

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA

GARĀŽU KOPU KULTŪRĢEOGRĀFIJA; RĪGAS PIEMĒRS
BAKALĀURA DARBS

Autors: Ieva Vaļka
Stud. apl. iv08167
Darba vadītāja: Dr. stud. Margarita Vološina

RĪGA 2014

ANOTĀCIJA

Bakalaura darba pētāmā tēma ir garāžu kopu kultūrģeogrāfija Rīgas pilsētā. Pētījuma objekts ir garāžu kopas visā Rīgas pilsētas teritorijā. Darba mērķis ir veikt Rīgas pilsētas garāžu kopu kartēšanu un struktūru salīdzinājumu un sociālās dzīves analīzi. Pētījums balstās uz novērojumiem un vietas studijām un garāžu īpašnieku vai nomnieku un speciālistu anketēšanu un intervēšanu.

Darbs sastāv no sešām nodaļām. Pirmajā nodaļā tiek apskatīti garāžu kopu veidošanās vēsturiskie aspekti. Otrajā nodaļā tiek apskatītas pētījuma darba gaitā izmantotās metodes un materiāli. Trešajā nodaļā tiek aprakstīts, kam pieder garāžu kopas Rīgas pilsētā, kādā veidā notiek garāžu noma un citi darījumi. Ceturtnodaļa sastāv no apsekoto garāžas kopu apraksta. Piektajā nodaļā aprakstīti un salīdzināti garāžu kopu tipi pēc dažādiem parametriem. Savukārt sestā nodaļa sniedz ieskatu garāžu kopu sociālajā dzīvē.

Atslēgas vārdi: garāža, garāžu kopa, Rīga, Padomju Savienība

ANNOTATION

The topic of bachelor thesis is „Garage area of cultural geography; Riga case”. The research focuses on garage areas throughout the territory of Riga city. The aim of research is to perform mapping of Riga garage areas and compare its structure and to analyze social life of garage areas. The paper is based on observations and field studies, as well as on interviews with garage owners and experts.

The paper consists of six chapters. The first chapter discusses the historical aspects of garage areas. The second chapter lists research methods and course materials. The third chapter describes who owns garage areas in Riga, garage rental and other transactions. The fourth chapter describes the surveyed garage areas. The fifth chapter describes and compares the garage area types according to different parameters. The sixth chapter gives an insight into the social life of the garage areas.

Keywords: garage, garage area, Riga, Soviet Union

SATURS

ANOTĀCIJA.....	2
ANNOTATION.....	3
IEVADS	5
1.GARĀŽU KOPU VEIDOŠANĀS VĒSTURISKIE ASPEKTI.....	7
2.METODES UN MATERIĀLI	13
3.GARĀŽU KOPU PĀRVALDE UN TIESISKIE ASPEKTI RĪGAS PILSĒTĀ	15
4.APSEKOTO GARĀŽU KOPU RAKSTUROJUMS.....	19
5.GARĀŽU KOPU SALĪDZINĀJUMS PĒC TO TIPIEM	28
6.GARĀŽU KOPU SOCIĀLĀ DZĪVE	33
SECINĀJUMI	38
IZMANTOTĀ LITERATŪRA	40
PIELIKUMI.....	43

IEVADS

Garāžu kopas ir Padomju laika mantojums, kas Rīgas pilsētā ir atrodamas visdažādākajās vietās. Padomju laikā Rīga bija izteikti industrializēta pilsēta, tika veidoti mikrorajoni strādniekiem, kas ieplūda Rīgā no visas plašās Padomju Savienības. Vietās, kur agrāk bija reta apbūve, tika uzceltas daudzstāvu ēku grupas. Jaunbūvējamiem dzīvokļu kvartāliem nekur nebija garāžu automobiļu novietošanai. Garāžu kopas atrodamas koncentriski ārpus mikrorajoniem, dažkārt starp mikrorajoniem. Automobilis bija grūti dabūjama prece un tai bija liela vērtība, kas prasa uzmanību, apkopi un patvērumu, lai, uz ielas atstātas, tās netiktu „apskādētas”. Padomju Savienībā gandrīz ikviens tās pilsonis sapņoja par personisko automašīnu. Un, bez šaubām, savai personiskajai automašīnai ir nepieciešama garāža. Jo pilsonis ar automašīnu ir labi situēts pilsonis. Bet pilsonis ar automašīnu un silikātķieģeļu garāžu liecina par augstāku sabiedrisko statusu (Preilis, 1980). Cilvēku vēlme iegūt šo augstāko sabiedrisko statusu radīja pieprasījumu pēc garāžām un veicināja garāžu kopu celtniecību. Padomju laikā gandrīz ikviena prece bija deficīta prece, pēc kuras jāstāv rindā. Arī pēc garāžām bija rindas. Turklāt garāžu savai automašīnai nevarēja iegūt kurš katrs, visu noteica Padomju laika sadales principi. Taču pēc Padomju Savienības sabrukšanas daudz kas ir mainījies. Kāda ir garāžu kopu kultūrģeogrāfiskā nozīme mūsdienās? Šis jautājums ir maz pētīts. Vai garāžu kopu nepieciešamība mūsdienās ir mazinājusies vai pieaugusi, salīdzinājumā ar Padomju laiku. Kāpēc garāžu kopas vēl nav izzudušas un sagruvušas, kā daudzas lielās rūpnīcas? Rīgā ir saglabājušās daudzas garāžu kopas gandrīz katrā no Rīgas apkaimēm un tās vēl joprojām tiek izmantotas. Garāžu kopu izvietojums, forma, plānojums un struktūra atšķiras no katras konkrētās vietas situācijas. Garāžu kopas apsaimnieko garāžu kooperatīvas, privātpašnieki, kā arī Rīgas pašvaldība, un pastāv atšķirības nomas noteikumos katrā no tiem.

Viens no informācijas būtiskiem avotiem ir Padomju laika periodika - laikraksti, avīzes, žurnāli, kas publicēti ne tikai Padomju Savienības robežās, bet arī latviešu veidotie laikraksti ārzemēs, kas veltīti notikumu atspoguļojumam dzimtenē. Garāžas pat spējušas iedvesmot Padomju laikā plaši pazīstamo kinorežisoru, aktieri, scenāristu un producentu Eldaru Rjzanovu, kurš 1979.gadā radīja mākslas filmu „Garāža”, kas ataino garāžu kooperatīvu sociālo dzīvi režisoram raksturīgajā humoristiskajā manierē. Arī kinofilma sniedz priekšstatu par garāžu nozīmīgumu tā laika cilvēku dzīvē. Taču, lai veiktu šo darbu, būtisks informācijas avots ir cilvēki šodien, kuriem garāža ir viens no pieturas punktiem ikdienas kustībā, kā arī pašas garāžas un kartogrāfiskie materiāli.

Darba mērķis:

Veikt Rīgas pilsētas garāžu kopu kartēšanu un struktūru salīdzinājumu. Kā arī veikt garāžu kopas sociālās dzīves novērojumus un vietas studijas un garāžu īpašnieku vai nomnieku anketēšanu un intervēšanu.

Darba uzdevumi:

- Veikt kartogrāfisko materiālu un literatūras avotu analīzi.
- Veikt Rīgas pilsētas garāžu kopu kartēšanu un fotofiksāciju
- Veikt garāžu kopu struktūru salīdzinājumu un aprakstu.
- Noskaidrot garāžu kopu tiesiskos aspektus, īpašniekus, apsaimniekotājus.
- Novērot un aprakstīt garāžu īpašnieku vai nomnieku sociālās dzīves kultūru.

Bakalaura darbs sastāv no 42 lapaspusēm, 2 tabulām un 20 attēliem.

1.GARĀŽU KOPU VEIDOŠANĀS VĒSTURISKIE ASPEKTI

Šobrīd ir grūti iedomāties pasauli bez garāžām vai bez vārda *garāža*. Tomēr vārds, iespējams, nepastāvēja vēl pirms 19.gadsimta. Iespējams, garāža pati vēl nepastāvēja pirms 19.gadsimta beigām. Vārds ir cēlies no franču vārda *garage*, kas pirmo reizi ir reģistrēts 1802.gadā tādā nozīmē kā „vieta, kur remontēt”. Darbības vārds *garer*, no kura cēlies lietvārds *garāža*, sākotnēji nozīmēja „nolikt preces zem nojumes”, vēlāk - „noenkurot laivu” un pēc tam - „nolikt transportlīdzekli vietā uz drošu glabāšanu”. Šī pēdējā minētā garāžas nozīme, pirmo reizi reģistrēta Francijā 1901.gadā. Angļi gandrīz uzreiz pārņēma šo franču vārdu, un pirmā garāža tika atklāta 1902.gadā (Garage, 2014).

Garāžu kopas ir viens no Padomju laika mantojumiem, kas sastopamas gandrīz visur bijušās Padomju Savienības teritorijā. Taču Padomju Savienība neradīja garāžu teritorijas, bet izveidoja apstākļus, lai tās izplatītos visā tās teritorijā (Tuvikene, 2010). Arī Rīgas ainavā sastopamas garāžu kopu telpas pat šķietami absurdās vietās. Kāpēc garāžu rindas atrodas ārpus mikrorajoniem meža vidū? Tajā pašā laikā tās atrodas arī apkaimju centros un tiek aktīvi izmantotas. Vai šobrīd tās tiek izmantotas vairāk vai mazāk kā Padomju laikos un kādas funkcijas tās pilda?

Pēc Otrā pasaules kara Latvija tika iekļauta Padomju Savienības sastāvā. Rīgā tika izbūvētas jaunas industriālās zonas, atvērtas ražotnes un cehi, pilsētas attīstības plāns un funkcijas tika pakļautas tā laika grandiozajiem industrializācijas plāniem. Rīga kļuva par iekārojamu dzīves vietu plašajā Padomju Savienības teritorijā savas ģeogrāfiskā novietojuma dēļ un vēl mūsdienas post-sociālistiskajās valstīs Rīgas vārds ir labi pazīstams.

Iedzīvotāju skaits pēc Otrā pasaules kara Rīgā bija samazinājies zem 200 000 iedzīvotāju. Un Rīgas pilsētas turpmāko attīstību noteica divi galvenie aspekti: centralizēta plānošana un straujš un liela apmēra cilvēku skaita pieaugums. Padomju galvenā pilsētībūvnieciskā problēma bija mājokļu trūkums. „Sociālistiskās” Rīgas vēstures dažādos periodos dzīvokļu celtniecības un labiekārtošanas jautājums tika risināts kvalitatīvi atšķirīgi (Valeskalne, 1980). Mikrorajoni tika izbūvēti ātros tempos, lai nodrošinātu strādniekiem dzīvesvietas, taču no mūsdienu skatupunkta trūkst daudzfunkciju aktivitāte. Padomju plānotāji adaptēja Rietumos izmantoto „neighbourhood” jeb apkaimju plānošanas koncepciju un formāli iekļāva to savā izstrādātajā mikrorajona formulā (Grava, 1993). Latviešu laikrakstā Amerikā „Laiks” 1978.gada 8.februāra izdevuma 4.lapaspusē var lasīt: „Celtniecības temps ir ļoti straujš, un visās Rīgas nomalēs paceļas 5, 9 un 12 stāvu dzīvokļu nami. Tā tas ir Juglā un Bīķerniekos, Āgenskalnā un Purvciemā, Mežciemā un Imantā, Ķengaragā un Šķirotavā.

Liekas, ka dzīvokļu trūkumam vairs taču nevajadzētu būt.” (*Tūrists*,1978.a). Taču tie aizvien vēl trūka, jo jaunos dzīvokļus bieži vien saņēma strādnieki, kas, industrializācijas rezultātā, lielā skaitā iebrauca Latvijas teritorijā no visām Padomju Savienības valstīm. Un kā jau iepriekš minēts, Baltijas valstis bija iecienītas, tādēļ lielākā daļa strādnieku uz Latviju pārcēlās nevis vieni paši, bet ar visām ģimenēm.

Rīgas centrālajā daļā jeb „kapitālistiskajā” rajonā sociālisma gados jaunbūvju izbūves intensitāte bija salīdzinoša neliela. Norisinājās perimetrālās apbūves iztrūkstošo posmu aizpildīšana ar ēkām, kas izcēlās ar augstu arhitektonisku un būvniecības kvalitāti. Šīs ēkas, bez izņēmuma, tika būvētas privilīģētās klases pārstāvjiem komunistiskās partijas biedriem, rūpnīcu vadītājiem, padomju varai lojālajiem inteliģences pārstāvjiem – prominentiem rakstniekiem un mūziķiem, u.tml. (Roze, 2004; Gentile, 2004).

Lai gan Padomju Savienībā tika sludināta vienlīdzība, tomēr pastāvēja šī privilīģētā klase, kuriem tika labākās kvalitātes tā laika būvēs labākajās vietās. Dzīvokļu nami ar garāžām bijuši tikai pašiem augstākiem kungiem, kas dzīvoja Centrālkomitejas nama tuvumā: Sporta ielā, Gorkija ielā (tagadējā Krišjāņa Valdemāra iela) un Rūpniecības ielā. Tur blakus garāžām apakšējos stāvos esot bijušas iekārtotas arī aptiekas (*Tūrists*, 1978.b). Garāžas tika piešķirtas arī rūpnīcu strādniekiem un citiem darba ļaudīm, un, tā kā pieprasījums bija liels, tās tika izbūvētas neraugoties uz to, cik ērti vai neērti būs novietot savu automobili tās lietotājam. Citiem no savām mājām līdz garāžai bija jāmēro tāls ceļš ar sabiedrisko transportu vai kājām un tāpat arī vakarā pēc darba uz māju, ja mašīna tika lietota ikdienā. Taču, tā kā Padomju laikos bija liels preču deficīts, cilvēki to piecieta.

Automašīna bija zināms standarta mērogs pārticīgai dzīvei. Auto „Žiguļi” maksāja 6500 rubļus, bet vidējā alga Padomju pilsonim bija ap 120 līdz 140 rubļi mēnesī, tāpēc var saprast, ka pie savas personīgās automašīnas bija ļoti grūti tikt. Visāda veida automašīnas, kā jaunas, tā lietotas, varēja pirkt un pārdot vienīgi ar autoveikala starpniecību. Lai varētu nopirkt jaunu automašīnu, bija jārīkojas šādi: jāizņem no mājas pārvaldes vai ciema komitejas izziņa, ka pircējam automašīna nepieder. Tad ar šo izziņu jāgriežas darbavietas komitejā un jāiesniedz lūgums, lai piešķir atļauju pirkt automašīnu. Savukārt automašīnas sadalīja tirdzniecības ministrija, kuras rīcībā bija plāns, cik daudz automašīnu konkrētā gadā vai gada ceturksnī saņems Latvijas Republika. Tirdzniecības ministrija pēc saviem ieskatiem sadalīja automašīnas pa visiem republikas uzņēmumiem. Tā kā katra darbavieta šo jautājumu, kam konkrētā gadā piešķirt atļauju pirkt automašīnu, izšķir pēc arodbiedrības komitejas priekšsēdētāja individuāliem ieskatiem, tad dažreiz bija jāgaida pat vairāki gadi, līdz varēja saņemt pirkšanas atļauju. Bet ar to vēl viss nebija galā. Ar šo atļauju bija jādodas uz vienīgo autoveikalu Rīgā, jāizdara zināma iemaksa un jāierakstās rindā. Un tikai tad pēc viena vai

divu gadu gaidīšanas varēja saņemt ilgi gaidīto automašīnu. Uz lietotu automašīnu bija jāgaida vēl ilgāk, jo auto īpašnieki savas mašīnas labprāt nepārdeva, drīzāk viņi tās remontēja un apmanīja daļas līdz pēdējai iespējai. Arī lietotas automašīnas iegādei bija vajadzīgas izziņas no mājas pārvaldes un darbavietas un jāierakstās rindā autoveikalā uz zināma tipa automašīnu. Pēc 3 vai pat 5 gadu gaidīšanas pienāca brīdis, kad varēja saņemt savu automašīnu. Turpretim pārdot automašīnu bija pavisam viegli. Tā jāaizved uz autoveikalu, kur speciālisti to novērtēja un izrakstīja pārdošanas dokumentus un izsniedza attiecīgu naudas summu par automašīnu (Zemzare, 1974).

Mobilitātes spēja un pārvietošanās specifika nosaka teritoriju, kura ir indivīdam pieejama un kurā veidojas viņa ikdienas dzīve. Lielai daļai cilvēku ikdienas mobilitātes telpu iezīmē trajektorijas starp pāris galapunktiem - mājām un skolu vai darbavietu. Taču arī starp tiem pastāv visai liela pārvietošanās dažādība veikto attālumu, aptvertās teritorijas un pārvietošanās biežuma ziņā. Līdz ar veicamo attālumu pieaugumu palielinās transporta līdzekļu nozīme ikdienas kustībā (Šūmane, 2010). Padomju laika cilvēkam automašīna sniedza pārvietošanās brīvību, tādēļ ikviens bija gatavs to gaidīt rindā gadiem. Gandrīz katrs automašīnas īpašnieks pats remontēja un apkopa savu „spēkratu”, garāža bija ideāla vieta, kur veikt automašīnas apkopi un tā pasargāja no daudziem tādiem faktoriem kā laikapstākļu nelabvēlīga ietekme, kā arī no zagļiem. Padomju laikā Rīgā ļoti raksturīga aina bija tāda, ka ielas malā stāvošā automašīnā atrodas cilvēks vai arī tajā bija atstāts suns, kas skaļi reaģēja uz garāmgājējiem. Tā nebija nejausība. Jo suns vai cilvēks bija zināms piesardzības veids pret zagļiem, kas mēģināja aizdzīt automašīnu katrā izdevīgā gadījumā. Nozagtās automašīnas pārdot nevarēja, bet, tā kā bija ļoti liels rezerves daļu trūkums, tad parasti nozagto automašīnu izjauca rezerves daļās un pārdeva melnajā tirgū. Piemēram, automašīnas „Pobeda” viena riepa autoveikalā maksāja tikai 50 rubļus, bet tur to nevarēja dabūt. Turpretim melnajā tirgū par šo pašu riepu un, turklāt vēl lietotu, bija jāmaksā 200 — 300 rubļu, atkarībā no nolietojuma pakāpes (Zemzare, 1974).

Autobraucējam Padomju laikā dzīvē nozīmīgu lomu ņēma braucieni uz garāžu. Ņemot vērā, ka PSRS automašīna uz vienu iedzīvotāju bija daudz mazāk nekā tagad, gandrīz katram autovadītājam bija garāža. Nevienam nav noslēpums, ka padomju automašīnām nepieciešama pastāvīga aprūpe. Tas ir iemesls, kāpēc vīri svētdienās satikās garāžu kooperatīvās. Tas bija elements Padomju laika laimei. Un sava veida rituāls ar tam izrietošajām sekām: alus, degvīns, sirsnīgas sarunas. Tas bija ļoti populāri vīriešu autobraucēju vidū. Un tas bija labs attaisnojums, kad gribējās „aizlaisties” no mājām, lai varētu sēdēt un tērzēt ar puīšiem. Pieredzes apmaiņas faktoram bija izšķiroša nozīme, jo vienmēr varēja saņemt padomu no pieredzējušiem automašīnu īpašniekiem. Sociāli ekonomiskie apstākļi mudināja cilvēkiem

parādīt atjautību un gudrību. Ja ir nepieciešams kāds vienkāršs sadzīves objekts, bet tas nebija pārdošanā vai ja nevēlējās tērēt tam naudu, cilvēki nevilcinājās un paņēma instrumentus, kas vajadzīgi, lai izveidotu to paši. Nemaz nerunājot par remontu sadzīves precēm. Nepieciešamas zināšanas un spējas, un vissvarīgāk vēlme darīt visu ar rokām (Анатолеви́ч, 2012). Padomju laika sabiedrību raksturo trūkums un viendabīgu preču patēriņš.

Padomju ekonomiskās sistēmas pamatā bija nevis tirgus, bet sadale. Visas saražotās materiālās vērtības vismaz formāli bija valsts īpašums, un tikai valsts amatpersonas lēma par to piešķiršanu. Kā samaksu par darbu valsts labā pilsoņi saņēma noteiktu daudzumu PSRS rubļu, kurus varēja apmainīt pret pārtiku un sadzīves priekšmetiem. Automašīnas iegāde vienkāršai ģimenei Padomju Savienībā bija viens no lielākajiem notikumiem dzīvē. Un pašsaprotami, ja ir šāds dārgums, kā automašīna tas ir pienācīgi jāaprūpē. Lielākā daļa no padomju produktiem tā pat prasīja patstāvīgu aprūpi. Rīgā 1987.gadā darbojās „Autoserviss” - specializēta individuālo īpašnieku vieglo automobiļu tehniskās apkopšanas un remonta biedrība 8 filiālēs visā Rīgā un Automotoamatieru biedrība, kuras uzdevumos ietilpa palīdzēt tās 50 000 biedriem automašīnu glabāšanā un remontā (Automotoamatieru ..., 1988.). Tomēr, lai saņemtu pienācīgu automašīnas remontu bija, jābūt turīgam, slavenībai, cilvēkam ar „sakariem” vai partijas funkcionāram, vienkāršam cilvēkam tas praktiski bija neiespējami. Tika radītas privātas auto darbnīcas privātmāju pagalmos (garāžās), kurās tika apkalpoti visi, kuriem nauda. Par darba trūkumu šajās darbnīcās sūdzēties nevarēja. Šīs darbnīcas bija nelegālas un par licences iegūšanu nevarēja būt ne runas (Анатолеви́ч, 2012).

Katra sociālā sistēma atstāj savas pēdas telpā/ainavā. Tas notiek procesā, kurā sociālā struktūra - garāžu kopas bija tipiskas Padomju Savienībai, lai gan šādas garāžu kopas bija un ir arī citās pasaules valstīs, tie tiek personificēti sociālā kontekstā. Pirmkārt, šādi garāžu kompleksi vairāk bija Padomju Savienībā. Otrkārt, kompleksi saturēja vairāk atsevišķu garāžu (pat vairākus tūkstošus). Treškārt, garāžu kompleksi Padomju Savienībā bija cita nozīme, kā, piemēram, Rietumeiropas un Ziemeļamerikas pilsētās. (Tuvikene, 2010).

Padomju laiku dzīvojamie rajoni veido ļoti spēcīgu telpisko kompozīciju Rīgas teritorijām un atrodas ārpus Rīgas vēsturiskā centra, toreizējā Rīgas perifērijā. Šīs pilsētas daļas ir cita mēroga, citas tehnoloģijas, citas ekonomiskās un politiskās sistēmas celtas. Mikrorajonu apbūve pilnīgi atšķiras no pārējās Rīgas apbūves un pašreizējā tehniskā kvalitātē, apsaimniekošanā un sabiedriskās telpas labiekārtoībā, visumā nav patīkamas vides dzīvošanai (Roze, 2004). Arī garāžu kopas pieder pie šīs Padomju laiku apbūves, kas „izlec” no telpiskās kompozīcijas Rīgas ainavā, veidojot īpatnējas struktūras.

Pēc Padomju Savienības sabrukšanas mainījās Latvijas sabiedrība no sociālistiskas uz kapitālistisku. Sākās īpašumu privatizācija, un tika atvērta brīvais tirgus un iedzīvotāju

kultūras dzīve mainījās. Sabiedrību raksturojošais trūkums un izvēles brīvība (viendabīgums precēm un pakalpojumiem) bija izzudis. Parādījās izvēles brīvība, taču vēl arvien „vecie” paradumi un garāžu subkultūra saglabājās un turpināja savu eksistenci sadzīvojot ar kultūru, kas strauji ieplūda no Rietumiem. Sabiedrības pārmaiņas ne tikai plašā mērogā, bet arī cilvēku spējai pielāgoties un ir jāņem vērā cilvēku gūtā pieredze dzīves laikā. Padomju Savienības sabrukums izraisīja pieaugumu Rietumu automašīnu tirgū. Rietumu automašīnas gandrīz nemaz nebija līdz 1990.gadu sākumam, ielas bija piepildītas ar Ladām, Moskvīciem, Volgām un Zaporožeciem. Pēc Austrumeiropas valstu neatkarības iegūšanas Ford, Opel un Volkswagen marku automašīnas sāka parādīties uz ielām. Privāto automašīnu īpašnieku strauji ir pieauga (Tuvikene, 2009). Garāžu īpašniekus var iedalīt trīs grupās: garāžu īpašnieki, kuriem piederēja garāža Padomju laikos, bet tagad nē, tie, kuri par garāžas īpašniekiem kļuvuši mūsdienās un tajos, kuriem piederēja garāža padomju laikos un arī mūsdienās.

Cilvēkiem saskaroties ar nenovēršamām izmaiņām jaunajā kontekstā, citas darbības saglabājas ne tikai kā pagātnes mantojums, bet gan veids, kā tikt galā ar jauno kārtību. Šādā situācijā indivīds visticamāk saglabā iepriekšējo dzīvesveidu, lai uzturētu savas dzīves nepārtrauktību un kārtību, sociālās attiecības un kultūru. Tomēr tas ir mantojums no bijušās sistēmas un ir nepieciešams diezgan ilgs pielāgošanās laiks, kā arī apkārtējie apstākļi mainās pamazām. Tās nav paliekas no audzināšanas, bet atbildes reakcija uz jauno tirgus sistēmu.

Padomju laikā indivīds saskārās ar preču un pakalpojumu trūkumu, taču post-sociālistiskajā laikmetā plaukti veikalos ir piepildīti ar precēm un tika dibināti uzņēmumi, kas sniedza pakalpojumus, kurus agrāk neviens nesniedza. Izmaiņas sabiedrībā raksturo arī privāto uzņēmumu pieaugums (piemēram, remontdarbnīcas), tādējādi piedāvājot daudzveidīgu izvēli, kur veikt remontu savai automašīnai. Sociālistiskā sistēmā deficīts radīja vajadzību uzkrāt, veicināja sarežģītu iepirkšanās stratēģiju, izmantojot sociālo sakaru tīklu. Cilvēku atmiņā ir gadu un ilgāk uzturamā pieteikšanās rindās pēc ledusskapjiem un automašīnām. Tāpat līdz vairāku stundu garā stāvēšana rindā pēc cukura, gaļas un pēdējos PSRS pastāvēšanas gados arī pēc kafijas un dienvīdu augļiem, kas būtiski samazināja pēc darba atlikušā laika apjomu, īpaši sievietēm. Lai taupītu laiku, tika likti lietā ne gluži godīgi paņēmieni deficīta preču iegūšanai tieši no bāzēm ar tajās strādājošo paziņu starpniecību un kukuļošanas palīdzību. Savukārt veikalos pieejamā pēc viena standarta un ātrāka plāna un virsplāna ražotie apģērbi un apavi u.c. priekšmeti nespēja apmierināt cilvēku gaumi un dažādās vajadzības. Šī Padomju laika politika cilvēkos radīja „izsalkumu” pēc rietumu precēm (Kornai, 2008). Tas noveda pie sakāpinātas tieskmes visdažādākajos ceļos iegūt deficītās aizrobežu preces. Šī prakse ne tikai nesekmēja likuma paklausību, bet arī cieņu pret likumu, bet radīja paliekošu necieņu pret pašmāju ražojumiem. Laikposmā pēc okupācijas tā

izpaudās pārspīlēta iepirkšanās kārē un importa preču nesamērīgā patēriņā. Bija tieksme ātrāk pielīdzināties visam ārzemnieciskajam noniecinot savas valsts labumus un vērtības (Eglīte, 2009).

Post-sociālistiskās pilsētas piedzīvoja milzīga mēroga pārmaiņas. Tās ir ietekmējušas dzīvi vairāk nekā 300 miljoniem cilvēku Centrāleiropā un Austrumeiropā, tai skaitā arī Krievijā. Gandrīz divas trešdaļas iedzīvotāju šajā reģionā dzīvo pilsētās. Telpiskā organizācija aktivitātēm šajās apdzīvotajās vietās piedzīvo spraigu reorganizāciju, kas tieši ietekmē dzīves kvalitāti pilsētu iedzīvotājiem. Piekļuve mājokļiem, darbavietām un pakalpojumiem ir pārstrukturēta, kas ietekmē ne tikai vietējo iedzīvotāju dzīvi, bet ietekmē arī pārējos iedzīvotājus, kas ir atkarīgi no resursiem, ko sniedz pilsētas (Stanilov, 2007).

2.METODES UN MATERIĀLI

Pētījuma vieta ir Rīgas pilsēta, tās teritorija aizņem 304,05 km² lielu platību (Rīgas dome, 2009) un tajā ir 701185 iedzīvotāju (Iedzīvotāju reģistrs, 2014). Pilsētai ir 58 apkaimes, kas gan nav administratīvas vienības, bet piemērota lieluma apdzīvota vide, kam ir sava apkalpe, identitāte un raksturs, kas izriet no apbūves veida, fiziskajām robežām, ainavas un iedzīvotāju kopības izjūtas (Rīgas domes Pilsētas.. bez dat.). Pētījumā apskatītas 104 garāžu kopas, kas sastāv no ne mazāk kā 10 garāžu boksiem katrā un aptuveni 32600 boksiem kopā.

Darba izstrādes procesā tika veikta zinātniskās literatūras avotu, interneta resursu un nepublicēto avotu izpēte saistībā ar pētāmo tēmu. Tika apskatīti dažādi publiskie dokumenti, normatīvie akti, likumi par apbūvi un citi dokumenti. Padomju laika periodika un masu mēdijos pieejamā informācija par garāžu kopām.

Tika izmantoti arī video resursi, analizēta Eldara Rjanzanova mākslas filma „Garāža” par garāžu kooperatīvas biedru savstarpējām attiecībām.

Lai atrastu maksimāli visas Rīgas pilsētā esošās garāžu kopas, pēc dažādiem atslēgas vārdiem to atrašanās vietas tika meklētas interneta resursos. Biznesa uzziņu portālā ZL.lv tika atrasti 88 garāžu kopas (Biznesa uzziņu portāls, 2014), kas reģistrētas kā garāžu īpašnieku kooperatīvi. Kā arī detalizēti tika izpētīta katra Rīgas pilsētas apkaime, lai papildinātu šo sarakstu. Izmantojot jaunāko LGIA Latvijas 5. etapa ortofoto karšu mozaīku, 0,4 m pikselis no TIFF oriģināliem, kas pieejama LU ĢZZF WMS sistēmā kartogrāfiskā materiāla datu bāzē, tika iezīmētas garāžu kopu teritorijas. Ar tālīzpētes metodēm tika izpētīta garāžu kopu struktūra un novietojums.

Pētījuma darba gaitā tika veikti pastāvīgi garāžu kopu teritoriju apsekojumi. Taču laika trūkuma dēļ netika apsekotas visas 104 apkopotās garāžu kopas. Tika atlasītas 16 garāžu kopu teritorijas, kas savstarpēji atšķīrās vizuāli, pēc platības un apkārtējās apbūves vai ģeogrāfiskā novietojuma. Kā arī būtisks faktors bija tas, ka teritorijas atrodas dažādās pilsētas apkaimēs.

Lauka studijās tika salīdzināti un papildināti ortofotokartēs iegūtie dati ar laukā iegūtajiem datiem. Tika iegūti vēl neesoši, jauni dati. Apsekojot garāžu kopu teritorijas, tās tika sagrupētas pēc garāžu vienību (boksu) daudzuma teritorijā. Dati par vienību skaitu tika iegūti galvenokārt izmantojot ortofoto karti. Iegūtie dati var būt neprecīzi, jo datu iegūvi apgrūtina skatu aizsedzoši šķēršļi, piemēram, ēnas vai koki. Garāžas tika klasificētas tipos pēc garāžu konstrukcijas (no kāda materiāla veidots), pēc projekta (piemēram, divstāvu) un citiem parametriem, kas tika izveidoti attiecīgi no iegūtajiem datiem lauka darbos.

Apsekotajās teritorijās tika veikta fotofiksācija, kas palīdz atainot garāžu kopu klasifikāciju un citus novērojumus.

Tematisko karšu izveidošanai un dažādiem aprēķiniem tika izmantota ArcGis ArcMap 10.1 programmatūra un GIS Latvija 10.0 vektoru datubāze.

No izveidotā kartogrāfiskā materiāla tika veikta garāžu kopu struktūru, formas un platības aprakstīšana. Šo datu uzskatāmai attēlošanai un salīdzinājumam tika izveidotas tabulas un grafiki.

Tika apskatīti garāžu kopu apsaimniekotāju un īpašnieku tiesiskie aspekti. Intervijā ar 1 pilsētas amatpersonu tika iegūta informācija par Rīgas pašvaldībai piederošajām garāžu kopām. Kā arī apkopota informācija par to, kam pieder garāžas un kā notiek darījumi starp nomniekiem un īpašniekiem, un kā valsts regulē šīs attiecības.

Darba gaitā periodiski tika novērota sociālā dzīve dažādās garāžu kopās. Apkopota informācija kā var kļūt par garāžu nomnieku, vai pastāv kāds minimālais laiks to nomāšanai un citi ar to saistīti jautājumi. Garāžu kopu regulāra apsekošana, manuprāt, ir nepieciešama, lai veidotos pilnīgāks pārskats par garāžu funkcijām un nozīmi pilsētas iedzīvotājiem, kā arī lai veidotos labāks kontakts ar garāžu nomniekiem un īpašniekiem.

Pasaules literatūrā salīdzinoši maz ir aprakstītas garāžu kopas sociālisma kontekstā. Tādēļ pētījums balstās uz novērojumiem un intervijām dažādās apkaimēs Rīgas pilsētā. Kopumā tika aptaujāti 50 garāžu nomnieki vai īpašnieki, izmantojot anketas. Darba procesā tika veiktas 7 daļēji strukturētas intervijas. Intervijas saturēja šādus jautājumus: „Kāpēc Jums ir garāža un kādiem nolūkiem to izmantojat?“, „Ko varat pastāstīt par šo garāžu kopu?“, „Vai pazīstat apkārtējos garāžu īpašniekus?“ un „Kā šī garāžu kopa tika izveidota?“ u.c. Tomēr respondentiem tika dota iespēja pašiem izstāstīt to, kas tiem šķiet vissvarīgākais vai interesantākais par garāžām un tādēļ intervijas tika aizvadītas kā sarunas un atmiņu stāsti.

3.GARĀŽU KOPU PĀRVALDE UN TIESISKIE ASPEKTI RĪGAS PILSĒTĀ

Garāžu kopas un atsevišķi garāžu boksi Rīgas pilsētas teritorijā pieder ne tikai Rīgas pašvaldībai, bet arī valstij, kooperatīviem un privātpersonām. Pārsvārā paši garāžu boksi ir privatizēti un bieži vien garāžu īpašnieki apvienojas kooperatīvajās biedrībās, ja tie atrodas vienkopus kādā teritorijā. Šo zemes gabalu kooperatīvs vai nu nomā, vai arī ir izpircis no īpašnieka.

Ja garāžas pieder privātpersonām vai kooperatīvam, tad nomāšanas process ir līdzīgs kā nomājos mājokli – īpašnieks ir izlicis sludinājumu kādā no sludinājumu portāliem (piemēram, reklama.lv, ss.lv u.c.) vai laikrakstos. Kā arī sludinājumi par garāžu nomu, pārdošanu piestiprināta uz ziņojuma daļa garāžu kopu teritorijā. Nomas maksu nosaka īpašnieks pēc saviem ieskatiem un visbiežāk tā svārstās no EUR 25.00 līdz EUR 50.00 mēnesī. Savukārt, ja garāžas pieder valstij vai Rīgas pašvaldībai, garāžu var iznomāt izsoles kārtībā, ko katrai no tām nosaka attiecīgie likumi vai noteikumi. Nomas maksa tiek aprēķināta pēc speciāliem koeficientiem katrai garāžai atsevišķi.

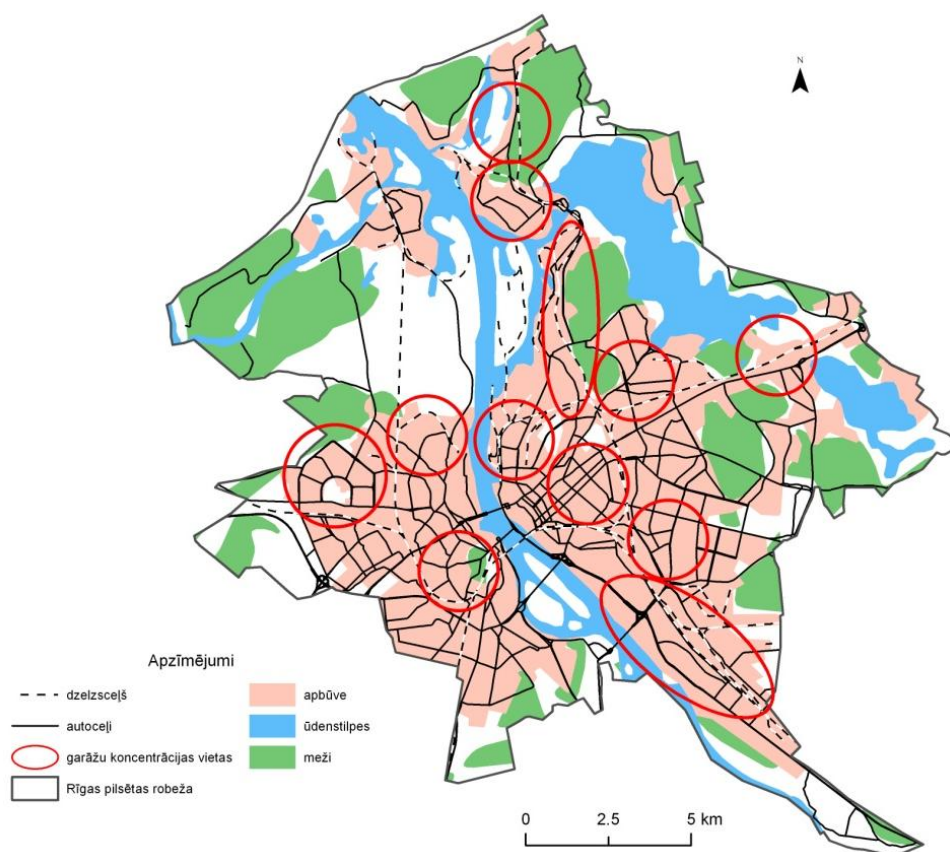
Tās garāžu kopu teritorijas, kas aizņem vislielākās platības visbiežāk atrodas ārpus dzīvojamiem rajoniem, teritorijas tiek apsargātas un arī nožogotas. Lielāki garāžu kooperatīvi izmanto caurlaižu sistēmu ērtākai iekļūšanai teritorijā, kā arī papildu drošībai, ka tur neiekļūs nepiederošas personas. Kaut arī šīs teritorijas ir nomaļus no dzīvojamiem rajoniem, tur ir iespējams nokļūt ar sabiedrisko transportu. Centra rajonā nav sastopamas lielas garāžu kopu teritorijas, tās ir krietni mazākas un atrodas starp dzīvojamām mājām. Tālāk no centra attālinoties ir tendence garāžu kopu teritorijām kļūt lielākām, kā arī tās ir izvietotas gar dzelzceļa līnijām un rūpniecību rajonu tuvumā.

Rīgas pilsētai piederošās garāžu kopas un atsevišķas garāžas atrodas dažādās pilsētas apkaimēs, kas nodotas apsaimniekošanai attiecīgajām pilsētas izpilddirekcijām. Plašāku ieskatu par garāžu apsaimniekošanu man sniedza Rīgas Ziemeļu izpilddirekcijas nekustamā īpašuma sektora vadītāja Ineta Jansone.

„Atmodas laikā garāžas, kas atradās labākajās vietās tika privatizētas, savukārt tālākās un sliktākās palika valstij. Garāžas pieder ne tikai valstij, bet arī Rīgas izpilddirekcijām (Ziemeļu, Austrumu un Pārdaugavas), Rīgas Domes īpašuma departamentam, kooperatīviem un privātpersonām. Katrai izpilddirekcijai ir savs saraksts ar garāžām attiecīgajā izpilddirekcijas teritorijā, kuru tām nodod Rīgas Dome. Rīgas izpilddirekcijai ir tikai tādas garāžas, kas atrodas uz atsevišķa zemes gabala, nevis kur garāža atrodas uz viena zemesgabala ar dzīvojamo māju. Agrāk garāžu nomāšana no Rīgas izpilddirekcijas bija

vienkāršāka – cilvēks uzraksta iesniegumu un citus nepieciešamos dokumentus, izpilddirekcija to izskata un apstiprina vai noraida. Tagad tas notiek izsoles kārtībā, ko nosaka Rīgas Domes iekšējie noteikumi Nr.16. Tagad vairs arī nav obligāta derīga autovadītāja apliecība, lai nomātu garāžu. Ja nepieciešami remontdarbi garāžām, tad tos visbiežāk veic pašvaldība, jo pēc noteikumiem ir jāpieaicina speciālisti, kas neizmaksā lēti. Visbiežāk garāžu nomnieki nav tik turīgi, lai varētu to atļauties. Viņi nomā garāžu tik ilgi, kamēr tā ir lietojama, bet pēc tam no tās atsakās. Mums ir apkopota informācija par garāžām datubāzē NEKIPS, kur apkopots, kad tās celtas, no kā tās celtas un tamlīdzīgi, bet tā informācija ir iekšējai lietošanai, kas uz āru netiek dota”(Intervija Nr.1, 2014.).

I.Jansone man paskaidroja, ka informācija par Rīgas pilsētai piederošajām garāžām ir paredzēta iekšējai lietošanai, bet nepaskaidroja kāpēc tā. Tomēr informācija par garāžām tiek publiskota Rīgas domes mājas lapā tad, ja garāža tiek nodota izsolei. Vispārīgi Rīgas pilsētai piederošās garāžu novietojums pieejama tikai aptuvenos garāžu koncentrācijas areālos (3.1. attēls).



3.1. attēls. Garāžu koncentrācijas vietas Rīgas pilsētā (izstrādājis autors, izmantojot SIA Eiroeksperta atzinumu Rīgas domes ģeogrāfijas departamentam)

Tātad, lai nomātu garāžu no Rīgas pašvaldības, vispirms jāmeklē izsolē nodotais īpašums Rīgas pilsētas pašvaldības portālā www.riga.lv sludinājums un iesniedz pieteikumu dalībai izsolē. Lēmumu par izsoles rezultātu apstiprināšanu pieņem iznomātājs. Lēmums par izsoles rezultātu apstiprināšanu stājas spēkā dienā, kad lēmums par izsoles rezultātiem tiek publicēts internetā Rīgas pilsētas pašvaldības portālā.

Nomas līgumu slēdz uz termiņu, kas nepārsniedz 5 gadus. Ja nekustamais īpašums ir reģistrēts zemesgrāmatā uz Rīgas pilsētas pašvaldības vārda, Rīgas domes Īpašuma departaments var slēgt nomas līgumu uz termiņu līdz 12 gadiem. Īpašumu nomas līgumus, kuru termiņš pārsniedz 12 gadus, var slēgt tikai saskaņā ar Rīgas domes lēmumu par konkrētā objekta iznomāšanu un iznomāšanas kārtību. Nomas tiesības saskaņā ar līgumiem, kuros nomas termiņš pārsniedz 5 gadus, var tikt reģistrētas zemesgrāmatā. Nostiprinājuma lūgumu nomas tiesību reģistrēšanai zemesgrāmatā sagatavo Rīgas domes Īpašuma departaments. Ja Rīgas pilsētas pašvaldībai piederošais īpašums vai tā daļa atrodas uz trešajām personām piederoša zemesgabala, nomas līgumā paredz nomnieka pienākumu patstāvīgi slēgt zemes nomas līgumu ar šīm personām vai kompensēt iznomātāja izdevumus par zemes nomu. Ja Rīgas pilsētas pašvaldībai piederošais īpašums atrodas uz Rīgas pilsētas pašvaldībai piederoša zemesgabala, zemes nomas līgums tiek slēgts ar Rīgas domes Īpašuma departamentu. Rīgas pilsētas pašvaldībai piederošā īpašuma nomas līgumā paredz, ka tas stājas spēkā tikai pēc tam, kad ir noslēgts zemes nomas līgums ar Rīgas domes Īpašuma departamentu (Rīgas pilsētas pašvaldībai ..., 2012).

Rīgas pilsētas pašvaldība var izbeigt līgumu pirms termiņa, vienu mēnesi iepriekš nosūtot rakstisku pretenziju nomniekam. Savukārt nomnieks var atteikties no garāžas nomāšanas 2 mēnešus iepriekš rakstiski paziņojot.

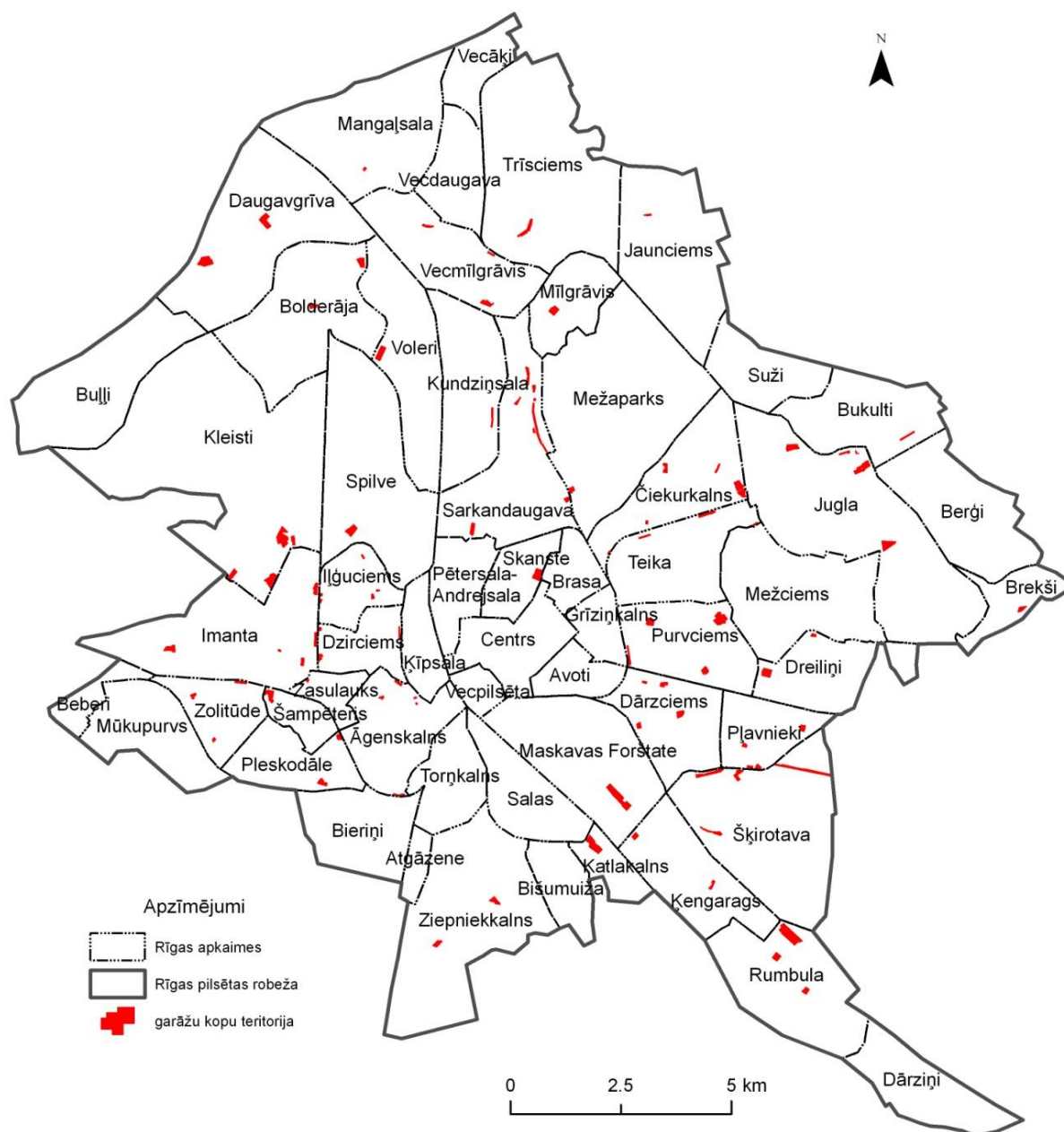
Nomas maksa tiek aprēķināta izmantojot īpašus koeficientus, kas meklējami „Atzinums par automašīnu garāžu iespējamajām izmaksām”. Taču šos koeficientu vērtības nevar uzskatīt par nemainīgām, jo tie raksturo telpiskās iespējamās korekcijas. Šos korekcijas koeficientus izmanto, lai koriģētu vienas garāžas standartizēto nomas maksu. Tā kā garāžas tie nodotas izsolei, tad nomas maksas korekciju ietekmē arī izsoles gaita. SIA Eiroeksperta Rīgas domes īpašuma departamentam izstrādātie koeficienti garāžu nomas maksas aprēķināšanai (3.1.1. tabula), kas veidoti ņemot vērā dažādus faktoros. Redzams, ka visvairāk nomu sadārdzina garāžas atrašanās centra rajonā. Kā arī redzams, ka visaugstāk novērtēta ķieģeļu konstrukcijas garāžas, kas liecina, ka tās ir kvalitatīvākas nekā pārējās.

**Nomas maksu ietekmējošie faktori (izstrādājis autors, izmantojot SIA Eiroeksperta
atzinumu Rīgas domes ģeogrāfijas departamentam)**

Garāžas konstrukcija	Platība, m ²		Atrašanās vieta		Blakus esošā apbūvē dominē	Sabiedriskā transporta pieejamība		Tehniskais stāvoklis	
0.75	Koka konstrukcijas ar metāla apšuvumu vai metāla								
1	Ķieģeļu								
0.8	Dzelzsbetona								
0.8	10.00-15.99								
1	16.00-19.99								
1.15	20.00-25.00								
1.4	25.00-29.99								
1.6	30.00 un vairāk, maksimāli iespējams novietot divas automašīnas								
1-2	Pilsētas centrālajā daļā								
			Mikrorajonā						
0.75	Nomale								
1	Centrālā daļa								
0.9	Individuālās dzīvojamās mājas								
1	Daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas								
0.9	Rūpnieciska apbūve								
1.1	Laba								
1	Vidēja								
0.9	Vāja								
0.7	Slikta								
1	Laba								
1.1	Teicama								

4.APSEKOTO GARĀŽU KOPU RAKSTUROJUMS

Rīgas pilsētā garāžu kopas atrodas gandrīz visās tās apkaimēs. Lielākās garāžu kopu teritorijas atrodas mikrorajonos, bet vismazākās - centra rajonā (4.1.att.). Sarkandaugavā ir 8 no 104 identificētajām garāžu kopām. Šķirotavā un Imantā ir 6 garāžu kopas, savukārt Āgenskalnā, Čiekurkalnā, Ilģuciemā un Juglā ir 5 garāžu kopas.

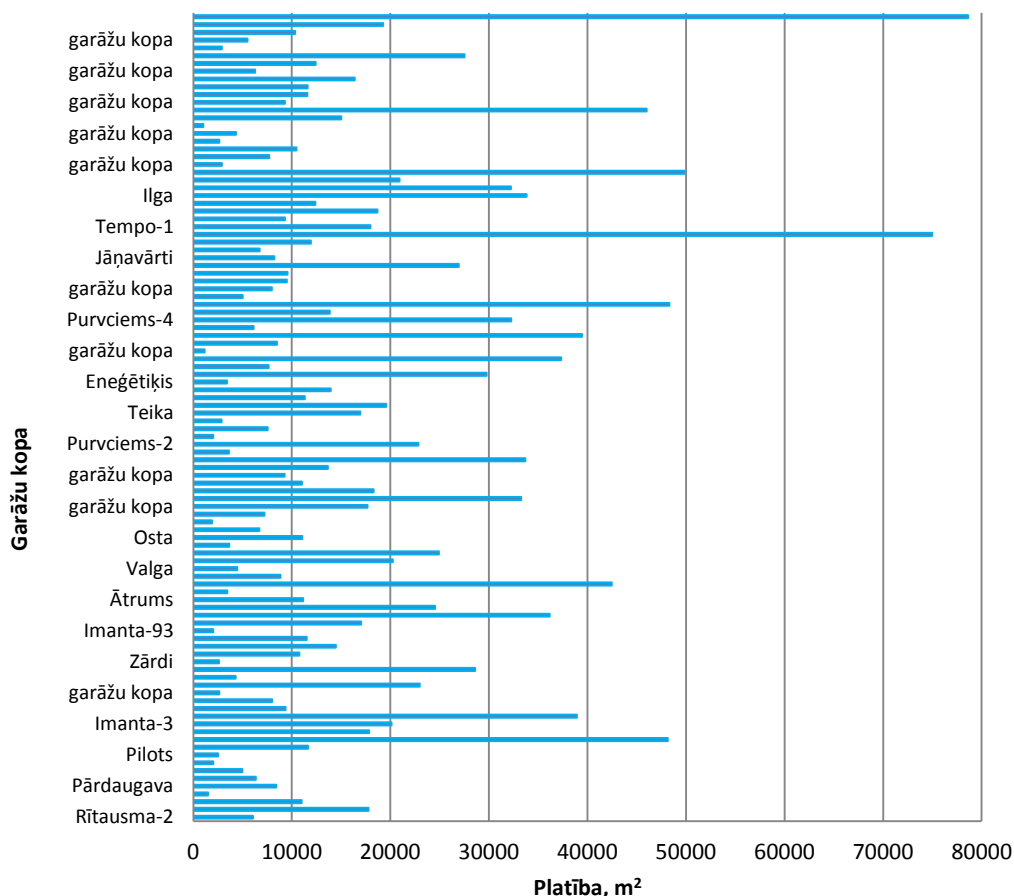


4.1.attēls **Garāžu kopas Rīgas pilsētas apkaimēs** (izstrādājis autors, izmantojot LU GZZF WMS karšu serveri un portālā Apkaimes.lv pieejamo informāciju)

Garāžu kopas apzināti tika apsekotas dažādās Rīgas pilsētas apkaimēs, jo katras apkaimes apbūve ietekmē pieprasījumu pēc garāžām. Apkaimēs, kur raksturīga individuālo dzīvojamo māju apbūve garāžu kopas gandrīz nav sastopamas, jo privātmājas visbiežāk ir projektētas ar iebūvētu garāžu mājā vai saimniecības ēkā. Tika apsekotas 16 vizuāli atšķirīgākas garāžu kopas visā pilsētā. Apkaimēs, kur ir tieša piekļuve ūdenstilpēm ievērojami atšķiras garāžu apbūve gan konstrukcijās, gan izvietojumā. Mikrorajonu centros bija novērojamas vairākas garāžu kopas pazemē, dažām no tām ielas līmenī izvietotas atklātās autostāvvietas. Kā arī tika novērots, ka paralēli dzelzceļa sliedēm ir izvietotas garas garāžu kopu rindas. Tās garāžu kopas, kas atrodas ārpus dzīvojamajiem, rajoniem veido lielas ģeometriskas formas, kuru izveidi neierobežoja jau esošā apbūve. Savukārt centra rajonos tās ir sadrumstalotākas, neveido plašas teritorijas, bieži vien sastopamas tikai atsevišķas garāžas. To ietekmē lielais iedzīvotāju blīvums, vēsturiskā apbūve. Kā arī garāžu kopu teritorijas piemērotas reljefa formām, lai pēc iespējas lietderīgāk izmantotu zemes gabalu.

Lielās garāžu kopu teritorijas parasti tiek norobežotas no apkārtējās vides ar žogu, dzelzsbetona sienu palīdzību vai arī garāžas ir uzbūvētas tik cieši kopā viena pie otras, ka veido sienu. Teritorijas tiek apsargātas, tās uzrauga apsargi, visbiežāk paši kooperatīva biedri. Taču Pārdaugavā vairākām garāžu kopām vārti bija ar atvērti, pat ja teritorija bija norobežota. Arī apsargus nekur nemanīja. Pārsvārā visām garāžu kooperatīvām pie iebrauktuves ir zīme ar tās nosaukumu. Kopējs ir arī tas, ka pie iebrauktuves novietots ziņojumu dēlis ar dažādiem paziņojumiem kooperatīva biedriem, kā arī tur izlikti sludinājumi, piemēram, par garāžu iznomāšanu vai reklāmas par garāžu vārtiem no dažādiem materiāliem un cenām.

Garāžu kopu teritoriju platība svārstās no 1015 m² līdz 78629 m² (4.2.attēls). Atšķirības starp garāžu kopu teritoriju platībām ir ļoti lielas, jo katrai garāžu kopai veidošanās vēsture ir atšķirīga, tāpat kā zemesgabala platība, kas atvēlēta garāžu apbūvei. Identificēto garāžu kopu teritoriju kopējā platība sasniedz 1662017 m² jeb 166 ha. Šī kopējā platība ir pielīdzināma Grīziņkalna apkaimei. Pēc platības vislielākā garāžu kopa ir garāžu īpašnieku kooperatīva „Daugava 2”, tās platība ir 78629 m², tā atrodas Rumbulā. Otra lielākā garāžu kopa ir garāžu īpašnieku kooperatīva „Putnu sala” - atrodas Maskavas Forstatē. Tās teritorija aizņem 74969 m². Garāžu kopa atrodas Daugavas krastā un tai ir arī laivu piestātne. Savukārt trešā lielākā garāžu kopa atrodas Daugavgrīvā un tā aizņem vairs tikai 49856 m². Pirmā un trešā pēc platības mazākās garāžu kopas atrodas Āgenskalnā. Otrā mazākā atrodas Juglā, starp diviem lielākiem garāžu kopu poligoniem. Ja aprēķina aritmētiski vidējo, tad garāžu kopas aizņem 15980,93 m² lielu teritoriju.

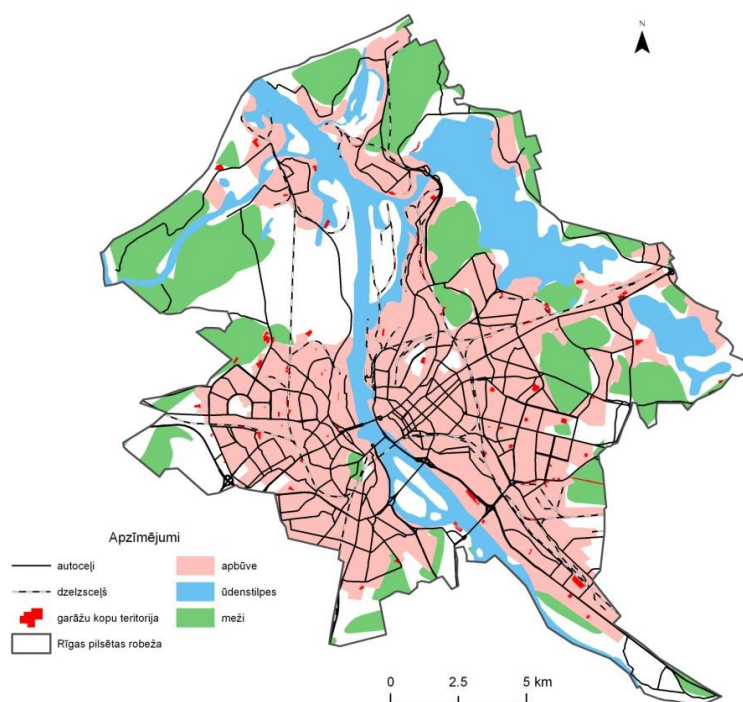


4.2.attēls. Garāžu kopu teritoriju platība, m² (izstrādājis autors, izmantojot ArcGis ArcMap 10.1 programmatūrā veikto aprēķinus)

Optimāla vienas garāžas platība ir no 16- 20 m², tādā platībā iespējams novietot vidējas klases automašīnu. Nelielās garāžas iespējams novietot mazās klases automašīnu vai mototransportu, sadzīves priekšmetus, garāžas izmantošanas iespējas, samazinoties tās platībai, strauji samazinās (piemēram, nav iespējams iebraukt ar vieglo transportu). Palielinoties garāžas platībai rodas papildus iespējas novietot sev nepieciešamās mantas, inventāru vai jebko citu. Lielākās garāžas pieļauj tajās novietot divas automašīnas (Gobiņš, 2012).

Būtiska kvalitāte garāžām ir sabiedriskā transporta pieejamība, kas raksturo garāžas izmantošanas ērtumu, gadījumā, ja garāžas īpašnieks vai nomnieks nedzīvo garāžas tiešā tuvumā. Ir garāžu kopas, no kurām pieturas atrodas tālu un pieejams ir tikai viena transporta maršruts. Taču tām garāžu kopām, kas atrodas tuvāk mikrorajonu centriem, sabiedriskā transporta nodrošinājums ir labs, jo pieejami vairāki transporta veidi un vairāk kā desmit maršrutu. Šādā gadījumā apkārtni raksturo liela cilvēku, kā arī autotransporta plūsma, ko nodrošina galvenie satiksmes koridori un dzīvojamo masīvu apbūve (4.3.attēls). Ja garāžu kopas atrodas mikrorajonu nomalē, salīdzinoši tālu no centrālā apbūves, tad nākas šķērsot maģistrālās ielas un, ja nav gājēju pārejas attiecīgajās vietās, tas apgrūtina piekļūšanu

garāžām. Kā arī ietves varbūt neapgaismotas, tā ka diennakts tumšajā daļā garāžas apmeklējums var būt bīstams.



4.3.attēls. Garāžu kopu novietojums attiecībā pret satiksmes koridoriem (izstrādājis autors izmantojot LU GZZF WMS karšu serveri)

Garāžu kooperatīva „Mangaļsala” atrodas Mangaļsalas šosejas malā, tieši blakus sabiedriskā transporta pieturai. Garāžu kopu teritorija norobežota ar vidēji augstu metāla žogu, kas novilkts starp betonētiem stabiem. Teritorija diezgan atklāta un labi pārredzama (4.4.attēls). Garāžas novietotas uz nelieliem pamatiem viena otrai blakus.



4.4.attēls Skats garāžu īpašnieku kooperatīva „Mangaļsala” teritorijā (autora foto)

Iebrauktuve atvērta, nestāv priekšā barjera, pie iebrauktuves ir sarga būdiņa, kur sēž dežurējošais apsargs. Šoreiz tā bija pati valdes priekšsēdētāja Dacīte Amanda Lijiņa, kas laipni mani ielūdza uz sarunu sarga būdiņā.

„Garāžu kooperatīva „Mangaļsala” izveidots 1988.gadā kolhoza „Auda” strādniekiem. Zemes gabalā strādniekiem ierādīja vietu, kur ar priekšsēdētāja atļauju, katrs pats būvēja sev garāžu vai nopirka tādu jau gatavu. 1999.gadā mēs nopirkām zemes gabalu, citā vietā netālu no „Audas” un pārvedām garāžas. Nācās ņemt kredītu, nu jau esam to izmaksājuši. Toreiz bija ātri jārikojas, mūs gribēja tiesā sūdzēt, ka tik ilgi nevācamies prom, līdz atradām asfaltētu zemes gabalu ar sarga būdiņu. Visas te metāla vai betona garāžas, ir arī koka, kas apšūtas ar metālu, kā nu kuram. Mums jau privātās garāžas, tikai zeme un sarga būdiņa pieder kooperatīvam, klientu nav. Agrāk bija, bet, tā kā tagad tik maz cenas īrei dārgākas, citādi galus nevar savilkt. Cietā īres maksa agrāk LVL 12.00, tagad EUR 17.00, bet stāvvietā no EUR 15.00 līdz EUR 21.00 mēnesī. Ir jau arī parādnieki. Garāžām nav ne elektrības, ne bedres, izmanto tikai transportlīdzekļu glabāšanai, kartupeļus neglabā, tie tak sasaltu. Pārsvarā glabā automašīnas, motociklus, bet vairāk tomēr velosipēdus. Citi glabā arī laivas. Visas garāžas vajadzētu nokrāsot, lai nav raibas, bet visas smuki vienādas. Tāpat jau nevienam mūsu „bleķinieces” nepatīk. Nezinu, kāpēc cilvēkus tik grūti pierunāt nokrāsot garāžu, tā tik domā, ka, ja atrodamies uz privātas zemes var darīt ko grib, bet tā jau nav. Man arī ir garāža, agrāk tā bija vīra, jau no tiem laikiem, kad viņš strādāja „Audā”, tagad vīrs jau miris, garāža tik palikusi. Mums kooperatīvam trīs darbinieki, paši arī apsargājam un apkopjam. Mēs jau te pārsvarā pensionāri vien esam, dažam jau pat vairs nav automašīnas” (Intervija Nr.2, 2014).

Garāžu kooperatīva „Ulbroka-1” atrodas Šķirotavas apkaimē. Garāžu kopas izkārtotas taisnā līnijā, kas sniedzas cauri meža masīvam (4.5.attēls). Garāžu kopas sākas uz Lubānas ielas, kur Šķirotava robežojas ar Pļavniekiem, bet otrs gals, taisnā līnijā ejot, beidzas pie Rīgas pilsētas robežas.



4.5.attēls Skats garāžu īpašnieku kooperatīva „Ulbroka 1” teritorijā (autora foto)

Braucot ar sabiedrisko transportu, no pieturas līdz garāžu kopai jāiet pāris minūtes pa platū ietvi, kas atrodas nostāk no brauktuves. Garāžu kopu iebrauktuvei priekšā ir barjera,

taču ir arī atsevišķa ieeja gājējiem, kura ir atvērta. Teritorija norobežota ar dzelzsbetona paneļu sienām un tā ir garāžu augstumā. Pie administrācijas un sargu mājās mani uzrunāja Andrejs, „Ulbroka-1” kooperatīva biedrs. Pēc mana lūguma viņš mazliet pastāstīja par kooperatīvu.

„Garāžu kooperatīva „Ulbroka-1” izveidots aptuveni 1986.gadā. Šis zemes gabals atrodas zem augstsprieguma līnijas un pēc likuma šeit nevar būt dzīvojamie rajoni, tātad var apbūvēt tikai, piemēram, ar garāžām kā šeit. Zeme pieder Latvenergo, mūsu kooperatīvs to no viņiem nomā, bet pašas garāžas ir privātās. Daži īpašnieki tās arī iznomā citiem. Ar bedrēm ir dažādi, pārsvarā nav, tā, ka nekādu lielo remontu nevar taisīt. Visām garāžām ir elektrība, apgaismojums. Arī atkritumus izved pēc grafika, tā kā mums ir līgums ar atkritumu apsaimniekotājiem „L&T Hoetika”. Katrs var nolikt un paņemt savu braucamo jebkurā laikā, jo katram ir sava caurlaide jeb čips, ar kuru barjera automātiski paceļas. Arī pašam r garāža, nopirku to laikam 2000.gadā. Tā jau neviens nesaka par cik garāžu nopircis, bet tās, kas tuvāk izejai vai labākas ir dārgākas, bet tās, kas pašā galā vai sliktākas – lētākas. Tā jau te visi miermīlīgi, nekādu nekārtību nav. Varbūt kādreiz kāds kaut ko arī iedzer. Mums ir līgums ar apsardzes firmu, un, ja ir kādas problēmas, tad mēs viņiem zvanām” (Intervija Nr.3, 2014).

Garāžu īpašnieku kooperatīvā biedrība „Bolderāja 2” atrodas Voleros. Izkāpjot no sabiedriskā transporta, lai nokļūtu līdz garāžu kopai, jāiet gar šoseju Bolderājas virzienā, ietves nav tādēļ grūtāk iet. Tad nogriežoties uz smilšu ceļa, jāiet vēl pāris minūtes. Garāžu kopām labajā pusē atrodas mazdārziņi. Garāžas celtas viena pie otras tā, ka tās veido sienu, jo speciāla norobežojuma nav, metāla vārti ir tikai iebrauktuvēm paredzētajās vietās (4.6.attēls).



4.6.attēls Garāžu kopas kooperatīva „Bolderāja 2” teritorijā (autora foto)

Pie iebrauktuves guļ suns un pašu iebrauktuvi bloķē barjera, tāpēc jālūdz apsargam, lai ielaiž, jo gājējiem paredzētas ieejas nav. Garāžu īpašnieku kooperatīvā „Bolderāja 2” garāžas ir ar dieviem stāviem. Pirmajā stāvā ir divas garāžas, bet otrajā - atpūtas telpas, kā stāstīja valdes priekšsēdētājs. Pēc konstrukcijas garāžas pirmais stāvs ir mūrēts no ķieģeļiem, kā jau mūra garāžām, bet otrais veidots no koka konstrukcijām un dēļu apšuvumu. Otrajā stāvā iebūvēts arī logs, kas nav novērojams vienstāvu garāžām. Arī jumts nav plakans, bet veido trijstūri, pārsegts ar šiferi. Kad sāku fotografēt garāžu kopas, sargs mani paaicina pie sevis un norāda, lai dodos uz administrāciju, otrajā stāvā virs apsardzes telpām. Apsargs pasauca valdes priekšsēdētāju Jāni Kamergrauzi, kurš aicināja mani apsēsties pie biedrības sapulču galda, lai varētu mierīgi parunāties un pastāstīja par garāžu īpašnieku kooperatīvu.

„Kooperatīvs dibināts 1979.gadā. Garāžas celtas pašu spēkiem. Bedre ir tikai dažām garāžām, tā ka var tikai riepu nomainīt vai ko citu vienkāršu, bet nekādu nopietno remontu jau nevar. Tagad zeme pieder Rīgas Domei, kas to nodevusi lietošanā Rīgas Brīvosta, savukārt mēs to nomājam no Rīgas Brīvostas. Kopumā mums ir 747 garāžas. Tām ir divi stāvi – apakšā garāža, savukārt augšā atpūtas telpas. Elektrība ir visām garāžām, ūdens nav un apkure (malkas) ir tikai administrācijas telpām. Zem administrācijas ir caurlaide ar apsargu. Katram kooperatīva biedram ir garāža, ja kāds dāvina vai pārdod garāžu, tad jauno garāžas īpašnieku uzņem kooperatīvā. Bet dāvināt vai pārdot arī var tikai ar kooperatīva starpniecību. No 2000.gada esmu priekšsēdētājs, vienu gadu pat visi nobalsoja ar 100%, neviens nebija pret manu kandidatūru. Pašam arī ir garāža, jo citādi nevar. Darbs nav viegls, jo ir daudz svešvalodā runājošie. Taču likums par valsts valodu nosaka, ka visiem dokumentiem jābūt valsts valodā, daudz jātulko. Mums notiek arī biedru sapulces, bet visi 300 jau nekad nesavācas. Manā pieredzē 100 biedri ir bijis lielākais. Sapulcēs man arī jārunā krieviski, jo savādāk jau neviens neko nesapratīs. Tas nav viegli, jo tad es nevaru tik pilnīgi izteikties kā gribētos. Sapulces notiek šeit administrācijas telpās. Agrāk jau vairāk garāžās glabāja laivas, bet tagad mašīnas. Ir jau kāds tagad arī nopircis kuteri, vai kādam, kam patīk makšķerēt, ir airu laiva. Te jau labi – pa tiešo ar laivu Hapaka grāvī iekšā un tad var tikt gan uz Daugavu, gan Lielupi, gan jūru. Vasarā var sauļoties vai cept šašliku, varat braukt ciemos. Mīnuss, ka tālu atrodamiem no dzīvojamajiem rajoniem, tie kas Bolderājā vai uz centra pusi dzīvo, tiem jābrauc uz šejieni ar sabiedrisko, kad atstāj mašīnu. Agrāk mums šeit zaga krāsaino metālu un miera vispār nebija. Mums jau ir arī apsargs, bet, kad pieslēdzām signalizāciju, tad zādzības apsīka un tagad jau vispār nav. Taču „bomži” iekļūst ik pa laikam, jo mums blakus atrodas dārziņi, kur viņi šad tad guļ” (Intervija Nr.4. 2014).

Garāžu īpašnieku kooperatīva Jasmuiža-Rīga (4.7.attēls) atrodas Pļavniekos. Visapkārt garāžu kopām atrodas daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamās māju masīvi un apkārt ir dzīva satiksme. Šīs garāžas atrodas zem ielas līmeņa, pie tām var piekļūt ieejot vai iebraucot tunelī, kur abās pusēs redzami garāžu vārti. Virs garāžu kopām, ielas līmenī atrodas atvērta autostāvvietā. Arī šīs garāžas ir mūrētas no ķieģeļiem, taču ārējās sienas, neraksturīgi garāžu kopām, veidotas ar dekoratīvu apdari.



4.7.attēls. Garāžu kopas kooperatīva „Jasmuiža-Rīga” teritorijā (autora foto)

Garāžu kopu kooperatīva „Pārdaugava” atrodas Āgenskalna apkaimē. No sabiedriskā transporta līdz garāžām jāiet apmēram piecas minūtes, taču garāžām piekļūt no pretējās ielas puses ir diezgan sarežģīti, jo gājēju pāreja nav nekur tuvumā redzama. Garāžu kopas atrodas daļēji pazemē, tās pārsedz jumts, kurās izveidotas lūkas (4.8.attēls), lai ejās ieplūstu gaisma. Lūkas noslēgtas ar restēm. Salīdzinot šo pazemes garāžu kopu ar garāžu īpašnieku kooperatīvu Jasmuiža-Rīga, jāatzīst, ka šīs garāžas atmosfēras ziņā bija daudz patīkamākas. To var izskaidrot ar to, ka šo garāžu kopu ejas bija gaišas un pārredzamas, bet Jasmuiža-Rīga tās bija tumšas un neomulīgas. Izstaigājot garāžu teritoriju, zem vairākiem garāžu vārtiem varēja novērot, ka tās piepildītas ar mantām un tiek izmantotas kā noliktavas.



4.8.attēls. Garāžu kopas kooperatīva „Pārdaugava” teritorijā (autora foto)

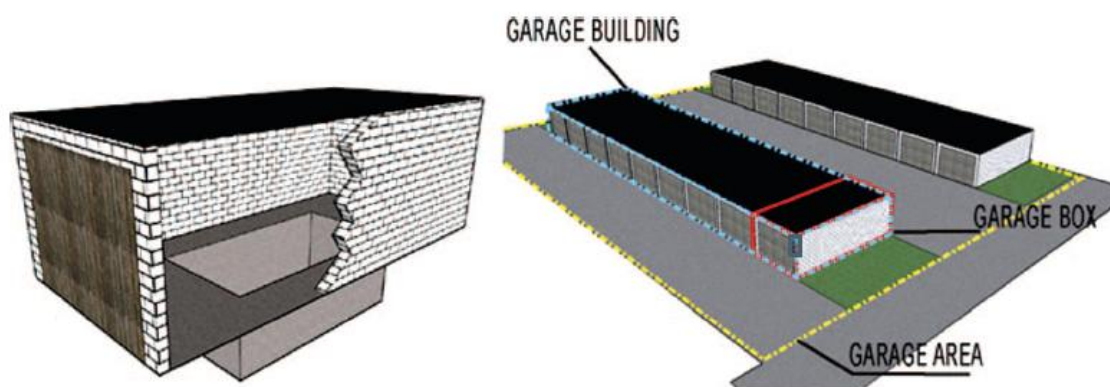
Garāžu kooperatīva „Jaunsaule - 1” atrodas Dzirciemā. Sabiedriskais transports atrodas minūtes attālumā no garāžām. Vienā pusē garāžām atrodas daudzstāvu daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas (4.9.attēls), otrā pusē tām atrodas dzelzceļš un pārvietojamās metāla garāžas, kas rotātas dažādu krāsu ielas gleznojumiem. Garāžu teritorija nav slēgta, vārti ir vāļā un tos konkrētajā brīdī neapsargāja. Garāžu kopas izvietotas reljefā, un tās garāžas, kas atrodas uz augstāk veido otro stāvu tām garāžām, kas atrodas zemāk.



4.9.attēls. Garāžu kopas kooperatīva „Jaunsaule - 1” teritorijā (autora foto)

5. GARĀŽU KOPU SALĪDZINĀJUMS PĒC TO TIPIEM

Ir svarīgi neuzskatīt terminus **garāža** un **garāžu kopa** par vienu un to pašu (4.1.attēls). **Garāža** ir maza, slēgta ēka galvenokārt paredzēta darbībām, kas saistītas ar automašīnām. Tās izmēri tiek iegūti no automobiļa lieluma. **Garāžu kopa**, vienkārši sakot, ir garāžu kopums. Ja garāža nav iekļauta garāžu kopu teritorijā, tad tā galvenokārt ir saistīta ar dzīvojamām mājām un neveido atsevišķu teritoriju. Garāžu kopas, no otras puses, ir „vieta” pati par sevi, un veido šīs vietas raksturu. Turklāt katrai garāžu kopai ir savas īpatnības, sava vēsture un lietotāji (Tuvikene, 2010).



5.1.attēls. Pa kreisi **garāža**, bet labajā pusē **garāžu kopa**. (Tuvikene, 2010, 517.lpp)

Pētniecībai Rīgas pilsētā garāžu kopa tika definēta kā vieta ar vismaz 10 garāžu boksiem. Pastāv dažādu veidu garāžas un garāžu kopas. Šo ēku dažādie veidi atspoguļo vietas specifiku, garāžu īpašnieku iespējas un konkrētā laika posma pilsētplānošanas politiku. Visizplatītākais veids ir vienkārša ēka, kas veido gandrīz pusi no visām garāžu kopām (5.1.tabula).

5.1. tabula

Garāžu kopu un garāžu boksu skaits (izstrādājis autors, izmantojot LU GZZF WMS karšu serveri)

Garāžu kopas tips	Garāžu kopu skaits	Garāžu boksu skaits				
		Vienstāvu	Divstāvu	Atsevišķs garāžas bokss	Pazemes	Kopā
10 - 99 boksi	24	1234		80	191	1505
100 - 499 boksi	57	12114	1061	1771	180	15126
500 - 799 boksi	17	8434	1467	713		10614
800 un vairāk boksu	6	5332		23		5355
Kopā	104	27114	2528	2587	371	32600

Vienstāvu garāžu kopas tika uzskatītas par apgrūtinājumu, jo tas patērē telpu un vizuāli degradē pilsētas seju (Jankovičs, 1980), kā rezultātā centās veidot tikai daudzstāvu un pazemes garāžas. Tomēr tas pilnībā neizdevās, jo vienstāvu ēkas bija svarīgs būvniecības veids, kas visaktīvāk norisinājās laika periodā aptuveni no 1970. gada līdz 1990. gadam.

Apsekojot garāžu kopas, un, salīdzinot to konstruktīvos risinājumus, varēja novērot, ka dažādas apkaimēs tās ir ļoti līdzīgas gan pēc izmatotajiem būvmateriāliem, gan pēc projekta. Pēc garāžu konstrukcijas var iedalīt četrus visbiežāk sastopamos tipus: metāla garāžas, kam visa konstrukcija no metāla (5.1. attēls A.), koka konstrukcijas garāžas ar metāla lokšņu apšuvumu un metāla vai šifera jumta segumu (5.1. attēls B.), pārvietojamas dzelzsbetona garāžas (5.1. attēls C.) un ķieģeļu garāžas (5.1. attēls D.) ar ruberoīda vai šifera jumta segumu.



5.1.attēls **Garāžu konstrukciju četri tipi** (autora foto)

Koka konstrukciju ar metāla apšuvumu vai metāla garāžām ir nelieli pamati, tām ir viegla konstrukcija un tās arī var pārvietot, nepieciešamības gadījumā. Taču šīs garāžas rūsē un ziemā nav iespējams nodrošināt temperatūras kontroli. Dzelzsbetona garāžas ir pārvietojamas un konstrukcijas dēļ ir grūti vēdināmas. Ķieģeļu (mūra) garāžām ir izbūvēti pamati, sienas vismaz viena ķieģeļa biezumā, dzelzsbetona vai koka pārsegumi, betonēta

grīda, izbūvēti ventilācijas caurumi, visbiežāk tām ir nodrošināta elektroapgāde, kā arī ziemā iespējams nodrošināt augstāku temperatūru nekā ārā.

Apsēkotās garāžās pēc projekta var iedalīt vairākos tipos. Visbiežāk sastopamie ir vienstāvu garāžu boksi (5.2.attēls A.), kas izvietoti rindās visdažādākajās kombinācijās. Tie ir izplatīti visās apkaimēs un veido vislielākās platības. Taču vairākās apkaimēs ir izveidotas arī pazemes garāžu kopas (5.2.attēls B.), ko visticamāk ietekmē rajona apbūve un nav iespējams veidot plašas garāžu kopas. Interessants risinājums ir garāžu kopas *iesēdināt* reljefā (5.2.attēls C.), tā ka augstāk esošās garāžas veido otro stāvu tām, kas atrodas zemāk. Arī šādi var atrisināt platības trūkumu garāžu izvietošanai. Retāk sastopamas divstāvu garāžas (5.2.attēls D.), kur otrais stāvs veidots kā atpūtas telpa. Lai izveidotu šādas garāžu kopas nepieciešams atsevišķs zemes gabals, kuru var brīvi apbūvēt.



4.2.attēls **Garāžu projektu četri tipi** (autora foto)

Izmantojot tālizpētes metodes, pētot ortofoto kartes izdevās identificēt 104 garāžu kopas Rīgas pilsētas teritorijā, no kurām 75 reģistrētas kā garāžu īpašnieku kooperatīvas. Kartē garāžu kopas var viegli atpazīt, ja tās veido lielas grupas (5.4. attēls A.). Nelielas garāžu kopu grupas ir grūtāk identificēt, jo tās saplūst ar apkārtējo apbūvi. Taču tām ir raksturīgs dažādu krāsu jumta segums, kas palīdz tās ātrāk atpazīt, kā arī garāžas parasti ir būvētas kā vienstāvu ēkas. Lielajās garāžu kopu teritorijās garāžu boksi izkārtoti rindās visā garāžu kopu teritorijā

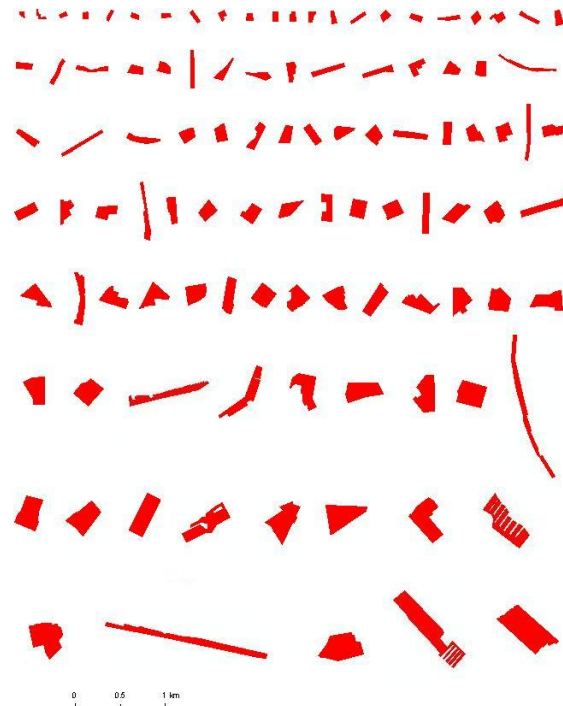
tā, lai katrs garāžas īpašnieks var tai piebraukt ar mašīnu. Šīs rindas veido dažādus līniju ritmus, skatoties no augšas. Mazās garāžu kopas visbiežāk atrodas tieši blakus dzīvojamām mājām vai uz viena zemes gabala ar dzīvojamo māju. Savukārt pazemes garāžu kopas gandrīz nav iespējams noteikt izmantojot ortofoto karti, jo virs tām var būt izvietota atklātā autostāvvietā, kā tas ir garāžu kopu kooperatīva „Jasmuiža-Rīga” gadījumā. Vai garāžu kopas klāj tumšas krāsas jumta segums, kurā var būt redzamas gaismas lūkas, kā tas ir garāžu kooperatīva „Pārdaugava” garāžām (5.4. attēls B.).



5.4.attēls. **Garāžu kopu struktūras paraugi** (izstrādājis autors, izmantojot LU GZZF WMS karšu serveri)

Ne tikai garāžām ir dažādas formas un platības, bet arī garāžu kopas veido visdažādākās platības un formas Rīgas apkaimju kopējā ainā. Garāžu kopu teritorijas formu, platību un novietojumu ietekmē dažādi faktori. Garāžas lielākoties būvētas Padomju Savienības laikā. Šajā laika periodā tika apbūvētas plašas Rīgas pilsētas teritorijas, līdz ar daudzstāvu dzīvojamo māju masīvu un jaunu rūpniecību izbūvi, radās nepieciešamība pēc garāžām apbūvēto rajonu jaunajiem iedzīvotājiem un rūpnīcu darbiniekiem. Tā ka teritorija jau bija daļēji apbūvēta, garāžu kopu telpu nācās pielāgot no attiecīgajā vietā brīvā zemes gabala. Šādi brīvie zemes gabali bija zem elektrisko tīklu kabeļu līnijām, kur var būvēt neko citu, kā nedzīvojamās ēkas, piemēram, garāžas. Apbūve zem augstsprieguma līnijām ir aizliegta, lai nerastos situācijas, kas saistītas ar elektrību vadošu objektu uzlādēšanās efektiem un to iespējamu nelabvēlīgu iedarbību. Latvijas likumdošanā būvniecības ierobežojumus elektrodrošības aspektā nosaka likums „Aizsargjoslu likums” (Aizsargjoslu likums, 1997). Tātad izteikti gara, izstiepta forma raksturīga garāžu kopām, kas atrodas zem elektrisko tīklu kabeļu līnijām vai izvietotas gar satiksmes koridoriem, kā arī gar dzelzceļa līnijām (5.6. attēls). Garenas, bet ne tik izstieptas formas ar īpatnēju robojumu novērojamas gar

ūdenstilpēm. Šāds robojums veidots, lai pagarinātu krasta līniju un ūdenstilpju krastos būtu iespējams izvietot pēc iespējas vairāk laivu piestātnes. Mazākas kvadrātveida, rombveida, taisnstūrveida, trijstūrveida un neregulāru malu formas raksturīgas blīvā apbūvē, kur tās ierobežo autoceļi un dažādi citi objekti, kas tur atradušies jau iepriekš. Līdzīgas formas tikai ar lielāku platību sastopamas mikrorajonu nomalēs, kur savukārt apbūve nav tik blīva un var garāžu kopas var veidot dažādas formas.



5.6. attēls. Garāžu kopu teritoriju formu vizuāls salīdzinājums pēc to platības, m² (izstrādājis autors, izmantojot LU GZZF WMS karšu serveri un ArcGis ArcMap 10.1 programmatūru)

6. GARĀŽU KOPU SOCIĀLĀ DZĪVE

Visvairāk, un lielākas, garāžu teritorijas tika celtas pilsētās bijušās Padomju Savienības un Austrumeiropas valstīs nekā pilsētās Rietumeiropā, Ziemeļamerikā un citviet pasaulē. Turklāt, šai specifiskajai sociālistisko pilsētu urbānai ainavai ir bijusi un būs ietekme uz post-sociālisma attīstību (Tuvikene, 2010). Tomēr līdz ar neatkarības iegūšanu pieprasījums pēc jaunām garāžu kopām pamazām samazinājās. Vismaz pēc jaunu tāda tipa garāžu celtniecību. Aizvien vairāk tika uzsvērts, ka garāžu kopu ārējais izskats bojā mikrorajona estētisko veidolu, turklāt apkaimes iedzīvotāji labprātāk saglabāja kokus, kas citādi būtu jānocērt uzskatot, ka tā uzlabo iedzīvotāju veselību. Tika rīkoti pat piketi, protestējot pret kooperatīvo garāžu celtniecību (Silava, 1991).

Kaut arī garāžu kopas ir Padomju laika mantojums, tās joprojām ir apdzīvotas, tiek izmantotas un nodotas mantojumā bērniem vai mazbērniem. Garāža ir daudz intīmāka vieta nekā rūpnīcas, kas daudzas stāvs tukšas vai kioski, kas laika gaitā izzūd no pilsētas ainavas. Līdz ar to cilvēkiem radās vēlme saglabāt savu vietu. Valsts īpašumu varēja privatizēt un ļoti daudzi izvēlējās privatizēt arī zemi zem savas garāžas, vai arī zemi privatizēja kooperatīvs. Garāžu kopu apsaimniekošanas forma - kooperatīvi, lielākoties ir saglabājušies no to dibināšanas brīža Padomju laikos. Privatizācijas rezultātā ar garāžu kopām apbūvētās teritorijas tagad pieder daudziem īpašniekiem. Pilsētas mērogā tās ir plašas teritorijas, kuru attīstība kopējā pilsētas kontekstā ir apgrūtināta daudzu iesaistīto pušu dēļ.

Garāžām ir vairākas funkcijas, pirmkārt, automašīnas novietošanai diendienā vai uz ilgāku laiku, vai pat uz visu sezonu.

„Tiem kas saka, ka garāža ir veca Padomju laika paraža, es nepiekrītu, nē. Kaut vai ziemā es aizeju pie savas mīļās mercedes automašīnas, paglaudu tai sānus, mašīna nav sasalusi vai apsnigusi. Un, kad es izbraucu ārā, skatos uz tiem nelaimīgajiem, kam nav garāžas” (Intervija Nr.5, 2014).

Otrkārt, garāžā var veikt automašīnas remontu, vai uzglabāt rezerves daļas. Garāža arī var būt noliktava, kur novietot vecas mēbeles vai citas mantas (6.1.attēls).

„Garāža ir maza noliktava. Man tur bez mašīnas stāv arī mopēds un divi velosipēdi. Es domāju, ka garāža – tā ir laba lieta. Tur man viens plaukts sniedzas no vienas sienas līdz otrai četru metru garumā. Ļoti daudz vietas, var salikt gan krēslus, gan govi un visu ganāmpulku. Mums pat dažs jautā vai negribu viņam pārdot garāžu. Neviens normāls cilvēks neatteiktos no garāžas tuvumā pie mājas” (Intervija Nr.6, 2014).

„Jāsaka, ka man garāža ir kā atvieglojums. Ja citi saka, ka pietiek ar KASKO apdrošināšanu un lai mašīna stāv ārā. Nē, garāža ir mana valstība. Tā ka, ja sieva izdzīs, iešu

uz garāžu. Man tur stāv mūzikas centrs, galds, plaktos dzeramais avota ūdens salikts, tikai pagaidām nav dīvāna. Tur stāv viss, kas mājās nav vajadzīgs, būvmateriālu atlikumi, kurus žēl mest ārā. Kannas degvielai, visādi krāmi, atslēgas, plauktos skrūves, vecā TV kaste, tehnika un DVD” (Intervija Nr.5, 2014).



6.1. attēls. Garāžu kopu var izmantot kā noliktavu (autora foto)

Garāžu kopas ar būt arī sociāla vieta. Kur cilvēki uztur attiecības, kopīgi risina problēmas.

„Kaimiņi ir labi, ja vajag palīdzam viens otram. Satiekamies garāžā, varu aizdot kādu atslēgu vai pumpi un otrādi. Ja kāds cenšas kaut ko atlaut vaļā, uzreiz ziņojam. Ir jau viens otrs kaimiņš arī tāds, kas pieliek savu automašīnu priekšā garāžas vārtiem. Ziemā, ja sniegs nav tūrīts, tad grūti izbraukt” (Intervija Nr.6, 2014).

Padomju laikā katrs sev laboja automašīnu, jo trūka remontdarbnīcas, parasti bija zināms kāds cilvēks, kas par zināmu atlīdzību, it sevišķi, kādu deficīta preci, ja bija nepieciešams lielāks remonts. Sociālisma laikā rezerves daļas bija ļoti grūti dabūjamas, bieži vien tās iegādājās „melnajā” tirgū. Tādēļ ļoti nozīmīga garāžas funkcija bija rezerves daļu uzglabāšana. Arī mūsdienās pie garāžām atrodas remontdarbnīcas, rezervju daļu tirdzniecības vietas. Taču mūsdienās garāžas veic vieglus remontus, jo automašīnas kļūst par aizvien sarežģītākas uzbūves, ka bez speciālista bieži vien nevar iztikt.

„Garāžai ir elektrība, kontakti, bet bedres nav. Neesam jau lieli speciālisti, ar jaunajām mašīnām nav kā ar žigulīšiem. Tur labāk nav ko pašam līst” (Intervija Nr.6, 2014).

Padomju laikos, lai varētu tikt pie garāžas, bija jābūt automašīnai un jāiesniedz attiecīgās izziņas. Lai nomātu garāžu no Rīgas pilsētas pašvaldības, kopā ar visiem nepieciešamajiem dokumentiem bija jāuzrāda vadītāja apliecība, bet pašreiz tādas prasības nav. Garāžu var pirkt vai nomāt arī tad, ja nav kā viena, tā otra. Garāžas ir aktuālas arī cilvēkiem, kuriem Padomju laikā nav bijusi garāža.

„Šī garāža man ir jau kādus 4 gadus, iepriekš man arī bija garāža, nu arī kādus 4-5 gadus. Padomju laikā nav bijusi garāža, jo nebija tādas iespējas. Pašreizējā garāža neatrodas kooperatīvā, tā ir privātā garāža blakus Padomju laika daudzdzīvokļu mājai, kurā es dzīvoju. Katram boksam ir īpašnieks, man pat šķiet viens pieder kādai firmai, kas tirgo automašīnu rezerves daļas. Vispār jau sākumā es meklēju garāžu pie mājas. Caur paziņu dabūju zināt, ka šo garāžu pārdot, bet tā dārgi maksāja. Vēlāk tai nolaida cenu, un tad atkal caur to pašu paziņu es nopirku garāžu. Tā atrodas pie pašas mājas, jāiet viena minūte. Zinu, ka citiem jābrauc uz garāžu ar riteni vai pat sabiedrisko transportu. Garāža nav jauna, celta Padomju laikos, tā ir ap 30 vai 40 gadus veca. Celta no baltiem ķieģeļiem, cementa grīda, paneļu pārklājums. Pirms manis tai bijuši kādi 3 vai 4 īpašnieki. Ja standarta garāža ir 3x6 metri, tad manējā ir 4x15 metri. Tā ir tik gara, jo patiesībā tās ir divas garāžas, kas apvienotas vienā, kad nojauca starpsienu. Sanāk tā, ka pa vieniem vārtiem iebrauc un pa otriem izbrauc. Bet, tā kā man vienam nevajag visu dubulto garāžu, tad garāžu pirku uz pusēm ar kaimiņu. Katram gadījumam katram mums ir abu vārtu atslēgas, viens no otra pa kluso neņemam. Paši pielabojām griestus, nokrāsojam grīdu un vārtus. Pēc nopirkšanas nomainījām vārtu atslēgas, es jau nesaku, ka iepriekšējam saimniekam palika kāds atslēgu komplekts (Intervija Nr.5, 2014).”

Garāžu kooperatīvi ir samērā noslēgta sabiedrība. Lielākie kooperatīvi (6.2.attēls) algo darbiniekus un tā kā apsaimnieko lielu teritoriju cenšas visu maksimāli atvieglot garāžu īpašniekus no pienākumiem, piemēram, izsniedz katram biedram caurlaidi jeb čipu, ar kuru teritorija var iebraukt jebkurā laikā, nav jāgaida, kad kāds ielaidīs.



6.2. attēls. Lielākā garāžu kopa Rīgā (autora foto)

Bet mazākie kooperatīvi sadala pienākumus savā starpā un pēc grafika naktīs apsargā teritoriju. Līdz ar to mazajos kooperatīvos cilvēki viens otru labāk pazīt un tādēļ savstarpēji

uzticas. Taču būtiska nozīme ir garāžu kopu novietojumam, ja tā atrodas industriālā vidē, kur visapkārt ir apbūve, cilvēki mazāk laika pavada garāžu kopu teritorijā, novieto automašīnu un dodas mājās. Garāžu kopām, kas atrodas tuvu upēm vai ezeriem ir ne tikai praktiska nozīme, bet arī rekreatīva nozīme (6.3.attēls). Vasaras sezonā garāža nav tikai pieturvieta ikdienas kustībā, bet arī galamērķis, piemēram, lai saulotos upes vai ezera krastā, peldētos vai pat svinētu svētkus.

„Garāžas atrodas blakus Ķīšezeram. Sākotnēji garāža piederēja vectēvam jau Padomju laikos, nezinu kā viņš to dabūja. Garāža ir būvēta no ķieģeļiem. Tai ir divi stāvi, apakšā glabājas divas laivas un citas mantas, bet augšā ir tukšs. Mūsu garāža gan nav privatizēta. Citi, kas tās privatizējuši, garāžā iebūvē pirti. Vecāku kaimiņš garāžā iebūvējis virtuvi un dušu un tajā dzīvo. Ļoti daudzi tā dara. Tā kā vieta laba, tur svin Līgo svētkus, cep šašliku, arī ezers ir tuvu. Mūsu draugi tur bieži brauc ar mašīnu, it sevišķi vasarā nedēļas nogalēs. Bet peldvieta arī ir kaut kur tālāk” (Intervija Nr.7, 2014).

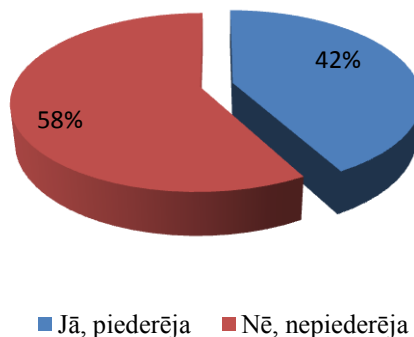


6.3. attēls. **Garāžu kopu sociālā telpa** (autora foto)

Veicot garāžu kopu apsekojumus, paralēli tika aptaujāti pie garāžām sastaptie cilvēki un, apkopojot iegūtos datus, redzams, ka gandrīz nedaudz vairāk kā pusei - 58% respondentu vai respondentu ģimenei garāža jau piederējusi Padomju laikos, bet 48% - tikai tagad (6.4. attēls). Tomēr 50% no aptaujātajiem respondentiem garāža pieder vairāk nekā 10 gadus, 22% respondentu tā pieder no 5-10 gadiem, arī 22% respondentu garāža pieder no 1-5 gadiem, bet atlikušajiem 6% - mazāk par vienu gadu. To var skaidrot ar to, ka respondentu vidējais vecums ir 33 gadi. Apsekojot garāžas patiešām var redzēt arī daudz jaunu cilvēku, visvairāk tie sastopami ap 8.00-9.00 no rīta, kad lielākā daļa cilvēku dodas uz darbu vai studijām. No kopējā skaita respondentu 66% ir garāžu īpašnieki, bet pārējie 37% garāžu nomā. Visvairāk - 58% aptaujāto pieder ķieģeļu (mūra) garāža, kas arī Rīgas pilsētā ir visizplatītākais garāžas konstrukcijas veids. 60% aptaujāto savas garāžas tehniskais stāvoklis tikai daļēji apmierina.

To var skaidrot ar to, ka lielākā daļa garāžu ir 30 un vairāk gadus vecas, tās ir novecojušas, remonts aprobežojas ar vārtu vai jumta nomaiņu vai dekoratīvo remontu.

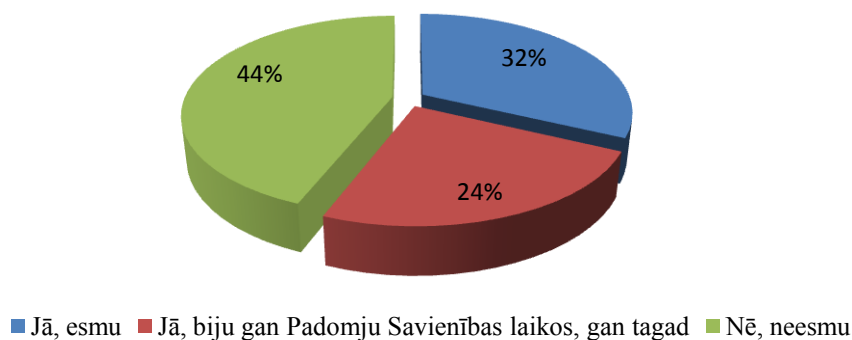
Vai Jums (Jūsu ģimenei) piederēja garāža Padomju Savienības laikā?



6.4. attēls. Respondentu atbildes procentos (izstrādājis autors, balstoties uz respondentu atbildēm)

Atbildot uz jautājumu „Kādiem nolūkiem izmantojat garāžu?” visvairāk respondenti atzīmēja, ka garāžu izmanto kā noliktavu, tikai kā otro atzīmēja, ka garāža izmanto kā auto novietni, bet trešo - kā remontdarbu vieta automašīnai. 44% no respondentiem pašlaik nav kooperatīva biedrs. 32% aptaujāto šobrīd ne tikai lieto garāžu, bet ir arī kāda kooperatīva biedrs, savukārt 24% ir kooperatīva biedri gan pašlaik, gan Padomju laikos(6.5. attēls). Kaut arī kopumā 56% respondentu pašlaik ir kāda kooperatīva biedrs, lielākā daļa - 62% tomēr neuzskata garāžu kooperatīvu par socializēšanās vietu, un tikai 38% uzskata pretēji.

Vai esat kāda garāžu kooperatīva biedrs?



6.5. attēls. Respondentu atbildes procentos (izstrādājis autors, balstoties uz respondentu atbildēm)

SECINĀJUMI

1. Rīgas pilsētas garāžu kopu pilnīgai un precīzai kartēšanai nepieciešams ilgs laika posms, jo no kartogrāfiskajiem materiāliem un no citiem avotiem iegūtie teorētiskie dati jāpārbauda lauka darbos. Tas nepieciešams, jo ar apbūvi saistītie dati var mainīties salīdzinoši ātri un nebūt atainoti esošajos kartogrāfiskajos materiālos. Garāžas var būt nojauktas un to vietā sākt jaunu objektu celtniecība, garāžas var būt pārbūvētas tā, ka tās veic citas funkcijas un tamlīdzīgi. Jāņem vērā, ka garāžu kopas viena no otras var atrasties vairāku kilometru attālumā, kas nozīmē, ka to apsekošanai ceļā pavadītais laiks arī būs ilgāks.

2. Zinātniskajā literatūrā salīdzinoši maz ir aprakstītas garāžu kopas sociālisma kontekstā. Visvairāk informācija par garāžu kopu nozīmi Padomju laika pilsoņa ikdienas dzīvē Latvijā un Rīgas pilsētā atrodama Padomju laikā publicētajā periodikā.

3. Garāžu kopas nepieder vienai konkrētai institūcijai. Pēc Latvijas valsts neatkarības atjaunošanās norisinājās privatizācijas process, un tagad garāžu kopas ir ne tikai valsts īpašumā, bet arī Rīgas pašvaldības, privātpersonu un uzņēmumu īpašumā.

4. Garāžu nomāšana no privātpersonām ir daudz vienkāršāka, un nomas termiņi ir pielāgojami nomnieka vajadzībām. Savukārt, lai nomātu garāžu no valsts vai Rīgas pašvaldības, vispirms jāpiedalās konkrētās garāžas izsolē, kas viennozīmīgi ir daudz ilgāks process, nekā vienošanās par garāžas nomu ar tās īpašnieku.

5. Atsevišķas garāžas nomas maksu veido tādi faktori kā garāžas konstrukcija, platība, atrašanās vieta pilsētā, blakus esošā apbūve, sabiedriskā transporta pieejamība un tehniskais stāvoklis. Izrādās, ka garāžas nomas maksa vai cena atkarīga arī no novietojuma garāžu kopu teritorijā - jo tuvāk pie iebrauktuves teritorijā, jo lielāka naudas summa par to ir jāmaksā.

6. Rīgas domes publicētā informācija nesniedz pilnīgu ieskatu par to kur un cik daudz garāžu kopu pilsētas teritorijā ir Rīgas pašvaldības pārvaldībā.

7. Garāžu kopu kooperatīvi ir samērā noslēgta sabiedrība, šo noslēgtību pastiprina, tas, ka teritorijas ir norobežotas no apkārtējās telpas ar augstu sētu. No apkārtējās vides tiek sargāta ne tikai manta, bet arī garāžu īpašnieku privātā telpa.

8. Saliekot kopā visas garāžu kopu teritorijas, to kopējā platība aizņemtu aptuveni 166 ha, kas ir pielīdzināma Grīziņkalna apkaimes teritorijai.

9. Apsekotās garāžu kopas atrodas pietiekoši tuvu sabiedriskā transporta tīklam. Taču līdz dažām no tām var nokļūt tikai ar vienu transporta maršrutu.

10. Padomju laikos lielākoties cilvēki paši saviem spēkiem cēla garāžas tiem ierādītajā teritorijā, līdz ar to garāžas sentimentālā vērtība tās īpašnieka vērtējumā ir daudz lielāka nekā,

ja garāžu būtu cēlis kāds cits. Tas varētu būt viens no cēloņiem, kāpēc, kad pienāca tāda izdevība, cilvēki izvēlējās garāžu privatizēt.

11. Garāžu privatizācija un garāžu īpašnieku kooperatīvu izveide pasargāja garāžu kopu teritorijas saglabāt tādā veidolā kā mēs tās redzam šodien. Pat ja kāds vēlētos kādā teritorijā, kas apbūvēta ar garāžu kopām, veidot ko citu, tas būtu ilgs process tā iemesla dēļ, ka iesaistīti ir simtiem garāžu īpašnieku.

12. Padomju laikā garāžu kopas bija pieprasītas, it īpaši dzīvojamo masīvu tuvumā, taču, lai garāžu kopas netraucētu satiksmes ceļu un dzīvojamo masīvu attīstībai, tika būvētās tādās vietās, kā, piemēram, zem elektrisko tīklu kabeļu līnijām vai gar dzelzceļiem, kur tāpat neko citu nevarēja būvēt.

13. Padomju laikos garāžu galvenokārt izmantoja, automašīnas novietnei, lai to pasargātu no nelabvēlīgas laikapstākļu ietekmes un zagļiem un veiktu mašīnas apkopi un remontu. Taču šobrīd garāžas aizvien vairāk izmanto kā noliktavas vai pat radošās darbnīcas.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA

Publicētā literatūra

Automotoamatieru biedrība, 1988. Jērāns, P. (red.), *Rīga: enciklopēdija*, Rīga, Galvenā enciklopēdiju redakcija, 178.-179.

Eglīte, P. 2009. Padomju okupācijas demogrāfiskās, sociālās un morālās sekas Latvijā. *Latvijas Zinātņu Akadēmijas Vēstis. A daļa, Sociālās un humanitārās zinātnes*. 65(3), 86.–106.

Gentile, M., 2004. *Studies in the Transformation of Post-Soviet Cities. Case Studies from Kazakhstan*. PhD, Department of Social and Economic Geography, Uppsala University. 2.-3.

Gobiņš, J. 2012. *Atzinums par automašīnu garāžu iespējamajām izmaksām*. SIA Eiroeksperta atzinums Rīgas domes īpašuma departamentam, 7.-8.

Grava, S. 1993. The Urban Heritage of the Soviet Regime. The Case of Riga, Latvia. *Journal of the American Planning Association*. 59(1), 9.-30.

Jankovičs, J. 1980. Piecstāvu garāža Imantā. *Arhitektūra, celtniecība, dizains*. 6(4), 4.-6

Kornai, J. (2008) *From Socialism to Capitalism* (Budapest & New York: Central European University Press)

Preilis E., 1980. Garāža non grata. *Cīņa*, 30.septembris, 2.

Silava, D., 1991. Garāžu necels. *Diena*, 23.marts, 3.

Stanilov, K. 2007. *The Post-Socialist City. Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*. The GeoJournal Library. Springer

Šūmane, S. 2010. Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte. Grām.: Tisenkopfs, T. (sast.) *Socioloģija Latvijā*. Rīga, LU Akadēmiskais apgāds, 330.-348.

Tuvikene, T., 2010. From Soviet to Post-Soviet with Transformation of the Fragmented Urban Landscape: The Case of Garage Areas in Estonia. *Landscape research. Journal of the Landscape Research Group*. 35(5), 509.- 528.

Tūrists, 1978.a. Cenu celšanās un rindas pie veikaliem. *Londonas Avīze*, 03.marts, 3.

Tūrists, 1978.b. Tūrista piezīmes. *Laiks*, 08.februāris, 4.

Valeskalne V., Vīksna, Dz. 1980. Sociālistiskās Rīgas rajoni, tās izbūve un labiekārtošana. Grām.: *Rīga sociālisma laikmetā 1917-1975*. Rīga, Izdevniecība „Zinātne”

Zemzare, A., 1974. Transportlīdzekļu zādzības Latvijā. *Londonas Avīze*, 10.maijs, 6.

Kartogrāfiskie materiāli

ORTOFOTO 5. LGIA Latvijas 5. etapa ortofoto karšu mozaīka, 0.4 m pikselis no TIFF oriģināliem. LU ĢZZF WMS

Elektroniskie resursi

Biznesa uzziņu portāls, 2014. Autostāvvietas: garāžu kooperatīvi. Sk. 16.04.2014. Pieejams <http://meklesanas-rezultats.zl.lv/Autost%C4%81vvietas%3A+gar%C4%81%C5%BEu+kooperat%C4%ABvi/>

Bridges, T. 2013. *A Brief History of the Masculinization of the Garage* <http://inequalitybyinteriordesign.wordpress.com/2013/01/03/a-brief-history-of-the-masculinization-of-the-garage/>

Garage 2014. The free dictionary. Sk. 01.12.2013. Pieejams <http://www.thefreedictionary.com/garage>

Herrmann, G. 1997. *Gift or commodity: what changes hands in the U.S. garage sale?* American Ethnologist. Sk.10.12.2013. Pieejams <http://jft-newspaper.aub.edu.lb/reserve/data/soan203-sk-gift-commodity/Gift-Commodity.pdf>

Iedzīvotāju reģistrs, 2014. *Iedzīvotāju skaits pašvaldībās*. Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde. Sk.10.03.2014.
Pieejams:http://www.pmlp.gov.lv/lv/assets/01072013/01.01.2014/ISPV_Pasvaldibas_iedzivotaju_skaits.pdf

Rīgas dome, 2009. Paskaidrojuma raksts. Rīgas teritorijas plānojums 2006. - 2018.gadam ar grozījumiem (galīgā redakcija). Sk.05.05.2014.
Pieejams:http://www.rdpad.lv/uploads/rpap_doc/RTP_Paskaidrojuma_raksts_ar_grozijumiem.pdf

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments [Bez dat.] Sk.09.03.2014. Pieejams <http://www.apkaimes.lv/about>

Roze, A. 2004. *Rīgas telpiskās kompozīcijas attīstība*. Pētniecības darbs. Sk. 02.01.2014.
Pieejams:http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/att_plan_izpetes/13_rigas_telpiskas_kompozicijas_attistiba_ar_3d_persp.pdf

Tuvikene, T. 2009. *From Socialist City to Capitalist City? The Persistence of Socialist Places: The Case of Garage Areas*. Sk. 03.01.2014. Pieejams http://www.ut.ee/sites/default/files/ut_files/B1_Tuvikene.pdf

Анатольевич, Т.Я. 2012. *Гараж в жизни советского человека. Ритуал походов в гараж*. Sk.05.01.2014. Pieejams <http://www.yumiks.com/2012/05/18/%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B6-%D0%B2-%D0%B6%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B8-%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%87%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BA%D0%B0-%D1%80%D0%B8%D1%82/>

Normatīvie akti

Aizsargjoslu likums. Pieņemts 05.02.1997. Latvijas Republikas Saeima.

Rīgas pilsētas pašvaldībai piederošā un piekrītošā nekustamā īpašuma iznomāšanas un nomas maksas noteikšanas kārtība. Pieņemti 03.07.2012. Rīgas domes iekšējie noteikumi Nr.16.

Nepublicētie materiāli

Intervija Nr.1, 2014. Rīga

Intervija Nr.2, 2014. Rīga

Intervija Nr.3, 2014. Rīga

Intervija Nr.4, 2014. Rīga

Intervija Nr.5, 2014. Rīga

Intervija Nr.6, 2014. Rīga

Intervija Nr.7, 2014. Rīga

PIELIKUMI

Jautājuma Nr.	Jautājums	Varianti	Atbilde
1.	Dzimums	Sieviete	
		Vīrietis	
2.	Vecums		
3.	Vai Jums (Jūsu ģimenei) pieder automašīna?	Garāža pieder tagad	
		Garāža pieder tagad un piederēja arī Padomju laikos	
4.	Vai Jūs (Jūsu ģimene) esat garāžas īpašnieks vai īrnieks?	Esmu īpašnieks	
		Esmu īrnieks	
5.	Cik ilgi Jūs (Jūsu ģimene) esat garāžas īpašnieks/īrnieks?	Mazāk par vienu gadu	
		No 1-5 gadiem	
		5-10 gadiem	
		10 un vairāk gadu	
6.	Kādas konstrukcijas garāža Jums (Jūsu ģimenei) pieder vai ir piederējusi?	Koka ar metāla apšuvumu	
		Metāla	
		Dzelzsbetona	
		Ķieģeļu (mūra)	
		Pazemes	
7.	Vai Jums (Jūsu ģimenei) piederēja garāža Padomju Savienības laikā?	Jā, piederēja	
		Nē, nepiederēja	
8.	Vai Jūs apmierina Jūsu (Jūsu ģimenes) garāžas tehniskais stāvoklis?	Jā, apmierina	
		Daļēji apmierina	
		Nē, neapmierina	
9.	Kādiem nolūkiem izmantojat garāžu?	Auto novietnei	
		Auto remontam	
		Mantu glabāšanai (noliktava)	
		Radošā darbnīca	
		Cits	
10.	Vai esat kādas garāžu kooperatīva biedrs?	Jā, esmu	
		Jā, biju gan Padomju Savienības laikos, gan tagad	
		Nē, neesmu	
11.	Vai uzskatāt garāžu kooperatīvus par socializēšanās vietu?	Jā, uzskatu	
		Nē, neuzskatu	

Intervijas paraugs:

1. Vai Jums pieder garāža vai varbūt Jūs to īrējat?
2. Kāpēc Jums ir garāža un kādiem nolūkiem to izmantojat?
3. Ko varat pastāstīt par šo garāžu kopu?
4. Vai pazīstat apkārtējos garāžu īpašniekus?
5. Kā šī garāžu kopa tika izveidota?
6. Vai ir zināms kurā gadā tās celtas?
7. Kam pieder šī zeme, uz kuras atrodas garāžu kopas?
8. Kāpēc garāžu kopa atrodas tieši šeit?
9. Vai esat kooperatīva biedrs?
10. Kādi ir biedru pienākumi?
11. Vai cilvēki šeit pavada brīvo laiku?
12. Vai ir kādas sūdzības par garāžu tīrību, „sliktiem” kaimiņiem un tamlīdzīgi?
13. Vai tiek veikti remontdarbi garāžu kopās?