

AUGSTCELTŅU ATTĪSTĪBA PILSĒTVIDĒ

M. Liepa-Zemeša, S. Treija

Atslēgas vārdi: augstceltne, apbūves augstums, arhitektūras vēsture, pilsētas siluets, teritorijas plānošanas dokumenti, sabiedrības līdzdalība

Apdzīvotas vietas māksliniecisko veidolu rada arhitektūra, un tai ir liels iedarbības spēks uz cilvēka uztveri. Pirmo emocionālo iespaidu par pilsētu cilvēks gūst tuvojoties tai un uztverot tās siluetu, kas ir visraksturīgākā un visvieglāk uztveramā telpiskā forma, un kas ir nolasāms mākslīgi radītajai telpiskajai formai projicējoties uz dabiskās ainavas vai debesu fona. Silueta telpisko veidolu nosaka pamatapbūves samērs ar atsevišķām augstceltnēm vai to grupām, ko cilvēks uztver tā vertikālajā kompozīcijā. Jau kopš seniem laikiem pilsētībūvniecībā silueta kompozīcija ir radīta veidojot kontrastu starp pamatapbūvi un vertikālajiem akcentiem. Sabiedrības attīstība un ekonomiskās pārmaiņas rada dinamisku pilsētas telpiskajā attīstībā. Katram pilsētas attīstības posmam ir raksturīgas savas telpiskā apjoma struktūras, kas veido pilsētas kopējo pilsētībūvniecisko kompozīciju. Pilsētas siluets veidojas, kamēr vien pilsēta attīstās un to rada vairākas paaudzes.

Augstceltņu izvietošana esošajā pilsētas struktūrā ir saistīta ar daudziem faktoriem, tādiem kā ainava, vēsturiskais mantojums, transports, konteksts novietnē u.c. Augstceltnes jūtami izmaina pilsētas siluetu. Par augstceltņu attīstību pilsētas telpā pilsētībūvniecības teorijā nav nodefinēta skaidra nostādne, vai šādu celtnu parādīšanās ir problēma nākotnē vai problēmas risinājums. Sabiedrībā arī pastāv diametrāli pretējas domas – citi tās uzskata par mūsdienu apbūves nepieciešamību, citi par nevajadzīgu pilsētas silueta un pilsētvides intensitātes kropļotāju. Ja Rīgas arhitekti un pilsētplānotāji pieļauj pilsētas attīstību ar akcentētu apbūvi, to veidojot pakārtotu esošajai pilsētas telpiskajai struktūrai, taču ar bažām bilstot par šo celtnu ietekmi uz pilsētu nākotnē, pārsvarā nepietiekamās satiksmes infrastruktūras un krītošo demogrāfisko rādītāju dēļ, tad Rīgas iedzīvotāji strikti dalās augstceltņu atbalstītājos un skeptiķos.

Augstceltņu vēsturiskā attīstība

Celtnes, kas izceļas uz apkārtējās apbūves fona, pilsētās ir radītas jau kopš sendienām. Agrāk vertikālie akcenti pilsētas struktūrā bija baznīcas, pilis vai inženierbūves. Modernā pilsētā ir parādījušies jauna tipa torni – daudzstāvu augstceltnes, tomēr visos laikos pilsētas siluetu ir veidojušas celtnes ar lielāko nozīmi sabiedrības dzīvē, simbolizējot tā laika ietekmīgāko varu. Līdz industrializācijas laikmeta sākumam tās bija kulta celtnes. Senajā Ēģiptē, kuras civilizācija pastāvēja jau 3. g. tūkst. p. m. ē., tie bija tempļi (līdz 50 m) un obeliski (līdz 37 m), kas radīja ievērojamu kontrastu ar apbūvi, kas bija ne augstāka par diviem stāviem. Divupē pilsētu siluetu veidoja vadoņu piļu apjomi un zikurāti, tai skaitā zināmais Bābeles tornis (90 m). Antīkās Grieķijas (8.–4. gs. p. m. ē.) pilsētā ar izteikto reljefu – Atēnās, izteiksmīgu kompozīciju radīja apbūves ziņā ne pārāk augstā Akropole, kas savu savdabību ieguva no novietojuma augstākajā pilsētas daļā. Antīkajā Romā pilsētas siluetu veidoja mauzoleji, tempļi, triumfa arkas, statujas un lodveida kupoli, sporta celtnes un akvedukti. Svarīgākās dominantes pilsētās, kas atspoguļoja tā laika laicīgo varu, formējās sakarībās starp apbūves raksturu, ielu tīklu, pilsētas centru un perifēriju. Pēc Romas impērijas sabrukuma 5. gadsimtā – viduslaikos, līdzās kulta ēkām lielu nozīmi pilsētas siluetā guva aizsargbūves, kas bija saskatāmas jau ievērojamā attālumā un kalpoja ne tikai pamatvajadzībai, bet simbolizēja arī varu. Tā kā pilsēta bija ierobežota ar mūriem, tad apbūve tajā auga augstumā. Virs pamatapbūves dominēja katedrāļu, rātsnamu, piļu un atsevišķu cietokšņu būvju apjomi, kas kļuva par galvenajiem elementiem pilsētas telpiskajā kompozīcijā. Zinātnes uzplaukuma laikā – Renesansē – tika izstrādāti pilsētībūvnieciskie projekti pilsētu struktūru uzlabošanai, lai visas to daļas būtu savstarpēji saistītas, izdalot pilsētas centru, bet apbūves



1. att. Dažādu periodu augstceltņu apbūve Ņujorkā
Fig. 1. High-rise development in New York



2. att. Toronto komerciālā centra telpiskā attīstība
Fig. 2. Spatial Development of Toronto Commercial Centre

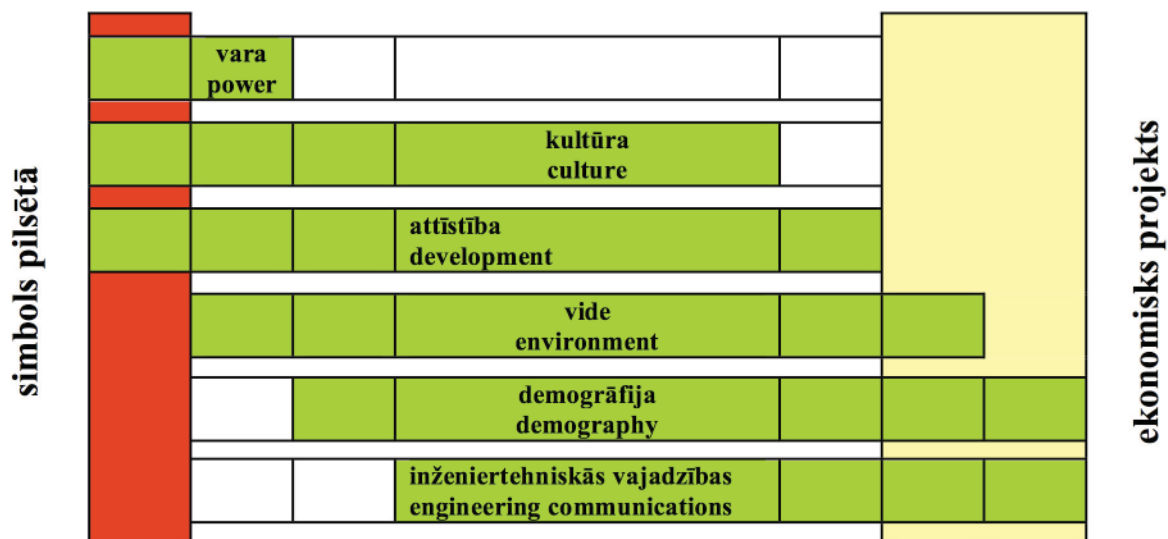
kvartālus pakļaujot galvenajiem laukumiem, kuros parasti izvietojās nozīmīgākās būves – rātsnamī, katedrāles, kas veidoja pilsētas siluetu. Vēlāk šie pilsētībūvnieciskie ansambļi tika papildināt ar ievērojamām sabiedriskām celtnēm. Tā Parīzē radās Invalīdu doma kupols (1679., arh. *L. Bruant*), Londonā - Sv. Pētera katedrāle Londonā (1675. – 1710., arh. *K. Ren*), Kopenhāgenā - Marmora baznīca (1740., arh. *Nicolai Eigtved*) un citas būves. Baroka laikmetā daudzās pilsētās norisinājās to rekonstrukcija, kas izpaudās esošo augstceltņu atsegšanā un iekļaušanā jaunajā pilsētas struktūrā (Sv. Pētera katedrāle Romā (1506. – 1626., arh. *D. Bramante, Rafaēls, Mikelandželo*) [3], ne tik daudz jaunu ēku būvniecībā. Šajā laikā arī notika Pēterburgas telpiskās kompozīcijas veidošana (arh. *D. Trezzini*). Vēlāk – 19. gadsimtā – saskaņā ar Parīzes ģenerālplānu tapa Elizejas lauku perspektīva (arh. *Hausmann*), kas iekļauj Triumfa arku (49,54 m), parkus, Ludviķa XV laukumu, Burbonas pili u.c. Līdzīgi pilsētībūvnieciskie paņēmieni tika realizēti arī citās Eiropas pilsētās kā Kopenhāgenā, Berlīnē, Vīnē. Jauna būvniecības pieeja Eiropā tika realizēta arī liela mēroga reprezentablos ansambļos.

Rūpniecības attīstība 19.–20. gs. sākumā stimulēja rūpnieciska silueta rašanos pilsētās. Pilsētu siluetos parādījās skursteņi, liela mēroga būves. Tajā pašā laikā tika celtas sabiedriski nozīmīgas celtnes, kuras rotāja vertikāli akcenti – stacija Helsinkos (arh. *E. Saarinen*), rātsnams Stokholmā (arh. *R. Östberg*) un citas. Straujš celtniecības kāpums notika Amerikā, kas veicināja atšķirīgu pilsētu silueta veidošanos salīdzinoši ar tradicionāli veidotajām Eiropas pilsētām. Zemes cenas, tehnikas attīstība un

konkurence ASV veicināja mūsdienu daudzstāvu augstceltņu attīstību. Tiek uzskatīts, ka šīs modernās augstceltnes vēsture sākas Čikāgā 1884. gadā ar vietējās Apdrošināšanas celtnes būvniecību, kuru projektēja arhitekts *William Le Baron Jeney*. Tā bija pirmā komerciālā celtnē, kura lepojās ar liftu un kurai bija metāla struktūra ar mūra sienām. Celtņu tiekšanās uz augšu notika lielā steigā. Tērauda karkasa attīstība – tiekšanās pēc vieglākām struktūrām kļuva populāra, jo arvien pieauga apbūves augstums. 19. gs. beigās sekojoši apstākļi veicināja oriģināla pilsētas celtnes veida attīstību: modernā rūpnieciskā kapitālisma uzplaukums, pieejami līdzekļi nekustamā īpašuma finansēšanai, darba un būvlaukumu organizācija, tehnoloģiskie jaunievedumi (tērauds, lifts un elektrība). 1922. gadā laikraksts *Chicago Tribune* izsludināja starptautisku konkursu par tā galvenā biroja projekta izstrādi. Bet pēc šī projekta pabeigšanas *Chicago Tribune* konkursam bija milzīga ietekme uz augstceltņu vēsturi Čikāgā, kā arī visā Amerikā un aiz tās robežām – Eiropā, Latīņamerikā un jau tajā laikā Honkongā un Šanhajā [6].

Modernās augstceltnes evolūcija

Šodien ir atšķirīgi viedokļi par augstceltņu attīstīšanos pilsētvidē. Tās tiek definētas gan kā neestētiskais, gan gluži pretēji – idealizētas [9]. Līdz pagājušā gadsimta vidum augstceltnes bija raksturīgas lielākoties tikai Amerikas pilsētām. Mūsdienās augstceltnes nav vairs tikai Amerikas kultūras sastāvdaļa. Tās ir parādījušās gan Āzijas pilsētās, gan Eiropā. Šodien augstceltnes



3. att. Augstceltņu attīstības virzītājspēki
Fig. 3. Driving – forces of high-rise building

ir Honkongas, Šanhajas, Tokijas, Seulas, Singapūras un Bangkokas kultūras sastāvdaļa, kā arī neiztrūkstošas pilsētas struktūras veidotājas Frankfurtē, Parīzē un citās Eiropas pilsētās. Debesskrāpji tagad ir raksturīgi gandrīz katrai attīstītās pasaules lielai pilsētas teritorijai [6]. Pasaules augstākās celtnes parādās to pašu iemeslu dēļ, kādi tie bija augstbūvju rašanās pirmsākumos – tehnoloģiju attīstība, pilsoniskās ambīcijas, īpašuma tirgus, varas spēles, korporatīvais ego, kā arī pirmatnējā vēlme – aizsniegt debesis [7]. Ekonomika virza debesskrāpju attīstību, jo būvju augstums vēl joprojām tiek vērtēts kā varu un slavas simboli. Debesskrāpju skaits, to augstums, to celtniecības process ir biznesa attīstības rādītāji. Debesskrāpju vēsture parāda kapitāla pārvietošanās ģeogrāfisko attīstību pasaules mērogā [6].

Mūsdienās augstceltnes attīstās divu motīvu vadītas: augstceltne tiek attīstīta kā ekonomisks projekts, tās novietojums tiek izvēlēts teritorijā, kurai ir augsta zemes vērtība un ierobežoti zemes resursi, un augstceltne tiek veidota kā jauns simbols pilsētā, iezīmējot jaunu posmu pilsētas attīstībā un globalizācijas laikmetā, tā sekmējot pozitīvu pilsētas tēlu (skatīt 1. tabulu).

Augstceltņu izveidošanās pilsētas vidē var notikt tikai pēc iniciatīvas, ko rosina tās veidotāji – sabiedrība, pilsētplānotāji, politiķi. Augstākminētajā tabulā attēloti augstceltņu attīstības virzītājspēki, kas var būt varas simbolizējošu objekti, tādi kā baznīcas, rātsnami vai arī kādu nozīmīgu biznesa kompāniju ēkas. Mūsdienās nereti augstceltne tiek izmantota

kā veids, ar kuru panākt modernas pilsētas vai metropoles tēlu. Ekonomisks pamatojums, kas balstīts uz pilsētas plānotās teritorijas attīstības potenciāla uzsvēršanu, ir maksimāla esošā apvidus vai rajona iespējamā izmantošana. Balstoties uz ilgtspējīgas attīstības principu augstceltnes tiek radītas, lai radītu kompakta pilsētas modeli, to saistot ar attīstāmu teritoriju nepietiekamību, bet tajā pašā laikā daudz pilsētas saskaras ar demogrāfijas jautājumiem, līdz ar ko rodas nepieciešamība pēc lielākas platības vairāk iedzīvotājiem. Ekonomikas attīstība pilsētās veicina vajadzības pēc inženiertehniskā nodrošinājuma. Nereti šādas sistēmas ir saistāmas ar vērienīgām struktūrām, kas spilgti izpaužas pilsētu siluetos.

Aplūkojot augstceltņu sarakstu, kurā ņemts vērā ēku augstums, un kas tādējādi nesniedz precīzu informāciju par nekustamā īpašuma atrašanos pilsētā vai ārpus tās, redzams, ka puse sarakstā ietvertu celtnu pēdējās desmitgades laikā ir uzbūvētas Āzijā: Malaizijā, Honkongā, Ķīnā, Taivānā, Ziemeļkorejā un Dienvidkorejā, Japānā, Singapūrā un Indonēzijā. Tāpat augstceltņu attīstība dažādā kultūras un ekonomiskajā vidē ir:

- Eiropas un Ziemeļamerikas pilsētās – augstceltne kā nozīmīgs simbols vai nepārdomātas attīstības elements;
- Āzijā kā simbols un/vai reāla nepieciešamība.



4. att. Parīzes siluets skatā no *Defans* rajona
Fig. 4. The silhouette of Paris viewed from the district of Defans

Augstceltņu veidošanās procesi Eiropā

Funkcionālas nepieciešamības pēc augstceltnēm Eiropā nav, taču ir vēlme pilsētās radīt simbolus. Daudzās Eiropas pilsētās maksimālais apbūves augstums ir noteikts, pamatojoties uz sarkanajām līnijām dažādu klašu ielām. Tā tas ir bijis Berlīnē, Minhenē, arī Rīgā. Mūsdienās apbūves skaita regulēšanas aktualitāte saistāma gan ar pilsētas vizuāli telpisko organizēšanu, gan apdzīvotības blīvuma palielināšanos, kas ietekmē pilsētas transporta struktūru, pakalpojumu piedāvājumu un rekreācijas funkciju nodrošināšanu. Vairākās Eiropas pilsētās darbojas stingri noteikumi attiecībā uz nosacījumiem apbūves augstumam.

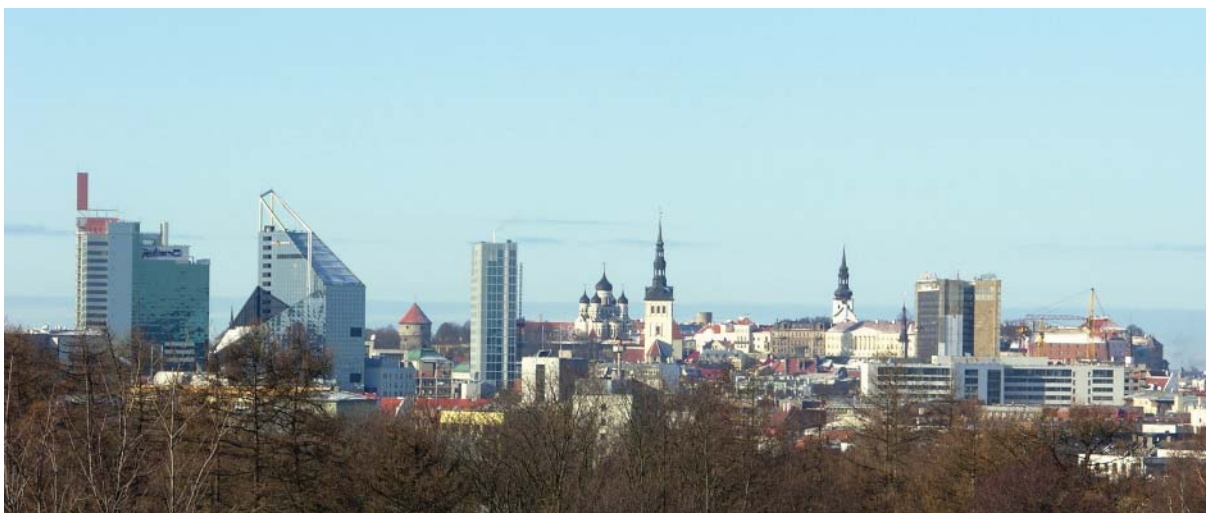
Parīzes centrā ēku augstuma limits ir noteikts 27–31 m. Parīzes telpiskie akcenti ir izvietoti plašā teritorijā, pārējā apbūvē saglabājot pilsētā esošo apbūves stāvu skaitu. Baznīcu un katedrāļu torniem, kā arī Eifeļa tornim piemīt vadošā loma pilsētas siluetā. 20. gs. vidū svarīgs kļuva jautājums par jaunu pilsētas vertikālu nepieciešamību Parīzē. Tā 20. gs. piecdesmitajos gados pēc 10 gadus ilgām debatēm apstiprināja *Maine-Montparnasse* augstbūves projektu pilsētas centrālajā daļā. Tajā pašā laikā tika strādāts pie *Defans* rajona projektēšanas, kas atrodas 6 km attālumā no Luvras. Attālums no centra pozitīvi ietekmēja augstceltņu kompozīcijas veidošanu šajā vietā, kas sekmēja iekļaušanos Parīzes ainavā. Līdz 1969. gadam šeit bija noteikts apbūves augstuma limits līdz 100 m, bet jau vēlāk ēkas cēla dubultā augstumā [6]. Šobrīd aktīvi tiek strādāts pie renovācijas programmām. Ir paredzēts izbūvēt iepretim



5. att. Aleksandra laukuma apbūves vīzija Berlīnē [5]
Fig. 5. A vision for construction on Alexanderplatz in Berlin [5]

esošajai arkai 300 m augstu torni, kas simbolizēs centra nozīmi. Projekta prioritāte ir sabiedriskā transporta attīstība, vienlaicīgi palielinot izmantojamo platību. Projekta mērķis ir izveidot patīkamu dzīves vidi, kas telpiski ierakstītos pilsētas ainavā, radot ilgtspējīgu vidi. Tādēļ tiek uzsvērts tas, ka plānotajam tornim jākļūst par paraugu citiem ne tikai pilsētas dizaina veidošanā, bet arī ekoloģiskajos jautājumos.

Vīnē līdz 20. gs. astoņdesmito gadu beigām bija raksturīga pilsētas silueta viengabalainība, saskaņā ar 1893. gadā noteikto apbūves augstuma limitu – maksimālais apbūves augstums drīkstēja būt 26 m līmenī. Lai celtu augstāku apjomu, bija nepieciešama īpaša atļauja, taču pēc Padomju Savienības sabrukuma Austrumeiropas pilsētas kļuva par līdzvērtīgām konkurentēm, tādēļ Vīne savu augšupeju centās panākt uz augstceltņu rēķina [8]. Īsā laika periodā daudzviet Vīnē tika realizēti nepārdomāti augstceltņu projekti. Tā, piemēram, *Wienerberger City* komplekss nebija plānots kā plaša mēroga attīstības rajons, taču neskatoties uz to, ka šeit nebija nodrošināta ne transporta, ne publiskā infrastruktūra, rajonā tika izvietoti 1100 dzīvokļi un 5500 darba vietas. Jau neilgi pēc projekta pabeigšana atskanēja protesti, kas pieprasīja no Vīnes pašvaldības infrastruktūras labiekārtojumu, kas tika attīstīts par sabiedrības līdzekļiem, nevis uz investoru rēķina, kuri bija guvuši pamatīgu peļņu, atrodot izmantojumu līdz šim bezvērtīgajam nekustamajam īpašumam [8].



6. att. Tallinas siluets

Fig. 6. Skyline of Tallinn

Šobrīd Potsdamas laukuma apbūve Berlīnē praktiski ir pabeigta, bet pilsēta vēl joprojām cīnās ar problēmām – pilsētai ir vairāki līdzīgas nozīmes centri, bet Berlīnes plānotāji cer, ka galveno lomu iegūs Potsdamas laukums. Berlīnes telpisko struktūru veido pilsētas austrumu – rietumu ass, kuras esošos augstceltņu rajonus Zoo apkaimē un Potsdamas laukumā ir plānots papildināt ar Aleksandra laukuma apbūvi, kurā līdz 2013. gadam ap esošo televīzijas torni (368 m) un 20. gs. 80-tajos gados būvēto viesnīcas augstceltni (125 m) paredzēts izvietot vēl vairākas ēkas, kuru augstums varētu būt līdz 105 m [5]. Tā kā Berlīnē ir ļoti daudz brīvo biroju platību, investori ir rezervēti, jo Berlīne ir Vācijas galvenais politiskais centrs, bet ekonomiskās aktivitātes galvenokārt risinās valsts rietumos – Frankfurtē, Minhenē u.c.

Postsociālisma pilsētās situācija augstceltņu attīstībā vērojama pamatproblēma, kas saistīta ar situāciju, kurā augstceltnes parādās ārpus pilsētas. Amerikāņu pilsētplānotājs *Alain Bertrand* to ir nosaucis par „pilsētām bez zemes tirgus”, jo augstceltnes tomēr ir ekonomisks projekts, kur zemes vērtībai ir jāatbilst apdzīvojamai platībai. Tajā pašā laikā pastāv vēl citi svarīgi jautājumi, tādi kā demogrāfiskā stagnācija, ekonomiskā atpalicība un vispārēja attīstības redzējuma trūkums [1]. Visas trīs Baltijas valstu galvaspilsētas – Tallina, Viļņa un Rīga var paust pieredzi augstceltņu attīstības jautājumos.

Pretēji *Eliel Saarinen* 1913. gadā izstrādātajam Tallinas ģenerālplānam, kas paredzēja pilsētu izveidot kā policentrisku pilsētu ar sešu stāvu apbūvi, pēc Igaunijas

neatkarības atgūšanas Tallinas pilsēta mēģina pilsētas centru iezīmēt radot augstceltņu vidi teritorijā, kur padomju režīma laikā tika uzceltas divas daudzstāvu viesnīcas. Starptautiskajā arhitektu sabiedrībā Tallinas pilsētas plānotājiem tiek aizrādīts saskanīga redzējuma trūkums un viņu nespēja kontrolēt nekustamo īpašumu attīstītāju patvaļu. Tikai 2004. gadā Tallinas domē tika uzsākts darbs pie augstceltņu izvietojanas pilsētā koncepcijas, kurā tiek noteikti rajoni, kur šīs ēkas drīkstētu parādīties, kā arī definēts to maksimālais augstums – Sv. Olafa baznīcas torņa smaile (124 m).

Lietuvas galvaspilsētā Viļņā Neris upes labajā krastā iepretim vecpilsētai, kura ir iekļauta UNESCO Pasaules mantojuma sarakstā, kopš 20. gs. sešdesmitajiem gadiem ir plānota pilsētas centra paplašināšana, veidojot vertikāli akcentētas apbūves kompleksu. Jaunā Viļņas centra plānošana tika atsākta 20. gs. deviņdesmitajos gados. Šobrīd centra galveno telpisko kompozīciju veido 120 m augstais darījumu centrs, 90 m augstais apartamentu nams un 77 m augstā Viļņas domes ēka. Pilsētplānotāji Viļņas piemēru atzīmē, kā veiksmīgu publiskās-privātās partnerības piemēru.

Rīgas teritorijas plānojums 2006.–2018. gadam paredz vairākas teritorijas Rīgas pilsētā, kurās plānota augstceltņu būvniecība, bet šim plānošanas dokumentam arī veltītā kritika saistīta tieši ar „Apbūves stāvu skaita plānā” noteiktajām paaugstināta stāvu skaita teritorijām. Taču speciālistu vidū viedokļi dalās, neskatoties uz to, ka Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018. gadam definētā telpiskās struktūras attīstība



7. att. Viļņas pilsētas makets, kurš tika izstādīts 05. 2006. CEPIF izstādē Varšavā

Fig. 7. A model of Vilnius presented at the CEPIF fair in Warsaw, May 2006



8. att. Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts. Attēls – projektēšanas birojs „ARHIS”

Fig. 8. A silhouette concept for the left riverbank of the Daugava. A picture – design bureau ARHIS

balstīta uz tās vēsturiskās pamatnes bāzes, kur telpiskās struktūras pamatā ir Vecrīga un Rīgas vēsturiskā centra teritorija, bet veicinot jaunā Rīgas centra attīstību Pārdaugavā un attīstību citās centru apbūves teritorijās, veidojot kompaktus, cilvēkiem ērtus un patīkamus daudzfunkcionālus dzīvojamos rajonus jeb apkaimes. Veidojot šādu struktūru, plāns paredz klasisku silueta hierarhiju, kur arhitektoniskās telpas svarīgākos kompozīcijas mezglu punktus vienmēr akcentē un pilsētas struktūru izceļ vertikāles. Holandes augstceltņu padomes direktors *Jan Klerk* atzīmē, ka „jaunajā gadu tūkstošā celtā augstceltne Ķīpsalā liecina par Rīgu kā modernu pilsētu”. Turpretī kritiķi norāda, ka Rīga nekad nerasniegs tādu iedzīvotāju skaitu, ka būtu nepieciešams izbūvēt tik lielas platības.

Sabiedrības viedoklis par augstceltņu attīstību pilsētvidē

Vēsturiskajās pilsētās ir jāņem vērā augstceltņu savstarpējā ietekme ar jau esošajiem vertikālajiem akcentiem, it īpaši tajās skatu perspektīvās, kurās uztverama ir šo objektu savstarpējā iedarbība. Daudzus arhitektūras pieminekļus raksturo iespaids uz apkārtējo pilsētas telpu, tieši pateicoties to brīvās aplūkošanas iespējai. Pasaules pilsētās ir zināmi daudzi gadījumi, kad šī ietekme ir zaudēta, uzbūvējot arhitektūras pieminekļu tuvumā daudzstāvu ēkas. Tādēļ ir ļoti svarīgi veidot pārdomātu arhitektoniskā kompleksa sintēzi, lai konkretizētu arhitektūras telpisko saturu un

kāpinātu tā emocionālo potenciālu, domājot par vides lietotāju [4].

2009. gada martā Baltijas jūras reģiona pilsētās tika veikta aptauja par augstceltņu ietekmi uz pilsētu. Aptaujājot respondentus 14 pilsētās, tika noskaidrots, ka 12 no tām ir satopamas augstceltnes, taču augstceltņu definīcija katrā no tām atšķiras atkarībā no pilsētas mēroga un apbūves konteksta, taču visbiežāk būve kā vertikāls akcents pilsētā tiek definēta, ja tā ir vismaz 50 m augsta. Parasti tajās ir dzīvokļi, biroji vai jauktas funkcijas.

Kā viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc Baltijas jūras reģiona pilsētas nevēlas attīstīt augstceltnes savā teritorijā, tiek minēts ekonomiskais faktors. Ikvienu augstākas būves izveidošana pilsētā prasa vairāk finansējuma nekā cita veida pilsētas apbūve. Otrs iemesls ir esošā pilsētas silueta saglabāšana. Pilsētās, kurās augstceltņu veidošanās tiek paredzēta, tas tiek regulēts ar pilsētplānošanas instrumentiem – attīstības plānu, pilsētas dizaina analizēm un tml. Praktiski visos gadījumos tiek ņemts vērā sabiedrības un profesionāļu viedoklis. Mazāk analizēti tiek finansiālie aspekti, kas nav tik izšķiroši augstceltņu novietnes pilsētā noteikšanai.

Praktiski visos gadījumos norit diskusijas ar augstceltņu projektu attīstītājiem un iedzīvotājiem. Visbiežākās problēmas diskusijā ar attīstītājiem ir augstceltnes vietas noteikšana pilsētā, dizains (izmērs, mērogs, forma, materiāli u.c.), attiecības pilsētas kontekstā, transporta sistēma un autostāvvietas, sabiedriskā transporta sistēma, publiskā telpa, inženierinfrastruktūras

nepieciešamība, kā arī augstceltnes ienākšana pilsētā un tās ilgtspējīga attīstība pilsētas kontekstā, kas sevī ietver gan fizisko, sociālo, ekonomisko un vides ietekmi, iedarbību uz mikroklimatu, noēnošanu, vizuālais tēls naktī, transporta kustība (skatīt 9. attēlu).

Nav vienotas tendences Baltijas jūras reģiona pilsētās attiecībā uz iedzīvotāju viedokli par augstceltņu attīstību. To var attiecināt arī uz situāciju Rīgas pilsētā. M. Liepa-Zemeša ir veikusi Rīgas iedzīvotāju aptauju, kurā tika noskaidrots sabiedrības viedoklis par augstceltņu attīstību nākotnē Rīgas pilsētā. No apjautātajiem cilvēkiem viena daļa atbildēja ar pārliecinošu atbalstu, turpretī otra daļa bija kategoriski pret

– attiecīgi 3/4 un 1/4 aptaujāto. Taču vienota tendence ir praktiski visās pilsētās – ir vispārējs atbalsts augstceltņu attīstībai pilsētā kopumā, taču konflikts rodas starp vietējiem iedzīvotājiem, attīstītāju un pilsētas pārvaldi, jo piemīt tā saucamais NIMBY (*Not In My Backyard* – angļ. val. – „tikai ne manā pagalmā”) sindroms.

Tiek uzsvērts, ka tuvākās apkārtnes konteksts un vietējās sabiedrības viedoklis ir vissvarīgākais. Ja tajā nav nozīmīgu celtnu un nav labi zināmas identitātes, tad augstceltne var būt kā orientieris jeb fokusa punkts, uz kuru varētu bāzēt vietējo identitāti. Ir nepieciešama skaidra pilsētas attīstības koncepcija: ko tā vēlas panākt, attīstot augstceltnes, un kādi ir tie apstākļi,

iedzīvotājs / attīstītājs resident / developer	
<i>fiziskā telpa</i> <i>physical space</i>	<i>sociālā telpa</i> <i>social space</i>
* zonējuma un vietas noteikšana pilsētvidē; * determination of zoning and location in the urban environment;	* gaismas un ēnas ceļš un ietekme; * paths and impacts of light and shade;
* parki, skvēri, mazās arhitektūras formas; * parks, public gardens, small architectural forms;	* izglītības iestāžu nodrošinājums un slodze; * available educational establishments and their capacity;
* publiskās iekštelpas, publiska pieeja skatiem no augstceltnes; * public interior spaces, publicly accessible points of view from the high-rise;	* reliģijas, kultūras iestāžu, kultūrvēsturisku objektu tēls un atpazīstamība; * image of religious, cultural and historical objects and their recognisability;
* sabiedriskais transports, autostāvvietas, piekļuve; * public transport, parking spaces, access;	* ietekme uz esošajām sociālām struktūrām; * impact on the existing social structures;
* transporta un iedzīvotāju slodze uz vidi; * impact of transport and inhabitants on the environment;	* psiholoģiskā slodze, skats no malas! * psychological load, as seen from the side!
* inženierkomunikāciju slodze; * load on engineering communications;	* sabiedrības ekonomiskais līdzsvars; * economic balance of the society;
<i>ilgtspējīga attīstība</i> <i>sustainable development</i>	

9. att. Sabiedrības un augstceltņu attīstītāju diskusija

Fig. 9. Discussion between the public and high-rise developers

kas nav vēlami. Ir jāņem vērā, ka augstceltņu izveide nav veids, kā palielināt pilsētā apbūves blīvumu. Nozīmīgs apstāklis ir tirgus piesātinājums. Ja nav pieprasījuma, tad augstceltņu būvniecība nav pamatota.

Ir jābūt precīziem pilsētplānošanas dokumentiem, kas regulē augstceltņu izvietojanas vietas, to augstumu, apbūves intensitāti, jo ambīcijām ir nepieciešams stingrs ietvars.

Ja netiek plānots tālāk par pašu ēku, tad pilsēta var saskarties ar milzīgām problēmām. Tā piemēram, augstceltņu parādīšanās ir nepieļaujama vecpilsētas ainavā. Tāpat jautājumi par satiksmes sastrēgumiem, autostāvvietām u.c. Tikai ar stingru plānošanu var panākt ilgtermiņa un izturīgumu, bet vislielāko uzmanību pievēršot tam, kas notiks zemes līmenī.

THE DEVELOPMENT OF HIGH-RISE BUILDINGS IN URBAN ENVIRONMENT

M. Liepa-Zemeša, S. Treija

Keywords: Documents of spatial planning, history of architecture, urban silhouette, public involvement, height of buildings, high-rise

Architecture creates the artistic image of the built-up area and it has a profound effect on human perception. People get the first emotional impression of the city when approaching it and seeing its skyline that is the most characteristic and easily perceivable spatial form and that can be taken in when the artificially created spatial form is projected on the natural scenery or the sky. The spatial image of the silhouette is determined by the proportion of the existing built-up area in regard to separate high-rises or their groups that are perceived in their vertical composition. Since time immemorial the silhouette composition in urban construction has been created forming a contrast between the existing built-up area and vertical accents. The evolution of the society and economic changes create dynamics in the spatial development of the city. Each stage of urban development has characteristic structures of spatial volume forming the overall urban composition of the city. Whenever the city develops, its silhouette takes shape and this process is generated by several generations. The insertion of high-rises into the existing urban fabric raises many problems and unclear issues, such as landscape, historical heritage, transport, context in the site, etc. High-rises considerably transform the skyline. A tower in the city is like a raised hand, therefore it is very important what message it conveys.

The theory of urban construction does not provide a clearly defined approach to high-rise development in the cityscape; the appearance of tall buildings may present a problem in future as well as be a solution of a problem. There are also conflicting views in the society – some regard high-rises as a necessity in the contemporary building practice, others treat them as unnecessary distortion of the city silhouette and intensity of the urban environment. The same refers to the opinion on high-rise development in the city of Riga. If architects and urban planners allow such an urban development with accentuated high-rise areas that are created respecting the existing spatial structure of the city, while being concerned about the future impact of these edifices on the city due to insufficient traffic infrastructure and demographic decline, then the inhabitants of Riga can be strictly divided into supporters and sceptics of high-rises.

Historical development of high-rises

Since time immemorial there have always been buildings that stand out among others in the cityscape. In former days churches, castles or engineering structures were the vertical accents in the urban fabric. A modern city boasts a new type of towers – high-rises, although edifices of great public importance have

dominated a silhouette of a city in all periods, symbolising the most influential power of the time. Until the beginning of the industrial revolution, these were cult buildings. In Ancient Egypt, where civilisation existed already in 3000 B.C., these were temples (up to 50 m high) and obelisks (up to 37 m high) that stood out among the existing buildings which, as a rule, were usually two-storey high. In Mesopotamia, palaces of rulers and ziggurats, including the well-known Tower of Babel (90 m) formed silhouettes of the cities. In Ancient Greece (8000–4000 B.C.), in Athens, the city with a rugged relief, the Acropolis with its moderately high buildings created an expressive composition rising above the rest of the city. In Ancient Rome the city silhouette was made up of mausoleums, temples, triumphal arches, statues and globe-shaped cupolas, sports structures and aqueducts. The most important dominating elements in the cities representing the secular power of the period, reflected the coherence between the character of the built-up area, street network, city centre and periphery. After the collapse of the Roman Empire in the 5th century, in the Middle Ages fortified structures, which could be seen from a large distance and served not only for their basic purpose but also symbolised power, became important in the city silhouette alongside with the cult buildings. As the city was enclosed by walls, the buildings in it were rising in height. Cathedrals, town halls, palaces, castles and fortresses overlooked the rest of the houses becoming the main elements in the spatial composition of the city. During the Renaissance period when science flourished, town-planning projects were drawn up for improvement of the urban structure so that all parts of the city would be interconnected, distinguishing the city centre with the quarters adjoining the main squares where the most important buildings – town halls, cathedrals, which formed the city silhouette, were usually located. Thus, the dome of Les Invalides (1679, arch. L. Bruant) appeared in Paris, the Marble Church (1740, arch. Nicolai Eigtved) was built in Copenhagen and St Paul's Cathedral – in London (1675–1710, arch. C. Wren). During the Baroque period instead of new developments the existing tall buildings underwent reconstruction in many cities in order to be exposed and integrated into the new urban structure (St Peter's Cathedral in Rome (1506 - 1626, arch.

D. Bramante, Raphael, Michelangelo [3]. At this time the spatial composition of St Petersburg also took shape (arch. D. Trezzini). Later, in the 19th century, the central axis of *Champs Elysées* (arch. Hausmann) which includes the Triumphal Arch (49,54 m), parks, the square of Ludwig XV, Bourbon Palace etc. was created according to the Master Plan of Paris. Similar urban planning methods were used in other European cities too – Copenhagen, Berlin and Vienna. And new large-scale impressive ensembles were also constructed in Europe.

The industrial boom at the beginning of the 20th century contributed to the appearance of the cities with industrial silhouettes. Smokestacks and large bulky buildings shaped the skyline. At the same time town halls (Stockholm (1923), R. Östberg) and other significant public buildings were built which were adorned with vertical accents (the railway station in Helsinki (E. Saarinen), the Stock Exchange building in Amsterdam). America experienced a rapid growth of construction intensity reflected in the urban silhouette that considerably differed from the traditional skylines of European cities. Prices on land, technological development and competition facilitated construction of modern sky-scrapers in the USA. The history of modern sky-scrapers supposedly began in Chicago in 1884 with the construction of the Home Insurance Office Building designed by William Le Baron Jenney. It was the first commercial building boasting the lift and metal framework with masonry walls. The rush for the height was unstoppable. The ever-increasing height of the buildings required lightweight structures and facilitated use of the steel framework. At the end of the 19th century the situation was favourable for development of original urban structures: flourishing of modern industrial capitalism, funds for real estate financing, organisation of work and sites, technological innovations (steel, lifts and electricity). All these tower structures needed were inhabitants to get used to the spacious streets and new urban scenery. In 1922 the newspaper *Chicago Tribune* announced an international competition for the sketch design of its main office building. After the completion of this project the *Chicago Tribune* competition had an enormous effect on the history of sky-scrapers in Chicago as well as in the entire America and beyond it – in Europe, Latin America and already back then also in Hong Kong and Shanghai [6].

Evolution of the modern high-rise

At present, there are diverse judgements upon the high-rise development in the urban environment. They are either idealised or, on the contrary, viewed as something subhuman and non-aesthetic [9]. Until the middle of the previous century, high-rises were mostly typical of American cities. The history of sky-scrapers belongs to the United States, but now there are a lot of high-rise buildings in the cities that did not have them in the middle of the 20th century. High-rises ceased to be elements of the American culture alone. They have appeared in Asian cities and also in Europe. Today high-rise buildings have become constituent elements of Hong Kong, Shanghai, Singapore and Bangkok; they are integral for the urban structure of Frankfurt, Paris and other European cities. Admittedly, it is an endeavour to break the record that lies at the core of the modern high-rise legend. Nowadays sky-scrapers are inherent in almost every big city of the developed world [6]. Today the construction of the world's tallest buildings is driven by the same forces as centuries ago – technological progress, civic ambitions, real estate market, political games, corporate ego, and the primal desire – to reach the sky [7]. Sky-scrapers are a reflection of economic growths since the height is still indicative of power and fame. It refers not only to North American cities where high-rises have existed for more than 100 years, but also to Asian and European cities that are forming their skyline silhouettes. The quantity of sky-scrapers, their height and the process of their construction are indicators of business development. The history of sky-scrapers demonstrates geographical development of capital movement on a world-wide scale [6].

Today there are two reasons for high-rise development: high-rise development is an economic project, the location is chosen in the territory with a high cost of land and limited land resources, and high-rise development is a new symbol of the city, marking a new period in the urban development and in the era of globalization, thus contributing to the positive image of the city (Figure 3).

The high-rise development in the urban environment could be initiated only by its creators – society, urban planners, and politicians. The above mentioned table shows the driving

forces of high-rises development, which could be power-symbolising objects, such as churches, town halls or headquarters of major business companies. Today a tall building is often used as a means of creating an image of a modern city or metropolis. Economic justification, which is based on the development potential of the planned urban territory, is the maximum possible use of the available area or territory. Following the principle of sustainable development, tall buildings are constructed in order to create a model of a compact city, considering the lack of developable territories and demographic problems experienced by many cities, requiring larger areas for the growing number of inhabitants. Economic growth in the cities increases the need for engineering communications. Frequently, such systems require construction of gigantic structures which shape the silhouettes of the cities. Studying the list of high-rises assembled by their height, which thus fails to provide precise information about their location either in or outside the city, it becomes apparent that half of the high-rises included on the list have been built in Asia over the last decade: in Malaysia, Hong Kong, China, Taiwan, North and South Korea, Japan, Singapore and Indonesia. Consequently, high-rise development in different cultural and economic environments can be characterised as:

- a high-rise as an important symbol or unwanted element in the European cities;
- a high-rise as a symbol and a real necessity in North America and Asia.

Processes of high-rise development in Europe

There is no functional necessity for high-rises in Europe, rather a desire to create landmarks in the cities. In many European cities the maximum building height is determined on the basis of street lines of different types of streets. So it has been in Berlin, Munich, and also in Riga. Today regulation of the number of floors of the buildings is a topical issue in Europe. It is related to the visually spatial organisation of the city as well as to the increase of population density that affects the city transport structure, supply of services and provision of recreational functions. In several European cities there are strict requirements for the height of the buildings.

In the centre of Paris the buildings must not exceed the height of 27–31 meters. The spatial accents of Paris are distributed over a large territory, while sticking to the definite number of floors existing in the city. The towers of churches and cathedrals, as well as the Eiffel Tower prevail in the city silhouette. In the mid-20th century, a question was raised about the necessity of new vertical accents in Paris. Thus, in the 1950s after a decade of debates, the project was approved for the Maine-Montparnasse high-rise development in the central part of the city. At the same time the project for the district of Defans located 6 km from the Louvre was being elaborated. The distance from the centre had a positive effect on the composition of high-rises making the site fit well into the urban scenery of Paris. Until 1969 the height of buildings in this area was restricted to 100 meters, but some years later the constructed high-rises double exceeded this limit [6]. Today the renovation programmes aimed at a new quality of life are actively promoted, as the existing high-rises are deteriorating. It is intended to build a 300-meter high tower symbolising the significance of the centre opposite the existing arch. However, the priority of the project is development of a public transport system, simultaneously increasing the useful area. The aim of this project is to establish a pleasant living space that would fit spatially into the urban scenery, creating a sustainable environment. Therefore, it is emphasised that the planned tower should become an example not only in terms of the urban design, but also in terms of ecological issues.

Until the late 1980s Vienna had a characteristic homogeneity of the city silhouette due to the height limit for the buildings determined back in 1893, i.e. that the maximum height of a building must not exceed 26 meters. A special permission was required for increasing the height above this level. Yet after the collapse of the USSR, the Eastern European cities became full-fledged rivals, and Vienna was trying to climb upwards by means of tall buildings [8]. High-rises were built in many areas of Vienna. Thus, for example, the Wienerberger City complex was not planned as a large-scale development, yet 1,100 apartments and 5,500 work places were built in the district despite the fact that there was neither transport nor public infrastructure. Soon after settling down the inhabitants started

protesting loudly and requiring from the Vienna municipality construction of the necessary infrastructure, and it had to be done with public funds but not at the expense of investors who had acquired immense profit from finding a utilisation for this previously worthless property [8].

Today construction on Potsdamer Platz in Berlin is almost completed, but the city still has unresolved problems – there are several centres of similar importance, but the urban planners in Berlin hope that Potsdamer Platz will become the principal of them. The city's east-west axis forms the spatial structure of Berlin, and it is planned to supplement the existing high-rise districts near the Zoo and in Potsdamer Platz with the construction on Alexanderplatz where by 2013 it is planned to erect several new buildings with their height up to 105 meters around the existing television tower (368 m) and the hotel high-rise (125 m) built in the 1980s [5]. However, there are a lot of vacant office spaces in Berlin, therefore investors are circumspect since Berlin is the main political centre of Germany, but economic activities mostly take place in the west of the country – in Frankfurt, Munich etc.

In the post-socialist cities high-rise development presents a basic problem that is related to the situation when tall buildings are constructed outside the city. Alain Bertraud, a World Bank representative, has referred to them as “the cities without land market” because high-rises are still an economical project where the land value must correspond to the dwelling area. At the same time there are other important issues like demographic stagnation, economic backwardness and lack of an overall development vision [1]. All three capitals of the Baltic States – Tallinn, Vilnius and Riga can share their experience on the questions pertaining to high-rise development.

Contrary to the Master Plan of Tallinn developed by Eliel Saarinen in 1913, which implied construction of a polycentric city with six-floor buildings, after restoration of Estonia's independence the city of Tallinn has been trying to accentuate the city centre creating a high-rise area in the territory where two multi-storey hotels were built during the Soviet period. Yet the high-rise development in Tallinn is much criticised. The town planners of Tallinn are reproached of lacking a coherent vision and

of their inability to control the arbitrariness of real estate developers. Only in 2004 the Tallinn City Council started elaborating a concept for location of high-rises in the city determining districts where such structures may appear and defining their maximal height – no higher than the steeple of St Olaf's Church (124 m).

In Vilnius, Lithuanian capital, since the 1960s expansion of the city centre has been planned forming the vertically accentuated building complex on the right bank of the Neris River, opposite the old town that has been inscribed on the UNESCO World Heritage List. The planning of the new centre of Vilnius was resumed only in the 1990s. Today the business centre (120 m), the residential building (90 m) and the building of the Vilnius City Council (77 m) form the main spatial composition of the city centre. Urban planners present the example of Vilnius as an instance of successful private-public partnership.

According to the Riga Spatial Plan for 2006–2018 high-rise developments are planned in several territories of the city of Riga, however, the criticism of this planning document has been aimed exactly at the territories for which the provision of the increased number of storeys applies as determined in the *Plan for the Number of Floors of Buildings*. Still the opinions differ among the experts, regardless of the fact that the development of the spatial structure defined in the Riga Spatial Plan for 2006–2018 was based on the historical experience, where Old Riga and the territory of the historic centre of Riga were taken as a foundation for the spatial structure, and facilitating establishment of the new centre of Riga in Pārdaugava and development in other territories of centre construction, compact, comfortable and appealing multifunctional residential districts or areas would appear. Formation of such a structure implies a classical hierarchy of a silhouette where the most important nodes of the composition are always accentuated and the city structure is highlighted by vertical lines. Jan Klerk, director of the Dutch Council on Tall Buildings, notes that “the high-rise built in the new millennium in Kīpsala proves that Riga is a modern city”. Whereas the critics are pointing out that Riga will never reach such a number of population that there will be a need for such large areas.

Public opinion on high-rise development in the urban environment

In the historic cities the interconnection between the high-rises and the already existing vertical accents has to be taken into account, especially considering the sight lines where the interrelation of these objects can be seen. Many architectural monuments are characterised by their impact on the surrounding cityscape exactly due to their freestanding position providing views from all sides. It has to be concluded that there are many cases in the world when this impact is lost constructing multi-story buildings next to them. Therefore it is very important to create a good synthesis of the architectural complex in order to give a concrete expression to the spatial content of the architecture and enhance its emotional potential, thinking about the user of the urban environment [4].

In March 2009 a questionnaire was performed in the cities of the Baltic Sea region on the influence of tall buildings on the urban environment in them. The results of the survey carried out in 14 cities showed that there were high-rises in 12 of these cities, however, a definition of a tall building varied in each of them, depending on the scale of the city and the urban context, yet most often the structure was defined as a vertical accent in the city if it was at least 50 meters high. Usually such buildings contained apartments, offices or mixed functions.

The main reasons why the cities of the Baltic Sea region do not want to have high-rise developments in their territory, are economic considerations that construction of any tall building in the city requires more funding than the rest of the city's districts. Thus, their development is stalled. The second reason is the preservation of the existing urban silhouette. In the cities where high-rise developments are planned, they are regulated with the urban planning documents – development plan, analysis of urban design and so on. Almost in all cases the public and experts' opinions are taken into account. Less popular are financial issues which are not so decisive for determining the location of high-rises in the city. Almost in all cases there are discussions between high-rise developers and inhabitants.

Most often the problems in the discussion with the developers refer to the determination of a place for a high-rise in the city, its design (size, scale, form, material etc.), relations in the urban context, transport system and parking, public transport system, public space, need for engineering infrastructure, as well as appearance of a tall building in the city and its sustainable development in the urban context what implies physical, social, economic and environmental impact, influence on the microclimate, shading, visual image at night, transport flows (see Fig.9).

There is no single tendency in the cities of the Baltic Sea region as regards the public opinion on high-rise development. It refers also to the situation in Riga. The author of the article has performed a questionnaire of Riga's population to find out their attitude to high-rise development in the city of Riga in future. Some of the respondents answered affirmatively, whereas others flatly denied such a prospect - $\frac{3}{4}$ and $\frac{1}{4}$ of the respondents respectively. However, the same tendency was observed practically in all cities – a general support to high-rise development in the city in general, while the conflict arises between local inhabitants, the developer and city administration because the so-called NIMBY (Not In My Backyard) syndrome is at work.

It is emphasised that the context of the surrounding environment and the opinion of local population are most important. If the local environment does not have a well-defined

identity and important buildings, a high-rise could become the landmark or focus point, on which the local identity could be based. There should be a clear concept of city development: what is the purpose of high-rise development, and what conditions are unwanted. It should be taken into account that creation of high-rises is not the way how to increase construction density of the city. Market saturation is a very important aspect. In case there is no demand, there is no sense in building high-rises.

There should be precise urban planning documents in order to determine location of high-rises, their height and construction intensity, since ambitions need a strict framework. If planning does not go beyond the building, the city could face immense problems. For example, the appearance of high-rises in the old town scenery is unacceptable. The issues pertaining to traffic jams, parking places etc. should also be taken into account. Only strict planning could ensure sustainability and durability, paying particular attention to what will happen at the ground level. Because it is the place where the life is. A building will quickly deteriorate without people.

Literatūra References

1. Baltic Towers - Contribution to the City and Community. The Union of Baltic Cities The Commission On Urban Planning seminārs. – Gdansk, 04.2009.
2. Guidelines For Coherent Cities. Starptautiskās pilsētvides attīstības asociācijas INTA 32. starptautiskais kongress. – Rīga, 10.2008.
3. Баранов Н.Н. Силует города. – Ленинград: Стройиздат. Ленинградское Отделение, 1980. – 184 с.
4. Briņķis J., Buka O. Pilsētu un lauku apdzīvoto vietu kompleksu arhitektoniski telpiskā plānošana. – Rīga: RTU, 2006. – 236 lpp.
5. Lüder I., Zvirgzdiņš A. Berlīnes augšuptieces centieni // Latvijas Architektūra. – 2005. – Nr.1 (57).
6. Mierop C. Skyscrapers. – Paris: Institut Francais D'Architecture, 1995. – p. 221.
7. Šaltāns J. Cik augstu un kur // Latvijas Architektūra. – 2005. – Nr.1 (57).
8. Zeiss R. Augstceltņu bums Vīnē // Latvijas Architektūra. – 2006. – Nr.1 (63).

Māra Liepa-Zemeša

Chief Urban Planner – Project Manager, Mgr.arch.
Riga City Council, City Development Department
4 Amatu Str., LV-1004, Riga, Latvia
Phone: +371 29299493
E-mail: mara.liepa@riga.lv

Sandra Treija

Associate Professor, Dr.arch.
Riga Technical University, Faculty of Architecture and Urban Planning
16 Āzenes Str., LV-1048, Riga, Latvia
Phone: +371 29117796
E-mail: sandratreija@yahoo.com

M. Liepa-Zemeša, S. Treija, Augstceltņu attīstība pilsētvidē

Apdzīvotas vietas māksliniecisko veidolu rada arhitektūra, un tai ir liels iedarbības spēks uz cilvēka uztveri. Pirmo emocionālo iespaidu par pilsētu cilvēks gūst tuvojoties tai un uztverot tās siluetu, kas ir visraksturīgākā un visvieglāk uztveramā telpiskā forma Sabiedrības attīstība un ekonomiskās pārmaiņas rada dinamisku pilsētas telpiskajā attīstībā. Katram pilsētas attīstības posmam ir raksturīgas savas telpiskā apjoma struktūras, kas veido pilsētas kopējo pilsēt būvniecisko kompozīciju. Pilsētas siluets veidojas, kamēr vien pilsēta attīstās un to rada vairākas paaudzes. Jau kopš sendienām tiek veidotas celtnes, kas izceļas uz apkārtējās vides fona, ar savu apjomu ietekmējot pilsētvidi un nereti radot simbolisku nozīmi atsevišķām pilsētas teritorijām. Mūsdienās augstceltnes attīstās vai nu kā ekonomisks projekts vai kā jauns simbols pilsētā. Augstceltņu parādīšanās pilsētas struktūrā netiek vērtēta viennozīmīgi. Īpaši Eiropas pilsētu iedzīvotāji un pilsētplānotāji par šo jautājumu pauž diametrāli pretējus viedokļus – citi tos uzskata par nepieciešamu elementu mūsdienu pilsētā, citi par nevajadzīgu pilsētvides kroplotāju, taču tiek uzsvērts jaunās apbūves konteksts tuvākajā apkārtnē, kā arī vietējās sabiedrības viedoklis par tās dzīves vides attīstību. Šobrīd tikai Āzijas pilsētās tas bieži parādās kā reāla nepieciešamība, taču nenoliedzot arī to simbolisko nozīmi reģionā. Eiropas pilsētās augstceltņu veidošanos veicina tās veidotāju vēlme radīt simbolus, tādus kā baznīcas, rātsnami vai nozīmīgu biznesa kompāniju būves. Augstceltņu iezīmēšana pilsētas siluetos, saistāma ar pilsētu tēlu veidošanu. Šodien radot augstceltnes, pilsētas cenšas veidot modernas pilsētas vai metropoles tēlu. Rakstā ir ieskats par sešu dažādu Eiropas pilsētu pieredzi augstceltņu attīstības jomā, uzsvāru liekot īpatnībām, kas saistītas ar pilsētām postsociālisma valstīs, kurās raksturīga problēma ir augstceltņu attīstība piepilsētās kroplējot pilsētas zemes tirgu.

M. Liepa-Zemeša, S. Treija, High-rise Development in Urban Environment

Architecture creates the artistic image of the built-up area and it has a profound effect on human perception. People get the first emotional impression of the city when approaching it and seeing its skyline that is the most characteristic and easily perceivable spatial form and that can be taken in when the artificially created spatial form is projected on the natural scenery or the sky. The spatial image of the silhouette is determined by the proportion of the existing built-up area in regard to separate high-rises or their groups that are perceived in their vertical composition. Since time immemorial there have always been buildings that stand out among others in the cityscape, sometimes endowing separate urban territories with a symbolic meaning. Today high-rises are built either as an economic project or as a new symbol in the city. There is no single opinion about the appearance of high-rises in the urban structure. Particularly the inhabitants and urban planners of European cities have conflicting views – some regard high-rises as a necessity in a modern city, others treat them as unnecessary distortion of the city silhouette, however, the context of the new development in the surrounding environment and the opinion of the local population about the development of its living space are emphasised. Today a high-rise is a real necessity only in the cities of Asia, although it is clearly treated as a symbol as well. In European cities high-rises are most often created as symbols. The article provides an insight into the experience of six European countries in high-rise development, paying particular attention to the problems occurring in the cities of post-socialist countries where high-rise development in suburban areas distorts the land market of the city.

М. Лиена-Земеша, С. Треия, Высотное развития в городской среде

Архитектура создает художественный образ города и имеет огромное влияние на человеческое восприятие. Люди получают первые эмоциональные впечатления от города, когда приближается к нему и и увидев его силуэт, который является наиболее представительным и наиболее легко понятной трехмерной формы общественных и экономических изменений, обусловленных динамикой городского территориально-пространственного развития. Каждый этап городского развития характеризуется своей пространственной структурой. Пространственное изображение силуэта определяется долей существующих застроенных территорий в связи с отдельными высотными или их групп, которые воспринимаются в их вертикальная композиция. С незапамятных времен всегда были здания, которые выделяются среди других, в городской ландшафт, а иногда наделяя отдельные городские территории с символическим значением. Сегодня высотные здания строятся либо как экономический проект или как новый символ города. Жители и градостроителей европейских городов имеют противоположные точки зрения - некоторые считают высоток как необходимость в современном городе, а другие относятся к ним как ненужные искажения силуэта города, Сегодня высотные здания - реальная необходимость только в городах Азии, хотя она явно рассматривается как символ также. В европейских городах высотные здания наиболее часто создаются как символы. Статья дает представление о шести европейских стран в сфере развития многоэтажных зданий, обратив особое внимание на проблемы, возникающие в городах пост-социалистических стран, где высотные здания в пригородных районах искажает земельном рынке города.