




Pašvaldības aģentūra
RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA BIROJS

Reģistrācijas Nr. 90011524360, Dzirnavu iela 60A-21, Rīga, LV-1050,
tālrunis 67105941, fakss 67105998, e-pasts: rpab@riga.lv

RĪGAS PILSĒTAS ARHITEKTA KOLĒGIJAS

SĒDES PROTOKOLS Nr. 2 (99)

2018.gada 9.oktobrī

Sēde tiek atklāta: plkst.14.30

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

Sēdi protokolē: P. Jansone

Sēdē piedalās kolēģijas locekļi: V. Valgums, A. Kronbergs, J. Dripe, J. Dambis, I. Purmale, V. Brūzis, I. Rukšāne, H. Gūtmane, J. Krastiņš, V. Briedis.

Sēdē nepiedalās kolēģijas locekļi: E. Bērziņš, G. Grikmane, M. Straume, I. Leikums, A. Pauniņš, T. Kokins, V. Šlars, E. Neilands.

Sēdē piedalās: G. Princis, Z. Treimane, R. Saulītis (SIA "ARHIS Arhitekti"), K. Casno (SIA "Grupa 93"), I. Vatoļins (Novaja gazeta – Baltija), Z. Zandersons (SIA "PN Project"), E. Daniševskis (SIA "E. Daniševska birojs"), G. Bernotas (SIA "PN Project"), K. Karzubova (LETA), M. Glumane (Dienas Bizness), P. Jansone (Building Design&Construction Council).

Darba kārtībā:

1. Detālplānojums teritorijai Balasta dambī 2, Rīgā (pasūtītājs: SIA "PN Project", detālplānojuma autors: SIA "Grupa 93", konceptuālās skices autors: SIA "ARHIS arhitekti".

Diskusijā piedalās: G. Princis, G. Bernotas, J. Dripe, V. Valgums, J. Krastiņš, I. Rukšāne, H. Gūtmane, I. Purmale, J. Dambis, A. Kronbergs, R. Saulītis, K. Casno, Z. Zandersons.

G. Princis: Labdien, kolēģi! Šodien dienas kārtībā mums ir pilsētai nozīmīgs projekts, par kura attīstību vairums no klātesošajiem ir domājuši jau kādu laiku, desmit, padsmīt gadus.

Pašreiz ir pienācis brīdis, kad projekts jeb šīs vietas attīstība ir nonākusi līdz tam, ka ir reāls pasūtītājs un investors. Faktiski, šīs iniciatīvas rezultātā ir radīta koncepcija un vīzija, paralēli izstrādājot detālplānojumu. Tāpēc likās, ka būtu īstais brīdi sanākt kopā un šo attīstības ieceri apspriest. Šodien klāt mums ir arī pasūtītājs SIA “PN Project” un projekta izstrādātājs Andris Kronbergs un SIA “ARHIS arhitekti”, kā arī detālplānojuma izstrādātāji SIA “Grupa 93”. Diskusijas rezultātā mēģināsim apkopot jūsu kritiku un ieteikumus gan detālplānojumam, gan attīstības koncepcijai. Pirms pievērsties prezentācijai, gribētu dot vārdu pasūtītāja pārstāvim. Vai varētu lūdzu iepazīstināt ar sevi [*vēršas pie Pasūtītāja*] un atklāt jūsu nolūkus attiecībā uz projektu?

G. Bernotas: Paldies par ievadvārdiem! Esam ļoti priecīgi par tik, kuplo klātesošo skaitu, jo šodien mēs prezentējam savu projektu un tā ir mūsu pārliecība, ka šis projekts kļūs par ļoti ievērojamu pagrieziena punktu gan mūsu uzņēmuma, gan pilsētas attīstībā. Ļoti īss apraksts par mums. Daudzi cilvēki nezina, bet patiesībā esam Lords LB Asset Management, nevis SIA “PN Project”. Esam investīciju uzņēmums, kas ir izveidots 2008. gadā un bāzēts Lietuvā. Uz šodien mums ir 14 investīciju fondi, kuru aktīvu kopējā vērtība ir 390 000 000 EUR, tāpēc Preses nams ir tikai daļa no mūsu portfolio Baltijas valstīs un Polijā. Savā darbībā mēs piemērojam visaugstākos atbilstības standartus, mūs cieši pārrauga Lietuvas Banka, kā arī atbildīgās institūcijas, kas apkaro naudas atmazgāšanas shēmas, visi mūsu maksājumi tiek auditēti un uzraudzīti, un mūsu grāmatvedību nodrošina tikai kompānijas ar izcilāko apkalpošanu un reputāciju. Tāpēc varu ar pārliecību apgalvot, ka mums ir tiešām izveidojusies ļoti spēcīga komanda, kas spēj nodrošināt izcilu servisu it visur, kur vien strādājam. To apliecina arī mūsu 5 objekti Latvijā – 4 tirdzniecības centri un 1 loģistikas centrs. Preses nams atrodas ļoti delikātā un iecienītā vietā, tāpēc šeit ir iespējams realizēt tikai labāko no risinājumiem. Šim mērķim, esam savākuši ļoti spēcīgu komandu: man pa kreisi sēž Andris Kronbergs, kas ir atbildīgs par projekta konceptu, tāpat esam piesaistījuši 2 ārzemju arhitektu uzņēmumus no Dānijas un Vācijas; detālplānojuma izstrādei – uzņēmumu SIA “Grupa 93”. Tāpēc ticam, ka ar šiem uzņēmumiem, mēs varam droši doties nākotnē un uzbūvēt iespaidīgu kompleksu tagadējā Preses nama teritorijā. Tagad es vēlētos dot vārdu Andrim.

A. Kronbergs: Vai varu pāriet uz latviešu valodu?

G. Princis: Paldies, par sniegto pārskatu. Domāju, ka mums šeit diskusijas rezultātā ir iespēja, lai darītu vislabāko gan attīstības projektam, gan pilsētai. Andri, lūdzu!

A. Kronbergs: Paldies par iespēju! Tātad kā jau pasūtītājs teica, mēs esam stadijā, kad, šķiet, ir nostabilizēti pamatprincipi. Varbūt vēl nav gluži izstrādāta arhitektūra, bet ir definēti pamatprincipi un ir sasniegta konceptuālā stadija, uz kuras pamata izstrādāts detālplānojums. Jūs redzēsiet vēlāk, kāds ir iemesls, kāpēc tas tiek darīts. Pa šo laiku ir veikta arī transporta

analīze un prognozes, kuras izstrādājis E. Daniševska birojs, kā arī vēl dažādi pētījumi par esošo ēkas stāvokli. Labā ziņa mums visiem ir tā, ka šis attīstītājs nav iecerējis Preses nama ēkas nojaukšanu, kā tas bija paredzēts dažādos iepriekšējos konceptos. Atgādināšu, kad bija citi īpašnieki, dominējošā ideja bija tā, ka viss tiks jaukts nost un būvēts pilnīgi jauns komplekss no 11 ēkām. Mums bija arī tā laime šos konceptus toreiz izstrādāt. Bet tagad tā jau ir pagātne. Jaunais koncepts ir daudz, teiksim, humānāks, jo kvadrātmētru skaits ir daudz mazāks. Es ieiešu nedaudz atpakaļ vēsturē: droši vien daudzi no jums zina, ka atsevišķi koncepti iepriekšējos laikos mums ir iezīmējuši dažādus telpiskus akcentus Daugavas kreisajā krastā. Un mēs zinām robežas, kas ietekmē mūsu attīstību pilsētā, kur ir aizsardzības zonas un pieminekļu zonas, kā arī daži jauni objekti, kas veidoti vīzijas projektam, kur tika studētas iespējas kreisā krasta attīstībai, puspraktiskā un teorētiskā veidā apspriežot nākotnes vīzijas, jo kreisais krasts ir zona, kur attīstības ir vairāk iespējamās nekā centrā un viņa tiešā tuvumā. Šī te vēsture parāda, ka jau toreiz vienā no jaunajiem komerciālajiem biznesa centriem, iepretim Vecrīgai, Ķīpsalas dienvidu galā, tika iezīmēta samērā blīva apbūve. Tie, kas par to interesējās, zina, ka ziņas par augstbūvju grupu šajās vietās ir samērā vecas, no pagājušā gadsimta 60. gadiem, vai pat ātrāk, tāpēc viņām jau ir 60-80 gadi. Toreiz mēs bijām uzzīmējuši kopīgu siluetu, lai pārliecinātos, cik liela ietekme būs šim jaunajam kvartālam uz pilsētas centru un viņa siluetu. Kopējais konsensus bija tāds, ka apmēram tas varēja tādā būt, un zināmā mērā to ir iespējams saskaņot ar UNESCO. Mēs runājam par daudzfunkcionālu zonu, kur var redzēt sabiedriskās un komerciālās iestādes, universitātes. Tāpat jau tajā laikā bija idejas par sabiedriskā transporta attīstību kreisajā krastā un Ķīpsalas iesaistīšanu pilsētas tramvaja sistēmā. Jāsaka, tās joprojām ir dzīva un, šķiet, pārredzamā vai nepārredzamā nākotnē, tā būs realitāte, jo studentu pilsēta attīstās, tāpat kā attīstās kreisais krasts. Arī mēs šodien esam ņēmuši vērā tādu iespēju un to paredzējuši. Šis bija tā laika plāns, kurš ir iezīmēts Rīgas vēsturiskā centra plānā un nekādas atšķirības no tā nav – mēs sekojam plānam. Apkārtnē ir šādi un tādi interesanti projekti, kas būvējās un kas neapšaubāmi šo teritoriju ietekmēs – dos kādu krāsu vai arī kalpos kā fons pašreizējai attīstībai. Mēs redzam, ka ir arī paredzētas dažas biroja ēkas un dzīvojamās ēkas. Mēs domājam, ka arī ūdensmalas iegūs kaut kādu attīstību utt. Tātad kaut kas ap šo teritoriju notiek un droši vien arī notiks, jo tā ir, kā mēdz teikt, pilsētas šokolādes kūkas puse un visiem būs interesanti ātrāk vai vēlāk ar to nodarboties. Esam sākuši strādāt pie koncepcijas un jau pašā sākotnējā stadijā domājam, ko mums ir svarīgi sasniegt. Likās, ka šajā kompleksā ir nepieciešams izveidot ieejas laukumu, lai viņam būtu viena svarīga vieta, kur komplekss sākas un, kur mēs no pilsētas puses, no sabiedriskā transporta puses varam iegūt kādu sākumpunktu. Ja mēs ilustrējam, kas ir mūsu mērķi, domājam, ka ļoti svarīgi bija izveidot arī jaunu Valdemāra ielas fasādi. Toreiz rādījām

klientam, ka šī zona ir svarīga un ir jādomā par jaunu objektu. Mēs toreiz domājām, ka iela, kas ir apkārt ēkai, jāveido kā videi draudzīga un, kas būtu dalītas funkcionalitātes zona, respektīvi, kur starp mašīnām, cilvēkiem un zaļumiem pastāvētu zināms līdzsvars, jo tā nav nekāda tranzīta iela, tā ir iekšējā sabiedriskā zona. Tas joprojām ir mūsu mērķis. Tāpat mēs uzskatām, ka ūdensmala gar Zunda kanālu būs viena ļoti svarīga un attīstāma teritorija – ar laivām, krastmalām, piestātnēm utt. Par cik ēka jaunā koncepta ietvaros nav paredzēta nojaukšanai, tipogrāfijas daļu bija doma izmantot nākotnē. Toreiz mēs uzlikām dažus piemērus, kā automobiļu novietņu fasādes varētu izskatīties kā arhitektūras risinājums, nevis vienkārši kaste. Pats galvenais, ko likām priekšā klientam bija tas, ka šī ēka var iegūt pavisam citu izmantošanas veidu, kļūstot multifunkcionāla, un viņas jumts, kurš ir pietiekami liela izmēra, varētu kļūt par lietojamu parku, zaļu teritoriju, sporta zonu, vai ko tamlīdzīgu. Tas bija tas sākums, mēs klientu iepazīstinājām ar savām domām un savām idejām par to, kā šī ēka varētu attīstīties, jo viņas saglabāšana likās ļoti pareiza. Un tad radās nākamais jautājums, jo dažas atšķirības no pašreizējā plāna tomēr pastāv, galvenās no kurām – sarkanās līnijas divās vietās šķērsoja esošo ēkas būvapjomu. Tas ir tāpēc, ka toreiz bija paredzēts, ka māja tiks nojaukta un tās vietā būs tukša vieta. Līdz ar to, tieši šis apstāklis neļauj virzīties tālāk bez detālplānojuma izstrādes un sarkano līniju korekcijas. Šis ir viens no iemesliem, kāpēc mums ir jāizstrādā detālplānojums un jāpārveido šīs te līnijas jeb ielas, ar domu saglabāt ēku. Līdz ar to zaļā, multifunkcionālā zona pārvietojas apkārt ēkai. Tāpat ir piedāvātas dažādas transporta kustības – iebrauktuves ēkā, tramvaja līnija, kas joprojām, mūsdiā, ir aktuāla un transporta kustības, kas šobrīd ir, un zaļo zonu virzieni, savienojumi ar Ķīpsalu un krastmalām. Nākamais ir par to, kādi tad ir funkcionālie nodalījumi sākotnējā stadijā ir paredzēti – publiskais laukums, daudzfunkcionāla ēka, augstbūves ēka, kuru bija paredzēts pārveidot par hoteli, un vēl divi gabali nākotnes attīstībai birojiem un dzīvojamām ēkām. Šis ir sākotnējais uzstādījums, kurš transformējās kaut kādos nosacītos būvapjomos, ko realizēt 5 jeb 6 eventuālās attīstības kārtas. Jau sākotnējā stadijā mēs redzam, ka ir iespējams izveidot jaunu fasādi, ir saglabājama ēka un tās zemā daļa. Toreiz tas bija sākotnējais koncepts, kas vainagojās ar telpisku shēmu, kur vidējā daļa ir zema, ar ekspluatējamu zaļo jumtu, izveidojot perimetriālu kompozīciju ar tādu zemu vidējo daļu, kas integrējās ar Zunda kanālu, eventuāli iedomājoties, ka šeit varētu būt attīstīta krastmala un kāds tilts nākotnē. Uz šīs koncepcijas pamata, apmēram 4 mēnešus atpakaļ, mēs sākām iniciēt detālplāna izstrādi un tas tika parādīts arī Valsts Kultūras pieminekļu inspekcijai, Vēsturiskā centra padomei, būvvaldei un mēs sākām izveidot vizuālās ietekmes novērtējumu – kāda vizuālā ietekme no šādas kompozīcijas būs no ievērojama daudzuma pilsētas augstajiem punktiem. Modelējot būvapjomus, varam redzēt, kas notiek ja šie būvobjekti parādās dabā. Piemēram, no viesnīcas “Radisson Blue”,

no bibliotēkas, respektīvi, kontrole tika izdarīta no ļoti daudziem punktiem, tostarp arī no dronu skatu punktiem. Kontrole ir izdarīta un šis materiāls ir nokļuvis būvvaldē un Valsts Kultūras pieminekļu inspekcijā uz ekspertīzi un līdz šim lieli iebildumi nav bijuši. Ir pārbaudīti ļoti daudzi skatu punkti un, piemēram, no Balasta dambja var redzēt, ka nekas neietekmē vēsturiskos siluetus, no Kalnciema ielas kvartāla arī viss ir aizsegts un neko nevar redzēt. No Pils laukuma mēs neko neredzam, no Valdemāra ielas praktiski arī neko neredzam, viss ir aiz bankas ēkas aizslēpies. Arī no tālajiem skatu punktiem varat redzēt šā brīža situāciju un salīdzināt ar to, kas bija kādreiz saskaņotajā Rīgas vēsturiskā centra kreisā krasta attīstības vīzijā. Vēl ir daži tuvie skatu punkti – lai mēs varētu redzēt kāda tieši atmosfēra veidojas starp šiem būvapjomiem iekšējā laukumā. Šis materiāls ir ļoti plaši izvērsts. Secinājums ir tāds, ka, mūsaprāt, nekāda nopietnā ietekme nav novērojama – viņa ir samērā toleranta pret vēsturisko pilsētu. Nākamais jautājums ir par Balasta dambi, par detālplānojumu, ko es varbūt lūgšu Kristīne, jūs, pastāstīt.

K. Casno: Labdien! Tātad Andris visu jau pareizi izstāstīja, par to kādā veidā mēs līdz detālplānojumam esam nonākuši. Protams, pamats ir šis koncepts, bet ir jāsaprot, ka detālplānojuma vienīgais uzdevums nav pārbīdīt vienu līniju pret otru, lai būtu atbilstoši šim konkrētajam konceptam. Mūsu ieskatā detālplānojuma galvenais uzdevums ir radīt platformu, uz kuras balstoties, tālāk visām iesaistītajām pusēm vienoties. Šobrīd esam detālplānojuma izstrādes publiskās risinājumu saskaņošanas noslēguma posmā. Publiskās apspriešanas process principā ir noslēdzies, šobrīd noris saskaņošana ar pēdējām institūcijām. Jāsaka, ka Arhitektu kolēģijas atzinums ir viens no pēdējiem. Tāpat mums turpinās diskusijas ar Pilsētas attīstības departamentu par atsevišķiem jautājumiem, ko es tālāk pastāstīšu, bet kopumā no lielākās daļas institūciju mēs esam sagaidījuši pozitīvu atzinumu – gan, kas attiecas uz transporta risinājumiem, gan inženierkomunikācijām, gan vides apstākļiem. Šobrīd tieši ir pēdējais diskusijas posms par šo apbūves konceptu. Rīgas vēsturiskā centra plāna risinājumi tika izstrādāti, balstoties uz Daugavas kreisā krasta attīstības koncepcijas risinājumiem un tā laika konkrēto attīstības priekšlikumu. Šobrīd, ņemot vērā, ka Preses nama ēkas un esošo apbūvi dažādu apsvērumu dēļ izlemts saglabāt, attiecīgi šie risinājumi tiek koriģēti, bet vienlaikus detālplānojumā, protams, mums ir jānostiprina un jāsaglabā punkti, kas ir svarīgi un nozīmīgi plašākā kontekstā Sarkano līniju izmaiņas ir detālplānojuma jautājums tīri formāli ar to, ka sarkanās līnijas šajā teritorijā tiek koriģētas, precizētas un atbilstoši tiek koriģēts funkcionālā zonējuma izvietojums, bet būtiski ir tas, ka tiek saglabāts un izstrādāts šis risinājums gājēju savienojuma nodrošināšanai, kas ir iestrādāts arī kreisā krasta koncepcijā. attiecīgi nodrošinot savienojumu starp ūdensmalām un Vanšu tiltu. Attiecīgi mēs esam noteikuši publiskās ārtelpas joslu. Publiskās ārtelpas josla ir savienojums, kas ir

iekškvartāla ceļš. Publiskās ārtelpas josla, kas nav paredzēta autotransportam, bet gan kā gājēju, velobraucēju savienojums, kā dzīva teritorijas iekšējā telpa. Respektīvi, telpa kurā ir gan gājēju kustība, gan velokustība, atsevišķās vietās arī kāda funkcija (pieņemot, ka tiks attīstīta apbūve), kas iznāk uz ārtelpu – kafejnīcas, piemēram. Daļa no šīs publiskās ārtelpas sistēmas kļūst par daļu no zaļās struktūras un publiskās ārtelpas savienojums ir turpinājums vai iekļaujas savienojumos, kas jau pilsētas attīstības plānos ir paredzēti gar ūdensmalām, šajā gadījumā gar Zunda kanālmalu, Āgenskalna līča malu. Bet, ņemot vērā, ka šī teritorija ir pilsētas daļa, tad liela nozīme būs tālāk detālplānojuma īstenošanas laikā sadarbībai starp attīstītāju un pilsētu, lai šo kanālmalu arī tālāk attīstītu, labiekārtotu un integrētu kopējā pilsētas gājēju satiksmē, kas šobrīd gar šīm ūdensmalām neeksistē. Attiecībā par apbūves augstuma izvietojumu un šo telpisko konceptu. Publiskās apspriešana laikā parādījās diskusijas, jo nebija viennozīmīgs “jā” detālplānojuma risinājumiem. Bija viedoklis, ka apspriešanai nodotie sākotnēji risinājums bija gana ģeneralizēti, nevis detalizēti. Diskusiju rezultātā, publiskās apspriešanas ietvaros esam nonākuši pie vēl detalizētāka apbūves augstuma izvietojuma, kas daudz vairāk atbilst un iekļaujas pilsētas kopējā skatā. Vienlaikus jāsaprot, ka detālplānojuma risinājumi ir balstīti uz konkrēto attīstības ieceri un konceptu, bet vienlaikus mums ir jāatstāj tas līdzsvars un jāsaprot, ka dzīvē notiek tā, kā tas notiek un šodien mums ir ļoti konkrēts un redzams attīstības virziens, bet mēdz gadīties situācijas, kad plāni mainās. Tāpēc ir svarīgi, ka detālplānojumā mēs nostiprinām lietas, kas ir absolūti svarīgas un ir pamatu pamats teritorijas attīstībai, vienlaikus, ļaujot iespēju arī nākotnē pilsētai pieslēgties un rast vēl labāku risinājumu tālākajā teritorijas attīstībā. Šobrīd ir pilnīgi skaidrs par šo pirmo kvartālu, bet ir stipri mazāks redzējums, kas būtu vislabākais pēc gadiem 5-6, attīstot nākamās kārtas gan kontekstā ar to, kā pilsēta būs jau līdz šim attīstījusies, gan kontekstā ar to, kas varbūt jau apkārtējās teritorijās būs noticis. Tātad, detālplānojuma ietvaros nostiprinot tās lietas, kas ir pamatu pamats un uz kā tālāk var izstrādāt vēl labākus un detalizētākus risinājumus. Līdzīgi, diskusiju rezultātā, precizēti un detalizēti risinājumi attiecībā uz publiskās ārtelpas joslu. Detālplānojuma ietvaros ir sagatavoti dažādi iespējami risinājumi, kā šis iekškvartāla savienojums var izskatīties, gan kontekstā ar to, ka šobrīd mēs zinām, ka bez automašīnām reti, kas notiek, bet mēs zinām arī to, ka pēc gadiem šī automašīnu plūsma ievērojami būs mazāka, gan kontekstā ar pilsētas plāniem par to, kā pilsētā grib vai var ierobežot transporta iebraukšanu. Ir sagatavoti detalizēti risinājumi iekškvartāla savienojuma izskatam. Savienojums, kura profils nav kā ierasts – viens profils ielai – bet ir ļoti dažāds. Respektīvi, detālplānojums ielai dod variantus un liek lielu uzsvāru uz tālāko projektēšanas gaitu, izstrādājot projektu un rodot vislabākos iespējamus risinājumus. Līdzīgi arī attiecībā uz Zunda kanāla krastmalu, tiek nostiprināts tas, ka Zunda kanāla

krastmalai ir jābūt publiski pieejamai, viņā ir jābūt gājējiem un velobraucējiem, bet par to kādi tieši risinājumi teritorijā ir veidojami un kā tieši tie izskatīsies, tas ir tālāks projekta īstenošanas posms. Vēl jo vairāk tāpēc, ka daļa no šīs teritorijas joprojām ir pilsētas īpašumā un būs ļoti liela nozīme, kā pilsēta un attīstītājs kopā pie šīs teritorijas attīstības varēs strādāt un to realizēt. Attiecībā uz transporta infrastruktūru ir tā, ka, izvērtējot iespējamo piesaistāmo transporta plūsmu, ir veiktas transporta plūsmu izpētes un konstatēts, ka konkrētajā gadījumā teritorijas izstrādātie risinājumi iekļaujas transporta infrastruktūras būvēs, kas ir šobrīd. Vienlaikus ir iespējams arī realizēt teritorijas attīstību nākotnē, kad pilsētas attīstības plāni realizēsies attiecībā uz tramvaja līnijas izbūvi, kuru, protams, attīstītājs gribētu veicināt, jo tas ir pozitīvi ne tikai pilsētai, bet arī konkrētajai teritorijai un tās sasniedzamībai. Kāds šobrīd izskatās transporta detālplānojums teritorijas apkārtnē un kā transporta plūsmas samazinājums centrā skars detālplānojuma risinājumus, varbūt par to īsi varētu ieskicēt Elmārs.

E. Daniševskis: Izstrādājot transporta plūsmas izpētes grafiku, uzdevums bija konstatēt esošo situāciju un analizēt nākotnes situāciju transporta plūsmās gājēju un velosatiksmes, sabiedriskā transporta nodrošinājumos pēc pirmās kārtas realizācijas 2021. gadā un pēc objekta pilnās ieceres realizācijas 2030. gadā. Mēs visi labi zinām sastrēgumu uz Vanšu tilta virzienā uz centru rīta stundās, kad viss ir saspīests līdz pirmajam luksoforam. Otra galvenā rinda nāk no Uzvaras bulvāra, kur saplūst divas plūsmas – tā, kas dodas pāri Akmens tiltam un tā, kas dodas ziemeļu-dienvidu virzienā gar Daugavas kreiso krastu. Rezultātā krustojumi ir pārslogoti. Ir skaidrs, ka objekta klātbūtne palielinās transporta klātbūtni, tas ir neapšaubāmi, jo šeit ir paredzēts attīstīt stāvvietu ar 1000 vietām. Mūsu cerīgais skats nākotnē ir uz pilsētā veicamajiem pasākumiem satiksmes organizācijas uzlabošanā, transporta piekļuvei centrā ierobežošanā. Tiek pieminēts projekts, kas vieš cerības uz pozitīvu ietekmi uz satiksmi – *Rail Baltica* attīstība. Pieļāvums, ka “Lidostas Rīga” savienojums ar centrālo staciju, varētu mazināt transporta klātbūtni centrā. Tad ir projekts, kas notiek Torņkalnā. Ir plānot tunelis zem dzelzceļa, gar Latvijas Universitātes attīstībā esošo akadēmisko centru. Ar šo tuneli rēķinās akadēmiskā centra attīstība. Ir pietiekams potenciāls, lai samazinātu vajadzību braukt uz centru ar automašīnu. Protams, kardinālākais risinājums ir maksas iebraukšanas ieviešana centrā. Tas nav nekas jauns – mēs nezinām, kad tas realizēsies, bet virzība uz to ir uzņemta. Tās ir lietas, kas 2030. gadā kopumā var mazināt transporta noslodzi uz Vanšu tiltu, pilsētas centru kopumā par 17-30%, salīdzinot ar tas, ko notiek šobrīd.

G. Princis: Tik tālu par detālplānojuma pamatojumu un saturu.

A. Kronbergs: Tālāk mēs runāsim par pirmo fāzi, jo kā jau tika teikts, projektēta tiek tikai projekta pirmā fāze, kas būtībā sastāv no Preses nama zemās un augstās daļas. Punkti, par kuriem vēlētos atsevišķi ieskicēt. Pirmais, ir ieejas laukums. Vēsturiskās bildes parāda, ka

Ķīpsala, kā to jau daudzi zina, laika gaitā ir bijusi ļoti mainīga. Notikumi, kas, notikuši tās zonā, ir ārkārtīgi dažādi – gan kuģošanas, gan jahtošanas, gan tirgošanās lietas. Viss ir noticis ļoti dažādi un neapšaubāmi arī Preses namam ir sava vēsture un, kā zināms, diezgan interesanta māja ar no slīdošajiem veidņiem veidotu kodolu, kas zināmā mērā arī ir bijis vēsturisks notikums. Mājai ir vēsture, tāpēc tas ir patīkami, ka pasūtītājs māju negrib nojaukt, bet gan saglabāt kaut kādā veidolā vismaz proporciju un kaut kādu atmiņu par to, kas tur ir bijis. Vienā veidā, viņš ir licis mums padomāt arī dažus jēdzienus. Piemēram, par to, kāds iesaists ir no dažādām funkcionalitātēm – drukāšanu kaut vai, kas ir dinamiska rīcība. Tāpat arī ūdens, kas vienmēr ir bijis klātesošs. Respektīvi, doma ir tāda, ka atsevišķus motīvus mēs mēģināsim pielietot laukumā izveidē. Ir doma, ka lietosim varbūt spīdīgas zonas, kur būs ūdens, vēl kāds labiekārtojums un elementi, kas reflektēs uz vēsturisko daļu, kas teritorijā ir bijusi. Pagaidām gan tas ir tikai idejas līmenī un tā ir tikai koncepta stadija. Mēs meklējam pamatojumus. Otra zona ir pietiekami svarīgs elements, kam jābūt nevis tikai ielai, bet pietiekami zaļai, ar pietiekami daudziem elementiem, zaļumiem, mašīnu vietām un, iespējams, arī virsūdens elementiem. Mēs to piedāvājam, domājam un ceram, ka tas tiks ieviests. Mēs runājam par tādu īsto dalīto teritorijas zonu, kur ir automobiļi, cilvēki, zaļumi, dažādi labiekārtojuma elementi utt. Vēl viena zona, kas nākotnē būs svarīga, tā ir jaunā zona pie viesnīcas priekšlaukuma, iespējams, arī tā būs dalītas funkcionalitātes zona, kur visas daļas, t.s. tramvajs kādreiz nākotnē ies cauri un būs pietiekami integrēts un vienojošs kopā ar šo priekšlaukumu. Mēs domājam, ka to ir iespējams izveidot, ka te būtu gan autobusa piebraukšanas, gan taksometra vietas, gan privātās vietas utt. Ieejas viesnīcā tiks veidotas no diviem stūriem. Ieskicēšu, kādas tad ir ieceres saistībā ar zemo daļu – daudzfunkcionālo ēku, kas saucās *Multifunctional building*, kur viena daļa būs no ēkas starp jauno daļu un saglabājamo daļu, būs tāda, kā iekšējā iela – pasāža –, kas no laukuma aizvedīs otru galu, kur nākotnē būs vēl viena ēka, kas būs iekšējā telpa. Ir konkrēts augstums, platums, tāpēc domājams, ka tādā virzienā tas ies – atvērtā publiskā telpa. Tāpat vajadzētu dabūt cilvēkus augšā uz jumta un lejā no jumta. Mēs esam piedāvājuši izveidot aktīvu jumta zonu, kura sasaista visus objektus kopā. Tas pašreiz ir tādā līmenī, ka jumta izmantošana būtu pilnīgi jauns pienesums Rīgas biznesa zonā gan tiem, kas tur strādā, gan cilvēkiem apkārtnē, tostarp, studentiem. Tā būtu iespēja iegūt jaunu publisko telpu, pietiekami lielā apjomā, apzaļumotu, bet tur, protams, nāksies norobežot dažādus sporta laukumus ar žogiem, bet es domāju, ka to būs iespējams izveidot kā vertikālus apzaļumojumus. Esošā ēka, kā jau tipogrāfijai veidota, ir ļoti specifiska ar daudziem līmeņiem, tāpēc mēs piedāvājam augšējo daļu uzbūvēt no jauna, tādējādi izveidojot zemo vidusdaļu kā ievērojamu automobiļu novietni. Stāvvietu laukumiem mēs nevaram izmantot 100% no normatīvajos aktos rakstītā, mēs drīkstam izmantot tikai

30%. Domājam, ka būs arī jauna fasāde tai stāvvietas daļai. Ir viens dāņu birojs, kas, izvēlēts nodarboties ar biroju māju, kas ir Valdemāra ielas pusē. Mājai, kas pašreiz ir koncepta stadijā ir saskaņota konstruktīvā shēma un principiālā plānojuma shēma – tā ir 14 stāvu ēka, kas atbilst pašreizējiem noteikumiem pilsētas plānā un detālplānā. Viesnīcas zonā apakšējās daļas esošā struktūra ir izmantota diezgan labā veidā, kur esošā zāle tiek izmantota un apkārt ātrijam tiek veidotas arī mazās konferenču zāles. Kā izrādījās, struktūra pieļauj izveidot diezgan labus viesnīcas istabu plānojumus, jo tie ir izstrādāti samērā racionāli un labi. Ātriju ir paredzēts pārveidot par iekšējo telpu. Viens no iemesliem, kāpēc ir tik daudz jādomā, kas ar to māju notiks, ir tā, ka esošā situācija saprotamu iemeslu dēļ neatbilst tām normatīvajām prasībām, kas eksistē šodien – gan siltumtehnikajā, gan konstruktīvajā aspektā. Tā, kā viņa jāpārveido būs, turklāt arī atsevišķu mezglu stāvoklis ir vērtējams kā slikts. Līdz ar to, ir izstrādāti dažādi eventuāli ēkas pārveidošanas veidi, paredzot, ka paneļus demontēt nāksies un kaut kādā līdzīgā veidā likt atpakaļ. Galvenā iezīme ir tā, ka būvprojoms paliek tajā masā tāds, kāds viņš ir. Galīgais lēmums gan vēl nav pieņemts, bet iespējas darboties ir ļoti dažādas un tā noteikti ir nākotne. Galvenā vēlme ir proporciju sistēmu puslīdz saglabāt un nodot nākotnē. Tajā pašā laikā ir jāsaprot, ka vēl notiek ēkas kultūras vērtības izvērtējums, pie tā strādā un, laikam, tūlīt jau pabeigs, Valsts Kultūras pieminekļu inspekcija. Tad mēs arī redzēsim, vai vecie paneļi jātaisa no jauna un jākrauj atpakaļ. Ja prasības nebūs tik stingras, tad droši vien būs arī citas iespējas. Apmēram šāda pašreiz ir koncepta stadija. Paldies! Ja jums ir kādi jautājumi, lūdzu!

G. Princis: Paldies par visaptverošu un detalizētu informāciju gan par procesu, gan par šīs projekta stadijas aktuālajiem risinājumiem.

V. Brūzis: Iepriekš bija redzams nedaudz cits apjoms, cits redzējums.

A. Kronbergs: Vai tu domā ielas fasādi?

V. Brūzis: Jā!

A. Kronbergs: Viņa visu laiku attīstās, bet apjomi ir tie paši.

R. Saulītis: Tas, ko mēs rādījām sākumā, tā bija tā stadija, kurā mēs taisījām to attīstības koncepciju, savukārt tagad ir konkrēti arhitekti.

A. Kronbergs: Jā, tas ir cits, jo mēs toreiz klucīšus likām, savukārt arhitekti tagad ir ielikuši tā, kā viņi to redz, pirmā kārtā.

R. Saulītis: Bija konceptuāla struktūras shēma, ka ideja par šo ēku dāņu arhitektiem ir tāda, ka pašreiz zem zemes ir 6x6 m pāļu lauks, kas ir vēl 9 pāļi zem katras kolonnas un ēka patiesībā ir uzlikta uz zemes, kura ir pilna ar pāļiem, respektīvi, struktūra ēkai ir tāda, ka 5 kolonnas un kodols, kas trāpa pa vidu sistēmai, jo pāļi nenes tik daudz cik vajadzētu 14-stāvēgai ēkai. Ēka ir kā gaisā pacelts tilts, jo balstās tikai uz dažiem punktiem.

A. Kronbergs: Diezgan komplicēti, jo 6x6m solis, zem katra kolonnas ir 9 pāļi – patiesībā visa zeme ir pilna ar betonu, kas nenes slodzi. Tāpēc ir jāatrod zemē tās brīvās vietas, kurās var *iebakstīt* tos 5 pāļus, ko nolaiž lejā līdz 22 m un tad to māju var uzstutēt, jo citādi viņa ir jāgriez ārā.

V. Valgums: Kāds ir kolonnu solis tipogrāfijā?

A. Kronbergs: 6x6 m.

V. Valgums: Kā tad tur var ielikt autostāvvietu?

R. Saulītis: Apakšā ir 6x6m, augšā ir 12x12m šobrīd, bet ievērtējot nepieciešamās slodzes, būs 6x6m.

A. Kronbergs: Jā, ievietot var diemžēl tikai 2 mašīnas.

J. Krastiņš: Tas ir labi, ka 2 mašīnas. Bet iegriezties tajos 6 metros nevar.

I. Rukšāne: Es saprotu, ka šīs ir detālplānojuma robežas, bet tad, kad notiks faktiskā projektēšana, tad taču daļa no Valdemāra ielas fasādes būs daļa no publiskās ārtelpas?

A. Kronbergs: Valdemāra ielā šobrīd tuvu ir brauktuve. Tur ir ļoti šaura vieta, tur nav nekā.

K. Casno: Labiekārtojums veidojas no mazām formām un maziem risinājumiem. Detālplānojuma risinājumi nosaka, ka gar Valdemāra ielu veidojami ielas apstādījumi.

J. Krastiņš: Ja ir autostāvvietas, tad no kuras vietas tur iebrauks automašīnas?

A. Kronbergs: No abiem galiem.

V. Valgums: Kur tie gali, es nezinu.

K. Casno: Kopīgā ielas telpa un transporta shēma paredz noteikt dzīvojamo zonu vai ātruma samazinājumu, vai citus attiecīgus risinājumus.

J. Krastiņš: Būs jaunas kvalitātes publiskā ārtelpa. Automašīnu plūsma un gājēji tiek samiksēti vienā līmenī, vienā čupā, vienā barā.

A. Kronbergs: Jautājums paliek, kā tikt galā ar krastmalu. Būtu īstais brīdis samest kauliņus kopā, jo tas prasīs lielu laiku, lai vispār iedarbinātu krastmalas attīstību. Tas varētu būt tas, ko kolēģija varētu ieteikt.

J. Dripe: Tad būtu labi tas, ka saite ar otru pusi un to, kas tagad nobeidzās ir jēgpilna, ka abas malas attīstās. Tas būtu ļoti skaisti, un Ilze varētu nodefinēt to un uzlikt attiecīgus apgrūtinājumus.

G. Princis: Precizēšu jautājumu – vai detālplānojums savu pilnvaru robežās definē turpmākās projektēšanas teritoriju tieši gar Zunda kanālu?

K. Casno: Tad, kad tiek attīstītas nākamās kārtas, tad kopā ar pilsētu ir izstrādājams vienots labiekārtojuma projekts Zunda kanāla krastmalai. Kādās formās tas būs, tas, protams, ir cits jautājums.

I. Purmale: Stāvvietas, kas ir centrā, vai tās varētu nodrošināt arī jaunajiem apjomiem?

K. Casno: Jā!

I. Purmale: Tā pirmā kārta līdz kuram gadam - 2020?

K. Casno: Tāds plāns ir.

I. Purmale: Vai tiešām uz to pirmo kārtu ir pietiekami liels autostāvvietu skaits? Būsim reāli. Es zinu, ka līdz 2030. gadam, ka puse vai vēl vairāk no tā, ko noskaitīja, nebūs. Ko darīt tanī brīdī, kad mēs konstatējam, ka viss nebūs tik labi, kā izskatās pašreiz.

E. Daniševskis: Tas, ko mēs nemaz neskaitījām prognozēs, ir tas, ka būs maksas iebraukšana centrā.

G. Princis: Ja jums to jautātu, kā jūs to vērtētu šim objektam – pozitīvi vai negatīvi?

E. Daniševskis: Centrā mašīnu viennozīmīgi ir par daudz. Veids, kā viņas samazināt ir ar stāvparku sistēmu, tā mēs viņas varam samazināt par kādiem 5%, ar Ziemeļu koridoru – vēl par kādiem 5%, attīstīt velosatiksmi, prioritātes sabiedriskajam transportam – nozīmētu samazinājumu vēl par 5%. Automobilizācijas līmeņa pieaugums gadā sastāda 4,5%. Mēs trīs gados nonāksim atpakaļ. Skaidrs, ka maksas iebraukšana centrā ir viskardinālākais, bet arī visefektīvākais līdzeklis, uzreiz samazinot mašīnu plūsmu par 20%. Bija tikšanās ar zviedru speciālistu, kurš ir strādājis pie Stokholmas un Kopenhāģenas modeļa, par maksas iebraukšanu centrā. Fakti, kas parādās uzreiz ir par 20 % auto plūsmas samazinājums un par 14% pieaugums sabiedriskā transporta izmantošanā. Tās ir diezgan fiksētas lietas, kas parādās daudzos piemēros. Līdz ar to, tas ir spēcīgākais instruments, kā ietekmēt iebraukšanu centrā. Maksas iebraukšanas ieviešana vistiešākajā veidā ietekmētu rindas rašanos uz Vanšu tilta. Kāpēc Ziemeļu koridors iedos tik mazu uzlabojumu? Transporta plūsmu modelis rāda, ka Ziemeļu koridorā būs 4000 mašīnu katrā virzienā, nesamazinoties mašīnu skaitam uz pārējiem tiltiem. Mobilitātes iespēja palielina pieprasījumu. Neapmierinātais pieprasījums šodien sastāda kādus 20%. Ja mēs noliktu blakus vēl vienu tiltu, tad 20% būtu klāt, jo gribētāju braukt ar mašīnu ir vairāk nekā viņu šobrīd brauc. Par to liecina visi spontānie stāvparki, kas eksistē, kur Pārdaugavas ieliņas ir pārpildītas ar mašīnām un cilvēki ar riteni brauc pāri tiltam vai kāpj tramvajā. Tāpēc galvenā prognoze ir tā, ka visi mazie pasākumi paši par sevi ir nu ļoti kardināli. Otrs kardinālais veids, neieviešot maksu, ir satiksmes centra pārdalīšana par labu sabiedriskajam transportam, velotransportam un gājējiem. Bet iebraukšanas maksas ieviešana nozīmē arī ilgtermiņa bīstamību – ko nozīmē ieviest iebraukšanas maksu? Tas rada aizvien vairāk izmaksu uzņēmējam, līdz ar to viņam darbinieks izmaksā pārāk dārgi, tāpēc viņš dodas ārā no apgrūtinātās zonas un tas ir process ar milzīgu inerci, ko līdz šim īsti neviens nav sociāli-ekonomiski nav izvērtējis.

V. Valgums: Man ir jautājums par kapacitāti, par rādītājiem. Vai kāds var nosaukt par ko iet runa?

- K. Casno:** Principā detālplānojums paredz, ka ir jābūt 1300 autostāvvietām, teritorija ir 6 ha.
- R. Saulītis:** 95 000 m² ir pirmās kārtas ietvaros, ieskaitot autostāvvietu, viesnīcu. Otrā kārtā ir 32 000 m²; trešā – 25 000 m²; ceturtā – 20 000 m².
- V. Valgums:** Izmantošanas veids – jauktā.
- K. Casno:** Tas tiek saglabāts. Zonējumu mēs neesam mainījuši, viņš ir tikai pieprecizēts atbilstoši sarkanajām līnijām. Sarkanās līnijas tiek precizētas detālplānojuma ietvaros. Šajā gadījumā mēs neesam mainījuši ne zonējumu, ne stāvu skaitu – viņš ir precizēts. Stāvu skaitu mēs precizējam – maksimālais saglabājās nemainīgs, mēs viņam precizējam izvietojumu.
- G. Princis:** Tagadējais risinājums ar 14 stāviem – viņš tā kā nerespektē to laukumu par kuru jūs runājat. Tas ir apzināti vai neapzināti?
- K. Casno:** Kā jau minēju, detālplānojums atspoguļo konkrēto konceptu, vienlaikus salāgojot iespējamās apbūves apjomu gan atbilstoši šim konceptam, gan domājot par nākotnes iespējām. Mēs pieņemam, ka risinājumi var būt dažādi. Šajā gadījumā bija ļoti svarīgi, kādā veidā un cik lielā apjomā šajā teritorijā tie var tikt izbūvēti. No tā izriet šis stāvu skaita izvietojums un intensitāte. Savukārt par to, kādā veidā projekts tālāk realizējas, tas jau ir projekta tālākās detalizācijas ietvaros izstrādājams, risināms un saskaņojams ar visām iesaistītajām pusēm.
- G. Princis:** Tā pirmā kārtā ir dzelzaina?
- K. Casno:** Dzelzains mūsdienu pasaulē nav nekas.
- I. Rukšāne:** Tikai tagad ieraudzīju, ka Balasta dambis gar banku, kur ir zaļais skvērs, ir vēl 4 īpašumi. No tā kaut kas ir pilsētas īpašums?
- K. Casno:** Maza daļiņa ir pilsētas īpašums, pārējais privātīpašumi.
- G. Princis:** Jautājumu sesiju slēdzot, vēlētos vērsties pie pasūtītāja. Kopsavelkot visu teikto, cik droši jūs jūtaties par projekta pirmo kārtu?
- G. Bernotas:** Mēs esam attīstītāji, un mūsu prioritāte ir apgūt tieši šādas vietas, kā arī pie šī projekta esam strādājuši 1,5 gadu, kuru laikā ir izstrādātas un pārveidotas ļoti daudzas idejas, tāpēc esam 100 % pārliecināti par šo projektu. Tāpat esam savākuši ļoti spēcīgu komandu sev apkārt un ikviens var apliecināt, ka esam sasnieguši projekta izskata un saskaņošanas finiša taisni. Detālplānojums mums ir nepieciešams, jo vēlamies uzsākt būvniecību pēc iespējas ātrāk. Tas ir vienīgais iemesls, kāpēc šeit esam tikai ar detālplānojumu, nevis jau gatavu projektu. Mēs paralēli strādājam pie projekta minimālā sastāvā, un kā jūs redzat, šis ir pirmais ieskats projekta un koncepta idejās, lai iepazīstinātu ar tām plašāku auditoriju. Bet esam 100% pārliecināti, ka ar šo projektu virzīsimies tālāk.
- G. Princis:** Un kā jūs redzat nākamo kārtu attīstību?
- G. Bernotas:** Vēlamies kārtas attīstīt secīgi, ja redzēsīm tirgus pieprasījumu pēc pirmās kārtas

rezultāta, tad pēc iespējas ātrāk turpināsim arī ar pārējām. Sākotnēji bijām domājuši izstrādāt visas kārtas paralēli, bet aplūkojot esošo pieprasījumu, nolēmām šādu ideju pagaidām atlikt. Turgus pieprasījums ir vienīgs, kas mūs attur attīstīt uzreiz arī pārējās kārtas. Tāpēc mūsu galvenais uzdevums, uz ko fokusējamies, ir detālplānojums un būvatļauja projekta pirmajai kārtai.

G. Princis: Vai jums ir ideja kompleksu pārdot?

G. Bernotas: Nē.

VIEDOKĻU SADAĻA

G. Princis: Kolēģi, pieņemu, ka kopējā bilde ir, manuprāt, pietiekami skaidra un attīstītājs ir nodemonstrējis, ka šī attīstības iecere ir nopietna. Tā, ka es teiktu, ka šis kopumā projektam veltītais laiks noteikti neies zudumā un mēs rūpēsimies par to, lai idejas, izteiktas šeit, pie galda, tiktu apkopotas, pierakstītas un nodotas attiecīgi projektētājam, pasūtītājam un institūcijām, lai turpmāk, cerams, veiksmīgi sadarbojoties, panāktu pēc iespējas labāku rezultātu. Es lūgšu Ilzi Purmali iesākt diskusijas sadaļu. Jūs droši vien esat visvairāk pētījusi detālplānojumu. Vai ir kādi apsvērumi vai ieteikumi, kas ir labi un par kuriem vēl būtu mazliet jādomā.

I. Purmale: Mani kolēģi gan ir vairāk ar šo detālplānojumu strādājuši. Bet vēlos teikt, ka esam ļoti priecīgi un gandarīti par pasūtītāja iecerēm saglabāt Preses nama apjomu. Jo šī brīža plānojums tiešām paredzēja visu nolīdzināt, jo valdīja citas ambīcijas, citi mērķi un uzstādījumi. Šobrīd ar jauno plānu mēs jau esam pie reālistiskāka scenārija un šis ir pierādījums, ka mēs esam sākuši skatīties reālistiski uz lietām un iespējām, ko varam īstenot, tāpēc mēs arī atbalstām detālplānojuma izstrādi, kas būtībā ir darīts, lai sarkanās līnijas, kas nošķeļ esošā apjoma daļu un traucē šī projekta īstenošanu, tiktu izmainītas. Mēs gan joprojām diskutējam par dažādām lietām, jo patiesībā viens no galvenajiem iebildumiem sākotnēji bija tieši par telpisko risinājumu nostiprināšanu detālplānojumā, jo plānošanas dokumentu izstrādāšanā ieguldām resursus un laiku ne tikai mēs, bet arī pasūtītājs. Manuprāt, detālplānojumam vajadzētu būt ar pienesumu, ar pievienoto vērtību, nevis tikai dēļ sarkanajām līnijām, kas šobrīd traucē. Šobrīd jau tā gradācija ir izstrādāta lielāka nekā iepriekš, jo mums teritoriālajā plānojumā bija augstumos no līdza, un uzlikt vienkārši maksimumu, kas, protams, nodrošina šo elastību, mūsaprāt, tomēr nevajadzētu. Ja mēs runājam par konkrēto ieceri – pirmās kārtas risinājumu – tad detālplānojumam vajadzētu būt tam instrumentam, kur risinājumus nostiprina gan telpiskā, gan infrastruktūras, gan publiskās

ārtelpas strukturālā līmenī. Līdz ar to, mēs arī esam par to detalizāciju un galvenās detaļu nostiprināšanu. Mums jau nevajag, lai būtu precīzi teritorija ar kaut kādiem konkrētiem kvadrātmetriem, bet konceptuāli, kur ir publiskā ārtelpa, kur ir priekšlaukums, kā tas veidojas, kāda ir struktūra utt. Detālplānojums tomēr ir tā detalizācijas pakāpe, kura ir jau ļoti tuvu būvprojektam un arī sākotnēji tika domāts, ka detālplānojumu izstrādā vienlaicīgi ar būvprojektēšanu, lai tad sabiedrība redz par ko mēs vispār runājam un spriežam, nevis skatās uz krāsainām bildēm, kas parastam cilvēkam būtībā neizsaka neko. Tās diskusijas mums vēl turpinās, bet esam aptuveni vienojušies, kā mēs tos risinājumus nostiprināsim. Par transportu runājot – mēs visi ceram, ka kaut kad visi plānotie infrastruktūras objekti tiks īstenoti, protams, mēs virzāmies uz transporta samazināšanu, jo sevišķi centrā un ap to. Iespējams, ka līdz 2030. gadam daļa, vismaz maksas iebraukšana vai citas aktivitātes, būs ieviestas, bet varbūt detālplānojumā tos scenārijus tomēr vajadzētu modelēt, piemeklējot alternatīvus risinājumus sliktākajiem scenārijiem, gadījumā, ja nekas no transporta mazināšanas pasākumiem netiks īstenots. Domājams, arī pirmajai kārtai vismaz minimālas infrastruktūras izmaiņas būs nepieciešamas un ir jāidentificē, kas būtu nepieciešams un, vai to darīs pašvaldība vai īpašnieks, kas ir jau nākamais stāsts. Bet kopumā mums iecere pat ļoti labi patīk, īpaši, telpiskais risinājums A. Kronberga izpildījumā.

G. Princis: Bet kopumā mēs redzam, ka detālplānojums un pirmās kārtas risinājums atbilst gan vēsturiskā centra plānojumam, gan tā garam. Bet ir aicinājums detalizēt to, par ko ir skaidrs, lai pēc tam darba gaitā ir mazāk šaubu un mazāk lieku kustību raitākai virzībai uz priekšu.

I. Purmale: Jā, un man ir prieks, ka vismaz kaut kas no Ķīpsalas dienvidu daļas ir sakustējies un mūsu iecere, kas ir šā brīža plānā, ir nostiprināta. Bet nu tas pienesums, ka redzot, ka tās dažas vientuļās augstbūves nebūs vientuļas, ka kopējā kompozīcija sāks nolasīties, lai mums nepārmet, ka mums tur daži *puļķi* stāv – ne tur jaunais centrs, ne tur kas...

J. Dambis: Mēs atceramies, ka 2006. gadā diezgan daudz tika diskutēts, kur ko izvietot un bija diezgan karstas sarunas ar UNESCO Pasaules mantojuma centru. Ja mēs atceramies, sākotnēji bija paredzēts diezgan liels augstbūvju apjoms, izkaisīts gan Daugavas labajā, gan kreisajā krastā. Un tad UNESCO spieda koncentrēt augstbūves tikai atsevišķās vietās, mazināt augstbūvju daudzumu un to, varbūt nemierīgo siluetu, kas bija sākotnēji uzzīmēts. Tika panākts kompromiss, un domāju, ka šī vieta ir tā, kur augstbūves jau vēsturiski ir radušās un attīstījušās un tā ir tā vieta, kur tās augstbūves koncentrēt un savukārt bremsēt citās vietās. Līdz ar to, no tā viedokļa, tas atbilst tai UNESCO Pasaules mantojuma centra izdiskutētajai pieejai, kas ir ļoti svarīga, lai mēs atkal neiekultos ilgstošās domstarpībās ar Pasaules

mantojuma centru. Runājot, par transportu, veiktā transporta analīze ļoti precīzi parāda tās bažas, ko mēs izteicām jau diezgan sen – ka jauna objekta parādīšanās rada problēmas. Protams, ja mēs attīstām tikai šajā vienā vietā, tad ar to var sadzīvot un tas atrisināsies, bet ja sabūvētu to, kas bija iecerēts, tad patiesībā transports nākotnē Rīgā nebūtu tāds. Ja mēs runājam par transportu, tad jābūt ļoti uzmanīgiem arī ar kardinālāko no risinājumiem – maksas ieviešanu. Pasaulē jau ir pieredze, kur tā rada šķēršļus – vēsturiskie centri kļūst tukši, vēsturiskās funkcijas iziet ārā, un mēs zinām diezgan daudz piemērus, ka vēsturiskām ēkām tikai pirmie stāvi tiek aizņemti un pārējais viss tiek pakļauts pat iznīcībai. Līdz ar to jābūt ļoti uzmanīgiem ar kardināliem risinājumiem. Ja mēs skatāmies uz Rīgas vēsturisko centru, piemēram, vakaros, nekas neliecina, ka centrs būtu pārslogots ar cilvēkiem. Patiesībā ir tukšums un neviena cilvēka vispār nav. Līdz ar to ir jābūt ļoti rūpīgi pārdomātam gala risinājumam. Par esošo augstbūvi un kultūrvēsturisko vērtību – galīgā jautājuma izlemšana vēl ir procesā un šīs nedēļas laikā tas notiks. Protams, ēkai ir kultūrvēsturiskā vērtība, bet ja mēs skatāmies reāli, tad saglabāšanas iespējas ...Nu nav jau jēga ēku “izgērbt” no šūnkonkrētām un tos pašus lipināt atpakaļ, turklāt tā kvalitāte – laiks ir darījis savu un ēkas eleganci atpakaļ atgūt neizdosies. Līdz ar to tas tiks ņemts vērā.

Balss no zāles: Vai galīgais lēmums vēl nav paziņots?

J. Dambis: Galīgais lēmums vēl nav paziņots, es ceru, ka tas notiks šonedēļ.

Tas, kas ir svarīgi – tā ir pilsētvides kvalitāte un iekļaušanās kopējā ainavā, kopējā siluetā un man liekas, kas piedāvātais risinājums, ko esam redzējuši ir inteligents un ar pievienoto vērtību, ar kuru viss būs kārtībā.

G. Princis: Faktiski, ja skatāmies uz to, ko mēs redzējam attiecībā uz pirmo kārtu, tad tas piedāvājums no (preses nama ēkas) vēsturiskās struktūras, saglabāt telpisko proporciju sistēmu un nodot to tālāk, būtu saprātīgs virziens.

J. Dambis: Ir ļoti svarīgi to atmiņu saglabāt, jautājums, kā to saglabāt, un būs arī ieteikums no mūsu puses, kā to paveikt. Panākt to, ka varam pilnībā saglabāt, tehniski un no finansiālā aspekta, tas nav iespējams.

J. Dripe: Paldies attīstītājiem un autoriem par prezentāciju! Man liekas, mēs visi esam bijuši klāt šim procesam o 2007. gada, paši esam veidojuši to kreiso krastu. Man ir prieks, ka tā ir attīstība, konkretizācija. Man šķiet, ka nākotnē būtu ļoti interesanti skatīties uz slīdošo fasādi, jo braucienā pa Valdemāra ielu, tuvojoties Rīgai, dinamiskā fasādes kompozīcijas uztvere būs ļoti svarīga. To izvērtēt ir liels izaicinājums, par, kuru, iespējams, vajadzētu uzkonstruēt mazu filmiņu. Mazs jautājums attīstītājam. Vai jūs varētu, lūdzu, nosaukt sabiedrības labumu no šā objekta izveides?

G. Bernotas: Zaļā jumta terase būs pieejama 24/7. Manuprāt, kad domā par labumu no objekta, pietiek atvērt *google maps* vai aizbraukt uz objekta atrašanās vietu, lai redzētu, ka tā atrodas ļoti labā un pārredzamā vietā - tai garām pabrauc katrs, kurš atbrauc uz Rīgu no lidostas, un ka ēkas konstrukcijas pēdējos 15 gadus atrodas ārkārtīgi bēdīgā stāvoklī. Patiesībā tā bija pamesta teritorija daudzu gadu garumā. Tāpēc pirmais un galvenais labums no objekta būs Zundas kanāla revitalizācija. Tāpat mēs piedāvājam izveidot multifunkcionālu, atklātu telpu sportam uz jumta, tādējādi piesaistot cilvēkus ne tikai darba laikā, kad ēku komplekss ir atvērts un, dabiski, dzīvības pilns, bet arī ārpus tā – brīvdienās un vakaros. Tas jebkurā gadījumā Rīgas iedzīvotājiem būs tikai ieguvums.

J. Dripe: Es domāju, tas arī bija mans noslēguma secinājums – jo vairāk būs reālais publiskais ieguvums, jo mēs visi būsīm pārliecinātāki par projekta pareizo virzību.

G. Princis: Vai tas risinājums ir pietiekami ambiciozs, lai mēs to varētu akceptēt un tam piekrist?

J. Dripe: Jā.

V. Valgums: Grūti kaut ko ieteikt, protams, ja salīdzina, kreiso pusi, tad man arī vīzija nebija skaidra. Nesaprotu, kāpēc tā šķērsiela tur radās, kā viņu var apgūt un reāli apbūvēt. Tas ir skaidrs, kāpēc tagad bija jāriko detālplānojums, jo to mēs ar pasūtītāju runājām arī pagājušogad, ka detālplānojums agrāk vai vēlāk ir jāizstrādā. Jāteic uzreiz, ka esmu vīlies par rezultātu, par mazajām ambīcijām. Pasūtītājs pagājušogad paziņoja, ka sāksim domāt par starptautisku konkursu. Realitāte gan izrādās ir daudz prozaiskāka, nekā biju cerējis. Ilze teica, ka ir priecīga par tādu risinājumu un vēlos pajautāt: “Andri, tu arī esi priecīgs?”.

A. Kronbergs: Tas attīstās tā, kā tas attīstās. Mēs jau neesam šeit vienīgie.

V. Valgums: Bet es jautāju par emocionālo pusi.

A. Kronbergs: Es domāju viņš attīstās tā, kā pasūtītājs to ir iecerējis.

V. Valgums: Katrā ziņā man pasūtītāja stratēģija likās ļoti piezemēta, ļoti minimālistiska, kas ir ļoti žēl.

G. Princis: Lai nepaliek nepateikts, kas, tavuprāt, būtu tas optimālais risinājums?

V. Valgums: Es nevaru saprast, ko tur var piesieties pie tās divstāvīgās rūpnieciskās daļas. Tur jau var jebkādu interjeru ar kopnēm zīmēt, bet, kas ir tā substance? Kas tur ir vērtīgs?! Un ne jau tikai vērtība, bet arī funkcionalitāte. Apkārtceļš, gājēju ceļš, kas ir iezīmēts – nu būsīm godīgi, nebūs tā publiskā telpa. Tā ir piebraukšana pie preču izkraušanas vietas un kārtējās stāvvietas. Publika kā viņa tur ieies, tā viņa tur arī izies, labākajā gadījumā pa otru galu, bet viņa tāpat tur ies uz pieturu. Kā saka *c'est la vie!*

G. Princis: Bet kā tu ieteiktu? Ko tu darītu?

V. Valgums: Es labprāt ieteiktu citu koncepciju un viss.

G. Princis: Ambiciozāku?

V. Valgums: Nu, protams!

J. Krastiņš: Uzmetot acis materiālam, kas tika izsūtīts pirms prezentācijas, jau radās nelāga nojausma, kas tikai pastiprinājās prezentācijās laikā, diemžēl ne uz to labāko pusi. Pozitīvi ir tas, ka mēs šeit, Ķīpsalā, dodamies tajā virzienā, kas jau sen bija zināms. Arī karošana ir bijusi par to, ka ne katra augstceltne šeit ir pieļaujama. Es ļoti labi atceros, ka 1960. gados Ģeļza kungs pateica, ka ir vairāk nekā skaidrs, ka kreisajā krastā nu nekādi vertikāli akcenti nedrīkst būt. Būtībā jau ir piecas augstceltnes redzamas, sestā būtu tilta masts un viņš jau iegūtu kādu telpisku piepildījumu pie šādiem augstbūvju puduriem. Jo vairāk tās apbūves tur ir, jo labāk. Viņš piepildās, intensificējās. Tikai to visu darot, mums nedrīkst nolikt primitīvā veidā katru būvi uz zemes tā, kā tas pašlaik tiek darīts. Tagadējās Swedbank ēkas gadījumā jau tika pieteikts attīstības princips, ka šeit ir jārada platforma vārda tiešā nozīmē. Tagad gribu citēt jūsu vārdus: “detālpilnojumā uzdevums ir radīt platformu”. Šīs frāzes ir jāsaprot arī burtiskā nozīmē. Platformas šeit nav. Piemēram, ANO ēku komplekss Vīnē, kurā ir četri stāvi šķietami zem zemes, bet, nē, tā publiskā telpa ir pacelta četrus stāvus virs zemes. Šeit piedāvā sestajam stāvam staigāt pa jumtu. Piedodiet, cilvēki nav kaķi, lai staigātu pa jumtiem! Neviens uz tā jumta nekāps un nevienam tur nav ko darīt. Tas vienkārši ir smieklīgi – tāda veida piedāvājums! Ir jārada publiskā telpa zem kuras ir atrisināts transports. Tas ir visā pasaulē atzīts risinājums. Turklāt viņš pat jau ir ieskicēts, bet to mēs ignorējam un liekam uz zemes klucīšus – tas nav nopietns risinājums. Vīnē, Virtšaftes universitātē ir ļoti dažādas celtnes apkārt, kur veidojas telpa, kurā cilvēkam ir patīkami uzturēties. Kur šeit ir publiskā telpa – šajā tranšejā, kurā būs automašīnas un cilvēki, konceptuāli salikti juku jukām, vēl ar kaut kādiem vides labiekārtojuma elementiem? Totāls nonsenss! Tā vispār neveido vidi. Ir jārada platforma, tad nebūs jāuzdod jautājums par to, kā tikt iekšā. Tas ir elementārs risinājums, kā šādos jautājumos parasti rīkojas. Visbeidzot, pašas ēkas. Dambja kungs ļoti mīklaini izteicās par Nacionālo kultūras mantojuma pārvaldes ziņojumu, kas tika izskatīts un par kuru sprieda daudzi un dažādi eksperti, bet tā arī neesmu dzirdējis, vai ir vispār iespējams definēt kaut kādas saglabājamās kultūrvēsturiskās vērtības. Precīza definīcija. Primitīvs risinājums, kas būtu saglabājams – nu nevar tā definēt. Šajā sakarā šī zemā daļa, tajā likt iekšā autostāvvietu ir ārkārtīgi neracionāli. Pirmkārt, vai ir ērti, ka starp 6 m ieliek divas automašīnas? Kā 6 m var iegriezt un izgriezt? Ar komforta klases automašīnu varbūt bet ar normāla izmēra auto? Ar *bīdīšanos*, kā lielākajā daļā Rīgas daudzstāvu autostāvvietās. Rezultātā apskrāpētas sienas un auto. Starp 6 m tas ir neizbēgami. 6,5 m vien ir pagrieziena

rādiuss automašīnām. Tas ir pilnīgs nonsenss šajā vietā taisīt stāvvietu. Kas te notiek? Piedāvāti 6 stāvi grandiozas auto novietnes, tātad grandioza auto piebrauktuve. Ja ir grandioza auto piebrauktuve, tad risinājums ir pilnīgi muļķīgs, pat jāsaka, absolūti, glups, kā tas tika izveidots ar pretspalvas pagriezienu pagājušajā gadā. Satiksmes negadījumi tur ir neizbēgami. Apmēram tas pats ir gaidāms šeit, ja vien to neatbrīvo no publiskās ārtelpas. Mēs runājam par publisko ārtelpu, bet tās pagaidām nav. To var atrisināt, tikai paceļoties virs esošā zemes līmeņa. Tādējādi ir iespējams izvietot arī vertikālos akcentus. Krāsu laukumīni ir totāls nonsenss. Sāksim ar Zundu, šajā vietā 13 stāvi, pēkšņi viens mazs ierobums uz 6 stāviem, un tad te uzreiz – 26 stāvi. Kāda ir tā kompozicionālā ideja? Savukārt, gar Valdemāra ielu 14 un 13 stāvi – kas tas ir par tādu skaitli? Nu kaut kur no īkšķa izzīsts. Tikpat dumji, kā visā Ķīpsalā pašlaik eksistē. Mēs jau arhitektūras fakultātē redzam, kāds ir ierakstījies 3 stāvi, vai ne? Nu tad ir jāatvirza viens, jātaisa kaut kādas neērtas un būvtehniski ļoti problemātiskas terases, lai tikai ierakstītos detālplānojuma nosacījumos. Kāds vienkārši no īkšķa izzīda tādu skaitli – ienāca prātā, ierakstīja. Bet bez jēgas, izpratnes un kaut kā tamlīdzīga. Un stādieties priekšā – braucot no centra ārā, tagad mums veidojās diezgan pievilcīgs siluets; nevis attīstīt to, bet nolikt 14-stāvēģu sienu, kas Rīgas mērogā ir augstceltne. Šajā gadījumā nolikt lineāru struktūru nozīmē izveidot absolūti klibu telpu. Protams, ka 2 stāvi nav nekas, bet Rīgas tradicionālais mērogs ir 21,3 m virs ielas līmeņa, ko mēs jūtam caur caurēm. Tagad pēkšņi mēs noliekam garu, milzīgu vienu mamuta celtni – lineāru struktūru – kaut kas absolūti nesaprotams. Tajā vietā šāds apjoms, pilnīgi nojauc visu to ideju, kas šeit notiek. Te ir vertikālu akcentu grupa – augstceltņu puduris, un starp viņu ieliek augstumā apmēram pusi. Puse pret pusi tā ir tikpat tizla proporcija, kā okupācijas muzejam. Dalās uz vienādām daļām, nekrīt svarā – horizontāli vai augstumā. Bet, mīlie draugi, kļūsim nedaudz profesionālāki! Jo man jau pagaidām liekās, piedodiet, viena ļoti ļoti liela, nepārdomāta blēņa. Kāpēc, es jau pateicu!

G. Princis: Tad attiecībā uz detālplānu raibums ir tāds nesaprotams.

J. Krastiņš: Šie te pieņemtie augstumi, kas ir iezīmēti, ir absurds bez būtības. Viņiem nekādu kompozicionālu apsvērumu nav.

G. Princis: Tas 13 un 14 ir mulsinošs.

J. Krastiņš: Tas, ko Andris rādīja, ka augstceltnes, kā tādas ir uztveramas no dažādiem punktiem pilsētā, tas ir no jebkuras vietas uztverams kā augstbūve. Tad tā viņu arī vajag attīstīt. Nevis piesārņot ar šo milzīgo sienu. Tās augstbūves jau zaudē savu proporcionālo harmoniju.

A. Kronbergs: Šo vajag izdiskutēt. Par to ielas malu, tā ir tēma, kuru mēs esam ar dāņiem runājuši.

J. Krastiņš: Domāju, tur ir pilnīgi skaidrs – šausmīgi.

A. Kronbergs: Tur tāda sarežģīta lieta. Tur ir liela pretruna pasūtītājam ar to ekonomisko pusi. Viņš jau cīnās ar to.

G. Princis: Bet tas 13, 14 gar ielu, tas ir kaut kāds tāds ar dziļāku jēgu?

J. Krastiņš: Nu tas ir no īkšķa izzīsts, tādus skaitlīšus vienkārši iemeta.

A. Kronbergs: Problēma ir jautājums par ielas platumu. Ielas platums šeit ir 100 m. Un Rīgas ielas pārsvarā ir 18-20 m platas. Tā ir telpa, ko mēs esam atpazinuši un ko mēs saprotam. Šeit mums nav 20 m, bet gan piecas reizes lielāka telpa. Līdz ar to, toreiz, kad tika taisīts kreisais krasts, kopā vienojās, ka šeit varētu būt tie 14 stāvi. Tu arī, man liekas, ka bijī klāt, Jāni pie lēmuma pieņemšanas. Tā tie 14 stāvi šeit ir palikuši. Tas ir tas sākums tiem 14 stāviem. Jo šai ielai nav 20 m platums, bet gan 100 m platums.

J. Krastiņš: Ja tur liek kādus vertikālus akcentus, tad, jā. Bet tā ir siena.

A. Kronbergs: Pašreiz ir tāds risinājums no dāņu arhitektiem, bet mēs par to noteikti vēl diskutēsim.

J. Krastiņš: Nevar jau mehāniski palielināt telpas platumu un viena lieta ir kā telpiski uztvert ielu ar vienu brauktuvi, bet šeit ir 3 brauktuves, daudzas joslas. Tas telpiski uztveras radikāli savādāk, nekā šī kanjonveidīgā celtne.

I. Purmale: Nu, ja mēs tādi baigie burta kalpi būtu, tad apmēram kaut kur to proporciju 13 būtu jāievēro.

J. Krastiņš: Es varu pateikt, tas bija nu tā, pierakstām šitā. Nu tādā stilā tas notiek, bez kādas jēgas. Tagad Andris rādīja šo telpisko analīzi, visam tam, kā tās augstbūves izskatās no dažādiem punktiem. Šos stāvus ierakstot, tāda analīze nav darīta. Skaties no kuras vietas gribi, redzēsi vienu augstbūvju puduri. Taču ir jāveido augstbūvju puduris, nevis masa, kuras proporcija ir visneizteiksmīgākā, kāda vien var būt. Tās augstbūves ir 24-30 stāvi, kas ir tieši puse no augstuma – pati neveiklākā proporcija, kāda vien var būt.

R. Saulītis: Profesors Krastiņ, mēs paskatījāmies esošos Rīgas noteikumus, kuros rakstīts, ka atkāpei ir jābūt, bet viņa ir jāizvērtē vizuālajā ietekmes novērtējumā. Tātad mēs arī veicām vizuālās ietekmes novērtējumu.

J. Krastiņš: Ja runā par Rīgas noteikumiem, tad ir 21,3 m un punkts!

R. Saulītis: Šajā zonā ir iespējama šī te 14 stāvu apbūve un patiesībā Daugavas kreisā krasta vīzijā domātā ideja par šo 21 m iezīmēšanu, man liekas, ka, ja es nemaldos, Krastiņa kungs nāca no jums toreiz, ka vēsturisko apbūvi vajadzētu kaut kā iezīmēt, tāpēc man liekas, ka šeit ir tie 21,3 m, kas it kā ir tas vēsturiskais, kas ir jāizvērtē. Un mēs veicām šo te vērtējumu.

J. Krastiņš: Pie viena noteikuma! Ja es tā būtu teicis, nevaru apgalvot, ka neesmu, bet tas ir tajā gadījumā, virs, kura mēs varam izvietot vertikālas akcentus, nevis to pašu atkārtot citā

mērogā un tajā pašā telpiskajā izpildījumā. Ja būtu caurejoša līnija un augstie akcenti atsevišķi, tad var saprast ideju, bet nu šeit ir tieši otrādi.

R. Saulītis: Šeit tiek tieši pacelta zona uz tiem 14 m un rādītā proporcija nav domāta arhitektūra, bet gan regulējums par to ierāvumu – vai 21 m vai ne 21 m, mēģinot izspēlēt šo te scenāriju, paskatīties un šajā gadījumā mums liekas, ka tā arī ir tizla proporcija. Šis apakšējais apjoms ir zemāks, bet augšējais ir augstāks un tā proporcija neveidojās tāda, kas varētu būt laba šai vietai. Mēs vairākas reizes prasījām, vai šķiet, ka ir saprotams, ko mēs, piemēram, ar šo būtu gribējuši domāt – ar šo ierāvumu. Kāpēc viņš tāds ir? Mēs šeit nespējam atrast to vēsturisko kontekstu, kāpēc tur tā ir. Nākamais pārbaudes līmenis, respektīvi, 21 m no iespējamās augstākās daļas uz tilta un šis arī, ir apskatīts tādā pašā veidā, bet arī izskatās, ka šinī gadījumā kompozicionāli tas pret šiem 14 m ir tā kā puse uz pusi, kas arī nav tā labāka kompozīcija. Tāpēc mūsu piedāvājums bija trešais variants – neievērtēt nepieciešamo ierāvumu, bet patiesībā šo varbūt tieši apakšējo daļu vairāk atdodot publiskajai telpai un tas ierāvums nebūtu vajadzīgs. Šeit mēs nerunājam par to, ka nevajadzētu vertikālus apjomus – ir labi, ka ir viens apjoms gar visu Valdemāra ielu, bet tīri tāds izvērtējums vai šeit vajadzētu, vai nevajadzētu ierāvumu, mēs tādu izpēti esam veikuši un tā mūsu sajūta un secinājums, bija, ka, nē.

J. Krastiņš: Šeit, šķiet, ir ieskicēts tas, kurā virzienā tas varētu tikt attīstīts.

R. Saulītis: Jo šis ir vairāk tā kā ne tikai noteikumi, bet arī, nu, jā...

J. Krastiņš: Šajā gadījumā tiek piedāvāts apjoms, kas Rīgas mērogam, raksturam nevienā vietā nav piemērots.

J. Dripe: Tāpēc mēs arī sēžam pie šī galda!

G. Princis: Paldies par būvlaides un izvēlētā apbūves augstuma pamatojumu! Viedoklis ir pierakstīts ar kritiku par šī apjoma telpisko kompozīciju. Pārejām pie vides?! Kā tad ir ar to pilsētvidi, Ilze?

I. Rukšāne: Es domāju, ka Ilze, Jānis lielā mērā ieskicēja to, kas attiecās uz publisko ārtelpu. Es domāju, ka publiskā ārtelpa ir tikai ieguvēja ar to, ka viņa tiek izmantota vairākos līmeņos, ne tikai ielas līmenī. Es varbūt neskatītos tik pesimistiski uz telpas nākotni. Mēs varam iegūt jaunu „zaļu” jumta ainavu. Ir pozitīvi, ka šī telpa būs atvērta un pieejama 24/7. Šobrīd mēs runājam par detālplānojumu, kas ir princips, kurā obligāti jāpiemin intensīvi izmantojami – jumti – lai var pareizi saplānot slodzes un šī ideja nepazustu no dienas kārtības. Jāpārdomā jumtu funkcionalitāte – tai nevajadzētu būt monofunkcijai – tikai sportam (basketbolam, futbolam u.c). Sports tur noteikti var būt – tam varētu būt pieprasījums no blakus esošiem studentiem un biroju darbiniekiem, bet tikai sports tas noteikti nevar palikt – jumtam jābūt daudzfunkcionālam. To noteiks arī nākamā detalizācijas pakāpe un reālās funkcijas ēkās.

Par Valdemāra ielas publisko telpu. Svarīgi saglabāt ēkas apjoma atkāpi, lai var palielināt publisko ārtelpu pret Valdemāra ielu un tur iekļaut gan velosipēdistu, gan gājēju kustību, kas veidosies kā savienojums, taisnākais ceļš un savienojums starp divām sabiedriskā transporta pieturām.

Par starpkvartālu savienojumu – iekšējo ielu. Tās prioritārais lietotājs – gājējs un auto tikai piegādēm vai ārkārtas transportam. Pirmā stāva apjoms un ielas telpā – obligāti publiskas funkcijas – komercietelpas, noteikti ne autostāvvietas. Iebraukšana daudzstāvu stāvvietā – kā minēja Kronberga k-gs – no Balasta dambja puses. No Valdemāra ielas puses – tikai rezerves iebraukšana – tā lai iela praktiski visā tās garumā būtu brīva no automašīnām ikdienā – lai var veidot kvalitatīvu ārtelpas raksturu, kas savienojas ar otrās kārtas publiskās ārtelpas tīklojumu.

Detālplānojumā jānostiprina publiskās ārtelpas – arī vairākkārt pieminētais ieejas laukums no Vanšu tilta puses.

Jāatceras, ka detālplānojums nav būvprojekts, lai arī nereti iet roku rokā, bet pārāk liela detalizācijas pakāpe reizēm var iedzīt projektētāju stūrī. Tāpēc es redzu, ka apjomu kompozīcijas un arhitektoniskie veidoli mainīsies un tā būs ne viena vien komisija un sēde, kurā nāks un prezentēs risinājumus.

Domājot par otro kārtu – par Zunda promenādi tā, kas ir ārpus sarkanajām līnijām, ir ļoti šaura sleja. Kā Zunda krastmalas iekļaujas kopējā kvartāla publiskās ārtelpas tīklojumā un kā savienojas ar promenādi otrā Zunda kanāla pusē? Kā nodrošināt to paralēlu realizāciju? Kurš uzņemsies, projektēšanu un būvniecību gan ārpus, gan iekšpus sarkanajām līnijām?

G. Princis: Kā tu vērtē izmantojamo jumtu?

I. Rukšāne: Es uzskatu, ka tas ir ļoti labi. Uzskatu, ka viņam ir jābūt daudzfunkcionālam. Ainava, kas paveras no jumta, ļoti būtiski ietekmēs to, ko mēs redzam gan dzīvojot viesnīcas apjomā, gan atrodoties birojā.

H. Gūtmane: Konsekventi būtu jānostiprina publiskās ārtelpas struktūra, gan laukumu, gan ielu struktūru. Otrs ieteikums būtu rūpīgi pārdomāt jumta funkciju un kas tieši uz tā ir plānots.

G. Bernotas: Ja drīkstu iejaukties, parasti attīstītājs ar jumtu neko neuzsāk, bet mēs vēlamies piešķirt jumtam funkciju, lai komplekss kļūtu par galamērķi nevis parastu atrašanās vietu. Tāpēc esam ļoti laimīgi, ka apkārtējā vide to veicina. Jo, lai cilvēks sagribētu kāpt augšā uz jumta, viņam ir jābūt skaidram mērķim, kāpēc viņš tur kāpj. Un to ir iespējams panākt, izveidojot sporta laukumu uz jumta.

H. Gūtmane: Ja vēlaties, lai cilvēki nāk uz jūsu jumtu, tad ir rūpīgi jāpārdomā, kā tieši viņi uz jumta tiks.

G. Bernotas: 90% no cilvēkiem jebkurā gadījumā izmantos liftu, lai tiktu augšā.

H. Gūtmane: Bet tāpēc arī šī vieta ir publiska, lai padarītu to pieejamu ikvienam cilvēkam, tostarp cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, tāpēc ir jāpārdomā, kā šim cilvēkam rīkoties lifta neestrādāšanas gadījumā.

G. Princis: Mēs dzirdējām viedokļus un, paldies par argumentiem! Domāju, ka varētu kādu otro apli. Varbūt gan par zaļo jumtu, gan par ambīciju. Ceru, daudz nekļūdīšos, manā pieredzē tas ir pirmais gadījums, kad dzirdam viedokli, ka ambīcija ir par mazu. Ikdienas diskusija parasti ir tāda, ka projekts ir par augstu, par lielu, par neiederīgu, par agresīvu, par subjektīvu. Protams, teorija un prakses ir dažādas lietas, 2006. gadā zīmējot platformas, iespējams, zīmētājiem zīmuļi rokās bija savādāki. Šobrīd realitāte ir šāda. Vai varam autorizēt šo konceptu un doties uz priekšu, vai atrast argumentu, lai atgrieztos kādu soli atpakaļ?

J. Dambis: Vispirms par jumtu. Ja mēs gribam uzrāpties uz jumta pa pieslienamajām kāpnēm, tad lielākā daļa to nedarīs. Bet ja runājam par sajūtam, ka gribam pakāpies kalnā ar liftu un kaut ko redzēt, tad lielākā daļa tur gribēs nonākt. Jautājums ir, kas tur notiek un ko mēs redzam. No konkrētās vietas skati būs diezgan labi, būs pārredzamība. Vai nu kāpņu sistēma, vai arī elegants lifts, kas mūsdienās ir gluži pieņemams, vai nokāpjam lejā pa kādu zaļu koridoru. Tāpēc man liekas, ka tas risinājums ir ļoti labs. Ar ambīciju ir jābūt ļoti prātīgiem. Ambīcija ir jāskatās kvalitātē, nevis mērogā. Rīgai ir sava īpatnā ietilpība un savs mērogs, kas ir pievilcīgs. Ja mēs runājam par platformām, tad arī diskusijas par platformām ir dažādas, jo daļa teorētiķu uzskata, ka zem platformas mēs esam gatavi braukt ar mašīnu kā pa tuneli, kā pa tehnisku telpu, bet tur mēs nevaram dabūt to sajūtu kvalitāti. Cilvēku telpai mēs gribam būt zem klajas debess un ieskauti zaļumos utt. Līdz ar to daudzstāvu platformas pilsētībnieciski ir sevi izdzīvojušas, izņemot tās vietas, kur kvadrātmetrs ir ļoti dārgs, zeme ir maz un cilvēku daudz, ka nav citas izejas. Tāpēc arī tiek radītas mākslīgās gaismas, mākslīgie zaļumi, saules un viss, ko gribam. Bet tas nav domāts Latvijai un Rīgai.

G. Princis: Viktor, dzirdot argumentus par vīziju un ambīciju, kā to vērtēt?

V. Valgums: Tas nozīmē, ka priekš sevis es neredzu nekādu pienesumu, neko par ko es varētu teikt *Woow!* Te tāda nav.

A. Kronbergs: Nedaudz par ambīcijas jautājumu. Šajā gadījumā, te ir droši vien vēl daži faktori, iespējams, vairāki, iedarbojušies. Viens no tiem ir tas, ka Rīga ir īpaša pilsēta, bet viņa nav Ņujorka. Viņai ir savas īpatnības un savs temps, neskatoties uz to, ka viņai piemīt lielpilsētas raksturs. Mazai pilsētai lielpilsētas raksturs, kas ir pateicoties pilsētībnieciskajai kompozīcijai, bet cits temps. Tāpēc tas ir viens no iemesliem, kāpēc ambīcija ir nedaudz piezemēta. Otrs, kas ir noticis ar mūsu prātiem, mēs esam sākuši domāt tādās kategorijās, ko tagad populāri sauc par ilgspējību. Tas ir, kad mēs nemetam ārā to, ko mēs varam neizmest.

Un tā ir pilnīgi jauna parādība. Tas ir mēbeļu dizainā un visur citur. Mēs taisām krēslus ar elektroniskajiem čipiņiem, lai varētu izsekot kā 100 gadu laikā krēsls pārvietojas pa pasauli. Tā ir ilgtspējīga domāšana, jo nav jēgas taisīt jaunu krēslu nākamajā dienā pēc tam, kad ir uztaisīts iepriekšējais. Tā ir pasaules sadedzināšana. Un esam nonākuši tajā izpratnes līmenī, kurā nojaukšana kā jēdziens ir uzmanīgi jāpārdomā. Trešais punkts, kas bremsē mūsu ambīcijas ir tas, ka šī teritorija ir noteikta kā vēsturiskā centra aizsardzības zona ar zināmiem noteikumiem, kuri nosaka zināmu līdzsvaru starp kvadrātmetriem ko uzbūvējam un automašīnu skaitu, kas nāk iekšā un visiem pārējiem faktoriem, kas notiek, ja tiek būvēti lieli kvadrātmetri. Mēs esam prātīgā veidā nolimitējuši to intensitātes vilni, līdz ar to arī ārkārtīgo pārblīvību teritorijā, kas pati par sevi ir ļoti skaista teritorija. Bet brīnišķīga teritorija nenozīmē automātiski 600% intensitāti. Manuprāt, kas ir simpātiski ir tas, ka ir zināms līdzsvars starp lietām. Ar nelielām ambīcijām varam nodrošināt līdzsvarotu vidi.

KOPSAVILKUMS

G.Princis: Noapaļojot šo diskusiju, domāju, ka tāds vidusceļš mums tomēr ir ejams, apzinoties arī radikālākus attīstības scenārijus, kuri joprojām ir iespējami. Droši vien, var palikt arī viedokļu dažādība, bet tas ko redzējam ir konceptuāli atbalstāms priekšlikums. No rīdzinieku, Ķīpsalas iedzīvotāju interešu viedokļa, kas nav pie galda, var iedomāties, ka viņi projektā meklēs to publisko ārtelpu un jaunas izmantošanas iespējas kā vērtību, kuru varēs lietot, ka tā būs kvalitatīva, ka parādīsies zaļumi, ka tā būs vieta kur tikties. Sadaļā par objekta kopējo ambīciju tomēr mēģinātu lietojot vārdus, kas izskanēja diskusijā, ka “priekšlikums tomēr ir tāds līdzsvars/ kompromiss”. Līdzsvars starp ambīciju, kura varbūt bija 10 gadus atpakaļ, un realitāti šodien. Kā arī, jautājums vai multifunkcionāls jumts var tikt vērtēts kā publiskā ārtelpa, kā viena no objekta nozīmīgām funkcijām? Manuprāt, šī ambīcija ir laba, tai būtu jāklūst par vietu, kur kaut kas ārtelpā vienmēr notiek, pietiekoši nozīmīgs, lai cilvēki turpotos no tuvākas un tālākas apkārtnes, spēlēt futbolu, skatīt ainavu u.tml. Un protams, par apjomu gar Valdemāra ielu, tā telpisko kompozīciju, autoriem droši vien vēl ir laiks ar to pastrādāt, gribētos, ka tiktu piedāvātas kādas alternatīvas, lai ir iespējams pārliecināties par risinājuma kvalitāti.

Un, noslēdzot, vēlos ieteikt un, manuprāt, pasūtītājs ar savu klātbūtni šo apstiprina, ka faktiski detālplānojumam šai ziņā jābūt tiešākam, ar to domājot, ka tās labās idejas, kuras mēs šajā piedāvājumā redzam, īpaši pirmā posma attīstības koncepcijā, šis publiskais laukums, multifunkcionāls jumts, apzaļumojumi, kopīgā telpa gājējiem, ēku lietotājiem – es teiktu, ka šīm lietām ir jābūt definētām stiprāk. Jo detālplānojums būs skaidrāks, detalizētāks, precīzāks

un nolasāmāks no sabiedrisko un publisko vērtību viedokļa, jo būvvaldei un citiem būs vieglāk to apstiprināt un detālplānojumā vēl vairāk precizēt.

Sēde tiek slēgta: plkst. 17.20

Sēdes vadītājs: G.Princis _____

Sēdi protokolē: P.Jansone _____

Kolēģijas locekļi:
