



Pašvaldības aģentūra  
**RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA BIROJS**

Reģistrācijas Nr. 90002099755, Dzirnau iela 60A-21, Rīga, LV-1050,  
tālrunis 67105941, fakss 67105998, e-pasts: rpab@riga.lv

**RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA KOLĒĢIJAS  
SĒDES PROTOKOLS**

Rīga  
2015. gada 15. aprīlī

Nr.2 (85)

**Sēde tiek atklāta** plkst. 14:00

**Sēdi vada:** direktors, Rīgas pilsētas arhitekts G. Princis

**Sēdi protokolē:** direktora vietnieks, arhitektūras projektu atbalsta virziena vadītājs

I. Metnieks

**Sēdē piedalās kolēģijas locekļi:**

V. Brūzis, G. Grikmāne, H. Gūtmane, A. Kronbergs, I. Leikums, I. Purmale,

I. Rukšāne, T. Kokins

**Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi:**

J. Andiņš, E. Bērziņš, V. Briedis, J. Dambis, J. Dripe, J. Krastiņš, E. Neilands,

A. Pauniņš, M. Straume, V. Šlars, V. Valgums

**Sēdē piedalās:**

J. Radzēvičs, Rīgas pilsētas pašvaldības izpilddirektors

A. Krūze, RD PAD pārstāvis

A. Rabovičs, RD PAD pārstāvis

I. Staša-Šaršūne, RD PAD pārstāve

A. Feļtins, Rīgas pilsētas arhitekta biroja projektu vadītājs

J. Lejnieks, žurnāla „Latvijas Architektūra” pārstāvis

M. J. Oga, SIA „Latio” pārstāvis

G. Kanenbergs, SIA „Arco Real Estate” pārstāvis

S. Ņikiforovs, SIA „Nams” pārstāvis

L. Vaivare, laikraksta „Dienas Bizness” pārstāve

I. Erdmane, Annas koku skolas biedrības pārstāve

E. Martinsons, VSIA „Kultūras un sporta centrs „Daugavas stadions”” pārstāvis

R. Strazdiņa, SIA „Ernst & Young” pārstāve

J. Strautmanis, SIA „Ernst & Young” pārstāvis

G. Grīnvalde, SIA „Ernst & Young” pārstāve

Z. Zilberga, SIA „Ernst & Young” pārstāve

### **Darba kārtībā:**

1. Diskusijas par izstrādātajām Grīziņkalna apkaimes, Daugavas stadiona un piegulošās teritorijas attīstības alternatīvām:

- Kādas iespējas projekts sola Grīziņkalna, Avotu, Dārzcienas un Purvciema apkaimē?
- Komerccarības un uzņēmējdarbības potenciāls projekta kontekstā.
- Pilsēt būvnieciskie projekta risinājumi – funkcionālais zonējums un apbūves iespējas, gājēju, velosipēdistu un publiskā transporta savienojumi?

### **1. Grīziņkalna revitalizācija – Daugavas stadiona un piegulošās teritorijas attīstības alternatīvas**

R. Strazdiņas un S. Ņikiforova prezentācija [šeit](#)

Diskusijā piedalās: G. Princis, I. Rukšāne, H. Gūtmane, V. Brūzis, M. J. Oga, I. Leikums, T. Kokins, A. Kronbergs, A. Krūze, I. Purmale, G. Grikmane, G. Kanenbergs

**J. Radzēvičs:** Manuprāt, šis ir interesants projekts, paldies, ka pie šī jautājuma ir ķērusies arī Kultūras ministrija kā pasūtītājs. Protams, žēl, ka pie revitalizējamām teritorijām tiek pieskaitītas tās, kuras mēs paši esam nolaiduši un kurās neesam neko investējuši.

Ja mēs paskatāmies kopējo bildi, tad, runājot par variantu A, ir jāatceras, ka tur bija viens stadions un ap to mēģināja aplikt vēl citas sporta funkcijas. Jautājums ir, vai, veidojot un revitalizējot jauno stadionu, ir vērts turpināt kopēt tās pašas iepriekšējās kļūdas – sadrumstalojot sporta būves (divi tenisa laukumi, ledus halle), kas tur tika saceltas tukšajās vietās. Manuprāt, veiksmīgāks būtu variants B, kas parāda skaidru stadiona attīstības ievirzi. Ja mēs runājam par dažāda veida investīcijām, tad, iespējams, tas pārvads varētu diezgan labi atdzīvināt Vagonu ielas rajonu, kas ir vērā ņemama apkaime potenciālajai attīstībai.

**A. Krūze:** Mūs uztrauc Grīziņkalna un Daugavas stadiona sakārtošana, bet konkrētāk mēs varēsim runāt tad, kad zināsim, kurš variants tiks izvēlēts un kāds būs pieejams finansējums. A un B variantā tie ir atšķirīgi. Šobrīd mums ir nepieciešams redzējums, kā mēs savienojam velo un gājēju ceļņus ar Daugavas stadionu, ir vai nav tur LED apgaismojums, apzaļumošana, pieejamība, kas ir kompleksa pilsētvides veidošana apkārt šim objektam.

Stāvparks mums interesē kā pārtverošais auto stāvlaukums, kas tādējādi ierobežotu automašīnas vēsturiskajā centrā. Ir arī vēl sapņu projekts, kas ir tramvaja ierīkošana no Skanstes līdz Barona ielai, tad pagarināts pa Pērnavas ielu līdz un pāri A. Deglava ielai uz Purvciem un Pļavniekiem, kas šobrīd ir visapdzīvotākā vieta Latvijā. Un tad šī stāvvietā varētu pārveidoties par multimodālu transportmijas centru, kas ideālā gadījumā nosegtu gan dzelzceļu, gan tramvaju, gan trolejbusu, gan autobusu, tādējādi radot transporta organizācijas hierarhiju Rīgas centrā, maksimāli atdodot ielas gājējiem, velo un sabiedriskajam transportam.

**I. Purmale:** Vajadzību te ir ļoti daudz, bet ir jāsaprot prioritātes, ko par pieejamo naudu varēs īstenot, un primāri tās ir prioritātes, kas saistītas ar konkrēto objektu. Ja mēs runājam par stāvparku, tad tur ir nepieciešamas ļoti lielas investīcijas, lai nodrošinātu normālu transporta kustību un piebraukšanu gan no, gan uz Deglava tiltu. Nosauktais transporta mezgls un stāvparks būs komplekss pasākums. Līdz šim šī teritorija nebija atzīmēta kā stāvparks, taču ir ideja par stāvparka izvietojumu pie dzelzceļa loka (2. līmeņa stāvparks). Mūsu pētījumā bija atzīmēta teritorija pie Zemitānu tilta otrā pusē dzelzceļam,

taču, manuprāt, tas nekas, ka tas ir pie dzelzceļa un centra pusē, mēs stāvparku plānu varētu ar šo vietu papildināt.

Papildinot kolēģa Krūzes teikto, tramvajs perspektīvā varētu iet pa Zemitānu tiltu, Dzelzavas ielu līdz Purvciemam, bet pilnīgi iespējams, ka tas varētu iet pa Deglava ielu, Avotu ielu līdz pilsētas centram, kur šī horizontālā sasaiste gan būtu ļoti tālā nākotnē, bet tomēr tā perspektīva ar Skanstes tramvaju vismaz šinī brīdī līdz Barona ielai un doma, ka tas varētu turpināties pa Pērnavas ielu līdz Zemitānu tiltam un, iespējams, līdz pat Deglava tiltam – nu tad jau mēs varētu noslēgt šo sabiedriskā transporta tīklu pietiekami ērtu, plus paredzot vēl tur arī iespēju integrēt dzelzceļu kā sabiedriskā transporta veidu. Mums ir bijušas sarunas ar „Pasažieru vilcienu” un „Latvijas dzelzceļu”, kuri ir ieinteresēti veidot jaunās pieturvietas pilsētas teritorijā, taču par pilsētas naudu. Ir jāsaprot, no kādiem finanšu resursiem un kādos termiņos šos visus pieminētos pasākumus kopīgiem spēkiem var īstenot. Teorētiski skatoties, pieturvietas šeit ir iespējamās. Lai varētu panākt vilcienu kā sabiedriskā transporta veida iekļaušanu pilsētas vajadzību nodrošināšanai, tam ir nepieciešama atsevišķa struktūra Rīgas domē; tā varētu būt tāda pati kā „Rīgas satiksme” vai cita, kas visus šos jautājumus risina, nodrošina un uztur. Ir jābūt politiskai gribai, lai varētu kaut ko tādu paveikt.

Ilgtermiņā, no pilsētas ieguvuma skatupunkta raugoties, pateicīgāks ir B variants. A variantā ir sadrumstalota sporta būvju funkcionālā struktūra. B variantā tā ir kompaktāka un skaidrāka, un arī transporta kustības nodrošinājums ir daudz ērtāks. Ir jādomā, kādā secībā un kādā kārtībā mēs varam piesaistīt finanšu resursus gan infrastruktūras daļai, gan pašiem objektiem, kas ir nepieciešami šī kopējā pasākuma realizācijai.

**T. Kokins:** Ir trīs atslēgas punkti, kam būtu jāpievērš uzmanība, – tie ir tilts, savienojums ar „park&ride”, t.sk. ierosinātais gājēju tilts, kas ir vērtīga ideja. Bet trešais ir Avotu iela, tā ir galvenā maģistrāle, kas iet pāri Rīgas vēsturiskajam centram, kas ir arī īsākais ceļš no centra uz Daugavas stadionu. Asara ielas turpinājums ir laba izvēle, jo tā savienotu šo teritoriju ar Purvciemu (veikalu „Minska”), kas izskatās ļoti loģiski.

**M. J. Oga:** Lai ikdienā objektam piesaistītu cilvēkus, nekas nav labāks par pārtikas veikalu. Par mazumtirdzniecības objektiem runājot – tie ir laikus jāieprojektē, un tos nevar likt brīvi stāvošus, jo tad tie vēlēsies brīvi dzīvot savu dzīvi un funkcionēt autonomi. Savukārt, ja tie ir integrēti, piemēram, pazemes stāvvietā vai citās ēkās, tad jau pašā sākumā ir skaidrs, ka būs ierobežojoši periodi masu pasākumu laikā, kas, no vienas puses, nesīs tiem arī lielākus vienreizējos klientus, bet tas būs apgrūtinājums ikdienas klientiem. Tirdzniecības centra kritiskā masa ir vismaz 20 000 kv.m. iznomājamās platības.

Sarežģīta te ir iepirkuma procedūra, kas paredz izsoli par kaut kādiem noteikumiem. Labāk ir izbūvēt telpas, kas tirdzniecības funkcijām ir piemērotas jau pēc noklusējuma, un tad sarīkot izsoli to potenciālajiem operatoriem.

Par birojiem runājot, spriežot pēc apkārtējās vides un infrastruktūras, neko vairāk par B klases birojiem tur nevarētu iedomāties. Šiem birojiem arī būs jāreķinās ar ierobežojumiem uz masu pasākuma laiku. Taču, ja tie tiktu integrēti stadiona apbūvē vai tribīnēs, tas potenciālajiem biroju nomniekiem varētu būt interesanti.

**G. Kanenbergs:** Domāju, ka investīciju mērķim vajadzētu būt ne tikai tā saucamo vakara pasākumu organizēšanai, bet arī pietiekami noslogot stadiona revitalizējamo infrastruktūru un kapacitāti dienas laikā. Piemēram, pasaulē ir piemēri, kad sporta būves tiek kombinētas ar konferenču zālēm. Tāpat šeit varētu tikt ieplānoti arī B un C klases biroji, kas labprāt izmantotu eventuālos pakalpojumu biznesus, tai skaitā iepirkšanos. Tādējādi šis komplekss varētu pilnvērtīgi funkcionēt visu laiku jau no pašas pirmās rīta stundas līdz vēlam vakaram, izmantojot visu dienas laiku efektīvi un ekonomiski izdevīgi.

**I. Rukšāne:** Loģisku risinājumu atspoguļo alternatīva B, kas ļauj labāk un loģiskāk sakārtot šo vietu ainaviski. Liels ierobežojums ir ēkas nr. 7 juridiskais statuss. Ir jāskatās

tālāk un plašāk, un varbūt ir jāapsver arī alternatīvas attiecībā uz citām Dziesmu svētku norises vietām. Šādas iespējas var meklēt un atrast.

Viennozīmīgi atbalstāms ir gājēju un velo ceļu savienojums. Vagonu ielas rajons starp „Latvijas gāzi” un dzelzceļu ir tā apkaime, kam revitalizācija ir nepieciešama visvairāk. Jautājums ir par sadarbību ar Kultūras ministriju par revitalizācijas plānu 16 apkaimēs, kur gribētos zināt, kā Kultūras ministrija šo vietu redz un kurš šajā apkaimē būtu prioritārs objekts, stūris vai kvartāls, un kāda ir metodika, pēc kādas mēs varētu noteikt prioritātes.

**H. Gūtmane:** Mans lūgums ir papildus papētīt PPP instrumentus. Ir jāļauj arī privātiem investoriem piedalīties infrastruktūras attīstībā. Tāpēc ir jādomā arī par motivāciju, kas to varētu nodrošināt. Pilsēta viena pati nevar pavilkt visu savu infrastruktūru, tāpēc mums ir jāveicina prakse, kas ļauj izmantot visas attīstības sniegtās iespējas.

**V. Brūzis:** Te ir ļoti laba iespēja neaizmirst, ka šīs vietas vislabākā izmantošana ir sports. Šajā teritorijā, kas ir starp divām apkaimēm, tieši uz to robežas ir potenciāla vieta, kur var apgrozīties daudz ļaužu. Tāpēc te ir jāizmanto iespēja uzbūvēt mūsdienīgu sporta centru ar visām iespējamām aktivitātēm, piemēram, hokeju, peldbaseinu, vieglatlētiķu zem jumta, un neabsolutizēt šo milzīgo autostāvvietas nepieciešamību, jo man ir iespēja salīdzināt. Pašreiz pie mums konsultējas Futbola federācija par stadiona rekonstrukciju pie Ērgļu, Barona un Čaka ielas kvartāla. Viņi neredz autostāvvietas izmantošanas potenciālu ikdienā. Jo savādāk dārdzības dēļ tā sev līdzi velk arī komerc centru, modālo satiksmes mezglu, kas nav objekta galvenā funkcija. Es baidos, ka mēs piesārņosim šo teritoriju ar „park&ride”, kas devalvēs šo teritoriju – papildus birojiem un diviem veikaliem.

**G. Grikmāne:** Variants B ir loģiskāks risinājums. Tas ļauj pilsētai sakārtot ielu tīklu, tai skaitā Vagonu ielas savienojumu ar Asara ielu; papildus tilts pāri dzelzceļam uz Purvciemu būtu ļoti labs risinājums. Šī vieta rīdžinieku apziņā ir iekodēta sportam un deju svētkiem. To noteikti nevajadzētu zaudēt. Pārvērst visu par komercplatībām nebūtu šī projekta pareizais mērķis. Šajā teritorijā ir daudzas lietas, kas būtu jāapzinās, un tās būtu programmatiski jāsaista kopā revitalizācijas plānā.

**I. Leikums:** Manuprāt, ar visām tām neēdžībām, kas ir A variantā, tur ir konservatīvas kvalitātes, taču esošais stadions un tā priekšlaukums varētu būt arī paliekoša vērtība. Tur esošo būvju izvietojuma sadrumstalotību varētu uzlabot, pārskatot B un vēlreiz A variantu, un, iespējams, ziemeļos apvienot divus laukumus un savienot tos ar Grīziņkalnu vai kā savādāk. Ja ir konceptuāla skaidrība par „park&ride”, tad to var būvēt gar Deglava ielu dienvidos, kur varētu padomāt par kādu komercobjektu (piem., viesnīcu) un tamlīdzīgi. A variantā ir saskatāma tieksme uz publisku funkcionālu sporta vai aktīvās atpūtas objektu, kuru var attīstīt vai dalīt pa kārtām.

B variants ir attīstāms, taču tas vairāk izskatās kā atvērziens uz starptautisku stadionu – vai tam ir pamats šajā vietā? Tas ir liels būvlaukums, lieli jaukšanas darbi. B variants mani līdz galam nepārliecina. Pozitīvs ir risinājums šķērsojumam no Vagonu ielas uz Deglava ielu, vai tas ir zem estakādes vai tunelī. Noteikti ir jādomā par dzelzceļa pieturu Daugavas stadionā.

**A. Kronbergs:** Varianta B shematiskā un klasiskā uzbūve pirmajā brīdī ir saprotama, taču lielas šaubas ir par iespēju tik grandiozu būvprogrammu īstenot ar vienu rāvienu un visu notīrīt un uztaisīt pa jaunu. Tas nedaudz izskatās pēc kādas lielvalsts iespējām, nevis mūsu ziemeļnieciskās, pieticīgās un secīgās dzīves. Es piekrītu tiem, kas saka, ka šī vieta būtu jāizveido par vietu, kas ikdienā strādā kā viens sporta centrs publikai, bērniem, skolēniem un visiem pārējiem. Tas šobrīd ir arī šķietami komercializējams pasākums, ko var pietiekami labi pārdot. Cilvēki alkst pēc veselības un kustības, un šinī aspektā B variants arī ir neliela problēma, jo izskatās tāds iespiests, tam nav brīvo teritoriju un

zaļumu, kas šādai teritorijai būtu vajadzīgs. Tur, kur atpūsties iet bērni, viņi nevar īsti labi sajusties starp dzelzs kastēm. B variants ir ļoti kompakts, blīvs, un tas ir pamatoti, jo tur nav daudz vietas, un, ja to visu tur grib ielikt, tad tā iznāk. Piekrītu Ilmāram, varbūt piegājiens „soli pa solim” ir īstais veids, nevis kā ar lielu pļaujmašīnu visu uzreiz nošķūrēt. Man nav pilnīgas pārliecības ne par vienu, ne otru variantu.

Runājot par komercializāciju, domāju, ka vēl kādu liela izmēra tirdzniecības objektu radīšana būtu ļoti nopietni jāpārdomā, jo tie var sagraut esošo tirdzniecības infrastruktūru tuvākajā un tālākajā apkaimē un Grīziņkalnu ar savu īpatnējo mērogu un komūnu.

**E. Martinsons:** Es esmu šajā brīdī pastarpināti starp Izglītības ministriju pasūtītājs „Ernst & Young” šim pētījumam. Paldies par ideju šo jautājumu izskatīt pilsētas arhitekta kolēģijā, un paldies kolēģijai par uzklausīšanu!

## Kopsavilkums

**G. Princis:** Kolēģija atzīst, ka Grīziņkalna apkaimes revitalizācija kontekstā ar Daugavas stadiona pārbūvi ir atbalstāma un veicināma valsts, pašvaldības un privāto pušu sadarbība.

Galvenie uzdevumi un prioritātes Grīziņkalna apkaimes revitalizācijas projektā:

- apkaimes pieejamības uzlabošana no tuvākajām dzelzceļa stacijām (Zemitāni, Vagonu parks);

- Vagonu un Deglava ielas satiksmes mezgla uzlabošana – prioritāri gājēju, velo un sabiedriskā transporta kustībai;

- maģistrālās velosatiksmes savienojumu izveide virzienā Purvciems/Dārzciems–Vecrīga (šķērsojot Grīziņkalnu);

- publiskā infrastruktūra – vietējas nozīmes ielu tīkls, ietves, ielu apgaismojums, labiekārtojums u.tml., nekustamā īpašuma sakārtošanai un uzņēmējdarbības veicināšanai Grīziņkalna un Avotu apkaimē;

- komercdarbības un uzņēmējdarbības potenciāls turpmākajā projekta gaitā precizējams no Grīziņkalna un Avotu apkaimes interešu un iespēju viedokļa (vēlamās un nepieciešamās komercdarbības formas un specifika), lai uzņēmēji (gan investori, gan pakalpojumu sniedzēji) varētu laikus iesaistīties to īstenošanā. **Pilsētībūvnieciskie Daugavas stadiona pārbūves izaicinājumi ir funkcionālais risinājums un apbūves iespējas un ierobežojumi, savienojumi un vides estētika, tajā skaitā:**

- nepieciešams precizēt un autorizēt sporta un kultūras kompleksa būvprogrammu (funkcionalitāte, platības, ietilpība un vēlamā elastība projekta īstenošanas un ekspluatācijas ciklā);

- Grīziņkalna revitalizācijas un stadiona pārbūves kontekstā nepieciešams īstenot jaunus un pilnveidot esošos pilsētībūvnieciskos savienojumus (veloceļi, ielas, pārvadi, savienojumi) ar tuvākajām apkaimēm (Avoti; Dārzciems, Purvciems);

- ar mērķi īstenot harmonisku un pilsētvidē iederīgu kompleksa pārbūvi nepieciešams laikus nodrošināt arhitektūras ideju sacensību (t.i., alternatīvu izstrādi) un vadošā risinājuma izvēli pirms būvprojektu akceptēšanas.

**Turpmākajā plānošanas un projektēšanas procesā kritiski vērtējamās alternatīvas:**

- jauna dzelzceļa stacija (Daugavas stadions) pret attīstītu apkaimes un objekta pieejamību no tuvākajām dzelzceļa stacijām (Zemitāni, Vagonu parks);

- „park&ride” sistēmas elements (~1300 stāvvietas) saistībā ar stadiona pārbūvi pret izvērstu un integrētu sabiedriskā transporta un velokustības infrastruktūru;

- esošā stadiona novietne (A) pret alternatīvo (B);

- pakāpeniska objekta pārbūve pa kārtām pret vienu būvlaukumu.

Tāpat veiksmīgai projekta īstenošanai tiek rosināts nodrošināt regulāras un kvalitatīvas informācijas pieejamību, kā arī pēc iespējas agrākā projekta stadijā dot iespēju sabiedrībai iepazīties un izteikt viedokli par piedāvātajiem risinājumiem.

**Sēde tiek slēgta plkst. 16:50**