

LIEPĀJAS DZĪVOJAMĀ RAJONA “ZAĻĀ BIRZE” PLĀNOJUMA UN TELPISKO STRUKTŪRU ATTĪSTĪBA PĒC OTRĀ PASAULES KARA

Development of Liepaja Residential Area “Green Grove” Planning and Spatial Structures after World War II

Silvija Ozola

Riga Technical University, Latvia

Abstract. *In Liepaja 1960 building of residential buildings started, but in 1967 the Master Plan was confirmed: eastwards of industrial zone the residential area “Green Grove” (Latvian: Zaļā Birze) was envisaged, where architect Irēna Rubauska developed a three-stage detailed planning (1973) of five housing estates with multi-storey residential buildings. After Latvia Republic restoration a controversial period of ownership started: without analysis transformations were implemented in urban environment, promoting fragmentation of planning. Research issue – Soviet time heritage in Liepaja has not been studied sufficiently. Architecturally spatial of the residential area “Green Grove” composition has not been implemented, and housing estate’s further development is not resolved nowadays. Research novelty – urban planner Rubauska’s creative investment in urban development has been acknowledged. Research goal – the residential area “Green Grove” spatial structural analysis. Principal methods applied-planning and construction observation in nature, analysis of archive and cartographic materials, comparative method for conclusions. Summary of research outcomes: Rubauska’s intention of the residential area “Green Grove” without implementation, architecturally spatial composition is not solved any longer; nowadays topographical survey is not applied for Liepaja’s territorial zoning, watercourses are not marked, therefore schematic areas and approximate shapes of fortress canal do not provide impression of qualitative architecturally spatial formation.*

Keywords: *architect Irēna Rubauska, residential area “Green Grove”, detailed planning, architecturally spatial composition.*

Ievads

Introduction

Pirmajos pēckara gados Latvijas Padomju Sociālistiskās Republikas (turpmāk tekstā LPSR) pilsētās likvidēja kara sekas, atjaunoja komunālo saimniecību un transportu, rekonstruēja rūpnīcas, izstrādāja ģenerālplānus vai shēmas apbūves sakārtošanai. Iedzīvotājus izvietoja pilsētās, lai veicinātu rūpniecības, transporta un citu pilsētveidojošo elementu attīstību (Buka, 1987: 72). Liepāja kļuva par republikas nozīmes pilsētu un rajona centru, un 1946. gada

19. janvārī atjaunoja sabiedriskā transporta satiksmi no Uzvaras (līdz 1945. gadam Rožu) laukuma līdz dzelzceļa pasažieru stacijai un Karostai. Tosmarē, “Jaunajā Pasaulē”, Ziemeļu un Dienvidu priekšpilsētās 1946. gadā iedalīja zemesgabalus individuālai būvniecībai (Ozola, 2015: 160).

Padomju valdība paziņoja par jauna administratīvi-politiskā dalījuma izveidi LPSR. Liepājā dzīvoja ap 84 000 iedzīvotāju, un Tirdzniecības osta, rūpniecība un dzelzceļš veicināja iedzīvotāju skaita pieaugumu. Liepājā, ņemot vērā 14 km garās pilsētas novietni un ģeogrāfiskās īpatnības, izveidoja administratīvos rajonus – Vecliepāju, Jaunliepāju un Ziemeļu rajonu.

Rīgā pie LPSR Ministru Padomes nodibināja Arhitektūras lietu pārvaldes Republikāniskās arhitektūras-plānošanas darbnīcas (1945), un arhitekts Vitālijs Ivanovs (*Виталий Иванов*; 1909–1964) Liepājai izstrādāja plānojuma skices. Liepājas pilsētas DDPI 1946. gada 16. augustā uzskatīja par pareizu turpmākiem 15–20 gadiem pieņemt Liepājas iedzīvotāju skaitu – 150 000, bet pirmajā kārtā līdz 1950. gadam – 100 000, atbalstīja sociāli-ekonomisko specializāciju, kas par pilsētveidojošo faktoru noteica rūpniecību un transportu, akceptēja dzīvojamās, ražošanas un noliktavu apbūves izvietojumu un jaunas šķirošanas stacijas izbūvi aiz pilsētas robežām stacijas “Ālande” apkaimē. Pilsētas izaugsmei piemērotas teritorijas bija ļoti ierobežotas, tādēļ teritoriālai attīstībai izvēlējās Tosmari, zemes ziemeļaustrumos, Tosmares ezera rietumu un ziemeļu piekrastē un austrumkrasta ziemeļdaļā. Dzelzceļa atzarus izveidoja gar kanālu, bet dzelzceļa saimniecību – preču stacijas rajonā. Sanitāru apsvērumu dēļ gaļaskombinātu un veterināro klīniku ieteica būvēt jaunos zemesgabalos (Ozola, 2015: 160). Arhitektūras lietu Komitejas pie PSRS MP priekšsēdētāja vietnieks, arhitekts, pilsētībūvnieks Boriss Rubaņenko (*Борис Рафаилович Рубаненко*; 1910–1985) 1946. gada 1. novembrī apstiprināja „Instrukciju celtniecības komplekso shēmu 1946.–1950. gadam sastādīšanai” un 7. novembrī izdeva pavēli Nr. 891 par celtniecības komplekso shēmu izstrādi, pievienojot pielikumā pilsētu sarakstu. Pēckara gados pirmajā Liepājas plānošanas dokumentā “Liepājas celtniecības kompleksā shēma 1946.–1950. gadam” Tosmares ezera dienvidu piekrastē paredzēja rūpniecības un dzīvojamo zonu. Arhitekts Irēna Rubauska (dz. 1930) plānojumu attīstīja Liepājas ģenerālplānā un dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” detālplānojumā.

Pētījuma problēma – padomju laika arhitektūras mantojums Liepājā ir pētīts ļoti maz. Dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” detālplānojuma arhitektoniski telpiskā kompozīcija nav īstenota, un mūsdienās dzīvojamās apbūves turpmākā attīstība Grīzupes ielas apkaimē netiek risināta. Pētījuma novitāte – arhitektes, pilsētplānotājas Irēnas Rubauskas radošās darbības apzināšana un Liepājas pirmā daudzstāvu dzīvojamo namu rajona “Zaļā Birze” plānojuma izpēte. Pētījuma mērķis – Liepājas dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” plānojuma, Aspazijas birzes un “Jaunās Pasaules” apbūves analīze. Pētījumā izmantota salīdzinošā metode, apbūves apsekošana dabā, arhīva un kartogrāfisko materiālu studijas.

**Tosmares ezera dienvidu piekrastes dzīvojamās apbūves plānojums
pēckara pirmajā desmitgadē**
*Planning of the housing development at the south coast of the Lake Tosmares
in the first post-war decade*

Liepājas pilsētas galvenā arhitekta pārvaldei bija jāizstrādā „Liepājas celtniecības kompleksā shēma 1946.–1950. gadam”, un Liepājas galvenais arhitekts Roberts Vītolnieks (1907–?) Arhitektūras lietu pārvaldes pie LPSR MP Projektu un tāmju ekspertīzes birojam iesniedza shēmu, kas ietvēra arī Tosmares ezera dienvidu piekrastes plānojumu (Ozola, 2015: 161). Mazstāvu dzīvojamās apbūves teritoriju pie Aspazijas birzes šķērsoja Grīzupes iela, bet rietumpusē norobežoja Liepājas–Ventspils dzelzceļš un stacija “Tosmare”, un austrumpusē – Tankistu iela (kopš 1948. gada, līdz 1942. gadam 14. novembra bulvāris, no 1942. līdz 1948. gadam Uzvaras bulvāris). Netālu no “Jaunās Pasaules” apbūves kvartāla, kur dzelzceļu Liepāja–Rīga krustoja autoceļš Liepāja–Grobiņa–Rīga, bija uzcelta dzelzceļa stacija “Krustojums”.



1. att. Liepājas plāna fragments ar “Jaunpasaules” un Aspazijas birzes esošo un projektēto apbūvi. Stāvoklis uz 1946. gada 1. janvāri. Apbūves gabali: brūnā krāsā, zilā krāsā. 1946 (LPB-1)

Fig. 1. Fragment of Liepaja plan with current and envisaged building, New World blocks. Condition on January 1, 1946. Building plots: in brown colour, in blue colour

„Liepājas celtniecības kompleksajā shēmā 1946.–1950. gadam” (2. att.) uz gaismas kopijas bija parādīti mazstāvu dzīvojamās apbūves kvartāli no Alsungas ielas uz ziemeļrietumiem, abās pusēs Liepājas–Rīgas dzelzceļam, samazinot lapkoku audzes platību Aspazijas birzē, kurai rādīts labiekārtojums, kā arī uz rietumiem no “Jaunās Pasaules” un Liepājas ezera ziemeļrietumu piekrastē. Shēmai pievienoja Liepājas pamatplānu M 1:10 000, kurā norādīja apbūvi uz 1946. gada 1. janvāri (1. att.).



2. att. Liepājas ģenerālplāna shēmas fragments būvniecībai Aspazijas birzī no 1946. līdz 1950. gadam. 1946 (LPB-2)

Fig. 2. Fragment of Liepaja Master Plan's scheme for building in Aspazija Grove from 1946 till 1950

Arhitektūras lietu pārvaldes pie LPSR MP Arhitektūras Padomes 1947. gada 29. novembra sēdē priekšnieks Kiše, Arhitektūras Padomes loceklis, arhitekts-eksperts, docents Osvalds Tīlmanis (1900–1980), Projektu un aprēķinu ekspertīzes biroja priekšnieks Minuhins, Pilsētu plānošanas nodaļas vadītājs Kramarevs, Galvenās Arhitektūras Celtniecības komitejas galvenās inspekcijas priekšnieks Aizsilnieks, Pilsētu plānošanas nodaļas vecākais arhitekts Alfrēds Ludvigs Ūdris (1909–?), Liepājas galvenais arhitekts Roberts Vītolnieks, Liepājas attīstības projekta autors Vitālijs Ivanovs, arhitekts-eksperts Razživins un sekretārs Pļavinskis izskatīja Liepājas plānojuma turpmāko attīstību. Protokolā Nr. 54 norādīja, ka Vītolnieka izstrādātā „Liepājas kompleksās celtniecības shēma

1946.–1950. gadam” tiek apstiprināta ar nosacījumu, ka tiks pilnveidots paskaidrojuma raksta teksts un shēma (Ozola, 2015: 162).

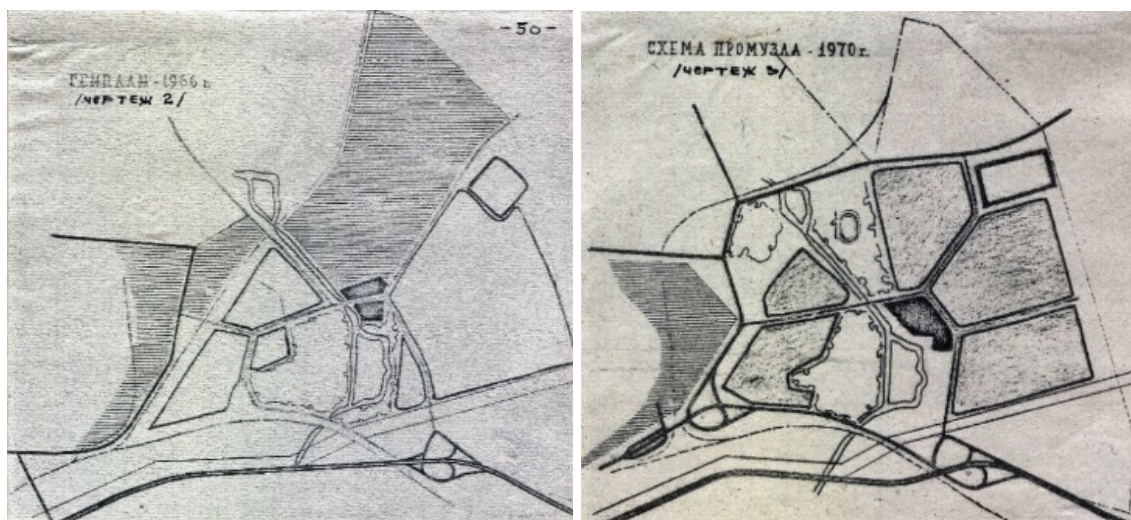
Pirmajos pēckara gados nozīmīgi kultūras un ārstniecības objekti, ražotnes, dzelzceļš, ostas un sabiedriskais transports nonāca padomju iestāžu un armijas pārvaldībā. Liepājā uzsāka nacionalizēto un varas iestāžu pārņemto īpašumu inventarizāciju un rūpniecības un transporta objektu atjaunošanu. Vietējos iedzīvotājus iesaistīja ražošanā, taču dzīvojamā fonda atjaunošana un celtniecība atpalika no rūpniecības un transporta attīstības. Sākot ar 1948. gada 1. janvāri civilpersonām atļāva ierasties Liepājā, uzrādot Jūras-Kara komandanta izdotu caurlaidi (Ozola, 2015: 162).

Pamatojoties uz LPSR MP rezolūciju, Liepājas pilsētas DDPI pieņēma lēmumu pasludināt 1950. gada augustā Liepājas pilsētu, kurā dzīvoja 64 200 iedzīvotāji, par slēgtu teritoriju. Iedzīvotāju skaitu mehāniski palielināja padomju armijas demobilizēto karavīru ierašanās, izmainot nacionālo sastāvu. Liepājas saimniecības atjaunošanas plānā 1950. gadam ietvēra prasību ierīkot tramvaja līniju uz “Liepājas Cukurfabriku” un rūpnīcu „Tosmare”. PSRS MP 1951. gada 18. augustā pieņēma lēmumu, ka Tirdzniecības ostas kanāls ar piestātnēm, krasta būvēm un iekārtām līdz 1952. gada 1. janvārim jāatdod 4. jūras karaflotei. Liepājas ostā izbeidza saimniecisko darbību, lai to izmantotu militārām vajadzībām, taču 1956. gadā Tirdzniecības ostas atkal atsāka darbību. Grīzupes ielā uzcēla dzelzsbetona konstrukciju rūpnīcu, kas veicināja celtniecības industrializāciju, ražotņu un dzīvokļu būvniecību. Liepājā 1959. gadā darbu sāka silikātķieģeļu rūpnīca, un no padomju republikām iebraukušo strādnieku izmitināšanai sāka būvēt no ķieģeļiem vienveidīgas daudzstāvu dzīvojamās ēkas, bet ap 1960. gadu izvērta masveida būvniecību. Liepājā ieviesa pierobežas režīmu: iebraukšanai pilsētā bija nepieciešama atļauja (Ozola, 2015: 167).

**Liepājas pirmā perspektīvā daudzstāvu dzīvojamo ēku apbūves rajona
“Zaļā Birze” projektēšana un būvniecība
*Design and construction of the first prospective multistorey residential
buildings district “Zaļā Birze” in Liepāja***

Pilsētu daudzveidīgajā teritoriālajā attīstībā funkcionālo zonu savstarpējais izkārtojums atšķiras, taču galvenās funkcijas – darbs, sadzīve un atpūta saglabājas. Pilsētas struktūrā svarīgs ir pamatzonu – rūpniecības, dzīvojamo un apzaļumoto teritoriju pareizs plānojums un apbūve (Buka, 1987: 94). Arhitekts Irēna Rubauska izstrādāja Liepājas centra detālplānojumu, kurā paredzēja centru paplašināt un rekonstruēt dzīvojamos kvartālus, bet Valsts pilsētu celtniecības projektēšanas institūts radīja celtniecības industrializācijai atbilstošu Liepājas ģenerālplānu (1966), norādot tajā pilsētas centra teritoriju un funkcionālo zonējumu rūpniecības, noliktavu un transporta celtni, atpūtas vietu un

inženiertehnisko komunikāciju izvietošanai. Pilsētu attīstību noteica ražotājspēku izvietojums: rūpniecības uzņēmumus apvienoja industriālos kompleksos, kurus saistīja ar dzīvojamo rajonu (Buka, 1987: 68, 70). Ģenerālplānu 1967. gadā apstiprināja Latvijas PSR Ministru Padome (Ozola, 2012: 28–29).



3. att. Rubauska Irēna. Dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” plānojums: a) skice Nr. 2 – ģenerālplāna shēma ar rūpniecības zonas izvietošanu, sabiedrisko centru uz ziemeļiem no kādreizējā Vidus forta un dzīvojamās apbūves teritoriju Vidus forta austrumpusē, 1966; b) skice Nr. 3 – rūpniecības rajona shēma ar dzīvojamās apbūves teritoriju no Vidus forta uz ziemeļiem un austrumiem. 1970 (LPB-3, 1973: 50)

Fig. 3. Rubauska Irēna. Planning of residential area “Green Grove”: a) sketch No 2 – Master Plan’s scheme with industrial zone location, public centre northwards from the former Middle Fort and residential area eastwards, 1966; b) sketch No 3 – scheme of industrial district with residential building territory from Middle Fort northwards and eastwards

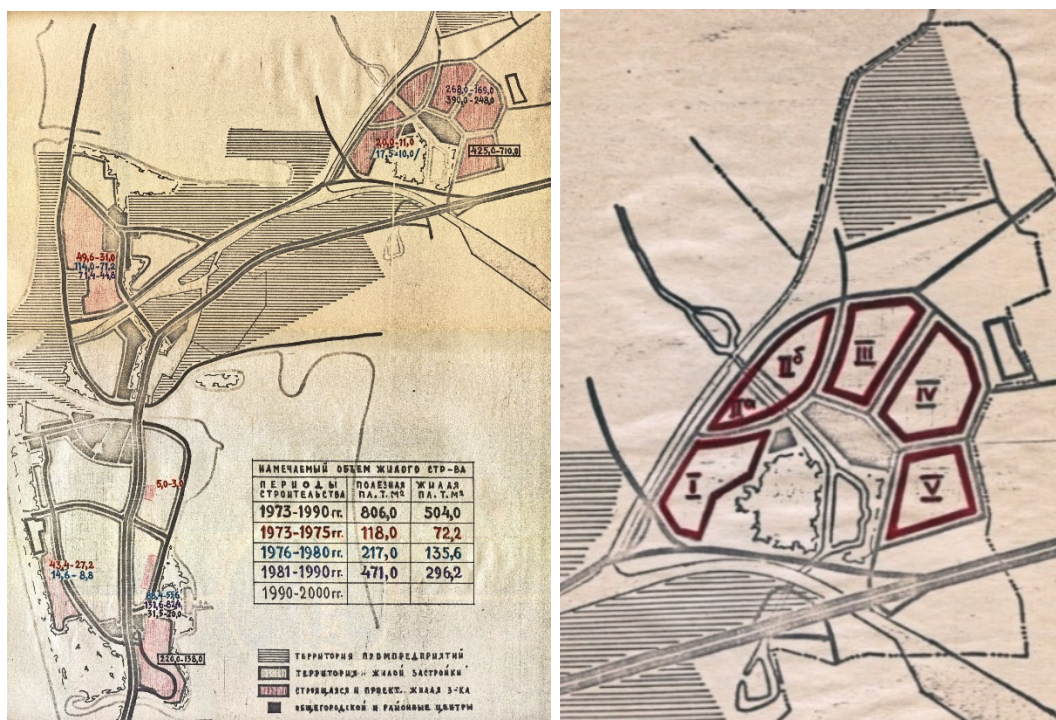
Jaunas dzīvojamās zonas plānojumā risināja kultūras un sadzīves apkalpes sistēmu un iedzīvotāju racionālu pārvietošanos uz darbavietām, sabiedrisko centru un atpūtas vietām. Bija jārada apstākļi dažādu dzīvokļu tipu lietojumam, ievērojot pilsētībūvniecības kompleksās prasības – iedzīvotāju izvietošanu, demogrāfiju, ēku stāvu augstumu, arhitektonisko kompozīciju. Dzīvojamās zonas struktūru veidoja atbilstošu iedzīvotāju daudzveidīgajām sadzīves prasībām, ko nodrošināja dzīvojamo ēku un sabiedriskās apkalpes teritoriālā apvienošana vienotā sistēmā (Buka, 1987: 91). Struktūrālo uzbūvi raksturoja apbūves dalījums dzīvojamajos rajonos un mikrorajonos, bet maģistrāles nodrošināja vienmērīgus transporta sakarus ar dzīvojamo zonu (Buka, 1987: 95, 96). Liepājā par perspektīvu apbūvi uzskatīja 21 tūkstošiem iedzīvotāju paredzēto dzīvojamo rajonu “Zaļā Birze” rūpniecības zonas austrumpusē, lai līdzsvarotu apdzīvotību pilsētā, vienmērīgi attīstītu apkalpojošo transportu un veicinātu Grobiņas izaugsmi, jo

pilsētas attīstību saistīja ar piepilsētas zonu, nodrošinot ērtus sabiedrisko transportu, radot kultūras un sadzīves apkalpošanas sistēmu un apstādījumus iedzīvotāju atpūtai. Pareizi organizēta piepilsētas zona ar lielām mežu masīvu teritorijām nodrošināja pilsētai labvēlīgus sanitāri higiēniskos apstākļus (Buka, 1987: 76, 77). Ziemeļu priekšpilsētā (līdz 1932. gada 28. decembrim Velnciems) ap 1969. gadu vairs nebija lielas, neapbūvētas platības jaunas apbūves projektēšanai, tādēļ izvērtēja iespējas celt daudzstāvu dzīvojamus namus Ziemeļu priekšpilsētā un “Zaļajā Birzī”, daļēji nojaucot privātēkas (LPB-4, 1969: 56).

Valsts teritoriālais rūpniecības uzņēmumu projektēšanas institūts “Rūpnīcprojekts” (Latgiproproj) 1970. gadā izstrādāja priekšlikumus industriālās apbūves sakārtošanai (3b. att.) Liepājā, lai dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” būvniecība neietekmētu jauno rūpniecības zonu, kuras izaugsmi un perspektīvo dzelzceļa staciju “Ālande” neieklāva Liepājas ģenerālpilāna (3a. att.) aprēķinos. No Grīzupes ielas uz ziemeļiem projektēja būvindustrijas uzņēmumus, kurus paredzēja izvietot arī Jaunliepājā pie Brīvības (no 1932. gada 28. decembra, agrāk Aleksandra) ielas, uz dienvidiem – dzīvojamo zonu.

Pilsētas plānojumu noteica reljefs, hidrogrāfija un zaļumu masīvi, tādēļ uzmanību pievērta dabas apstākļiem, saglabājot koku stādījumus (Buka, 1987: 80). Projektējamai trīsstūrveida teritorijai ziemeļrietumu pusē pieklāvās Tosmares ezera piekrastes atpūtas zona, meži un dzelzceļš Liepāja–Ventspils, austrumos bija pilsētas robeža un piepilsētas meži, dienvidos – augstsprieguma elektrolīnijas koridors, dzelzceļš Liepāja–Jelgava–Rīga un maģistrāle Liepāja–Grobiņa–Rīga, kuras izveidi apgrūtināja komplicētais dzelzceļa mezgls un šķirošanas stacijas būvniecība. Būvdarbu laikā aizbēra kanāla dienviddaļu un radīja noslēgtu tilpni, kuras ūdenslīmeni noteica paaugstinātais gruntsūdens līmenis, atmosfēras nokrišņi un ar kanāla ziemeļdaļu saistītais Tosmares ezers. Kanāla austrumpusē applūda ganības un zemes lauksaimniecībai.

Liepājas galvenais arhitekts izdeva Arhitektūras–plānošanas uzdevumu inženiertīklu izbūvei un sliežu pievedceļiem uz rūpniecības rajonu, kura rietumu un dienvidu pusē atradās mazstāvu dzīvojamās ēkas. Pazeminot gruntsūdens līmeni, lai tas nepārsniegtu ūdenslīmeni ezerā, likvidējot aizbērumus cietokšņa kanālā un atjaunojot drenāžu, varēja atrisināt inženiertīklu un ēku pamatu izveides problēmas un mazināt apkārtnes pārpurvošanos, ko ietekmēja arī “Liepājas Cukurfabrikas” darbība. Ainaviski neizteiksmīgā Tosmares ezera apvidū un jūras tuvumā dzīvojamās apbūves attīstību 1973.–1990. gadā (4. att.) saistīja ar rūpnīcas “Sarkanais Metalurģis” izaugsmi un kombināta “Lauma” būvniecību 1976.–1980. gadā.



4. att. Rubauska Irēna. Liepājas funkcionālā zonējuma shēma ar rūpniecības uzņēmumu, esošās un projektētās dzīvojamās apbūves teritorijām, projektētā dzīvojamā rajona apbūvi un centriem no 1973. līdz 1990. gadam. 1973 (LPB-3, 1973: 17)

Fig. 4. Rubauska Irēna. Scheme of Liepaja's functional zoning with industrial territories, current and designed residential buildings, regional centres and designed residential building from 1973 till 1990

5. att. Rubauska Irēna. Dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” plānojuma kompozīcijas skice. 1973 (LPB-3, 1973: 63)

Fig. 5. Rubauska Irēna. Sketch of residential area “Green Grove” planning

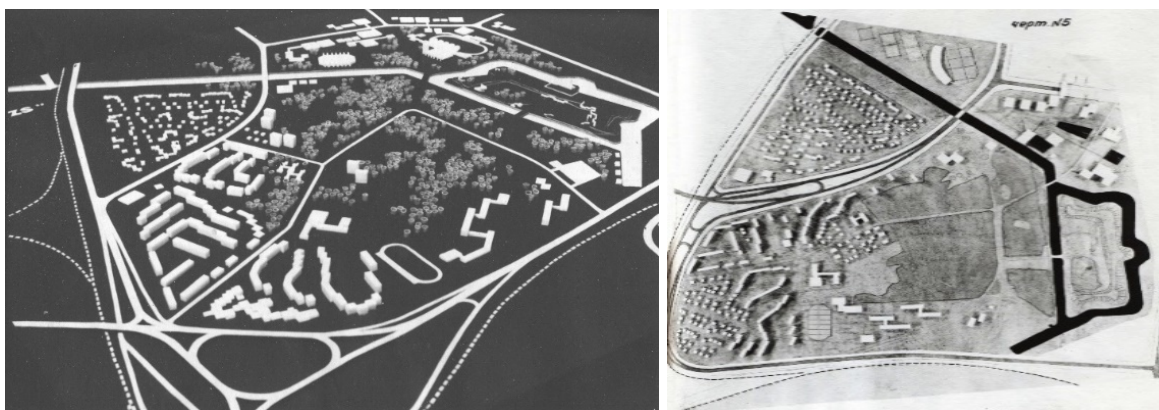
Dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” detālplānojumā (1973) Irēna Rubauska iecerēja lapkoku audzes ielokā izveidot piecus daudzstāvu dzīvojamo namu mikrorajonus 5000–7000 iedzīvotājiem katrā (5. att.). Mikrorajonu sabiedrisko centrus saistīja vienotā kompleksā ar daudzstāvu dzīvojamām struktūrām pie maģistrālām ielām un funkcionāli nozīmīgiem gājēju celiņiem, kas nodrošināja pieejamību sabiedriskā transporta satiksmei uz pilsētas centru. Otrajā mikrorajonā saglabāja privātēkas, daļēji saudzējot dzīvojamās ēkas starp sliežu ceļiem un kanālu, bet ar mazstāvu dzīvojamām ēkām papildināja Tankistu, Skrudas un Durbes ielu apbūvi.



6. att. Rubauska Irēna. Dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” sarkano līniju plāns, apbūves un transporta shēmas skice. 1973 (LPB-3, 1973: 57)

Fig. 6. Rubauska Irēna. Plan of residential area's “Green Grove” red lines, sketch of building and transport scheme:

Plānojumu ietekmēja 20. gs. sākumā radītās aizsargbūves un Cietokšņa kanāls, kuru ziemeļrietumos savienoja ar jūru, bet dienvidos – ar Ālandi un Liepājas ezeru. Ēku izvietojumā ņēma vērā vietējo ainavu un dabas apstākļus (LPB-3, 1973: 60). Lejpus Skrundas ielai atsevišķās grupās izkārtāja piecu līdz deviņu stāvu dzīvojamus namus, saudzējot privātēku pudurus. Būvniecību organizēja trīs etapos. Pirmajā etapā līdz 1980. gadam vajadzēja īstenot daudzstāvu un individuālo apbūvi, veikt pirmā un otrā mikrorajona rekonstrukciju. Arhitekte Maija Krastiņa izstrādāja projektu mazstāvu dzīvojamo ēku apbūvei Tankistu ielā. Pirmā mikrorajona apbūves akcentam izmantoja deviņstāvu dzīvojamās ēkas Grīzupes un Cīravas ielās. Dzīvojamā rajona ziemeļdaļa bija piemērota gaļaskombinātam un komunālās, rūpniecības un noliktavu zonai. Vistālāk uz ziemeļiem ierīkoja sašķidrinātās gāzes noliktavu. Pirmajā etapā būvējamie objekti radīja nepieciešamību risināt dzelzceļa mezglu.



7. att. Rubauska Irēna. Dzīvojamā rajona "Zaļās Birze" pirmā un otrā mikrorajona pirmās kārtas apbūves maketa foto. 1973 (LPB-3, 1973: 58)

Fig. 7. Rubauska Irēna. Photographs of the first stage planning and building model of residential area "Green Grove" first and second housing estate

8. att. Rubauska Irēna. Dzīvojamā rajona "Zaļās Birze" pirmā mikrorajona un otrā mikrorajona pirmās kārtas daudzstāvu un mazstāvu apbūves plānojuma rasējums Nr. 5. 1973 (LPB-3, 1973: 91)

Fig. 8. Rubauska Irēna. Technical drawing No 5 of the first stage multi-storey and low-rise building planning of residential area "Green Grove"

Otrajā etapā no 1980. līdz 1990. gadam dzīvojamā rajona centrālajā daļā trešā un ceturtnā mikrorajona apbūvei izmantoja piecu, deviņu un divpadsmit stāvu 104. sērijas ēkas, bet trešajā, ceturtnajā un piektnajā mikrorajonā izvietoja skolu 1070 skolēniem, bērnudārzu 280 bērniem un citus apkāpes objektus (LPB-3, 1973: 82). Paredzēja labiekārtot ozolu birzi, izkārtot Cietokšņa kanāla abos krastos ūdensbaseinus, skvērus gājējiem, kultūras, izglītības un sporta iestādes. Kanālā uz salas aizsargbūvju vietā uz reljefa paaugstinājuma iecerēja ierīkot estrādi koncertiem un kino lektoriju, izveidot memoriālu parku-muzeju, kā arī un radīt labai pieskaņotu dzīvojamā rajona sabiedrisko centru, kur attēlā (6. att.) redzamas projektētās 104. – 103. sērijas piecstāvu dzīvojamās ēkas, projektētās 104. sērijas deviņstāvu dzīvojamās ēkas, viena un divstāvu kotedžas tipa dzīvojamās ēkas, I mikrorajona sabiedriskais centrs, klubs-sarkanais stūrītis, veikali, ēdnīca, sadzīves pakalpojumu kombināts, veļas mazgātava (pašapkalpošanas), vispārējās izglītības skola, bērnudārzs-silīte, individuālo automašīnu garāžas 8 – blokveida automašīnu novietnes, 9 – segtas nojumes, 10 – daudzstāvu garāžas; II rajona nozīmes sabiedriskais centrs, 11 – kultūras-izglītības daudzstāvu ēkas, 12 – daudzstāvu sporta ēkas, 13 – sabiedriskās ēdināšanas uzņēmums, 14 – tirdzniecības uzņēmumi, 15 – sabiedriskās apkāpes uzņēmumi, 16 – administratīvi saimnieciskais uzņēmums, 17 – daudzstāvu garāžas, 18 – memoriālais parks, 19 – sadzīves objekts; III – ārstniecības iestādes, 20 – poliklīnika, 21 – pilsētas nozīmes slimnīca, 22 – veterinārās ārstniecības iestāde, 23 – profesionāli tehniskā mācību iestāde; IV – atpūtas zona, 24 –

atrakcijas, 25 – pludmale, 26 – sporta laukumi. Grīzupes ielas abās pusēs paredzēja apkalpes zonu ar vienu, divu un trīs stāvu tirdzniecības, administratīvajām un sadzīves pakalpojumu ēkām un transporta komunikāciju dalījumu līmeņos, lai nodrošinātu gājēju kustību, autostāvvietas un sabiedriskā transporta piebrauktuves, bet sabiedriskā centra apbūves kontrastam iecerēja uzcelt deviņu un divpadsmit stāvu dzīvojamus namus un maģistrāli arhitektoniski noslēgt ar sešpadsmitstāvu administratīvo ēku un pilsētas nozīmes slimnīcas augstceltni. Mežaparka nomali uzskatīja par piemērotu profesionāli tehniskai un veterinārai mācību iestādei.

Trešajā etapā ap 2000. gadu dzīvojamā kompleksa (7. att.) būvniecību bija jānoslēdz (LPB-3, 1973: 64). Ģenerālplānā rezervēja teritoriju dzīvojamā rajona “Zaļā Birze” (8. att.) apbūves attīstībai.

Liepājas perspektīvā rūpniecības mezgla un jauna ģenerālplāna izveide *Development of the new master plan and the prospective industrial hub in Liepāja*

Liepājā attīstīja piecus rūpniecības rajonus, un industriālās apbūves sakārtošanai projektēšanas institūts “Rūpnīcprojekts” (Latgiproproprom) izstrādāja projektu “*Предложения по упорядочению промышленной застройки и кооперированию вспомогательных хозяйств города Лиепая*”, priekšlikumiem, radot nepieciešamību veikt izmaiņas ģenerālplāna rūpniecības zonā un pilsētas transporta shēmā. Izstrādāja divus variantus: pirmajā variantā paredzēja jaunas ražotnes izvietot “Centrālajā” rūpniecības rajonā un pilsētas ziemeļaustrumu daļas jaunajā rūpniecības rajonā uz dienvidiem no Liepājas–Ventspils dzelzceļa un stacijas “Tosmare”, bet otrajā variantā paredzēja visus rūpniecības uzņēmumus izvietot “Centrālajā” rūpniecības rajonā starp Brīvības ielu un Liepājas ezeru, jo stacijas “Ālande” tuvumā nākotnē iecerēja izveidot šķirošanas un kravas dzelzceļa staciju, kas nodrošinātu saikni ar “Centrālo” rūpniecības rajonu. “Ziemeļu” rūpniecības rajona sastāvā veidoja perspektīvo rūpniecības mezglu ar gaļaskombinātu un naftas bāzi netālu no dzīvojamā rajona “Zaļā Birze”.

Liepājā 1980. gados spilgtāk nekā citās pilsētās izpaudās sabiedrībai aktuālās problēmas, nesamērīgi augstais rūpniecības potenciāls un ar to saistītais migrācijas process. Nepietiekamās celtniecības jaudas, materiālu trūkums un programma “Dzīvoklis 2000”, ar kuras palīdzību 1980. gadu otrajā pusē cerēja nodrošināt Rīgas un Latvijas iedzīvotājus ar dzīvojamo platību, ietekmēja daudzstāvu lielpanelu namu apbūves rajonu izveidi, taču apkalpes objektu un inženierkomunikāciju būve atpalika. Palielinājās neatrisinātu ekoloģisku problēmu loks bez prasmes tās saskatīt, prognozēt un risināt.

Latvijai sarežģītā attīstības laikā, kad sabiedrības ekonomiskajā un politiskajā dzīvē bija jaušamas pārmaiņas, atbilstoši spēkā esošajām instrukcijām un rekomendācijām Liepājai 1987.–1988. gadā izstrādāja jaunu ģenerālplānu laika periodam līdz 2005. gadam. Ģenerālplāna projektēšanai jaunu metodiku neizstrādāja un pilsēt būvniecības praksē nekādas revolucionāras idejas neienesā – tādu mērķi neizvirzīja, tomēr pastiprinātu uzmanību pievērsa vides veidošanai, vēsturiskiem un ekoloģiskiem aspektiem. Informācijas un metodikas trūkuma dēļ ekoloģiskos jautājumus galvenokārt risināja intuitīvi.

Ģenerālplānā nākotnes prognozes nevarēja būt objektīvas. Projektā norādīja pilsētas funkcionālā zonējuma un transporta maģistrāļu tīkla pamatvirzienus un priekšlikumus pilsētvides veidošanai. Liepājai aprēķināja perspektīvo iedzīvotāju skaitu, lai izstrādātu priekšlikumus inženierapgādei, noteiktu funkcionālo zonu lielumu, nepieciešamo dzīvojamo apbūvi un apkalpes objektus. Neprecīzo prognozi ietekmēja rūpniecībā strādājošo skaits, kas patiesībā bija mazāks nekā tika aprēķināts, izmantojot piedāvāto metodiku. Liepāja bija pēdējā no Latvijas lielajām pilsētām, kas saņēma jaunu, bet pēc aizgājušo gadu metodikas izstrādātu ģenerālplānu.

Secinājumi **Conclusions**

Pēckara gados pirmajā plānošanas dokumentā "Liepājas ģenerālplāna shēma būvniecībai no 1946. līdz 1950. gadam", kuru izstrādāja 1946. gadā, pirmo reizi Liepājas pilsētas vēsturē veidoja risinājumu rūpniecības uzņēmumu un dzīvojamās apbūves kompleksam, paredzot izvērst privātēku būvniecību, bet 1960. gados uzsāka daudzdzīvokļu ēku masveida būvniecību, un arhitekte Irēna Rubauska izstrādāja projektu Liepājā pirmā daudzstāvu dzīvojamo ēku rajona "Zaļā Birze" apbūvei, risinot arī sabiedriskā centra un apstādījumu izveidi. Makets palīdzēja radīt veiksmīgu arhitektoniski telpisko kompozīciju, kuru izvērtēja projektēšanas institūta vadošie speciālisti, arhitekti un eksperti. Rūpniecības uzņēmumi veicināja dzīvojamā fonda un infrastruktūras attīstību.

Pētījuma novitāte – ir veikta arhitektes, pilsētplānotājas Irēnas Rubauskas radošās darbības apzināšana, jo padomju laikā Liepājas pirmā daudzstāvu dzīvojamo namu rajona "Zaļā Birze" plānojums izpētei nebija pieejams. Projekta dokumentācijai tika uzlikts zīmogs "секретно" (latviski: slepeni). Mūsdienās projekta dokumentācijai slepenības statuss ir noņemts, tādēļ ar profesionāli izstrādātā projekta risinājumu iespējams iepazīties, lai nepieciešamības gadījumā arhitektes ideju varētu izmantot praktiski. Pētījumā ievietotie projekta attēli ir pirmpublicējums.

Summary

During the first post-war years in the cities of Latvia Soviet Socialistic Republic the damage of the war was eradicated, factories, community management and transport were restored and reconstructed. Liepaja became the regional centre and city of a republican significance with 84 000 inhabitants, and Architect Vitaly Ivanov (1909–1964) worked out sketches with proposals for Liepaja building development. Trade Port, industry and railway hub promoted the increase of population in the city, and in Tosmare, “New World,” northern and southern outskirts allocation of land for individual building was started in 1946.

In Liepaja the offered social-economic specialization, construction of a new marshalling yard behind the city borders in the neighbourhood of the railway station “Alande” and territorial placement for manufacturing, warehouse and residential building were approved, but industry and transport were accepted as the city-forming factor. Tosmare, the land on the outskirts in the northeast and western and northern side of the Lake Tosmare were envisaged for territorial development. Due to sanitary considerations the placement of the meat plant and veterinary clinic was planned to change. In the “Liepaja Building Complex Scheme for 1946–1950” construction of low-rise residential buildings is shown north-westwards from Alsunga Street, on both sides of the railway Liepaja–Riga, westwards from “New World” and north-west side of the Lake Liepaja.

Municipality of Liepaja made a decision and the city starting from 1950 was proclaimed as closed. The number of inhabitants was increased mechanically by the arrival of Soviet Army demobilized soldiers. In Grīzupe Street the reinforced concrete factory was built. It promoted industrialization of building, construction of manufactures and apartments. The silica brick manufacture started its work in 1959, thus round 1960 massive building work was launched.

Architect Irēna Rubauska (born 1930) developed a detailed plan for Liepaja City centre, which was extended, changing its borders, and reconstruction of residential blocks was envisaged. In 1966 the State Urban Building Design Institute worked out Liepaja Master Plan appropriate for building industrialization. Functional zones were stated, but the residential area “Green Grove” meant for 21 000 inhabitants on the eastern side of the industrial zone was considered as the element of perspective building in order to balance population in the city, develop evenly the service transport and promote development of Grobin. Around 1969 on the northern outskirts (till December 28, 1932 Velnciems) there were not any big, vacant areas for new construction projection, therefore opportunities were assessed to build multi-storey residential houses on the Northern outskirts and the residential area “Green Grove”, partly knocking down private houses. In 1970 the Design Institute of State Territorial Industrial Enterprise “*Latgiproprom*” developed proposals for the industrial building arrangement in Liepaja, so that due to the building of the residential area “Green Grove” there was no need to change the new industrial zone. Northwards Grīzupe Street construction industry enterprises were designed, but southwards – the residential zone. The recreation zone by the Lake Tosmare, forest massifs and railway Liepaja–Ventspils clung to the northwest side of the designable triangular territory, in the east there was the city border and suburban forests, in the south – the corridor of high voltage power line, railway Liepaja–Jelgava–Riga and highway Liepaja–Grobin–Riga. The complex railway hub and construction of the marshalling yard encumbered the highway formation. In the scenically featureless area of the Lake Tosmare and neighbourhood of the sea development of residential building from 1973 to 1990 was related to the development of the factory “*Sarkanais Matalurģis*” and construction of the integrated plant “*Lauma*” during 1976–1980. Irēna Rubauska in the detail plan of the residential area “Green Grove” (1973) created five multi-storey housing estates surrounded by deciduous trees

for 5000–7000 inhabitants in each of them, joining the social centres of housing estates into a united complex with multi-storey residential structures at the main streets. In the second housing estate private houses were preserved, partly protecting residential buildings between the railways and canal, but building of Tankistu, Skruna and Durbe Streets was supplemented with the low-rise residential buildings. The planning was affected by protective structures and fortress canal, which was connected with the sea in the northwest, but in the south – with the Alande and the Lake Liepaja. Local weather conditions and landscape was taken into account in the building placement. Downwards Skruna Street five to nine-storey houses were located in separate groups, protecting the clusters of private houses. Building was envisaged in three stages. In the first stage till 1980 the multi-storey and individual building and reconstruction of the first and second housing estates had to be implemented. The nine-storey residential buildings in Grīzupe and Cīrava Streets were used for the building accent of the first housing estate construction. The north part of the residential area was suitable for the meat plant and communal, industrial and warehouse zone, further northwards the warehouse of liquefied gas was made. The buildable objects in the first stage caused the need to solve the railway hub.

During the second stage from 1980 to 1990 in the central part of the residential area five, nine and twelve-storey buildings of Series 104 were applied for the third and fourth housing estate construction. In the third, fourth and fifth housing estate a school for 1070 pupils, kindergarten for 280 children and other service objects were located. It was planned to upgrade the oak-tree grove and develop a public centre of the residential area matching the nature, placing on both sides of the defensive canal of the fortress water basins, squares for pedestrians, culture, medicine and sports establishments. On the island of the canal instead of protection structures, where there is a distinct relief it was envisaged to make an open-air concert hall and cinema, create a memorial park-museum. The service zone with one, two and three-storey trade, administrative and consumer service buildings was planned to locate on both side of Grīzupe Street, where the division of transport communications into levels would provide the pedestrians' flow, car parks and access roads to the public transport. Nine and twelve-storey residential buildings were planned to be built to contrast the construction volume of the public centre and close architectonically the main street with the sixteen-storey administrative building and the high-rise hospital building of urban significance. On the outskirts of the forest-park it was planned to build the vocational technical and veterinary training institution.

In the third stage round the year 2000 building of the residential complex had to be completed. In the Master Plan the territory was earmarked for the residential area "Green Grove" building development.

Literatūra **References**

- Buka, O., & Volrāts, U. (1987). *Pilsētībūvniecība*. Rīga: Zvaigzne.
- LPB-1 – Liepājas pilsētas Būvvalde. Иванов В. (1946). *Лиеная. Опорный план по состоянию на 1 января 1946 года*. Рига: Управление по делам Архитектуры при Совете Министров Латвийской ССР, Архитектурно-планировочные мастерские.
- LPB-2 – Liepājas pilsētas Būvvalde. Иванов В. (1946). *Лиеная. Схема размещения строительства на 1946–1950 г.г.* Рига: Управление по делам Архитектуры при Совете Министров Латвийской ССР, Архитектурно-планировочные мастерские.
- LPB-3 – Liepājas pilsētas Būvvalde. Рубауска И. (1973). *Проект детальной планировки жилого района «Заля Бирзе» в городе Лиеная*. Рига: Латвийский государственный

институт проектирования городского строительства Госстроя Латвийской ССР (ЛАТГИПРОГОРСТРОЙ).

LPB-4 – Liepājas pilsētas Būvvalde. Рубауска И. (1969). *Проект детальной планировки района «Северное предместье» в городе Лиеняя*. Рига: Латвийский государственный институт проектирования городского строительства Госстроя Латвийской ССР (ЛАТГИПРОГОРСТРОЙ).

Ozola, S. (2015). Liepājas pilsētas centra atjaunošanas koncepcija pēc Otrā pasaules kara. *Māksla un mūzika kultūras diskursā. IV starptautiskās zinātniski praktiskās konferences materiāli*, 157–173.

Ozola, S. (2012). Pilsētu ilgtspējīgas attīstības atšķirīgā izpratne: Varšava un Liepāja. *Rīgas Celtniecības koledžas IV zinātniski praktiskās konferences rakstu krājums “Ilgtspējīga būvniecība”*, 13.–43.