# 

RĪGAS VĒSTURISKĀ CENTRA SAGLABĀŠANAS UN ATTĪSTĪBAS PADOME

2022. gada 5. janvārī

Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde (NKMP) Rīgā, Pils ielā 22 (sēde notiek attālināti).

**386. sēdes**

**PROTOKOLS**

|  |  |
| --- | --- |
| Sēdē piedalās: | **Padomes locekļi**: A.Kronbergs, J.Asaris, J.Dambis, I.Purmale, A.Ancāne, A.Kušķis, I.Tapiņa, V.Brūzis, B.Moļņika, A.Lapiņš  U.Bratuškins |
|  | **Projektu pārstāvji**:  M.Levina – NKMP;  Z.Koroļa  L.Daņilēviča  D.Dāle  M.Slimbahs  J.Gudēvics-Liepiņš  K.Cirse  M.Dzirkale  G.Uzulens  D.Samausks |

Sēdi vada: A.Kronbergs

Sēdi protokolē: A.Rupenheite

Sēdi atklāj: 14.00

|  |
| --- |
| **1.**  **Padomes 386. sēdes darba kārtība (pielikums nr. 1)** |

Padome apstiprina 386.sēdes darba kārtību.

|  |
| --- |
| **2.**  **Padomes 387. sēde** |

Padomes 387. sēdi sasaukt 2022.gada 19. janvārī plkst. 14:00. A.Lapiņš informē, ka nevarēs piedalīties sēdē.

**3.**

**Priekšizpēte Eiropas nozīmes dzelzceļa infrastruktūras “Rail Baltica” integrēšanai pilsētas centra infrastruktūrā; Iesniedzējs: Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments**

Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pasūtītā projekta izstrādātāju pārstāve K.Cirse informē par iesniegumu – tiek izskatīti priekšizpētes risinājumi Pilsētas kanāla krastmalai starp Prāgas ielu un dzelzceļu , Gogoļa ielai, Turgeņeva ielas un Timoteja ielas krustojumam.

Sniedz prezentāciju par Turgeņeva ielas posma risinājumu.

B.Moļņika uzdod jautājumu par sabiedriskā transporta pieturām.

Paredzēts saglabāt Turgeņeva ielas pieturvietu, kā arī tiks veikta krustojuma pārbūve, lai neskartu kultūras mantojuma objektus. Par kopējo pieturvietu tīklu detalizētāk nevar šobrīd sniegt atbildi.

U.Bratuškins uzdod jautājumu par autostāvvietām, ņemot vērā, ka teritorijā ir administrācijas ēkas un dzīvojamās ēkas. Esošās autostāvvietas ir likvidētas, tādēļ būtiski, vai ir paredzētas auto novietnes to vietā.

Tiek sniegta atbilde, ka darba uzdevumā nebija šāda uzstādījuma par autostāvvietām.

A.Kušķis informē, ka spēkā esošajā teritorijas plānojumā ir iespēja izveidot vienu lielas ietilpības auto stāvvietu Turgeņeva ielas pretējā pusē. Zemes gabals ir privātīpašums, tādēļ tā tiek aplūkota tikai kā iespēja.

A.Ancāne uzdod jautājumu par labiekārtojuma elementiem. Lūdz precizēt Timoteja un Turgeņeva ielas krustojuma pārbūves risinājumu.

K.Cirse informē par labiekārtojuma detaļām – paredzēti soliņi, atkritumu urnas, velo novietnes. Priekšizpētē iekļauti konceptuāli risinājumi, nevis konkrētie priekšlikumi.

A.Kronbergs vērš uzmanību par ēku Riepnieku ielas stūrī, kurā dzīvojusi tēlniece J.Muhina un uzdod jautājumu, kā pārveidojumos tiek ievērtēta šī ēka.

J.Dambis: Sniegts skaidrs priekšlikums. Aicinu pievērst lielāku uzmanību vides dizaina elementiem, kvalitātei, estētikai, ērtam lietojumam un ilglaicībai. Uzskatu, ka jābūt augstai ambīcijai, tādēļ ieteicams sekot piemēriem no Kopenhāgenas, Barselonas un citām pasaules pilsētām, kur šie dizaina vides elementi rada pievilcīgu vidi. Šobrīd risinājumi ir diezgan vienkāršoti, tajā skaitā ielas ieseguma veids. Uzmanība jāpievērš vēsturisko un mūsdienu materiālu attiecībām. Jācenšas, lai bruģējums nav pārāk raibs.

Runājot par krāsotām zonām, neuzskatu, ka Rīgā esošais piemērs ar zilu krāsu marķētās joslas ir labs risinājums. Ja vēlamies veidot joslu, tam būtu jābūt citam iesegumam, nevis izmantot tikai krāsojumu. Krāsojums izskatās pēc pagaidu risinājuma un nav ilgtermiņa pieeja.

K.Cirse informē par gājēju kustības pilnveidi Gogoļa ielā, iesegumu priekšlikumiem.

A.Kronbergs uzdod jautājumu par Rail Baltica stacijas apjoma iekļaušanos teritorijas attīstībā, ņemot vērā, ka vizualizācijās šis aspekts netiek atspoguļots.

K.Cirse informē, ka risinājumi apzināti nav iekļauti priekšizpētē, jo projektēšanas robeža neskar šo teritoriju.

Veidotie apstādījumi tiek radīti ar ieceri papildināt stacijas ēkas apkārtnē plānotos apstādījumus.

U.Bratuškins uzdod jautājumu par Timoteja ielas satiksmes organizācijas principiem. Tika uzsvērts, ka Timoteja iela būs divvirzienu iela, kā arī velo joslas abos virzienos. Nav skaidrs, kā notiek autotransporta un velo transporta iebraukšana un izbraukšana.

Nepieciešams pārdomāt koku stādījumus ielu apbūvē, jo tie aktīvi ietekmē ielas telpu un Rīgas centra apbūvē nav tradicionāli, ka atsevišķās apbūves teritorijās ir koki, savukārt citur nav. Izskatās, ka koki sastādīti tikai Spīķeru ēku galos un tas nav pieņemami.

D.Dāle: Timoteja iela ir divvirziena iela posmā no Elizabetes ielas turpinājuma pa labi, otrā pusē tā būs vienvirziena iela.

Velo joslu risinājums ir izstrādāts atbilstoši lokālplānojumam un sarežģījumu nebūs dēļ tā, ka velo joslas tiks pārtrauktas.

A.Kušķis: jaunais savienojums starp Elizabetes un Timoteja ielu zem dzelzceļa, kas kļūst par galveno esošajā ielu sistēmā un savienojas ar Turgeņeva ielu. Atzars sākot no Timoteja ielas līdz Gogoļa ielai ir domāts tikai piebraukšanai.

Uzdod jautājumu par vēsturisko ielas segumu materiālu – vizualizācijas apliecina, ka Gogoļa ielā ir kaltā bruģa seguma joslas, kas ir labā stāvoklī un kvalitātē. Vai ir pētīts, vai zem asfalta arī ir bruģis un vai projekts piedāvā to aizvietot ar asfaltu?

D.Dāle: bruģis nav atrasts ģeoloģiskā izpētē zem asfalta. Bruģa josla atrodas vietā, kur tiek likvidēta sabiedriskā transporta pieturvieta un būs velo josla. Tādēļ ir iespēja iestādīt kokus šajā vietā.

J.Dambis: joprojām aktuāls jautājums par dizainu, ieseguma materiāliem, kā arī bruģi – Spīķeru tuvumā bruģis noteikti ir bijis, kas jārespektē. Svarīga ir publiskās ārtelpas ieseguma materiāla izvēle. Uzskatu, ka iesniegtais risinājums nav vēl līdz galam pārdomāts, joprojām jūtama visvienkāršāko materiālu izvēle un izmantošana, kas nesniedz pietiekošu kvalitāti.

A.Kušķis: koku sugas un šķirnes, kā arī vainaga lielumu var apzināti izvēlēties, domājot par to iederību pilsētā un ainavu veidojošiem principiem.

A.Kronbergs: Turpmākajās stadijās vēlams savietot visus projektus un ievērtēt ietekmi un kopsakarības vienam ar otru.

A.Ancāne: Ir labi, ka pilsētā veidojas plašāka zaļā zona. Projektējot labiekārtojumu un apzaļumojumu pilsētā, aicinu neaizmirst par vēsturisko apzaļumojumu sistēmu, kas ir svarīga un respektējama pilsētbūvnieciskā kontekstā. Stādījumus nevar novietot haotiski tikai tur, kur ir vieta (piemēram, asimetriski stūri un slīpi soliņi).

K.Cirse informē par kanālmalas posmu starp centrālo staciju un nojaucamo tirdzniecības centru Titāniks.

A.Kronbegs uzdod jautājumu par piekļūšanu pie ūdensmalas – vai ūdensmala būs pieejama tikai pa kāpnēm?

K.Cirse informē, ka ir izskatīti dažādi risinājumi, taču secināts, ka vides pieejamība ar pandusu tiks nodrošināta no autoostas puses, bet šajā teritorijā paredzēta tikai kāpņu daļa.

A.Kušķis uzdod jautājumu par peldoša pontona tipa laipu - kā tā reaģēs uz ūdens līmeņa svārstībām.

Uzskatu, ka skaidrojumā minētā laipas noņemšana ūdens līmenim ceļoties nav labs risinājums, jo praktiski nav iespējams noreaģēt tik ātri situācijās kad ūdens līmenis izmainās. Aicinu vēl pārdomāt risinājumu.

K.Cirse informē, ka laipa būs jāapsaimnieko, ņemot to nost pie līmeņu starpībām. Bija vēlme veidot stacionāru laipu, tomēr valsts vides dienests to nepieļāva. Ir veikts apsekojums, secinot, ka ūdens līmenis nav tik ļoti pacēlies virs atbalsta sienas virsbūves daļas.

J.Dambis: iespējams, būs paredzēta piestāšanās iespēja mazizmēra kuģiem, tādēļ pontons dabā izskatīsies citādāks. Vietās, kur ir laivu piestātnes, ūdens līmeņu svārstību izraisītās pontonu kustības iespējas tiek atrisinātas ar tradicionāliem risinājumiem, tādi būtu jāizmanto arī šajā gadījumā. Jāpievērš uzmanība asajiem stūriem, jo pietauvojoties pie pontoniem, tie var radīt sarežģījumus.

Neatbalstu, ka publiskajā ārtelpā tiek veidotas mazas zaļas teritorijas, kur nevar piekļūt ar pļaušanas tehniku un ir jāizmanto tikai roku darbs, kā rezultātā tās netiek koptas vispār, jo tas ir pārāk sarežģīti.

V.Brūzis uzdod jautājumu, vai laipa domāta pietauvoties, vai tā būtu izmantojama arī cilvēkiem uzturēties. Vai domāts par sūkņu stacijas ēkas izmantošanu vai nojaukšanu? Šī vieta būtu pateicīgāka par to, kas izvēlēta attīstības plānā vietā pretī zivju paviljonam līdz gastronomijas paviljonam, lai atrastos pie ūdens.

K.Cirse informē, ka ar pontona palīdzību tiek iegūtas divas funkcijas – pietauvošanās un kā paplašinājums publiskajai telpai. Zona, kas tiek iegūta pie kanāla malas ir līdz 3 metriem, paredzot vēl pontonu būs iespēja arī cilvēkiem uzturēties.

Sūkņu stacijas ēka tiks demontēta, kas paredzēts Rail Baltica risinājumā un vieta tiks sakārtota. Vietā, kur atrodas sūkņu māja, ir pārrāvums atbalsta sienai, kuru paredzēts izbūvēt.

Pēc sniegtās informācijas uzklausīšanas, Padome uzskata, ka ieseguma veidošanā vēlams vairāk izmantot augstākas kvalitātes dabīgu un ilglaicīgāku materiālu. Izvairīties no betona bruģa izmantošanas, bet, gadījumā, ja tiek izmantots betons, ieteicamāks ir lielizmēra betona plātņu segums, kas rada kvalitatīvāku iespaidu.

J.Asaris vērš uzmanību krāsojuma toņiem ieseguma materiāliem. Ir labi, ja ir dažādi toņi, tomēr nepieciešams rūpēties par ikdienas kopšanu. Diemžēl vairākās vietās, tajā pašā kanālmalā, kur tika iezīmētas gājēju un veloceliņu joslas, tās nobružājas un nesaglabājas ilgtermiņā pietiekošā kvalitātē, radot pat problēmas orientēties pilsētvidē.

**4.**

**Savrupmājas pārbūves mets Balasta dambī 62, Ķīpsalā; Iesniedzējs: SIA “CMB”.**

Z.Koroļa informē par iesniegumu. Pasūtītājs pirms īpašuma iegādes vēlas pārliecināties par iespēju veikt objekta pārbūvi.

Sagatavots priekšlikums kā iecere un jautājums Padomei, vai šāda iecere varētu tikt īstenota.

L.Daņiļēviča informē par priekšlikumu. Ēka atrodas valsts nozīmes pilsētbūvniecības pieminekļa zonā Ķīpsalā. Tika veikta priekšizpēte – zemes gabalā atrodas ēka, kura ir novērtēta kā kultūrvēsturiski vērtīga ēka.

Priekšlikums paredz radīt savrupmāju, ar jaunu piebūvi zemes gabala dziļumā, kas nodalīta no vēsturiskās saglabājamās ēkas.

A.Lapiņš uzdod jautājumu par izpētes rezultātā iegūtajiem krāsu toņiem ēkas apdarē.

Kāds ir fasādes apdares risinājums – vai tie ir guļbaļķi?

L.Daņiļēviča informē, ka sākotnēji ir bijuši spilgti dzelteni toņi ar baltu detaļu artikulāciju, kā arī kā guļbūve ir tikusi apmesta. Izmantotas arī lineļļas krāsas.

Oriģinālais būvapjoms ir guļbūve. Ir iespējams vēsturisko ēku pārbūvēt, saglabājot guļbūves principus.

V.Brūzis uzdod jautājumu par muižas portāla izcelsmi, kas attēlots projekta iecerē, ņemot vērā, ka vēsturiskā ēka bijusi zvejnieku māja.

L.Daņiļēviča informē, ka šāds portiks tika konstatēts izpētes gaitā. Demonstrē izpētes materiālu, kas pamato ieceri.

J.Dambis: uzskatu, ka ēka ir vērtīga un jācenšas maksimāli saglabāt tās oriģinālo substanci. Nevajadzētu ēku pilnībā uzbūvēt no jauna. Konkrētā vieta ir ļoti nozīmīga un jāapzinās, ka tā atrodas valsts nozīmes pilsētbūvniecības pieminekļa teritorijā un ēka ir pilsētbūvniecības pieminekļa sastāvdaļa. Iecerētās jaunbūves apjoms dominē un ir pārspīlēti liels konkrētajā pilsētvidē. Arī objekta raksturs un izvēlētie materiāli vidē pietiekami labi neierakstīsies, jo apkārtnē dominē koks kā materiāls. Līdz ar to jaunais objekts būs daudz aktīvāks, nekā vēsturiskā apbūve un tādā veidā tiktu izārdīta pilsētbūvniecības pieminekļa substance un vēsturisko vērtību radītā noskaņa. Jāmeklē apjoms, kas labāk ierakstās pilsētvidē. Pagalmā var veikt apbūvi, tomēr tai nevajadzētu dominēt. Neatbalstu konkrēto iesniegumu.

V.Brūzis: zemes gabala iekšienē esošais apjoms var tikt veidots uz kontrasta principu. Ja jaunajam apjomam būtu cita konfigurācija, iespējams tas nenomāktu vēsturisko apbūvi. Neatbalstu priekšlikumu esošajā piedāvājumā.

A.Ancāne: aplūkojot izpētes materiālus, var secināt, ka ēkai ir augsta autentiskuma pakāpe un to nedrīkst nojaukt un būvēt jaunu. Jāsaglabā esošā substance, tajā skaitā esošie siju griesti, kā arī plānojuma struktūra, iekšējā apdare (krāsojums, vēsturiskās tapetes). Krāsojuma koncepcijā atbalstu virzienu uz sākotnējā krāsojumā atjaunošanu – dzeltens ar baltu.

Jaunbūvējamais apjoms šobrīd ir pārāk dominējošs, salīdzinot ar vēsturisko ēku. Iespējams to var samazināt apjomā un veidot saskaņā ar esošās ēkas mērogu un raksturu.

L.Daņiļēviča precizē, ka izpētes materiālā secināts, ka ēka ir ļoti sliktā stāvoklī un varbūt tikai atsevišķas konstrukcijas vai detaļas ir restaurējamas.

A.Kušķis: Situācija vēsturiskajā ēkā ir dramatiska, tādēļ oriģinālās substances paliekas drīz vairs nebūs atrodamas. Ja pasūtītājs būtu gatavs tās saglabāt, rēķinoties ar izteiktajiem ieteikumiem, tas būtu vēlams. Jaunais apjoms nešķiet pārāk liels, ņemot vērā arī apkārtējās ēkas. Spriežot pēc vizualizācijām tas nav pārāk dominējošs, kas nomāc vēsturiskās ēkas apjomu.

J.Asaris: Skatos no Balasta dambja puses un ielas rakursā atjaunotā ēka būtiski netraumē pilsētbūvniecības pieminekli. Diskutabls jautājums ir par piedāvāto portiku, taču, ja, veiktā izpēte to uzrāda, tad tas var tikt izmatots. Aicinu pārdomāt pagalmā esošās ēkas materiālo veidojumu un augstumu, kuru varētu samazināt. Jācenšas pēc iespējas saglabāt nelielo vēsturiskās substances elementus, kas saglabājušies.

J.Dambis: jāpievērš uzmanība skatam uz Ķīpsalu no Daugavas labā krasta pāri Vanšu tiltam. Jaunais veidojums to ietekmēs. Radīsies vairāki skatu punkti, no kuriem jaunā ēka būs labi redzama no ielas līmeņa, par ko pārliecina arī makets un plānojums (piemēram, atrodoties uz ielas starp abām ēkām).

A.Kronbergs: kopumā pieeja ir pieņemama, tā nav agresīva un risinājums ir iespējams, taču izteiktie viedokļi ir pamatoti un būtu jāņem vērā.

Jautājums izskatīts kā konsultatīvs, balsojums netiek veikts.

Sēdi slēdz plkst. 16:00

Sēdi vadīja: A.Kronbergs

Sēdē piedalījās: J.Asaris

V.Brūzis

J.Dambis

A.Ancāne

I.Tapiņa

I.Purmale

A.Kušķis

B.Moļņika

A.Lapiņš

Sēdi protokolēja: A.Rupenheite