

LIEPĀJAS DZĪVOJAMO TERITORIJU “ZAĻĀ BIRZE” UN “JAUNĀ PASAULE” ARHITEKTONISKI TELPISKĀ ATTĪSTĪBA 20. UN 21. GADSIMTĀ

Silvija OZOLA

Rīgas Tehniskā universitāte, e-pasts: ozola.silvija@inbox.lv

Krievijas 1846.–1863. gadu militāri topogrāfiskajā kartē uz ziemeļiem no Libavas (tagad Liepājas) purvi ietvēra Tosmares ezeru, kuru Vērnīku upe saista ar Liepājas ezeru. Upes austrumkrastā celiņš no “Vērnīku” mājām veda dienvidu virzienā uz Libavas–Grobiņas lielceļu un 1871. gadā līdzās izbūvēto Libavas–Kaišadoru dzelzceļu. Sliežu ceļš caur Mītavu (tagad Jelgavu) un Rīgu 1873. gadā nodrošināja satiksmi ar Dinaburgu (tagad Daugavpili) un Krievijas iekšzemi. Libavā sāka padziļināt ostas kanālu, 1876. gadā dzelzceļu pagarināja līdz Romniem, bet no ostas uz ziemeļiem cēla rūpnīcas un strādnieku dzīvojamās ēkas Jaunliepājā. Krievijas armijas ģenerālštāba un Jūras kara flotes pavēlniecība iecerēja Libavā izveidot jūras un sauszemes cietoksni un izvietot Baltijas jūras galveno floti. Krievijas imperators (1881–1894) Aleksandrs III 1890. gada 15. janvārī parakstīja pavēli par Libavas jūras cietokšņa būvniecību. Ģenerālmajora, kara inženiera Ivana Alfrēda Mak-Donalda (1850–1906) projekts 1892. gada 30. augustā guva visaugstāko apstiprinājumu, un pulkveža Bubnova (1854–1899) vadībā 1893. gada pavasarī jūras piekrastē izcirta mežu. Smilšu klajumā līdz Tosmares ezera rietumkrastam atmērīja militārai ostai teritoriju, uz kuru veda ceļš no Suvorova (tagad Raiņa) ielas noslēguma Jaunliepājā, bet no Karostas ceļš austrumu virzienā pāri Vērnīku upei pie “Vērnīkiem” sasniedza Grobiņas lielceļa atzaru (tagad Talsu iela). Pēc imperatora nāves militāro ostu 1894. gada 20. oktobrī nosauca par „Imperatora Aleksandra III ostu”. Tosmares ezera dienvidrietumu pusē sāka būvēt Karostas pilsētiņu, bet līdz 1898. gada vasarai izbūvēja kanālu. Piekrastes joslā izveidoja Redana fortu, bet Grobiņas ceļa aizsardzībai – Ziemeļu, Vidus un Dienvidu fortus nocietinājumu centrālajā daļā. Cietoksnim un apvidus drenāžai izraka apvadkanālu, kuru ziemeļrietumos savienoja ar jūru, bet dienvidos – ar Ālandi un Liepājas ezeru, no kura uz ziemeļiem pa nocietinājumu iekšējo perimetru līdz vistālākai baterijai izveidoja ceļu (tagad 14. novembra bulvāris), kas sākās netālu no Grobiņas lielceļa atzara uz “Vērnīkiem”, kuru apkaimē krustojās Grobiņas lielceļa divi atzari. Tosmares ezera dienvidu piekrastē starp ceļu un Vērnīku upi ap 1903. gadu bija ierīkota Troņmantnieka jeb Ķeizara birze, un tās rietumpusē – apbūves kvartāls ar četrām (kopš 1934. gada Lēņu, Grīzupes, Labraga, Ēdoles) ielām. Ēkas cēla arī Ķeizarbirzes ziemeļaustrumu pusē Ziemeļu un Vidus fortu tuvumā. Libavas–Romnu un Libavas–Rīgas sliežu ceļu krustojumu šķērsoja Grobiņas ceļš un šaursliežu dzelzceļš uz Aizputi, veidojot komplicētu transportmezglu. 1907. gada 27. jūnijā

pavēlēja Libavas cietoksni likvidēt. Ķeizarbirzes rietumpusē izbūvēja dzelzceļu no Vindavas (tagad Ventspils), kur modernizēja ostu, kuru pēc dzelzceļa Maskava–Vindava–Ribinska atklāšanas 1912. gadā sliežu ceļi saistīja ar Karostu un Libavas tirdzniecības ostu. Birzes ziemeļdaļā, kur ceļš krustoja Vindavas dzelzceļu, mazstāvu apbūvei iedalīja zemi, bet joslā starp Romnu dzelzceļu un Grobiņas ceļu uzcēla Jaunās Pasaules (Jaunpasaules) ēkas.

Latvijas Republikā pilsētu apbūvei ierādīja jaunas zemes viengimeņu ēku celtniecībai. Satversmes sapulce 1920. gada 16. septembrī pieņēma lēmumu „Par agrāro reformu Latvijas Republikā”. Ikvienas pilsētas pašpārvaldei bija jā rūpējas par attīstību. Liepājā paplašināja brīvostas teritoriju un 1922. gadā sāka izstrādāt administratīvo robežu plānu, lai Liepājas ezera ziemeļdaļu ietvertu pilsētas teritorijā. Aspazijas (agrāk Ķeizara) birzes mazstāvu dzīvojamo apbūvi papildināja, bet dienviddaļā iedalīja zemi ēku būvniecībai. 1928. gada 22. martā pieņēma „Pilsētu zemju likumu”, lai fiksētu zemju robežas, izstrādātu funkcionālo zonējumu un būvnoteikumus. Ziemeļu priekšpilsētā 1933. gadā uzcēla cukurfabriku (arh. Kārlis Bikše; 1887–1955) un viengimeņu ēkas, attīstīja ielu tīklu: austrumu virzienā veda Grīzupes iela, bet Lēņu iela norobežoja Aspazijas Birzes ziemeļpusē apbūves kvartālu, kuru ziemeļu–dienvidu virzienā šķērsoja Labraga un Ēdoles ielas. Mazstāvu apbūve pieklāvās 14. novembra ielai un uz austrumiem ap Talsu ielu. Jaunu apbūvi un ielas radīja uz ziemeļiem no Grīzupes ielas, uz rietumiem no Vērnieku upes un Liepājas–Ventspils dzelzceļa abās pusēs. Trīsstūrveida zemesgabalā starp Grīzupes, Kuldīgas un Vērgales ielām paredzēja vietu tirgus laukumam. Jaunpasaulē ceļa atzars kļuva par Sabiles ielu, to krustoja Abavas iela, bet noslēdza Rendas iela.

Latvijas PSR pilsētu dzīvojamā fonda atjaunošana pēc kara atpalika no rūpniecības un transporta attīstības. Republikas nozīmes pilsētai Liepājai apstiprināja „Liepājas celtniecības komplekso shēmu 1946.–1950. gadam”. Dzelzsbetona konstrukciju un silikātķieģeļu rūpnīcas veicināja celtniecības industrializāciju. Liepājā ap 1960. gadu uzsāka masveida būvniecību, bet 1967. gadā apstiprināja ģenerālplānu: rūpniecības zonas austrumpusē iecerēja Zaļās Birzes dzīvojamo rajonu, kuram arhitekte Irēna Rubauska izstrādāja detālplānojumu (1973), lai 1981.–1990.–2000. gados lapkoku audzes ielokā īstenotu struktūru ar pieciem daudzstāvu dzīvojamo namu mikrorajoniem. Kompleksa sabiedriskais centrs būtu dzīvojamās apbūves pāreja uz atpūtas un apkalpes celtnēm, bet Grīzupes ielu ar deviņu un divpadsmit stāvu dzīvojamām ēkām arhitektoniski noslēgtu pilsētas slimnīcas augstceltne un sešpadsmitstāvu administratīvā ēka. Cietokšņa fragmenti kanālā uz salas būtu memoriālā parka-muzeja eksponāti.

Pēc Latvijas Republikas atjaunošanas 1990. gada 4. maijā Liepājas attīstībā sākās ar īpašumtiesību maiņu saistīts pretrunīgi vērtējams periods: neanalizējot plānojuma vēsturisko attīstību, pārvērtības pilsēttelpā veicināja plānojuma funkcionālu sadrumstalotību. Zaļās Birzes detālplānojuma arhitektoniski telpiskā kompozīcija nav īstenota un netiek risināta.