

**RĪGAS CENTRA PUBLISKO ĀRTELPU  
PAPLAŠINĀŠANĀS NACIONĀLĀS BIBLIOTĒKAS UN  
AKUSTISKĀS KONCERTZĀLES KONTEKSTĀ**

**EXPANSION OF CENTRAL RIGA PUBLIC OPEN SPACES  
IN CONTEXT OF NATIONAL LIBRARY AND CONCERT  
HALL BUILDINGS**

**Ugis Bratuskins**

Associate Professor, Dr.arch.

Riga Technical University, Faculty of Architecture and Urban Planning

16 Āzenes Str., LV-1048, Riga, Latvia

Phone: +371 6708 9116

E-mail: [ugis.rix@ml.lv](mailto:ugis.rix@ml.lv)

**Atslēgas vārdi:** *akvatorija, detālplānojums, ietekmes areāls, pilsētainava, publiskā ārtelpa, vizuālā telpa.*

**Key words:** *water area, detail design, area of impact, cityscape, public open space, visual space.*

Rīgas centra attīstība turpmākajos gados galvenokārt būs skatāma Daugavas kreisā krasta jeb Pārdaugavas kontekstā. Par to liecina gan vairāku pēdējā laikā notikušo arhitektūras plenēru un konkursu rezultāti, gan aktivitātes, kas tieši paver ceļu konkrētu ieceru īstenošanai. Viena no tādām, kas iezīmē vadlīnijas pilsētvides attīstībai Latvijas Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles areālā, ir šīm ēkām piegulošo teritoriju detālplānojuma izstrāde. Lai gan pilsētas attīstības dažāda mēroga vīzijās un maketos abas ēkas jau labu laiku tiek attēlotas kā realitāte, to dialogs ar pilsētvidi pagaidām nav iezīmēts pietiekami precīzi.

Krastmalu revitalizācija pilsētās, izvietojot kultūras celtnes pie tām, ir Eiropā un pasaulē atzīts paņēmieni, kā ūdensmalām piesaistīt daudzveidīgas publiskās aktivitātes [2], paaugstinot to pilsētāinavisko kvalitāti. Vienai no divdesmitā gadsimta arhitektūras ikonām – 1973. gadā atklātajam J. Utsona (*J. Utzon*) projektētajam Sidnejas operas namam – jaunajā tūkstošgadē piepulcējies Ž. Nuvēla (*J. Nouvel*) Kultūras un konferenču centrs Lucernā (Šveice, 2000. gads), N. Fostera (*N. Foster*) Seidža Mūzikas centrs Geitshedā (Lielbritānija, 2005. gads), R. Kolhāsa (*R. Koolhaas*) Mūzikas nams Porto (Portugāle, 2005. gads), K. Nīlsena (*K.H. Nielsen*) Mūzikas ēka Amsterdamā (Nīderlande, 2005. gads), H. Larsena (*H. Larsen*) Operas nams Kopenhāgenā (Dānija, 2005. gads), biroja Sneheta (*Snøhetta*) Operas nams Oslo (Norvēģija, 2007. gads) un B. Lundgārda (*B. Lundgaard*) un L. Tranberga (*L. Tranberg*) Karaliskā teātra ēka Kopenhāgenā (Dānija,

In the following years development of Riga centre will mostly concentrate on the left riverbank of the Daugava called Pārdaugava. The results of several architectural workshops and competitions held over the last few years and ensuing activities are leading straight to the realization of certain ideas. The elaboration of detail designs for the Latvian National Library and Riga Acoustic Concert Hall and for the adjacent territories of those buildings is one of the activities outlining the development of urban space in this particular area. Although for quite a long time both buildings have been inherent elements of city development visions and models of varying scale, their dialogue with the cityscape is not very clear yet.

Revitalisation of waterfronts in the cities by means of cultural buildings located near them is a recognised method in Europe and in the world how to attract to the water various public activities [2], enhancing scenic quality of the city. One of the architectural icons of the 20th century – Sydney Opera House designed by architect J. Utzon and completed in 1973 in the new millennium is followed by J. Nouvel's Culture and Conference Centre in Lucerne (Switzerland, 2000), N. Foster's Sage Music Centre in Gateshead (United Kingdom, 2005), R. Koolhaas' House of Music in Porto (Portugal, 2005) K.H. Nielsen's Music Building in Amsterdam (the Netherlands, 2005), H. Larsen's Opera House in Copenhagen (Denmark, 2005), Snøhetta's Opera House in Oslo (Norway, 2007) and B. Lundgaard and L. Tranberg's Royal Theatre House in Copenhagen (Denmark, 2008). All these

2008. gads). Šīs kultūras celtnes vieno izvēlēta novietne pie ūdens (1., 2., 3. attēls) un interjera vizuālās telpas tieša emocionāla un funkcionāla saistība ar blakusesošo publisko ārtelpu pie akvatorijas (4.–10. attēls). Līdzīgu apsvērumu dēļ izvēlēta arī Rīgas jaunās koncertzāles novietne [1]. Tomēr šaubas, vai iespaidīgais ēkas apjoms un nepieciešamo infrastruktūras saišu trūkums jūtami neapgrūtinās pilsētvides pilnvērtīgas attīstības iespējas AB dambja ietekmes areālā Klīversalas krastmalā, ir izskanējušas kopš šī lēmuma pieņemšanas brīža.

Pirmais plānošanas dokuments, kas, precizējot Rīgas attīstības plāna un Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāna nostādnes, detalizē Daugavas krastmalas teritorijas izmantošanas principus Pārdaugavā, ir šī areāla detālplānojums, kura izstrāde ir uzsākta, pamatojoties uz 27.02.2007. Rīgas domes lēmumu Nr. 2128. Kā minēts šī plānojuma materiālos, “Latvijas Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles teritorijas un tām piegulošo teritoriju detālplānojuma izstrādes nolūks ir noteikt infrastruktūras nodrošinājuma attīstības iespējas, kā galvenos uzdevumus nosakot transporta risinājumu

cultural buildings are located next to the water (Pictures 1, 2, 3) and their interior designs are emotionally and functionally attuned to the nearby public open space at the water area (Pictures 4–10). Similar considerations underlay selection of the site for the new Riga Concert Hall [1]. However, since the moment of making this decision doubts persist whether the impressive volume of the building and the lack of necessary infrastructure connections will not considerably impede the overall development of urban environment in the area near AB Dam along the Klīversala waterfront.

The first planning document, which specifying the guidelines of the Riga Development Plan and the Preservation and Development Plan for the Historic Centre of Riga, explicitly states utilisation principles of the Daugava waterfront areas in Pārdaugava, is the detail design for this territory the elaboration of which was initiated by the Riga City Council with the Decision No. 2128 of 27 February 2007. As it has been stated in the materials of this detail design: “the aim of preparation of the detail design for the site and adjacent territories of the Latvian National



1., 2., 3. attēls. Dažādas kultūras celtnes vieno to interjeru vizuālās telpas saistība ar blakusesošo publisko ārtelpu pie akvatorija. Mūzikas ēka Amsterdamā, Kongresu un konferenču centrs Lucernā, Operteātris Kopenhāgenā.

Picture 1, 2, 3. Visual space of interiors in various buildings for culture are attuned to the nearby public open space at water area. Music Building in Amsterdam, Culture and Conference Centre in Lucerne, Opera House in Copenhagen.



4., 5., 6. attēls. Karaliskā teātra jaunbūvi Kopenhāgenā raksturo emocionāls eksterjera un interjera dialogs ar akvatoriju.

Picture 4, 5, 6. Building of Royal Theatre in Copenhagen is distinguished with emotional dialogue between interior space and water area.

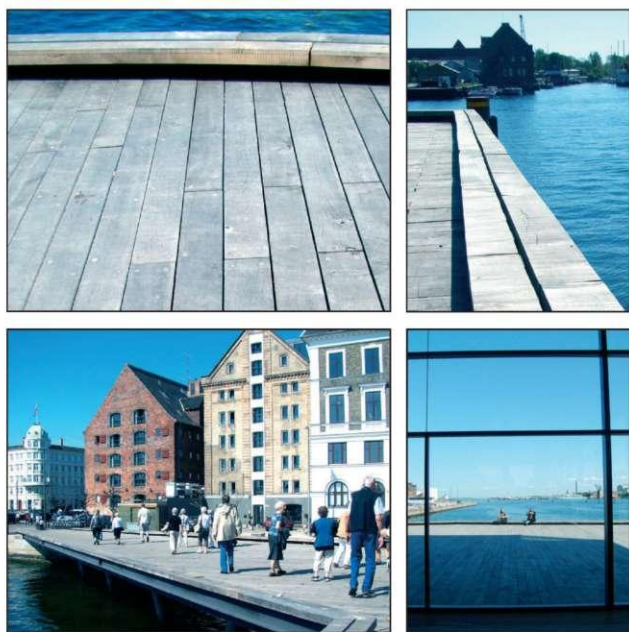
izstrādāšanu, iedzīvotājiem pieejamas publiskās ārtelpas veidošanu un pilsētas esošā un jaunveidojamā administratīvā centra sasaisti”[3]. Šie jautājumi ir būtiski ne tikai Pārdaugavas, bet visas Rīgas centra attīstībai, jo tieši jaunveidojamās publiskās ārtelpas kvalitāte kontekstā ar ēku arhitektonisko kvalitāti un sabiedrisko nozīmīgumu, līdzīgi kā Rīgas vēsturiskajā centrā, būs Pārdaugavas vizītkarte. Šī iemesla dēļ tieši publiskās ārtelpas izmantošanas funkcionālo un sociālo aspektu daudzveidīguma nodrošināšana ir pilsētvides attīstības prioritāte. Šī raksta mērķis ir noskaidrot, vai Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles ēku prognozējamais dialogs ar vidi atbilst starptautiskajā pieredzē aprobētajām un Rīgas attīstības dokumentos iestrādātajām kvalitatīvās publiskās telpas attīstības prioritātēm.

Par jaunā pilsētas administratīvā centra veidolu Torņakalnā vēl ir pārāgri runāt, tādēļ arī Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles teritorijas detālplānojumā šī sasaiste ievērtēta tīri teorētiski. Bibliotēkas un koncertzāles jaunbūvēm savukārt pavisam praktiski jāieņem Rīgas attīstības dokumentos noteiktā Daugavas ceļa un Brīvības ceļa – divu galveno pilsētas kompozīcijas asu – krustojuma vieta: “Daugava ir Rīgas un tās vēsturiskā centra galvenā atklātā telpa ar visnozīmīgākajām pilsētas

Library and Riga Acoustic Concert Hall is to determine development possibilities of infrastructure where the priority tasks are elaboration of transport solutions, creation of accessible public open space and connection with the planned new administrative centre” [3]. These issues are important not only for development of Pārdaugava but also in the context of development of the entire area of Riga centre because the quality of the new public open space together with the architectural quality of these buildings and their public significance will be the landmark of Pārdaugava, similarly as in the historic centre of Riga. Exactly due to this reason the variety of functional and social aspects in utilisation of a public open space is the priority of urban development. The aim of this article is to find out whether the expected dialogue between the cityscape and the National Library and the Acoustic Concert Hall agrees with the internationally approved and in the development documents of Riga incorporated priorities for development of high-quality public spaces.

Now it is too early to speak about the visual aspects of the new city administrative centre in Torņakalns, therefore its implications have been touched upon only theoretically in the detail design for the territory of the National Library and the Acoustic Concert Hall. The new buildings of the library and concert hall have to physically mark the crossing point of two routes – the major axes in Riga’s spatial composition – the Daugava River and Brīvības iela foreseen in the development documents of Riga: “the Daugava is the principal open space in Riga and in its historic centre with the most significant views opening towards the panorama and skyline of the city. Both embankments of the Daugava are actively used for recreation and entertainment in summer as well as in winter months” [7]. Much information has been collected about the architectural image of the said buildings, therefore the analysis of their impact on the cityscape from different aspects, including vantage points, panorama or 3D modelling, is not a topical issue any more. The functional connection of the buildings with the surrounding area is another story. How would it be possible to access the buildings on foot and by car, what would be the arrangement of entrances for various groups of users – visitors, staff, technicians, and what would be the arrangement of parking spaces – these are the most essential questions affecting the dialogue between the new buildings and the cityscape.

The ambition of developing public open spaces as pedestrian-oriented areas in city centres has been



7., 8., 9., 10. attēls. Karaliskā teātra jaunbūvi Kopenhāgenā raksturo emocionāls eksterjera un interjera dialogs ar akvatoriju.

Picture 7, 8, 9, 10. Building of Royal Theatre in Copenhagen is distinguished with emotional dialogue between interior space and water area.

panorāmas un silueta uztveres iespējām. Abas Daugavas krastmalas tiek plaši izmantotas atpūtai un izklaidei gan vasaras, gan ziemas sezonā”[7]. Par bibliotēkas un koncertzāles ēku arhitektonisko veidolu jau ir uzkrāts pietiekami daudz informācijas, tādēļ to ietekmes uz pilsētvidi izvērtējums skatu perspektīvu, panorāmu vai citādu trīsdimensiju analīžu veidā vairs nav aktualitāte. Citādi ir attiecībā uz ēku funkcionālo sasaisti ar apkārtni. Kā būs iespējams pieiet un piebraukt pie ēkām, kā tajās tiks organizētas ieejas dažādām lietotāju grupām – apmeklētājiem, darbiniekiem, apkalpes dienestiem, un kā tiks atrisinātas autostāvvietas – tie ir būtiskākie jautājumi, kas ietekmē apbūves dialogu ar pilsētvidi.

Publisko ārtelpu kā gājējiem adresētas vides attīstības ambīcijas pilsētu centros konkurē ar transporta attīstības ambīcijām kopš pirmo satiksmes plūsmu veidošanās laika [9, 143–144], un tikai radikāli ierobežojot transporta ekspansiju, ir iespējams veidot gājējiem pievilcīgus apstākļus. Izņēmums nav arī Daugavas kreisā krasta publiskā ārtelpa Rīgas centrā. Ilgtermiņā, pamatojoties uz Rīgas attīstības plāna nostādņēm [4], ir paredzēta satiksmes plūsmu samazināšanās pār Akmens tiltu, pārvēršot to par gājēju un sabiedriskā transporta tiltu, taču satiksmes ierobežošana ne Mūkusalas ielā, ne Kuģu ielā nav plānota [3]. Gluži pretēji, izbūvējot Nacionālo bibliotēku un Akustisko koncertzāli esošie infrastruktūras elementi tiks vienkārši apgrūtināti ar papildu slodzi. Bibliotēkas un koncertzāles vajadzībām ir projektētas nepieciešamās autostāvvietas, bet iebrauktuves tajās ir paredzētas no Mūkusalas un Kuģu ielas jeb Daugavas krastmalas puses. Tādējādi šo ielu telpu izmantošana reprezentablu promēnāžu veidošanai gājējiem kļūst faktiski neiespējama. Bibliotēkas priekšpusē gājēju un transporta konflikts ir mīkstināts, paredzot izveidot virs brauktuves plašu platformu, pa kuru gājējiem ir iespējams nokļūt līdz Daugavmalai. Savukārt koncertzāles areālā satiksmes joslas aptek visapkārt ūdensmalām, Kuģu ielā atstājot gājējiem vien šauras ejas. Visai neveikli risināts AB dambī iebūvētās autostāvvietas pieslēgums Akmens tilta rotācijas aplim, paredzot vienlīmeņa gājēju pāreju pāri četrjoslu iebrauktuvei tajā. Kā alternatīva gājējiem nepieciešamo āra rekreācijas platību trūkim Kuģu ielā varētu kalpot plānotā promēnade uz AB dambja no Uzvaras bulvāra līdz koncertzālei, taču tas pilnīgi izslēgs no intensīvas publiskās aprites viesnīcas “Radisson SAS Daugava” priekšlaukumu, ko nākotnē būtu iespējams savienot ar Klīversalas

a challenge opposing transport development ambitions since the day when the first traffic flows appeared [9, 143–144], and only radical restriction of traffic expansion may provide more pedestrian-friendly conditions. The public open space on the left riverbank of the Daugava in the centre of Riga is no exception. A long-range strategy following the guidelines of the Riga Development Plan [4] foresees reduction of transport flows over Akmens Bridge, transforming it into a bridge for pedestrians and public transport, however, traffic restriction is planned neither in Mūkusalas iela, nor in Kuģu iela [3]. On the contrary, construction of the National Library and the Acoustic Concert Hall will simply overload the existing elements of infrastructure. The library and concert hall will have the necessary parking lots but their entrances are planned from Mūkusalas iela and Kuģu iela or from the side of the Daugava embankment. Thus, it will be almost impossible to arrange pedestrian promenades along these streets. A wide pedestrian platform above the carriageway leading to the Daugava waterfront attempts to soften the conflict between pedestrian and vehicle flows in front of the library. Whereas in the area of the concert hall traffic lanes encircle the waterfront, leaving merely narrow passageways for pedestrians in Kuģu iela. Rather awkward is the connection of the parking lot built inside AB Dam with the roundabout at Akmens Bridge foreseeing a one-level pedestrian crossing over a four-lane carriageway. The promenade planned on AB Dam from Uzvaras Boulevard to the concert hall may be an alternative to the lack of recreational areas necessary for pedestrians in Kuģu iela, however, thus the forecourt of the Radisson SAS Daugava Hotel will be completely excluded from intensive public activity, although in future it could be connected to the northern part of Klīversala and the potential recreational system of the south-eastern waterfront of Āgenskalns Bay. Even if the *Riga Forum* or pedestrian platform above the existing roundabout in Kuģu iela is constructed, as it is envisaged in the detail design, the primary users of the pedestrian promenade on AB Dam will be concert hall visitors because due to construction prohibition along the entire length of AB Dam up to the concert hall, other public activities are less likely to appear there. Whereas considering the intensive construction planned in the near future, arrangement of various public activities will be more appropriate and easier in the northern end of Klīversala.

Analysing development solutions for transport infrastructure and public open space, odd consistency can be observed. On the right bank of

ziemeļu daļas un Āgenskalna līča dienvidaustrumu krastmalas potenciālo rekreācijas sistēmu. Pat, ja tiks izbūvēts detālplānojumā paredzētais "Rīgas forums" jeb gājēju platforma virs pašreizējā Kuģu ielas rotācijas apļa, uz AB dambja izveidotās gājēju promenādes prioritārie adresāti būs koncertzāles apmeklētāji, jo apbūves lieguma dēļ visā AB dambja garumā līdz pat koncertzālei citu publisko aktivitāšu piedāvājums būs problemātisks. Savukārt Klīversalas ziemeļu galā nākotnē plānotās intensīvās apbūves kontekstā izvērst daudzveidīgas publiskās aktivitātes būtu daudz lietderīgāk un vienkāršāk.

Analizējot transporta infrastruktūras un publiskās ārtelpas attīstības risinājumus, vērojama savāda konsekvence. Daugavas labajā krastā, Vecrīgas tuvumā 11. novembra krastmalas platums no apbūves frontes līdz ūdensmalai dažādās vietās ir dažāds, bet caurmērā sasniedz 85 m. No tā gājēju promenāde gar ūdensmalu ir 7 m plata, zāliens starp promenādi un brauktuvi aizņem 17 m, bet brauktuve – 30 m. Atlikušo ārtelpas platumu aizņem otrs zāliens un otra brauktuve ar ietvēm gar pašu apbūves fronti. Šī promenāde plašāku publisku sarīkojumu gadījumos jau kļūst par šauru visu interesentu komfortablai uzņemšanai. Kā viena no iespējām 11. novembra krastmalas publiskās ārtelpas paplašināšanai ir ideja attīstīt alternatīvu ārtelpu Pārdaugavā iepretim Vecrīgai [8], izveidojot plašu rekreācijas areālu abpus Daugavai. Būtu jāsapņo, ka Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles teritorijas detālplānojumā šī nostādne tiks stingri atbalstīta un ievērtēta konkrētos risinājumos. Kuģu ielas platums no viesnīcas "Radisson SAS Daugava" piebūves līdz ūdensmalai ir 38 m, no kuriem detālplānojumā trīsjoslu brauktuvei ar vienu joslu stāvvietai katrā pusē atvēlēti ap 15 m. Publiskās rekreācijas vajadzībām atliek vien 18 m platuma, kuros vēl jāieraksta gan ietves abpus brauktuvei, gan josla zālienam. Tādējādi izvērstas krastmalas promenādes izveidošana gājējiem šeit nav paredzēta. Jau ilgi notiek diskusija par satiksmes ierobežošanas nepieciešamību 11. novembra krastmalā, konstatējot, ka intensīvā transporta plūsma atdala pilsētu no Daugavmalas un neļauj brīvu gājēju pārvietošanos starp tām. Kā viens no iespējamiem konflikta risinājumiem ir tunčļa būvniecība, kas transportu novirzītu pazemē, atbrīvojot virszemi netraucētai gājēju satiksmei. Pārdaugavā, savukārt, paredzēts Daugavmalai transportu intensīvi piesaistīt, radot labvēlīgus apstākļus gan tā tranzītplūsmai, gan novietošanai stāvēšanai. Tā rīkojoties, netiek

the Daugava, near Old Riga, the width of the embankment (11. novembra krastmala) from the frontage to the water varies in different areas, yet on average it reaches 85 m. The pedestrian promenade along the waterfront is 7 m wide, a strip of lawn between the promenade and the carriageway covers 17 m, but the carriageway – 30 m. The rest of the open space is taken up by the other stretch of lawn and the other carriageway with pavements along the very frontage on the opposite side. During mass-events this promenade already becomes too narrow for comfortable accommodation of all participants of festivities. One of the possibilities how to expand the public open space along the embankment is development of an alternative open space in Pārdaugava opposite Old Riga [8], making a wide recreational area on both sides of the Daugava. It should be expected that in the detail design for the territory of the National Library and the Acoustic Concert Hall this idea will be strongly supported and taken into account in all particular solutions. The width of Kuģu iela from the extension of the Radisson SAS Daugava Hotel to the waterside is 38 m, the detail design foresees to allocate about 15 m of them for a three-lane carriageway with one lane for parking on each side. For the needs of public recreation only 18 m remain, which still have to include the pavements on both sides of the carriageway and a strip of lawn. Consequently, a spacious pedestrian promenade along the waterfront is not planned here. The prolonged discussion about the necessity of traffic restriction in 11. novembra krastmala (embankment) has come to a conclusion that the intensive transport flow separates the city from the Daugava waterfront and prevents free movement of pedestrians between them. One of the possible solutions for this situation is construction of a tunnel that would channel the transport flow underground, providing the surface level for unrestricted movement of pedestrians. While in Pārdaugava it is intended to intensively attract transport to the Daugava waterfront, creating favourable conditions for its transit flow as well as for parking. Acting this way, the possibilities provided by the urban situation are not used. After demolition of the residential building of Eclectic period at Uzvaras bulvāris 2, the new structure of the National Library will now occupy almost the entire area of the block amid Uzvaras Boulevard, Valguma iela, Akmeņu iela and Mūkusalas iela. The logical organisation of entrances to the library parking lots would be not from the Daugava waterfront, but from Valguma

izmantotas tās iespējas, ko paver pilsētbūvnieciskā situācija. Pēc eklektisma laika dzīvojamās ēkas Uzvaras bulvārī 2 nojaukšanas Nacionālās bibliotēkas jaunbūve aizņem pilnīgi visu kvartāla platību starp Uzvaras bulvāri, Valguma ielu, Akmeņu ielu un Mūkusalas ielu. Iebraukšanu bibliotēkas stāvvietās būtu loģiski organizēt nevis no Daugavmalas, bet gan no Valguma ielas puses, tādējādi arī šīs ielas telpu aktualizējot kā piederīgu bibliotēkai un vienlaikus atslogojot Mūkusalas ielu vismaz no satiksmes plūsmas bibliotēkas apmeklētāju vajadzībām. Viesnīcas "Radisson SAS Daugava" priekšā detālplānojumā paredzēts izvietot autobusu stāvvietu koncertzāles apmeklētājiem. Tā kā no Klīversalas ziemeļdaļas skatu uz Vecrīgas panorāmu aizsegs koncertzāles būve, krastmala zonā no Akmens tilta līdz AB dambim un viesnīcas priekšlaukums ir vienīgais posms, no kurienes to iespējams uztvert. Ja Kuģu ielā tiks izbūvēta autobusu stāvvietā, Klīversalas krastmalas un viesnīcas publisko telpu apmeklētājiem iespēju baudīt skatu uz Vecrīgu vairs nebūs vispār.

Lai arī jaunveidojamās publiskās ārtelpas jautājumiem Pārdaugavas attīstības kontekstā formāli atvēlēta salīdzinoši liela daļa, detālplānojumā ieteiktie risinājumi neliecina par šīs jomas prioritāti. Gājēju ērtībām attīstāmajā areālā atstāts tieši tik daudz vietas, ciktāl tas netraucē transportam. Vērienīgo, uz terases izvietoto Nacionālās bibliotēkas priekšlaukumu un AB dambja promenādi, kas ved uz koncertzāli, savieno šaura un utilitāra gājēju pāreja, ko paredzēts izbūvēt virs Daugavas zem Akmens tilta. Divu nozīmīgāko Pārdaugavas sabiedrisko ēku publisko promenāžu savienojumam tas ir vairāk nekā neatbilstoši un necili. Gājējiem draudzīgāks risinājums ilgtermiņā būtu satiksmes slēgšana posmā zem Akmens tilta, novirzot to no Mūkusalas ielas uz Akmeņu ielu, Valguma ielu, Uzvaras bulvāri un Raņķa dambi. Daugavmalas promenāde būtu jāatvēr tikai gājējiem. Klīversalā izvietotajām ēkām piebraukšana būtu jāorganizē pa Trijādības ielu, neparedzot tranzitsatiksmi zem Akmens tilta. Pēc Daugavas Ziemeļu šķērsojuma izbūves, kas ļautu ievērojami samazināt satiksmes intensitāti pār tiltiem pilsētas centrā un atvēlēt Akmens tiltu tikai gājēju un sabiedriskā transporta satiksmei, šāds risinājums būtu iespējams. Tad pašreizējo satiksmes tuneli, to paplašinot, varētu nodot gājēju rīcībā un izveidot pietiekami vērienīgu bibliotēkas un koncertzāles publisko promenāžu savienojumu. Varētu arī izbūvēt izvērstas uzcjas uz Akmens tilta. Tādā gadījumā patiešām īstenotos

ielas, thus incorporating also this street into the library area and at the same time relieving Mūkusalas iela at least from the traffic flow generated by library visitors. In front of the Radisson SAS Daugava Hotel the detail design plans to arrange a bus parking for concert hall visitors. As the structure of the concert hall will obstruct the view to the panorama of Old Riga from the northern part of Klīversala, the embankment area from Akmens Bridge to AB Dam and the square in front of the hotel will be the only vantage points providing views to Old Riga. If the parking lot for buses is built in Kuģu iela, there will be no chance at all for visitors to enjoy views to Old Riga either from the Klīversala waterfront or from public spaces of the hotel.

Although formally the issue pertaining to the prospective public open space is deemed important within the context of Pārdaugava development, the solutions suggested in the detail design fail to treat it as a priority task. In the developable territory pedestrians have just enough space as far it does not restrict transport flows. The spacious forecourt of the National Library, on the terrace, and the promenade along AB Dam, leading to the concert hall, are connected with a narrow and utilitarian pedestrian crossing that is going to be built above the Daugava under Akmens Bridge. It is more than inappropriate and humble for a meeting point of the promenades of two most significant public buildings in Pārdaugava. In a longer run a more pedestrian-friendly solution would be conversion of the stretch under Akmens Bridge in a car-free area, diverting traffic from Mūkusalas iela to Akmeņu iela, Valguma iela, Uzvaras Boulevard and Raņķa dambis (street). The promenade along the Daugava waterfront should be entirely pedestrianised. Access to the buildings in Klīversala should be organised via Trijādības iela with no transit traffic under Akmens Bridge. Such a solution could be viable after construction of the Northern Crossing over the Daugava, what would allow considerably reducing traffic intensity across the bridges in the city centre and providing Akmens Bridge only for pedestrians and public transport. Then the existing transport tunnel, after its broadening, could be turned into a pedestrian tunnel and the connection point of the two public promenades could be made appropriately impressive. There may also be extended ramps to Akmens Bridge. In that case the task set out in the detail design would really be achieved – "to combine the sites of architecturally diverse objects – the Latvian National Library and the Riga Acoustic Concert Hall – into a single public open space" [3].

detālplānojumā stādītais uzdevums – “apvienot arhitektoniski atšķirīgo objektu – Latvijas Nacionālās bibliotēkas un Rīgas koncertzāles teritorijas kopīgā publiskā ārtelpā” [3].

Skatu perspektīves ir vēl viena saudzējama publisko ārtelpu kvalitāte. Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plānā uzsvērts, ka “nekas netraucē uztvert Vecrīgas skaistumu. Šo unikālo mantojumu izdēvies papildināt ar kvalitatīvu jauno apbūvi vēsturiskā centra aizsardzības zonā stingrā pakārtotā saistībā ar Vecrīgas siluetu, kas ir viena no izteiksmīgākajām Rīgas vizītkartēm” [7]. No tā izriet, ka jebkurš vides pārveidojums nedrīkstētu pazemināt pilsētainavas esošās uztveres iespējas. Lai arī detālplānojumā šim aspektam pievērsta liela vērība, uzmanīgi analizējot skatu perspektīves uz Vecrīgu no Klīversalas pāri AB dambim un Daugavai, risinājumos ietvertās nostādnes liecina, ka par prioritārām uzskatītas tikai tās kvalitātes, kas paveras no AB dambja, citus areālā esošos skatu virzienus faktiski ignorējot.

Trijādības ielas esošā augstuma atzīme krustojumā ar Kuģu ielu ir 3,10 m virs jūras līmeņa, savukārt AB dambja esošā augstuma atzīme ir 2,80 m. Šāds augstumu kārtojums pašreiz ļauj no Klīversalas krastmalas labi pārrēdzēt AB dambi un pāri Daugavai esošo Vecrīgu. Kā minēts detālplānojuma dokumentācijā, viens no uzdevumiem ir skata uz Vecrīgas panorāmu saglabāšana. Tā kā koncertzāles vajadzībām AB dambī jāiebūvē autostāvvietā, šim nolūkam paredzēts ievērojami paaugstināt AB dambja virsmu līdz 4,60 m atzīmei. Tas pēc detālplānojuma autoru domām būtu maksimālais pieļaujamais augstums, lai ievērojami neaizšķērsotu skatu perspektīves pār Daugavu.

Šīs nostādnes īstenošana ir problemātiska divos aspektos. Viens no tiem saistās ar augstumu attiecībām. Ja pieņem, ka pilsētvides baudītāji ne tikai stāv kājās, bet, piemēram, sēž kafējnīcās, viņu acu augstums virs zemes vietas “Radisson SAS Daugava” priekšā ir aptuveni tikai 1,10 m detālplānojumā pieņemto 1,50 m vietā. Šādā gadījumā detālplānojumā prognozētā AB dambja virsmas augstuma atzīme 4,60 m par 40 cm pārsniedz ārtelpas lietotāja skata horizontu, citiem vārdiem, AB dambī iebūvētās autostāvvietas terase no Klīversalas krastmalas Daugavas ūdenslīmeni pilnībā aizsedz. No AB dambja līča krastmalas, kas atrodas ievērojami zemāk par Kuģu ielas līmeni, būs iespējams redzēt tikai Vecrīgas torņu smailes. Otrs no aspektiem ir jau pieminētā autobusu stāvvietas pie

Sight lines are another quality of public open spaces that should be preserved. The Preservation and Development Plan for the Historic Centre of Riga emphasises that “nothing prevents from perceiving the beauty of Old Riga. We have managed to supplement this unique heritage with high-quality new structures in the protective zone of the historic centre while strictly preserving the Old Riga skyline that is one of the most expressive hallmarks of Riga” [7]. It follows that no transformation of the urban fabric must diminish the existing options for perception of the cityscape. Although a particular attention has been paid to this aspect in the detail design, analysing perspective views to Old Riga from Klīversala across AB Dam and the Daugava, the suggested solutions imply that only those qualities are regarded as priorities which can be seen from AB Dam, bluntly ignoring other sight lines opening from this area.

The height mark on the corner of Trijādības iela and Kuģu iela is 3.10 m above sea level, while the existing height mark of AB Dam is 2.80 m. At present such an arrangement of heights provides views from the Klīversala embankment to Old Riga across AB Dam and the Daugava. As it is stated in the documents of the detail design, one of the tasks is preservation of views to the Old Riga skyline. Since a parking lot for the needs of the concert hall has to be constructed inside AB Dam, it is intended to raise the surface of the dam up to 4.60 m. According to the authors of the detail design, it would be the maximum permitted height in order to avoid obstructing the views across the Daugava.

The attainment of this principle is problematic in two aspects. One of them refers to the proportion of heights. If we assume that sightseers will not only stand but also sit in cafes, the height of the eye level above ground in front of the Radisson SAS Daugava Hotel is only about 1.10 m instead of 1.50 m stated in the detail design. In such a case the height 4.60 m of AB Dam estimated in the detail design by 40 cm exceeds the view horizon of the sightseer or, in other words, the parking terrace constructed in AB Dam completely obstructs the view to the water level of the Daugava from the Klīversala embankment. From the waterfront of AB Dam, which is much lower than the level of Kuģu iela, only the spires of old town towers could be seen. Another aspect is the already mentioned bus parking lot at the Radisson SAS Daugava Hotel, which in any case obstructs the views to Old Riga from Kuģu iela. Thus, the construction of the parking lot in AB Dam in the planned

viesnīcas “Radisson SAS Daugava”, kas jebkurā gadījumā aizšķērsos skata perspektīvi uz Vecrīgu no Kuģu ielas. Tātad autostāvvietas iebūve AB dambī detālplānojumā iecerētajos gabarītos būtiski pasliktinās Daugavas akvatorijas pārredzamību un Vecrīgas silueta uztveri no Klīversalas puses.

Vēl viens publiskās ārtelpas pārveidošanas aspekts saistās ar pašreizējās Daugavas akvatorijas daļas starp Klīversalu un AB dambi attīstību. Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plānā teikts, ka “AB dambja līča garums nedrīkst tikt būtiski samazināts” [6]. Detālplānojumā no Trijādības ielas puses ir paredzēts satiksmes šķērsojums uz AB dambi, kur atradīsies pazemes autostāvvietas, taču nav skaidri norādīts, vai ar jēdzienu “šķērsojums” domāts tilts vai jauns dambis. Publiskās ārtelpas funkcionālās un apstādījumu koncepcijas materiālos, spriežot pēc apzīmējumiem, tas ir jauns dambis. Tādā gadījumā no Daugavas līča starp pamatkrastu un AB dambi tiktu atdalīta ievērojama ūdenstilpnes daļa, pārvēršot to par beznoteces stāvoša ūdens dīķi. Vizuāli nav lielas starpības, vai ūdenstilpne augšpus satiksmes šķērsojumam ir Daugavas akvatorijas daļa vai no tā atdalīts dīķis, tomēr no hidroloģiskā režīma un funkcionālās izmantošanas viedokļa atšķirība ir būtiska.

Rīgas centrā, atšķirībā no citzemju piejūras pilsētām, laivas un jahtas ir reta parādība. Tas tādēļ, ka līdz pat šim laikam pilsētas centra vizuālajā telpā nav izbūvēta neviena piestātne. Tuvākās atrodas Andrejostā un Āgenskalna līča dziļumā pie Raņķa dambja, taču to ietilpība ir neliela, un no publikas visvairāk apmeklētās zonas Daugavmalā pilsētas centrā – 11. novembra krastmalas – tās nav vizuāli nolasāmas. Ievērojot Pārdaugavas strauji augošo nozīmi Rīgas centra paplašināšanās kontekstā, Āgenskalna līcis un akvatorija starp vēsturiskajiem Daugavas ūdenstecees regulēšanas dambjiem un pamatkrastu ir ideālas vietas šādas funkcijas realizēšanai. Vizuāli nozīmīgākā no šāda veida vietām ir līcis aiz AB dambja. Tur izvietotas jahtas piešķirtu Rīgai istas jūras pilsētas seju, vienlaikus īpaši netraucējot Vecrīgas panorāmas uztveri. Šai idejai bīstami oponenti detālplānojumā paredzētā šķērsojumu būvniecība no AB dambja uz Klīversalu un Ķīpsalu, kas, sadalot Daugavas akvatoriju, laivu un jahtu piestātņu attīstību šai pilsētas daļā padarīs pilnīgi neiespējamu.

Istenot līča šķērsojumu, izbūvējot pāri tam dambi, ir vienkāršāk nekā izbūvēt tiltu, jo zem tilta jānodrošina ūdens caurtece un jāatstāj kaut minimāla augstuma rezerve caurbraukšanai ar laivām. Izvēle

dimensions will considerably impair the views across the Daugava water area and perception of the Old Riga skyline from Klīversala.

One more aspect of transformation of the public open space regards the development of the stretch of the water area between Klīversala and AB Dam. The Preservation and Development Plan for the Historic Centre of Riga states that “the length of the inlet of AB Dam must not be considerably reduced” [6]. The detail design envisages a traffic crossing from Trijādības iela to AB Dam where the underground parking will be located, yet it is not clearly indicated whether the term “crossing” stands for a bridge or a new dam. In the materials outlining the functional and plantation conception for the public open space, judging by the legend, it is a new dam. In this case a considerable part of the water body would be cut off from the Daugava inlet between the riverbank and AB Dam, turning it into a closed stagnant pond. Visually the difference is insignificant whether the water body above the traffic crossing is part of the Daugava water area or a pond separated from it, however, the difference is substantial when considering hydrological regime and functional use.

In the centre of Riga, unlike in other seaports, boats and yachts are a rare show because so far no wharf or pier has been constructed in the visual space of the city centre. The nearest wharves are located in Andrejosta and in the recesses of Āgenskalns Bay at Raņķa dambis, however, their capacity is limited and they cannot be visually seen from the Daugava embankment (11. novembra krastmala) – the most frequented public space in the city centre. Considering the increasing significance of Pārdaugava in the context of expansion of Riga centre, Āgenskalns Bay and the water area between the riverbank and the historic dams, which regulate the water flow in the Daugava, are ideal places for realization of this function. Visually the most significant area is the inlet behind AB Dam. The yachts moored there would endow Riga with a real seaport charm, at the same time not much obstructing views to the panorama of Old Riga. This idea, however, contradicts with the construction of the crossing from AB Dam to Klīversala and Ķīpsala planned in the detail design. The crossing, dividing the Daugava water area, will make it impossible to build wharves for boats and yachts in this part of the city.

Speaking about this crossing, construction of a dam is easier than construction of a bridge since the water should flow freely under the bridge and the

par labu dambim varētu būt vilinoša, jo tādā gadījumā ir iespējams izveidot satiksmes pieslēgumu AB dambim uz zemākas atzīmes nekā tas būtu iespējams tilta variantā. Tomēr, arī izbūvējot jaunu dambi, ievērojami pazemināt satiksmes pieslēguma līmeni iebraukšanai AB dambī iebūvētajā pazemes autostāvvietā nav iespējams, jo paaugstināsies tās applūšanas draudi Daugavas ūdenslīmeņa celšanās gadījumā. Tātad satiksmes pieslēgumu AB dambim no Trijādības ielas puses visdrīzāk iespējams realizēt vienīgi tuvu autostāvvietas pārseguma terases līmenim jeb koncertzāles ieejas līmenī. Tas savukārt nozīmē, ka neiztik bez detālplānojumā redzamās satiksmes cilpas koncertzāles ieejas priekšā, kas vairāk nekā par pusi samazina gājēju promenādes platumu, arī šeit dodot priekšroku transportam.

No detālplānojuma materiāliem nav precīzi saprotams, kādās zemes virsmas augstumu attiecībās atradīsies koncertzāles ieejas līmenis un pazemes autostāvvietas labiekārtotā jumta līmenis. Cik var noprast no publiskajai ārtelpai veltītajām planšetēm, autostāvvietas pārseguma virsmas izmantojamais līmenis varētu aptuveni sakrist ar koncertzāles ieejas līmeni, t.i., atrasties 4,60 m. Tas nozīmē, ka koncertzāles apmeklētājus, kas uzturēsies ieejas vestibilā un tam pieslēgtajās rekreācijas telpās, no Daugavas ūdens virsmas šķīrs 4,40 m liela augstumu starpība. Tomēr detālplānojumā ir paredzēts, ka gar Daugavmalu tiks izveidotas ūdenstransporta pieturas. Nav precizēts, kāds skats uz jaunbūvi pavērsies, izkāpjot no kuģīšiem vai iekāpjot tajos vienu līmeni zem koncertzāles galvenās ieejas. Iespēja, ka pasažieri varētu tieši nokļūt koncertzāles publisko telpu ieejas līmenī ievērojamās augstumu starpības dēļ ir apšaubāma.

height should be sufficient for passage of boats. An option to build a dam may seem attractive because in such a case the traffic connection with AB Dam could be arranged lower than connection with the bridge. Nevertheless, a new dam will not allow considerably lowering the level of the traffic connection for entrance into the underground parking lot in AB Dam to prevent it from flooding, if the water level in the Daugava rises. Consequently, the traffic connection to AB Dam from the side of Trijādības iela could be arranged only close to the level of the terrace over the parking lot or at the level of the concert hall entrance. It means there will be a traffic loop in front of the concert hall entrance, as shown in the detail design, which reduces the width of the pedestrian promenade by more than a half, thus giving preference to transport here as well.

Detail design materials do not clearly specify what would be the level of the concert hall entrance and the level of the roof over the underground parking in respect to the ground level. It appears from the panels showing the public open space that the available functional area on the roof over the parking lot may be close to the concert hall entrance level, i.e. at the height of 4.60 m. It means that between concert hall visitors, who will stay in the entrance foyer and adjoining recreational premises, and the Daugava surface level there will be a clearance of 4.40 m. Despite this the detail design intends to arrange wharves for water transport along the Daugava embankment. There is no visual reference how the new building will appear to the passengers disembarking or embarking one level under the main entrance of the concert hall. Because of the considerable height difference passengers are less likely to disembark directly at the entrance level to the public spaces of the concert hall.



11., 12., 13. attēls. AB dambja plānotās apbūves pilnvērtīga funkcionēšana nav atrisināma, nepārnēsot ievērojamu daļu tās īstenošanai nepieciešamās slodzes uz Klīversala tuvējo apkārtni, tādējādi apgrūtinot kvalitatīvu attīstību tur.

Picture 11, 12, 13. The future structure on AB Dam cannot function properly without shifting the large part of the burden necessary for its implementation to the Klīversala area thus considerably impeding high-quality urban development there.

Detālpārplānojuma darba uzdevumā minēts, ka tā mērķis ir “noteikt infrastruktūras nodrošinājuma attīstības iespējas un risinājumus teritorijai, kurā atradīsies sabiedriski nozīmīgas celtnes – Latvijas Nacionālās bibliotēka un Akustiskā koncertzāle” [3]. Tas arī pilnībā ir izdarīts, apzinot esošo situāciju un vairākos variantos prognozējot attīstības iespējas. Tomēr detālpārplānojuma materiālos ir arī skaidri redzams, ka divu kultūras lielceltņu izvietošana relatīvi nelielā areālā ievērojami apgrūtinā gājējiem un rekreācijai draudzīgas vides veidošanu Daugavas kreisajā krastā Rīgas centrā, bet piedāvātie transporta risinājumi daudzos aspektos ir harmoniskai attīstībai pārāk agresīvi. Ja Nacionālās bibliotēkas gadījumā ir iespējams atsevišķus risinājumus pārskatīt un iegūt pieņemamu rezultātu, koncertzāles gadījumā tas ir pilnīgi nereāli. Detālpārplānojuma materiāli un attīstības prognozes liecina, ka uz AB dambja plānotās apbūves pilnvērtīga funkcionēšana nav atrisinājama, nepārnesot ievērojamu daļu tās īstenošanai nepieciešamās slodzes uz tuvējo apkārtni Klīversalā, tādējādi tur ievērojami apgrūtinot kvalitatīvu vides attīstību (11., 12., 13. attēls). Detālpārplānojuma risinājumi pārliecinoši apliecina lēmuma par Akustiskās koncertzāles vietas izvēli apšaubāmību.

According to the assignment of the detail design the aim of the detail design is “to determine the development potential of infrastructure and solutions for the territory where important public structures – the Latvian National Library and the Acoustic Concert Hall – will be located” [3]. The aim has been achieved, assessing the current situation and modelling several variants of development. Yet the detail design materials do clearly show that placement of two cultural megastructures in a rather small area largely impedes creation of a pedestrian-friendly and recreational environment on the left bank of the Daugava in the centre of Riga, but the suggested transport solutions in many aspects are too aggressive for harmonious development. If in the case of the National Library it is possible to revise separate solutions and obtain an acceptable result, then in the case of the concert hall it is utterly impossible. The detail design materials and the ensuing prognoses for cityscape development prove that the structure on AB Dam cannot function properly without shifting the large part of the burden necessary for its implementation to the Klīversala area, thus considerably impeding high-quality urban development there (Pictures 11, 12, 13). It demonstratively proves that the choice of the site for the Acoustic Concert Hall was precarious.

## IZMANTOTIE AVOTI REFERENCES

1. Akustiskā koncertzāle Rīga, uz AB dambja. Apskats // Latvijas Arhitektūra. – 2006. – Nr. 4(66). – 16.–32. lpp.
2. Kultūra ūdensmalā. Apskats // [http://www.visitcopenhagen.com/content/press/press\\_information/town\\_areas/waterfront](http://www.visitcopenhagen.com/content/press/press_information/town_areas/waterfront) – skatīts 01.05.2008.
3. Latvijas Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles teritorijas un tām piegulošo teritoriju detālpārplānojuma 1. redakcija // <http://www.rdpad.lv/topicality/deliberative/article.php?id=90903> – skatīts 01.05.2008.
4. Rīgas attīstības plāns. Ielu tīkla attīstības shēma // [http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/Pask\\_rakst\\_kartes/9.2.3.\\_ielu\\_tikla\\_attistibas\\_shema.pdf](http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/Pask_rakst_kartes/9.2.3._ielu_tikla_attistibas_shema.pdf). – skatīts 15.05.2008.
5. Rīgas attīstības plāns. Publiski pieejamās krastmalas un to izmantošana // [http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/Pask\\_rakst\\_kartes/10.6.\\_publiski\\_pieejamas\\_krastmalas\\_un\\_to\\_izmantosana.pdf](http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/Pask_rakst_kartes/10.6._publiski_pieejamas_krastmalas_un_to_izmantosana.pdf). – skatīts 15.05.2008.
6. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi. – Rīgas dome, 07.02.2006. lēmums Nr. 832, punkts 5.22.9.7.3.
7. Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un attīstības plāns. Paskaidrojuma raksts // [http://www.rdpad.lv/uploads/rvc/Paskaidroj\\_raksts.pdf](http://www.rdpad.lv/uploads/rvc/Paskaidroj_raksts.pdf). – skatīts 01.05.2008.
8. Roze A. Divas vienreizējas izdevības // Latvijas Arhitektūra. – 2005. – Nr. 2(58). – 98.–100. lpp.
9. Зитте К. Художественные основы градостроительства. – Москва: Стройиздат, 1993. – 255 стр.

**Bratuškins U. Rīgas centra publisko ārtelpu paplašināšana  
Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles kontekstā**

Rīgas centra attīstība turpmākajos gados būs skatāma Pārdaugavas kontekstā. Viens no soļiem, kas iezīmē vadlīnijas pilsētvides attīstībai Latvijas Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles areālā, ir šīm ēkām piegulošo teritoriju detālplānojuma izstrāde. Šai rakstā analizēts, vai Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles ēku prognozējamais dialogs ar vidi atbilst Rīgas attīstības dokumentos un starptautiskajā pieredzē aprobētajām kvalitatīvās publiskās telpas attīstības prioritātēm.

Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles jaunbūvēm jāieezīmē Daugavas ceļa un Brīvības ceļa – divu galveno pilsētas kompozīcijas asu – krustojuma vieta. Kā būs iespējams pieiet un piebraukt pie ēkām, kā tajās tiks organizētas ieejas dažādām lietotāju grupām, kā tiks atrisinātas autostāvvietas – tie ir būtiskākie jautājumi, kas ietekmē apbūves dialogu ar pilsētvidi.

Kā izriet no detālplānojuma materiāliem, izbūvējot Nacionālo bibliotēku un Akustisko koncertzāli esošie infrastruktūras elementi tiks apgrūtināti ar ievērojamu papildu slodzi. Abu ēku vajadzībām ir paredzētas autostāvvietas, bet iebrauktuves tajās ir pieslēgtas pret krastmalām pavērstajām ielām. Tādējādi šo ielu telpu izmantošana reprezentablu promenāžu veidošana gājējiem tiek ievērojami apgrūtināta. Jebkurš jauns vides pārveidojums nedrīkst pazemināt pilsētainavas esošās uztveres iespējas. Autostāvvietas iebūve AB dambī detālplānojumā iecerētajos parametros būtiski pasliktinās Daugavas akvatorijas pārredzamību un Vecrīgas silueta uztveri kontekstā ar to no Klīversalas puses. Līdz pat šim laikam Rīgas centra vizuālajā telpā nav izbūvēta neviena piestātne, un laivas un jahtas tur ir reta parādība. Ievērojot Pārdaugavas strauji augošo nozīmi Rīgas centra paplašināšanās kontekstā, Āgenskalna līcis un akvatorija starp Daugavas ūdensteces regulēšanas vēsturiskajiem dambjiem un pamatkrastu ir ideālas vietas šādas funkcijas realizēšanai. Detālplānojumā paredzētā šķērsojumu būvniecība no AB dambja uz Klīversalu un Ķīpsalu, kas, sadalot Daugavas akvatoriju, laivu un jahtu piestātņu attīstību šai pilsētas daļā padarīs neiespējamu.

Detālplānojuma uzdevumā minētais mērķis – noteikt infrastruktūras nodrošinājuma attīstības iespējas un risinājumus Latvijas Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles teritorijai – ir sasniegts, apzinot esošo situāciju un prognozējot attīstības iespējas. Tomēr ir arī skaidri redzams, ka divu kultūras lielceltņu izvietošana nelielā areālā ievērojami apgrūtinā gājējiem un rekreācijai draudzīgas vides veidošanu, bet piedāvātie transporta risinājumi ir harmoniskai attīstībai pārāk agresīvi. Ja Nacionālās bibliotēkas gadījumā ir iespējams tos pārskatīt un iegūt pieņemamu rezultātu, koncertzāles gadījumā tas nav reāli. Tādējādi detālplānojuma risinājumi pārliciecināši apliecina lēmuma par Akustiskās koncertzāles vietas izvēli apšaubāmību.

**Bratuskins U. Expansion of Public Open Spaces of Central Riga  
in the Context of National Library and Acoustic Concert Hall**

In the following years development of Riga centre will mostly concentrate in Pārdaugava. One of the activities outlining the development of urban space in this particular area is the elaboration of detail designs for the Latvian National Library, Riga Acoustic Concert Hall and adjacent territories. The article analyses whether the expected dialogue between the cityscape and the National Library and the Acoustic Concert Hall agrees with the internationally approved and in the development documents of Riga incorporated priorities for development of high-quality public spaces.

The new buildings of the library and concert hall will have to mark the crossing point of two routes – the major axes in Riga's spatial composition – the Daugava River and Brīvības Street. How would it be possible to access the buildings on foot and by car, what would be the arrangement of entrances for various groups of users, what would be the arrangement of parking spaces – these are the most essential questions affecting the dialogue between the new buildings and the cityscape.

It follows from the detail design materials that construction of the National Library and the Acoustic Concert Hall will overload the existing elements of infrastructure. The library and concert hall will have the necessary parking lots

but their entrances are planned from the streets facing embankments. Thus, it will be almost impossible to arrange pedestrian promenades along these streets. Any new transformation of the urban fabric must not diminish the existing options for perception of the cityscape. The construction of the parking lot in AB Dam in the planned dimensions will considerably impair the views across the Daugava water area and perception of the Old Riga skyline from Klīversala. So far no wharf or pier has been constructed in the visual space of the city centre and boats and yachts are a rare show.

Considering the increasing significance of Pārdaugava in the context of expansion of Riga centre, Āgenskalns Bay and the water area between the riverbank and the historic dams, which regulate the water flow in the Daugava, are ideal places for realization of this function. However, the construction of the crossing from AB Dam to Klīversala and Ķīpsala, planned in the detail design, dividing the Daugava water area will make it impossible to build wharves for boats and yachts in this part of the city.

The aim of the detail design assignment – to determine the development potential of infrastructure and solutions for the territory of the Latvian National Library and the Acoustic Concert Hall – has been achieved, assessing the current situation and modelling several variants of development. And it is evident that placement of two cultural megastructures in a small area largely impedes creation of a pedestrian-friendly and recreational environment, but the suggested transport solutions are too aggressive for harmonious development. If in the case of the National Library it is possible to revise them and obtain an acceptable result, then in the case of the concert hall it is utterly impossible. Thus, the detail design solutions demonstratively prove that the choice of the site for the Acoustic Concert Hall was precarious.

#### **Братушкинс У. Расширение общественных открытых пространств городского центра Риги в контексте окрестностей Национальной библиотеки и Концертного зала**

Расширение общественных открытых пространств городского центра Риги в дальнейших годах будет рассмотрен в основном в Пардаугаве. Один из шагов, который определяет развитие городской среды там – это недавно разработанный Детальный план территории Национальной Библиотеки Латвии и Акустического Концертного зала. В этой статье обсуждаются принципы диалога между зданиями и окружающей городской средой и соответствие их постановлением документов развития Риги и международному опыту развития высококачественных общественных открытых пространств.

Новые здания Национальной библиотеки и Концертного зала должны отмечать пересекающийся пункт двух главных осей городской композиции Риги – Пути Даугавы и Пути Свободы. Как здания связаны с городом, где помещены входы, как организованы места для стоянки автомобилей – эти наиболее существенные аспекты, которые воздействуют на диалог здания со средой.

Как заметно из детального плана, развитие Национальной библиотеки и Концертного зала будут способствовать значительное дополнительное загрузке существующих инфраструктурных элементов. Места для стоянки автомобилей для обеих зданий подключены к улицам расположенным вдоль реки. Это в дальнейшем переобразование этих улиц в пешеходные променады делает проблематичным. Любое новое преобразование окружающей среды не должно понизить качество существующего городского ландшафта. Сооружение для стоянки автомобилей запланированных размеров внутри дамбы АВ ухудшает обзор речного пространства и возможности восприятия известного силуэта Старой Риги. До сих пор в визуальном пространстве реки Даугавы в центре Риги не построено ни одного причала для лодок и яхт. Рассматриваемый ареал в Пардаугаве быстроразвивающаяся территория в контексте расширения центра Риги. Залив Агенскалнс и водное пространство между историческими дамбами и набережными – эти те места, где развивать такую функцию. Предусмотренные детальным планом пересечения транспорта от дамбы АВ до берегов Даугавы в Кливсала и Кипсала разделят водное пространство и делает идею развития причалов для лодок и яхт невозможной.

Установленная цель детального плана – определять необходимые инфраструктурные потребности в зоне строительства Национальной библиотеки и Концертного зала – достигнут путем полных исследований существующей ситуации и прогноза для будущих действий. Однако очевидно, что месторасположение двух главных зданий культуры в сравнительно небольшом городском участке значительно препятствует гармоничному развитию среды и предложенные решения движения слишком агрессивны для образования рекреационных структур с приоритетом для пешеходов. Если в случае окрестностей Национальной библиотеки возможно пересматривать решения и получить приемлемый результат, то в случае Концертного зала это не кажется реальным. Таким образом детальный план доказывает сомнительность решения по выбору места для строительства Концертного зала.