPERIENCES FROM EAST-GERMANY

Frank ECKARDT

Bauhaus-University Weimar/Germany

E-Mail: Frank.Eckardt@uni-weimar.de

Summary:

Populism is on the rise in many countries around the world. In Germany, this especially true for the establishment of political courses on the right and with the emergence of the party „AFD“. This party gained ground first as a critique to the introduction of the Euro currency and then had a mayor upifting since 2015 in the light of massive migration to Germany. Since then, the party has turned to be a more and more extreme party which has been provoking protest in the last weeks by millions of German citizens. However, in local and regional elections the AFD apparently has further increased ist grip on the democratic institutions and have now to mayors in smaller cities in the East of Germany.

Little noticed, but these gains of populism have also a severe impact on urban planning. The impact of climate change and issues of social relevance are neglected consequently. This leads to a blockade in many very practical issues of everyday planning. Moreover, the needed transformation of society to achieve objectives from the SDG and the social and ecological transformation of cities is counterworked by politicians of the AFD as they are seen as an „elitist project“ and disreagarding the will of the people.

This paper will give an insight into the particular situation in East-Germany. It will show an example where local people are trying to engage themselves for an alternative idea to the dominant populist context. he paper will be based on a study project finished in the village of Dobitschen and in the framework oft he urban studies programme of the Bauhaus-University Weimar. It will show that bottum up appraoches can still work to enlarge the scope of planning for societal objectives and will discuss whether general clues from this case can be taken for this challenging political environements elsewhere.

LATVIAN LANDSCAPE QUALITY: AN EVALUATION OF THE LANDSCAPE'S VISUAL IMPACT

Kristīne EGLĪTE

University of Latvia, PhD student

e-mail: eglite.kr@gmail.com

Today's geopolitical situation and the need for energy dependence, as well as climate change, necessitate the rapid decarbonization of the energy sector, imply that rapid renewables are required in energy. The most efficient and financially feasible approach is to build large-scale wind farms on land, which are required to meet national climate and energy goals (Ministry of Economy, 2020).

Effective planning and the ability to accurately assess their potential visual impact on the landscape are critical components of public acceptance of wind farms. However, polls show that approximately 77% of Latvians support the construction of wind farms (Elwind, 2024).

Latvia's landscape policy is based on the Florence Convention, a national European landscape convention that was ratified in 2007. Latvia ratified the Convention and committed to implementing its provisions, which include "integrating landscape policies into its regional and urban planning policies, cultural, environmental, agricultural, social, and economic policies, as well as any other policies that may directly or indirectly affect landscapes." The development of wind farms has a significant impact on the landscape, and environmental impact assessment is one tool for assessing and mitigating impacts (Landscape Convention, 2007).

There are currently no policy documents directly related to Latvia's national landscape policy, but aspects of landscape value, use, and protection are incorporated into various sectoral policies and normative regulations. In addition, there are no common guidelines in Latvia for assessing and mitigating the impact on the landscape.

The British Guidelines are one of the guidelines used in Latvia to assess wind farms during environmental impact assessments (British guidelines, 2013). Not only is qualitative assessment important in this method (visibility of wind power plants from specific points), but so is the determination of the landscape's sensitivity and impact on its quality. The sensitivity of the landscape to changes in the landscape is determined by the nature of the existing landscape, planned development, and potential changes in the landscape or surrounding areas. Landscapes with high quality and value are more prone to change than those with lower quality and value.

The landscape spaces to be described were selected based on the potential visibility of wind power plants. The following criteria will be used for assessing landscape spaces:

1. Landscape value refers to the significance assigned to a landscape by authorities or society.

2. Landscape quality refers to the condition of a landscape's elements, including its integrity, cultural and historical preservation, and natural nature.

3. Landscape capacity refers to the ability of a landscape to function. The landscape's ability to adapt to changes caused by a wind farm in an environment, which is determined by the scale, complexity, and distance between the landscape and the wind farm.

The visual sensitivity of landscape changes is determined by the viewport location, the intended activity's location and visibility, the landscape's visual aesthetic values, and the planned changes. Forest areas in the State of Latvia were used as a reference area for 3D visualisation of landscapes due to their low population density and potential impact on humans (CSP, 2023).

Population density in Valmiera and Valka counties (CSP, 2023)



3D landscape visualization in forest (K.Eglīte, 2024)

British guidelines, 2013. Available: https://www.torbay.gov.uk/media/15326/68-guidelinesforlandscapeandvisualimpactassessment-3rd-edition_2013.pdf

CSP, 2023. Available: <https://geo.stat.gov.lv/stage2/#lang=lv&tid=53&sid=undefined&vid=undefined>

Landscape Convention, 2007. Available: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1265>

Elwind, 2024. Available: <https://business.gov.lv/zinas/aptauja-par-piemerotako-vietu-veja-parku-izveidei-77-latvijas-iedzivotaju-uzskata-juru>

Ministry of Economy, 2020. Available: <https://www.em.gov.lv/lv/nacionalais-energetikas-un-klimata-plans>

NO SEŠIEM LĪDZ SEŠIEM. NAKTS LAIKA PLĀNOŠANAS UN PĀRVALDĪBAS KONCEPTA IZSTRĀDE RĪGAI

Mārtiņš ENĢELIS

Rīgas valstpilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departaments

martins.engelis@riga.lv

Nakts laika, reizēm arī vakara vai pilna cikla (24 stundu) pilsētas procesu plānošana ir samērā jauns un nozīmīgs, tomēr nepietiekami pētīts virziens (Seijas, Gelders 2021¹), kas akadēmiskajā vidē plašāk attīstīts tikai kopš 1980./1990. gadu mijas (Comedia 1991, Bianchini 1995²). Šobrīd pasaulē (piemēram, Viļņā, Tallinā, Londonā, Mančestrā u.c.) jau eksistē nakts laika pārvaldības institūcijas (Nighttime S.a.³), lai tiktu risināti tikai naktij vai vakaram raksturīgi izaicinājumi. Tomēr bieži nakts tiek plānota selektīvi un no izklaides ekonomikas interešu skatupunkta, mazāk to dara holistiski visas pašvaldības līmenī. Tāpat ir pilsētas, kas dažādu iemeslu dēļ pēc laika atsakās no nakts laika plānošanas, piemēram, Helsinki, kur “nakts vidutāja” pozīcija eksistējusi tikai pusotru gadu (2020 – 2021; Vallius 2023⁴).

Rīgā šobrīd nav visaptverošas “pilsētas pārvaldības, sistemātiskas, kompleksas un integrētas telpiskās attīstības plānošanas pieejas vai stratēģijas” (Responsible Hospitality Institute 2022⁵), kas nav tikai kultūras, drošības, ekonomikas un pāris sociālo jautājumu risināšana naktī, bet holistiska, visiekļaujoša plānošana. Rīgā pie tēmas konceptuāli ir sākts strādāt 2021. gadā. Ir bijušas iesaistītas vairākas pašvaldības iestādes (RPP, RITA, PAD), tomēr progress palicis vien ideju un vīziju līmenī (Geikina 2023⁶). Šādas integrētas nakts laika plānošanas un pārvaldības pieejas vajadzību pamato arī pieaugošie un savstarpēji dažādie izaicinājumi - trokšņa un gaismas piesārņojuma jautājumos (Naktsmieru Rīgai S.a.⁷; LSM 2019⁸), sabiedriskā transporta efektivitātes un negodīgas taksometru prakses naktīs jomā (TV3 Ziņas, 2022⁹), azartspēļu ietekmē (Jauns 2023¹⁰), sieviešu drošībā nakts

¹ Seijas, A., Gelders, M. M., 2021. Governing the night-time city: The rise of night mayors as a new form of urban governance after dark. *Urban Studies*, 58(2), 316–334.

² Bianchini, F. 1995. "Night Cultures, Night Economies." *Planning, Practice & Research* 10(2): 121-26.

³ Nighttime S.a. Nighttime advocacy map. Sk. 14.06.2023. Pieejams: <https://www.nighttime.org/map/>

⁴ Vallius, S. 2023. Intervija. Tiešsaistē, 1. decembrī.

⁵ Responsible Hospitality Institute 2022. The Emerging Field of Nighttime Studies with Researcher Andreina Seijas. Sk. 14.06.2023. Pieejams: <https://www.youtube.com/watch?v=Rsi6FQC4mzg>

⁶ Geikina, L. 2023. Intervija. Rīga, 14. jūnijā.

⁷ Naktsmieru Rīgai S.a. Sk. 15.09.2023. Pieejams: <https://naktsmierurigai.org/>

⁸ LSM 2019. Vai gaisma mums palīdz vai traucē? Risinājumi un problēmas pilsētas dizainā. Sk. 29.12.2023. Pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/kultura/dizains-un-arhitektura/vai-gaisma-mums-palidz-vai-trauce-risinajumi-un-problemas-pilsetas-dizaina.a340308/>

⁹ TV3 Ziņas 2022. Darbam lidostā nelicencētie taksometri “uzvārās” nakts autobusa trūkuma dēļ. Sk. 15.09.2023. Pieejams <https://zinas.tv3.lv/latvija/darbam-lidosta-nelicencetie-taksometri-uzvaras-nakts-autobusa-trukuma-del/>

¹⁰ Jauns 2023. Rīgā atsākas cīņa ar azartspēļu vietām, līdz uzvarai vēl tālu. Sk. 15.09.2023. Pieejams <https://jauns.lv/raksts/zinas/549767-riga-atsakas-cina-ar-azartspelu-vietam-lidz-uzvarai-vel-talu>

laikā (Satori 2020¹¹), izklaides un kultūrvietu aizsardzības jautājumos it sevišķi pēc Covid-19 (LSM 2022¹²), 24h tūrisma iespējās (LSM 2022¹³) u.c. Turklāt tieši nakts laiks tiek izmantots, lai veiktu remondarbus Rīgas ielās (LSM 2023¹⁴) vai tīrītu sniegu (Rīgas dome 2022¹⁵). Tāpat Rīgā šobrīd nav skaidrības, kā apzīmējams vai dalāms gan minētais diennakts posms (nakts laiks, naktsdzīve vai citādi), turklāt nav vienotības (ir pretrunas arī Latvijas normatīvajos aktos), kāds diennakts posms definē nakti (Darba likums 2001¹⁶, Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība 2014¹⁷).

Darba mērķis ir, analizējot pasaules teorētisko un praktisko pieredzi nakts laika plānošanā un pārvaldībā, piedāvāt Rīgai atbilstošu nakts laika plānošanas konceptu un pašvaldības īstenotu pārvaldība modeli, kam būtu potenciāls uzlabot nakts dzīves procesus un jomas Rīgā. Darba uzdevumi ir 1) iepazīstināt ar plašāku nakts laika plānošanas un pārvaldības redzējumu, kritiku un iezīmēt nakts dzīves specifiskās atšķirības no dienas laika, 2) analizējot notiekošo pasaulē un Rīgā, atklāt nakts laika attīstības iespējas un draudus Rīgai, 3) pozitīvi ieinteresēt dažādu jomu un sektoru pārstāvjus iepazīties ar nakts laika procesiem un radīt interesi to iesaistē un attīstībā Rīgā, 4) atvieglot darbu Latvijas nakts laika procesu plānošanā un pārvaldībā, piedāvājot plašu klāstu ar universālām, kā arī Rīgai specifiskām rekomendācijām, un 5) pierādīt, ka nakts laika plānošana un pārvaldība jāveic holistiski, pēc iespējas vairāk saskaņojot visas iesaistītās puses.

¹¹ Satori 2020. Kaņepes Kultūras centrs aicina piedalīties pētījumā par seksismu naktsdzīvē. Sk. 15.09.2023. Pieejams <https://satori.lv/article/kanepes-kulturas-centrs-aicina-piedalities-petijuma-par-seksismu-naktsdzive>

¹² LSM 2022. Vai Rīga bez «Kaņepes», «Čomska» un «Aptiekas» ir Rīga? Kā nosargāt laikmetīgās kultūrvietas. Sk. 15.09.2023. Pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/kultura/kulturtelpa/vai-riga-bez-kanepes-comska-un-aptiekas-ir-riga-ka-nosargat-laikmetigas-kulturvietas.a479718/>

¹³ LSM 2022. Jomas ielas skulptūru parastie un neparastie stāsti. Sk.21.09.2023. Pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/pilsetvide/jomas-ielas-skulpturu-parastie-un-neparastie-stasti.a472634/>

¹⁴ LSM 2023. Nakts stundās slēgs satiksmi Lāčplēša ielas posmā. SK. 26.10.2023. Pieejams <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/24.10.2023-nakts-stundas-slegs-satiksmi-lacplesas-ielas-posma.a528951/>

¹⁵ Rīgas dome 2022. Rīgā puteņa laikā turpinās ielu un ietvju uzturēšanas darbi; strādā 99 tehnikas vienības. Sk. 26.10.2023. Pieejams <https://www.riga.lv/lv/jaunums/riga-putena-laika-turpinas-ielu-un-ietvju-uzturesanas-darbi-strada-99-tehnikas-vienibas>

¹⁶ Darba likums. Pieņemts 20.06.2001. Latvijas Republikas Saeima.

¹⁷ Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība. Pieņemts 07.01.2014. Latvijas Republikas Ministru kabinets.

SPATIAL PLANNING IN FLANDERS OF THE 90 'S AND IT'S ACHIEVEMENTS

Marc GELDOLF,

architect - spatial planner

marc.geldof@alpspace.lv

History

The planning act from 1962 conceived a planning system mainly based on sub-regional and local land-use plans. The sub-regional plans are zoning plans covering the whole country. This type of planning was too rigid, preventing economic development and not effective in preventing urban sprawl and the deterioration of the environment, and, an unintended consequence was land speculation.

In the early 1990s, as a densely populated region with great pressures on the land, Flanders faced a number of spatial problems - urban sprawl, increasing congestion, dissatisfaction with public transportation, and irreconcilable spatial demands for housing, industry, agriculture and nature - that had accumulated over the years. After 20 years of hesitation, the Flemish Government commissioned the task of preparing the first structure plan for the Flemish territory in 1992 to two university professors Louis Albrechts and Charles Vermeersch.

A new planning approach

The planning approach of Albrechts and Vermeersch was strongly influenced by thinkers, such as Hasan Ozbekhan. It was rooted in a belief/conviction that spatial planning had to be more proactive and entrepreneurial in order to deal with the problems and challenges Flanders was facing. Some issues are more important than others, and it is the selection of critical issues to focus on that constitutes the essence of strategic planning. This asks also a strong commitment to engage actors in the planning process, most importantly actors vital for the implementation of the plan. In his later writings, Albrechts (Albrechts & Van den Broeck 2004) has outlined a four-track model of strategic spatial planning.

Finally, an important aspect is the focus on action and to see what systemic and policy changes might be suitable or necessary to realize the goals.

The Flanders Structure Plan

After approximately twenty years without any new visioning activities or substantial legal reforms, the Spatial Structure Plan for Flanders enthused the planners' and decision-makers' world with a new, relevant and attractive storyline on how Flanders should develop in the next fifteen years. The Flemish Government approved the Structure Plan for Flanders on 23 September 1997.

The aim of the structure plan was to provide structuring principles that could impose some order on future urban development and reduce the fragmentation of space (Albrechts, 1998).

The first and most important spatial concept in the structure plan is ‘deconcentrated clustering’, highlighting the importance of finding a balance between dispersion and concentration of urban and economic development to preserve the landscape.

The second spatial concept is ‘the rural zone’. Here the main aim was again to reduce urban sprawl, preserving space for agriculture, leisure, woodland and nature. Nature was perceived as an ordering system made up of river and brook valleys, larger nature and woodland complexes, and other areas where natural structures can be found, e.g. agriculture.

The third spatial concept of ‘linear infrastructures’ was used to highlight main infrastructures such as roads, railways and waterways as ordering spatial structures.

The fourth spatial concept of ‘gateways’ is used as a collective term for important economic structures such as seaports, internationally oriented multimodal logistics parks, the International Airport and the HST Station Antwerp-Central.

In the structure plan the principle of subsidiarity is incorporated: the principle of subsidiarity implies that each authority which is competent for spatial planning occupies itself with those matters that are best dealt with at the level concerned. A decision at a higher level is justifiable when its significance and/or scope clearly exceed(s) the lower level.

The impact

The case of Flanders illustrates how strategic spatial planning in itself is a transformative process, seeking to transform the spatial structures as well as the existing planning culture. It can be argued that it is the planning process rather than the structure plan itself, which has had the greatest impact on Flemish spatial planning. It prompted new planning laws (in 1996 and 1999), which besides providing the legal base for the structure plan also introduced structure plans at provincial and municipal levels. The latter resulted in a growing professionalisation of civil servants and a considerable intake of students in planning schools.

Strategic Spatial Planning on Municipal level: the case of Antwerp

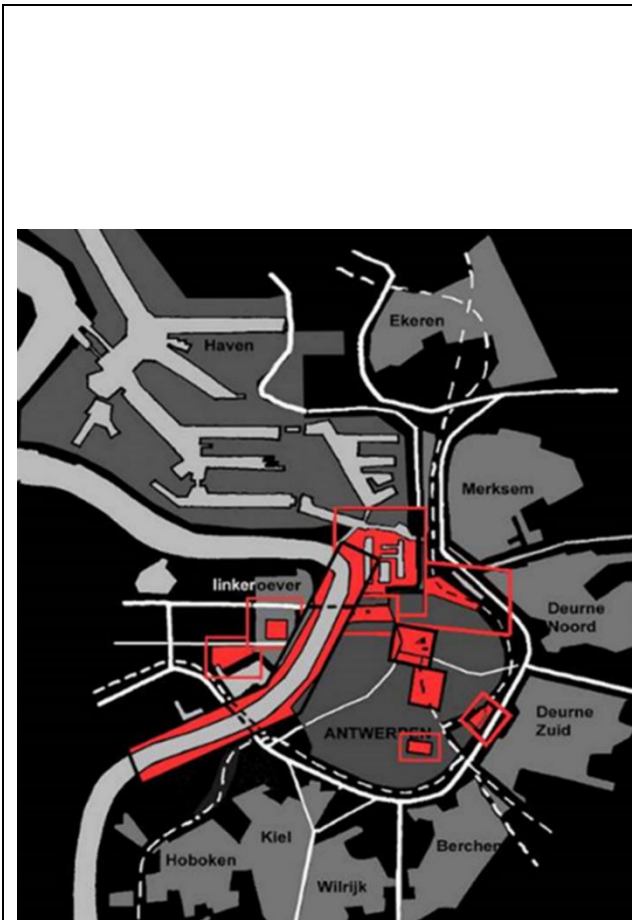
Apart from a generic approach, Antwerp focused strongly on a strategic approach for specifically selected key areas in the city, as well the hard (build areas) as the soft spine (green areas). The city administration was reformed allowing a team of planners to focus only on these strategic areas, with the aim to attract (international) investors and to create dynamics in the planning process. The approach also helped to catch subsidies from the Flemish government to realize certain strategic projects. As this active process included more than one legislature, so called “urban pacts” among political coalition partners at the start of a new legislature guaranteed continuation.

Sources

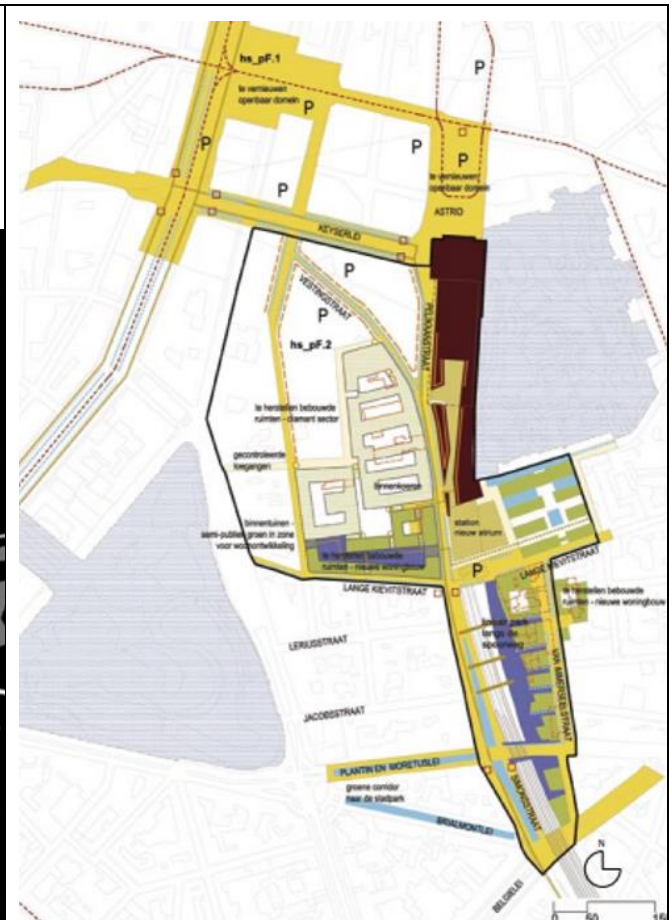
Kristian Olesen in conversation with Louis Albrechts, AESOP Young Academics Booklet Series C, Booklet 1, July 2017, <https://api.aesop-planning.eu/server/api/core/bitstreams/e9b429cf-a268-43d5-8c8b-c977bcfb383f/content>

Jef Van den Broeck, Planning: a transformative activity, 44th ISOCARP Congress 2008, https://www.isocarp.net/data/case_studies/1658.pdf

Urban development in Antwerp. Designing Antwerp. https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/9746949_urbandevelopment_English.pdf



Strategic spaces “hard spine” Antwerp



Program strategic space Central station Antwerp

RĪGAS CENTRĀLĀS DZELZCEĻA STACIJAS SAVIENOJUMS AR LIDOSTU „RĪGA” UN TĀ INTEGRĀCIJA PĀRDAUGAVAS PILSĒTVIDĒ

Madara GIBZE

SIA LAAGA ARCHITECTS

e-pasts: madara@laagaarchitects.lv

Rūdolfs CIMDIŅŠ

Rīgas plānošanas reģions

e-pasts: rudolfs.cimdins@rpr.gov.lv

Rail Baltica (turpmāk – RB) projekts ir iztrūkstošais posms no Ziemeļjūras – Baltijas transporta koridora Eiropas transporta tīklā, kura mērķis ir integrēt Baltijas valstis vienotā Eiropas dzelzceļa tīklā. RB būtiski uzlabos mobilitātes iespējas gan starptautiskā, gan vietējā mērogā, tādējādi ir īpaši nozīmīgi, ka tas tiek realizēts visefektīvākajā veidā.

RB projekta pamattrases trasējums projekta gaitā principiāli nav mainījies, tomēr Rīgas pieslēgums pamattrasei cauri gadiem ir būtiski transformējies, ar katru izmaiņu plānojot atstāt arvien lielāku ietekmi uz Rīgas, īpaši Pārdaugavas pilsētvidi. 2011. gadā AECOM veiktās izpētes „Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā” rezultātā kā labākais iespējamais variants tika atzīts RB trasi izbūvēt tikai līdz Rīgas centrālajai dzelzceļa stacijai (turpmāk – Centrālā stacija). Savukārt Centrālās stacijas savienojumam ar lidostu „Rīga” (turpmāk – Lidosta), sadarbībā ar Rīgas domi izvērtēt esošo sliežu modernizāciju vai Rīgas sabiedriskā transporta tramvaju tīklu paplašināšanu.

Tomēr 2015.gadā „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējuma” (turpmāk – Detalizēta izpēte un IVN) rezultātā RB pamattrasei tiek projektēts loks no Misas līdz Sauriešiem (turpmāk – Rīgas loks), kurš ietver posmu no Centrālās stacijas līdz Lidostai (turpmāk - Lidostas atzars). Lidostas atzaram IVN sākotnējā apspriešanās tika apspriesta tuneļa izbūve gandrīz 5km garumā. Tunelim iznākot virszemē aiz Zaslauka, pilsētelpa tiktu sašķelta tikai plašākajās dzelzceļa trases zonās lielmēroga dzīvojamajos rajonos Zolitūdē un Imantā, kur trases integrācijas risinājumiem pilsētvidē ir relatīvi pietiekama telpa. Tomēr tālāk Detalizētās izpētes un IVN gala ziņojuma un projektēšanas uzdevuma rezultātā tuneļa garums sarucis līdz 350m, tādējādi saskaņā ar aktuālo projektu telpiski tiek sašķeltas arī vēsturiski blīvās un mērogā mazās Pārdaugavas apkaimes. Torņakalnā, Bierīnos, Āgenskalnā, Pleskodālē, Zaslaukā un Šampēterī virszemes trases integrācijas risinājumiem telpa ir nepietiekama, kā rezultātā būtu būtiski jāpārplāno dzelzceļam pieguļošā infrastruktūra un jāatsavina zemesgabali plašā joslā ap dzelzceļa nodalījuma joslu, jo tiem nevarētu nodrošināt piekļuvi. Nacionālo interešu objekts Rail Baltica nedrīkstētu neatgriezeniski izpostīt citas nacionālās vērtības – iedzīvotāju sociālekonomiskās aktivitātes, mobilitāti, kultūrvēsturisko mantojumu un vidi.

Caur masu tranzīta sistēmu pētījumu un prakses pārskatu tika nonākts pie Rail Baltica projekta veidošanas procesa analīzes. Tam seko priekšlikumi – Lidostas atzara alternatīvas un to integrācija Pārdaugavā. Analizējot Rail Baltica Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas un lidostas „Rīga” savienojuma plānošanas procesu un pieņemtos lēmumus saskaņā ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta izdotajiem sākotnējiem nosacījumiem, shematiski ir ieskicēts Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas un lidostas „Rīga” savienojuma *bāzes variants*, kurā zaudējumi ir pārsvarā pār ieguvumiem. Tādēļ tiek piedāvāts *kompromisa variants*, respektējot lēmumu ātrgaitas dzelzceļa trasi izbūvēt caur pilsētu. Darba rezultātā secināts, ka šī savienojuma *labākā iespējamā alternatīva* būtu 1520mm dzelzceļa līnijas modernizēšana un pagarināšana no Imantas līdz Lidostai. Tā varētu būtiski samazināt Rail Baltica projekta izmaksas un maršruta laiku, pasargājot pilsētvidi no ātrgaitas dzelzceļa negatīvās sociālās un vides ietekmes.

Analizējot lēmumu par ātrgaitas dzelzceļa (turpmāk – ĀDz) trases izbūvi caur pilsētu var secināt, ka tam būs maza lietošanas efektivitāte, jo sabiedriskā transporta veida izvēli ietekmē vairāki faktori – sasniedzamie ātrumi, no tā atkarīgais pieturvietu attālums un sasniedzamība, turklāt ĀDz trases izbūve ir dārgākais no visiem iespējamajiem sabiedriskā transporta infrastruktūras veidiem. RB Lidostas atzars nav vienīgais, kurš netiek atbilstoši izvērtēts, jo Eiropas Revīzijas Palāta (turpmāk - ERP) analizējot ĀDz projektus ES, izceļ lēmumu politiskumu un norāda uz to izbūves vispusīgu izvērtējuma, izmaksu un ieguvumu analīzes un reālo vajadzību novērtējuma kvalitātes trūkumu. Līdzīgi ERP arī šajā pētījumā tiek secināts, ka ĀDz līnijas nav vajadzīgas visur un alternatīvais risinājums esošo parasto līniju modernizācijai netiek pienācīgi apsvērts, lai gan tādējādi ieguvumi varētu būt ne tikai ekonomiski, bet arī sociāli un pilsētvidei draudzīgāki.

RB kontekstā būtu vērts ņemt piemēru no Itālijas un Vācijas labās prakses, kur projekti tiek pārvērtēti katrā plānošanas posmā, lai pārbaudītu to elementu atbilstību aktuālajām vajadzībām. Projektu pārskatīšanas process skaidri parāda, ka pakāpeniskas plānošanas rezultātā tiek izvēlēti efektīvākie un ekonomiskākie risinājumi. Lidosta no Centrālās stacijas ir aptuveni 10 km attālumā, kas ir liels attālums priekš pilsētas sabiedriskā transporta (autobusu, trolejbusu un tramvaju), bet minimāls priekš piepilsētas vilciena.

Lidostas atzara *labākā iespējamā alternatīva* būtu 1520 mm dzelzceļa līnijas modernizēšana un pagarināšana no Imantas līdz Lidostai, kas varētu būtiski samazināt RB projekta izmaksas, pilsētvidi pasargājot no ĀDz negatīvās sociālās un vides ietekmes. RB pasažieriem, kuri vēlētos nokļūt lidostā “Rīga”, būtu iespēja izmantot piepilsētas vilcienu, kurš kursētu pa modernizētu 1520 mm dzelzceļu no Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas līdz lidostai “Rīga”. *Labākā iespējamā alternatīva* ir arī saskaņā ar vietējiem, reģiona, valsts un pat ES nozīmes plānošanas dokumentiem, to aprobē intervētie eksperti, NVO un profesionāļi, kas pauduši viedokli par RB izstrādes procesu un risinājumiem. Šī varianta veidotie ietaupījumi arī ļautu RB trasi pabeigt pēc iespējas drīzāk. Šis savienojums arī varētu būt

pirmais solis dzelzceļa kā mugurkaula iekļaušanai Rīgas sabiedriskā transporta sistēmā, tādējādi nesot vislielāko pievienoto vērtību Rīgas un Pierīgas mobilitātei.

AN AMBITION FOR SPATIAL PLANNING? SCOTLAND'S NATIONAL PLANNING FRAMEWORK 4

Cliff HAGUE

Emeritus Professor, Heriot-Watt University, Edinburgh

thehagues@blueyonder.co.uk

Spatial planning developed as a European concept in the 1990s, under very specific circumstances. It was a time of optimism and ambition. The collapse of the USSR and the prospect of the enlargement of the European Union prompted new thinking about the European space. There were concerns about territorial cohesion, given the disparities in the economic conditions between the new Accession States and EU 15, but also the regional inequalities within those EU 15 states. In addition, the EU were concerned about global competitiveness. The EU still lagged behind the USA, but also faced new competition from China. Spatial planning was seen as a way to achieve greater efficiencies by better integration of public policy across sectors such as economic development, transport, research etc. Spatial planning was also seen as a way to align actions with sustainable development.

This thinking underpinned the landmark document, the European Spatial Development Perspective (ESDP), which was agreed by the national Spatial Planning Ministers in 1999. It was not a masterplan – there was no map of the future pattern of development across the EU. Spatial planning remained an activity for member states, not for the EU. The ESDP therefore set out 3 principles that were intended to focus, even inspire, spatial planning actions in those states. These were polycentric urban development and new urban-rural relations; parity of access to infrastructure and knowledge; and sustainable development and protection of nature and cultural heritage.

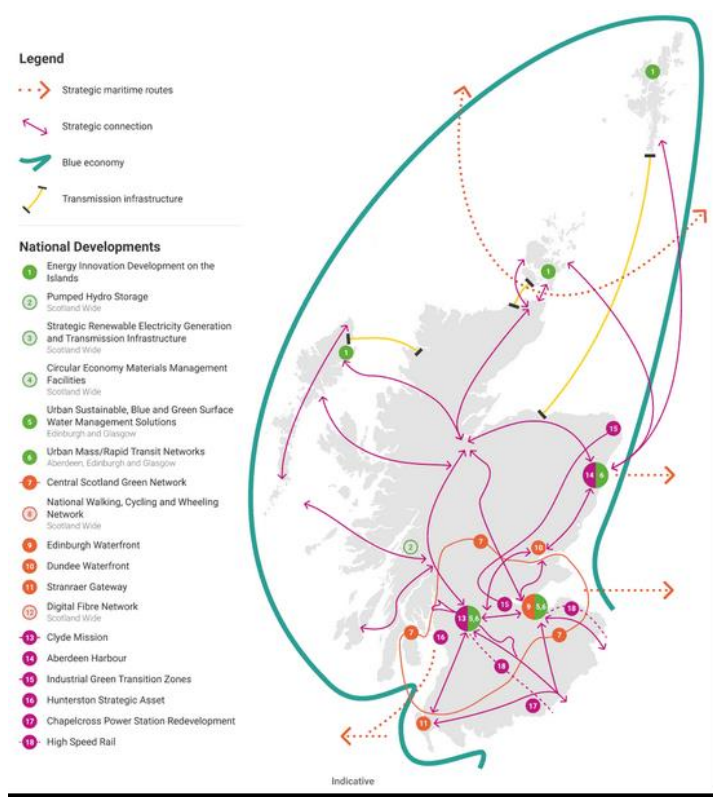
1999 seems a long way ago, and much of the optimism has been erased by events since then, notably the 2008 financial and economic crisis, the Covid pandemic and the Russian invasion of Ukraine. Some economies have done better than others, but growth has widened the gaps between the capital cities and the more rural regions. The application of ESDP at national and local level has been weak. The ambition of spatial planning was not achieved.

However, the Scottish Government has taken a significant and ambitious step to focus spatial planning on today's concerns. Since 1999 spatial planning has been a function of the Scottish Government: legislation and policy are decided in Edinburgh, not London. The first National Planning Framework (NPF) for Scotland was produced in 2004. There is no national spatial plan for the UK or for England. The NPF was monitored and reviewed, first as NPF 2 then NPF 3.

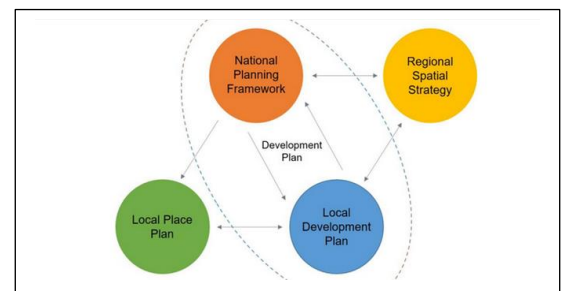
In 2019 a new Planning Act was passed by the Scottish Parliament that gave more weight to the NPF. Thus NPF 4 was adopted by the full Parliament, and gained more attention from sector ministries than NPF 1, 2 or 3. NPF also connected its principles and policies to the UN's Sustainable

Development Goals 2016-30. While previous NPFs had largely reflected the Scottish Government’s prime aim of economic growth, Policy 1 in NPF 4 emphasises the climate and nature emergencies.

NPF 4 was adopted in 2023. It has a national spatial strategy, but also 5 overlapping “Action Areas” for 5 overlapping large geographical regions. Crucially, NPF 4 also contains a specification of Scottish Planning Policies, which become part of all Local Development Plans and thus are used to decide on applications for development. While this centralises the system, it also avoids the trap of the ESDP where there was no direct legal imperative for implementation. NPF 4 sets out 6 key spatial principles: compact growth, local living (20-minute neighbourhoods), balanced development, conserving and recycling assets, urban and rural synergy, and a just transition to more sustainable ways of living. While some of these echo the ESDP, and may be equally difficult to achieve, the ambition is to use spatial planning to address the major challenges as Scotland seeks to reach Net Zero by 2045. Thus there are policies on topics including a move towards a circular economy, and support for community wealth building, which will now need to become part of mainstream planning and development practice across Scotland. There is, and will be, resistance, and it is too soon to tell how well NPF 4 will work out, but for practitioners and researchers in spatial planning it is worth watching what happens in Scotland in the next few years.



NPF4 National Spatial Strategy, 2023-2045



NPF 4 sets policies that legally become part of every Local Development Plan.

NPF 4 can be downloaded from <https://www.gov.scot/publications/national-planning-framework-4/>.

PILSĒTMEŽU FUNKCIJAS UN TO ATSPoguĻošANA TERITORIJAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTOS

Ieva KRAUKLE, Ilze STOKMANE, Kristīne VUGULE

Latvijas Biozinātņu un tehnoloģiju universitāte

e-pasts: ieva.kraukle@hotmail.lv, ilze.stokmane@lbtu.lv, kristine.vugule@lbtu.lv.

Pilsētmeži saistās arī ar daudziem vides un ekonomiskiem labumiem, tostarp uzlabo gaisa un ūdens kvalitāti, samazina troksni, kontrolē plūdus, novērš augsnes eroziju, mazina pilsētas siltuma salu efektu, palielina nekustamā īpašuma vērtību. Ir jārēķinās ar izmaksām sistēmas uzturēšanai, kas saistītas ar koku stādīšanu, kopšanu, rekreācijas funkciju nodrošināšanu.

Mūsdienās pilsētmežu aspektā varam runāt ne vairs par tradicionālo mežsaimniecību, bet par sociālo mežsaimniecību, kuras galvenie uzdevumi saistīti ar sociālo funkciju un pakalpojumu, un vides izglītības nodrošināšanu.

Praksē visbiežāk lieto vispārēju meža funkciju iedalījumu nosaucot trīs stūrakmeņus - ekonomiskās, sociālās un ekoloģiskās funkcijas, kā pirmo uzsverot ekonomisko komponenti. Līdz ar urbanizāciju, sabiedrības demogrāfijas un dzīvesveida izmaiņām, pieaugusi arī pilsētmežu nozīme, kuros funkciju būtiskuma sadalījums mainījies (Randrup et al., 2005).

Mūsdienās par svarīgāko kļuvusi sociālā funkcija – pilsētmeži ir vieta aktīvai un pasīvai rekreācijai, sportošanai, dabas velšu vākšanai, dod iespēju baudīt dabas skaistumu, kalpo par dabas laboratorija zinātniekiem un pētniekiem, aizsargā unikālas dabas un kultūrvēstures vērtības.

Ņemot vērā ekosistēmu pakalpojumu pieeju var izdalīt vairākas pilsētmežiem piemītošas raksturīgās funkcijas. Pilsētmeža funkciju izpausmes telpā ir atkarīgas no meža un cilvēka darbības attiecībām. Pilsētmeži atrodas īpaši intensīvā cilvēka un meža saskares punktā. Pilsētas un piepilsētas meža vidē sociālā funkcija un tieši rekreācija iegūs vislielāko nozīmi un kļūst par dominējošo funkciju, nosakot konkrēto mežu apsaimniekošanas paņēmienus.

Balstoties uz teoriju, iepriekšējo pieredzi un lauka pētījumiem autores izvirza pilsētmežu būtiskākās sešas funkcijas: sociālā, vides, vides izglītības, dabas aizsardzības, estētiskās un ekonomiskās.

Pilsētmežu funkcijas ir izvērtētas apskatot Rīgas pilsētai piegulošos mežus (Kraukle, 2013), īpaši analizējot to izvietojumu Zilo kalnu kompleksa teritorijā, (Kraukle et al., 2022).

Būtiska ir sociālā funkcija - rekreācija un sports, ko nodrošina vietas ar labiekārtojumu, takas un trases. Vēstures liecības teritorijā papildina sociālo funkciju klāstu. Pēdējā laikā, pēc Covid19 tiek minēta arī meža loma cilvēku psihoemocionālās labsajūtas nodrošināšanai. Vides kvalitātes funkciju pilda visa pilsētmeža teritorijā kopumā. Vides izglītības funkciju pilda atsevišķi maršruti, kur visbiežāk

notiek ekskursijas, apmācības. Dabas aizsardzības funkcija nosedz visas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kas prasa lielāku uzmanību apsaimniekošanā. Meža estētiskā funkcija vairāk izteikta platībās ar vizuāli pievilcīgām ainavām. Ekonomiskās funkcijas realizēšana, veicot mežistrādi, ir potenciāli iespējama teritorijās ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un nozīmīgām rekreācijas vietām. Pilsētmežos būtiskā sēņošana un ogošana tiek pieskaitīta gan sociālajai gan ekonomiskajai funkcijai.

Līdzšinējā telpiskās plānošanas praksē pārsvarā redzam, ka meži un tai skaitā pilsētmeži parasti tiek attēloti kā zaļi laukumi, neparādot mežiem piemītošās funkcijas. Atsevišķos gadījumos tiek parādītas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, mežu aizsargjoslas ap pilsētām.

Mežu turpmākai plānošanai ir būtiski parādīt arī dažādās, bieži arī pārklājošās mežu funkcijas teritorijas plānojumos. Visefektīvāk mežu funkcijas var parādīt izmantojot dažādus tematiskos plānojumus.

Zināmā mērā kartēs nav mērķtiecīgi parādīt vides funkcijas, kas sakrītīs ar meža teritoriju robežām, bet aprakstošajā daļā to ir svarīgi uzsvērt. Kartēs vienkārši attēlojamas īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kultūrvēstures pieminekļi, mežu parauglaukumi, meža apmācības un militārie poligoni, kam ir strikti noteiktas robežas. Aprakstošajā tekstā ietverama informācija par katru no objektiem. Salīdzinoši vienkārši kartēs iespējams parādīt rekreācijai nozīmīgas vietas un teritorijas ar apzinātu kultūrvēsturisku vērtību (bez īpaša aizsardzības statusa), vietas vides izglītībai. Aprakstos parādāma katras rekreācijas teritorijas pakalpojumu vai kultūrvēstures vērtības. Grūtības var sagādāt vizuāli pievilcīgu teritoriju atzīmēšana mežā, jo to noteikšana var būt saistīta ar vērtētāja subjektivitāti, izglītību. Aprakstošajā daļā būtiski skaidrot izvērtēšanas metodes, saskatītās vērtības. Plānojumos jāparāda arī ekonomiski nozīmīgās mežu teritorijas, skaidrojot un atgādinot sabiedrībai to nozīmi, arī to, ka koki var tikt plānveidīgi izcirsti.

Kraukle, I. (2013). *Pilsētmežu plānošana un pārvaldība: Lielrīgas piemērs*. Latvijas Universitāte.

Kraukle, I., Stokmane, I., & Vugule, K. (2022). The Ogres Zilie kalni park urban forest management. *Landscape Architecture and Art*, 21(21), 7–17. <https://doi.org/10.22616/J.LANDARCHART.2022.21.01>

Randrup, T. B., Konijnendijk, C., Dobbertin, M. K., & Prüller, R. (2005). The concept of urban forestry in Europe. In E. . Konijnendijk, C., Nilsson, K., Randrup, T.B., Schipperijn, J. (Ed.), *In Urban Forests and Trees* (pp. 9–21). Springer.

ĀDAŽU NOVADA IZAICINĀJUMI TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANĀ

Indra MURZIŅA, Lauma VĪTOLIŅA

Ādažu novada pašvaldība

e-pasts: indra,murzina@adazi.lv, lauma.vitolina@adazi.lv

Ādažu novads tā pašreizējās robežās izveidots atbilstoši Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumam no 01.07.2021., apvienojot Ādažu un Carnikavas novadus. Novadu veido Ādažu un Carnikavas pagasti, 21 ciems (pielikumā ciemu karte) un Ādažu pilsēta, kura pilsētas statusu ieguva 01.07.2022.

Līdzīgi kā lielā daļā Pierīgas pašvaldību, arī Ādažu novadā attīstība notiek ļoti strauji. Iedzīvotāju skaits pēdējo 10 gadu laikā pieaudzis par 41%, ir stabili dzimstības rādītāji, pieaug būvniecības un uzņēmējdarbības apjomi. Kopumā vērojamas tendences, kur attīstība ir tik strauja ka tai netiek līdzī pakalpojumu un infrastruktūras attīstība, ir jāmeklē instrumenti sabalansētai attīstībai. Patiesais iedzīvotāju skaits novadā ir nojaušams, bet precīzi nav zināms, jo ļoti liela daļa iedzīvotāju dažādu iemeslu dēļ nav deklarējušies novada teritorijā. Ražotņu attīstībai kā būtiska problēma ir darbaspēka pieejamība situācijā, kad šajās ražotnēs strādājošie nevar atļauties dzīvot novadā ar ļoti augstām nekustamā īpašuma un īres izmaksām. Vienlaicīgi Ādažu novads pašvaldību finanšu izlīdzināšanas fondā maksā lielas summas, piemēram, 2023.gadā 4,6 milj. eiro jeb 15,4% no IIN.

Viens no sabalansētas attīstības priekšnoteikumiem ir attīstības plānošanas dokumenti, tajā skaitā teritorijas plānojums. Jaunā Ādažu novada teritorijas plānojuma izstrāde uzsākta 2022.gada rudenī un tā ietvaros tiek izstrādāti divi tematiskie plānojumi – Ainavu plāns un Transporta attīstības plāns. Tematiskos plānus sagatavo ārpalpojuma sniedzēji, bet paša teritorijas plānojuma izstrādi ir uzņēmusies pašvaldības Teritorijas plānošanas nodaļa un tieši tas liek paskatīties uz iepriekšējo, šā brīža un nākotnes teritorijas plānošanas procesu Ādažu novadā ar citādāku skatījumu.

Spēkā esošais teritorijas plānojumi bijušā Ādažu novada teritorijai apstiprināts 2018.gadā, Carnikavas novadā 2019.gadā, tātad salīdzinoši nesen.

Teritorijas plānošanas procesi Ādažu novadā ataino ekonomikas procesus valstī. Laika posmā no 2000.-2009.gadam, tā saucamajos “treknajos gados”, un arī vēlāk, ir atbalstīta plaša dzīvojamās apbūves teritoriju plānošana lauksaimniecības zemēs un mežu teritorijās. Tas tika darīts izstrādājot un apstiprinot lielu skaitu detālplānojumu, neskatot teritoriju attīstību kopumā gan no inženiertīklu, gan pakalpojumu pieejamības, gan teritoriju sasniedzamības viedokļa.

Šobrīd novadā ir spēkā ap 210 detālplānojumu. Aptuveni 10% no tiem īstenošana nav uzsākta, lielākā daļa īstenoti daļēji un tikai pavisam neliela daļa uzskatāma par īstenotiem. Rezultātā ir daudz teritoriju, kuras attīstītāji ir pametuši iedzīvotāju pašu ziņā, ar nepabeigtu vai pat neizbūvētu

infrastruktūru. Ir gadījumi, kad sākotnējie īpašumi sadalīti, tiem mainījušies īpašnieki, bet būvniecība ir apgrūtināta vai pat neiespējama. Šāda situācija rada haotisku teritoriju attīstību.

Apbūves teritoriju izplešanos sekmējusi pieeja, ka novada teritorija, izņemot mežus un ūdeņus, ir sadalīta ciemos, nav lauku teritoriju. Tādējādi sekmēta apbūves veidošanās jebkur, nevis koncentrēti. Vienlaikus ir bijusi atbalstīta lauksaimniecības zemes sadalīšanai savrupmāju apbūves gabalos, to pamatojot ar detālplānojumiem. Vairākiem ciemiem nav izteiktu centru un tajos nav pieejami pakalpojumi (Eimuri, Stapriņi, Birznieki, Divezeri u.c.).

Ādažu ciemam iegūstot pilsētas statusu, netika mainīta teritorijas robeža. Izveidojusies situācija, ka pilsētā ietilpst neapbūvētas lauksaimniecības teritorijas, tomēr sašaurinot pilsētas robežu un pārveidojot tās par lauku teritoriju, teritorijas izmantošanu būtiski apgrūtinās Gaujas aizsargjosla.

Problemātiska ir kvalitatīvas dzīves vides plānošana bijušo dārzkopības kooperatīvu teritorijās, kuri pārtop par pastāvīgām dzīvesvietām.

Daļa no novada attīstības problēmām ir attiecināmas uz 90.-to gadu sākumā īstenoto zemes reformu un sadrumstalotu privātīpašumu struktūru, kas liedz plānot jaunas apdzīvotas vietas un pakalpojumu objektus, ievērojot labās prakses plānošanas principus. Pašvaldībai nav īpašumu, kas būtu piemēroti publisko pakalpojumu attīstībai – jaunu skolu un bērnudārzu būvniecībai zeme par lielām nauda summām jāiegādājas no privātīpašniekiem. Teritorijas plānojumā ir saplānotas un saimētas jaunas ielas un pašvaldības ceļi, taču visticamāk, ka lielāko daļu no tiem nekad neizbūvēs, jo atsavināšanas process būs pārāk dārgs un sarežģīts.

Tikpat liela nenoteiktība ir arī valsts autoceļu attīstībā – pašvaldības teritorijas plānojumā tiem rezervētās teritorijas tiek attēlotas, tomēr nav viennozīmīgi zināmi projektu īstenošanas plāni un līdz ar to apgrūtināta savienojumu attīstība ar pašvaldības autoceļiem un ielām.

Nacionālo Bruņoto Spēku Ādažu bāze aizņem lielu daļu novada teritorijas un pašvaldība tajā teritoriju neplāno, tomēr bāzes kontingents rada slodzi gan uz pašvaldības sniegtajiem pakalpojumiem, gan sabiedrisko transportu un citām jomām. Problēmvieta veidojas pie poligona robežas, kur iedzīvotāji sūdzas par troksni, transporta pārvietošanos pa putekļainiem ceļiem, tomēr vienlaicīgi ir samērā daudz attīstītāju, kuri vēlas izstrādāt detālplānojumus pie poligona robežām un atbilstoši tur attīstīt dzīvojamo apbūvi.

Datu nepilnības par applūstošajām teritorijām, to nepietiekama aktualitāte un ticamība apgrūtinā gan plānošanu, gan teritorijas plānojumu īstenošanu. Publisko ūdeņu izmantošana un dārgi īpašumi pie tiem – kā sadzīvot?

Konfliktsituācija veidojas arī jūras piekrastē starp tūrisma attīstību un vietējo iedzīvotāju vēlmi ierobežot tūrisma plūsmas piekrastes apdzīvoto vietu tuvumā un tajās. Ir vēlme noteikt piekrastes ciemus kā klusās zonas.

Kopumā kā lielākais izaicinājums Ādažu novada teritorijas plānošanā ir sabalansētas novada attīstības nodrošināšana, pārskatot līdzšinējo pieeju plānošanai. Ādažu teritorijas plānotāji ir arī vieni no aktīvākajiem dalībniekiem Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas izveidotajā darba grupā plānošanas sistēmas pilnveidošanai, saskatot to kā instrumentu veiksmīgākai plānošanai.

THE POLISH SPATIAL PLANNING SYSTEM. THE SICK MAN OF EUROPE?

Maciej J. NOWAK

West Pomeranian University of Technology, Faculty of Economics, Department of Real Estate,
Szczecin, Poland, ORCID 0000-0001-6437-3226,

macnowak@zut.edu.pl

The aim of the presentation is to outline the key barriers and problems in the Polish spatial planning system. The literature identifies serious problems that block the implementation of most spatial planning objectives.

It should be emphasized, that a major reform of spatial planning in Poland took place in 2023. Nevertheless, the existing instruments of spatial planning are still applicable (the reform is implemented very slowly). These instruments at the local level are:

- studies of spatial development conditions and directions - generally non-binding acts, which nevertheless constitute the basis for local plans and set out the directions for development on the scale of a given municipality (in practice, the quality of these documents has not always been the highest);

- local spatial development plans - acts which are generally binding, but at the same time are adopted on an optional basis by municipalities' decision-making and control bodies. In most areas of Poland (including many areas under urban pressure), plans were not in force;

- decisions on land development conditions - issued on request, by the executive bodies of municipalities, for areas where plans were not in force.

The amendment has slightly modified the criteria for issuing zoning decisions. However, the adoption of a general plan will be crucial. Once this plan has been adopted in a given municipality, decisions on development conditions (apart from exceptions relating to smaller investments) will only be able to be issued in the development supplement zones designated in these plans. At the same time, municipalities do not have to designate such zones in their plans. The amendment introduces a new instrument at the local level: general plans. This is a separate type of plan at the municipal level. General plans (which all municipalities will have to adopt by the end of 2025) will designate zones in municipalities and define selected parameters (e.g. maximum above-ground development intensity, share of biologically active area). Local zoning plans and zoning decisions adopted/issued after the adoption of the general plan in the municipality will have to be compatible with this plan. In turn, the provisions of the municipality's development strategy must be taken into account when drawing up the general plan. These strategies will have a much more extensive spatial dimension.

In contrast, studies of spatial development conditions and directions will gradually become obsolete. Ultimately, they will be replaced by master plans. The maximum possible date for the validity of the studies is 31 December 2025.

The provisions on local development plans have also been amended. The possibility of using a simplified procedure for plan work in certain cases has been introduced. A special type of local spatial development plans has also been introduced: integrated investment plans. These will be adopted at the request of the investor and may cover the main investment (implemented by the investor) and a supplementary investment. Prior to the adoption of an integrated investment plan, it is necessary to conclude an urban planning agreement between the investor and the municipality. The content elements of local development plans have also been modified.

Decisions on development conditions must be consistent with general plans. In the general plans, there is a possibility (not an obligation) to designate areas for development additions. These are the only areas where most decisions can be issued. The amendment also specified the maximum size of the area under consideration (200 metres) and introduced the principle of temporariness of zoning decisions (they are valid for 5 years).

LATVIJAS REĢIONĀLĀS NEVIENLĪDZĪBAS IZAIČINĀJUMI PĀRVALDĪBĀ UN PLĀNOŠANĀ

Juris PAIDERS

LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte,

e-pasts: jpaiders@inbox.lv

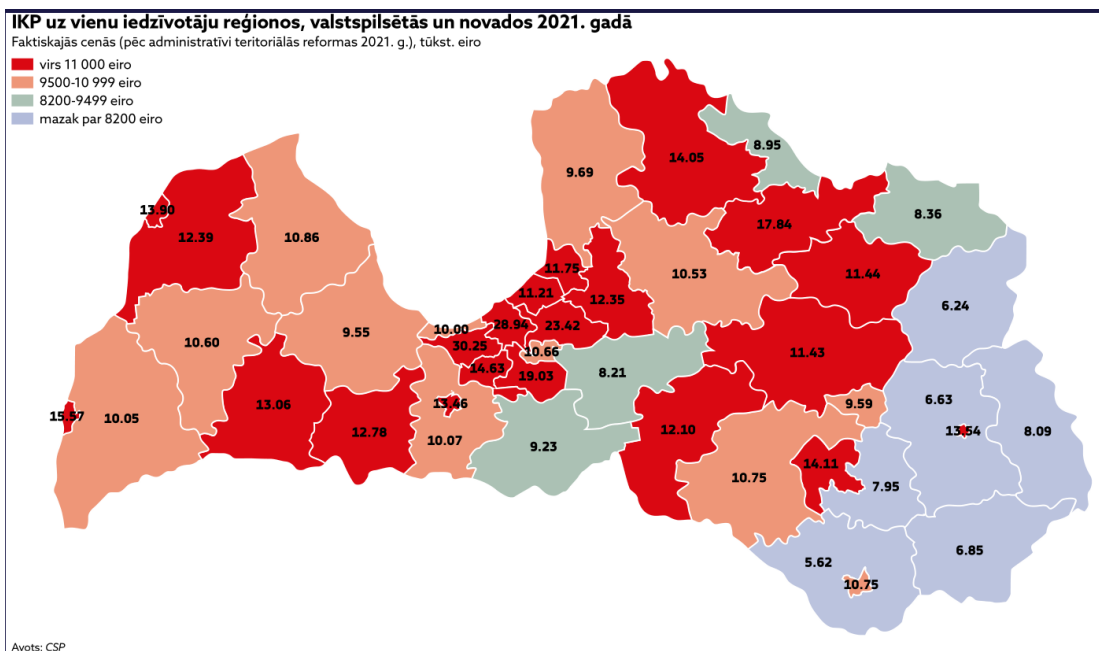
Latvijas centrālā statistikas pārvalde (CSP) ir sākusi publiskot iekšzemes kopprodukta (IKP) datus par Latvijas administratīvā iedalījuma vienībām. Kā liecina CSP dati, tad 2021. gadā Mārupes novadā IKP uz vienu iedzīvotāju pārsniedza 30 tūkstošus eiro. Dienvidkorejas IKP uz vienu iedzīvotāju 2021. gadā bija 29,7 tūkstoši eiro.

Mārupes novada IKP uz vienu iedzīvotāju 2021.g. bija visai tuvs Eiropas Savienības vidējam IKP uz vienu iedzīvotāju, kā arī IKP uz vienu iedzīvotāju tādās valstīs kā Japānā, Itālijā, Dienvidkorejā un Kuveitā. Rīgas IKP uz vienu iedzīvotāju 2021. gadā bija atbilstošs Itālijas, Dienvidkorejas, Maltas, Kipras, Kuveitas, Brunejas un Spānijas IKP uz vienu iedzīvotāju. Jāatzīmē, ka Rīgas vidējais IKP uz vienu iedzīvotāju 2021. gadā bija lielāks nekā vidēji Slovēnijā, Igaunijā, Bahreinā un Čehijā. Tajā pat laikā Augšdaugavas novada IKP uz vienu iedzīvotāju 2021.g. bija 5620 eiro, kas ir tuvs Baltkrievijas un Moldovas vidējam IKP.

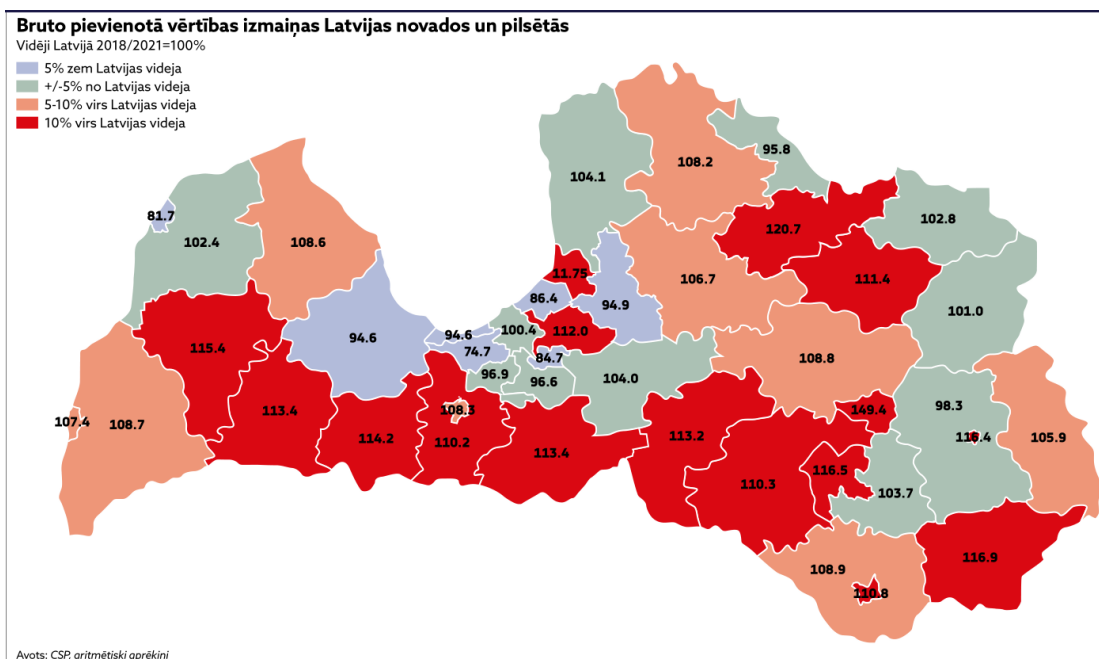
2021. gadā attīstības līmeņi starp Mārupes un Augšdaugavas novadiem atšķīrās 5,4 reizes. Ievietojot Latvijas reģionālās nevienlīdzības mērogu pasaules kartē var iegūt platu joslu no Eiropas Savienības vidējā, no Itālijas, Dienvidkorejas, Maltas, Kipras un Kuveitas vidējā IKP uz vienu iedzīvotāju līdz pat zemākai robežai, kurā ir Arābu valstis ar to vidējo rādītāju un tādās valstīs kā Albānija, Kolumbija, Māršala salas un Beliza. Turklāt vēl pirms dažiem gadiem Augšdaugavas rādītāja mīnus 10% robežās ietilpa tādās valstīs kā Ekvadora, Paragvaja, Lībija, Azerbaidžāna, Tuvalu un Moldova.

Starptautiski salīdzinājumi ļauj izprast Latvijas pārvaldības lielāko problēmu. Latvijas vadoši ministri un politiķi augstākie ierēdņi, pasta un dzelzceļa vadība, kas pārvietojas tikai starp Rīgu un Mārupes novadu (lidosta Rīga ir Mārupes novadā), jau dzīvo un jūtās kā Tokijā, Seulā vai Romā. Savukārt Augšdaugavas novada IKP uz vienu iedzīvotāju atpaliek pat no Baltkrievijas IKP uz vienu iedzīvotāju. Līdz ar to šajās teritorijās nozīmīga problēma ir slēgtās skolas un likvidētās pasta nodaļas, interneta un finanšu pakalpojumu un pat vienkārša veikala pieejamība u.c.

Vairāk kā pieckārtīga atšķirība attīstības līmeņos rada pilnīgi jaunus izaicinājumus gan attīstības, gan telpiskajā plānošanā.



1. att. IKP uz vienu iedzīvotāju reģionos, valstspilsētās un novados 2021. gadā (Paiders 2024, 16.-17.lpp.), Dati: CSP



2. att. Bruto pievienotā vērtības izmaiņas Latvijas novados un pilsētās no 2018. līdz 2021. gadam (Paiders 2024, 18.-19.lpp.) Dati: CSP, autora aprēķini

Izmantotā literatūra.

Paiders J. (2024) Mārupes novada attīstība ir Japānas un ES vidējā līmenī. *Dienas Bizness* nr. 8 (6194). 16.-23.lpp.

DINAMIKA PLĀNOŠANAS IZGLĪTĪBĀ

Zane PĪPKALĒJA

Latvijas Universitāte

e-pasts: zane.pipkaleja@gmail.com

Transformācija telpiskās plānošanas pieejās un piedzīvotās krīzes ietekmē pārmaiņu procesus, kas vienlaikus notiek gan telpiskajā plānošanā, gan arī izglītības vidē. AESOP (*Eiropas plānošanas skolu asociācija*) pašlaik pārskata 1995.gadā izstrādātās pamatprasības Eiropas plānošanas izglītībai. ISOCARP (*Starptautiskā pilsētu un reģionālo plānotāju biedrība*) 59.Pasaules plānošanas kongresa deklarācijā¹⁸ ir iekļauta rekomendācija pieņemt, ka notiek pāreja no tradicionālās plānošanas uz efektīvu un atbildīgu jauno tehnoloģiju izmantošanu.

A.I.Franka¹⁹, kas pētījusi telpiskās izglītības procesus Eiropā un vada AESOP tematisko grupu "Plānošanas izglītība", uzsver, ka izglītība pilsētu, reģionu un telpiskās plānošanas jomā ir kļuvusi par ierastu priekšmetu lielākajā daļā Eiropas valstu, tomēr dažādība plānošanas kultūrā, izglītības modeļi un pedagogiskās pieejas, kas Eiropā ir līdzās pastāvējušas, nosaka to, ka arī telpiskās attīstības plānošanas studijas tiek dažādi iekļautas akadēmiskajā izglītībā. AESOP tematiskā darba grupa, izstrādājot jaunas mācību programmu (*Core Curriculum*) vadlīnijas²⁰, atzīst, ka plānošanas prakse starp valstīm, reģioniem un vietām atšķiras un plānošanas pieeju dažādība ir jāuzskata par Eiropas telpiskās plānošanas disciplīnas priekšrocību, nevis trūkumu. Vienlaikus tiek uzsvērtā AESOP loma, nosakot zināšanas, kompetences un vērtības, kas plānotājiem ir jāattīsta vai jāievēro, lai sociāli atbildīgi un atbilstoši profesionālai ētikai pildītu plānotāja pienākumus.

Studiju programmu īstenošanas formas, attālinātās izglītības studiju programmas sniedz iespēju apgūt nepieciešamās zināšanas brīvi pieejamosursos. Ienākot jaunām plānošanas pieejām, aktualitātēm un attīstoties tehnoloģiju, datu un mākslīgā intelekta iespējām, rodas jautājums par mūžizglītības studiju programmām, lai nodrošinātu nepārtrauktu plānotāju zināšanu pilnveidi un to atbilstību jaunākajām pieejām plānošanā. Kontekstā ar attālinātu studiju iespējām, jāatceras, ka plānošana ir reālās pasaules problēmu risināšana un plānošanas studijās nozīmīga loma ir praktiskajiem izpētes darbiem²¹.

¹⁸ ISOCARP. Congress Declaration. Pieejams: <https://toronto2023.isocarp.org/163-congress-declaration> Skatīts 10.02.2024.

¹⁹ Frank, A.I., Mironowicz, I., Lourenço, J., Franchini, T., Ache, P., Finka, M., Scholl, B., Grams, A. 2014. Educating planners in Europe: A review of 21st century study programmes. *Progress in Planning*, Volume 91, p. 30-94

²⁰ AESOP. 2024. AESOP Core curriculum (version 2023). Unpublished materials.

²¹ Mironowicz, I., Schretzenmayr, M. 2021. Is This Distance Teaching Planning That Bad? *disP*, 56, 107-121

BACK TO THE FUTURE. CHALLENGES OF LONG-TERM SPATIAL PLANNING

Armands PUŽULIS¹, Pēteris ŠKIŅĶIS²

¹Institute of Agricultural Resources and Economics; ²University of Latvia

e-mail: armands.puzulis@arei.lv

Long-term Spatial planning in Latvia went through several stages after regaining independence. Initially, it was a path of search that ended with the Territorial Development Planning Law in 1998, which provided for the development of a set of documents - the territorial development plan - with binding parts in certain territorial planning topics. An institution was established - Territorial Development Planning Center (center), whose task was to develop national level territorial planning. However, after a few years, the work center was liquidated, the Report on the use of the national territory and 2 projects of binding parts were developed. At the beginning of the 2000s, there was another phase of the search, which ended with the 2010 amendments to the Territorial Planning Law, and the adoption of a new Territorial Development Planning Law in 2011. It envisaged a new structure of planning documents, including the development of a long-term Sustainable Development Strategy of Latvia (Latvija2030). Latvija2030 includes 7 priorities. "Spatial perspective" was developed as a separate section in the composition of Latvija2030, which, due to the specifics of the elaboration process, is little integrated into the structure of the overall document.

During the elaboration of Latvija2030, extensive public engagement processes took place, in which diverse groups of development actors participated. This is considered a benefit of national development planning process. The Development Planning System Law (DPSL) (2009) provides for the regularity and forms of supervision of planning documents. During the Latvija2030 implementation stage, monitoring reports were prepared in 2012, 2015, 2017, together with the evaluation of the National Development Plan (NDP). It was found that many of the set indicators do not comply with the goals, which calls into question their achievement in 2030.

The NDP is viewed as an instrument for the implementation of Latvija2030, however, its creation has taken place according to the sectoral principles of development planning of ministries. This, in turn, is different from Latvija2030, where the goals mainly correspond to cross-sectoral principles and require the integration of sectors, cooperation in their implementation.

There have been 7 governments in Latvia during the implementation of Latvija2030. The activities envisaged in the government declarations are of varying degrees of detail, followed by action plans based on a sectoral approach. In order to create an integrated view of the set goals, the Cross-Sectoral Coordination Center Republic of Latvia was established, which is currently integrated into the State Chancellery, the National Development Council, and the Prime Minister's responsibility for implementation and monitoring has been determined. However, what has been done is focused more

on the implementation of the NDP than on the goals of the Latvija2030. The inclusion of Latvija2030 implementation information required by law in the Prime Minister's annual report was not always fulfilled.

The Latvija2030 emphasizes that public action is essential in achieving the goals, foreseeing discussions and the search for new forms of public participation in order to create innovative solutions and recommendations for achieving the goals, as well as monitoring the Latvija2030 implementation process. DPSL expected that a public discussion would be held on issues of national development, however, this did not actually happen and later in 2014 this requirement was removed from the law. As one of the implementation tools, it was planned to create the Sustainable Development Institute Latvia2030, which would form a research and strategic policy development base for decision-making. However, this was not done. The above shows that the implementation of Latvija2030 has not been a priority of the governments and the Saeima.

Latvija2030 as a strategic document answers the question of where we are going, what we want to achieve, what it must do. Some of the Latvija2030 targets have made it into the solution tools and some have not. On a daily basis, the national development policy is oriented towards solving immediate and medium-term issues, which is more reactive, but not proactive.

This indicates a lack of nationally strategic approaches in governance. These approaches are related to both strategic thinking and management of strategy development and implementation. Strategic thinking and strategy development are interrelated and complementary processes. The current normative practice in Latvia has shown that the achievement of the settings expressed in the Latvija2030 and other development planning documents is not being implemented. Latvian society does not have a clear vision of what the main paths of the country's development are and where they lead. Latvija2030 is only known to a narrow circle of professionals, the public is not involved in its implementation.

In F. Gretz's view (2002), the role of strategic thinking is to look for innovations and imagine new and very different futures, which may require redefining one's basic strategies. The task of strategic planning is to implement and support strategies developed in the process of strategic thinking. In both cases, the process is most important, both during development and during implementation. It can be considered continuous, which at some point in time results in the development of documents or its changes, but the process of strategic planning and management itself must continue constantly. In this sense, it is practice that becomes the key word, which manifests itself in the management/organization of processes and is deeply rooted in society as the implementer of these processes. Thus, the strategy should be like settings (goals, priorities, etc.), guidelines and a manual - for politicians, planners and civil society.

Strategy as a process does not have a regulatory framework, it must be open. The question that should be answered is – what should this practice/process be? When creating a new strategy for Latvia2050, these questions become relevant. The experience so far shows that the mentioned questions have not been identified and answered.

Methodologically, the question is - how to create a strategy so that it is "alive", responsive to changes and the needs of society, while at the same time keeping the basic goals and values that society has agreed on.

According to our opinion, what is needed from now on in Latvia2050 is an open, continuous, involving, process-oriented approach. When creating a new strategy Latvija2050, a similar process should be created as when developing Latvija2030. Additionally, a framework and organization should be created, which should ensure a continuous planning process after the adoption of the strategy as a document. A permanent planning process requires the socialization of the strategy – making it a document that is discussed, known and counted on/participated by the widest possible public.

Requirements for a continuous planning process are: small management unit (under the auspices of the Office of the President of the State), Latvia2050 public program (reasoning and plan of the process), regular implementation monitoring and public review, maintaining and disseminating ongoing information about the strategy, flexibility / openness to adjust strategy, cross-sectoral or territorial approach, "horizontal" coordination in the development process (sectors, municipalities), a process in which municipalities, planning regions and state institutions are equal partners.

The development of the strategy can serve as a basis for the development of the Latvian planning system, where a contemporary transition from normative practice to "policy" and guideline practice is necessary. In terms of content, the strategy should be interwoven in the spatial dimension (LIAS 2030 "Spatial perspective" as a separate section is a failed solution).

Sources:

Fiona Graetz, (2002), "Strategic Thinking versus Strategic Planning: Towards Understanding the Complementarities", *Management Decision*, 40(5/6), 456–62.

Government declarations

National development plans

Latvija2030

Planning regulations

Latvia2050 development materials

LEADER METODE KĀ ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS VEIDS. UZRAUDZĪBAS JAUTĀJUMI

Armands PUŽULIS¹, Dace TEIVIŠA², Inese GATIŅA², Zanda DIMANTA-SVILPE³

¹Agroresursu un Ekonomikas institūts; ²Latvijas Republikas Valsts kontrole; ³Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrs

e-pasts: armands.puzulis@arei.lv

LEADER – Saistītas darbības lauku ekonomikas attīstībai. No 2014. gada tiek lietots nosaukums SVVA – Sabiedrības virzīta vietējā attīstība. ES LEADER tiek īstenots no 1991. gada, Latvijā no 2000. gada, bet pilnā apmērā no 2007. Tā ir metode, jeb pieeja, kuras pamatā ir 7 principi – darbība noteiktā teritorijā, darbību plānošana un īstenošana balstās uz vietas vajadzībām (Stratēģija), tiek iesaistīti dažādi vietējie dalībnieki, paredzot inovatīvas darbības, integrējot darbības vietējo mērķu sasniegšanai, paredzot tīklošanos, kas ļauj mācīties, nodrošinot sadarbību starp LEADER grupām. LEADER ievieš nacionālajā līmenī Zemkopības ministrija (ZM) caur Lauku attīstības programmu (LAP) (kā vienu no intervencēm), vietējā līmenī – Vietējās rīcības grupas (VRG). Ciemu līmenī notiek Viedo ciemu aktivitāte, kas balstās uz LEADER līdzīgiem principiem, tajā skaitā, īstenojot VRG stratēģijas.

Vispārējā gadījumā LEADER neiekļaujas plānošanas dokumentu kopējā struktūrā un to neregulē plānošanas dokumentu normatīvi. LEADER metode paredz pilnu plānošanas ciklu no sagatavošanās līdz VRG stratēģiju izstrādei, ieviešanai, uzraudzībai un novērtēšanai. LEADER ir vairākas īpatnības: LEADER tiek regulēta ES līmenī, tas ir intervences rīks LAP līmenī, plānošanas rīks - vietējā līmenī un intervences rīks lokālā līmenī. LEADER pakļaujas regulējumam nacionālā līmenī un pats veido regulējumu vietējam līmenim (projektu iesniedzējiem). Kopumā LEADER plānošana darbojas papildinoši esošajiem pašvaldību plānošanas dokumentiem.

Ir jautājums, kā šis pilna cikla plānošanas rīks strādā? Eiropas auditoru palāta 2022. un 2010. gadā ir uzdevusi jautājumu par to, ko jaunu LEADER metode ir devusi un atzina, ka tās pievienotā vērtība (PV) nav pierādīta. Uz to EK ir reaģējusi 2023-2024. gadā izstrādājot PV novērtēšanas vadlīnijas. Ar LEADER PV saprot sociālas, pārvaldības un ekonomiskas izmaiņas kopienās. LEADER PV rodas LEADER metodes īstenošanas procesā, veicot darbības saskaņā ar 7 principiem. Rezultātā paaugstinās sociālais kapitāls, uzlabojas pārvaldība un projektu rezultāti un ietekme.

Lai vērtētu LEADER/SVVA pasākuma īstenošanas efektivitāti, Latvijas Republikas Valsts kontrole (VK) 2023. gadā veica auditu. Tika pielietotas daudzveidīgas metodes, ietverot intervijas, aptaujas (iedzīvotāju, VRG), dokumentu izpēti, datu analīzi. Lai novērtētu plānošanas (VRG stratēģiju izstrādes) posmu, Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrs (LLKC) 2024. gada sākumā veica VRG aptauju. ZM veica VRG stratēģiju novērtējumu.

VK galvenie atzinusi, ka Zemkopības ministrijas ierastā pieeja LEADER/SVVA pasākuma pārvaldībā ir jāmaina un jāuzlabo. Uzlabojumi nepieciešami arī vietējā līmenī – VRG īstenojot mērķtiecīgāku, atklātāku un sabiedrību iekļaujošāku LEADER/SVVA pasākuma īstenošanu. Nepieciešams veikt LEADER ietekmes, t.sk. PV novērtēšanu, definēt skaidrus sasniedzamos rezultātus, uzlabot LEADER īstenošanas ietvaru, mazinot pašvaldību LEADER projektu lomu pašvaldību funkciju veikšanai. VRG līmenī jāpievērš uzmanība stratēģiju izstrādei, tai skaitā mērķu definēšanai un sabiedrības iesaistei. LEADER skatāms caur reģionālās attīstības, demokrātijas un kopienu veidošanas prizmu, tai skaitā nodrošinot pašvaldības līdzdalības budžeta pārvaldības koplietošanas platformas izmantošanu arī LEADER/SVVA pasākumiem, uzrunājot un nodrošinot mazāk aizsargāto un aktīvo mērķgrupu iesaisti, veicot projektu atlasī ar lielāku PV.

LLKC secināja, ka VRG LEADER uzskata par vadošo lauku aktivizētāju un nozīmīgu spēlētāju lauku attīstībā. Lielāka skepse ir par stratēģiju īstenošanas virzību. Stratēģiju izstrādes process un rezultāts no VRG puses tiek vērtēts kā izdevies, tomēr pastāv būtiskas problēmas vairākos metodes pielietojanas posmos, tajā skaitā zināšanu un kompetenču jomā, ar sabiedrības iesaisti, intervences nosacījumu regulējumu vietējā līmenī, nav izprastas VRG stratēģiju izstrādes vadlīnijas, un tas sakrīt ar VK atzinumiem.

ZM skatījumā VRG stratēģijas joprojām ir formāli dokumenti atbalsta piesaistei, kam ir maz ambīciju, un kas sakņojas MK noteikumu regulējumā. ZM skatījumā būtu jāvienkāršo stratēģiju izstrādes regulējums, birokrātijas procedūras aizvietojo ar mentoringu. Kopumā VRG stratēģijas lomu vietējā attīstībā tiek vērtētas neviennozīmīgi, bieži atzīmējot kā pārvērtētu.

Augstāk minētais liecina par LEADER PV izpratnes problēmām LEADER metodes īstenošanas dalībniekiem dažādos līmeņos. Ir paredzēti vairāki pasākumi LEADER PV novērtēšanai, metodiskajam atbalstam, tajā skaitā izstrādājot un adoptējot PV novērtēšanas metodiku Latvijā. VK rezultāti ir plaši un detalizēti, kas var tikt izmantoti turpmākajam darbam LEADER metodes ieviešanas uzlabošanai.

Ko plānotāji var mācīties no LEADER metodes? Vairāk būtu jāpievērš uzmanība sistemātiskai novērtēšanai un nepieciešamajām izmaiņām. Plānošanai jāvirzās deregulācijas virzienā – regulēt tikai to, bez kā nevar iztikt. Nepieciešams uzsvars uz kompetenci un vietas atbildību par plānošanas procesu un rezultātu.

Avoti:

Valsts KLP tīkls LEADER vietējo rīcības grupu atbalstam Zanda Dimanta-Svilpe, Valsts KLP tīkls. 06.03.2024. LLKC Ozolnieki

Andra Karlsonē. Atskats uz SVVA stratēģiju 2023.–2027. g. vērtēšanu. ZM prezentācija 06.03.2024. LLKC Ozolnieki

Kā Latvijā tiek pārvaldīta un īstenota LEADER un sabiedrības virzīta vietējā attīstība? Lietderības revīzija “Par LEADER pasākumu realizāciju, izmantojot ELFLA un EJZF finansējumu”, LRVK 2023.

SPATIAL DELINEATION OF SUBURBAN AREAS: THE CASE OF LITHUANIA

Assoc. Prof. dr. Eduardas SPIRIAJEVAS

Klaipėda University, Lithuania

E-mail: eduardas.spiriajevas@ku.lt

Kostas GRUŽAS °

Vilnius University, Lithuania

E-mail: kostas.gruzas@chvf.vu.lt

Abstract

Regionalization is the division of a certain territory into smaller territorial units, taking into account the main characteristics of the subject and related phenomena, i.e. it aims to discover and generalize similarities covering more than one phenomenon dimension, including territorial contiguity. The result of regionalization is the selection of districts (territorial clusters) in which the main characteristics of the phenomenon can be equally summarized in order to create a statistical profile of the district.

There is no official concept that would precisely define what is a big city in Lithuania. The law on administrative units of the territory of the Republic of Lithuania and their boundaries clearly defines the concepts of cities, towns, villages and settlements.

This research is focused on the three largest cities of Lithuania - Vilnius, Kaunas and Klaipėda.

Regionalization methods are mostly used for the zoning of natural phenomena/processes, but examples of application in the studies of social and economic phenomena are increasingly noticed, but there is still a lack of such researches. The principles of data collection, systematization, analysis, and interpretation of the results of each phenomenon or process are different, but common features can also be detected. It is important to familiarize yourself with as many different zoning methods as possible, to understand their operating principles and application possibilities. After analyzing the latest research related to regionalization, it can be noticed that the data used, algorithms, parameters, and the methods themselves are different. The analysis of the conducted studies and the interpretation of the concept of regionalization reveal that there are certain common features.

There is no official concept of a suburb in Lithuania, so it is difficult not only to define what a suburb is, but also to distinguish the suburban territories of different cities. There are no clear official rules for defining suburb boundaries. The study focuses on the delineation of the suburban territories themselves. A combination of spatial analysis methods with expert assessment, it allows to roughly distinguish the suburban territories of Vilnius, Kaunas and Klaipėda.

The methodology used to delineate suburban areas is similar for all three major cities. First of all, the surrounding areas of the cities are selected from which the primary territory is formed and data

selection takes place - address points of the Address Register; OpenStreetMap building and road layers; in 2021 population and housing census data; 100x100 m grids. The following actions are performed on the selected data:

- density of address points is calculated using the kernel density tool;
- population density is calculated using the kernel density tool;
- road density is calculated using the kernel density tool;
- density of buildings is calculated in 100 m grids. In this case, it is estimated what part of the grid is occupied by buildings (from 0 to 100%).

After the aforementioned steps, the suitability modeler has been performed, which allows to combine the obtained analysis results into one raster. The use of raster data is required for suitability modeler, so grids with estimated building density are converted to a raster data layer with values equal to the values of the fraction of buildings in the grid. All data analysis is performed in 100x100 m grids. All 4 rasters are used in a modeling environment, where primarily the data is reclassified, i.e. in this case, different intervals are assigned values from 1 to 10 (1 being the least suitable area, 10 being the most suitable area). The next step is the addition of settlements that fall into selected city wards. It is calculated what part of each settlement is the selected territories and only those are left where the share of the selected territories in the settlement is greater than 60 percent, and they form a single territory. Then the remaining territories from the created raster, which are connected with the selected settlements, are reviewed. The merging of such territories is carried out and the final version of the separation of the city and its suburbs is obtained. The last step is an expert assessment, during which territories can be added or removed in forming the spatial differentiation of the layout of the suburbs of big cities in Lithuania.

THE MITIGATION HIERARCHY: ADDRESSING BIODIVERSITY LOSS THROUGH SPATIAL PLANNING?

Joanna STORIE

Estonian University of Life Sciences & EKLIPSE Working group (<https://eklipse.eu/request-mitigation/>)

e-mail: JoannaTamar.Storie@emu.ee

Addressing biodiversity loss requires a multi-sectoral response at multiple levels. An Expert Working Group was therefore established to gather knowledge on how ecosystem services can enhance biodiversity conservation and to identify best practices when considering ecosystem services in project planning. The outcome was a report [1], recommending overarching legal requirements be established to ensure the systematic application of the mitigation hierarchy.

The mitigation hierarchy is a sequence of actions aimed at avoiding adverse impacts on biodiversity and ecosystem services [2]. The four stages of the hierarchy: Avoid, Minimise, Restore, Compensate [2]. Focus is put on avoiding biodiversity loss and minimising the loss in cases where it cannot be avoided [3], Restore should only apply to degraded sites and not restoration after development as this is rarely successful. Likewise, compensating for biodiversity loss elsewhere, although a popular option by developers, devalues nature and seldom compensates for what is lost [1].

Actions needed to avoid biodiversity loss requires planners and legislators at EU, national, sub-national levels as well as practitioners. Additionally, adherence to current EU environmental law principles in regulatory and voluntary tools is essential, through such examples of choosing different sites or temporal changes to plans [4]. Therefore, policymakers need to enhance the existing guidelines to strengthen the application of the mitigation hierarchy in protected areas and the authorities need to ensure these principles are enforced at the local level. National restoration plans development needs to align with the recent EU Nature Restoration Law. It is also crucial to strengthen the application of the Precautionary Principle in cases where threats to biodiversity are foreseeable but scientific data is lacking [4].

Mitigation hierarchy implementation begins In land-use planning processes. Identifying areas to avoid at the landscape level requires mapping biodiversity and ecosystem services at landscape levels, with a particular focus on the irreplaceable and vulnerable areas [5], [6]. Scenarios should be developed based on multiple habitats and species to enhance connectivity and ecosystem services [7]. Clear definitions of the mitigation hierarchy, particularly avoidance, and minimisation measures and the mandatory registers for monitoring and disclosure of mitigation processes are needed for effective implementation. However, there is a lack of capacity at the local level, requiring adequate resources, technical guidance and knowledge transfer to operationalise the legislation [8], [9], [10].

Protecting biodiversity needs the involvement and understanding of society as a whole, in a transparent and well-defined dialogue process [11], [12]. Engagement throughout the planning, design, and implementation phases is key, including stakeholders with different forms of knowledge. Meaningful dialogue addresses potentially conflicting perspectives, particularly important in the cases where stakeholders rely on ecosystem services to differing extents; for example balancing the needs of food producers in areas of valuable recreational services [13].

Spatial and temporal scale perspectives are needed to understand the impacts on biodiversity and ecosystem services, as there will be trade-offs between conservation and ecosystem services. Efforts should be made to identify and promote beneficial ecosystem services where they support the conservation of biodiversity, [14], [15], [16], for example the cultural benefits of mushroom and berry picking in old forests. Addressing connectivity and cumulative impacts in planning processes is crucial, and decisions based on effective decision support tools and expert knowledge. Equally support is needed for biodiversity across planning boundaries to facilitate the movement through the landscape, such as in wildlife corridors, and green and blue infrastructure [8], [9], [17], [18], [19]. This is needed to combat the increased fragmentation of the landscape that restricts biodiversity to islands of green in the midst of concrete jungles. Recognition that these green ways not only support wildlife but also supports human health and well-being through improved recreational facilities and active transportation routes, aids in their acceptance by society and planners [1].

In conclusion, prioritising biodiversity to prevent additional losses is essential for the well-being of society, the economy, and the planet. Sustainability requires fundamental shifts in the way biodiversity is viewed and valued. It needs policymakers, practitioners, and land use planners dedicated to enhancing laws and procedures. Everyone involved in land-use planning, development, and the utilisation of natural resources needs to take immediate action and implement efficient mitigation strategies before tipping points are reached. (Savilaakso et al. 2023:7).

References

- [1] S. Savilaakso *et al.*, ‘State of knowledge regarding how we can improve adherence to the Mitigation Hierarchy, with a particular focus on the avoid stage’, [object Object], Mar. 2023. doi: 10.5281/ZENODO.7780894.
- [2] J. Ekstrom, L. Bennun, and R. Mitchell, ‘A cross-sector guide for implementing the Mitigation Hierarchy’, 2015. doi: 10.1163/9789004322714_cclc_2015-0013-003.
- [3] J. W. Bull *et al.*, ‘Quantifying the “avoided” biodiversity impacts associated with economic development’, *Frontiers in Ecology and the Environment*, vol. 20, no. 6, pp. 370–378, 2022, doi: 10.1002/fee.2496.
- [4] G. Hayes *et al.*, ‘Strengthening implementation of the mitigation hierarchy: managing biodiversity risk for conservation gains’, The Cambridge Conservation Initiative Collaborative Fund, 2015.
- [5] C. Bigard, P. Thiriet, S. Pioch, and J. D. Thompson, ‘Strategic landscape-scale planning to improve mitigation hierarchy implementation: An empirical case study in Mediterranean France’, *Land Use Policy*, vol. 90, p. 104286, Jan. 2020, doi: 10.1016/j.landusepol.2019.104286.
- [6] Coppola E, Roupheal Y, De Pascale S, Moccia FD, and Cirillo C, ‘Ameliorating a Complex Urban Ecosystem Through Instrumental Use of Softscape Buffers: Proposal for a Green Infrastructure Network in the Metropolitan Area of Naples’, *FRONTIERS IN PLANT SCIENCE*, vol. 10, 2019, doi: 10.3389/fpls.2019.00410.

- [7] C. Préau, R. Bertrand, Y. Sellier, F. Grandjean, and F. Isselin-Nondedeu, 'Climate change would prevail over land use change in shaping the future distribution of *Triturus marmoratus* in France', *Animal Conservation*, vol. 25, no. 2, pp. 221–232, 2022, doi: 10.1111/acv.12733.
- [8] M. Di Marino, M. Tiitu, K. Lapintie, A. Viinikka, and L. Kopperoinen, 'Integrating green infrastructure and ecosystem services in land use planning. Results from two Finnish case studies', *Land Use Policy*, vol. 82, pp. 643–656, Mar. 2019, doi: 10.1016/j.landusepol.2019.01.007.
- [9] J. Gonzalez-Redin, S. Luque, L. Poggio, R. Smith, and A. Gimona, 'Spatial Bayesian belief networks as a planning decision tool for mapping ecosystem services trade-offs on forested landscapes', *Environmental Research*, vol. 144, pp. 15–26, Jan. 2016, doi: 10.1016/j.envres.2015.11.009.
- [10] S. Khoshkar, M. Hammer, S. Borgström, P. Dinnéztz, and B. Balfors, 'Moving from vision to action- integrating ecosystem services in the Swedish local planning context', *Land Use Policy*, vol. 97, p. 104791, Sep. 2020, doi: 10.1016/j.landusepol.2020.104791.
- [11] V. Simeonova and A. van der Valk, 'Environmental policy integration: Towards a communicative approach in integrating nature conservation and urban planning in Bulgaria', *Land Use Policy*, vol. 57, pp. 80–93, Nov. 2016, doi: 10.1016/j.landusepol.2016.05.017.
- [12] K. Tillemann, M. Suškevičs, and M. Külvik, 'Ecological network as a multi-level spatial planing too for biodiversity conservation: Analysis of an Estonian case study', *Tiltai*, vol. 70, no. 1, pp. 83–98, 2021, doi: 10.15181/tbb.v69i1.1052.
- [13] J. Langemeyer, E. Gómez-Baggethun, D. Haase, S. Scheuer, and T. Elmqvist, 'Bridging the gap between ecosystem service assessments and land-use planning through Multi-Criteria Decision Analysis (MCDA)', *Environmental Science & Policy*, vol. 62, pp. 45–56, Aug. 2016, doi: 10.1016/j.envsci.2016.02.013.
- [14] C. Fontaine *et al.*, 'Towards participatory integrated valuation and modelling of ecosystem services under land-use change', *Journal of Land Use Science*, vol. 9, no. 3, pp. 278–303, 2014, doi: 10.1080/1747423X.2013.786150.
- [15] L. Karrasch, T. Klenke, and J. Woltjer, 'Linking the ecosystem services approach to social preferences and needs in integrated coastal land use management – A planning approach', *Land Use Policy*, vol. 38, pp. 522–532, May 2014, doi: 10.1016/j.landusepol.2013.12.010.
- [16] Kovacs E, Fabok V, Kaloczka A, and Hansen HP, 'Towards understanding and resolving the conflict related to the Eastern Imperial Eagle (*Aquila heliaca*) conservation with participatory management planning', *LAND USE POLICY*, vol. 54, pp. 158–168, 2016, doi: 10.1016/j.landusepol.2016.02.011.
- [17] H. Barbé and N. Frascaria-Lacoste, 'Integrating Ecology into Land Planning and Development: Between Disillusionment and Hope, Questioning the Relevance and Implementation of the Mitigation Hierarchy', *Sustainability*, vol. 13, no. 22, p. 12726, Nov. 2021, doi: 10.3390/su132212726.
- [18] F. Claireau, Y. Bas, S. J. Puechmaille, J.-F. Julien, B. Allegrini, and C. Kerbirou, 'Bat overpasses: An insufficient solution to restore habitat connectivity across roads', *Journal of Applied Ecology*, vol. 56, no. 3, pp. 573–584, 2019, doi: 10.1111/1365-2664.13288.
- [19] Fichera C R, Laudari L, and Modica G, 'Application, validation and comparison in different geographical contexts of an integrated model for the design of ecological networks', *Journal of Agricultural Engineering*, vol. 46, no. 2, pp. 52–61, 2015, doi: 10.4081/jae.2015.459.

TELPISKĀ PLĀNOŠANA UN URBĀNĀ IZPLEŠANĀS PIERĪGĀ – ESOŠĀ SITUĀCIJA UN NĀKOTNES PERSPEKTĪVAS

Ilona ŠAVRAKA, Gunta LUKSTIŅA, Rūdolfš CIMDIŅŠ, Gundars ZADOVSKIS

Rīgas valstspilsētas pašvaldība, Latvijas Universitāte, Latvijas Universitāte, Mārupes novada pašvaldība

ilona.savraka@riga.lv, gunta.lukstina@lu.lv, rudolfs.cimdins@rpr.gov.lv,
gundars.zadovskis@marupe.lv

Latvijā kopš 2000. gada novērojams aktīvs Pierīgas urbānās izplešanās process (Pužulis, Šķiņķis 2009) - apkārt galvaspilsētai veidojas plašas, pārsvarā monofunkcionālas dzīvojamās apbūves teritorijas. Arī 2023.gadā Pierīgas pašvaldības prognozē iedzīvotāju skaita pieaugumu un turpina plānot savu teritoriju urbāno attīstību. Tai pat laikā starptautiski tiek atzīts, ka tā ir neilgtspējīga prakse (Coutch et al. 2007) un pieaug centieni labot un reģenerēt urbānās izplešanās teritorijas (Tachieva 2010, Dunham-Jones & Willianson 2011, Talen 2015, Vall-Casas et al. 2016). Tiek veikti pētījumi un īstenoti projekti, lai izprastu šos procesus un veicinātu ilgtspējīgu pilsētvides attīstību (Geneletti et al. 2017, OECD 2018, Mouratidis 2021, Mantey 2021, De Vidovich 2022, Keil & Wu 2022). Savukārt Latvijā trūkst pētījumu par Pierīgas attīstības procesiem un ciemu dzīvojamās vides kvalitātēm, kas veidotu pamatu šo teritoriju plānošanai un pārveidei par ilgtspējīgām apdzīvotām vietām.

Autoru veiktais pētījums cenšas šo trūkumu mazināt. Kā pētniecības teritorijas tika izvēlēti trīs Rīgas metropoles novadi: Mārupe, Ķekava un Ādaži un to trīs ciemi - Spilves/Mežāres, Katlakalns/Rāmava un Stapriņi. Darba mērķis bija noskaidrot pašvaldību un iedzīvotāju viedokli par telpiskām un sociālām pārmaiņām. Tas balstījās uz vietu izpēti, plānošanas dokumentu analīzi, intervijām ar pašvaldību pārstāvjiem un iedzīvotāju aptaujām. Izpētes vietas tika izvēlētas no tādām urbānās izplešanās teritorijām, kur saplūstot ciemu robežām, plānotas plašas, nepārtrauktas monofunkcionālas urbānās izaugsmes teritorijas.

Pētījuma veikšanai autori, izmantojot ārvalsts pētnieku atbalstītās dzīvojamās vides kvalitātes un pieejas, izstrādāja savu kvalitāšu komplektu, kas raksturo pilsētvides morfoloģisko formu un dzīvojamās vides kvalitātes - pieejamību, savienojamību, blīvumu, dažādību un mezglainību, kā arī papildus novērtēja sociālās strukturēšanās pazīmes ciemos.

Veiktā dzīvojamās vides kvalitāšu telpiskā analīze, neskatoties uz pētīto ciemu dažādību un atrašanos, rāda vairāk vai mazāk līdzīgu zemu novērtējumu gan pieejai pakalpojumiem un infrastruktūras kvalitātei, gan savienojamībai. Zems vai ļoti zems ir apbūves blīvums, vērojams funkciju dažādības trūkums, izteikti vāja vai vāja ir mezglainība, tai skaitā arī ciemos, kuros ir vēsturiskie centri.

Neskatoties uz to, ka nacionālie un reģionālie plānošanas dokumenti norāda virzību uz kompaktu apbūvi un iesaka pašvaldībām ierobežot urbāno izplešanos, šo nosacījumu īstenošana vietējā līmenī ir vāja. Teritoriju plānojumos joprojām dominē plašs monofunkcionāls dzīvojamo teritoriju zonējums.

Turpinās plānojumu īstenošana, izstrādājot atsevišķus detālplānojumus. Rezultātā veidojas fragmentētas ainavas, trūkst savstarpējo saišu un publiskās ārtelpas.

Intervijas atklāja, ka pašvaldības cenšas labot iepriekšējo plānošanas periodu kļūdas un vērojamas pozitīvas tendences – tiek plānoti savienojumi un publiskā ārtelpa, uzlaboti infrastruktūras ieviešanas procesi, tiek iesaistītas kopienas un ir gadījumi, kad publiskām vajadzībām tiek atpirkta zeme. Izstrādājot jaunus teritorijas plānojumus, mēģina mazināt monofunkcionalitāti. Pakāpeniski, bet katrā no pētījuma pašvaldībām atšķirīgi, mainās profesionāļu un arī politiskā attieksme pret urbāno teritoriju attīstību.

Iedzīvotāju aptaujas rezultāti rāda, ka galvenie noteicošie faktori, kas ietekmēja dzīves vietas izvēli iedzīvotājiem, kuri vairākumā pārcēlās no Rīgas, bija tuvums dabai, lauku atmosfēra un privātmāju dzīves vide, pretēji faktoriem, kā sabiedriskie pakalpojumi, izglītības pieejamība un publiskā ārtelpa, kuri izvēles brīdī bija daudz mazāk svarīgi, bet kļuva īpaši svarīgi dzīvojot. Iepriekš nesvarīgais, tagad tiek novērtēts kā būtiski nepietiekams, kas nākotnē varētu izraisīt arvien augstākas prasības pašvaldībām.

Pētījuma rezultāti parāda, ka Pierīgas urbānā attīstība nav efektīvi plānota un pārvaldīta, iedzīvotāji ir neapmierināti ar dzīves vides kvalitāti, pastāv likumdošanas vājums, kas ļauj turpināties neilgtspējīgai apdzīvojuma plānošanas un attīstības praksei. Ir nepieciešams veikt izmaiņas valsts līmeņa likumdošanā, būtiski stiprināma Rīgas plānošanas reģiona loma un sadarbība ar pašvaldībām, ieteicams izstrādāt Pierīgas stratēģiju. Nepieciešama saskaņota pasākumu koordinācija – izpēte, plānošana un sinerģiskas darbības visos oficiālajos plānošanas līmeņos un apkaimju līmenī.

Atsauces

- Couch et al. (eds.) 2007. *Urban Sprawl in Europe: Landscape, Land-Use Change and Policy*. Oxford, Blackwell Publishing.
- De Vidovich, L. 2022. Socio-spatial transformations at the urban fringes of Rome: Unfolding suburbanisms in Fiano Romano. *European Urban and Regional Studies*. 29(2), 238–254.
- Dunham-Jones, E., Williamson, J. 2011. *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*. 1st edition. Wiley, John Wiley & Sons.
- Geneletti, D., La Rosa, D., Spyra, M., Cortinovis, C. 2017. A review of approaches and challenges for sustainable planning in urban peripheries. *Landscape and Urban Planning*. 165, 231–243.
- Keil, R., Wu, F. (eds.) 2022. *After suburbia: urbanization in the twenty-first century, Global suburbanisms*. Toronto, University of Toronto Press.
- Mantey, D. 2021. Objective and Subjective Determinants of Neighborhood Satisfaction in the Context of Retrofitting Suburbs. *Sustainability*. 13(21), 11954.
- Mouratidis, K. 2021. Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being. *Cities*. 115, 103229.
- OECD. 2018. *Rethinking Urban Sprawl: Moving Towards Sustainable Cities*. Paris, OECD Publishing.
- Pužulis, A., Šķiņķis, P. 2009. Pierīgas apdzīvojuma struktūras izpēte. Rīgas plānošanas reģions.
- Tachieva, G. 2010. *Sprawl repair manual*. Washington. Island Press.
- Talen, E. (eds.) 2015. *Retrofitting Sprawl: Addressing Seventy Years of Failed Urban Form*. University of Georgia Press.
- Vall-Casas, P., Koschinsky, J., Mendoza-Arroyo, C., Benages-Albert, M. 2016. Retrofitting Suburbia Through Systemic Densification: The Case of the Metropolitan Region of Barcelona. *Journal of Architectural and Planning Research*. 33(1).

TUKŠUMS UN ILGTSPĒJĪGA MOBILITĀTE

Tīna ŠIPKĒVICA, Edgars RAZĪNSKIS

Rīgas plānošanas reģions

epasti: tina.sipkevica@rpr.gov.lv, edgars.razinskis@rpr.gov.lv

Rīgas plānošanas reģions (RPR) īsteno projektu “Sustainable Rural Mobility (SuRuMo)” jeb “Ilgtspējīga mobilitāte lauku reģionos”, kura ietvaros tiek pētītas 5 pilotteritorijas - Lapsas, Dzērumi, Ķemeri, Saulkalne un Lēdurga. Būtiska projekta sastāvdaļa ir sociālantropoloģiskas vietējo kopienu etnogrāfijas, kuras atklāj pilotteritoriju iedzīvotāju attiecību tīklojumus ar vietu, pašvaldību, pakalpojumiem un vietējo kopienu caur mobilitātes prizmu.

Pētījuma rezultātu analizē izmantots sociālantropoloģes Daces Dzenovskas tukšuma koncepts²²: tukšums kā realitāte, kurā teritorija zaudējusi to raksturojošos elementus - cilvēkus, infrastruktūru, pakalpojumus. Vienlaikus tukšums ir arī iespēja un rīks, un tā apzināšanās kalpo kā inovācijas avots, jēgas piešķiršana vietējās kopienas teritoriālajai realitātei. Tukšums vietējai kopienai var kalpot ne tikai kā bieds un nedrošība, bet arī kā pievilcīga vietas raksturiezīme - cilvēki nereti pārceļas uz tukšām vietām, lai dzīvotu izolēti, bez trokšņiem, kaimiņiem, mobilitātes.

Projektā pētot pilotteritoriju pašreizējās mobilitātes iespējas, atklājas tukšuma klātbūtnes iezīmes, kas sasaucas ar šo vietu mobilitātes pašreizējo situāciju, kā arī ar tās ilgtspējīgu plānošanu. RPR pētītajās 5 pilotteritorijās izšķiras dažādas tukšuma formas: (1) “vecs tukšums” jeb vieta, kura kādreiz funkcionējusi citiem mērķiem (Dzērumi kā dārzkopības kooperatīvs, Ķemeri kā kūrortvieta, Saulkalne kā rūpnieciska apkaime); (2) “jauns tukšums” jeb vieta, kas radusies no jauna (Lapsas kā relatīvi jauns savrupmāju ciems); (3) “afekta tukšums” jeb tukšums, kuru Dace Dzenovska apraksta monogrāfijā “Aizbraukšana un tukšums Latvijas laukos” veidojamies lauku teritorijās, kuru iedzīvotāji to izjūt kā neatgriezenisku lauku dzīves sairšanas procesu (Lēdurga).

Veicot pētījumu par iedzīvotāju vēlmēm attiecībā uz mobilitāti un apvienojot to ar ideju par tukšumu, mēs varam fokusēties nevis uz to, kas pašreizējā situācijā ir, bet uz to kā nav, kas trūkst. Pētījuma rezultāti liecina, ka katrā pilotteritorijā ir atšķirīgi iemesli, kāpēc iedzīvotāji pārsvarā pārvietojas ar personīgo automašīnu, taču ikdienas pārvietošanās šķēršļi ir līdzīgi vietās ar “vienādu tukšumu”. Vietās, kur identificējams vecs tukšums, sabiedriskais transports kursē pārāk reti un nepiemēroti iedzīvotāju laika vajadzībām, piemēram, tikai no rīta turp un vakarā atpakaļ, atņemot iespēju iedzīvotājiem to izmantot dienas vidū vai izbraukt uz īsu laika periodu. Lapsās, kā vietā ar jaunu tukšumu, sabiedriskais transports kā alternatīva teju vai neeksistē, jo iedzīvotājiem jānododas pa 2km meža ceļu līdz A9 šosejai, lai izmantotu starppilsētu autobusu. Respektīvi, maršruts caur Lapsu

²² <https://emptiness.eu/par-projektu-tuksums/>

ciemu vēl nav radīts. Turklāt tukšums ir aktivizējis vietējos iedzīvotājus - tiem ir kopīgs čats ar teju 200 dalībniekiem, kurā viņi organizē kopīgu bērnu vešanu uz un no skolām vai bērnudārziem. Arī Lēdurgā, kuru skāris afekta tukšums, sabiedriskais transports kursē reti, turklāt 11 km ceļš no Lēdurgas uz Siguldu (posmā Lēdurga-Inciems) ir sliktā stāvoklī, kas attur vietējos iedzīvotājus no mikromobilitātes izmantošanas. Vaicāti par vēlmēm attiecībā uz ilgtspējīgas mobilitātes risinājumiem, Lēdurgas iedzīvotāji min, ka vēlētos pārvietoties ar vilcienu vai pat helikopteru. Šie dati norāda uz to, ka tukšums rada atsvešinātu un nenopietnu skatījumu uz iespējamajiem risinājumiem.

Tukšuma eksistence šo teritoriju vietējai kopienai apgrūtina pārvietošanās iespējas bez privātā autotransporta, kalpojot kā drauds ilgtspējīgai mobilitātei. Tukšums var tikt saredzēts gan kā attaisnojums, gan kā vieta jauniem risinājumiem.

Projekta SuRuMo ietvaros veiktā pētījuma rezultāti tiks izmantoti ilgtspējīgas mobilitātes risinājumu testēšanai pilotteritorijās. Projekta galvenais rezultāts būs pārrobežu digitālā platforma, kas varētu ietvert dažādus iedzīvotājiem nepieciešamos mobilitātes risinājumus un viens digitālais rīks transporta plānošanas speciālistiem pārvietošanās paradumu novērtēšanai, ko izmantot transporta plānotājiem, lai kartētu teritorijas, kurās var ieviest jaunus mobilitātes risinājumus.

POLICY PLANS: QUALITATIVE LOCAL AND REGIONAL PLANNING IN FLANDERS

Bram TACK

Intercommunale Leiedal

e-mail: bram.tack@leiedal.be

Leiedal, founded in 1960, is an intermunicipal organisation at the service of the 13 councils in South West Flanders and regional stakeholders. Leiedal's core activity is urban and regional development. Through intensive interaction with our associates, partner organisations and authorities, we continuously work on the development of this dynamic region, forever aiming to make it an attractive place to do business, work, live and visit. Responding to societal challenges as to demographics, employment, mobility, housing, energy, ecology and entrepreneurship, Leiedal approaches the increasing complexity of assignments integrally, resulting in broad high-quality support. As a regional developer, Leiedal works closely together with the local councils to their benefit, involving also supralocal authorities, entrepreneurs, knowledge centres, organisations and civilians very intensively in the regional transition.

The history of Leiedal and its planning practices is running concurrently with the history of the Flemish planning system and practice. By studying this history, you can see a change in the planning approach towards a more strategic planning focused on actions and projects.

Strategic spatial planning is a process in which long-term visions and objectives are developed for the spatial organization of a specific area, such as a city, region, or even an entire nation. This planning focuses on establishing policy guidelines and strategies to steer and manage spatial development in a way that takes into account various interests and challenges, such as demographic changes, economic growth, environmental considerations, and social needs. Typically, strategic spatial planning involves:

- Identifying long-term objectives and priorities for spatial development.
- Conducting analyses and studies to understand the current situation and predict future trends.
- Drafting spatial visions and strategies to promote desired developments and prevent undesirable ones.
- Establishing spatial policy instruments and regulations to support the implementation of the strategies.
- Involving stakeholders and citizens in the planning process to create support and increase the legitimacy of the plans.

In Flanders, the purely sectoral approach is increasingly being exchanged for a more transversal, integrated approach. The emphasis shifts from the plan to guiding realisation on the ground.

Management is increasingly less top-down, but becomes an interplay and co-creation of many boards and stakeholders.

With the introduction of the spatial policy plan in 2018 a new step is set towards more strategic planning in all its aspects. The concept of the spatial policy plan wants to improve the concept of the structure plans. Flexibility, partnership, focus on priorities and actions are more than ever the key elements. For the first time it's also possible to make an intermunicipal spatial policy plan. After all, today's spatial challenges (climate change, mobility, water system, biodiversity, agriculture) stop less and less at the municipal border.

A government can play various roles and all these roles are important for strategic planning.

- Regulate: define frameworks
- Cooperate
- Facilitate
- Execute

It is this interplay of these government roles together with corresponding actions and instruments that ensure that strategic spatial planning takes shape. A strategic planning that shifts from a passive framework to execution, from a top down approach to collaboration, from plan to process.