

**RĪGAS TĒLPISKĀS KOMPOZĪCIJAS ATTĪSTĪBA**

**Pētniecības darbs**

**Izstrādāts saskaņā ar 2004.gada 14 jūnija līgumu Da-04-181-li**

Darba izpildītājs

Arh. **Andris Roze** MCIP. LAS GB.

30.08.2004

# Rīgas telpiskās kompozīcijas attīstība.

## Saturs

### IIEVADS

#### NODAĻA #1 RĪGAS ESOŠĀ KOPEJĀ TELPISKĀ KOMPOZĪCIJA.

**Dabas pamatne – Zilā Rīga.**

**Dabas pamatne - Zaļā Rīga.**

**Kopējā apbūves struktūra**

**Kustību maģistrāles un tām piegulošā apbūve**

1. *Daugavas ceļš*
2. *Brīvības ceļš*
3. *Lidostas ievēdceļš*
4. *Jelgavas ievēdceļš*
5. *Bauskas ievēdceļš*
6. *Latgales ievēdceļš*
7. *Jaunciema gatve*
8. *Dzelzceļa un rūpniecības struktūra*

**Apkaimes**

- 1, *Vecrīga*
2. *Bulvāru loks*
3. *19. G.S. "režģis"*
4. *RVC saglabāšana un attīstība*
5. *Vēsturiskā priekšpilsētas apbūve*
6. *Mikrorajoni*
7. *Rūpniecības aplis*
8. *Jauni centri*
9. *Nodarbinātības parki*
10. *Lielceļu komerciālā apbūve*
11. *Lielveikali*
12. *Ekoloģiskie ciemati*

#### NODAĻA #2 RĪGAS TELPISKĀS KOMPOZĪCIJAS IZMAIŅAS un IETEIKUMI JAUNĀ RĪGAS PLĀNA POLITIKAI

##### **A. RVC aizsargjosla Daugavas labā krastā**

*Attīstības zona #1. Jauns centrs agrākās preču stacijas, Hipodroma un dārziņu teritorijās*

*Attīstības zona #2 Andrejsala – jaunā pasažieru osta*

##### **B. RVC aizsargjosla un Jauns valsts centrs Daugavas kreisā krastā**

*Zona #3. Jaukta apbūve – no tuneļa līdz Vanšu tiltam*

*Zona #4 Jauns valdības un kultūras centrs (Jauna tēla vārds)*

*Zona #5. Jaukta apbūve no dzelzceļu tilta līdz Salu tiltam*

##### **C. Ar lidostu saistītie centri**

*Zona #6. Lidostas centrs*

*Zona #7.. Centrs Kalnciema un Ulmaņa gatves stūrī.*

- D. Jauns ziemeļu attīstība centrs Spilves un Kleistu teritorijās (Spilves ciems)**  
*Zona #8 Jauktu funkciju centrs jaunai nodarbinātības zonai Spilves ciemā*  
*Zona #9 Jauktas rūpniecības un nodarbinātības zona Spilves ciemā*
- E. J. Čakstes centrs un jauktas rūpniecības komplekss.**  
*Zona #10 J. Čakstes centrs (Čakstes ciems)*  
*Zona #11 Ziepniekkalna jauktās rūpniecības centrs*
- F. Rumbula un Šķirotava**  
*Zona #12. Rumbula. (Daugavciems)*  
*Zona #13. Šķirotava un Katlakalna rūpniecības rajons*
- G. Jauns Deglava ielas centrs**  
*Zona #14 Deglava Ciems.*
- H. Brīvības ielas dublieris**  
*Zona #15 Bābelītes ciemats.*  
*Zona #16 Mežparka centrs*
- I . Rīgas osta.**
- J. Kīpsala**
- K. Zaķusala, Lucavsala.**
- L. Rietumu lielceļš**
- M. Piejūras maģistrāle**
- N. Jaunciema gatve**

### NODAĻA 3 DAŽAS PIEZĪMES RĪGAS TĒLA VEIDOŠANAI

#### PLĀNI

<b>Apkaimes (esošā situācija)</b>	
<b>Daugavas labais krasts</b>	<b>#1</b>
<b>Ķengarags – Rumbula</b>	<b>#2</b>
<b>Daugavas kreisais krasts</b>	<b>#3</b>
<b>Ieved ceļi un apkaimes (esošā situācija)</b>	
<b>Daugavas ceļš</b>	<b>#4</b>
<b>Brīvības ceļš</b>	<b>#5</b>
<b>Daugavpils ceļš un Jaunciema gatve</b>	<b>#6</b>
<b>Lidostas ceļš, Jelgavas ceļš, Bauskas ceļš</b>	<b>#7</b>
<b>Dzelzceļa un Rūpniecības struktūra</b>	<b>#8</b>
<b>Mikrorajoni un Vēsturiskās apkaimes</b>	<b>#9</b>
<b>Attīstības priekšlikumi</b>	
<b>Transporta struktūra 2030</b>	<b>A1</b>
<b>Jaunā apbūve 2030</b>	<b>A2</b>
<b>Telpiskā kompozīcija</b>	<b>A3</b>
<b>Ainavas no Rīgas ievadceļiem</b>	<b>A4</b>
<b>Centra telpiskā struktūra</b>	<b>B1</b>
<b>Centra telpiskā kompozīcija</b>	<b>B2</b>

**Pielikums #1 - Metodoloģija**

**Pielikums # 2- Nozīmīgas augstceltnes**

**Pielikums #3 - Rīgas telpiskā kompozīcija ( datoru grafika – arh. Māra Liepa)**

**Pielikums #4 - Fotogrāfiju katalogs (atsevišķi )**

**Pielikums #5 – Rūpniecības politikas izpēte**

## IEVADS.

Šī pētniecības un plānošanas studija analizē Rīgas pilsētas pašreizējo telpisko kompozīciju<sup>1</sup>, vērtē tās pozitīvos un negatīvos aspektus un prognozē izmaiņas kuras gaidāmas nākamajos 25 gados sakarā ar topošo Rīgas plānu un attīstības tendencēm. Studija arī iesaka politiku kas būtu jāieviešo topošā pilsētas Plāna (2005 – 2017), lai saglabātu pilsētas vērtīgos telpiskās kompozīcijas elementus un vadītu tālāko attīstību stiprinot pozitīvu pilsētas tēlu.

Lielās un vēsturiskās pilsētās, kā Rīgā, telpiskā kompozīcija sastāv no oriģinālās dabiskās vides un gadu simteņu apbūvi. Šodienas lielās pilsētas var pilnībā aptvert tikai ar laiku tās izbraucot ar auto vai sabiedrisko transportu un izstaigājot atsevišķas pilsētas daļas. Pilsētas vairs nav apgūstamas staigājot kā tas bija pilsētu pirmsākumos. Šodienas pilsētas telpiskā kompozīcija tādēļ ir 4 dimensiju veidojums (3 dimensiju apbūve plus laiks)

Rīga, kaut salīdzinoši vēl stipri kompakta, tomēr ieņem lielu teritoriju un tās kopējā telpiskā izpratne makro līmenī ir iespējama tikai to apskatot braucot ar auto vai sabiedrisko transportu. Mikro līmenī pilsētas daļas var intīmāk un nozīmīgāk izprast staigājot, bet pilsētas kopējo formu šajā veidā vairs nevar apgūt kā tas bija iespējams agrākos vēstures posmos. Pat ar auto vai sabiedrisko transportu pilsētas kopējo kompozīciju var apgūt tikai pēc zināma laika. Ātrāk pilsētas kopējo struktūru var izprast no lidmašīnas un ar palīgu līdzekļiem kā 2 dimensiju kartēm vai 3 dimensiju digitālām simulācijām.

Rīgai vēl ir samērā vienkārša monocentriska telpiskā struktūra un tai ir nopietna nozīme pilsētas funkcionālās izpratnes un eventuāli tās tēla veidošanā. Pilsētās kurās telpiskā struktūra ir viegli nolasāma makro līmenī ir vieglāk orientēties, un vieglāk atcerēties. Makro struktūru šodienas pilsētai veido pilsētas galvenās maģistrāles, prominenti dabas pamatnes elementi, raksturīgas un kontrastējošas apbūves apkaimes, vertikālās dominantes, telpiskā secība un aktivitātes centri. Šī makro struktūra dod pilsētas apmeklētājiem pirmo iespaidu parasti iebraucot pilsētā ar auto vai sabiedrisko transportu. Ja makro struktūra ir saprotama, bet arī daudzpusīga, intriģējoša ar patīkamiem pārsteigumiem un tādēļ interesanta, bet ne atbaidoša, tad pirmais iespaids būs pozitīvs un paliekošs.

Arī pilsētas iedzīvotājiem ikdienā savā dzīves ritmā pārvietojoties pa lielām maģistrālēm būs patīkami vērot pilsētas vidi, kas ir daudzpusīga ar interesantām telpiskām secībām, skatiem, panorāmām, kas atklāj pilsētas funkcijas un tās būtību. Šāda pilsēta tiks pozitīvi novērtēta un daudzīnāta.

Nonākot ceļojuma mērķī pilsētas centrā, vai kādā citā apkaimē, transporta braucējs pārvēršas par kājāmgājēju un sāk izbaudīt pilsētu mikro mērogā. Šinī mērogā pilsētu

---

<sup>1</sup> Kompozīcija - šajā rakstā vārds *kompozīcija* tiek lietots pamīšus ar vārdu *struktūra*. *Struktūra* ir lietota kad tiek aprakstīta Rīgas fizisko veidolu objektīvi kā faktu. *Kompozīcija*, tur pretī tiek lietota kad runa ir par pilsētas vizuālo un tēlisko aspektu, par pilsētu kā māksliniecisku objektu. Tas tiek darīts apzinoties ka Pilsētas tikai daļēji ir veidotas kā mākslinieciski objekti bet lielāko daļu šodien pilsētu veido ekonomika, transports un zemes piederība un citi faktori. Tomēr telpiskais tēla factors ir arī ļoti svarīgs..

apgūst daudz savādāk. Svarīga ir gājēja labsajūta. Jābūt videi kurā kājnieks nav transporta apdraudēts, kurā ir viegli un patīkami staigāt, kur telpa ir labiekārtota un pielāgota cilvēkam, kurā uzturas citi cilvēki un kur notiek interesantas, bet drošas aktivitātes. Ja tāda būs pilsētas mikro vides telpiskā kompozīcija tad pamati ir likti pozitīvam pilsētas tēlam.

Pilsētas tēls tomēr veidojas no komplicētākiem faktoriem kā mikro un makro telpiskās kompozīcijas. Pilsētas tēls ir atkarīgs no vides lietotāju izpratnes un attiecību pret šo vidi. Pilsētas tēls veidojas ja pilsētas vide kaut ko nozīmē tās lietotājiem. Ja pilsētas vidē ir elementi, kas kādam cilvēkam vai sabiedrības grupai izsauc pozitīvas vai negatīvas izjūtas jo tie ir saistīti ar viņu kā individu, vai kā sabiedrības locekli, tad šī pilsētas daļa iegūst savu tēlu. Tā piemēram Brīvības piemineklis un apkārtējais laukums, tāpat kā 11. novembra krastmala, Latvijas universitāte un Rīgas Llatviešu biedrības nams ir nozīmīgas vietas latviešu nacionālai apziņai. Tādejādi kultūrvēsturiski nozīmīgas pilsētas daļas ir Rīgas tēla veidotājas latviešu sabiedrības acīs. Ārzemju tūristu acīs Rīgas pozitīvais tēls iespējami veidojas no vietām kā Nacionālā opera, skaisti uzskoti parki, Doma baznīca kā vieta kur var baudīt skaistus koncertus. Negatīvais tēls rodas no pussagruvušiem ēku kvartāliem, mājas augstuma reklāmām, auto novietošanu uz gājēju ietvēm un līdzīgiem pilsētas elementiem.

Tāpat Rīgas telpiskā kompozīcija ir svarīga gan pašiem pilsētas iedzīvotājiem viņu dzīves vides kvalitātes celšanai, gan ārzemniekiem pilsētas izvērtēšanai salīdzinājumā ar citām Eiropas pilsētām. Gan rīdžiniekiem, gan tūristiem ir vairāki pilsētas tēli, bet pilsētas makro un mikro telpiskā kompozīcija var veicināt pozitīva tēla izveidošanu.

Rīgas telpiskās kompozīcijas izpēte un politikas ieteikumi ir svarīgi topošam jaunam plānam jo jaunā plāna uzdevums ir gan saglabāt Rīgas vēsturisko mantojumu, gan ierosināt nozīmīgas izmaiņas pilsētas struktūrā ieviešot jaunas maģistrāles, jaunus Daugavas šķērsojumus un attīstot jaunas teritorijas. Tā ir vienreizēja izdevība papildināt un uzlabot pilsētas kopējo telpisko struktūru un dot pamatus pilsētas tēla izaugsmei.

## NODAĻA #1 RĪGAS ESOŠĀ KOPĒJĀ TELPISKĀ KOMPOZĪCIJA.

Kā jau ievadā minēts, Rīgas kopējā telpiskā struktūra sastāv no dabas pamatnes un 800 gadu apbūvi. Rīgas dabas pamatni var tālāk sadalīt *zilā Rīga* - Daugava un ar to saistītām ūdeņu sistēmām un *Zaļā Rīga ar mežiem un pļavām.* (mazākā mērā arī topogrāfiju, kas Rīgā nozīmē smilšu kāpas) Pilsētas apbūvi šajā darbā ir sadalīts divās sistēmās, *kustības maģistrālēs un apkaimēs.* Tāpat 4 savstarpēji saistītās sistēmās kuras kopēji veido Rīgas telpisko kompozīciju. Seko apraksts un analīze katrai sistēmai atsevišķi, kā arī kopējai kompozīcijai.

### **Dabas pamatne – Zilā Rīga.**

Pretstatā pilsētām kā Sanfrancisko kurām pilsētas telpisko kompozīciju nosaka tās oriģinālais novietojums dabas ekstrēmā topogrāfijā, Rīga ir pilsēta, kas būvēta līdzenumā ar vienu dominējošu dabas elementu – Daugavu. Šī likteņa upe ir Rīgas dominējošais dabas elements, kas šodien sadala Rīgas pilsētu divās, līdz šim nevienādās daļās. Daugava savā veidošanās laikā kopš ledus laikmeta ir mainījusi

savu gultni un atstājusi pēdas veco krastu topogrāfijā<sup>2</sup> līdz šim neapbūvētās vietās kā Uzvaras laukumā, Hipodroma dārziņos, Krasta ielā, salās, pussalās un bijušās salās. Kopā ar Ķīšezeru, Juglas ezeru un Buļļupi, agrāko Lielupes izteku jūrā, Daugava veido “Zilo Rīgu”. “Visapkārt smilšu kalni pati Rīga ūdenī”. Smilšu kalni ir lielāko daļu norakti un apbūvēti, bet Rīga vēl ir jūtami zila.

Tomēr Rīgas 800 gadu apbūvē šī dabas bagātība arvien vairāk tika nogriezta no Rīgas iedzīvotājiem. bet it sevišķi tas ir noticis beidzamos 50 gados un vel turpinās šodien. Esošā 1995.g. Attīstības plānā bija mērķis atgūt šo Zilo Rīgu viņas iedzīvotājiem, ieskaitot mazās upītes un ūdens teču sistēmas. Diemžēl šeit progress ir bijis niecīgs. Rīgas osta pat ir pārņēmusi jaunas lielas platības Daugavas kreisajā krastā samazinot iespēju Rīgas iedzīvotāju piekļūšanu Daugavai. Jaunam 2005.g. plānam būtu nopietni jāuzsver Zilās Rīgas telpiskās struktūras pieejamības politika Jaunam Rīgas Plānam (JRP), starp citu ir jāievieto sekojošā politika:

- **Gar abiem Daugavas krastiem ārpus Ostas teritorijas ir jāatstāj nepārtraukta, neapbūvēta josla ( min. 10m) kura tiks labiekārtota un apzaļumota gājēju lietošanai.**
- **Ostas jaunā attīstības plānā tiks iekļauta un dabā realizēta politika par Piejūras parka kreisā un labā krasta reālu saikni (skat nodaļu par ostas attīstības politiku).**
- **Attīstot jaunu apbūvi un ceļus Daugavas kreisā krastā pilsēta nodrošinās sabiedrisku transportu, kas rīdniekiem darīs pieejamu Buļļupes krastu un Buļļusalas pludmali.**
- **Gar Ķīsezera un Juglas ezera krastiem ir jāatstāj nepārtraukta neapbūvēta josla (min. 10 m) kura tiks labiekārtota gājēju lietošanai.**

#### **Dabas pamatne - Zaļā Rīga.**

Rīga ir ļoti zaļa. Gandrīz katrs iebraukšanas ceļš Rīga ir apbrīnojami zaļš. Zaļa koku mežu vide sagaida iebraucēju no Vidzemes, Latgales, Bauskas, Jūrmalas un Jaunciema. Vienīgi no Jelgavas ceļš vispirms ved garām jauktai rūpniecības zonai, bet tad pilsētā pārvēršas zaļā koku alejā. Zaļā gaisotne turpinās arī Rīgas centrā ar Bulvāru loka parkiem, Ziedoņa dārzu, Grīziņkalnu, Mežaparku, Biķernieku mežu, Lucavsalu un pilsētas perifērijā Bergiem, Jaunciemu, Vecāķiem, Buļļiem, Spilves pļavām utt. Zaļās zonas kopā Rīgas pašreizējā Attīstības plānā aizņem 36.6% no visas pilsētas platības. Arī ģimeņu māju un pat dažu daudzstāvu apkaimes ir bagātīgi apzaļumotas radot kopēji patīkamu zaļu vidi.

Tomēr lielākās no šīm zaļām zonām atrodas Rīgas perifērijā un nav viegli pieejamas un labiekārtotas Rīgas iedzīvotāju lietošanai. Attīstības tempiem pieaugot ir paredzams, ka zaļās zonas tiks nopietni samazinātas. Tādēļ jaunā plāna telpiskās attīstības politikā ir ļoti nopietni jādomā par Zaļās Rīgas nākotni. JRP starp citu ir jāievieto sekojošā politika:

- **Par katru apbūves projekta gaitā nocirstu koku (sākot ar 15cm diametru un lielākus) projekts finansēs 3 jaunu koku ( 5cm diametru) iestādīšanu pēc pilsētas ainavu arhitekta izstrādāta apzaļumošanas plāna.**

---

<sup>2</sup> Arh.E.Fogels 1980tos gados izstrādāja ieteikumus kā iezīmēt vecos Daugavas krastus ar jaunu apbūvi. Skat.....

- **Jauno teritoriju apbūves un esošo teritoriju pārveidošanas plānos un projektos nepieciešama sastāvdaļa ir apzaļumošanas plāns, kas iekļaujas un papildina apkārtējo apkaimju zaļā tīkla sistēmu.**
- **Kā prioritāte Rīgas zaļās sistēmas izveidošanai ir apstādīt visus Rīgas ievēd ceļus un galvenās maģistrāles ar piemērotu koku alejām (skat ieteikumus individuālu ievēdmaģistrāļu aprakstā un politikā).**

### **Kopējā Apbūves struktūra**

Pirms apbūves *maģistrāles un apkaimes* tiek analizētas detaļās ir svarīgi apskatīt pilsētas apbūves kopējo struktūru. Rīgai šī struktūra ir izteikti MONOCENTRISKA ar apbūves kodolu Daugavas labajā krastā. Daugava ir dominējošais dabas elements, kas gan sadala pilsētu divās daļās, gan dod fokusu visai apbūvei un akcentē vēsturisko kodolu.

Visas Rīgas septiņas galvenās iebraukšanas maģistrāles, ieskaitot Daugavu un ar to saistītās apbūves struktūras, ved no perifērijas uz pilsētas centru. Arī dzelzceļš ar to saistītām rūpniecības teritorijām atbalsta šo radiālo zvaigznes formu, bet ar savu fizisko grūti šķērsojamo uzbūvi sadala pilsētu vairākos sektoros.

Pats apbūves raksturs ir ļoti dažāds, bet principā tas mainās no centra uz perifēriju nosacītos lokos. Pašā kodolā ir Vecrīga ar intensīvu sīka auduma perimetrālu apbūvi. Tad šo kodolu apskauj Bulvāru loks un 19. gadsimteņa režģa struktūra ar rupjāka auduma perimetrālu apbūvi. Dažos virzienos vēsturiski izveidojušās priekšpilsētas ar mazāk intensīvu un zemāku apbūvi kurās ir iebūvēti padomju laiku lielāka mēroga celtņu puduri, kas kopā rada jauktas apbūves teritorijas. Tanī pašā priekšpilsētas aplī sekojot dzelzceļam ir liela mēroga 19. gadsimta un Padomju laiku rūpniecību rajoni, kuri šodien ir funkciju izmaiņu procesā.

Ārpus vēsturiskām priekšpilsētām ir Padomju laiku mikrorajoni. Šeit augstceltnes veido liela mēroga kompozīcijas. Šie mikrorajoni ir pilnīgā kontrastā ar Rīgas apbūves kodolu un, acīm redzami, veidoti citā ērā un tos veidojusi cita sabiedrība.

Pēdējos 10 gados strauji parādās apbūves formas kas veidojās auto iespaidā. Krasta iela ir šādas apbūves piemērs.

Šī monocentriskā un radiālā apbūve veido ļoti spēcīgu pilsētas formu.(Skice #1) Monocentriska pilsētas forma ir tipiska 19. gadsimteņa pasaules pilsētām, kas izauga ap vēsturiskiem pirmsākuma centriem. Pēc otrā pasaules kara, kad strauji pieauga kustības iespējas ar privātā auto pieejamību pilsētas sāka izplēsties tālu aiz oriģinālām robežām. Auto plūsma uz pilsētas centru kur ielas nebija plānotas šādam transportam šādos apmēros rada transporta problēmas kādas mēs redzam Rīgā šodien. Automobiļu ērā liela mēroga monocentriska pilsēta vairs nevar efektīgi funkcionēt un laika tecējumā decentralizācijas spēki paši par sevi veicinās pilsētas “izplūšanu” zemas intensitātes līdzsvarotībai nepiemērotā pilsētvidē. Jaunais Rīgas Plāns (JRP) ar stingru plānošanas un investīcijas politiku centīsies izveidot līdzsvarotu, DAUDZ CENTRISKU struktūru pilsētas robežās (Skice #1A). JRP ir paredzēta 10 jaunu centru radīšana sekojošās vietās (skat plānu #A2)

- **Jaunais Centrs**
- **Valsts Centrs**
- **Spilves Centrs**

- **Lidostas Centrs**
- **Kalnciema Centrs**
- **Dreiliņu Centrs**
- **Daugavciema Centrs (Rumbula)**
- **Čakstes Ciema Centrs**
- **Bābelītes Centrs**
- **Mežparka-Čiekurkalna Centrs**

Ja Rīgas pilsēta izvedīs agresīvu politiku šo centru radīšanai un pirmie rezultāti jau būs reāli redzami nākamo 5 gadu laikā tad ir iespējams ka izplūšana nebūs tik liela un pilsēta veidosies līdzsvaroti dodot iespēju izvēlēties alternatīvas un kvalitatīvas dzīves vides. Ja, tur pretī pilsēta paļausies attīstības pašplūsmei tad rezultātā pilsētai draud esošās kvalitātes deģenerācija un nekvalitatīva jaunas struktūras izveidošana.

### **Kustību maģistrāles un tām piegulošā apbūve**

Kustību maģistrāles ir pilsētas artērijas, kas savieno visas daļas un ļauj pilsētas daudzām funkcijām darboties vienā sistēmā. Pilsētas kopējai struktūrai svarīgākās ir lielās ātrgaitu un arī galvenās otrā līmeņa maģistrāles par kurām pārvietojās privāto auto plūsma, sabiedriskais autobusu transports, kā arī kravu transports. Pie galvenajām kustības maģistrālēm arī jāpieskaita Daugava un dzelzceļš.

Kā jau aprakstīts ievadā, kopējās pilsētas kompozīcijas izpratnei ir nepieciešams visu pilsētu apskatīt ar motorizētu transportu pa galvenajām maģistrālēm. Tādēļ šīs izpētes ietvaros Rīgas telpiskā kompozīcija ir aprakstīta un analizēta fotogrāfiski, grafiski un rakstiski iebraucot no 7 galvenajiem virzieniem. (Skat Pielikumu #1).

#### *1. Daugavas Ceļš . (plāns #4)*

Bez šaubām *Daugavas Ceļš* ir viennozīmīgi visstiprākais Rīgas kompozīcijas elements. Daugava ir fiziski visievērojamākā dabas forma Rīgas telpā. Tā sadala Rīgu divās daļās, bet telpiskā kompozīcijā Daugava, ar tās piegulošām teritorijām, veido Rīgas galveno kodolu. No Daugavas grīvas līdz paredzētai ziemeļu tilta/tuneļa vietai ( Andrejsala) Daugava ir centrālā “iela” Rīgas ostām un tām piegulošām teritorijām. Šī ir svarīga Rīgas ekonomiskā zona un visus 800 Rīgas pastāvēšanas gadus Daugava ir bijusi tās “maizes devējiņa” cauri dažādiem, mainīgiem ekonomikas veidiem. Otrais posms ir pats Rīgas kodols ar Ķīpsalu, Andrejsalu, Andrejostu (pasažieru terminālu un pašu Vecrīgu - Rīgas dzimšanas vietu ar visdramatiskāko un vēsturiski nozīmīgo siluetu. Iebraukšana Rīgā no Daugavgrīvas līdz pasažieru ostai ir visinteresantākā no visiem 7 galvenajiem Rīgas ievadcaļu virzieniem. Aiz Vecrīgas tālāk uz augšu nāk pašreiz neapbūvētās un zaļās Lucavsala, Ķīpsala un pussalas pie Krasta ielas. Seko vietas kur it paredzēts Dienvidu tilts, Daugavai vienā pusē vēl ir Rīga ar Ķengaraga ēku kompleksu, neapbūvētu Rumbulas daļu un dārziņiem, bet otrā pusē Ķekavas pagasts un Doles sala..

Daugava nav tikai svarīgākais formas elements, bet tā ir ievīta visas tautas pašapziņā ar mitoloģiju, svarīgiem vēstures notikumiem, dziesmām, dzejām un stāstiem. Daugava ir fiziski un kultūrvēsturiski svarīgākā Rīgas telpiskās kompozīcijas sastāvdaļa.

#### *2. Brīvības ceļš (plāns #5)*

Šī ir pirmā lielā maģistrāle, kas vēsturiskās kartēs parādās kā “Lielais smilšu ceļš” jau 13. gadsimtā. Šodien tā kā Vidzemes šoseja, Brīvības iela, Brīvības bulvāris, Kaļķu



iela un Akmens tilts ved no Juglas līdz Pārdaugavai un Uzvaras laukumam. Šī maģistrāle, VKPAI sagatavotā vīzijā 2020, ir nosaukta par “Brīvības ceļu” jo arī ar šo ceļu ir simboliski saistīta Rīgas un Latvijas vēsture ko apstiprina tās nosaukumu izmaiņas sešos Latvijas vēstures periodos. (Lielā smilšu iela, Aleksandra iela, Brīvības iela, Adolfa Hitlera iela, Ļeņina iela un atkal Brīvības iela) Arī šodien uz maģistrāles atrodas gan Brīvības piemineklis gan Uzvaras kolonna.

Brīvības ceļš ir otrais, vissvarīgākais Rīgas struktūras elements kā apbūves komplekss kura mugurkauls Brīvības iela, ir fiziski un kultūrvēsturiski vissvarīgākā maģistrāle Rīgas apbūves struktūrā. Fiziski tā sākas no Rīgas robežas, telpiski ietver Ķīšezeru un Juglas ezeru, un tad ar apzaļumotu bulvāri iet līdz Austrumu maģistrāles krustojumam, ietver agrākos rūpniecības rajonus un paliek pa centrālo ielu RVC, Bulvāru lokam un Vecrīgai, tad dramatiski krusto Daugavas ceļu un izbeidzas Uzvaras laukuma zaļajā zonā. Tā šī apbūves veidotā ass krustojas ar dabas doto Daugavas asi pašā Rīgas vēsturiskā centrā. Arī šis apbūves komplekss ir Latvijai nozīmīgs. Tajā atrodas UNESCO atzītā pasaules mēroga kultūrvēsturiskā pilsētvide, Brīvības piemineklis, Rātslaukums, topošā Nacionālā bibliotēka un Uzvaras memoriāls.

### 3.. *Lidostas (Jūrmalas) ievēdceļš.* – Ulmaņa gatve. (Plāns #7)

Šodien jūras ceļu internacionālā nozīmē aizstāj iebraukšana no lidostas. No lidostas tagad, un vēl vairāk nākotnē, Rīgā ierodas tūristi, “biznesmeņi”, diplomāti un citi Rīgai un Latvijai svarīgi viesi. Iebraukšana no lidostas līdz Ulmaņa gatvei ir caur lauku ainavu, bet tālāk pagriežoties Ulmaņa gatvē ceļa abās pusēs attīstās rietumu Eiropā un Ziemeļamerikā pazīstamā lielceļu komerciālā josla ar tai parasto reklāmas veida arhitektūru. Pagriežoties un turpinot pa Kalnciema ielu pie Vanšu tilta pēkšņi parādās visdramatiskākā Vecrīgas panorāma. Varbūt ne tik pēkšņi un dramatiski, bet plašāka panorāma sagaida braucēju turpinājumā pa Ulmaņa gatvi līdz Salu tiltam. Šo abu ceļu kulminācija ir Rīgas visiespaidīgākās panorāmas.

### 4. *Jelgavas ievēdceļš* - “Via Hansa” sastāvdaļa. (Plāns #7)

Šis ievēd ceļš nāk no Zemgales līdzenumiem un nav iespaidīgs. Pirmā parādās vāji apbūvētā jauktas rūpniecības teritorija kam seko Padomju laika Ziepniekkalna paneļu celtņu masīvs. Tad ceļš ieiet patīkami plašā kokiem apstādītā bulvārī, kas beidzas krustojumā ar Ulmaņa gatvi. Pievienojoties Ulmaņa gatvei braucējs arī izbauda plašo Vecrīgas panorāmu un garo Salu tilta Daugavas šķērsojumu.

### 5. *Bauskas ievēdceļš*, (Ziepniekkalna iela) no Viļņas, Kauņas un iespējams daļa no Via Baltica E67 (Plāns #7)

Kaut apzaļumots, arī šis ceļš nav interesants līdz momentam kad tas piebrauc Bieķengrāvīm un parādās TV tornis, TT ēka, Saules Akmens un citas vertikāles. Tad arī šī maģistrāle pievienojas K.Ulmaņa gatvei un Salu tilta panorāmu bagātam Daugavas šķērsojumam.

### 6. *Latgales ievēdceļš*, - (Maskavas iela, Krasta iela), no Daugavpils un Maskavas (Plāns #6)

Šī maģistrāle ir mugurkauls Rīgas daļai, kas stiepjas no centra uz augšu gar Daugavu līdz pilsētas robežai un Rīgas HES. Savā telpiskā veidolā tā ir šaura apbūves josla starp Daugavu un dzelzceļu, kas, izņemot Rumbulas agrākā lidlauka daļu un Krasta ielu, ir intensīvi apbūvēta. Pirmos 3 km no Rīgas robežas ceļš ved cauri blīvam priežu

silam un garām apzaļumotiem ģimenes dārziņiem. Šis zaļais posms nobeidzas ar Ēbreju upuru piemiņas memoriālu un sākās skatam ļoti nepievilcīga ainava, kas sastāv no puspamestas jauktas rūpniecības, noliktavām, darījumu apbūvi, auto tirdzniecību un nesakārtotu neapbūvētu teritoriju. Tad ar A/S Kvadrātu un Doles Tirdzniecības centru abās pusēs ceļam sākās Ķengaraga augstceltņu dzīvojamo māju masīvs. Pašai maģistrālei, līdz Slavu ielas krustojumam, ir lielpilsētas raksturs ar plašu, apzaļumotu šķērsgriezumu kas satur gan auto gan tramvaja transportu, kuras telpu definē intensīva 5 – 9 stāvu apbūve kuras pirmo stāvu veikali izveido lineāru tirdzniecības ielu. Ielas Daugavas puses iemītniekiem ir viegli pieejams Daugavas krasts no kuras paveras plaša panorāma un dažās vietās Rīgas vēsturiskā centra siluets.

Šī ievēdceļa posma lielākā problēma un nākotnes potenciāls ir Rumbulas lidlauka apkārtnes haotiski izkaisītā minimālā apbūve kopā ar jauktās rūpniecības joslu starp Maskavas ielu un dzelzceļu.

Krasta ielas posmu var aprakstīt kā iebraukšanu Rīgā caur sliktu Amerikas “Commercial strip” piemēru. Ceļa labā un arī daļēji kreisā puse ir apbūvēta ar brīvi stāvošām, uz auto satiksmi orientētām komerciālām ēkām. Katra ēka reklamē savu pārdodamo produktu. Katra ēka mēģina izcelties ar savu unikālo izskatu. Rezultātā ir “zvērudārzs” kur katrā krātiņā ir citādas sugas dzīvnieks. Kopējā vide ir pilnīgi auto orientēta; kur nevar nokļūt ar pilsētas sabiedrisko transportu; kur ir neiespējami ērti staigāt no viena “veikala” uz nākamo nemaz nerunājot par kopēju velosipēdu un gājēju sistēmu; kur nav koordinēts apzaļumošanas plāns. Pat auto orientētai videi nav izstrādāts koordinēts labi funkcionējošs satiksmes plāns. Katrs komerciālais projekts vai pāris projekti kopā ir izveidojuši sev pievedceļu bet šie pievedceļi nav koordinēti un dažiem projektiem vispār nav pievedceļi. Rezultāts ir haotiska un potenciāli bīstama situācija. Viss tas, turklāt, ir noticis uz zemes, kas piederēja un kuru pilnīgi varēja kontrolēt Rīgas Dome.

#### *7. Jaunciema gatve (iebraukšana no, Ādažiem, Tallinas un potenciāli Via Baltica (Plāns #6)*

Šis ceļš pašreiz ir fiziski nepiemērots kā liela maģistrāle iebraukšanai Rīgā. To tomēr lieto lielie transporta furgoni kā alternatīvu Brīvības ielai. Ceļš pats par sevi ir interesants ar savu dažādību. Iebraukšana no robežas ir caur priežu silu no kura izbraucot priekšā parādās Ķīšezers. Tad pēc 90. grādu pagrieziena 2 līniju koku aleju un biezokņu iežņaugts ceļš vijās līku loču gar Ķīšezeru. Reizēm pa kreisi pavīd ezers un ezera otrā pusē daži skursteņi, augstākas ēkas un tad pēkšņi ceļamkrānu mežs kas vēlāk izrādās Vecmilgrāvja osta un kuģu būvētava. Izbraucot no zaļās vides braucējs ir blakus ostai un kuģu būvei. Braucot pāri par Vecmilgrāvja tiltu skatu dominē remontā stāvošie kuģi sausā dokā kā arī plašs skats uz Ķīšezeru pa kreisi un Milgrāvja šaurumu pa labi. Tas ir iespaidīgs skats kontrastā ar zaļo koku ierobežoto vidi.

Pēc šīs interesantā skata tagad jau 4 līniju plats ceļš ved garām nožogotam Jaunmilgrāvja ostas rajonam un Aplokciema apbūvei. Tad par plato apzaļumoto bulvāri (Viestura prospektu) garām Mežparka zaļai zonai, garām Padomju laika augstceltņu masīvam. kas priežu un gājēju taciņu aptverts izskatās kā patīkama dzīvojamā vide, līdz beidzot ceļš nonāk pie T krustojuma. Pa labi ir Tiltas iela, kas ved cauri Sarkandaugavas centram uz Vienības gatvi, bet pa kreisi ir Mežparka prospekts kas nākotnē būs Austruma maģistrāles turpinājums.

Pagaidām iebraukšana Rīgā turpinās pa Tilta ielu cauri Sarkandaugavas centram līdz mežglam kur atkal ir divas iespējas – Ganību Dambis vai Duntē iela. Pašreizējā situācijā abi ceļi ir vienādi. Ganību Dambis ir vēsturiski vecākais pa kuru arī iet tramvajs, Rīgas publiskā transporta mugurkauls. Ganību dambis ir ar plašu šķērsriezumu un daļēji ar bulvāri. Apkārtējā apbūve ir jaukta rūpniecība ar tagad izveidojušām citām funkcijām.

Izmaiņas šeit būs lielas gan dēļ vecās preču stacijas pārbūves iespējām, gan ar Hansas un Ziemeļu tuneļa izbūvi. Šī maģistrāle turpmākajā attīstībā var pārvērsties par ļoti svarīgu.

Skats no septiņām iebraukšanas maģistrālēm dod tikai daļēju un reizēm ierobežotu Rīgas telpiskās kompozīcijas ainavu. Lai gūtu pilnīgāku pārskatu ir vajadzīgs izbraukt arī otrā un trešā līmeņa maģistrāles un izstaigāt nozīmīgākās apkaimes. Tomēr, ainava ko iegūst no galvenajām maģistrālēm spēlē lielu lomu pilsētas tēla veidošanā. Tādēļ šīm maģistrālēm pilsētas tālākā attīstībā ir jāpiegriež liela vērība, lai izmantotu to potenciālu un mazinātu negatīvos aspektus.

#### *8. Dzelzceļi un rūpniecības struktūra (Plāns # 8).*

Esošās 19. gada simtā izveidotās dzelzceļa trases pilsētas struktūrā spēlē lielu, bet negatīvu lomu. Dzelzceļa trases veido lineārus šķēršļus kas sadala pilsētu un kurus ir grūti šķērsot. Gar dzelzceļiem vēsturiski ir attīstījušās rūpniecības noliktavas un visāda veida funkcijas kuras ir svarīgas ekonomiski, bet kuras rada piesārņojumus un vizuāli nepatīkamu vidi. Rīgā dzelzceļu sliežu abās pusēs ir plašas pamestas un mazlietotas apbūves zonas. Tādēļ, ar vienu izņēmumu, iebraucējiem ar dzelzceļu, Rīga neparāda savu labāko seju. Izņēmums ir iebraukšana no Jelgavas un Jūrmalas kur braucot pāri Daugavai parādās plaša Vecrīgas panorāma un skati uz leju un augšu pa Daugavu, kas ir tikpat dramatiski kā iebraukšana pa Salu tiltu.

Pēdējos 50 gados Eiropā kravu transportā arvien lielāku lomu ir spēlējuši smagie furgoni. Kopš neatkarības iegūšanas un tirgus saiknēm ar Eiropu, arī Rīgā smago furgonu plūsma noslogo galvenās maģistrāles. Tomēr pēdējās dekādēs Eiropa atkal rāda ceļu līdzsvarotas attīstības ietvaros izveidodama ātrgaitas pasažieru vilcienus un atkal domājot par kravas pārvadāšanu ar jaunas tehnoloģijas dzelzceļa transportu Tādēļ var pareģot, ka šī tendence turpināsies un nākotnē dzelzceļa loma mainīsies, bet tomēr nepazudīs.

#### **Apkaimes un centri**

Rīgas pilsētas apbūve ir veidojusies 800 gadus sākot ar mazu kodolu tagadējā Vecrīgā, turpinot ar 19. gadsimta izlaušanos no nocietinājumu žņaugiem, pārciešot karus un ugunsgrēkus, izplēšoties Padomju laika masīvā centrāli plānotā būvniecībā un turpinot jaunradi brīvā tirgus vidē šodien un paredzamā nākotnē. Katrā laikmetā apbūve ir radusies mainīgos sociālos, ekonomiskos un tehnoloģijas apstākļos. Katrs laikmets ir nesis savas izmaiņas gan radot jaunas pilsētas daļas, gan pārbūvējot esošās.

Rezultātā šodienas Rīga ir izveidojusies kā daudzu plānu un apbūves laikmetu saliktenis, bet savā formā tas nosacīti attīstās apļa veidā no pirmsākuma centra uz perifēriju. Šī struktūras dažādība pati par sevi ir bagāts vēsturisks mantojums kura telpiskā kompozīcija ir komplicēta bet toties interesanta. Šī dažādība visspilgtāk ir redzama RVC kur īsa gājiena attālumā var pāriet no blīvi apbūvētās Vecrīgas uz

spilgti kontrastējošo bulvāru loku ar plašiem parkiem un turpat drusku tālāk uz 19.gadsimta perimetrālo režģa apbūves vidi. Citi kontrastu un apkaimes veidi nav tik pozitīvi. Tā piemēram rūpniecības aplis ir lielā mērā zaudējis savu galveno funkciju, bet pašreiz ir pārmaiņu procesā uz citām jaukta rakstura funkcijām un arī pus pamestām zonām. Arī lielāko daļu Padomju laika mikrorajoniem nav pievilcīga cilvēku mēroga vide jo trūkst daudz funkciju aktivitāte, apzaļumota, labiekārtota publiskā telpa un pašas ēkas ir sliktā fiziskā stāvoklī. Tomēr ir iespējams šo vidi pārveidot un humanizēt.

Šodienas Rīgas apbūves struktūrā var saredzēt apkaimes ar sekojošo rakstura tipoloģiju:

1. *Vecrīga* – ir Rīgas pirmsākuma kodols, kas apbrīnojami vēl nes seno laiku telpiskās formas un ēkas. Vecrīgas siluets, skatā no Daugavas, ir Rīgas apbūves visdramatiskākā daļa. Šeit Rīgas epicentrā sanāk kopā dabas visspēcīgākā forma un cilvēku veidotā visvēsturiskākā un visinteresantākā apbūve. Vertikālie baznīcu torņi un citi akcenti ir arī vienlaicīgi Rīgas sociālās vēstures svarīgākie atgādinājumi un vietu iezīmētāji. Vecrīga, mijiedarbībā ar Daugavu, ir fiziski un kultūrvēsturiski svarīgākā Rīgas apbūves sastāvdaļa.

2. *Bulvāru loks* - Šis zaļais kanāla un parku loks, ar tajā izvietotām sabiedriskām ēkām, ir ļoti svarīgs paša centra kompozīcijas elements. Zaļais parku loks apkļauj un ir tiešā kontrastā ar Vecrīgu un nošķir to no 19. gadsimta “režģa struktūras”. Tāpat kā Vecrīga, kanāls un ar to saistītie parki arī ir Rīgas vēstures tiešie liecinieki. Tātad Bulvāru loks ir ne tikai funkcionāli un vizuāli svarīgs kompozīcijas elements, bet ir arī ar savu vēsturisko nozīmi.

3. *19. gadsimta “režģis”* - Šī pilsētas daļa ir vienota savā iekšējā perimetrālā un 24.3 m augstuma apbūvē, kā arī šajā apkaimē ir vislielākā jugend, eklekticisma un nacionālā romantisma arhitektūras koncentrācija. Tādejādi, šī teritorija ir lielākais saskaņota plāna un arhitektūras ansamblis un pilsētībūvnieciskā vērtība. Kopā ar pilsētu un Bulvāra loku tā veido Rīgas vēsturisko un monocentra kodolu.

#### 4. *RVC saglabāšana un attīstība*

Vecrīga, Bulvāru loks un 19. gadsimta “režģa struktūra”, kopā veido Rīgas vēsturisko centru. (RVC). Pilsētas plānošanas pārvalde ir jau izstrādājusi RVC plānu pirmā redakcijā, ir notikušas publikas apspriedes un tiek veidota otrā redakcija. Plāns ir pamatots uz plašu izpēti un ļoti detalizēts gan grafikā gan piedāvātā politikā un šis darbs nav jādublē Jaunam Rīgas plānam.

- **Jaunais Rīgas plāns (JRP) tādēļ atbalsta RVC saglabāšanas un attīstības plāna politiku.**<sup>3</sup>

Viens RVC politikas ieteikums ko JRP vajadzētu pastiprināt ir Vecrīgas silueta redzamības saglabāšana. Skats uz Vecrīgu iebrucot Rīgā ar kuģi, no lidostas par Kalnciema ielu jeb Ulmaņa gatvi un ar vilcienu no Jelgavas – Jūrmalas ir Rīgas lielākā vizuālā vērtība kurai, tur klāt, ir kultūrvēsturiska nozīme. Jau paudzēm šis

<sup>3</sup> Gan RVC un JRP tiek izgatavoti Pilsētas Plānošanas pārvaldē ar konsultantu palīdzību un abi procesi tiek koordinēti. Tomēr ir iespējams ka JRP sagatavošanas laikā un pirms Dome apstiprina RVC plānu rodas domstarpības par ietiekto politiku vai tā interpretāciju. Tādā gadienā izmaiņas tiks ieviestas lai politika abos dokumentos ir savstarpēji atbalstoša.

siluets ir bijis Rīgas tēla svarīga sastāvdaļa. Tādēļ šī silueta un tā redzamības iespējas saglabāšana un pat paplašināšana ir ļoti svarīgs turpmākās Rīgas attīstības uzdevums. RVC projekta ietvaros ir jau izstrādāta šīs saglabāšanas politika ar grafiku un tekstu.

Šī projekta ietvaros vēlreiz apstiprinājas jau sen zināmais fakts, ka tagadējās Lauksaimniecības ministrijas (LM) augstceltne ir Vecrīgai vizuāli visdegradējošākā struktūra. Vecrīgas siluets ir vienreizējs kulminācijas brīdis garam ceļam no Daugavgrīvas līdz pašreizējai pasažieru ostai. Diemžēl taisni beidzamā piebraukšanas posmā LM augstceltne visu laiku dominē pār visām Vecrīgas smailēm bet dažreiz aizsedz siluetu pilnīgi. Tas ne tikai degradē šo citādi valdzinošo skatu bet paceļ jautājumu kas tad ir šis uzmācīgais objekts. Ko tas simbolizē Rīgas tēlā? Vakardienas komunistisko pārvaldi? Šodienas birokrātiju?

Šī darba autors iesaka JRP ieviest politiku ka :

- **laika gaitā Lauksaimniecības ministrijas celtne ir jāatvieto ar zema profila apbūvi, kas neaizsedz Vecrīgas siluetu no iebraucoša pasažieru kuģa.** (Apzinoties šīs augstceltnes padomju laika būvniecības tehnisko līmeni un šodienas biroju telpu vajadzības, ēkas atvietošana būs izdevīga arī potenciāliem ēkas klientiem.)
- **Turpmākā attīstībā neviena celtne Citadeles teritorijā nedrīkst aizsegst Vecrīgas siluetu no iebraucošiem pasažieru kuģiem.**

5. *Vēsturiskā priekšpilsētas apbūve* – 19. gadsimtā veidotie priekšpilsētas rajoni, kā Maskavas priekšpilsēta, Āgenskalns, Sarkandaugava, RVC aizsargjosla un citas teritorijas, kurās ir ķieģeļu un koka mazstāvu un daudzstāvu apbūve, veido daļēji apli ap pašu vēsturisko centru. Lielākā daļa no šīm apkaimēm ir *Individuālās ģimenes mājas* - Rīgā individuālo māju apkaimes nav daudz un galvenokārt tās ir saglabājušās no pirms kara laikiem – Teika, Ozolciems, Bergi, Mežaparks ir piemēri. Šīs apbūves formai ir zema intensitāte un parasti ir apzaļumota, tādēļ šīs mazstāvu apkaimes ir ļoti kontrasti intensīvai daudzstāvu apbūvei. Pašreiz tām nav liels īpatsvars, bet nākotnē šī apbūves forma būs daudz svarīgāka. Daļa no šīm apkaimēm kuras ir atdzītas par vērtīgām<sup>4</sup> ir iezīmētas plānā # 9

- **JRP politika ir saglabāt šīs apkaimes kā kvalitatīvas dzīvojamās vides arī turpmāk.**

6. *Mikrorajoni* – Šie padomju laiku dzīvojamie rajoni veido ļoti spēcīgu telpisko kompozīciju Rīgas teritorijām un atrodas ārpus RVC toreizējā Rīgas perifērijā. Šīs pilsētas daļas ir cita mēroga, citas tehnoloģijas, citas ekonomiskās un politiskās sistēmas celtas. Mikrorajonu apbūve pilnīgi atšķiras no pārējās Rīgas apbūves un, kā minēts ievadā, pašreizējā tehniskā kvalitātē, apsaimniekošanā un sabiedriskās telpas labiekārtoībā, visumā nav patīkamas vides dzīvošanai.

Pēdējos gados ir mainījies uzskats par šiem rajoniem kuros dzīvo ap 60% no visiem Rīdžiniekiem. Ir sākusies dažu individuālo ēku fiziska uzlabošana. Ir izstrādātas vairākas izpētes kā uzlabot esošo vidi. Ir arī celtas jaunas ēkas esošo mikrorajonu ansambļos. Mikrorajonu problēmu un potenciālu izpēte un atrisinājumu meklējumi

---

<sup>4</sup> Nozīmētas par vērtīgām valsts vai vietējā līmeņa sarakstos, vai ierosinātas ievietošanai šajos sarakstos.

nav šī projekta ietvaros. Tomēr izpētes gaitā un agrākā pilsētas plānošanas darbā projekta autors ir izstaigājis reprezentatīvus mikrorajonus, analizējis to problēmas un apsvēris potenciālās iespējas. Ieskiecēju dažus novērojumus.

Nerunājot par ēku fizisko kvalitāti, apsaimniekošanu, finansiāliem un sociāliem faktoriem sniedzu dažus komentārus par mikrorajoniem kā plānotu pilsētvidi:

Mikrorajoni, sastāv no tipveidīgu, standartizētu plānu un ēku konstrukciju. Ēkas ir kombinētas lielos ansambļos visāda veida ģeometriskās konfigurācijās Ansambļi ir lielāki par “vecās” pilsētas kvartāliem un ēkas ir augstākas un garākas par “vecās” pilsētas ēkām. Katrs mikrorajons ir plānots ar savu kopēju sabiedrisku liela mēroga telpu. Kopējais fiziskais rezultāts ir Liela mēroga monolitiska vide kur cilvēks jūtās maziņš un anonīms lielā cilvēku bišu stropā. Mikrorajoni vēl paredzēja infrastruktūru ar skolām, bērnudārziem sadzīves pakalpojumiem ( šodien komerciāliem) un pa reizei kādu kultūras namu. Diemžēl šī infrastruktūra ne vienmēr tika uzbūvēta.

Par spīti šai vispārējai situācijai dažas mikrorajonu apkaimes dabā atstāj diezgan labu iespaidu. Daži “pagalmi” Imantā un Zolitūdē ir tagad apauguši ar mēreni lieliem kokiem, kas mīkstina skarbās pelēkās 9 stāvu sienas un sabiedriskā kopējā telpa ir patīkama. To vēl patīkamāku padara mātes ar bērnu ratiņiem, kas sanākušas sabiedriskā “ķafijas klačā” un pusaudži, kas spēlē futbolu. Ķengaragā plašā Maskavas iela ar lielu koku rindu un zaļu telpu abās malās un garu daudzstāvu māju rindu kur pirmā stāvā ir veikali un gājēju iela atstāj lielas Eiropējiskas pilsētas atmosfēru. Tā ir pastrīpota ar atsevišķu zālēm apaugušu tramvaja ceļu ielas vidū kas nozīmē ka te vel svarīgs ir sabiedriskais transports – tramvajs. Tai pašā Ķengaragā gar Daugavu ir neizveidota, bet praktiski lietojama promenāde kas ir sasniedzama no lielām bloka ēkām.

Šādi piemēri apliecina ka ar vienkāršiem apzaļumošanas paņēmieniem un sabiedriskās telpas apkopšanu var būtiski uzlabot esošo mikrorajonu vidi. Pašreizējie mēģinājumi uzlabot vidi ar esošās sabiedriskās telpas apbūvi negarantē situācijas uzlabošanu. Varētu pat teikt ka tā garantē vismaz iesākumā lielu pašreizējo iedzīvotāju antipātiju.

Pieņemot, ka ēku tehniskā kvalitāte tiks uzlabota, ka dzīvokļu platību varēs palielināt apvienojot dzīvokļus, ka māju apsaimniekošana tiks sakārtota un īpašuma piederība radīs atbildību pret dzīvojamo vidi, šis ziņojums izsaka ticību, ka daudzi mikrorajoni varētu būt uzlaboti par pieņemamām lielpilsētas dzīvojamām vidēm .

JRP ieteikta sekojošā politika:

- **Plānojot tālāku attīstību katru mikrorajonu izpētīt atsevišķi ņemot vērā oriģinālo plānojuma konceptu un ģeometriju un ļoti uzmanīgi apsvērt radikālas telpiskas izmaiņas.**
- **Pirms nolemj esošā sabiedriskā ārtelpā ievietot jaunu apbūvi jāiesaista mikrorajona iedzīvotājus plānošanas procesā**
- **Kā prioritāti uzstādīt kopējās sabiedriskās ārtelpas apzaļumošanu un labiekārtošanu iesaistot tās plānošanas procesā mikrorajona iedzīvotājus.**

7. *Rūpniecības aplis* – (skat. arī pielikumu #5) 19. gadsimta rūpniecība attīstījās balstoties uz dzelzceļa transportu. Arī Padomju laikā Rīga bija liels ražošanas centrs kur rūpniecība turpināja būt dzelzceļu orientēta. Šis rūpniecību loks ir Rīgas telpiskās struktūras sastāvdaļa (plāns #8) Šodien daudzas no šīm rūpniecībām ir bankrotējušas un to teritorijas pamestas, daudzās vietās rūpniecību atvieto komerciālas struktūras, noliktavas un visāda veida aktivitātes ieskaitot lielveikalus. Tādēļ jāpieņem ka šī tendence turpināsies un daudzas agrākās rūpniecības teritorijas pārvērtīsies par jauktu funkciju zonām. Lielās agrāko rūpniecību teritorijas tagad ir potenciālas vides pilsētas atjaunošanai un jauniem attīstības projektiem. Sagaidāmo jauno centru attīstību un agrāko rūpniecības zonu izmaiņas ir parādītas plāna #A2 un to attīstības politika aprakstīta atsevišķi kopā ar katru attīstības zonu

#### *Jaunā laikmeta attīstības veidi*

8. *Jauni centri*- JRP paredzēs jaunu centru izveidošanu. Tālākai kvalitatīvai Rīgas attīstībai ir svarīgi radīt jaunus kompakus daudzfunkcionālus centrus kas arī kļūtu par fokusiem kopējā pilsētas struktūrā. Šiem centriem ir jāizveido kvalitatīva vide tās darbiniekiem, iedzīvotājiem un apmeklētājiem. Šādi centri parasti nerodas neplānotā, gadiena rakstura apbūvē. Centrus ir nepieciešams plānot un arī veicināt ar pilsētas politiku un investīciju. Tādēļ JRP nepieciešams ieviest sekojošo politiku:

- **Jaunie centri ir jāplāno kopēji, vispirms izstrādājot, publiski apspriežot un ar Domes lēmumu pieņemot *konceptplānu*<sup>5</sup> (attīstības priekšlikumu) kuru precizētu reālu attīstības projektu ietvaros un legalizētu ar vienu vai vairākiem *detālplāniem*.**
- **Jaunu centru attīstība ir jāatbalsta ar pilsētas infrastruktūru ieskaitot publisko transportu**
- **Jauni centri ir jāveido kompakti lai radītu gājējiem draudzīgu vidi**

9 *Nodarbinātības parki*- Šodienas pilsētās svarīgi ekonomijas sektori ir pakalpojumi, nepiesārņojoša un augstas tehnoloģijas ražošana. Šajos sektoros ir funkcijas kā profesionālo firmu darbība, zinātnisku instrumentu ražošana, fasēšana, transporta pārkraušana, datoru komplektēšana, mazu firmu “inkubatori”, banku biroji, sporta klubi un vesela rinda visneiedomājamāko aktivitāšu virkne. Šāda veida aktivitātēm ir izveidojušies un tiek plānoti kompleksi kuri ir saukti par “jaukto rūpniecību zonām”, vieglās rūpniecības “parkiem”, “zinātniskiem parkiem” utt. Tās ir teritorijas kurām ir izstrādāti plāni un sagatavota infrastruktūra, kas piedāvā iespējamību būvēt lielāka vai mazāka izmēra ēkas (parasti vienu vai divu stāvu), jeb irēt jau uzbūvētās ēkās vienu sekciju. Kopējā teritorija ir izveidota ar apzaļumojumu un labiekārtojumu un tai ir pieeja pilsētas galvenajām maģistrālēm, iespējams arī dzelzceļam. Ir paredzams, ka Rīgas jaunās attīstības zonās kā pie lidostas, Spilves ziemeļu zona, Ziepniekkalna rūpniecība, Šķirotava un citas zonas attīstīsies šajā veidā. Tās JRP plāna tiks nosauktas par “jaukto rūpniecības” vai “nodarbinātības” zonām. (skat. pielikumu #5)

---

<sup>5</sup> *Konceptplāns* (attīstības priekšlikums)– Šī darba autors ierosina Rīgas plānošanas procesu papildināt ar formālu *Konceptplāna* detalizācijas pakāpi kas būtu starp vispārējā Ģenplāna un detālplāna. Tas padarītu plānošanu daudz elastīgāku bet tomēr detalizētu un juridiski saistošu. *Konceptplānu* pielietotu telpiski lieliem projektiem kā jauna centra veidošanai. Šādu plānu kas rādītu apbūves intensitāti, funkcijas, sabiedrisko telpu un transporta infrastruktūru varētu izstrādāt samērā ātri. To varētu apspriest ar publiku un Dome to varētu pieņemt vadlīnijas līmenī. Kad nāktu konkrēti apbūves piedāvājumi varētu precizēt un legalizēt visu centra plānu vai tā sadaļu ar parasto *Detālplāna* procesu. Tātad būtu iegūta elastība nezaudējot detalizāciju un juridisku saistību.

10. *Lielceļu komerciāla apbūve* – Apbūve, kas orientējās uz lielceļu pieejamību un redzamību. Parasti šī apbūve ir liela izmēra atsevišķas ēkas ar lielām auto stāvvietām kā tas ir Krasta iela Ulmaņa gatve. Šāda ‘Ziemeļamerikas’ apbūve rada vizuāli un pilsētībūvnieciski nevēlamu pilsētas formu. Tomēr šī forma jau attīstās Rīgā un būs daudz redzamāka nākotnē. Tādēļ JRP ir jāpiegriež vērību lielceļa komerciālās apbūves attīstībai un jāizstrādā politikas pakete kurā starp citu būtu:

- **Lielceļa komerciālām zonām nedrīkst būt tieša pieeja lielceļiem bet ir jāizveido apkalpes ceļi, kas lielceļam pievienojās tikai transporta mezglos.**
- **Lai saskaņotu attīstību katrai šādai komerciālai zonai ir jāizstrādā *Konceptplāns*, kas paredz apbūves noteikumus visai zonai un tad jāprecizē ar vienu vai vairākiem *Detālplāniem*.**
- **Apbūves noteikumos starp citu tiek noteikta apbūves būvlaide, intensitāte, kopējs zonas apzaļumošanas plāns kur katram projektam ir jāizpilda sava posma realizācija.**
- **Auto novietošanas standarti kuros ir iekļauti apzaļumošanas prasības.**
- **Kopējam plānam ir jāveido saikne ar blakus esošo apkaimi.**
- **Kad kopējā attīstība sasniedz noteiktu apbūves intensitāti pilsētai ir jānodrošina sabiedriskā transporta pieejamība.**
- **Arhitektūrai ir jābūt kvalitatīvai.**

11. *Lielveikali* - Lielveikalu novietošana var stipri iespaidot pilsētas attīstības formu. Ja tie ir pietiekoši lieli un daudzfunkcionāli tie var veidoties kā kodoli jauniem pilsētas centriem. To novietne ir ļoti svarīga pilsētas formas tālākai attīstībai. Ja tie novietojas ārpus pilsētas, tad tie rada auto orientētus lietotājus kuri brauc no pilsētas. Ja tie novietojas tur kur ir pieejams sabiedriskais transports un var attīstīties citas funkcijas, tad ir iespēja ka var rasties jauni pilsētas centri. Šeit ir svarīgi pilsētai piedalīties plānošanas procesā, lai ietekmētu pozitīvu pilsētvides attīstību. Alfa Maxi un jaunais VEFA radītie centri ir piemēri. VEFA gadījumā iespēja attīstīt jaunu centru ir potenciāli labāka. JRP starp citu varētu būt:

- **Lielveikalu<sup>6</sup> projektu iesniegumam ir jābūt pievienotai, neatkarīga transporta plānotāja “iespaidu uz transportu” izpētei, kas aprakstīs projekta ietekmi un ieteiks kādi uzlabojumi ielu sistēmā ir vajadzīgi lai iespaids uz apkārtējo vidi būtu pieņemams.**

---

<sup>6</sup> Lielveikali – jāizveido definīcija kas nosaka ar cik lielu funkcionālo platību sākās Lielveikalu klasifikācija. Kā paraugu var ņemt Skandināvu normatīvus. Kanādā, Ontario provincē Lielveikāli sākās ar 250,000 kvadrāt pēdām ( apmēram 25,000 kv.metri)



- **Lielveikala projekta pieteicējam ir jāgarantē veikt darbus, kas nepieciešami lai apkārtējā transporta sistēma varētu normāli funkcionēt.**
- **Daudzfunkciju Lielveikalu projekti, it sevišķi tie kas iesaista sabiedriskas un pakalpojumu funkcijas kā bibliotēkas, pasta nozares, sabiedrībai pieejamas lekciju un sapulču telpas, bankas, kino teātrus utt. tiks uzskatīti par attīstībai vērtīgākiem nekā vienas funkcijas lielveikali.**
- **Lielveikalu projektam ir jāgarantē izpildīt apjoma plānu, kas rāda tā integrāciju ar apkārtējo apkaimi, gājēju ceļus, apzaļumojumu, apgaismojumu un vispārēji labiekārtojumu.**
- **Izvērtējot projektu pilsētai ir jāizpēta kā projekts veicinās pilsētas apkārtējās apkaimes attīstību un kā tas ietilpst kopējā pilsētas struktūrā.**
- **Pilsētai ir jānodrošina sabiedriskā transporta apkalpošana projektam**
- **Projekta arhitektūrai ir jābūt kvalitatīvai.**

*12. Ekoloģiskie ciemati.* JRP iesaka Rīgā radīt trīs *ekoloģisko ciematu kompleksus* kas būtu 21 gadsimta variācija Rīgas 19. gadsimta sekmīgam eksperimentam - Mežaparka apkaimē Šie ciemati būtu izvietoti Rīgas nomalē esošos mežparkos – Bolderajas kāpas pakājē, teritorijā starp Vecāķiem un Trīsciemu un Juglas mežā. Šie ciemati būtu plānoti kā paraugi ekoloģiski saudzīgi, ilgtspējīgi attīstībai izmantojot vadošo ekoloģisko tehnoloģiju un labākos plānošanas piemērus un dotu iespēju Rīgai būt šajā laukā vadošā lomā Eiropā. Zināšanas iegūtas šajā veidā varētu pielietot Rīgas zemes īpašumos ārpus Rīgas robežām un visā Latvijā. JRP jāieviešo politika:

- **Ekoloģisko ciemati idejas īstenošanai ir jāizstrādā daudzpusīga izpēte par šādas apbūves iespējamību un īpašus apbūves noteikumus ieskaitot līdzsvarotas attīstības prasības.**

## NODAĻA #2 RĪGAS TĒLPISKĀS KOMPOZĪCIJAS IZMAIŅAS <sup>7</sup> un IETEIKUMI JAUNĀ RĪGAS PLĀNA POLITIKAI

Izstrādājot iespējamo Rīgas telpisko struktūru kāda varētu izveidoties nākamos 25 gados ir pieņemts ka:

- Latvija turpinās savu attīstību kā Eiropas Savienības sastāvdaļa un tās iedzīvotāju labklājība jau būs tuvu Eiropas caurmēram.
- Rīgas pilsēta turpina būt Latvijas galvas pilsēta un tās ekonomika ir balstīta uz galvas pilsētas funkcijām, internacionālu tranzīta transportu ar vietēji pievienoto vērtību, augstas tehnoloģijas nodarbinātību; kultūras un zinātnes sektoru, finanšu sektoru un tūrismu.
- Rīgas nodarbinātība ir 500,000 un

<sup>7</sup> Plāni #A1, A2, A3, A4, B1, B2 ir izveidoti balstoties uz

1. 2003 gada 5-7 septembra semināra "Rīgas vēsturiskā centra loma kopējā Rīgas pilsētas attīstībā" pilsētas struktūras izveidošanas priekšlikumiem
2. 2004.g. jūnija darba sesiju par Rīgas pilsētas telpiskās struktūras attīstību ieteikumus. Dalībnieki prof.S.Grava, ģenplāna nodaļas vadītājs I.Millers, transporta konsultante I.Niedola, pilsētplānotājs A.Roze.
3. Ģenplāna nodaļā izgatavotie sarkano līniju plāni jauniem pilsētas Lielceļiem.
4. Rīgas jaunā Ģenplāna 2005-2017 Transporta plāna metu 3b, ko sagatavojusi konsultantu firma IMIK. (saņemts 20.08.2004)
5. Apstiprinātie un Pilsaētplānošanas pārvaldē iesniegtie detaļplānojumi.

- Rīgas robežās dzīvo 750,000 cilvēki kuru mājokļu dzīvojamā platība ir sasniegusi Eiropas līmeni.
- Rīgas Dome un administrācija mērķtiecīgi darbojās izstrādātās stratēģijas ietvaros, ņemot iniciatīvu pilsētas plānotā attīstībā, investējot infrastruktūrā, kas nepieciešama plānotā izaugsmē.
- Pilsētas attīstības stratēģijā ir ar ietekmēt vispārējo decentralizācijas procesu, lai pilsētā izveidotos kompakta daudz centru struktūra pilsētas robežās.

Izstrādātā struktūra ir maksimālais variants rādot vēlamās transporta maģistrāles, tiltus un apbūves teritorijas. Reālo situāciju ietekmēs attīstības secība, investoru intereses, Rīgas finansiālā kapacitāte un daudz citi neparedzami faktori.

Izstrādājot Rīgas telpiskās attīstības plānu ir pieņemts, ka transporta infrastruktūras atbalsts iespējamai attīstībai nākamā 25 gadu laikā būs sekojošs: (Plāns A1)

1. RVC apvedloks abos Daugavas krastos
2. Ulmaņa gatves savienojums ar Austruma maģistrāli
3. Austrumu maģistrāle pabeigta,
4. J.Čakstes tilts un J.Čakstes gatve pabeigta un savienota ar Jelgavas ievedceļu.
5. Rietumu maģistrāle pabeigta.
6. Hanzas ielas tilts un savienojums ar Rietumu maģistrāli izveidots
7. Brīvības dublieris pabeigts
8. Piejūras lielceļš, Daugavas grīvas tilts pabeigts
9. Jaunciema gatve pabeigta
10. Zemgales tilts uzbūvēts
11. Juglas savienojums ar Latgales lielceļu un Rumbulas tiltu pabeigts

Balstoties uz vispārējiem un transporta infrastruktūras pieņēmumiem lielākās prognozējamās izmaiņas pilsētas telpiskā struktūrā ir sekojošas.

#### **A. RVC aizsargjosla Daugavas labā krastā**

*Attīstības zona #1.* Jauns centrs agrākās preču stacijas, Hipodroma un dārziņu teritorijas (Plāni #B1, B2)

Šī zona ir lielākā iespēja izveidot ievērojami lielu izaugsmi vēsturiskā centra atbalsta funkcijām. Zonas transporta galvenā maģistrāle būs kodola apvedloks par kuru kursēs sabiedriskā transporta mugurkauls – jauntramvajs. Vienā pusē apved lokam būs jaunā Hokeja sporta zāle un esošā apbūve kas gadu tecējumā intensificēsies un tālāk pie jaunā lielceļa intensīva daudzstāvu jauktas apbūves iespēja. Otrā pusē apved lokam būtu jauna pasažieru dzelzceļa stacija, jauktu funkciju centrs un iespēja izveidot jauktu biroju un mājokļu apbūves kvartālus. Ieskicētais plāns ir tikai ilustrācija apbūves principiem kas ir:

- **Kopējs *Konceptplāns* plāns un vēlāk *detalplāni* visai teritorijai,**
- **Centra apvedloka, sabiedriskā transporta kā arī pasažieru dzelzceļa piesaiste.**
- **Jauktu funkciju attīstība**
- **Apbūves augstumu princips – pirmos kvartālus ap RVC robežas paturēt 5 stāvu augstumā (21.3m) tad iespējams paaugstināt apbūvi ar pakāpieniem līdz maksimumam Pētera baznīcas torņa skatu platformas augstumam ( 76 m)**

- **Veidot centrālo maģistrāli ar plašu bulvāri izveidojot atšķirtu gājēju promenādi un ar saskaņotu būvlaidi radītu telpas definējošu apbūves “sienu”**
- **Radīt kopēju gājēju, zaļo ielu un parku tīklu visai teritorijai un savienojot to ar RVC zaļo tīklu.**

Šī teritorija visticamāk attīstīsies kā viena no pirmām jo liela daļa ir neapbūvēta un atrodas ciešā saskarē ar RVC kodolu un tur jau nolemts celt jauno Hokeja zāli. . Pilnveidīgu attīstību viss vairāk veicinātu Hanzas ielas tilta uzbūvēšana un RVC iekšējā apved loka izveidošana (Plāns #B1). Loka funkcija ir dot iespēju iebraucošai transporta plūsmei no visiem virzieniem par pilsētas maģistrāles mēroga ceļu pietuvoties brauciena mērķim neapgrūtinot paša kodola ielas.

*Attīstības zona #2 Andrejsala – jaunā pasažieru osta*

Ja tiks īstenots Hanzas ielas tilts tad ļoti iespējams ka Rīgas pasažieru osta būs jāpārceļ uz Andrejsalu. Šī vieta ir arī relatīvi tuvu Vecrīgai un tūristu viesnīcām gan labā gan kreisā Daugavas krastā. Šeit arī ir pietiekami liela teritorija visām ostas vajadzībām. Tur būtu iespējams izveidot izstādes zāles, hoteļus un tūrismam pievilcīgas komerciālas un izklaides funkcijas. Šī kompleksa būve varētu palīdzēt pārveidot Pētersalas rajonu un attīstības zonu #1. Lai Andrejsala tiktu labāk integrēta ar pārējo Pētersalu un pārējo Rīgas centru ir nepieciešams noņemt dzelzceļa sliedes kuras pašreiz atdala ne tikai Andrejsalu, bet arī Andrejostu no Rīgas centra.

Andrejsalas pašā smailē būtu jāveido augsts **skulptūras-skatu tornis kas kopā ar līdzīgu celtni Ķīpsalas smailē darbotos kā Rīgas pasažieru ostas “vārti”**

## **B . RVC aizsargjosla un Jauns valsts centrs Daugavas kreisā krastā**

Vēsturiski Pārdaugava ir bijusi vieta no kuras skatīties uz Vecrīgu bet ne otrādi Padomju laikā parādījās Preses augstceltne un Vanšu tilts kas kopā vel neveidoja ko varētu saukt par pilsētas siluetu. Ar Saules akmens parādīšanos un vairākiem Pārdaugavas attīstības priekšlikumiem situācija ir radikāli mainījies. Patiešām JRP paredz nākamās parīs dekādēs lielu attīstību Daugavas kreisajā krastā. Viss Daugavas kreisais krasts, no paredzētā Ziemeļu tuneļa (Bukultu iela – cementa fabrika) līdz Salu tiltam (atskaitot Ķīpsalu) būs pārmaiņu zona kurā mainīsies gan funkcijas gan apbūves raksturs. Lielāka daļa no garās joslas agrāk bija visāda veida rūpniecībā. Ar dažiem izņēmumiem, šī rūpniecība tagad nīkuļo un to vietā ir parādījušās visāda veida citas aktivitātes.

*Zona #3. Jaukta apbūve – no tuneļa līdz Vanšu tiltam*

Joslas Ziemeļu daļā no iespējamo tuneli līdz Vanšu tiltam, visticamāk lēnām pārvērtīsies par jauktas funkcijas un jauktas apbūves zonu. Garās un šaurās zonas vidū ir paredzēts Hanzas ielas tilts kas nozīmē ka ap šī tilta un Daugavgrīvas maģistrāli var paredzēt jauna centra izveidošanos. Šis centrs un visa garā izmaiņu zona ir Zundas kanāla otrā pusē un ārpus RVC aizsargjoslas. Tādēļ no RVC viedokļa augstuma ierobežojumi nav un šis ziņojums iesaka JRP nozīmēt:

**Hanzas tilta centra un pārējās joslas apbūves augstumu noteikt uz 20 stāvu maksimumu<sup>8</sup>, izņemot pēdējo posmu iepretim Mārtiņa Lutera baznīcai kur maksimums būtu 12 stāvi (skat. plānu #B2)**

*Zona #4 Jauns valdības un kultūras centrs (Jauna tēla vārds)*

Starp Vanšu tiltu un plānoto Zemgales tiltu, tieši iepretim Vecrīgai, (atskaitot Ķīpsalas dienviddaļu), JRP paredz attīstīt jaunu simbolisku un funkcionālu valdības un kultūras centru Rīgai un Latvijai. Centrs sastāvētu no:

- Valdības kompleksa - 1. jaunas saeimas nama, 2. ministru kabineta un ministriju nama, kas būtu izvietoti Uzvaras laukumā (skat plānu #B2) Pārējās valdības administrācijas ēkas un biroji būtu izveidoti otrā pusē dzelzceļam tagadējā dārziņu teritorijā. Tagadējā uzvaras kolonna būtu iekļauta jauna "Nākotnes Tornis" (3) kas būtu veltīts 21. gadu tūkstoša Latvijai Eiropā un kur būtu redzama Latvijas vēstures ekspozīcija no senlaikiem līdz šodienai un ar skatu uz nākotnes iespējām. Tornis būtu 122 m augsts (vienu metru augstāks par Sv. Pētera baznīcas torni) un naktī apgaismots.
- 4. Jaunā prezidenta "pils", 5. mūzikas koncertu zāle. Šīs funkcijas būtu izvietotas Klīversalas galā pie Āgenskalna līča.
- Nacionālā bibliotēka jau izraudzītā vietā (#6)
- Esošais Dzelzceļa muzejs un Modernās mākslas muzejs. (#7)
- Jauktu funkciju teritorija (#8) kurā būtu – hoteli (kā Radison SAS), biroju ēkas, dzīvojamās ēkas, komerciāli pakalpojumi.
- Uzvaras parks būtu ainaviski pilnveidots kā centrālā daļa no zaļās sistēmas kurā ietilpst, Nacionālās bibliotēkas apstādījumi, AB dambis, Āgenskalna līča apstādījumi ap Prezidenta pili un dziesmu pili, Arkādijas dārzi, Māras diķis un Mārupītes zaļo sistēmu, kas iet līdz Rīgas robežai.
- Uzvaras parka apjozošā apbūve būtu ierobežota ar 12 stāvu (maks) jauktu dzīvojamo un citām funkcijām kas veidotu kompaktu "sienu" gar tagadējām A.Grīna un Hermaņa ielām.

Visā pilsētas struktūrā tas veidotu sabiedriski nozīmīgu telpisku kompozīciju kuras elementi ir:

- Vecrīga un jaunais valdības / kultūras centrs savienoti ar gājēju tiltu katrs savā Daugavas malā.
- Gaismas tornis un Brīvības piemineklis uz Brīvības ceļa ass
- Pārdaugavas centra Daugavmalas apbūve zema un zaļa vizuāli nekonkurējot, bet komplimentējot Vecrīgas siluetu.
- Abos sānos Pārdaugavas zemam valsts centram veidojas augstceltņu siena no cementu fabrikas tuneļa līdz Salu tiltam kas kopā ar zaļo centru un Gaismas torni rada pārdaugavas siluetu kas komplimentē Vecrīgas vēsturisko siluetu. Šo vizuāli spēcīgā un simboliski nozīmīga kompozīcija rada pamatus Rīgas tēla izaugsmei. ( Skice #2)

Lai izveidotu šo spēcīgo pilsētas centra kompozīciju un tēla izaugsmi ir nepieciešama stingra un konsekventa Domes rīcība.

<sup>8</sup> Atļautais maksimuma augstums nenozīmē ka šī zona automātiski attīstīsies kā gara 20 stāvu celtņu kēde. Iespējams ka ekonomika un citi aptākļi radīs tikai dažas augstceltnes un pārējās būs 5 vai 12 stāvu augstas. Šajā zonā arī atrodās daudzas vēsturiski svarīgas vecās rūpniecību ēkas kuras ir jāsaglabā tās izmantojot citām funkcijām..

- Jāpieņem un konsekventi jāaizstāv jaunais Rīgas Ģenplāns kurā būs ieteiktā apbūves politika Daugavas kreisam krastam un jaunam valdības/kultūras centram.
- Visam kompleksam no Daugavas līdz jaunai saeimas ēkai ir jāizstrādā *Konceptplāns* un vēlāk *Detalplāns(i)*.
- Domei ir jāuzņemas šī centra radīšanu kā ilgtermiņa projektu, jānozīmē projektam budžeta un investīcijas līdzekļus.
- Domei ir jāņem vadības loma iesaistīt Latvijas valdību centra veidošanai.
- Domei ir jāiegulda investīciju dažu stratēģiski svarīgu privāto īpašumu nopirkšanai.

Kreisā krasta kompozīcijas centra daļā tagad atrodas jauni celtais "Saules akmens" kas pašreiz ir vizuāli visprominentāka celtnes Rīgā. Neatkārtojot polemiku par šīs celtnes pozitīvām vai negatīvām īpašībām šī izpēte iesaka

- **Ķīpsalas dienvidu daļā starp Kr. Valdemāra ielu un Agenskalna līci atļaut tika vēl vienu 20 stāvu celtnes novietotu Āzenes kanāla pusē.**

#### *Zona #5. Jaukta apbūve no dzelzceļu tilta līdz Salu tiltam*

Joslas Dienvidu daļā no Dzelzceļu tilta līdz Salu tiltam ir daļēji RVC aizsargjoslā bet arī šeit pēc RVC noteikumiem 20 stāvu celtnes ir iespējamas. Šī novietne augstceltnēm ir potenciāli ļoti pievilcīga jo šeit paveras plašs skats pāri Daugavai, gan uz Vecpilsētas siluetu gan uz zaļām Daugavas salām Tādēļ šis ziņojums iesaka JRP:

- **Joslu starp Dzelzceļa tiltu un Salu tiltu, gar mazo Daugavu, nozīmēt kā 20 stāvu apbūves joslu. (skat. Plānu #B2)**
- **20 stāvu nozīmējums arī attiecās uz kvartāla daļas trīsstūri starp Ulmaņa Gatvi, Mūkusalas ielu (skat. plānu #B2)**

Nobeidzot ieteikumus par Daugavas kreiso krastu vēl svarīgi plānā ievietot politiku par paša krasta saglabāšanu :

- **Gar pašu Daugavas krastu jābūt labiekārtotai gājēju promenādei.** Promenādes platums piemērojams reālai situācijai, bet tā nedrīkst būt šaurāka par 10 metriem. Promenādei vietām jāpaplašinās apzaļumotos parkos.

### **C. Lidostas saistīto funkciju centri**

#### *Zona #6. Lidostas centrs*

Rīgas lidosta ir šīs ēras osta par kuru no visas pasaules ieplūst darījumu veicēji, tūristi svarīgas valsts personas un svarīgas preces. Tieši šī transporta plūsmas dēļ ap lidostām visā pasaulē novietojās funkcijas, kas sniedz pakalpojumus un kuras izmanto šīs gaisa ostas cilvēku un preču plūsmu. Ar Rīgas lidostas izaugsmi arī attīstīsies šādu funkciju komplekss. Tas jau tiek plānots Mārupē un tas arī jāparedz Rīgas teritorijā. Šai kompleksā būs viesnīcas, biroji, noliktavas, fasēšanas, spiestuves, transporta un dažādu cita veida funkcijas plānotā "nodarbinātības parkā".

- **JRP ir jāparedz maksimāli liela teritorija ar sagatavotu ielu un pārējo atbalsta infrastruktūru. Teritorijā var attīstīt augstceltnes to augstumu ierobežojot tikai aviācijas noteikumiem. Lidostas centram jāizstrādā apbūves plāns kas nosaka augsto un zemo apbūvi tā, lai komplekss veidotu "vārtus" Rīgai no lidostas un Jūrmalas iebraucot.**

*Zona #7.. Centrs Kalnciema un Ulmaņa gatves stūrī.*

Šis trīsstūris nav intensīvi apbūvēts un tas atrodas stratēģiskā vietā no lidostas ceļā uz Rīgu, gan par Ulmaņa gatvi gan Kalnciema ielu. Ņemot vērā, ka Rīgai nav daudz teritoriju kur attīstīt lidostas komerciālo zonu, šī teritorija arī ir pirmklasīgi piemērota šai funkcijai. Ar paredzēto “rietumu” maģistrāli šai teritorijai ir liela vērtība. Pilsētas kompozīcijā augstceltnes šajā vietā iezīmē svarīgu ceļu izvēli un arī iebraukšanu Rīgā.

- **JRP paredz jauktās apbūves zonējumu nodrišināt ar infrastruktūru, atļaujot 20 stāvu apbūvi kuru iespējam paaugstināt izvērtējot pieteiktā projekta kvalitāti.**
- **Zonai ir jāizstrādā *Konceptplāns* un vēlāk *Detalplāni*.**

#### **D. Jauns ziemeļu centrs un nodarbinātības zona. (Spilves ciems)**

Šī centra attīstība ir pilnīgi atkarīga no jauna kreisā krasta ostas pievedceļa kā arī no Rietumu maģistrāles izveidošanas, cementu fabrikas tuneļa uzbūvēšanu, zemes sagatavošanu apbūvei ar hidroloģijas priekšdarbiem un infrastruktūras sagatavošanu. Tātad šīs teritorijas prasīs lielus priekšdarbus un pilsētas investīciju.

*Zona #8 Jauktu funkciju centrs jaunai nodarbinātības zonai (Plāns #A1-A3)*

Šis centrs veidosies tika kad rietumu maģistrāle un cementa fabrikas tuneļa trase būs reāli izveidota . Centrs apkalpos jauno laiku rūpniecību, kas tiks izveidota pašreizējās Spilves pļavās un citas apkārtnējās teritorijas. Rīgas telpiskā struktūrā tas būtu pilnīgi jauns un iespējami liela mēroga centrs ar jaunu apkalpojamo teritoriju..

- **JRP paredz jauktās apbūves zonējumu, nodrošinātu ar infrastruktūru, atļaujot 20 stāvu apbūvi kuru iespējams paaugstināt izvērtējot pieteiktā projekta kvalitāti un attiecību pret pārējām centra ēkām .**
- **Zonai ir jāizstrādā *Konceptplāns* un vēlāk *Detalplāni* kurš noteiks apbūves intensitāti, apzaļumojumu, sabiedrisko telpu un arhitektūras kvalitāti.**

*Zona #9 Jauktas rūpniecības un nodarbinātības zona. (Plāni #A1-A3)*

Jaunā laika jauktās rūpniecības jeb nodarbinātības zona saturēs plaša spektra nodarbinātības funkcijas kā piemēram: spiestuves, nepiesārņojošu ražošanu, noliktavas, laboratorijas, birojus, apkalpojošos darījumus utt.

- **JRP paredz jauktas rūpniecības zonējumu, nodrošinātu infrastruktūru, 3 stāvu apbūvi ar iespējām paaugstināt izvērtējot pieteiktā projekta kvalitāti.**
- **Zonai jāizstrādā *Konceptplāns* un vēlāk *Detalplāni* kuri noteiks apbūves intensitāti, apzaļumojumu un arhitektūras kvalitāti.**
- **Zona jānodrošina ar sabiedrisko transportu.**

#### **E. J. Čakstes centrs un jauktas rūpniecības komplekss. (Plāni #A1-A3)**

Šī attīstības zona gar paredzēto J.Čakstes gatvi un dienvidu tiltu ir otra Rīgas jaunā attīstības zina līdzīgi ziemeļu zonai D bet tās attīstība ir paredzama daudz ātrāk. Dienvidu tilts ir jau plānošanas un finansēšanas stadijā un agrākā Robotrūpniecības zona jau veidojas ar jauniem projektiem.

*Zona #10 J. Čakstes centrs (Čakstes ciems)*

Šis centrs attīstīsies līdzko tiks būvēts Dienvidu tilts un J.Čakstes gatve. Jaunais centra apkalpos jauno jaukto apbūvi kas attīstīsies ap centru un tiltu, kā arī jauktās rūpniecības zonu un jau esošo Ziepniekkalna mikrorajonu.

- **JRP politika līdzīga Zonai #8**

*Zona #11 Ziepniekkalna jauktās rūpniecības centrs*

- **JRP politika līdzīga Zonai #9**

#### **F. Rumbula un Šķirotava (Plāni #A1-A3)**

Ap Latgales lielceļu Rīgas dienvidaustrumu perifērijā ir trešā lielā attīstības iespēju teritorija. Arī šeit kvalitatīva attīstība notiks tikai ar Domes stratēģisku politiku un koordinētu administrācijas darbību.

*Zona #12. Rumbula. (Daugavciems)*

Rumbulas agrākā lidlauka teritorija ir jau padomju laikā bijusi iecerēta kā dzīvojamais rajons kādiem 60.000 iedzīvotājiem. Daudz mazākos apmēros arī šodien šī vieta ir piemērota jaunai apkaimei ar jauktu apbūvi un funkciju. Šī apkaime nedrīkst būt tikai “guļamistabu zona” bet jārada iespēju izveidoties komerciālam un arī nodarbinātības centram. Lai tas notiktos ir:

- jāattīra zemes piesārņojums.
- Jānodrošina infrastruktūra – ( galvenais ūdens piegāde un kanalizācija).
- Jāpievieno sabiedriskai transporta sistēmai ieskaitot “jauntramvaju”.

Rumbulas plānošanā jāņem vērā Daugavas krastmala kas ir jāizveido par publisku promenādi – zaļo zonu no kuras ir vienreizēja panorāma un arī skats uz vēsturisko centru.

- **JRP politika līdzīga Zonai #8 – ar pielikumu par:**
  - \*piesārņotās zemes attīrīšanu,
  - \* Daugavas krastmalas “promenādi”

*Zona #13 Šķirotava un Katlakalna rūpniecības rajons (Plāns #A1-A3)*

Šķirotavā ir liela izdevība radīt vēl vienu šīs dienas vajadzībām piemērotu nodarbinātības zonu. Šeit ir jārada kopējs plāns lai koordinātu esošās funkcijas ar jaunu attīstību. Teritorijai ir jāpiegādā ielu, ūdens, kanalizācijas un pārējā infrastruktūra, ieskaitot sabiedrisko transportu. Jauntramvaja sistēma arī jāieved šeit kopā ar Rumbulu un Katlakalna rūpniecības zonu.

Katlakalnā esošā rūpniecības zona ir jau samērā intensīvi izmantota, bet laika gaitā tā arī pārveidosies un pielāgosies jaunām prasībām.

- **JRP politika līdzīga Zonai #9**

#### **G. Deglava ielas attīstības centrs (Plāns #A1-A2)**

Deglava iela nākotnē būs jaunais iebraukšanas ceļš Rīgā no Latgales. Ir arī paredzēta iespēja izveidot maģistrāli, kas savienotu Vidzemes šoseju no Juglas ar tagadējo Latgales šoseju pie Rumbulas tā izveidojot jaunu Rīgas apvedceļu tieši uz Rīgas robežas. Šis ceļš krustotos ar Deglava ielu un tā būtu radīta augstas pieejamības zona šī krustojuma apkārtnē. Tādēļ ir paredzēts šeit plānot jaunu attīstības centru Rīgas perifērijā.

*Zona #14 Deglava Ciems.*

Deglava Ciemats sastāvēs no daudz funkciju centra, jauktas apbūves dzīvojamo daļu un jauktas funkcijas nodarbinātības daļu. Pašu centru var izveidot tālāk nost no Rīgas robežas (piemēram uz Šahorova ielas turpinājuma), lai tas būtu arī pakalpojumu centrs jau esošam Pļavnieku un citām dzīvojamajiem rajoniem. Dzīvojamā daļa būtu

gan centrā, gan lielākā jauktās apbūves daļā, kas arī inkorporētu pamesto Dreiliņu projektu. Teritorijas daļa tuvāk Mežciemam būtu vairāk jaukta biroju vieglas rūpniecības un dzīvojamais rajons.

- **JRP politika līdzīga Zonai #8**

*Brīvības iela (Skat nodaļu #2H)*

#### **H. Brīvības ielas dublieris (Plāns #A1-A3)**

Brīvības ielas dublieris būs būvēts lai atvieglotu Brīvības ielu no transporta pārslogojuma un tā vienīgā funkcija ir sniegt ātru un netraucētu transporta plūsmu. Tādēļ šī maģistrāle ir ar ierobežotu piekļūšanu un visā garumā no Juglas līdz krustojumam ar austruma maģistrāli būs tikai dažas vietas kur būs savienojums ar vietējām ielām. Tomēr šīs maģistrāles izbūve radīs iespēju veidot divus jaunus centrus:

1. pie Bābelītes ezera 2. pie krustojumu ar austrumu maģistrāli.

*Zona #15 Bābelītes ciemats.*

Ap šo ezeriņu un līdz Ķīšezera krastam Rīgai pieder pietiekoši daudz zemes, lai veidotu jaunu ciematu. Ciemats būs plānots abās pusēs jaunai maģistrālei, lai izmantotu gan Ķīšezera gan Bābelītes ezeru priekšrocības. Visvieglāk šo ceļu šķērsot ir ar intensīva centra apbūvi. Šāda ciemata izveide ir iespējama tikai ar smagu investīciju infrastruktūrā pašā projekta sākumā.

- **JRP politika līdzīga Zonai #8+ iespaids uz vide izpēti un zaļās zonas plānu kas abu ezeru krastus iekļaus ciemata sabiedriskās telpas sistēmā.**

*Zona #16 Mežaparka centrs.*

Divu lielo maģistrāļu krustojums atver iespējas intensīvai zemes izmantošanai. Šeit ir iespēja jauktai daudzfunkciju apbūvei kuras apjoms, augstums un arhitektūras kvalitāte gan stipri jākontrolē jo ar citiem jauniem centriem šeit ir salīdzinoši maz telpa attīstībai. Abās pusēs iespējamam centram atrodas Rīgai vērtīgas kultūrvēsturiskas apkaimes Mežaparks un Čiekurkalns. Tādēļ JRP politikā ir jābūt sekojošām vadlīnijām:

- Apbūvei Mežaparka centrā jābūt:
  - \* zema – ne augstākai par 8 stāviem
  - \* ar zemu kopēju intensitāti
  - \* ar izstrādātu kopējo ainavu kurā dominē apzaļumotas platības kurās jau no paša projekta sākuma tiek izmantoti liela kalibra pārstādīti koki.
  - \* ar augstas kvalitātes arhitektūru ieskaitot ekoloģiskas arhitektūras labākos piemērus.
- \* Pret esošo Mežaparku un Āgenskalnu jāizstrādā aizsargjosla kura izpilda pāreju funkciju.

#### **I. Rīgas osta (Plāni #A1-A3)**

Rīgas osta ir vēsturiski attīstījusies atkāpjoties no Rīgas centra uz jūras līča pusi. Šāda attīstība ir notikusi ostās kur tās ir vēsturiski bijušas tālāk no jūras. Šis plāns paredz nākamo soli Rīgas ostas ceļam uz jūras krastu. Ar jaunu Hanzas ielas tiltu pasažieru ostai ir jāpārceļas šī tilta jūras pusē lai tur varētu piebraukt lielie ekskursiju kuģi. Šī



ziņojuma autors iesaka pasažieru ostai pārņemt Anderjsalu kurā ir daudz vietas ar ostu saistītām funkcijām un osta tomēr paliek tuvu pašam vēsturiskam centram.

Pati osta tad stiepsies no Hanzas ielas tilta uz ziemeļiem abos Daugavas krastos. Ostas pārziņā būs visa Kundziņsala kuru varēs pilnveidot pēc ostas vajadzībām.

Daugavas labā krastā osta ir paredzēta izplēsties uz Piejūras parka rēķina. Šajā ziņā JRP politikai ostas labā krasta un kreisā krasta Daugavas grīvai ir sekojoša:

- Ostas robeža Daugavas grīvas labajā krastā ir jānosprauž tā, lai pasargātu Vecdaugavas liegumu no kritiskas degradācijas. Šī robežas nospraušana jāveic ar neatkarīgu “iespaidu uz vides izpēti”. Šī izpēte ņems vērā ostas aktivitāti un tās iespaidu uz vidi un bez robežas nospraušanas ieteiks profilaksi kas jāveic lai mazinātu negatīvos iespaidus un Vecdaugavas ekoloģisko areālu.
- Jaunā ostas teritorijā Daugavas grīvas labajā un kreisajā krastā ir jā saglabā un jā dara publikai pieejamus Cara laiku militāro nocietinājumu fragmentus.
- Bez apbūves dabiskā stāvoklī jāatstāj Mīlestības sala.
- Jāizstrādā publikai reāli lietojama saikne starp piejūras parku Daugavas kreisā un labā krastā. Šī saikne iekļaus nodrošinājumu prāmim no kreisā krasta uz piejūras parka daļu labajā krastā.

#### **J. Ķīpsala (Plāni #B1-B2)**

Ķīpsalas galvenā daļā no Hanzas ielas tilta līdz Valdemāra ielai ir divas zonas – Vēsturiskā mazstāvu apbūve un RTU ar jauno izstāžu kompleksu.

- **Principā abas zonas uztur savu pašreizējo apbūves raksturu.** RTU tas nozīmē ne augstāku par esošām studentu mītnēm.
- **Pie pašas Kr.Valdemār ielas ir iespējams esošo tirdzniecības centru papildināt vai atvietot ar vienu 20 stāvu ēku.**

Ķīpsalas ziemeļu daļā virs jaunā Hanzas ielas tilta ir divas attīstības iespējas. Tur varētu pārcelties Rīgas pasažieru osta jo tilts ierobežotu lielu kuģu piebraukšanu pašreizējai pasažieru ostai. Ja tas nenotiek tad šī salas daļa var attīstīties:

- **jauktai apbūvei ar 12 stāvu maksimumu.**

Abos variantos salas pašā smailē būtu jāveido augsts **skulptūras-skatu tornis kas kopā ar līdzīgu celtni Andrejostas smailē darbotos kā Rīgas pasažieru ostas “vārti”.**

#### **K. Zaķusala, Lucavsala. (Plāni B1-B2)**

- **Principā abas salas būt jāpatur kā zaļas atpūtas zonas.**

Tas ir svarīgi jo kā redzams kreisais Daugavas krasts viss ticamāk būs blīvi apbūvēts. Arī tagadējā Rīgas perifērijā būs jauna attīstība kas izplētīsies uz zaļo zonu rēķina. Tādēļ zaļa sporta un atpūtas zona pašā Rīgas centrā gadiem ejot būs arvien vērtīgāka Rīgas centra iedzīvotājiem. Paturēt šo zaļo resursu būs ļoti gudra tālredzīga politika ko nākamās paaudzes ļoti novērtēs. Vispilgtākais piemērs ir zaļā, zilā Donava starp Budu un Peštu Ungārijas Budapeštā

Zaķusalā būtu iespējama minimāla zema attīstība ap biroja ēku un TV torni kas ir saistīta ar šīm funkcijām. Pārējā salā varētu attīstīt agrāk iesāktos draudzības pilsētas dārzus ( tagad ar brīvu izvēli no visas pasaules) ar citām atpūtas funkcijas, kas prasa minimālas vienstāvu vieglas struktūras.

Lucavsala būtu plašāku zaļumu areāls. Pie Salu tilta varētu būt sportam un izklaidei orientētas struktūras. Mazo Daugavu varētu beidzot izmantot airēšanai kā tas jau ilgi ticis iecerēts. Paša centrālā sala būtu kultivējama kā ainavisks meža parks ar stingri kontrolētām izklaides aktivitātēm.

**L Rietumu lielceļš (Plāni A1, A2, A3)** – Rīgas jaunā transporta sistēmā šī jaunā maģistrāle ir kreisam krastam vissvarīgākā. Kopā ar līdzīgo austrumu maģistrāli tā nodrošinās transporta plūsmu paralēli Daugavai. Līdz šim vecais attīstības plāns paredzēja šo funkciju izpildīt paplašinātai Daugavgrīvas ielai. Tas būtu nozīmējis lielu esošās apbūves nojaukšanu. Jaunā ieteiktā trase izmanto dzelzceļa radīto koridoru lai šo negatīvo faktoru samazinātu. Tiešā trase vēl ir studiju stadijā un “izlaušanās” uz Ulmaņa gatvi vēl vienmēr būs saistīta ar esošās apbūves nojaukšanu.

Jaunais rietumu ceļš, kopā ar Bukultu tuneļa trasi dos iespēju izveidot Spilves Centru un nodarbinātības zonu. Arī Imantas masīvam un tai pieguļošai rūpniecības apbūvei būs pieeja jaunajam koridoram.

**M. Piejūras maģistrāle (Plāni A1, A2, A3)** - Šī ir vienīgā jaunā trase, kas tiks veidota pilnīgi neapbūvētā vietā un tādēļ tā būs visvieglāk izveidojama. Šī trase ir svarīga jo tā dos iespēju smagām kravām no kreisā krasta ostas doties tieši uz apkārtni nebraucot cauri Rīgas centram. Tilts pāri Daugavai uz Vecmīlgrāvi būs iedomājams tikai tālākā nākotnē. Ja tas tiks būvēts, tad tas varētu būt lielākais un augstākais tilts Baltijā. Skati no šī tilta būtu vienreizēji un pats tilts būtu redzams tālu jūrā un varbūt pat no Rīgas centra.

**N. Jaunciema Gatve (Plāni A1, A2, A3)** - Šī trase kas locīsies garām Ķīšezeram būs jāizcērt cauri mežainai un arī apdzīvotai videi un tāpēc te būs jāveic nopietnas “iespāids uz vidi” izpētes. Kad pabeigta šī trase dos plašu panorāmu uz Ķīšezeru. Ļoti tālā un neparedzamā nākotnē tā varētu būt daļa no ceļa, kas tālāk vedīs pāri Daugavgrīvas tiltam un garām Bolderāja kāpai uz Rīgas apved ceļu. Tas būs Rīgas piejūras apvedceļš no kura varēs arī izvēlēties iebraukt Rīgā pa pabeigto austrumu maģistrāli.

### NODAĻA 3 DAŽAS PIEZĪMES RĪGAS TĒLA VEIDOŠANAI

Kā pieminēts ievadā, pilsētas tēls nav tikai atkarīgs no skaidras apbūves struktūras, bet tēls ir saistīts ar vides izpratni un nozīmi tās aplūkotāja smadzenēs. Šāda tēla izveidošana nav šīs izpētes kompetencē. Tomēr šai izpētē ir iespējams minēt dažus vienkāršus fiziskus, kā arī dažus simboliskus faktorus, kas var uzlabot vai arī palīdzēt radīt Rīgas tēlu.

Jau kādus 20 gadus uz dažiem Rīgas ievadceļiem pilsētas legālo robežu iezīmē vairāku metru augsti, metalā veidoti burti - RĪGA. Tas ir mazs, bet ļoti efektīgs veids kā cilvēku apziņā iezīmēt faktu ka TAGAD TU ESI ŠĶĒRSOJIS RĪGAS ROBEŽU UN VISS TĀLĀKAIS KO TU REDZĒSI IR RĪGAS PILSĒTAS UN TĀS IEDZĪVOTĀJU VEIDOTS. Tas patiešām ir viens veids kā radīt Rīgas vārtus, it sevišķi tāpēc, ka no visiem iebraucamiem ceļiem pirmais kilometrs Rīgā nekādi neatšķiras no apkārtnes.

Šo ideju vajadzētu pilnveidot un varbūt papildināt ar kaut ko šodienīgu. Pašreiz šāda Rīgas zīme nav uz ievēdceļa no Rīgas starptautiskās lidostas un Jelgavas šosejas. Ievēdceļš no lidostas ir vissvarīgākais un šeit ir izdevība izveidot jaunus mūsdienīgus Rīgas "vārtus", iespējams ar digitālu informācijas ekrānu. Pēc šī parauga tad varētu arī papildināt esošās lielburtu zīmes.

Turpinot Rīgas ievēdceļu tēmu ir jau atzīmēts, ka pa visiem ceļiem iebraucot Rīga sevi piesaka kā ZAIĻU. Zaļā un Zilā Rīgas ideja ir jau izveidojusies kā sadaļa no Rīgas tēla. Lai to turpinātu un nostiprinātu kā arī radītu patīkamu vidi rīdziniekiem ieteicam izstrādāt un realizēt "Zaļās Rīgas" programmu. Daļa no šīs programmas būtu izveidot "zaļo aleju" ievēdceļu veidošanu kurā šie ceļi eventuāli būtu apstādīti ar lielu koku alejām, jeb pat ar sadalošu koku vidus joslu. ( skat karti A4 ) Šī politika attiecās arī uz Rīgas iekšējām maģistrālām ielām. Vietās kur pēc Eiropas standartiem ir nepieciešama trokšņu aizsargsiena, siena būtu jāizveido apaudzējot to ar stādiem, vīteniem kā tas redzams gar Vācijas ziemeļu lielceļiem.

Lielākā mērogā JRP ieteiktā lielceļu un maģistrāļu struktūra veidos jaunus centrus un atvietos vienkāršo viencentra radiālo modeli. Tas nozīmē ka pilsēta būs komplicētāka un sākumā grūtāk aptverama, kaut arī jaunā lielceļu sistēma ar austrumu un rietumu lielceļiem paralēli Daugavai, kas savienoti ar diviem lielceļiem šķērsojot Daugavu ir samērā vienkārša un saprotama sistēma. Tomēr kopumā Rīga būs komplicētāka un to nevarēs apgūt vienā acu uzmetienā..

Lielas decentralizētas pilsētas iedzīvotāji kompensē pilsētas neapgūstamos izmērus identificējoties ar pilsētas daļām kurās tie dzīvo, strādā, vai biežāk lieto. Tādēļ vietu nosaukumi, apbūves rakstura īpatnības, dominējošās ēkas, vai sabiedriskā telpa ir svarīgi vietējās identitātes radīšanai. Tie ir svarīgi ne tikai pilsētas iedzīvotājiem, bet vel vairāk tiem, kas pilsētu apciemo pirmo reizi. Saprotams, salīdzinot ar lielām Eiropas pilsētām, Rīga nav tik liela, bet ar jaunu decentralizētu struktūru notiks būtiskas izmaiņas pilsētas atpazīstamībā un tēlā. Tādēļ ir svarīgi, lai jaunā decentralizētā formā Rīga izveidotos jauni CENTRI kuriem būtu sava identitāte, savs raksturs un "tautā" pieņemts vārds. Centrs kurš ir prominenti redzams, ar savu raksturu atšķirīgs, kompakti apbūvēts, kājām izstaigājams un ar gājējiem draudzīgu vidi visticamāk būs arī ar savu pozitīvu tēlu. Tādēļ JRP ir ļoti svarīgi plānot un atbalstīt jaunu kompakto centru attīstību un pēc iespējas atturēt neplānotu centru izveidošanos.

RJP pieteiktais Jaunais Valdības Centrs (JVC) būtu vislielākā simboliskā un tēla veidojoša izmaiņa pēdējos 800 gados. Ar šo soli būtu simboliski pārkāpts pagātnes sliekšnis ieejot jaunajā gadu tūkstošā un Eiropā. Latvijas Prezidents būtu pārgājis no veciem "Teutoņu" pils mūriem uz jaunu 21. gadsimta arhitektūras meisterdarbu. Saeima būtu izgājusi no Landsrātam būvētā bruņinieku nama uz jauno demokrātijai piemēroto ēku. Uzvaras laukumā esošā uzvaras kolonna būs iekļauta dominējošā Nākotnes tornī kas simbolizēs jauno ēru Latvijai un būs Brīvības ceļa turpinājumā tieši savienots ar Brīvības pieminekli. JVC arī būs tieši iepretī Vecrīgai savienots pāri Daugavai ar gājēju tiltu - Ponte Vecio Rigensis.

## PIELIKUMS #1

### **Metodoloģija.**

#### *Esošās apbūves izpēte.*

Esošās apbūves izpēte tika veikta “dabā” un no gaisa fotogrāfijām. “Dabā” viss vairāk tika apskatīti Rīgas ievadceļi un tiem piegulošā apbūve. Tas tika veikts iebraucot Rīgā ar auto un staigājot no robežas līdz RVC par galveniem ievadceļiem, ieskaitot Daugavu un fotografējot ainavas kas apraksta kopējo vides raksturu. Sevišķa uzmanība tika pievērsta dominējošiem ainavas elementiem kas varētu veidot pozitīvu vai negatīvu pilsētas tēlu.

Fotogrāfijas ir numurētas un fotografēšanas vietas ir atzīmētas uz šim nolūkam sagatavotiem plāniem. Plāni un fotogrāfijas ir sakārtotas kā pielikums šim ziņojumam un paliks Ģenplāna nodaļā tālākai izmantošanai.

Lietojot Gaisa fotogrāfijas un iespēju robežās pārbaudot vidi “dabā” visa Rīgas apbūvētā daļa tika analizēta un sadalīta APKAIMĒS. Apkaimes šajā darbā ir definētas kā: apbūves teritorija kurai ir viendabīgs apbūves un izmantošanas raksturs. Šī analīze ir redzama uz Plāniem A1, A2, A3. un tā ir lietojama arī citiem plānošanas uzdevumiem ārpus šī projekta.

Vēlākā projekta gaitā apkaimju skaits tika samazināts apvienojot līdzīgas un neatšķirot mazas atšķirīgas zonas.

Ievedceļu un apkaimju informācija tika apvienota un sakopota 7 ievadceļu un vienā dzelzceļa kompleksā kas izveido Rīgas kopējo struktūru.

#### *Nākotnes attīstība*

Izveidojot iespējamu nākotnes attīstības scenāriju tika ņemts vērā:

- 2003 gada 5-7 septembra semināra “Rīgas vēsturiskā centra loma kopējā Rīgas pilsētas attīstībā” pilsētas struktūras izveidošanas priekšlikumiem
- 2004.g. jūnija darba sesiju par Rīgas pilsētas telpiskās struktūras attīstību ieteikumiem. Dalībnieki prof. S.Grava, ģenplāna nodaļas vadītājs I.Millers, transporta konsultante I.Niedola, pilsētplānotājs A.Roze.
- Ģenplāna nodaļā izgatavotie sarkano līniju plāni jauniem pilsētas Lielceļiem.
- Rīgas jaunā Ģenplāna 2005-2017 Transporta plāna mets, ko sagatavojusi konsultantu firma IMIK. (Variants 3B saņemts 20.08.2004)
- Apstiprinātie un Pilsaētplānošanas pārvaldē iesniegtie detaļplānojumi.

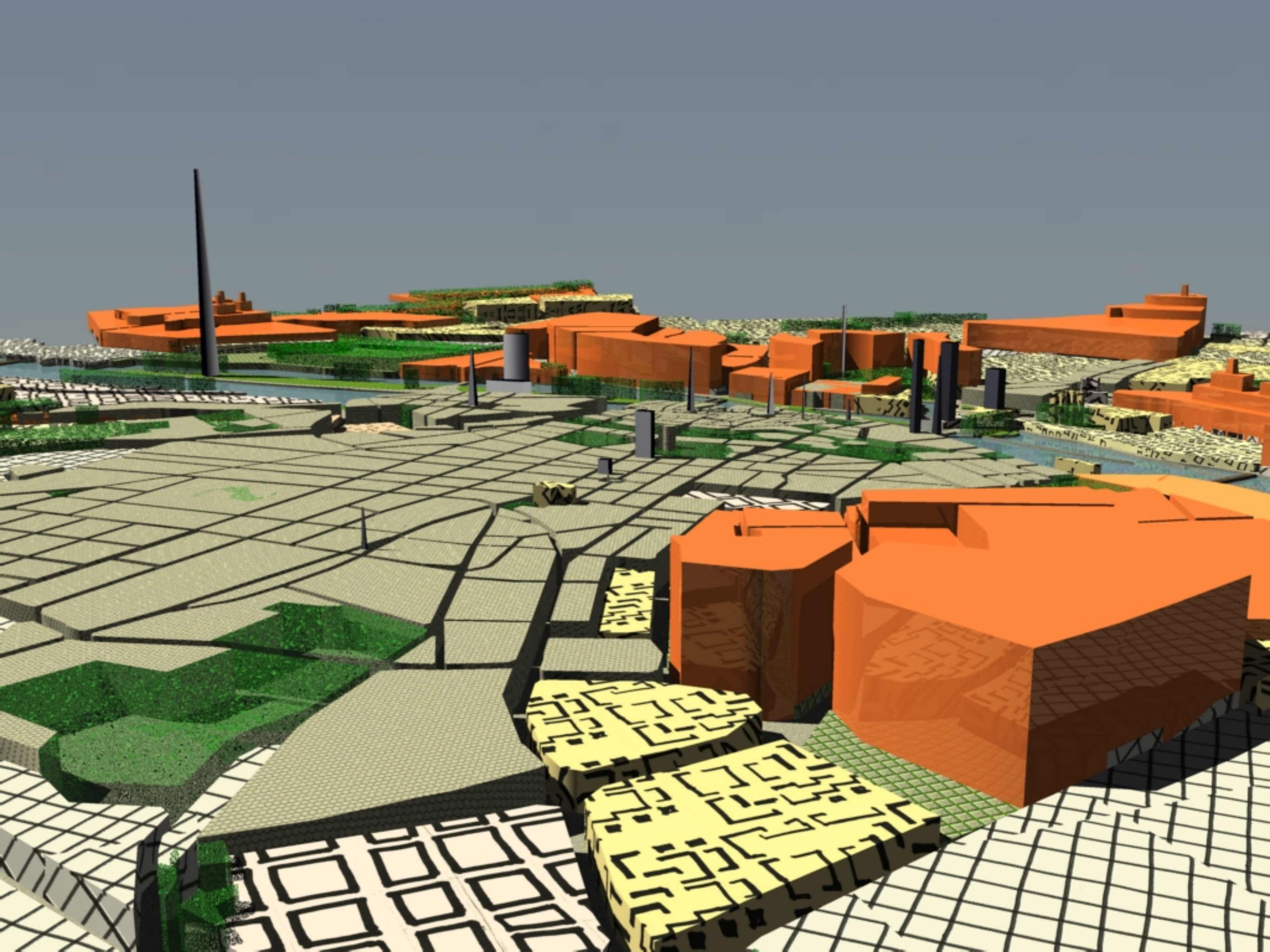
Izveidojot apbūves augstuma ieteikumus RVC aizsargjoslai ir ņemti vērā Ministru kabineta noteikumi Nr.127 (Rīgā 2004.gada.8 martā(prot Nr.112)

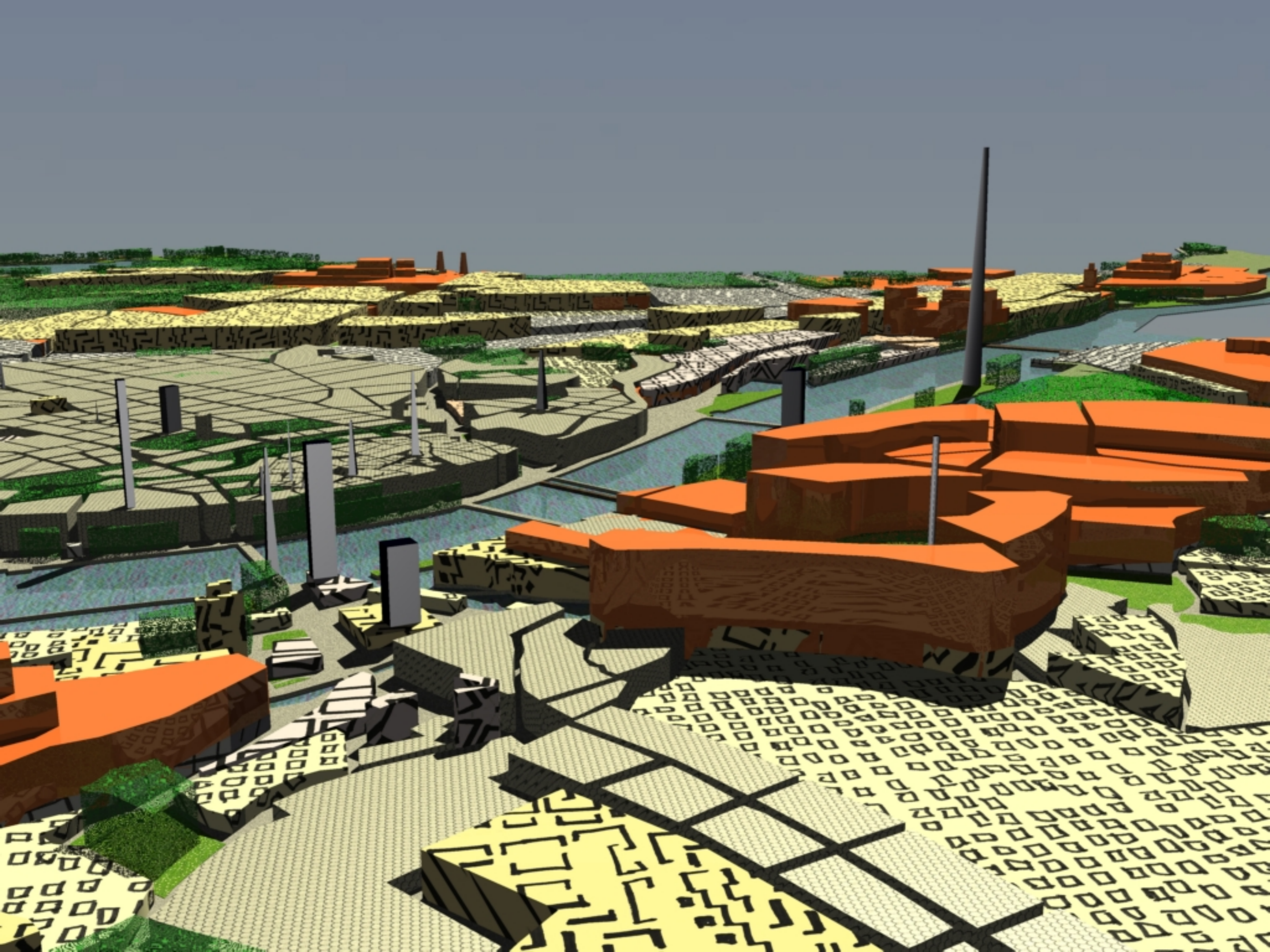
Pilsētas struktūras analīzē ir daļēji pielietota K.Lynch metodoloģija kas aprakstīta grāmatā “Image of the City” un P. Appleyard darbā “View from the Road” .

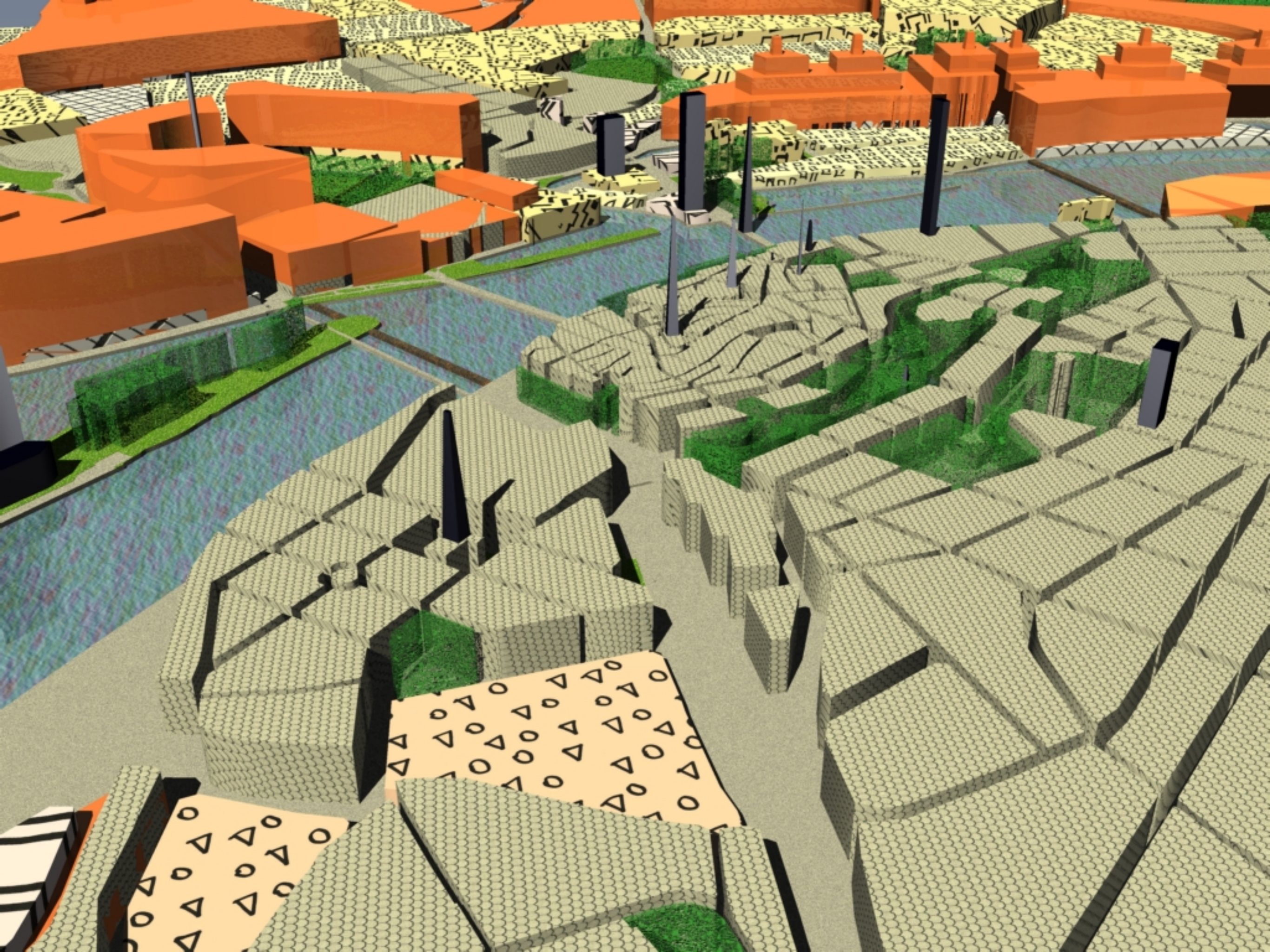
PIELIKUMS # 3

**Rīgas telpiskā kompozīcija**

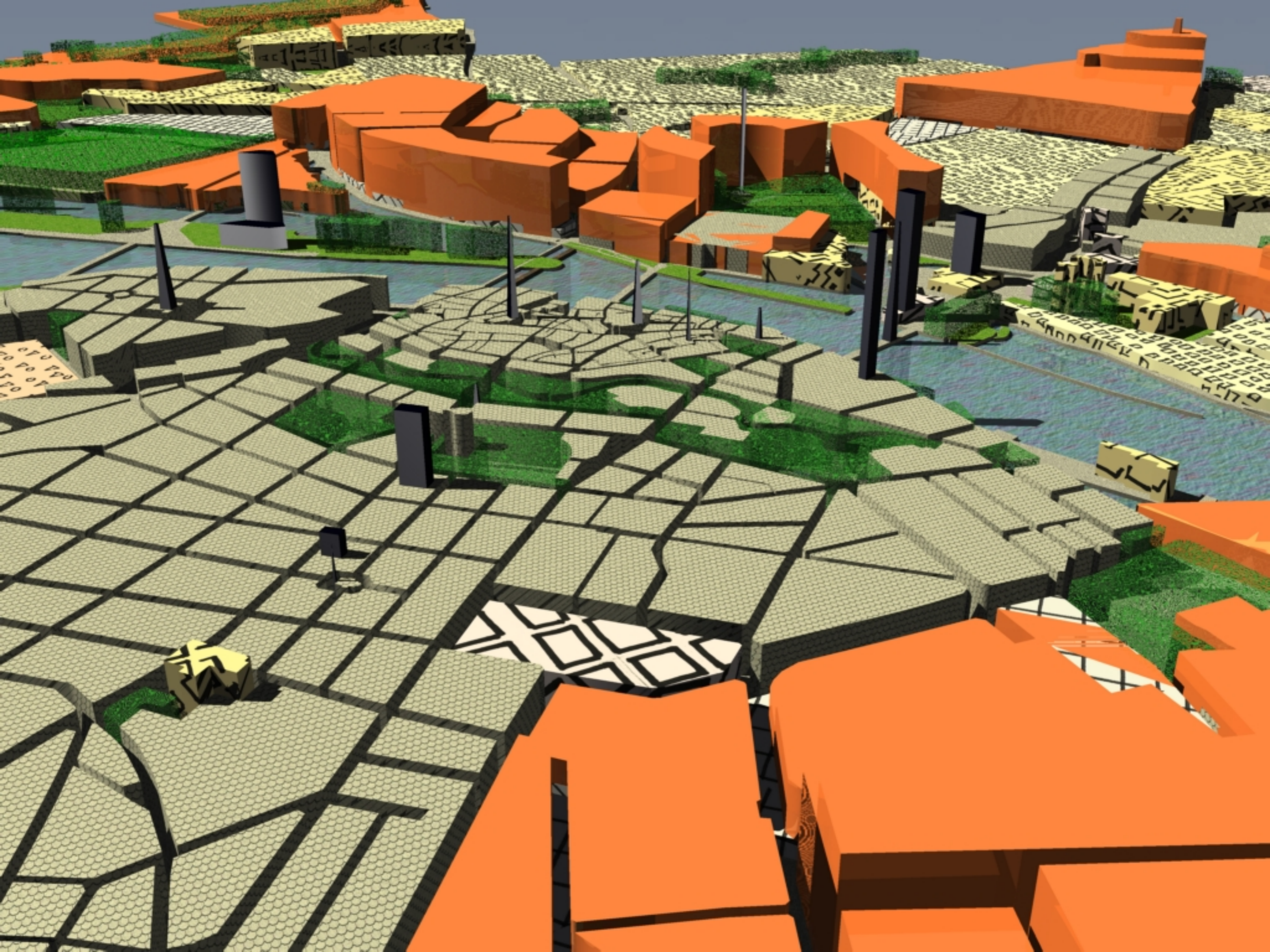
Datora grafika – arh. Māra Liepa

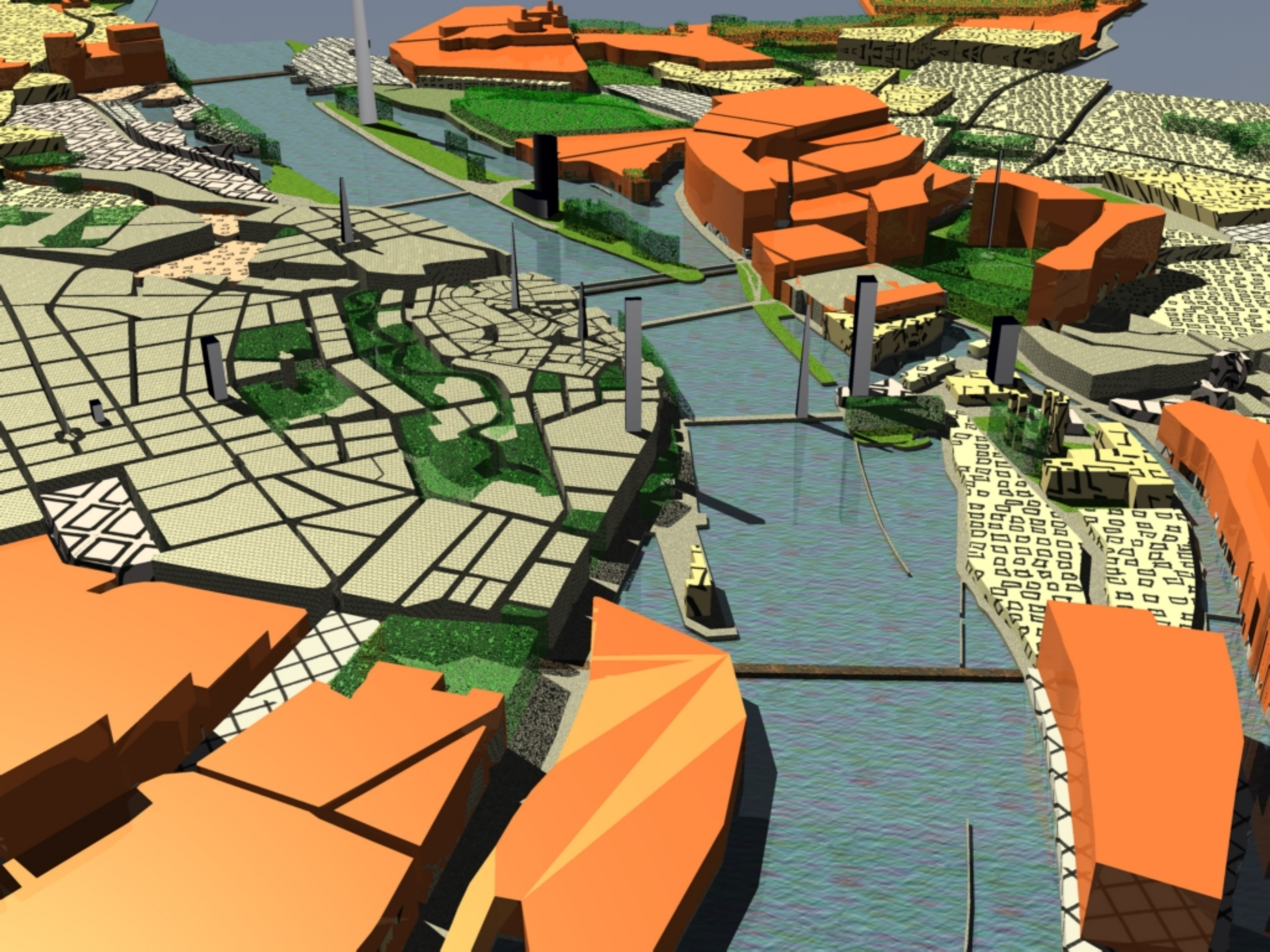


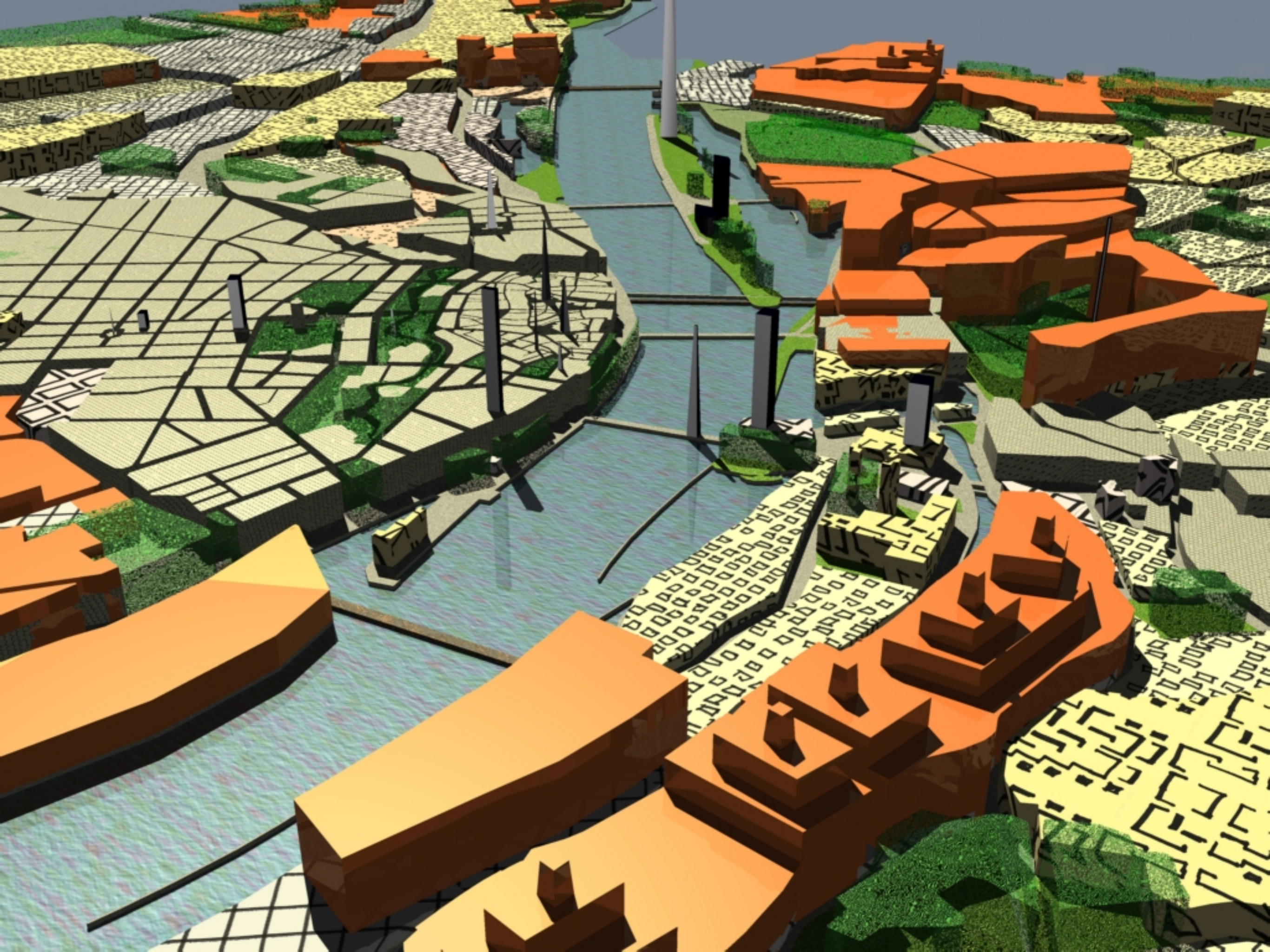


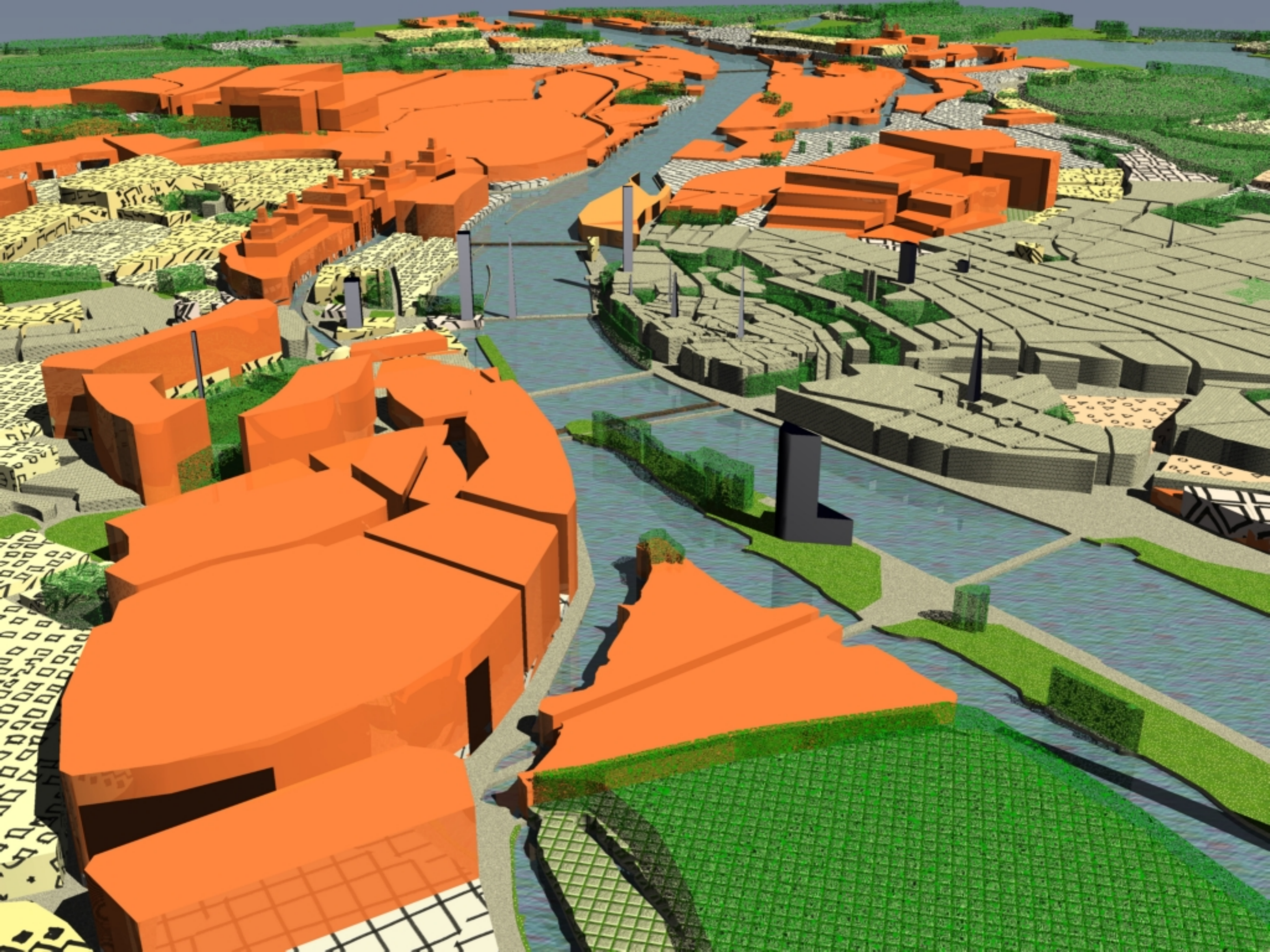


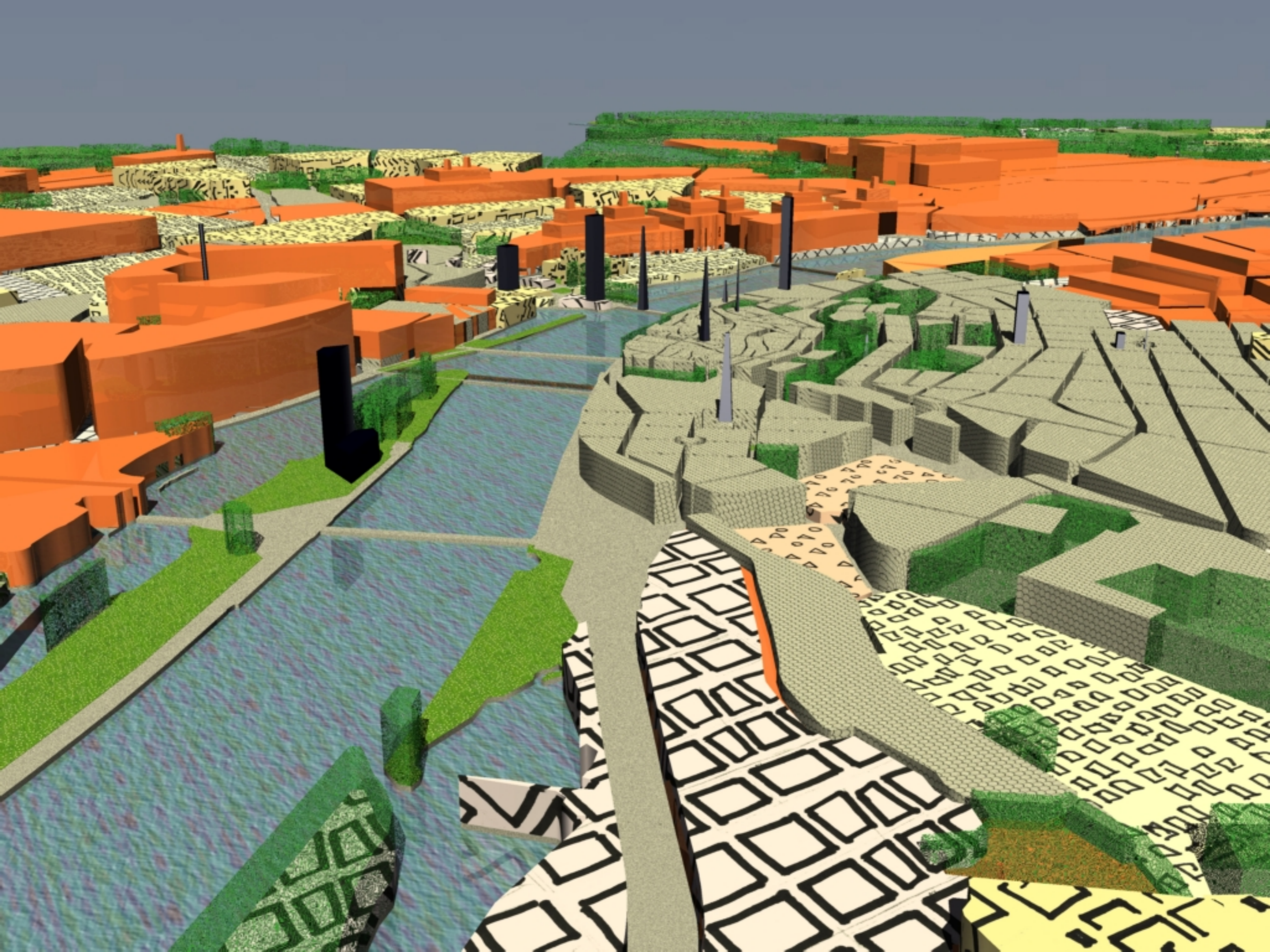


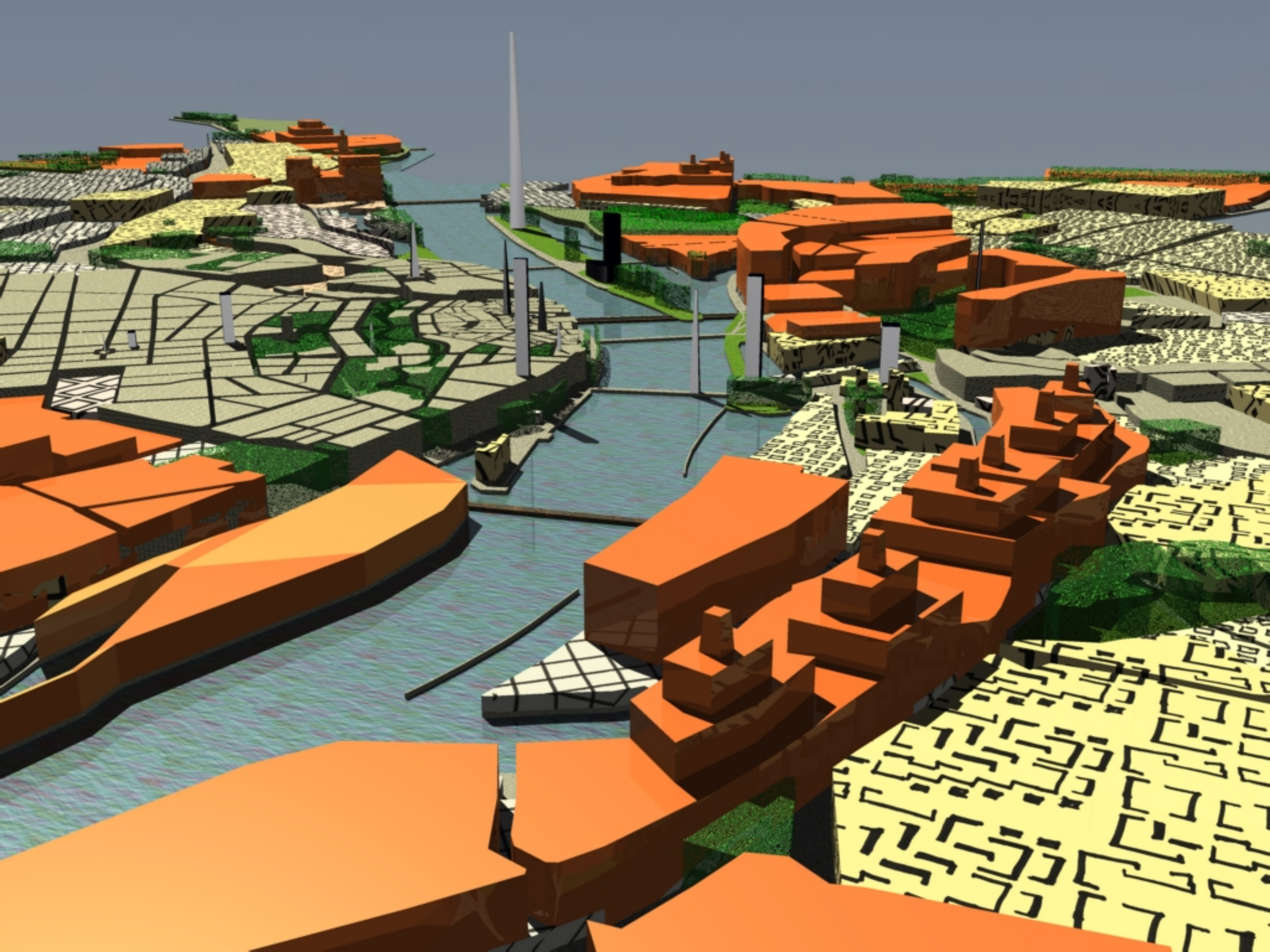


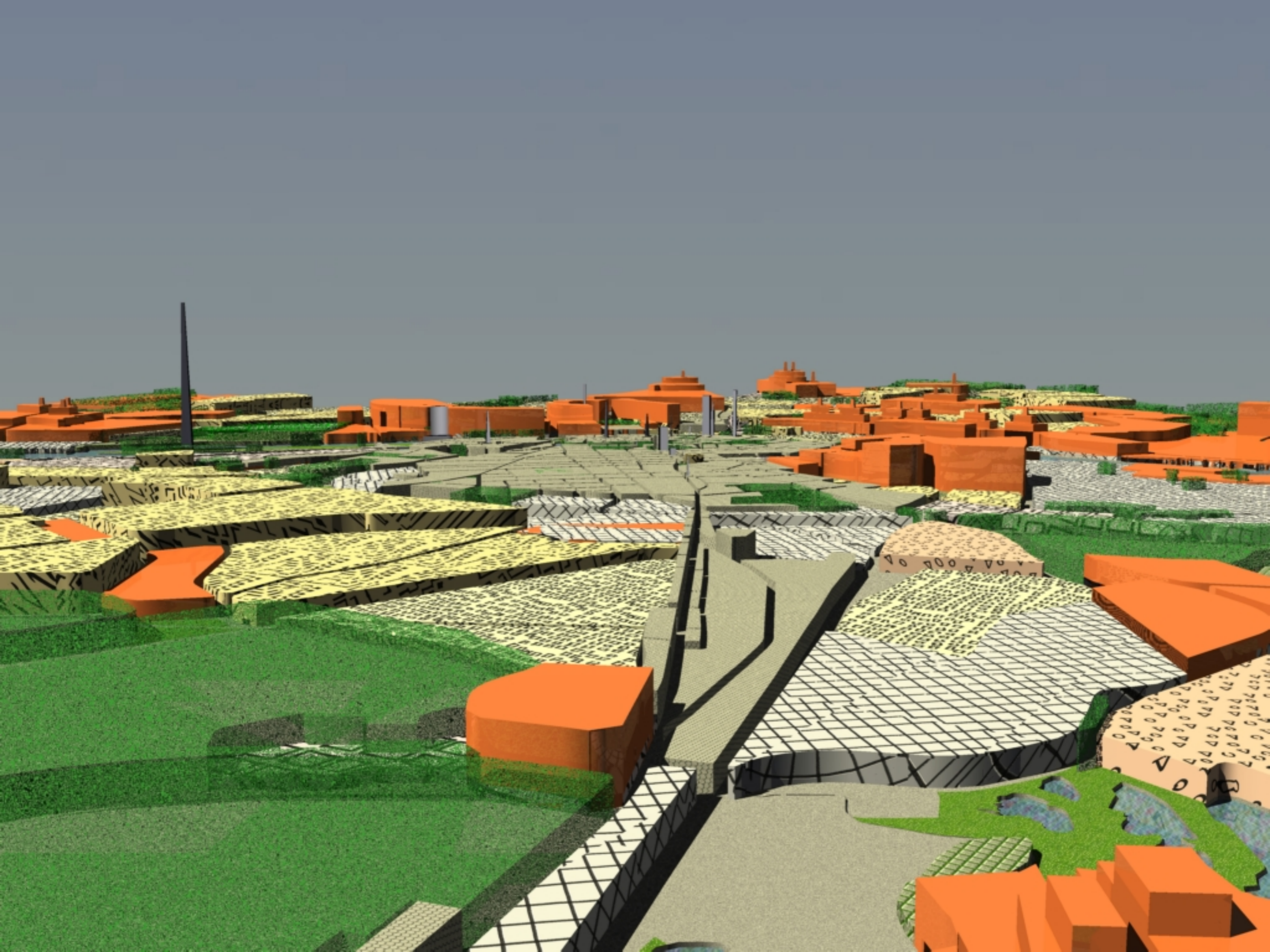


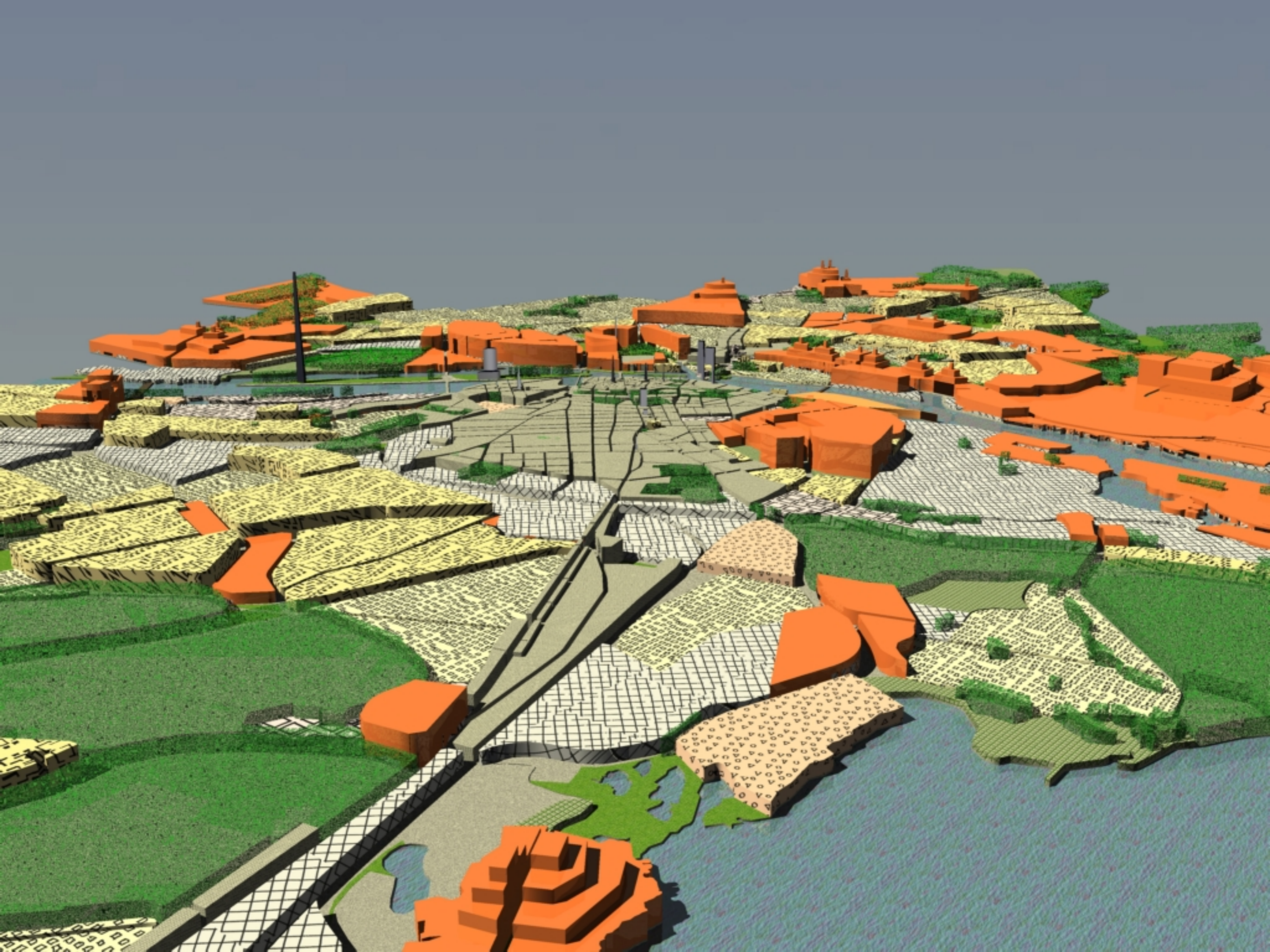




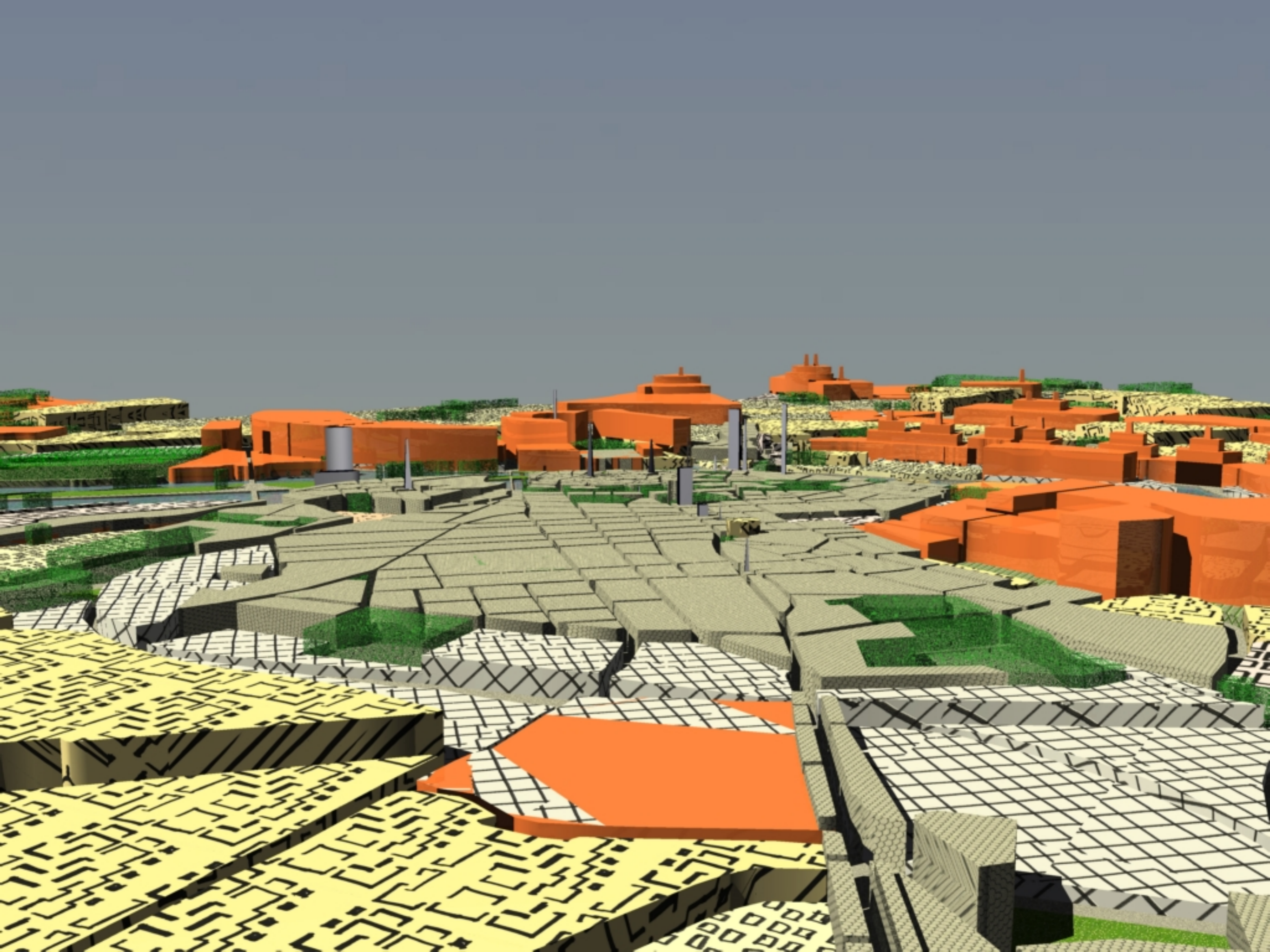


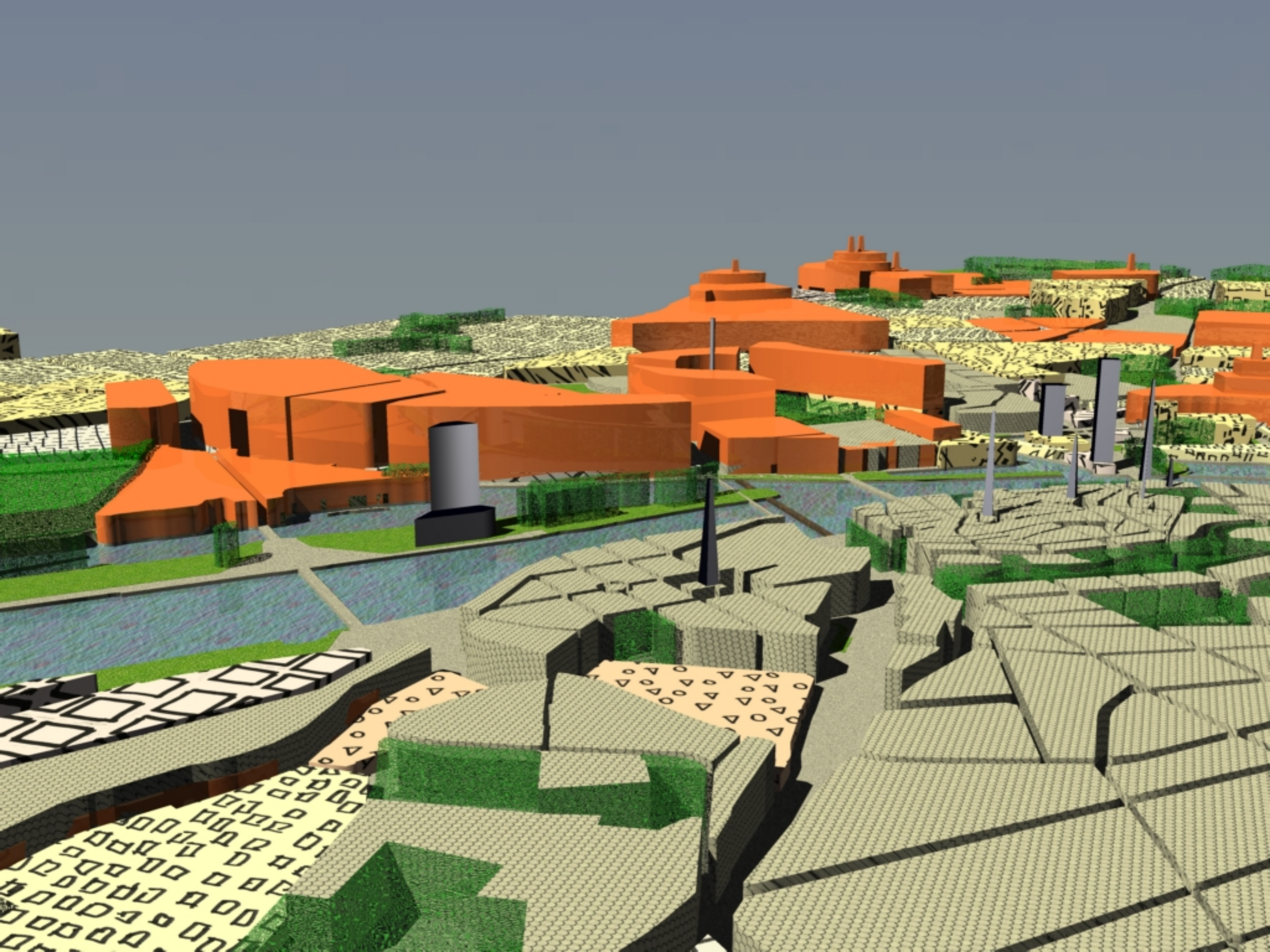


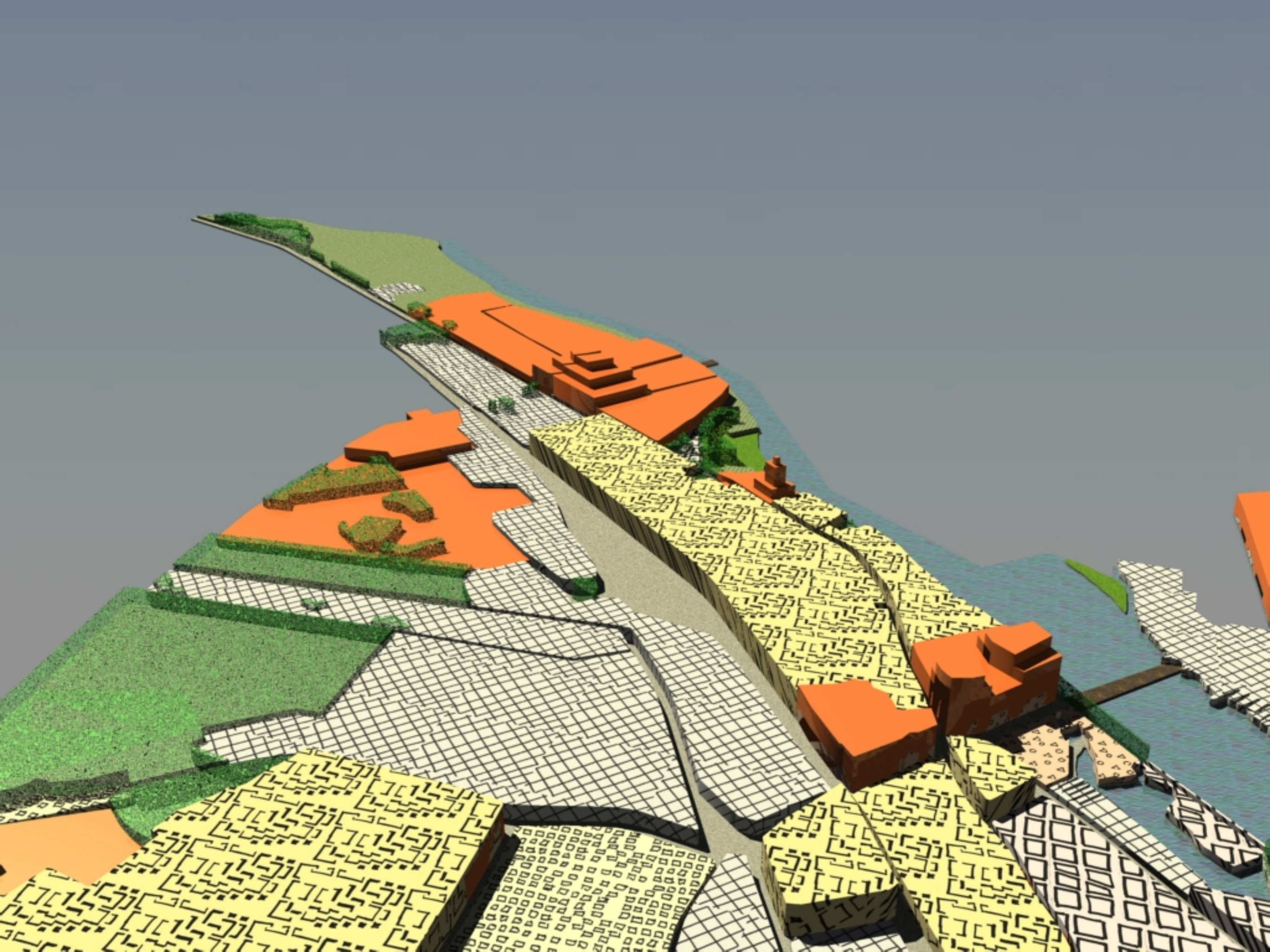


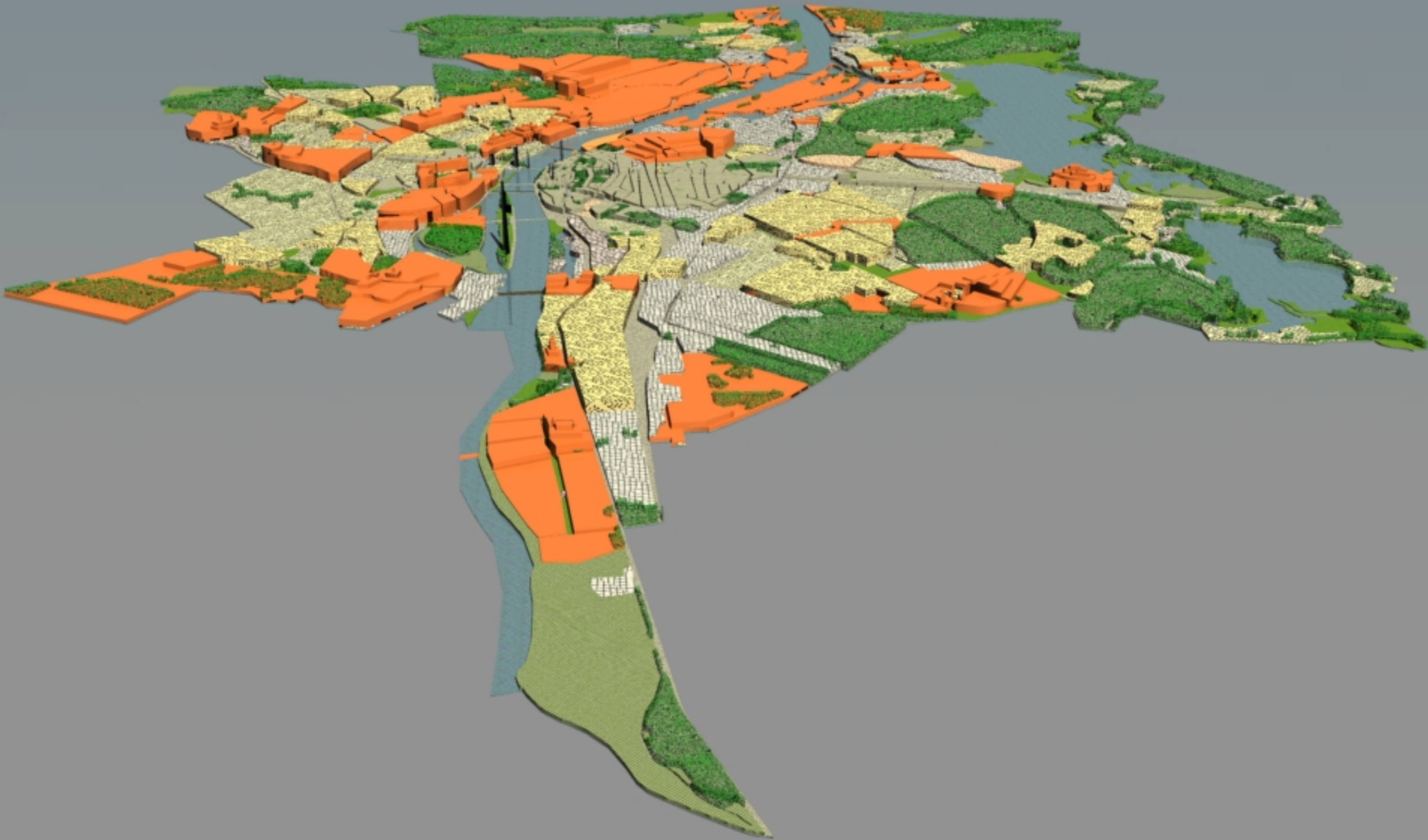


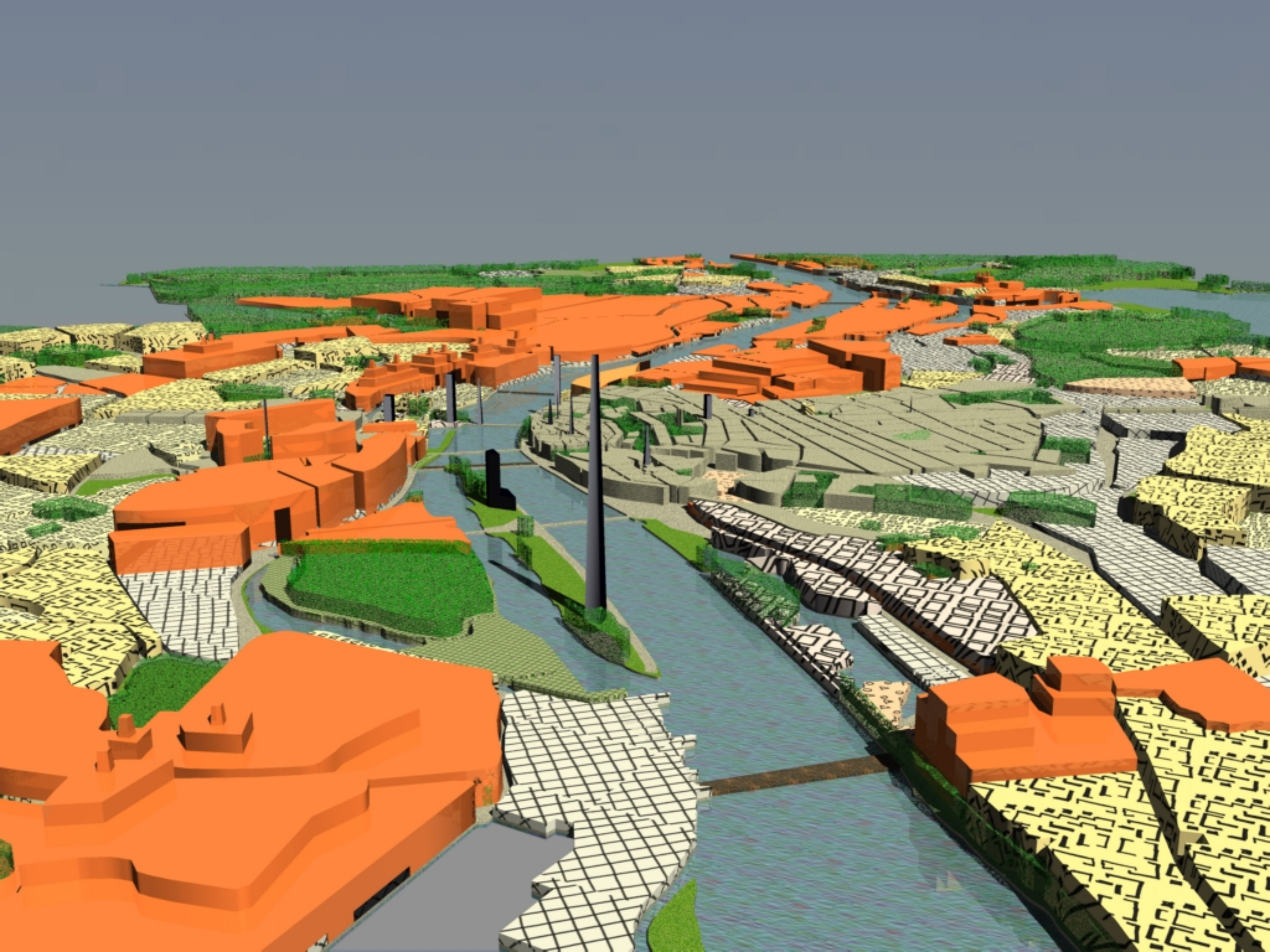


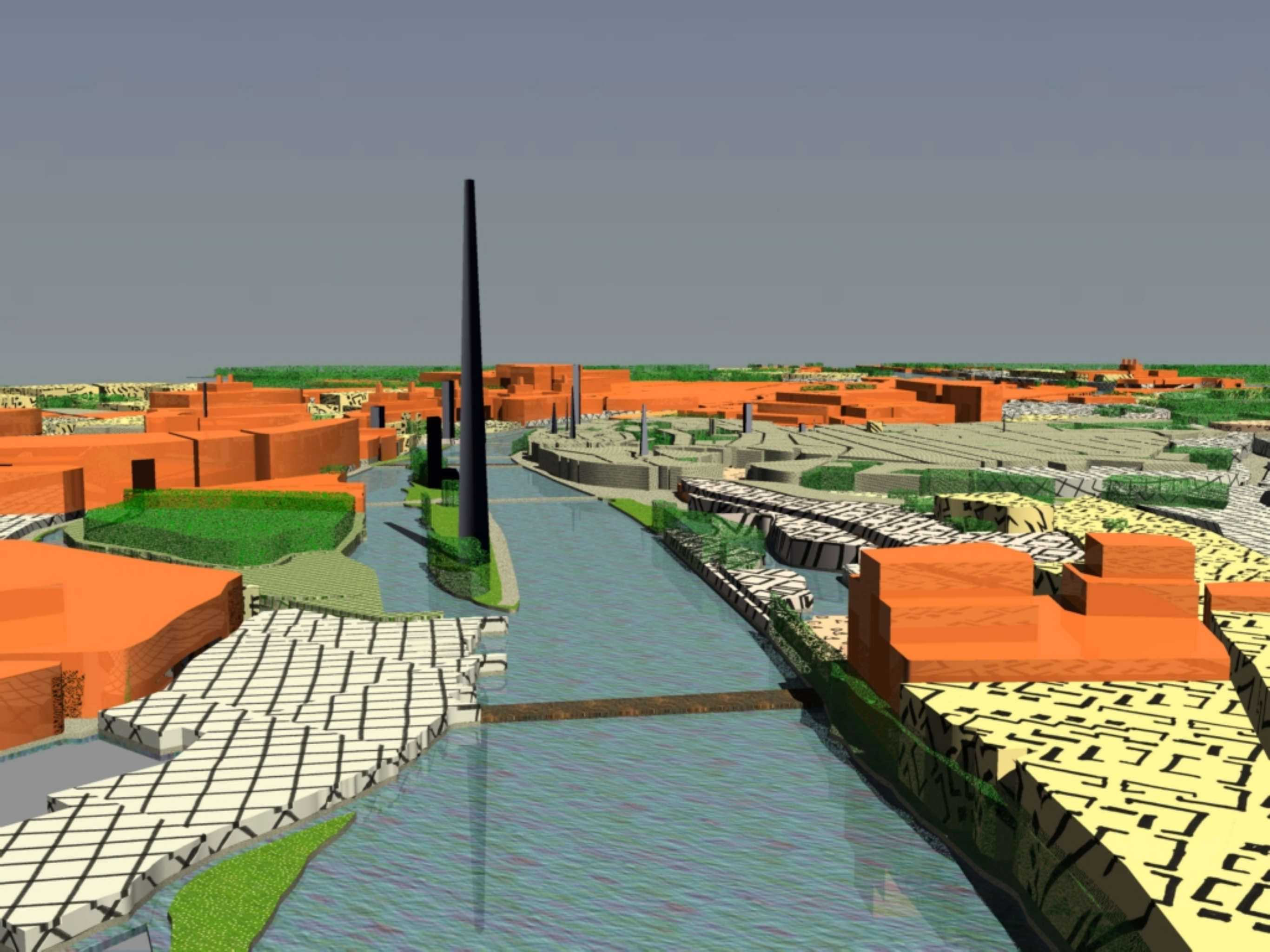


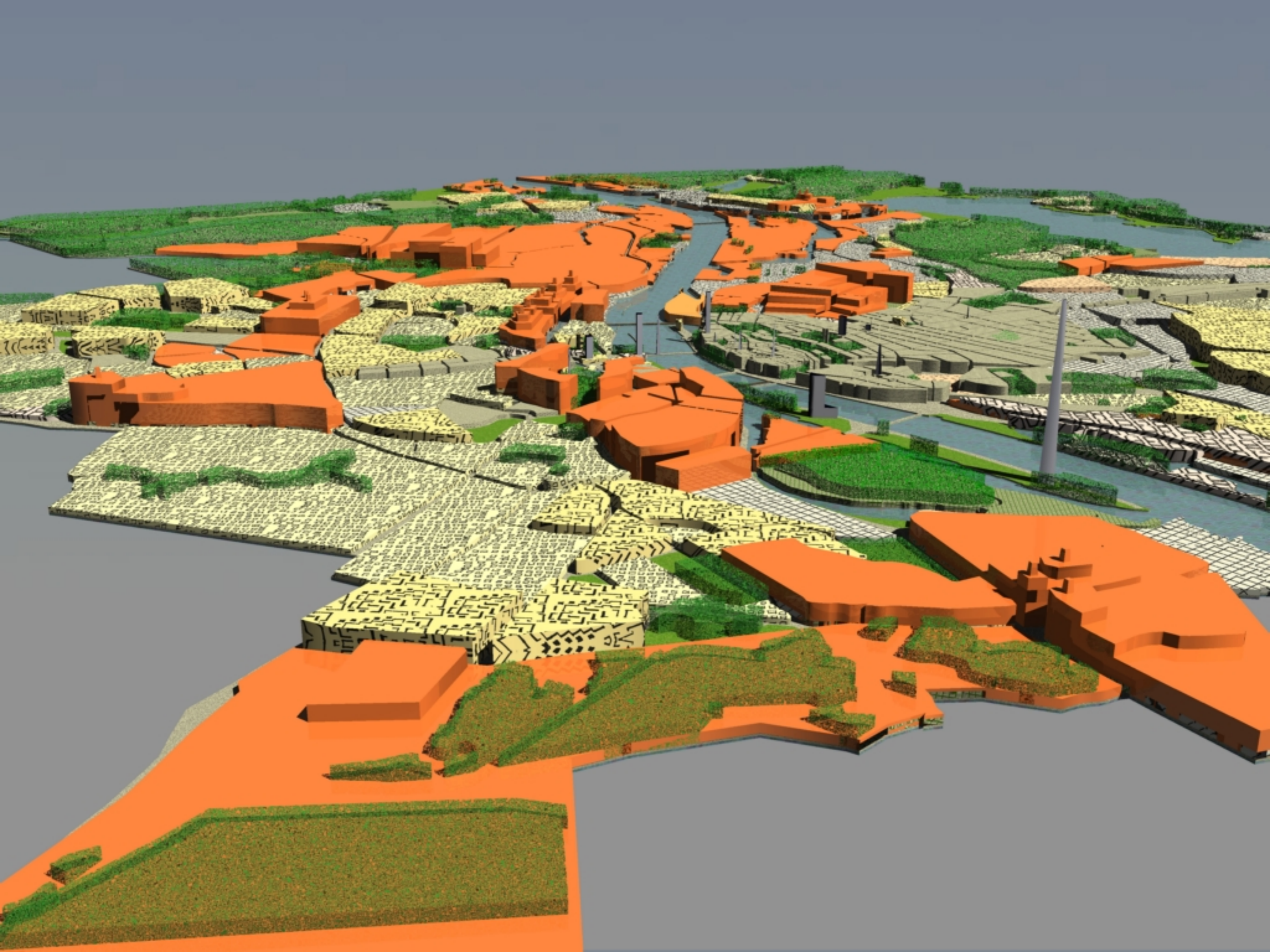


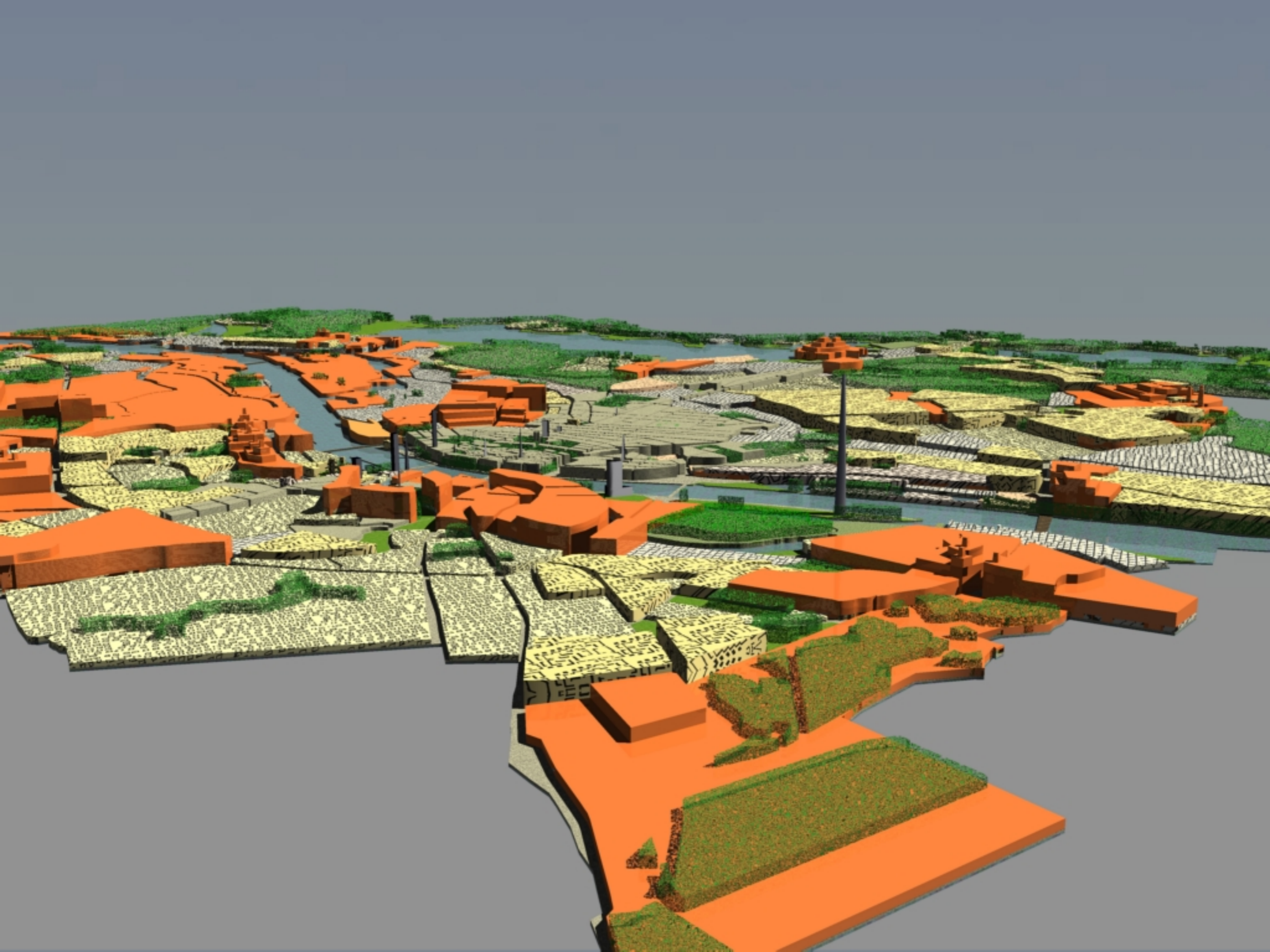




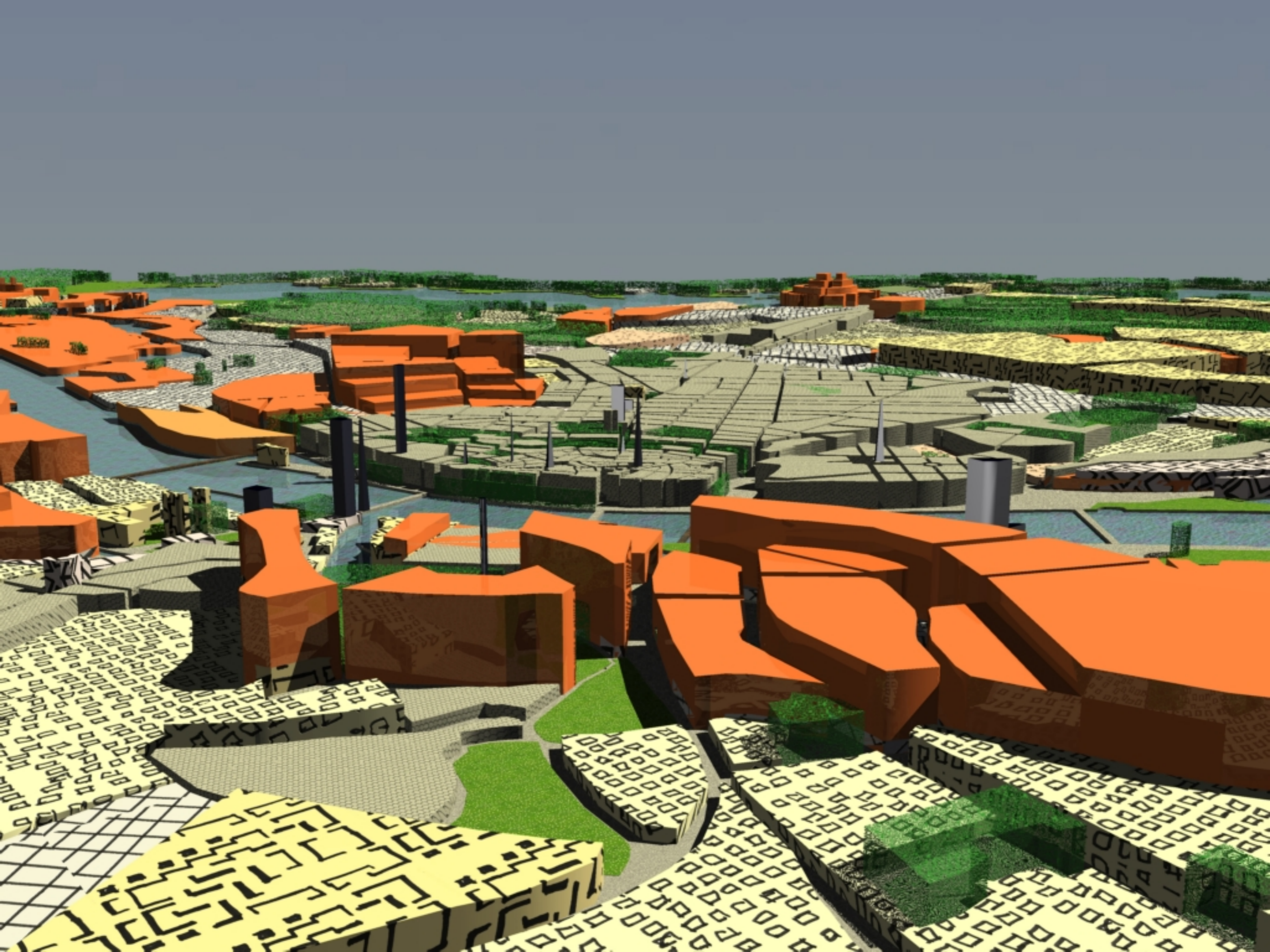


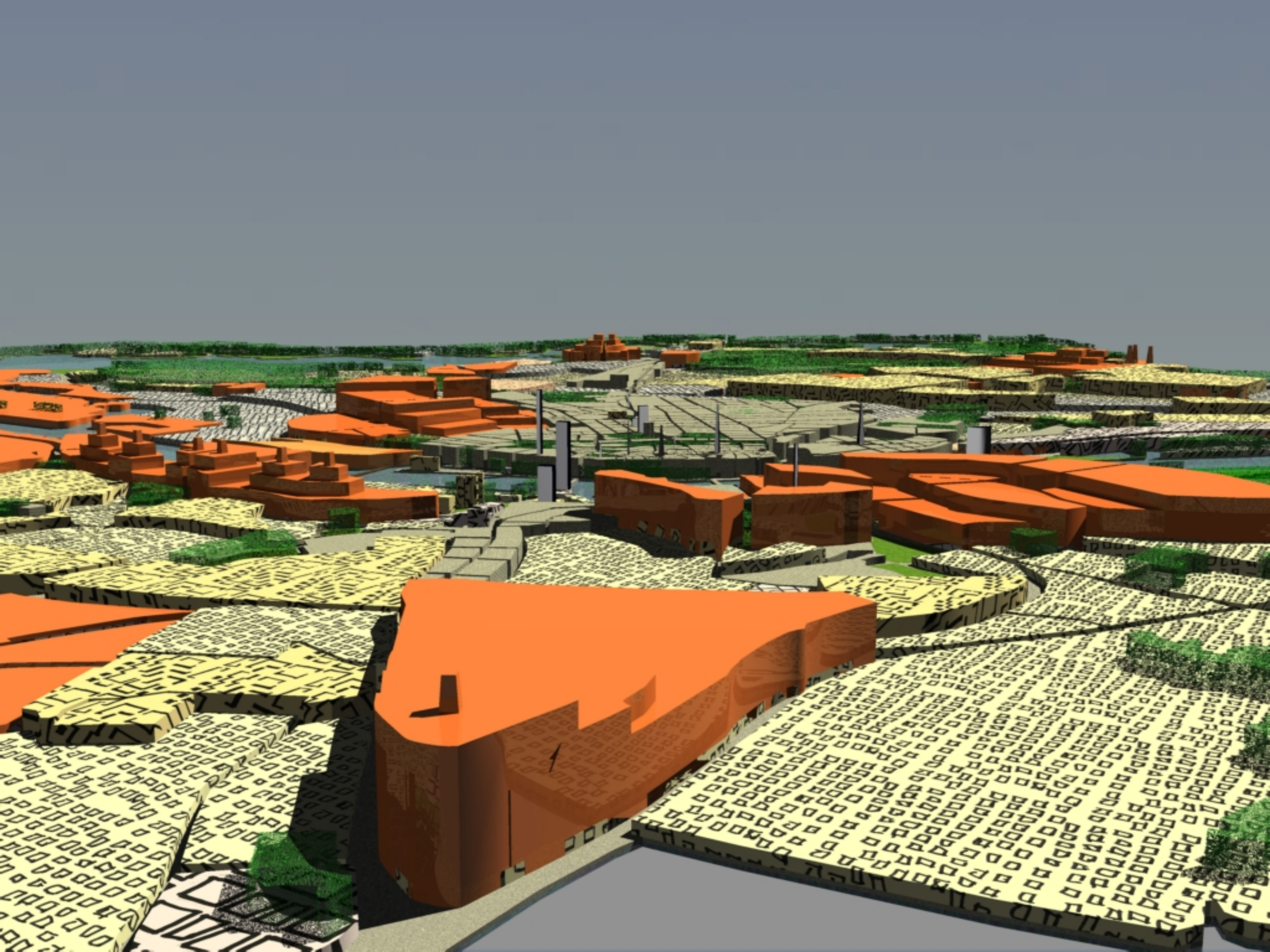


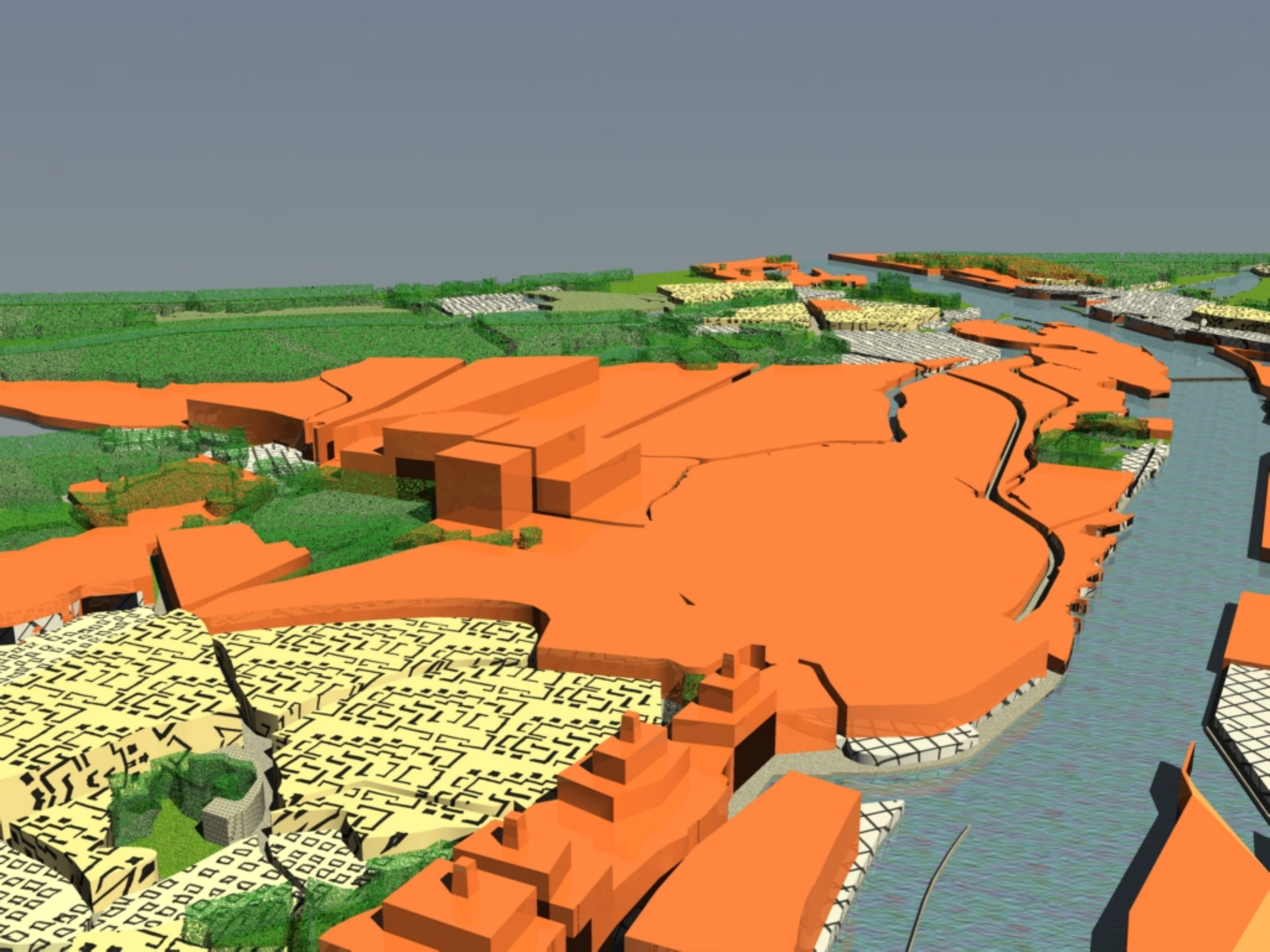


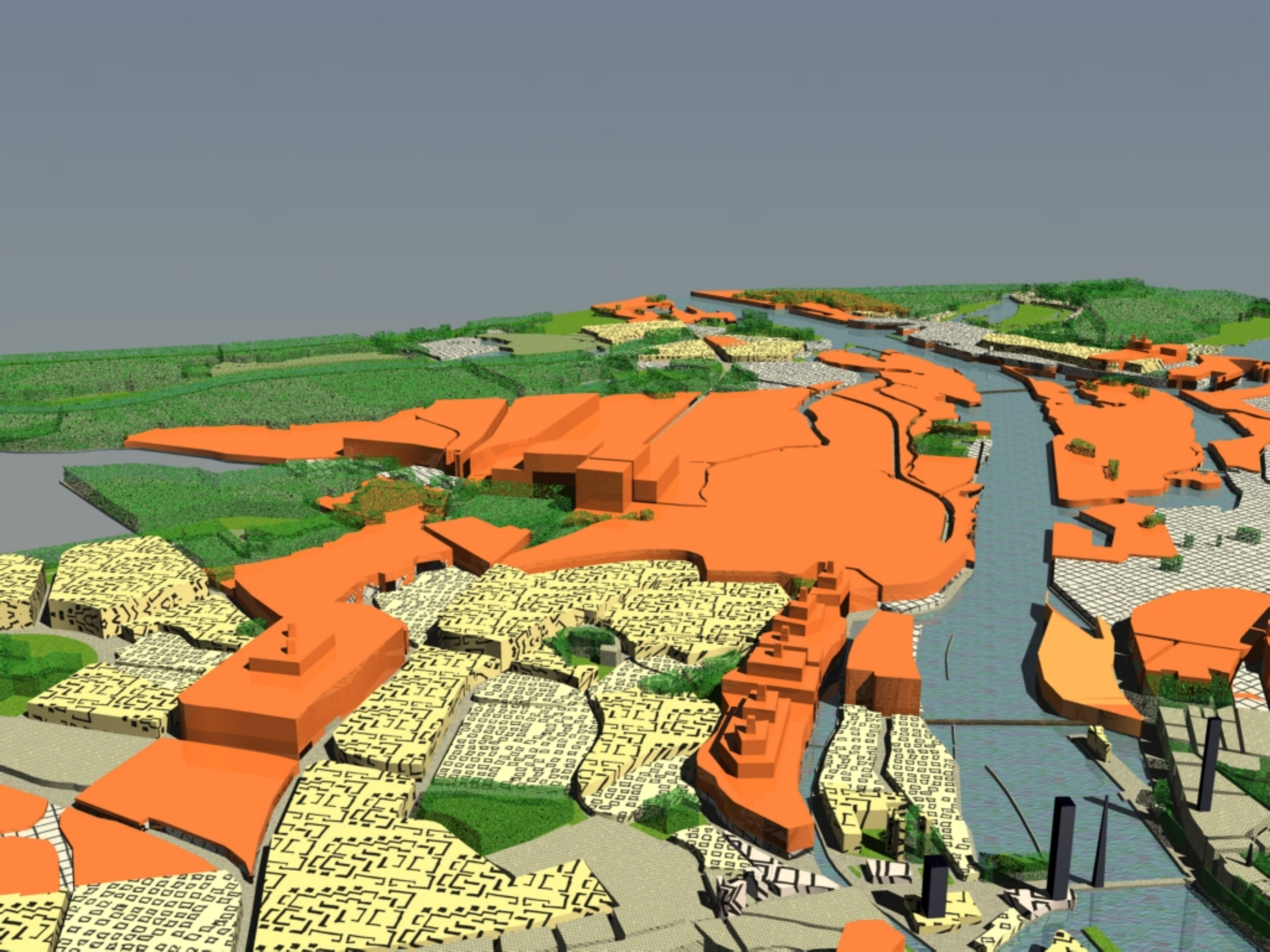


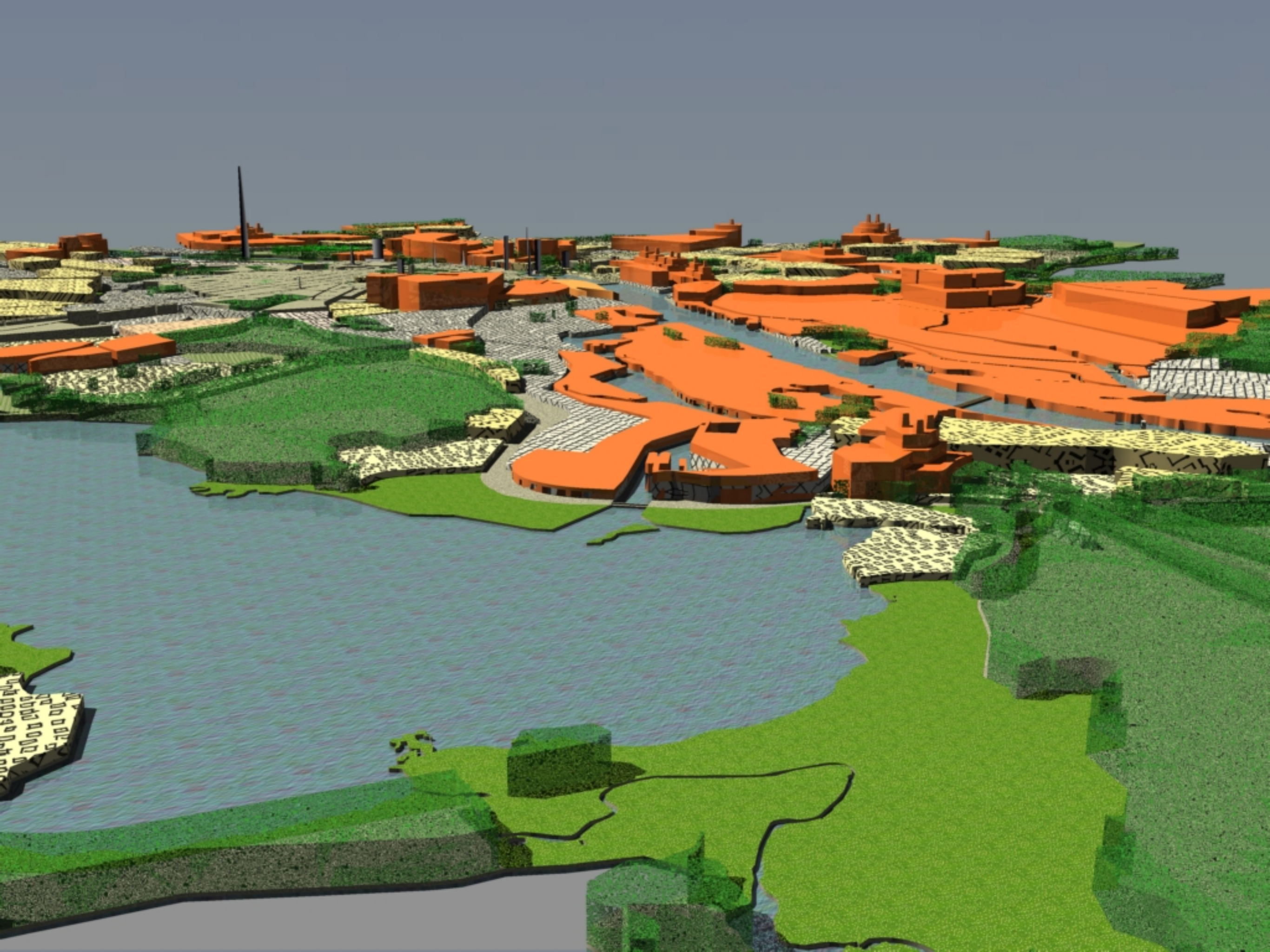


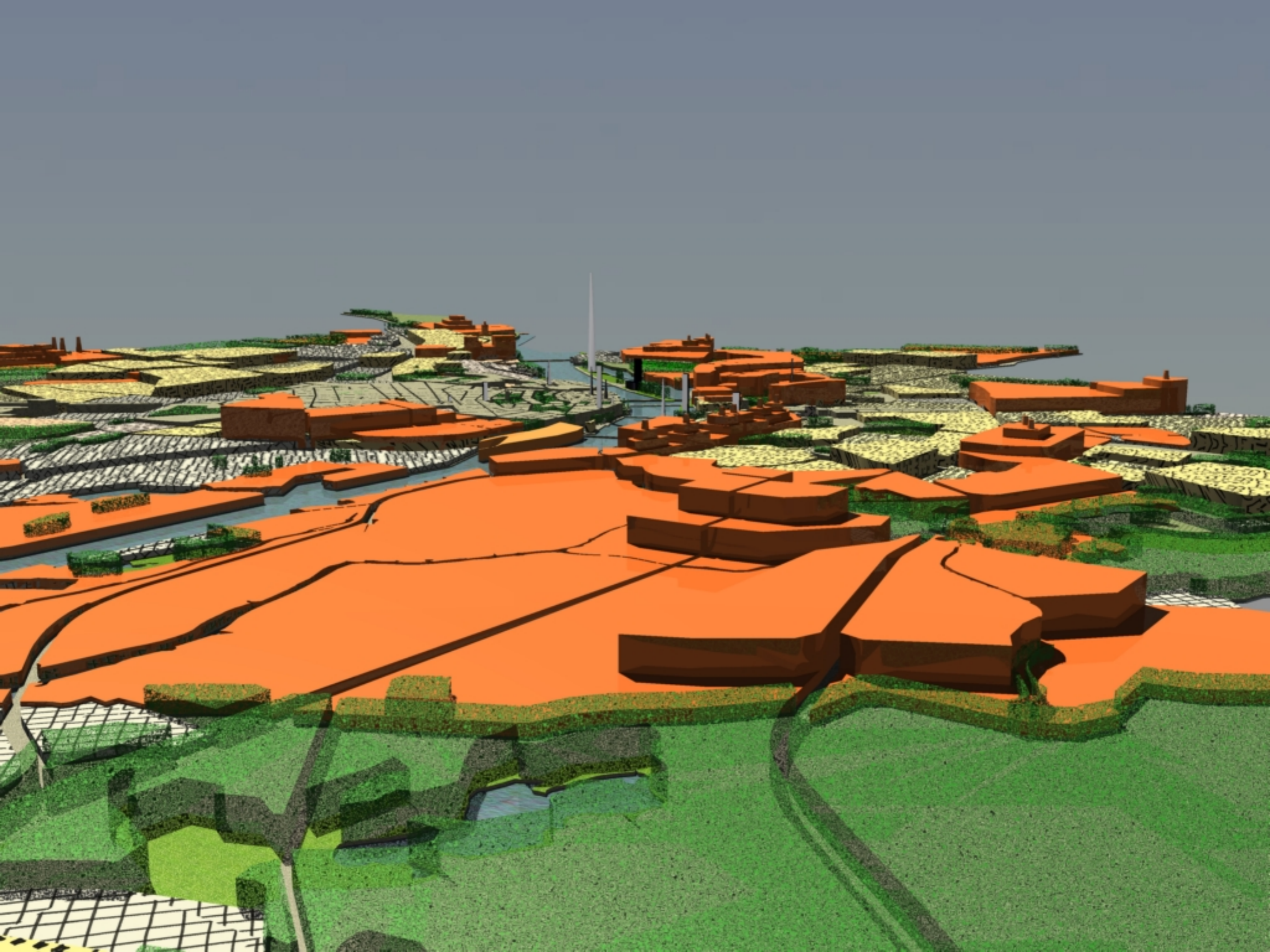


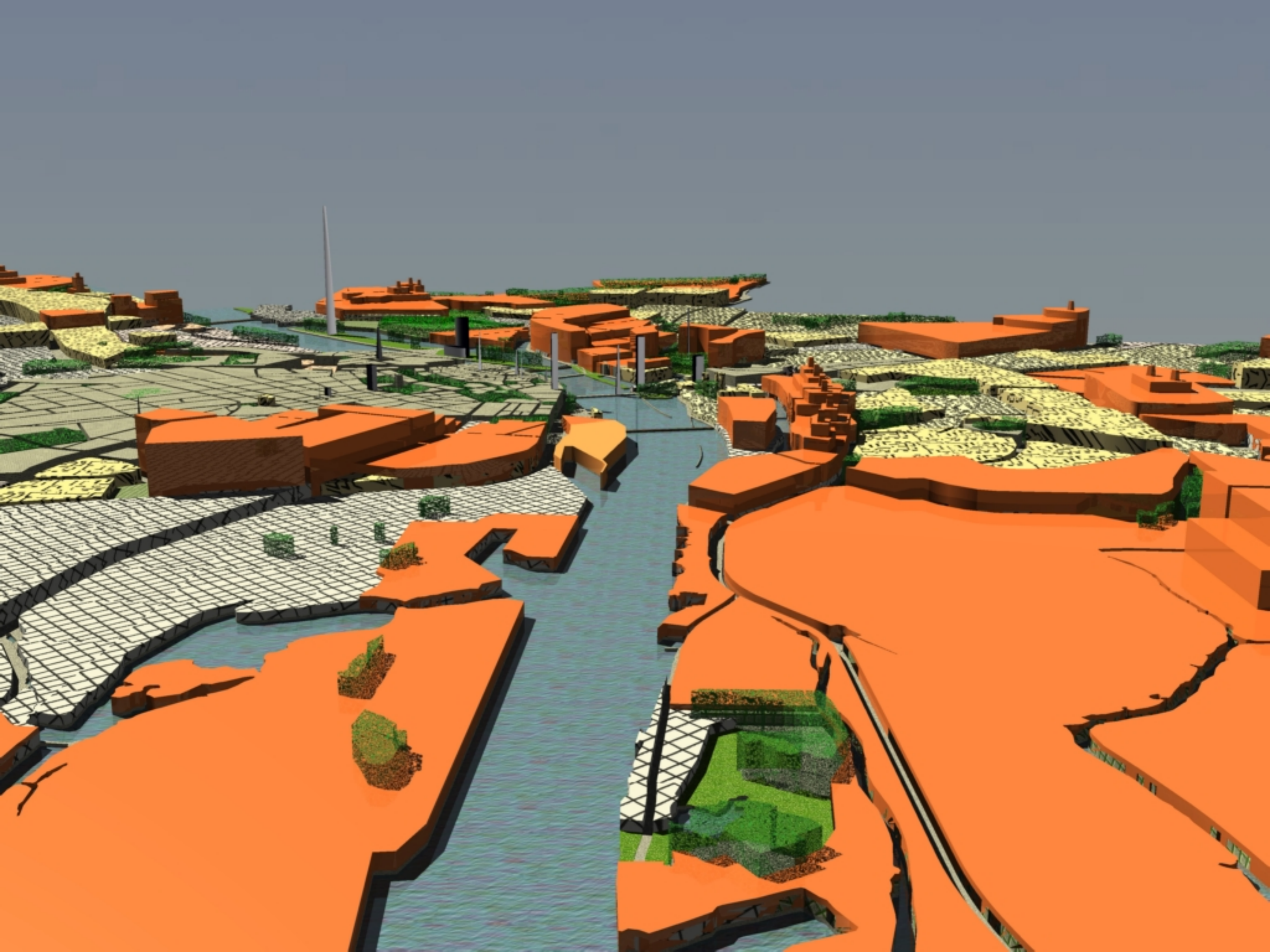


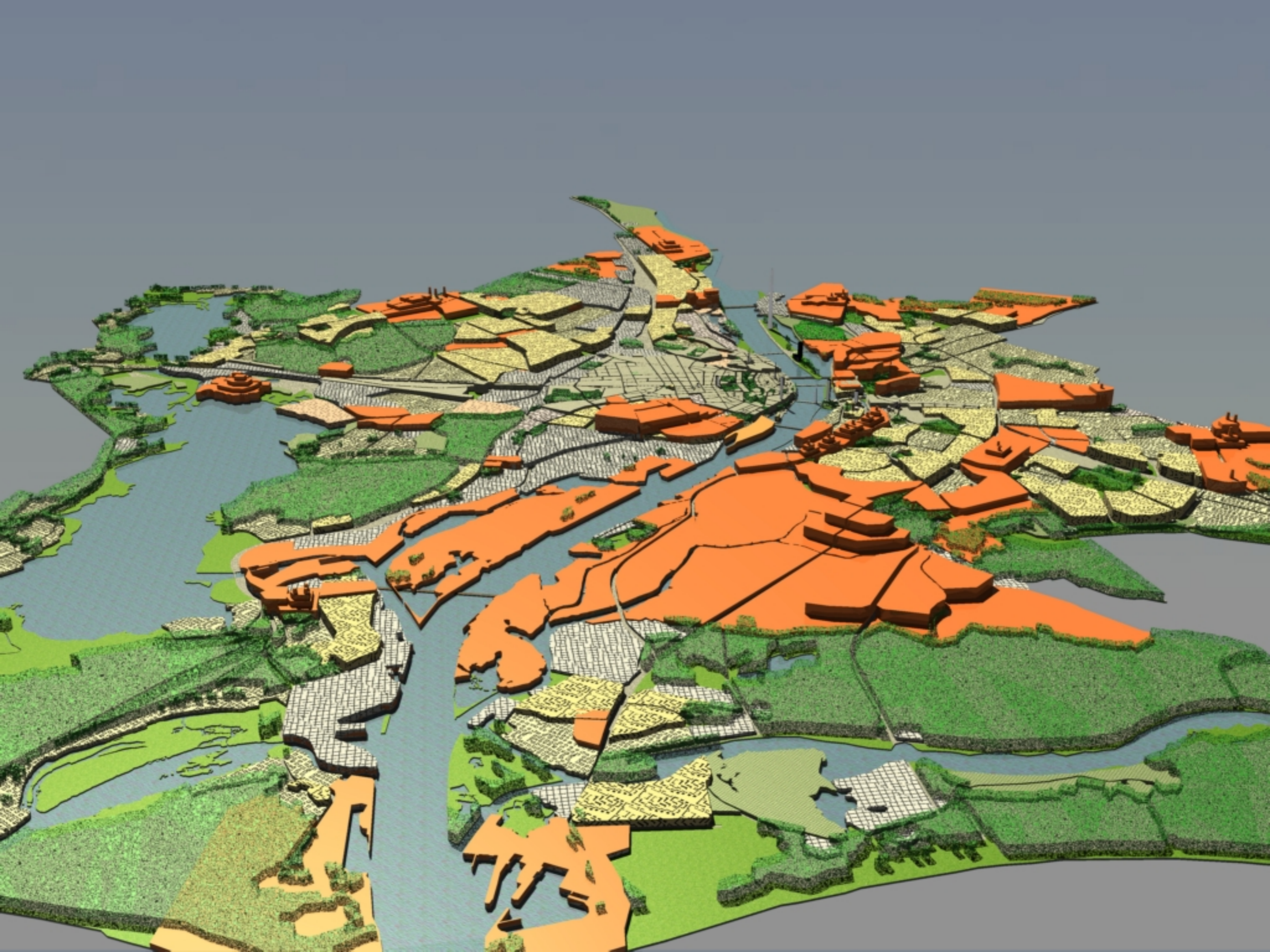














## PIELIKUMS #5

### **Rūpniecības izpēte**

Šajā darbā ir pieņemts ka agrākās rūpniecības zonas lielāko daļu ir izmaiņu procesā un vairs nefunkcionē kā rūpniecību bet kā jauktu funkciju zonas. Izmaiņas rūpniecībā patiešām bija dramatiskas laika periodā tūlīt pēc Latvijas atdalīšanās no Padomju Savienības un pāriešanas no plānotās ekonomikas uz brīvā tirgus vidi. Klasisks piemērs ir VEF rūpniecības zonas liktenis kurā tagad lielākā daļa vairs nedarbojas kā rūpniecība un kurā ir izveidota kā reklāma apliecina “Rīgas lielākais lielveikals”.

Pašreiz ir situācija kad rūpniecības sabrukums ir jau sasniedzis savu zemāko punktu un ir cerības ka tās rūpniecības kas vel darbojas turpinās darboties un ari klāt nāk jaunas kas ir jau dzimušas brīvā tirgus gaisotnē. Pašreizējā darba izstrādāšanā nav bijusi pieejama informācija par individuālo rūpniecības zonu darbību. Ir iespējams ka dažas zonas vel darbojas kā pilnvērtīgas RŪPNIECĪBAS zonas. Dažas noteikti ir daļēji pamestas un ir pārmaiņu procesā. Tādēļ jauno Rīgas plānu veidojot ir ieteikts:

- **Izvest izpēti par pašreizējām rūpniecības zonām lai noskaidrotu cik tajās ir aktīvas un ekonomiski dzīvot spējīgas rūpniecības, cik ir radušās jaunas un kādas citas funkcijas ir uzplaukušas šajās zonās.**

Ar iegūto informāciju būs iespējams izveidot precīzāku klasifikāciju un politiku iespējams 3 kategorijās **Rūpniecība, Jaukta rūpniecība un Nodarbinātības zonas.**

## Izpētē neizmantots materiāls

### Attīstības veidi.

Nākamo 25 gadu laikā attīstība Rīgas pilsētā visticamāk izpaudīsies sekojošos veidos.

- E. Saglabājamās apkaimes – Kultūrvēsturiski vērtīgas un apkaimes ar kvalitatīvu pilsētvidi. – Šajā kategorijā ietilpst RVC zona un jau agrāk iezīmētās vēsturiskās apkaimes. (skat Zīmējumu # \_\_\_\_\_)
- F. Uzlabojamas apkaimes – Pamatā ar kvalitatīvu pilsētvidi bet ar daļēji degradētu apbūvi jeb konfliktējošu funkciju. – Šajā kategorijā ir agrākās priekšpilsētas kurās ir iebūvētas padomju laiku apbūve kā arī citas zonas kuras notiek izmaiņas (skat Zīmējumu # \_\_\_\_\_)
- C Mikrorajoni - uzlabošana un pilnveidošana nepieciešama. Mikrorajoni ir izstrādāti kā liela mēroga kompozīcijas. Tiem potenciāli ir pozitīvas īpašības kā kopēja publiska telpa kura var tikt labiekārtota un apzaļumota. Ar uzlabotu tehnisko kvalitāti, paplašinātiem dzīvokļiem, uzlabotu apsaimniekošanu, pieejamiem komerciāliem un sabiedriskiem pakalpojumiem Mikrorajoni varētu būt pieņemama vide kur dzīvot arī tālākā nākotnē. (skat Zīmējumu # \_\_\_\_\_)
- D. Izmaiņu apkaimes - zonas kurās vēsturiskā funkcija vairs nav ekonomiski aktīva vai kuras ir daļēji pamestas un degradētas. (brownfields). Lielāko daļu šajā kategorijā ir lielie rūpniecību rajoni kas izveidojās 19 gada simtā kopā ar dzelzceļu un tika paplašināti Padomju ērā. (skat zīmējumu # \_\_\_\_\_)
- E. Jaunas apkaimes un jauni centri. – Teritorija Rīgas perifērijā, it sevišķi Spilves pļavās kur tiks veidoti jauni ceļi ostas pieejai dod iespēju Rīgai veidot jaunus centrus un jaunas attīstības zonas.

*Vertikālās Dominantes.* Rīgas telpiskā kompozīcijā ir ļoti svarīgi vertikālie apbūves akcenti jo pilsēta ir ļoti zema. Pilsētas formas analīzē ir iezīmēti šie akcenti un to loma katrā galvenajā kustības maģistrālē. Principā ir iezīmēti divu veidi vertikālie akcenti – tie kas ir tikai augstceltnes kurām nav vēsturiska vai sabiedriska nozīme un tie kuriem tā ir. Pirmā kategorijā ir biroju ēkas, utilitāri objekti kā skursteņi vai ostas ceļamkrāni un otrā kategorijā ir baznīcas, pieminekļi un sabiedriskas ēkas.