



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 KOLĒGIJAS
SĒDES PROTOKOLS

2015. gada 23. septembrī

Nr.5 (88)

Sēde tiek atklāta: plkst. 14:10

Sēdi vada: direktors, Rīgas pilsētas arhitekts G. Princis

Sēdi protokolē: E. Lūse

Sēdē piedalās kolēģijas locekļi:

E. Bērziņš, V. Brūzis, T. Kokins, A. Kronbergs, I. Purmale, M. Straume

Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi:

J. Andiņš, V. Briedis, J. Dambis, J. Dripe, G. Grikmane, H. Gūtmane, J. Krastiņš, I. Leikums, E. Neilands, A. Pauniņš, I. Rukšāne, V. Šlars, V. Valgums

Sēdē piedalās:

R. Bula, Rīgas pilsētas arhitekta biroja direktora vietniece

V. Faļkovs, Laikraksta „Vesti Segodņa” pārstāvis

M. Kalvāne, SIA “Metrum”, arhitekte

A. Kozlovska, NIA „Leta” pārstāve

J. Malugins

I. Metnieks, RPA „Rīgas pilsētas arhitekta birojs” direktora vietnieks - arhitektūras projektu atbalsta virziena vadītājs

I. Sirmā, RD PAD pārstāve

E. Šveica, RD PAD pārstāve

A. Tomsons, SIA prX pārstāvis

I. Vatoļins, laikraksta „Telegraf” pārstāvis

Darba kārtībā:

- 1) Diskusija par lokālpilnojumā projektu kvartālam starp Maskavas, Lāčplēša, Mazo krasta un Bārdzīņu ielām (pasūtītājs SIA „Namu apsaimniekošanas projekti”) , skatīt [šeit](#);
- 2) Lokālpilnojumā kvartālam starp Kojusalas un Krasta ielām (pasūtītājs SIA „ORLANDO”) izskatīšana , skatīt [šeit](#);
- 3) Gada balvas Rīgas arhitektūrā balvu pretendenti. Kolēģijas locekļi izskata SIA „Forma” veikto pētījumu "Aktuāli vides pieejamības risinājumi Rīgas arhitektūrā prezentācija , skatīt [šeit](#) un [šeit](#).

1. Diskusija par lokālpilnojumā projektu kvartālam starp Maskavas, Lāčplēša, Mazo krasta un Bārdzīņu ielām (pasūtītājs SIA „Namu apsaimniekošanas projekti”).

M. Kalvāne iepazīstina kolēģija locekļus ar pilsētbūvnieciskās struktūras (SIA „Metrum”) un transporta risinājumu (SIA”BRD”) izpētes rezultātiem (prezentācija [šeit](#)).

Tiek vērtēta potenciālās apbūves augstuma ietekme uz apbūves aizsardzības zonas ainavu un pilsētas panorāmu Krasta ielas un Salu tilta asīs.

R. Bula: Šī kvartāla apbūve tika skatīta Rīgas pilsētas arhitekta kolēģijā vēl 2009. gadā. Analizējot piedāvāto kvartāla apbūves priekšlikumu tika atzīts, ka augstbūvju izvietojums pie Salu tilta nav pamatots sakarā ar tā tiešo tuvumu Rīgas vēsturiskajam centram, kā arī ar atrašanos apbūves aizsardzības teritorijā „Maskavas priekšpilsēta”, kur saglabājama lokālā pilsētvīdes identitāte. Iespējama lokālu akcentu izvietošana [nepārsniedzot 9 stāvu augstumu], kas apjomu augstuma ziņā neizjauktu Daugavas labā krasta telpiskās attīstības koncepcijā pieļaujamās 6 stāvu apbūves pilsētvīdes raksturu, izvietojot paaugstinātu apbūvi, piem., iekškvartāla telpā.

A. Kronbergs: Principā uzskatu, ka ar daudzstāvu apbūves radītu akcentu šajā vietā nevajadzētu aizrauties. Apbūves augstuma limits būtu jānosaka turklāt to vajadzētu iekļaut arī konkursa nolikumā kā ierobežojumu. Augstāka būve, kas kalpotu kā

ainavas akcents, šajā vietā varētu arī kalpot kā zīme, kas norāda uz šajā vietā esošo vēsturiskā centra robežu. Tomēr šādam akcentam būtu nepieciešams saturiskais papildījums sociālajā aspektā un jānodrošina vairāk, kā piemēram, tikai dzīvojamās ēkas funkcija.

Būtiska ir SIA "Metrum" piedāvātā ideja rehabilitēt Maskavas ielu, atjaunojot vēsturisko funkcionalitāti un jēgu. Turklāt, ja šo ideju izdotos saprātīgi realizēt, tas būtu signāls, ka nākotnē kā iespēja netiek pieļauta rupja iejaukšanās pilsētas struktūrā. Šajā situācijā gan būtu nepieciešams transporta plūsmas analīze ilgtermiņa perspektīvā.

T. Kokins: Maskavas ielas reģenerēšanas kā pilsētas ielas ideja vērtējama pozitīvi. Šobrīd eksistē ideja, par Maskavas ielu, kā uz gājējiem, velosipēdiem un tramvaju orientēt ilgspējīgas mobilitātes koridoru, kas savieno vēsturisko Maskavas forsštati, Ķengaragu ar pilsētas centru. Šobrīd šajā maršrutā ir barjeras un iedzīvotāji pa to pārvietojas nelabprāt. Līdz ar to Maskavas ielas savienošana, protams, būtu vērtējama pozitīvi.

Par apbūvi runājot, konkrēti no Salu tilta skatoties, Vecrīga ir gana tālu un šķiet, loģiski, ka jaunais siluets Krasta ielā tiktu pamazām piezemēts līdz vēsturiskajiem apbūves augstumiem. Šeit būtu nepieciešami dzelžaini argumenti attiecībā uz pieļaujamo apbūves augstumu. Būtu jābūt skaidriem kritērijiem, kas nosaka, kāpēc tieši seši vai deviņi, nevis, piemēram sešpadsmit stāvi ir pieļaujami.

V. Brūzis: Ņemot vērā, ka Rīgas Vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežas, jāatzīmē, ka šobrīd iztrūkst Rīgas vēsturiskā centra zonas analīzes, attiecībā pret apspriežamo kvartālu. Vairāk kā 9 stāvu augsta apbūve šajā kvartālā iederētos, ja tai pretī atrastos līdzvērtīgs elements, jau vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās. Blakus vēsturiskajam centram, kurā pieļaujama apbūves augstums ir 6 stāvi, vairāk kā 9 stāvi noteikti neiederētos. Domājot, par augstāku apbūvi, noteikti būtu jākonsultējas ar Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības padomi, kā arī UNESCO.

E. Bērziņš: Stratēģiskā aspektā šajā situācijā ir jāveido dinamiska situācijas analīze, ietverot arī laika faktoru, lai nepieļautu vulgāru risinājumu pieņemšanu attiecībā uz statiskām skatu perspektīvām.

Ideja par pārliedzinošu rīcību kvartālam piegulošajā teritorijā ir viennozīmīgi pozitīvi vērtējama. Jebkurai rīcībai pilsētā jābūt artikulētai un pārliedzinošai. Tomēr,

piedāvājot, jaunas satiksmes shēmas, teritorijas iedzīvotāju labsajūtai, nevis plašiem stratēģiskiem uzstādījumiem, vajadzētu būt prioritātei.

M. Straume: Izstrādājot lokālpilnojumā projektus sākotnēji vajadzētu nodefinēt teritorijas koncepciju kopumā. Primāri jāanalizē, kā varētu attīstīties infrastruktūra kopumā – ūdensapgādes sistēma, kanalizācija, transports u.c. Šos aspektus nedrīkst izskatīt atsevišķi no apbūves jautājumiem.

I. Purmale: Protams, būtu labi, ja Maskavas ielu varētu savienot, bet šis jautājums noteikti ir jārisina, skatoties plašākā mērogā. Jādomā, vai nav vajadzīgi būtiski transporta infrastruktūras pārkārtojumi tieši “āboliņa lapas” teritorijā. Iespējams būtu jāveido papildus joslas, lai sadalītu transporta plūsmu, un sastrēgumā neiekļūtu tā transporta daļa, kam nevajag iekļūt pilsētas centrā.

Prezentējot lokālpilnojumā projektu, tika minēts, ka šis kvartāls varētu būt pārejas zona, kurā tiek akcentēta vēsturiskā beigas un jaunā sākums; tā arī varētu būt.

Atjaunojot vēsturisko ielu platumu ar vēsturiskajām sarkanajām līnijām, saglabājot 6 stāvu apbūvi sarkano līniju robežās, kvartāla perimetrs varētu tikt veidots 6 stāvu augstumā, un punkts uz “i” varētu būt 9-12 stāvu būve kvartāla vidū. 16 stāvu apbūve pārāk spēcīgi konkurētu ar vēsturiskā centra apbūvi, nemaz nerunājot par Maskavas priekšpilsētas teritorijas aizsardzības zonu. Visi minētie argumenti būtu pietiekami, lai kvartālu izslēgtu no Maskavas priekšpilsētas aizsardzības teritorijas robežām, jo pretējā gadījumā ir jāievēro ļoti stingri kritēriji un nemaz īsti nevar runāt par akcentiem vai palielinātu stāvu skaitu.

V. Falķovs: Reabilitējot Maskavas ielu, būtu nepieciešama skaidri definēta vīzija par to, kādu un cik daudz transporta tur nākotnes perspektīvā varētu būt. Tomēr jāpatur prātā, ka vienlaicīgi iegūt/atjaunot gan velotransporta, gan auto plūsmu uz šīs ielas nebūs iespējams.

Kopsavilkums

G. Princis:

Kopumā esošā pilsētvide un apbūves struktūra tiek vērtēta kā degradēta, vienlaicīgi atzīstot apkaimes potenciālu dzīvojamo un darījumu objektu attīstības segmentā.

Konceptuāli lielākais izaicinājums ir nepieciešamība šai vietai atgriezt vēlamo pilsētvides raksturu. Kolēģija uzsver, ka kvalitatīvu pilsētvidi veidojoša pārbūve ir vēlama un veicināma, reģenerējot Maskavas ielu kā pilsētas ielu un mazinot Lāčplēša ielas tranzīta negatīvo ietekmi uz apkaimes vides kvalitāti. Noteikti būtu jāveic

iedzīvotāju aptauja. Respektējot UNESCO aizsardzības zonas vērtības un Maskavas priekšpilsētas aizsardzības zonas uzstādījumus, tiek atzīts, ka apbūve ar maksimālo stāvu skaitu līdz 9. stāviem pilsēt būvnieciski akcentēs kvartāla nozīmi pilsētvidē un negatīvi neietekmēs esošās un atjaunojamās Maskavas priekšpilsētas raksturu veidojošās pilsētvides kvalitātes.

2. Lokālplānojums kvartālam starp Kojusalas un Krasta ielām (pasūtītājs SIA „ORLANDO”)

Jautājuma izskatīšana tiek pārcelta uz nākamo kolēģijas sēdi.

3. Gada balvas Rīgas arhitektūrā balvu pretendenti.

Kolēģijas locekļi tiek iepazīstināti SIA “Forma” veikto pētījumu "Aktuāli vides pieejamības risinājumi Rīgas arhitektūrā (prezentācija [šeit](#)).

Kolēģijas locekļi diskutē par vides pieejamības aspektu pasniegšanas metodēm augstskolās.

E. Bērziņš: Augstskolas šobrīd principā sagatavo tehniķus, kas var strādāt kā arhitektu palīgi, bet tiklīdz pēdējosursos tiek runāts par pilsētplānošanu, kļūst skaidrs, ka šī tēma vairumam studentu ir pilnīgi sveša. Faktiski šobrīd vides pieejamības aspekts augstskolu mācību procesā parādās par maz. Mācību procesu vajadzētu papildināt ar situāciju modelēšanu un praktisko risinājumu izstrādes uzdevumiem.

A. Kronbergs: Vides pieejamības aspekts attiecināms uz vairākām sociālajām grupām, un vides pieejamību pandusi automātiski neatrisina. Tomēr diemžēl, šāds domāšanas veids ir izplatīts, sevišķi studentu vidū, kam ar šo tēmu bijusi minimāla saskarsme. Līdz ar to augstskolās vides pieejamības jautājumu būtu jāapskata daudz plašāk, iekļaujot arī dizaina aspektu.

Kopsavilkums

G. Princis: Izskatot SIA „Forma” veikto pētījumu "Aktuāli vides pieejamības risinājumi Rīgas arhitektūrā prezentācija" kolēģijā tika secināts, ka nepieciešams veicināt Latvijas arhitektūras skolu, plānotāju un kompetento institūciju sadarbību vides pieejamības koncepcijas un risinājumu padziļinātā izpratnē ar mērķi uzlabot

topošo profesionāļu kompetenci tādējādi nākotnē būtiski uzlabot projektu un plānojumu kvalitāti vides pieejamības jomā.

Sēde tiek slēgta plkst. 16:40

Kolēģijas locekļi:

E. Bērziņš _____

V. Brūzis _____

T. Kokins _____

A. Kronbergs _____

I. Purmale _____

M. Straume _____