



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 PISLĒTAS ARHITEKTA KOLEĢIJAS

SĒDES PROTOKOLS

2017.gada 29.septembrī

Nr.1(97)

Sēde tiek atklāta: plkst.12.00

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

Sēdi protokolē: A.Lūse.

Sēdē piedalās kolēģijas locekļi: J.Krastiņš, J.Dripe, H.Gūtmane, M.Straume, V.Šlars, V.Valgums.

Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi: J.Andiņš, E.Bērziņš, V.Briedis, V.Brūzis, J.Dambis, G.Grikmane, T.Kokins, J.Krastiņš, A.Kronbergs, I.Leikums, E.Neilands, A.Pauniņš, I.Purmale, I.Rukšāne.

Sēdē piedalās:

K. Buzmane-Modnika, *Grupa93*;

L.Bluša, *Skanstes attīstības aģentūra*;

R.Bula, *RPAB*;

L.Čače, *Grupa93*;

E.Daniševskis, *E.Daniševska birojs*.

K.Dreija, *Grupa 93*;

A.Gabre, *NRA*;

G.Kanenbergs, *Arco Real Estate*;

A.Kušķis, *RD PAD –VCPN*;

J.Lejnieks, *“Latvijas Architektūra”*;

A.Lūse, *Latvijas Būvniecība*;

I.Metnieks, *RPAB*;

S.Ņikiforovs, *NAMS*;

L.Rozenfelde, *RD PAD*.

Darba kārtībā:

Lolita Čače, Kristīne Dreija, Aigars Kušķis, Sergejs Ņikiforovs, Elmārs Daniševskis prezentē Skanstes apkaimes teritorijas lokālpilnojumumu pilnveidoto redakciju.

Diskusijā piedalās: J.Krastiņš, J.Dripe, H.Gūtmane, M.Straume, V.Šlars, V.Valgums, L.Čače, Kristīne Dreija, Aigars Kušķis, Sergejs Ņikiforovs, Elmārs Daniševskis, R.Bula, J.Lejnieks.

G.Princis: Lokālpilnojumums tika aplūkots kolēģijas sēdē 2015.gada februārī. Šodien aplūkosim progresu ar akcentu uz pilsētībūvniecisko struktūru.

A.Kušķis: Pēc pirmās redakcijas apspriešanas tika saņemti trīs būtiski aizrādījumi – par pilsētībūvniecisko struktūru, publisko ārtelpu nepietiekamu detalizāciju un grūtu uztveramību. Esam centušies ar šiem jautājumiem nopietni strādāt un izsludinājam papildu iepirkumu. Veikts vesels darbs saistībā ar publiskās ārtelpas un lietus ūdens apsaimniekošanas risinājumiem. Ir iegūts kvalitatīvs rezultāts koncepcijai. Lokālpilnojumuma redakcija ir pilnveidota. Pirmā redakcija bija 2014. gadā, bija daudz ierosinājumu, būtiskās lietas saistītās ar publiskās ārtelpas izmaiņām. Bija doma, ka zaļais koridors ir jāpaplašina, jāiegūst plašas teritorijas abās pusēs ielai 120 m, un jāveido vienāda apstādījumu struktūra. Tas tika mainīts, iela atgriezās esošajās sarkanajās līnijās. Bet publiskās ārtelpas koncepcija izstrādāta, lai privātie attīstītāji savās teritorijās varētu veidot apstādījumu risinājumus pēc vienotiem principiem. Lai veidotos saskanīgs koridors. Mēs esam publiskās apspriešanas periodā, nākamajā nedēļā sabiedrība tiks iepazīstināta. Notikušas vairākas sanāksmes. Skanstes teritorijā ir noticis iepazīstināšanas pasākums. Ceram, ka publiskā apspriešana beigsies ar ieteikumiem. Ceram šī gada beigās apstiprināt lokālpilnojumumu. Tas ir svarīgi vairākiem projektiem, privātiem attīstītājiem. Pašvaldība ir gatava izbūvēt vairākas ielas, nodrošināt kvalitatīvu publisko ārtelpu un nodrošināt lietus ūdens apsaimniekošanu. Tas viss ir saistīts.

L.Čače: Pašu lokālpilnojumumu izstrādāt sākām 2013.gadā. Pamatā ir pasūtījumi no Arhitektu biroja un RD PAD. Lokālpilnojumuma konceptuālo izstrādi veica uzņēmums “Nams”, mēs veicām telpisko koncepciju. Esam nonākuši līdz lokālpilnojumuma saistošajai daļai. Skanste ir viens no prioritāriem attīstības rajoniem. Šīs teritorijas attīstība veicinās visas pilsētas izaugsmi un pilsētvides kvalitāti. Atgādinām galvenos risinājumu blokus – Apbūves plānojums, Pilsētvides ainava, Publiskā ārtelpa, Kultūras mantojums, Sociālā infrastruktūra, Transports un Tehniskā infrastruktūra, Lietus ūdens apsaimniekošana un Pilsētvides kvalitāte. Visi risinājumi balstās kopējā konceptā, kas šis rajons ir modernais dzīvojamais centrs, kas nodrošinās atbalstu visām publiskajām funkcijām. Un radīs jaunu kvalitatīvu dzīvojamo telpu. Konferenču centram ir izstrādāti speciāli apbūves nosacījumi. Laikmetīgās Mākslas muzejs – tas pats. Iespējamais multimodālais transporta mezgls. Publiskā ārtelpa – zaļais koridors, kam laika gaitā būtu jāved līdz pat Mežaparkam, iekšējā loka zaļā struktūra un šķērsojumi, kas savieno Skansti ar citām pilsētas daļām. Shēma ir izvēsta vienotā konceptuālā risinājumā publiskai ārtelpai. Tie ir pamatā arī tālākiem risinājumiem lokālpilnojumumā. Vienota telpas veidošana dažādās struktūras daļās. Profilos redzam evolucionējošu koncepciju, kas saistās ar apstādījumu veidošanu.

K.Dreja: Dokuments sastāvēja no trīs daļām. Pirmā daļa no konceptuāliem, otrā daļa no principiāliem un dažādiem pielikumiem, kas vēl detalizētāk skaidro risinājumus. Metodika sastāvēja no 3 soļiem – lielākā mērogā, apskatot ielas posmu un tuvāk atsevišķi detalizētāk risinot ielu šķērsporfilos, gan arī dažādos citos risinājumos, mezglos un sortimentos un izmantojumos materiālos. Kāpēc zaļā zona ir tik ļoti nozīmīga pilsētvidei? Tā veidos labklājību iemītniekiem un arī tiem, kas strādās Skanstē. Zaļā zona paaugstina vides kvalitāti kā tādu. Risinājumi tika pamatoti ar lokālpilnījumu. Galvenokārt atspoguļojas apstādījumu struktūrās, virsūdeņu noteces sistēmās, balstīti uz lokālpilnījuma piedāvājumu gājēju un transporta struktūru – kā tematiski izkārtoties šai kustībai. Vides objekti ir ietverti kā sastāvdaļa, kas pienestu laikmetīgu risinājumu. Ieviesta apbūves daudzfunkcionalitāte. Domāts par Skanstes skriešanas maršrutiem. Tā ir pievienotā vērtība šai vietai. Par Skanstes lokālo matojumu. Ņemot vērā vēsturiskās kartes un vietas attīstību un lokālpilnījuma ieteikumus, mēs izvērtējam kādā veidā šis lokālais matojums varētu pārdzīvēt jaunos laikmetīgos risinājumos. Teritorija tiktu tematiski iezīmēta un sadalīta sektoros, kas atgādinātu kas šī vieta ir bijusi vēsturiski. Tie būtu ritma un toņu gammas un formu un materiālu un augu priekšlikumi. Vēl nāktu klāt Skanstes personības. Katra iela ar personību uzvārdiem ir nozīmīga un būtu jauki, ja atrodoties publiskajā ārtelpā mēs varētu ar stāstu to parādīt. Tāpat to parādīt ar labiekārtojuma elementiem. Cildinājums cilvēkiem par pienesumu Latvijas sporta dzīvē. Lokālpilnījums ir Skansti sadalījis lokos. Lielais loks un mazie loki, kas ir kvartāla ielas. Tur doti citādāki risinājumi. Trases ir citādākas. Apstādījumi abpus gājēju joslām un abpus plānotajai tramvaja līnijai. Ieteikums Skanstes ielu veidot ar savu zaļo dinamiku, kura centrā ir augstāka un abpus – zemāka. Tie akumulētu troksni un dūmgāzes, maksimāli, kas nu ir uz šīs ielas. Detalizēti risinājumi par apstādījumiem, veidojot buferzonas, daudzpakāpju apstādījumi, mūžzaļu augu izmantojums. Apstādījumu bagātība. Sarkanie ozoli, tiem par labu lēma dabas un kultūrvēsturiskā matojuma dēļ. Mērķis, lai risinājumi attīstītos vienlaidus, neskatoties uz dažādo īpašumu piederību. Zirņu ielu, kas neplānojas attīstīties, plānots ietver parka teritorijā. Lielais loks – tas pats princips apstādījumu izvēlē un risinājumos. Parādās lietus ūdens novades risinājumi – kanāls ar ievalkām. Grāvji un apstādījumi, kas akumulē ūdeni. Brīvā plānojuma ielas, kur satiksme nav intensīva. Drošas un atvērtas struktūras. Atsevišķs stāsts par kanāliem, ņemot vērā, ka Skanstē ir augsts gruntsūdens līmenis – kā tos padarīt vizuāli pievilcīgus ne tikai lietus laikā, kad tie attiecīgi piepildās, bet arī sausuma periodos. Gabioni plānoti vienā no atbalsta sienām. Otra puse vairāk veltīta apstādījumiem. Vienā no ielām kanāls jau ar dabiskākām formām. Lietus ūdens attīrīšanas risinājumi, kas funkcionētu ar kanāliem. Katrai ielai atsevišķi dodot nosacījumus apstādījumiem, labiekārtojumam, inženierkomunikāciju izvietojumam, u.c. Tam ir būtiska loma, lai būtu dzīvotspējīgs komplekss.

L.Čače: Saistošā daļa no koncepcijas ir šie nosacījumi. Un arī profili, ciktāl tos būs iespējams ievērot. Dažviet ir skumja situācija ar komunikācijām, piemēram, Hanzas apakšstacijas izbūve. Plānojums – pati funkcija zonām nav mainījies. Būtisks mums ir Skanstes ielas zaļais koridors, ietverot arī tramvaju, kas mainīts no kreisās malas uz ielas vidus. Nosacījumi priekšpagalmu veidošanai. Apkaimes centru iezīmē kodols – publiska apbūve un lielāki parametri. Dažāda jaukta apbūve atšķiras ar augstumiem un raksturu, joslā, kas robežojas ar dzelzceļu mēs ierobežojām dzīvojamo apbūvi, dominē publiskā. Apbūves augstuma karte – haotiska aina, kas ir Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas plānojumā un lokālpilnījuma. Konsekventi apbūves augstums palielinās uz Z, salāgota 6.stāvu apbūve ar teritorijām, kas robežojas ar apbūvētajām apkaimēm. Atsacīšanās no mezgliem, kas bija iezīmētas kā akcenti atsevišķās vietās. Samazināts apbūves augstums. Mums ir īpaši nosacījumi apbūves noteikumos, kā izvērtēt akcentus un atvēlētās vietas. Te jau lokālpilnījumā ietverta ziņa par

apstādījumiem un ūdens elementiem. Daļā revitalizācijas plāna iekļauts pārklājums un pieejamība, kopējā ūdens struktūra, apbūves kārtas – 1.kārta un pēdējā kārta. Vidus kārtu nevar paredzēt. 1.kārtā ir reāli projekti. Attīstīsies “Merka” projekti, koncertzāle. Iesāktie revitalizācijas darbi un tramvaju līnija kopā ar ielu rekonstrukcijām. Apbūves koncepcija hipotētiskā 1.kārtā – izvērsta zaļā zona, parka savienojums ar Zirņu ielu. Parasti interesē transporta risinājumi.

E.Daniševskis: Ir pilsētas transporta shēma, mazais loks, lielais loks. Dzeltenā krāsa – lokāplānojumā – mazais transporta loks. Viena maģistrāle iet cauri pa vidu, Pērnavas loks. Pamatideja – lai maģistrāle nebūtu tik mokoša priekš apkaimes, lai ietekme nebūtu tik spēcīga, viedojam struktūru, kas savieno visus četrus lokus, neizmantojot maģistrālās ielas. Otra tēma, kas ierobežo Skanstes saikni ar apkārtni, kā apkaimi savienot ar citiem virzieniem. Akūts trūkums ir savienojums Z- R virzienā. Jāizbēg no transporta koncentrācijas atsevišķās ielās. Mēģinām to apiet ar ielu struktūru. Gājēju un velosatiksmi. Dzelzceļš – paredz saglabāt iespēju attīstīt dzelzceļa staciju un izveidot transporta mezglu. Tā ir varbūtība. Kā piemērs tas varētu būt šatls, kas savienos ar Rīgas Dzelzceļa staciju. Par gājējiem un velo infrastruktūru – pakārtota pieeja. Maģistrālajā ielās ir veloceļi, nodalīti no transporta abās pusēs ielai. Skanstes mazais loks. Iekškvartāli – veloinfrastuktūra netiek izdalīta, jo prioritāte ir gājējiem. Sabiedriskais transports – tas iet savu attīstības gaitu, Skanstes ielā pa vidu, Sporta ielā – pa malu. Tramvajs ir mugurkauls, kas šķērso šo apkaimi, tas neizslēdz autobusu satiksmi. Pilsētā slikti strādā šķērsvirziena transports. Varbūt attīstoties Skanstei, Stabu un Bruņinieku ielas pāris, kas ved cauri visam centram, varētu kalpot kā sabiedriskā transporta posms. Pārējais ir esošais sabiedriskais transports. Ielu tīkls – A, B, C kategorijas.

G.Princis: Atgādināšu lietas, par kurām runājām iepriekšējā kolēģijā. Telpiskie akcenti un un apbūves struktūra, tas ko mēs šodien redzam, kļūst arvien saprotamāks, tas ir viens no blokiem, par kuru varētu runāt arī šodien. Mēs pieminējām zaļo struktūru un tās attīstības koncepciju. Te ir pamatā izdarīts liels pētījums, detalizēti risinājumi, par kuriem varētu runāt. Atzinumā norādījām uz koncepciju, kas nes publisku labumu, par to, ka sabiedriskā vieta, kāda ir Skanste, pietiekami liels uzsvars ir uz attīstību. Sabiedriski nozīmīgu objektu veidošanā un attīstībā prasītos lietot tomēr konkursu praksi kā metodi, kā instrumentu, kas gan ļauj sacensties idejām, gan pievērš sabiedrības uzmanību. Cik tālu ir šī ideja?

L.Čače: Ideja nonākusi apbūves noteikumos. Iezīmējas jau daži nozīmīgi objekti. Šādiem objektiem ir noteikta īpaša procedūra, kas sākas ar konkursu.

A.Kušķis: Neesam pieņēmuši domu, ka visu Skansti kopā varētu kaut kāda konkursa rezultātā veidot. Tas nav reāli, jo ir daudz attīstītāju.

J.Dripe: Kādā stadijā ir iespējama Hanzas un Ziemeļu šķērsojums?

A.Kušķis: Ziemeļu šķērsojums šobrīd ir nolikts plauktā. Tramvaja projekts ir ieguvis akceptu. Ar finansējuma piešķiršanu sāksies projektēšana. Hanzas šķērsojums nav kustināts. Revitalizācijas projekts – jau notiek Lapeņu ielas rekonstrukcija. Parka izveide vienkāršā līmenī.

M.Sraume: Kr.Barona iela nav pozitīva pieredze, tur ir haoss.

A.Kušķis: Kr.Barona iela ir vēsturiski izveidojusies, esošā situācija, ģeogrāfiskais novietojums ir labs un vilinošs, tāpēc vajadzētu mēģināt sadzīvot visiem transporta veidiem. Kad vadītāji pieradīs braukt lēnāk, problēmas izzudīs. Bet šeit augstākas kategorijas ielās būs veloceļi, bet vietējas nozīmes ielās visi sadzīvos kopā.

J.Krastiņš: Tur bija materiāls, apbūves kompozīcijas shēma man nebija pilnīgi skaidra, tajā ir zīmēts kaut kas viens, bet kur nāk apbūves kompozīcija, tur ir pilnīgi kaut kas cits. Kādā veidā sasaistās?

S.Ņikiforovs: 1.kārtā ir ietverti aktuālie un reālie projekti, tai pat laikā uzrādīta tā apbūve, kas šobrīd tur ir. Mēs nevaram nerādīt. Tāpēc varbūt 1.kārtas bilde nav visai tīkama.

J.Krastiņš: Kāpēc šajās shēmās neredz to, ko runā? Te visi ir vienādi.

S.Ņikiforovs: Jāapzinās, ka situācija ir tāda, kāda tā ir. Varam iekrāsot citādāk, bet tas tomēr veido šo te apbūvi.

R.Bula: Pagājušā kolēģijā runājām par to, ka jābūt kvalitatīvai publiskai ārtelpai. Pēc tam runājām par detalizētiem noteikumiem. Es tagad noteikumus neatrodu.

L.Čače: Mums ir nosacījumi par publisko funkciju izkārtojumu. Par daudzstāvu autostāvvietu izskatu pret ielu.

R.Bula: Par priekšlaukumiem?

L.Čače: Tie būs ielu nosacījumi.

A.Kušķis: 15-20 m plata zona līdz būvbedrei.

R.Bula: Runājām, ka vajadzīgi detalizēti noteikumi, lai publiskā ārtelpa attīstītos kvalitatīvi.

A.Kušķis: Ielu profili – gan iekš gan ārpus sarkanajām līnijām. Sadalīta 2 daļās visa koncepcija.

H.Gūtmane: Lokālpilānojumā nav iekļauta NHC un apkaime, bet Daniševska kartē ir iezīmētas ielas. Vai tur ap muzeju būs dalītas telpas princips vai nebūs?

E.Daniševskis: Pašlaik nav plānots, dzīvojamās zonas organizācija nenosaka, vai tur ir jābūt vai nav jābūt nodalītai brauktuvei, bet nosaka vispārējo prioritāti, kas kam dod ceļu.

H.Gūtmane: Jautājums par sortimentu – sortiments lokālpilānojumā ir laba ideja un cik lielā mērā tas ir saistoši, jo tas jau ir ļoti detalizēti.

K.Dreija: Risinājumi lielā mērā ir ieteikumu formā, lai saglabātu kopējo koncepciju.

L.Čače: Sortimentu detaļas vēl pārskatīsim, bet nozīmīgas ir vairākpakāpju apstādījumu veidošana un īpatsvars. Ir speciāla tabula, pēc kuras orientēties.

H.Gūtmane: Jautājums par joslu starp būvlaidi un sarkano līniju – kad būs konkrēti būvniecības priekšlikumi, mainīsies taču iebrauktuves, cik lielā mērā tas ir saistoši?

K.Dreija: Nosacījumi nav uzlikti par apgrūtinājumu. Uzliekam kopējo koncepciju, lai radītu vienotu tēlu.

L.Čače: Vadlīnijas ir koncepcijā. Profili kā obligāta lieta. Nosacījumi ielu telpai – kā saistošā daļa. Neliela daļa, pārējais ir ideju radīšanai.

H.Gūtmane: Vai tas tiks izdots grāmatiņā? Vadlīnijas, kuras katrs attīstītājs varēs turēt uz galda? Pagājušo reizi publiskā ārtelpa bija jautājums – tas ir unikāli, ka tas tik sīki izstrādāts. Kanāls – fantastiska ideja. Kā nodrošināsiet šīs struktūra izveidi?

A.Kušķis: tas ir jau ietverts revitalizācijas 1.kārtā – veidojam pirmo sistēmu ielu sarkanajās līnijās. Kanāli ieies parku zonā, kas ir pašvaldību zeme. Uzkrāšanas baseins būs pašvaldības zemē. Pirmo sistēmu izbūvēsim par saviem līdzekļiem.

H.Gūtmane: Autostāvvietā – kā terase. Ieteikums – ka ielu telpā tiek veidots no pazemes sienām – to veidot terases formās. Vai tas ir risināts?

L.Čače: Jābūt publiskām funkcijām, nedrīkst būt stāvvietas.

V.Valgums: Vai ir kāda ilustrācija par zemes gabala robežām? Kā to apbūvi varēs realizēt?

L.Čače: Jā ir. Tās ir fantastiskas. Šī ir hipotētiskā apbūve, jo mēs tiešām nevaram paredzēt. Mēs nosakām apbūves parametrus. Iespējams daudziem vajadzēs konsolidēt zemes gabalus. Jo tie sadalīti dažbrīd joslās.

S.Ņikiforovs: Mēs zinām, ka pieņemti Ēku apsaimniekošanas likuma grozījumi, kas nosaka, ka dzīvojamās ēkas var izvietot tikai vienu ēku uz viena zemes gabala. Tas izsaucis neviennozīmīgu reakciju. Mēs neskriesim lokālplānojumā pa priekšu. Konkrētu zemes gabalu dalījums – tas ir attīstītāju rokās, no kuriem tikai daļa ir normāli ar spēju kaut ko darīt. Tagad nevar to visu savākt.

L.Čače: Dalījums ir reālistisks. Tas kas kvartālā iekšā ir dažādi, pašvaldības zemes gabali ir konkrēti.

J.Krastiņš: Salīdzinājumā ar to, kas jau reiz apspriests, noteikti pamanāmi uzlabojumi. Bet ir vietas, kuras vēl ir brīvi risināmas. Žēl, ka neredzam pilsētvidi kā tādu, kurā noteiktu būvapjomus. Mēs redzam tikai klucīšus. Tā neveidojas pilsētvide, jo cilvēkam jājut sevi determinētam vidē. Mums ir jau vēsture zināma – tikai vizuāli noslēgta telpa rada emocionālu komfortu cilvēkam. Lielas telpas atbaida cilvēkus. Upīša pasāža ir – tā ir nedaudz pagriezta. Zviedrijā to visi zina. Tāda sajūta, ka elementārie telpas veidošanas principi pazuduši. Šķiet, ka izprojektēts, kur augstāks zemāks koks, un tad skatīsies, kā blakus piebūvēt ēkas. Beidzot tiek piedāvāts kaut kas telpisks, vienīgais reālais, kas ilgā laika posmā tiek piedāvāts. Detālidejas – tik garlaicīgi atbaidošu neesmu redzējis.

A.Kušķis: Tas tikai ilustrē apbūves kopējo masu, šīs būvlaiides.

J.Krastiņš: Jāpieņem beidzot noteikumi, ar kuriem saskaņā veidot vidi. Mums ir otrādi, ka noteikumi ir papildinājums projektam. Parasti projektu vajadzētu veidot pēc noteikumiem.

V.Šlars: Pasniegt kā ideju, ka apbūve pāriet no zemākas uz augstāku – ir vesela virkne konkursu, kaut kādās stadijās saskaņoti projekti.

G.Princis: Kāda ir vīzija sabiedriskā transporta savienojumu attīstībā, kā savienojas Skanstes koncertzāle un konferenču centrs un Rail Baltica? Kādā veidā un cik ērti tas būs?

E.Daniševskis: Tiek atstāta iekšā dzelzceļa vīzija kā varbūtība. Rail Baltica projektē un izsludinās konkursu. No Rīgas Centrālās Dzelzceļa stacijas – kā varbūtība šatls šaurajās slīdēs. Tas vēl netiks sagatavots, tikai rezervēta vieta. Tā, ka cilvēki izkāps un kāps iekšā taksometrā vai maršruta taksometrā, vai sabiedriskajā transportā un dosies uz Skansti. Līdz šim nav izdevies iedzīvināt šķērsojumus, lai tajos būtu pasažieri, 1.trolejbusam nav pasažieru. Nav aprēķina, vai Skanste radīs pieprasījumu. Pagaidām nav potenciāla.

V.Valgums: Vai autori ir apmierināti, pilnībā?

L.Čače: Jo tālāk, jo labāk.

V.Šlars: Dzelzceļam no vienas puses pieskaras koridors, no otras puses iekšējais aplis. Vai ir risinājumi, kas savienos?

A.Kušķis: Tad būs tad, ja būs Ziemeļu šķērsojums. Ziemeļu koridoram abās pusēs ir parki.

M.Straume: Jautājums par ceļiem. Katru dienu braucot par Kr.Barona ielu, man ir slikta pieredze. Nav sakārtota transportu sadzīvošana. Mums ir jāizvērtē 11 posmi ielai, sākot no projekta izstrādes. To kontrolēs Valsts kanceleja, Ekonomikas ministrija. Ļoti būtiski, lai Skanstē visi cilvēki labi justos, lai visi kustības maģistrāles, ceļi būtu nodefinēti, lai nerastos problēmas ekspluatācijā.

R.Bula: Es atradu ļoti jauku teikumu – par kodolu, ka telpiski apsverama ideja veidot vērienīgu publisko iekštelpu kompleksu abpus Skanstes ielai ar savienojumu virs tās. Burvīgi, bet jārunā arī par ārtelpu. Vajadzētu kādu pētījumu – pilsēt būvniecisku vīziju par kompleksu apkāmes kodola apbūves un publiskās ārtelpas telpiskās struktūras risinājumu.

pakāpi, lai noteiktu, kā viens otram pāriet, kā tas funkcionē. To varbūt vajadzētu iestrādāt.

L.Čače: Diez vai lokālplānojumā mēs noteiksim prasību, tas būtu labs risinājums

R.Bula: Vērtējumā par pirmo redakciju mēs rakstījām, ka būtu rīkojams atklāts arhitektūras vīziju konkurss šai vietai, ietverot arī konferenču centru. Noteikumos jāatrunā šāda konkursa nepieciešamība. Tas atvieglotu noteikumu formulējumu katra atsevišķa objekta izbūvei.

J.Dripe: Paldies par apbūves augstuma raksturojumu, ja jums izdotos tur ieviest kaut kādu kārtību, neraugoties uz paustajām bažām, tur tomēr ir jūtami uzlabojumi. Dažus gadus atpakaļ mēs ar tām teritorijām cīnījāmies, daudz diskutējām. Otra lieta par Stabu ielu, kas pārvēršas, kas ir garākā ass Rīgas centrā bez pagriezieniem. Tā nedaudz izšķīst tajā beigu galā. Ar jaunās “AB LV” bankas būvniecību tas akcents paliek, bet tajā jūsu shēmā – varbūt labāk akcentēt. Nepiekrītu tiem izteicieniem, ar kuriem prof. Krastiņš mūs pagodināja. Arī tad, ja jūs radāt hipotētisku apbūvi atsevišķos kvartālos maksimāli Skanstes robežās saprotami kompozicionāli, jo tam ir kāds nospiedums, ko attīstītāji darīs nākotnē. Arī par visām asīm un pagriezieniem un iekšējiem ceļiem. Tur ir kaut kāda jēga. Protams, ka Ganības un viss – mazliet tomēr ir sarežģītība. Kaut kā lai nenojūk tajā piedāvājuma daudzumā. Un tad mazdārziņu kā akcentu. Varbūt to shēmu vajag tīrāku un saprotamāku, lai teritorija sakārtojās. Rail Baltica un tramvaja līnija atnāks laikam vienlaicīgi.

J.Lejnieks: Nav liela nozīme, kā tie augstumi izvietojas. Mēs zinām, ka ir pilsētas, kuru ainavā pa labi, pa kreisi augstumi ir svarīgi. Te ir tas jautājums, ko Viktors pacēla, zemes īpašuma tiesības un kādā veidā varēs implementēt tos jaunus ainavu piedāvājumus. Jo tas ir svarīgākais visā šajā projektā. Augstumi – vai 15 vai kāds iemarķējis 10, tam nav liela nozīmē.

V.Šlars: Viens par tām pļavām un koku krāsām, un tamlīdzīgi, kuru nezinot, nemaz tā nav iespējams nolasīt. Vienkārši mugurkauls ar augstumiem un principiem – tas ir baigi labi. Otrs man gribētos novēlēt ielikt to, kas šobrīd ir zināms no izveidotiem projektiem – lai būtu reāla augstuma bilde. Jo izskatās daudz labāk, kā kādreiz pilsētas izstrādātā bilde. Bet neatbilst tam, ko paredzēts būvēt. Tas arī saistīts ar zemes gabaliem un iespēju, ko tādu izveidot. Kaut kādas vides radīšanas principi, lieki ir salikt kaut kādus mehāniskus apjomus, nerēķinoties ne ar insolācijām, ne ar ko citu. Vajadzētu kaut ko tādu vēl papildus. Tiklīdz notiek pasākums Arēnā, pa Skanstes apkaimi nav iespējams izbraukt nekur, tāpēc vajadzētu pārdomāti izstrādātu ielu tīklu.

H.Gūtmane: Man ir ļoti pozitīvs komentārs, runājot par publisko ārtelpu – tas patiešām ir unikāls notikums. Viens jautājums, kā jūs nodrošināsi instrumentus, lai to izpildītu un vienlaicīgi padarīsi projektētājiem dzīvi ne tik sarežģītu? Jo tas gadījums, kuru visi piemin par telpām – tā ir identitātes piešķiršana – Ganības, Pļavas – tas ir lai rosinātu projektētāju domas, bet nekādā gadījumā nedrīkst būt saistošs, jo telpā tas nenolasās pilnīgi nekādi. Tik ļoti blīva apbūve un parki un kanāli un vēl kaut kas. Tas ir par daudz, bet kā informācija, iedvesmas avots projektētājiem – tas varētu būt. Gribētu pievienoties Regīnai, būtu ļoti jauki, jo, skatoties uz to modeli, pietrūkst ļoti svarīgu telpu vai publisko telpu, lai redzama ass, transporta artērija, kura kosmētiski ar zaļām lietām padarīta skaistāka. Padomāšana par mūsu sistēmu varētu palīdzēt, ja analizētu šā vai tā gājēju plūsmu un domātu par ielu šķērsojumiem. Šobrīd redzu ielas kosmētisko daļu, remontus plānu līmenī. Ieteiktu paskatīties apkārt ārpus muzeja – varbūt viņi ir jāiezmē ar ielām, kas ir brīva tipa plānojuma. Viena lieta, ka tur ir iela un intensīvi noslogota iela, otra lieta ir cilvēki, gājēji, kuri tur uzturas, izmanto, viņa būs ļoti intensīva. Ja labi strādās muzejs, tas būs ļoti intensīvs. Un jāpaskatās, vai ielas ir jāpārprojektē. Un tad ieteikums – lūdzu, izdodiet grāmatiņu, lai visi zina, kas ir apbūves noteikumi, visas vīzijas ar sortimentu vai bez. Izdodiet skaistā grāmatiņā, iedodiet katram attīstītājam. Tad būs skaidrība, ko stingri ievērojam, kas ir vīzija. Lai zina, ka grāmatiņa nāk no pilsētas un visiem būs vieglāk strādāt. Ir vajadzīgas vadlīnijas. Profesionāli izdotas grāmatiņā, kas nāk no pilsētas.

R.Bula: Par iekšējo loku. Visi runājām pagājušo reizi, ka tas varētu būt enkurobjekts vispār apkaimes attīstībai kopumā. Patreiz pirmajā kārtā ietverta tikai daļa.

V.Valgums: Progress ir konstatēts. Varam runāt par plusiem un mīnusiem, jo katrs saprot - implementācijas jautājumus. Un gribētos gan lielāku, tomēr pieturēšanos pie realitātes, ar zemes gabaliem, jo tas jau ir tas realizācijas jautājums – kā tad plānojas. Vai pēc lokālpilnojumā paredzēts detālpilnojumā? Pēc zemes pārdalīšanām? Bet, ja pēc lokālpilnojumā nebūs, tad man grūti iedomāties kādā veidā attīstība darbosies. Šajā situācijā realizēsies tas, ko mēs iedomājamies. Jautājums, vai lokālpilnojumā parādās jau kaut kāda reāla apbūve? Bet ir iespēja parādīt arī nosacītāk. Tas arī būtu šobrīd vislabākais veids. Attiecībā uz lokālmantojumu – stāsts ir ļoti jauks, bet skaidrs, ka to iepīt saistošos noteikumos galīgi nevarēsim, obligātās prasības no tā neizriet. Stāsts ir jauks, patīkami klausīties, bet bailes – ka Skanstes ielu uzskatām par lielāko publiskās ārtelpas objektu. Bet tas jau nerodas tikai no tā, kā organizējam kustību, ainavu arhitektūru, bet kāda raksturu un ko plānosim apbūvē. Kur garantija, ka nepaliek kā Dzelzavas iela Pruvciemā. Divas joslas - un? Sarkanie ozoli – būs, nebūs. Trūkst kaut kāda novitāte. Varam parādīt bildes, bet man nav pārliecības, ka būs tā ass un josla. Praktiski tā ir jau izbūvēta. Sastādīsim tā, ka transports būs vēl noslogotāks. Ir redzēts, ka tramvajs ir nodalīts no maģistrāles, iet jau tuvāk dzīvojamai teritorijai. Te ir tradicionāli sarkanās līnijas, tradicionālie risinājumi, ar būvlaidēm.

Kopsavilkums

G.Princis: Kopumā ir redzams progress no 2015. gada jautājumos, par kuriem diskutējām arī kolēģijas ietvaros. Apbūves struktūra kļūst no plānojuma vīzijas aspekta harmoniskāka. Redzams, ka attiecībā uz nejausībām, kas bijušas vēsturiski pieļautas augstbūvju izvietojumā, ir panākts zināms progress un pozitīva virzība. Tas kopumā ir apsveicami.

Attīstības pirmā kārtā tiek vizualizēta un tas noved pie nākamajiem jautājumiem – kāda ir to detalizācija un ko rādīt, ko nerādīt, kas ir varbūtība un kas realitāte? Turpmāk vēl jāpilnveido

tradīcija un prakse lielākās teritorijas apspriest iespējamās apbūves pirmās kārtas vīziju līmenī, tomēr skaidrs arī, ka realitātē esošām ēkām jābūt attiecīgi vizualizētām, lai arī plašāka sabiedrība var seko līdzi attīstības vīzijai.

Ir paveikts vērā ņemams darbs publiskās ārtelpas sadaļā, kura ir ļoti detalizēta. Zinot centību un aizrautību plānotāju pusē, te tomēr ir svarīgi atrast līdzsvaru starp to, kas paliks saistošs attīstītājiem un kas paliks kā vīzija un, palīdzēs iztēloties nāktones iespējas projektu izstrādes gaitā.

Lokālpilnvarotajam ir jādod skaidra atbilde un risinājumi uz sekojošiem jautājumiem – ja notiek starptautiskais konferenču centrs Skanstē un Rail Baltica, kas ir ticams scenārijs, kāds transports ātri nogādās mūsu un starptautiskos darījumu cilvēkus, māksliniekus, kultūras cienītājus un uzņēmējus uz un no šiem objektiem? Tā ir viena no vīzijām, kas tiek piedāvāta īstenot Skanstē lai Rīga parādītos uz starptautiskās kartes kā starptautiski konkurētspējīga aktivitāšu zona. Un otrs – pārvaldība – kā visa šī apjomīgā attīstības teritorija īstenosies turpmāko ~20 gadu garumā, lai pakāpeniski bet mērķtiecīgi panāktu pilsētvides kvalitāti? Mēs varam redzēt, kā teritorija ir attīstījusies līdz šodienai – droši vien to vajadzētu darīt labāk. Pārvaldība ir interešu un kompetences centrs, kurā vieno attīstītāju rīdzinieku un plānojuma autoru vīzijas, un ikdienas darbā efektīvi risina kopīgos jautājumus, panākot pēc iespējas lielāku investīciju atdevi gan risinājumu, gan vides kvalitātes ziņā. Plānojuma pārvaldība ir tas, ko pēc apstiprināšanas uzreiz vajadzētu īstenot. Ja pilsētas arhitekta birojs vai kolēģija varētu būt šīs pārvaldības sastāvdaļa mēs esam gatavi to atbalstīt.

Lokālpilnvarotajam būtu arī uz šiem jautājumiem jāsniedz samērā skaidras atbildes.

Sēde tiek slēgta: plkst.14.00

Sēdes vadītājs: G.Princis _____

Sēdi protokolē: A.Lūse _____

Kolēģijas locekļi:

J.Krastiņš _____

J.Dripe _____

H.Gūtmane _____

M.Straume _____

V.Šlars _____

V.Valgums _____