

ŪDENSROŽU LAUKUMS



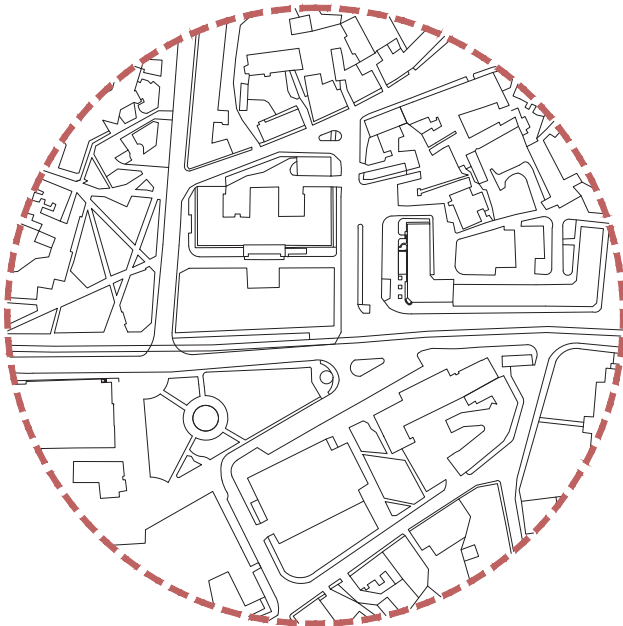
Ārtelpas centru veido laukums ar ūdens tilpni ovālā formā – Ūdensrožu laukums. Līdzīgi Rožu laukumam tas ir saieta, atpūtas un satikšanas vieta. Atšķirībā no Rožu laukuma telpiskās intimitātes un noslēgtības, Ūdensrožu laukums plašs, atvērts, caurskatāms un caurstaigājams. Ja Rožu laukumu rota ir tā bagātīgi rožu stādījumi, Ūdensrožu laukums lepojās ar ūdens tilpni – sēklo bradājamo baseinu ar metāla ūdensrožu skulptūrām. Ūdensrožu laukums ir viena no iespējamām metaforām, taču pilsēta var izvēlēties jebkuru semantisku un attiecīgi tam māksliniecisku papildījumu ūdens spogulim, kas ir vienlaicīgi pilsētas centrālās daļas vides mākslas objekta novietne. Mākslas un ūdens savienojums ir Liepājas raksturīgākā un emocionālākā savienība un visā Latvijā atpazīstamā īpašība. Tādēļ ūdens tilpne, kas ir atsauce uz bijušo strūklaku, šķiet piemērotākais Liepājas centra simbols, ar piedāvāto materialitāti – Liepājai tik tuvā metālā veidotās augu formas radot alūzijas gan ar jūru, gan ar ezeru. Ūdens tilpnes forma atdarina riekstkoka, kas atrodas uz kāpņu ass, vainaga formu.

CENTRA TELPISKAIS KONTEKSTS



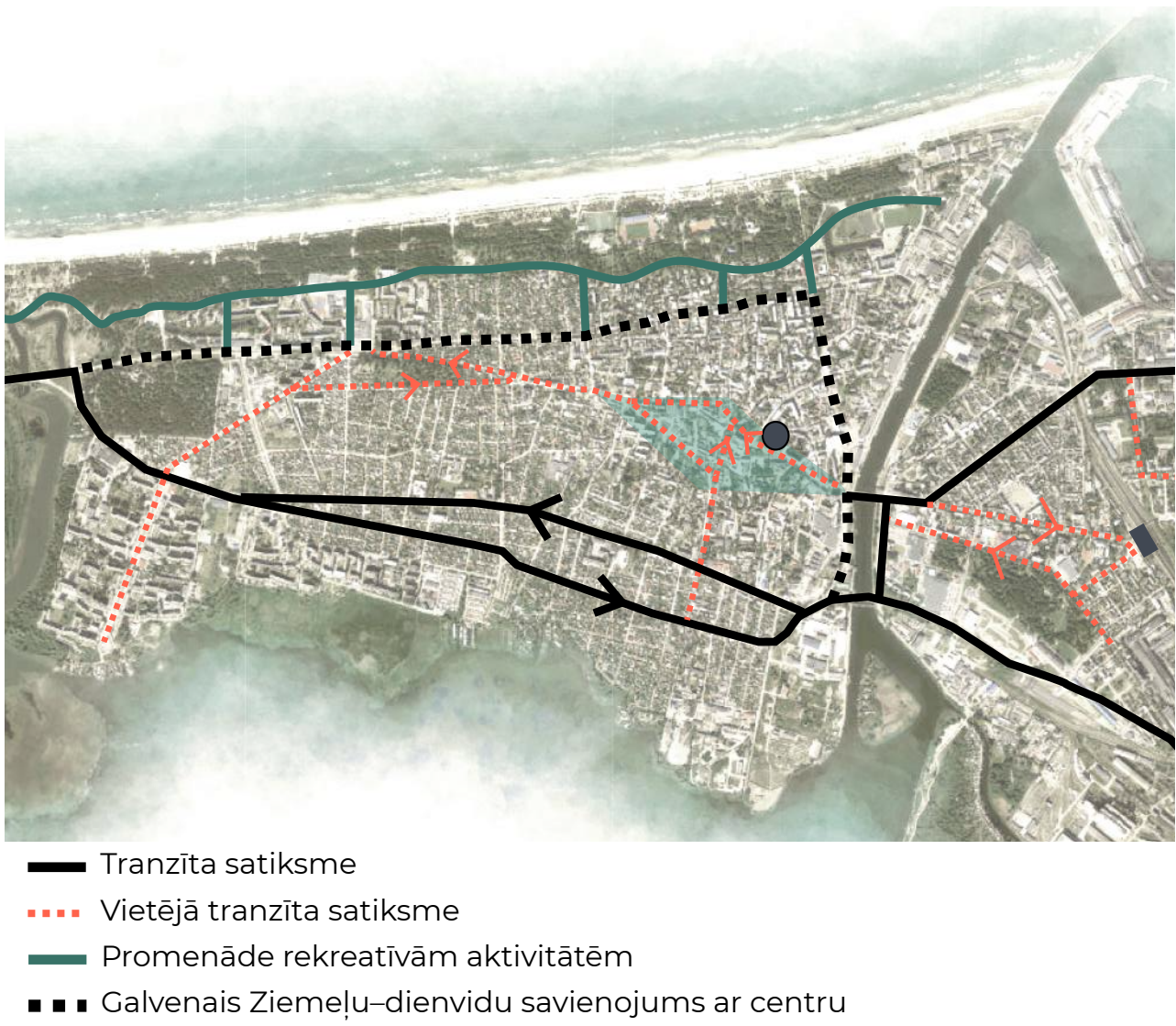
ESOŠIE CENTRA ĀRTELPAS
STRUKTŪRAS ELEMENTI

Liepājas centra ārtelpas struktūru veido 4 elementi: Lielā iela kā centrālā ass un mugurkauls un 3 laukumi pie tās - Rožu laukums, Liepājas Universitātes skvērs un skvērs pie Graudu ielas. Divas ārtelpas – viesnīcas Līvas priekšlaukums un ārtelpa Liepājas Universitātes ziemeļu daļā – ir centra ārtelpas struktūras sastāvdaļas ar sekundāro struktūru veidošanas nozīmi. Katram no šiem ārtelpas struktūras elementiem ir savs raksturs, nozīme un izmantošana, katra ārtelpa tika radīta vai pārveidota dažādos laikos, dažādos stilos, ar atšķirīgiem materiāliem un labiekārtojuma elementiem. Trim ārtelpas struktūru veidojošiem elementiem piemīt skaidri nolasāmas formveides iezīmes: aplis Rožu laukuma, trīsstūris Graudu ielas skvēra un kvadrāts Universitātes skvērā.



IZPĒTES TERITORIJA

MOBILITĀTES KONTEKSTS



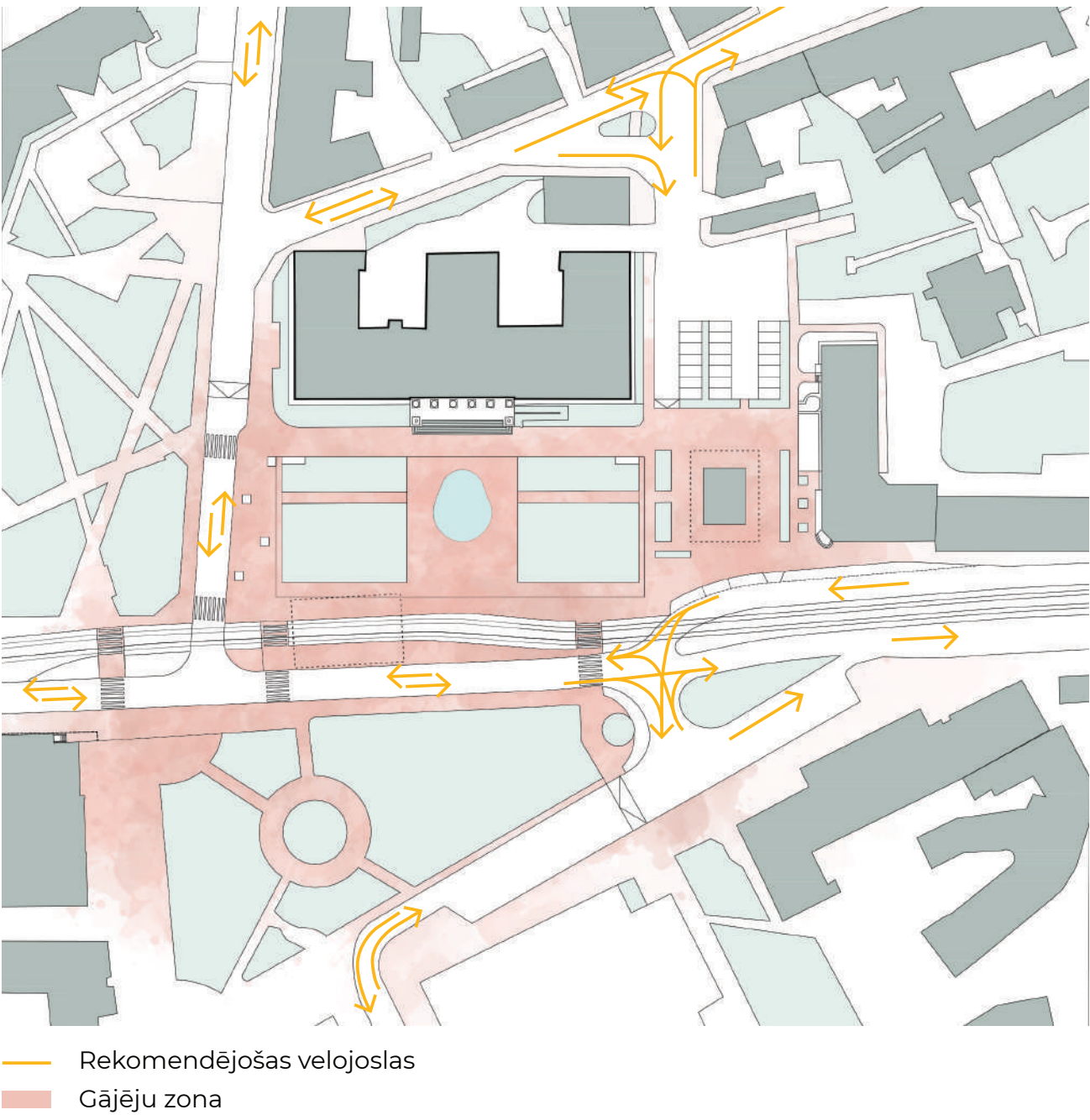
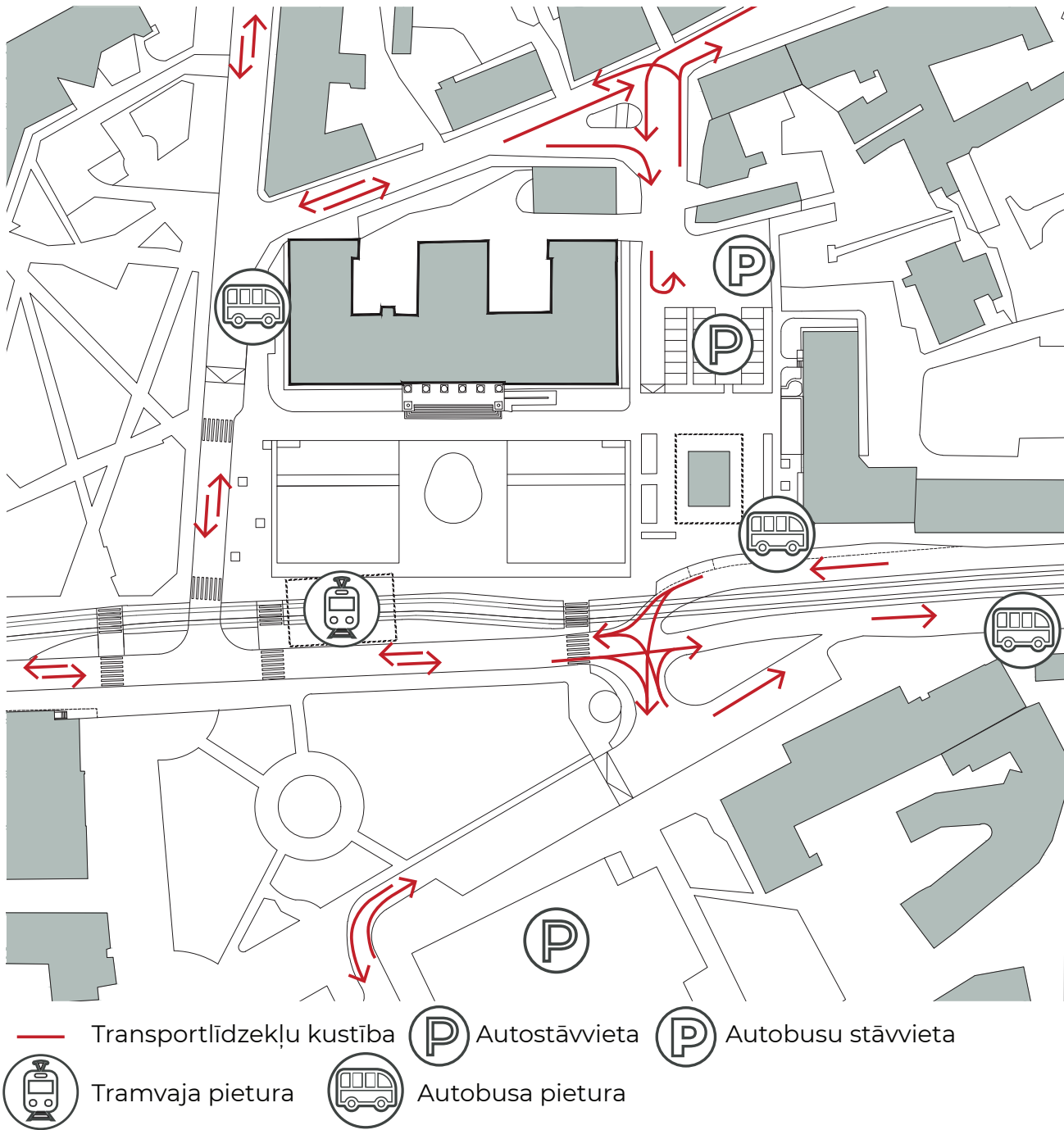
Lai gan Liepāju dēvē par vēju pilsētu, tā ir arī pilsēta, ko no visām pusēm ieskauj ūdens. Liepājas centrs un tajā esošās biroju telpas, vietējie komerciālie uzņēmumi, tostarp tirgus, ir ērti sasniedzami ar tramvaju, autobusu un automašīnu. Riņķveida satiksmes organizācija nodrošina vieglu piekļuvi ar automašīnām, kam sekas ir salīdzinoši intensīvā satiksmē Lielajā, Siena un Kungu ielā. Lielā iela un Graudu iela ir vissvarīgākās transporta, gājēju un arvien pieaugušo velosipēdistu plūsmu vadītājas. Satiksmes traucējumi ir ierobežoti, jo Liepāja ir atjaunojusi tranzīta satiksmes infrastruktūru. Velobraukšanai rekreatīvos nolūkos, pastaigām un skriešanas aktivitātēm var izmantot patikamo promenādi aiz kāpām.

Dažādas iespējas satiksmes intensitātes mazināšanai un drošības paaugstināšanai:

- samazinot atļauto pārvietošanās ātrumu, ieviešot 30 km/h zonu;
- veicinot tranzīta infrastruktūras izmantošanu (Ganību, Zirņu un Ūliha ielā);
- sarežģītāk, bet ilgtermiņā ilgtspējīgāk ir rosināt cilvēkus izmantot velosipēdus ikdienas funkcionālajām vajadzībām. Īpaši svarīgi ir velo ceļa izveide ziemeļu–dienvidu virzienā, jo tas savieno Ziemeļu priekšpilsētu un Ezerkrasta rajonu ar pilsētas centru.
- rast iespēju izveidojot veloielas paralēli tramvaju līnijām K. Valdemāra ielā un daļēji Lielajā ielā. Pārējās ielās ieteicams izmantot rekomendējošo velojoslas apzīmējumu Nr. 956, kas norādīts Ceļu satiksmes noteikumos. Šo risinājumu varētu izmantot dienvidu virzienā daļā Lielās ielas, Cenkonas, Klaipēdas, Ventas un Mirdzas Ķempes ielā, savukārt ziemeļu virzienā – Raiņa, Oskara Kalpaka, Flotes, Krūmu, Rīgas un daļēji Brīvības ielā.



CENTRA TELPAS MOBILITĀTES UN SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS KONCEPCIJA



Liepājas centrā ieteicama satiksmes pielāgošana pilsētas centra daudzveidīgai izmantošanai, izmantojot ātruma mīrināšanas veidus un satiksmes dalībnieku interešu līdzsvarošana. Priekšlikums paredz konsekvēnti izmantot mīrinātās satiksmes principus, piemērojot ātruma samazināšanas dizaina koncepciju. Priekšlikumā tiek piedāvāti šādi risinājumi:

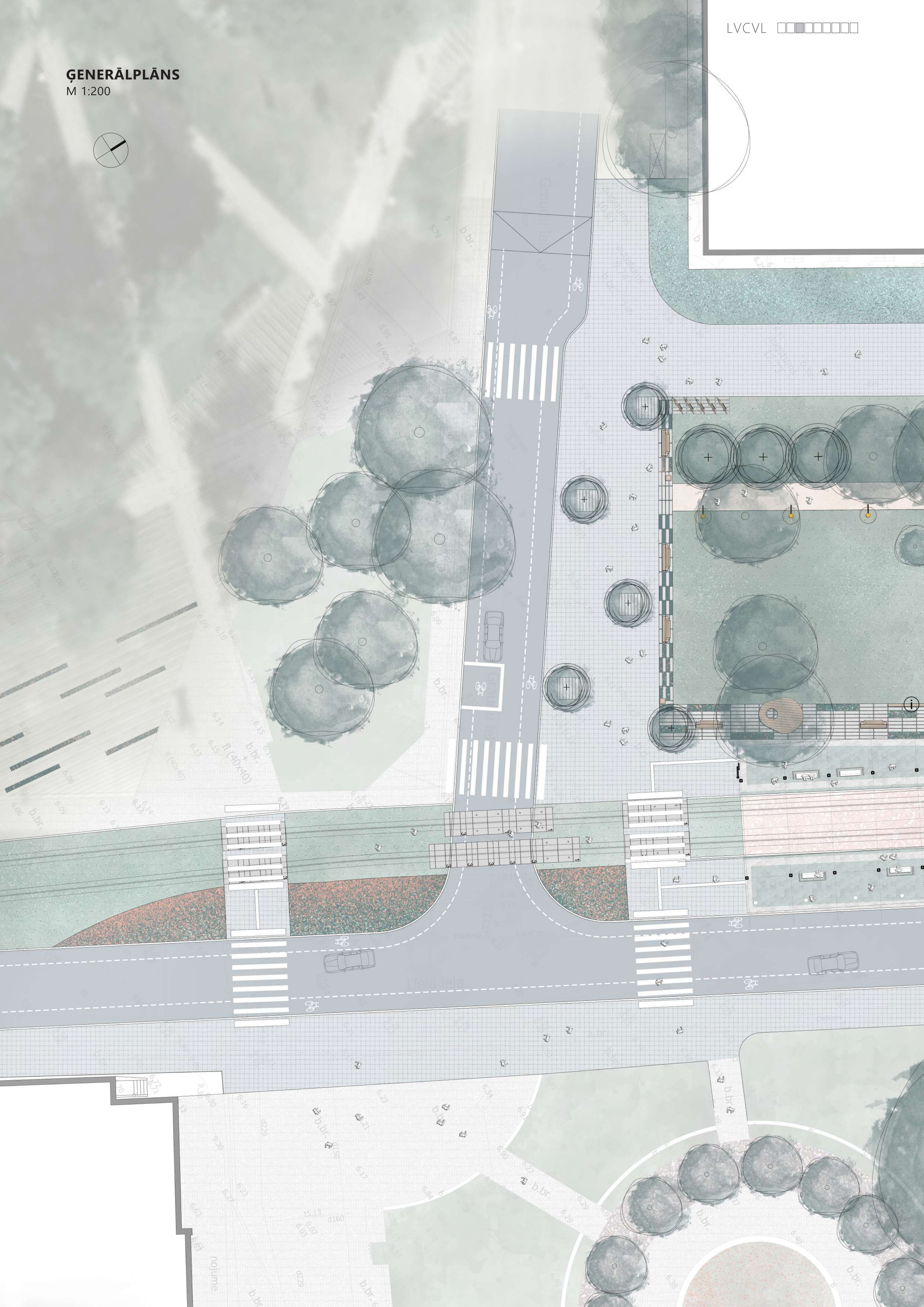
- jauktas satiksmes modelis, apvienojot autosatiksmi, velobraucējus un sabiedrisko transportu, izmantojot Ceļu satiksmes noteikumos norādīto 956. velojoslas apzīmējumu 1,40 m platumā abās ceļa pusēs un papildinot ar atšķirīgu ietves seguma krāsu;
- brauktuves maksimālais platums ir 7 m, ieskaitot velojoslas;
- viena līmeņa ielas profils;
- paaugstināta Lielās ielas brauktuve, sākot no ielas bez nosaukuma universitātes ZA pusē līdz Tirgoņu ielai;
- paaugstināts Graudu ielas brauktuves līmenis līdz universitātes fasādes sākumam;
- samazināti pagrieziena rādiusi krustojumā ar Graudu ielu;
- saglabājot ietves paplašinājumu gar tirdzniecības centru “Kurzeme”

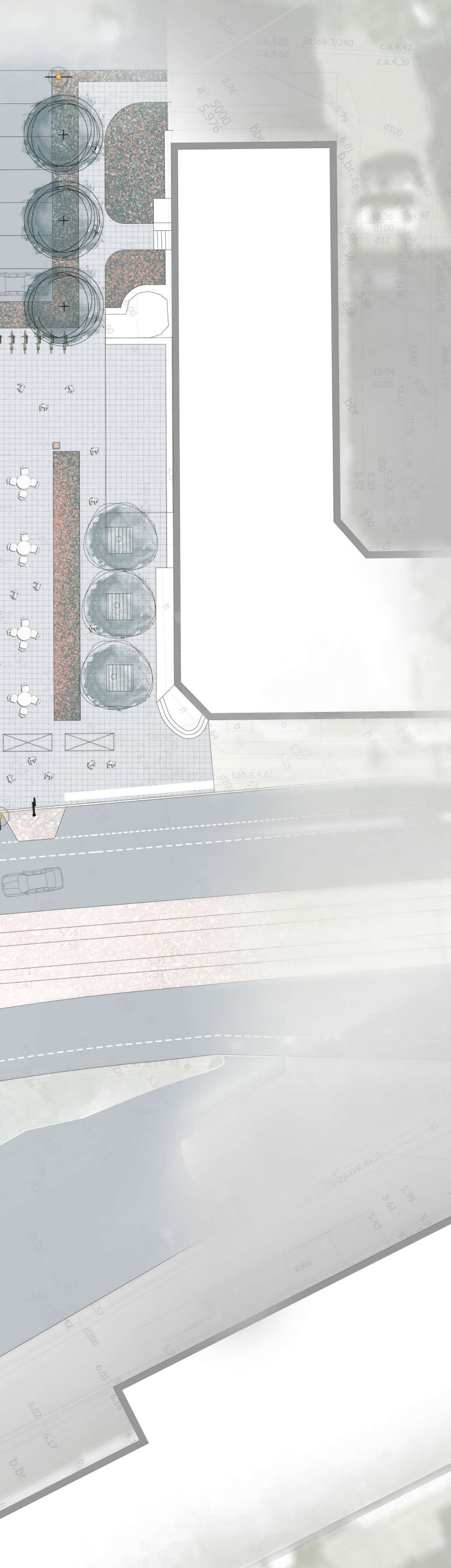
- satiksmes slēgšana ielā B/N Lielās ielas pusē un ietves paaugstināšana līdz laukuma līmenim, lai iekļautu autostāvvietu zonu jaunajā laukumā;
- oficiālo velojoslu pārvietošana un pārveidošana par rekomendējošo velojoslu gar autobusa pieturu;
- 3 jaunas stāvvietas taksometriem;
- samazinot TSP piedāvāto ielas platumu, var izveidot plašu tramvaja platformu, radot iespēju izbūvēt platformas pārseguma konstrukciju;
- pārplānota autostāvvietu zona ielas bez nosaukuma daļā, kas ir ārpus šī konkursa objekta, tādējādi izveidotas 21 autostāvvietas un 5 stāvvietas autobusiem; savukārt konkursa objekta daļā ir izveidota papildu publiskā ārtelpa, ietverot sabiedrisko ēku, tualeti, informācijas punktu, kafejnīcu un/vai citas nepieciešamās izmantošanas.

ĢENERĀLPĻĀNS
M 1:200



LVCVL ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐





APZĪMĒJUMI

	ESOŠĀS ĒKAS
	ESOŠIE SAGLABĀJAMIE KOKI
	ESOŠI APSTĀDĪJUMI / ZĀLIENS
	ESOŠI CIETIE SEGUMI
	PROJEKTĒTS MULTIFUNKCIONĀLS PAVILJONS
	PROJEKTĒTA TRAMVAJA PIETURU NOJUME
	PROJEKTĒTIE KOKI
	PROJEKTĒTI STĀDĪJUMI
	PROJEKTĒTS LIETUS DĀRZS / STĀDĪJUMI
	PROJEKTĒTS ZĀLIENS
	BETONA PLĀKSNES
	BETONA BRUČAKMENS
	BETONA PLĀKŠŅU SEGUMS
	GRANTS SEGUMS
	APAĻBRUČA SEGUMS
	ASFALTA SEGUMS
	TAKTĪLAIS SEGUMS
	ŪDENS BASEINS
	LATERNA 6M AR VIENPUSĒJU GAISMEKLI
	LATERNA 12M AR DIVPUSĒJU GAISMEKLI
	ATPŪTAS SOLS / PLATFORMA
	ATPŪTAS SOLS
	ATKRITUMU URNA
	VELOSIPEĎU STATĪVI
	VIETA SKREJRITEŅU NOVIEĒŠANAI
	KAROGU MASTI
	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PIETURAS CEĻZĪMES VIETA AR ELEKTRONISKU EKRĀNU
	ELEKTRO UZLĀDES STĀVVIETAS
	VELO APKOPES PUNKTS
	ELEKTRO SKŪTERU UZLĀDES STENDS
	INFORMĀCIJAS STENDS

LVCVL □□□□□□□□

REFERENCES

Industriāla stila stikla būves



Apstādījumi



Ūdens baseins - spogulis

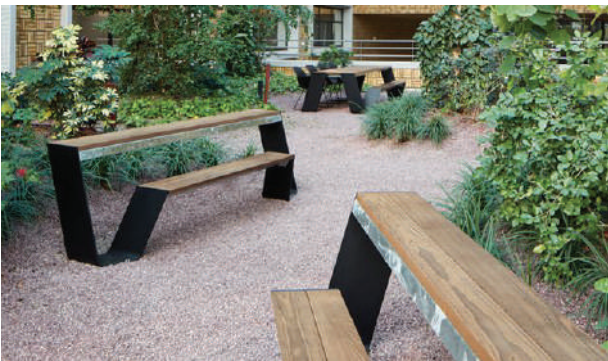


Parka tipa zāliens un ābeļu stādījumi



REFERENCES LABIEKĀRTOJUMA ELEMENTI

Atpūtas sols



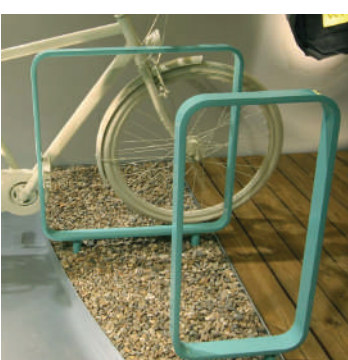
Atkritumu urna



Apgaismojums



Velosipēdu novietne



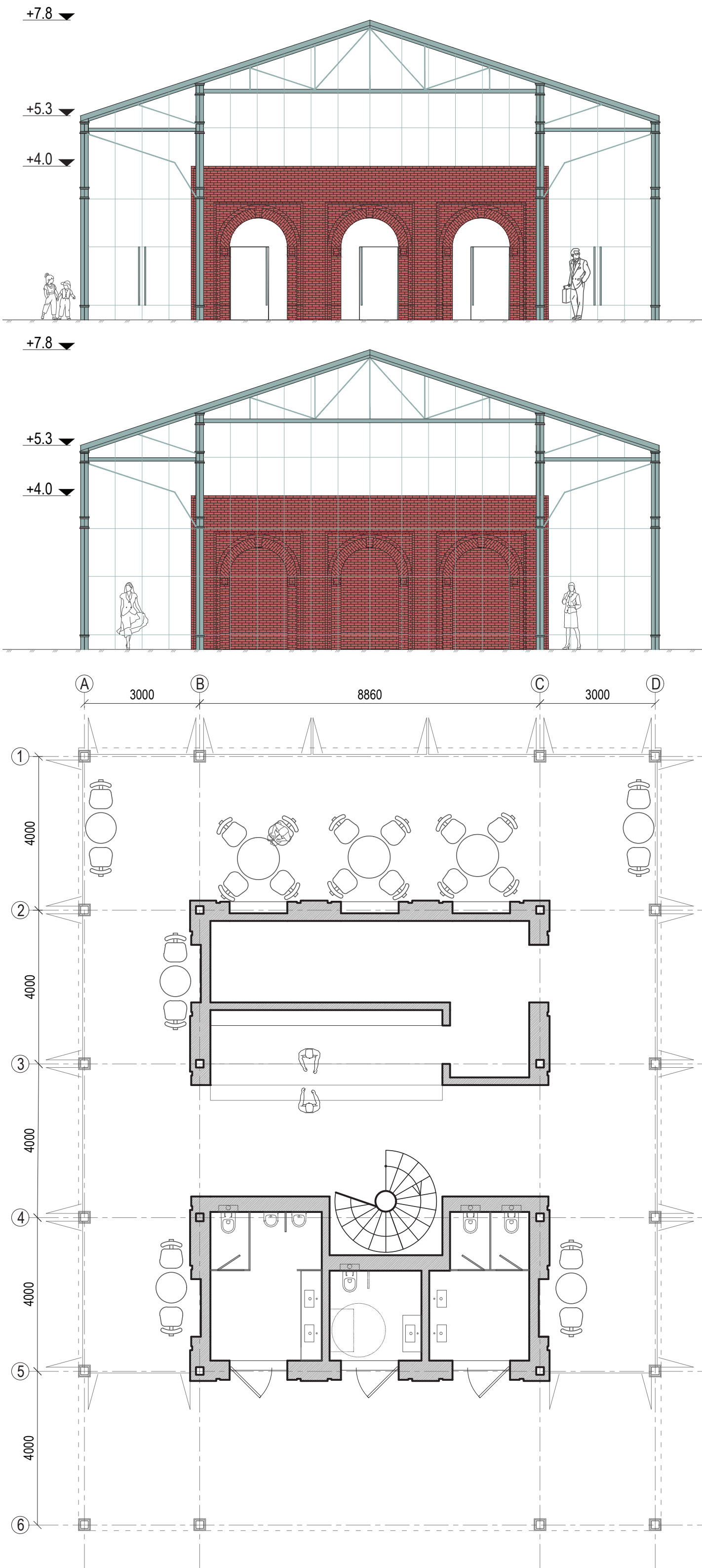
Apgaismojums



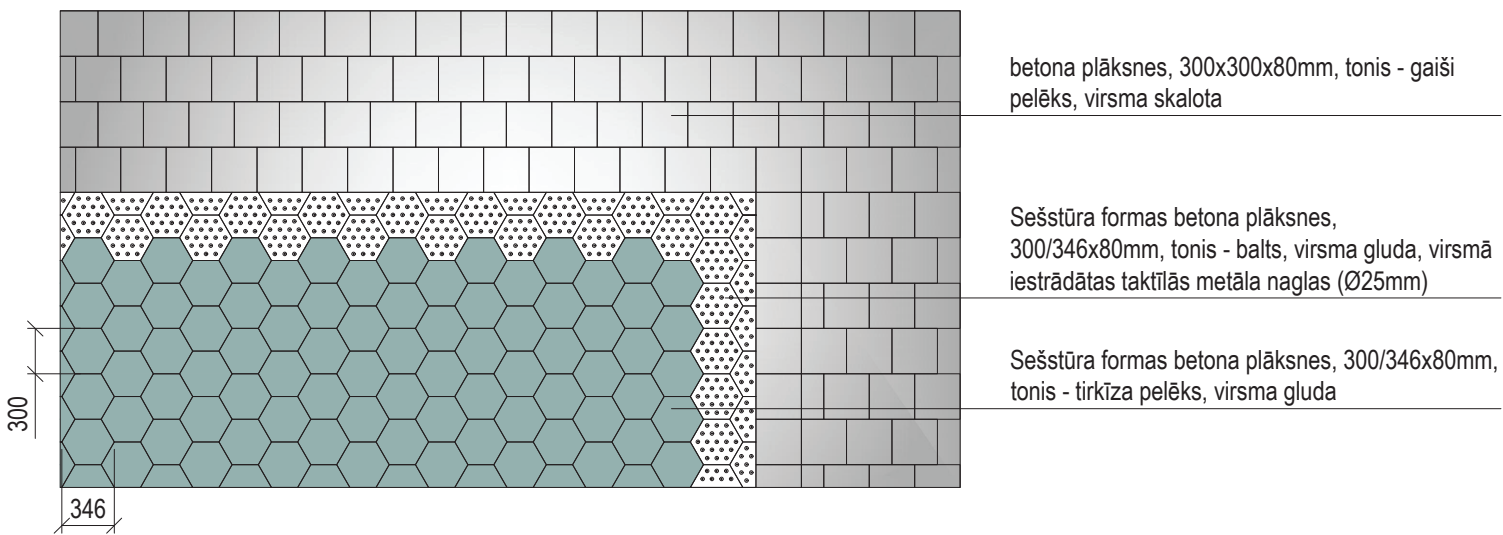
Atpūtas sols - platforma



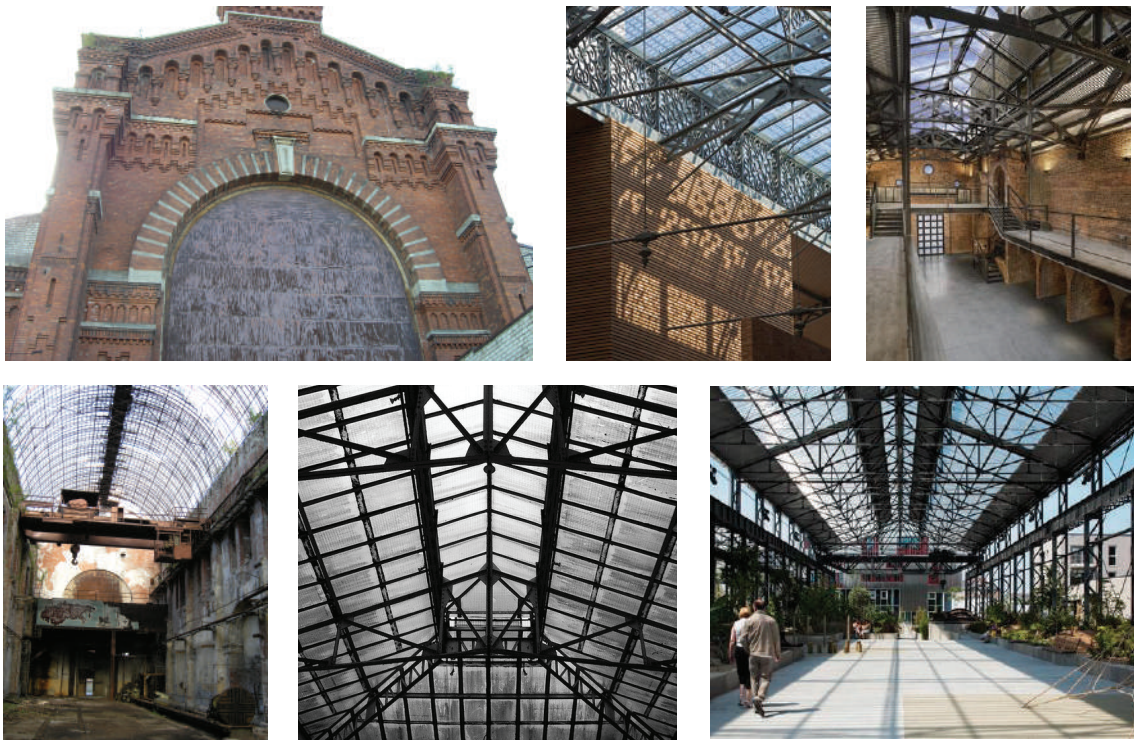
MULTIFUNKCIONĀLS PAVILJONS
M 1:100



RAKSTA FRAGMENTS - TAKTILĀ SEGUMA
IEKLĀŠANAS PRINCIPS ZEM MULTIFUNKCIONĀLĀ PAVILJONA
M 1:50



IEDVESMA

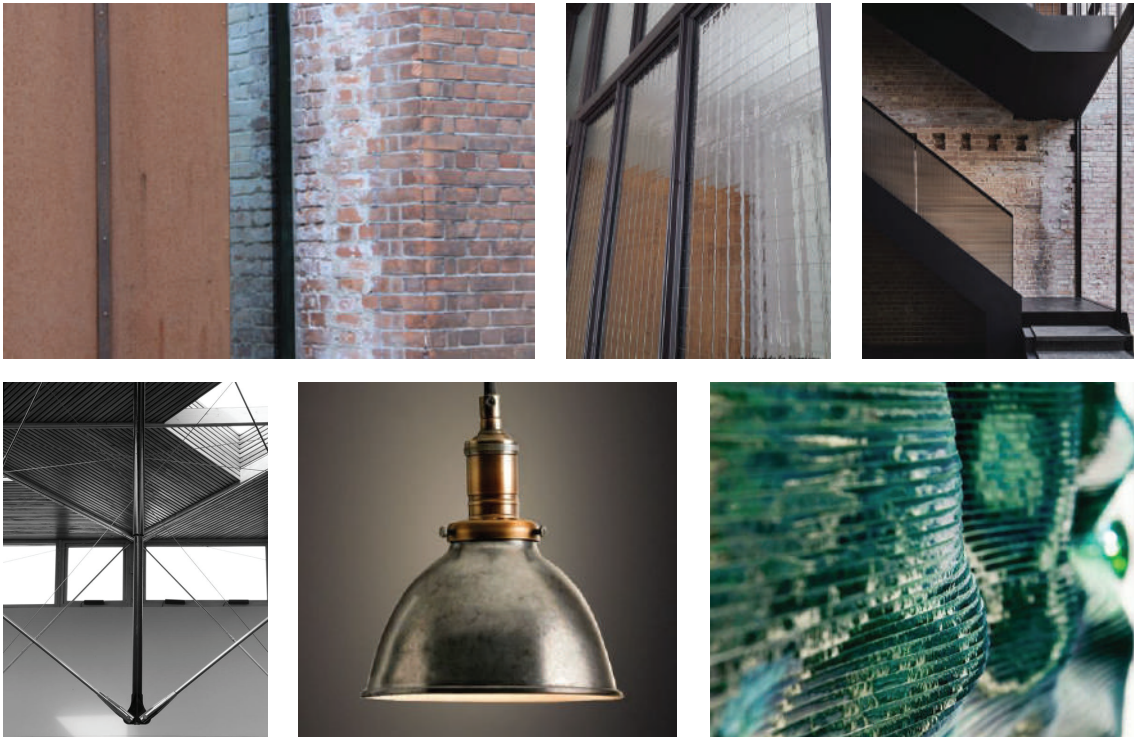


Divās jaunās paviljona tipa ēkas – daudzveidīgi izmantojams Paviljons un tramvaja pieturas nojume risināti industriālā estētikā, iedvesmojoties no Liepājas industriālā mantojuma

Un 20. gs sākumā Eiropā un Latvijā sastopamiem dzelzceļu staciju un pārsegto peronu arhitektūru.

Paviljons un tramvaja pieturas nojume veidotas ar atsauci uz Liepājas industriālā perioda mantojumu. Nesošās struktūras metāla konstrukcijas, Liepājas Karostas ķieģeļa īstā materialitāte un atgādinājums par vienmēr blakus esošo jūru zili–zaļajos stiklojumos ir centieni iemiesot Liepājas esenci arhitektūras veidošanā. Konstrukciju estētika runā gan par Tosmares kuģubūvētavu, gan Liepājā būvētām lidmašīnām.

MATERIĀLI



Betona plāksņu kopijas no stiprināta lieta betona, kopējot esoša bruģa formu, tiek ieklātas Ūdensrožu laukumā, atkārtotot esošo rakstu, un labiekārtojuma joslās, izmantojot tikai gareno plāksni. Visiem betona bruģa viediem, izņemot sešstūri ir viena tonalitāte – gaiši pelēka.

Sešstūra formas lietā betona flīzes tiek ražotas izmērā 300x300x60 cm, atdarinot Tosmares cehu grīdu iesegumus. Tiek ieklātas Paviljonā un zem pieturas nojumes. Krāsu gamma - pelēki tirkīza. Taktilā marķējuma sistēma tiek veidota pēc laukuma, nevis ielas principiem. Tas nozīmē, ka netiek veidotas līnijveida vadulas laukumā telpā. Krustojumi tiek aprīkoti ar 60 cm plato brīdinājuma joslu no baltām 300x600x60 plāksnēm, kurās iestrādātas metāla naglas. Novitāte ir sešstūra plāksnes formas izmantošana brīdinošajā joslā tramvaja pieturā un paviljonā, kas radīs unikālo rakstu, veidoto no baltām un tirkīza flīzēm.

SEGUMI

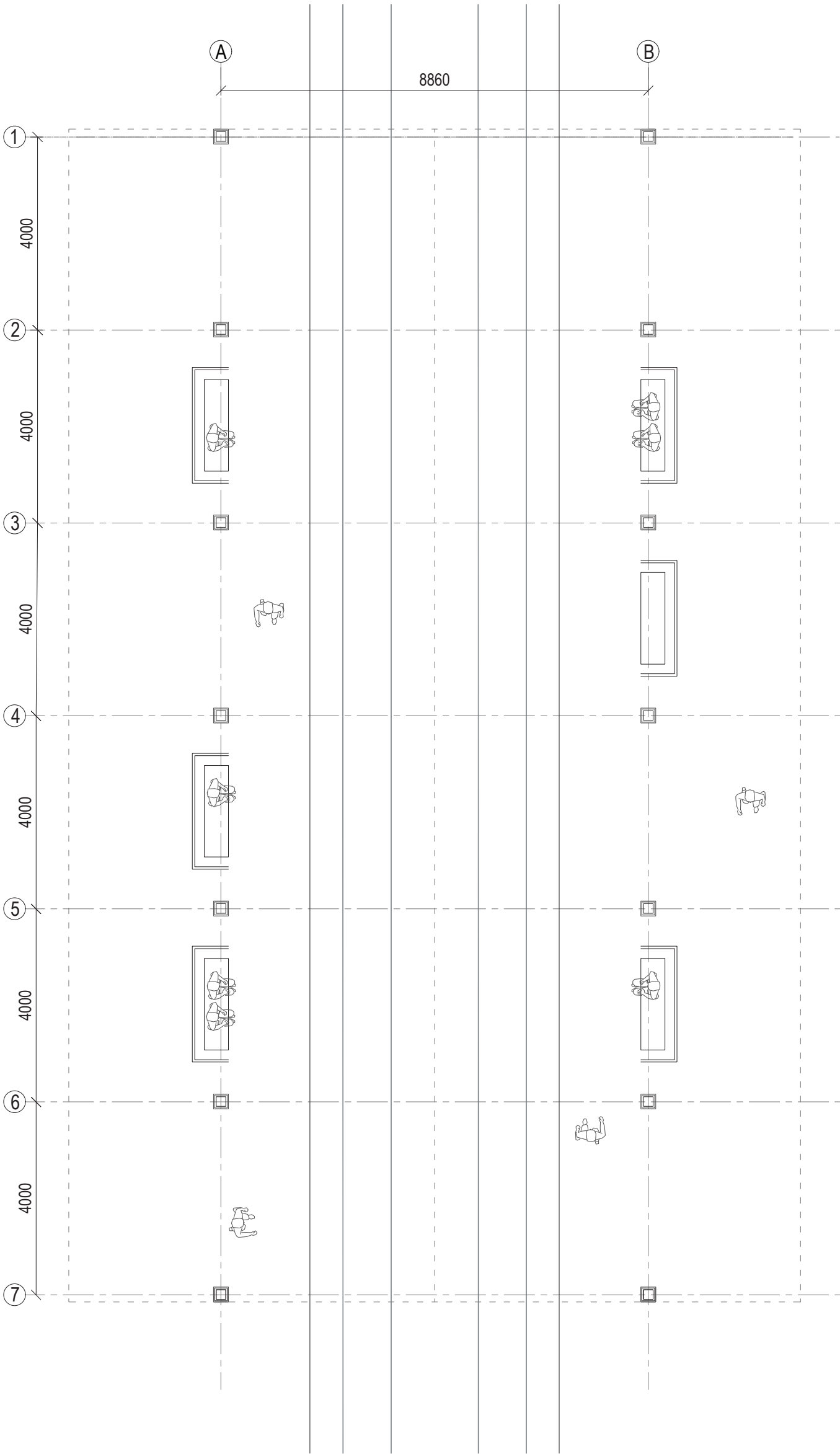


TRAMVAJA PIETURA

M 1:100

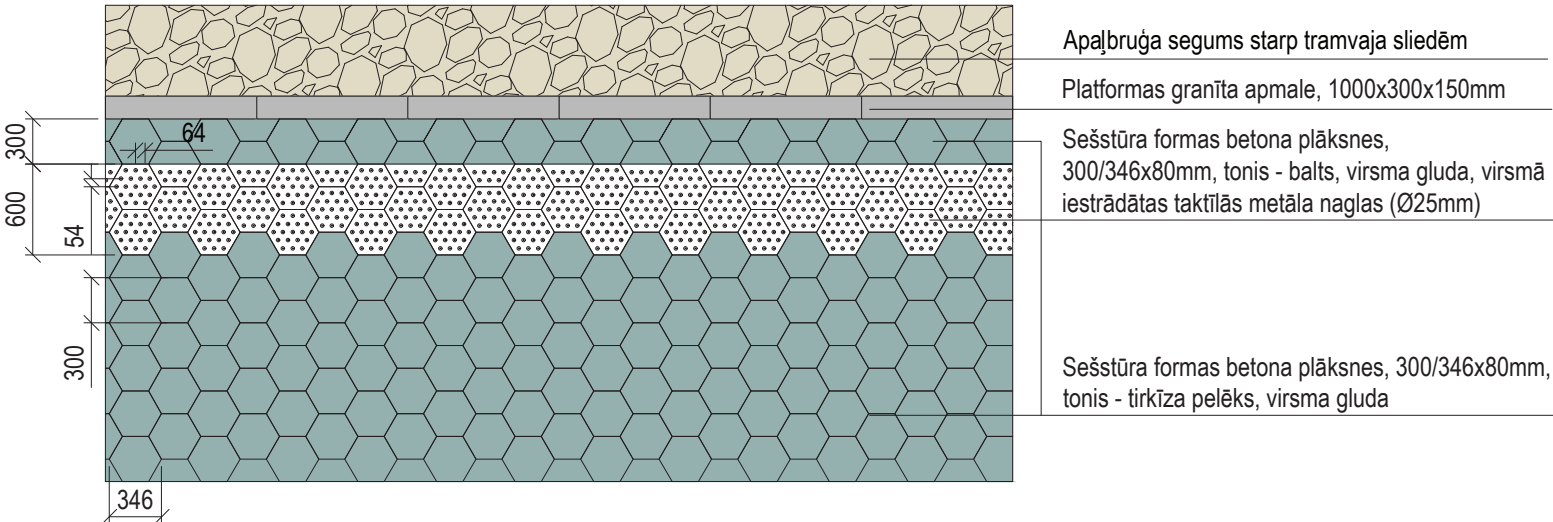
+7.8 ▼

+5.3 ▼



RAKSTA FRAGMENTS - TAKTILĀ SEGUMA IEKLĀŠANAS PRINCIPS TRAMVAJA PIETURĀ

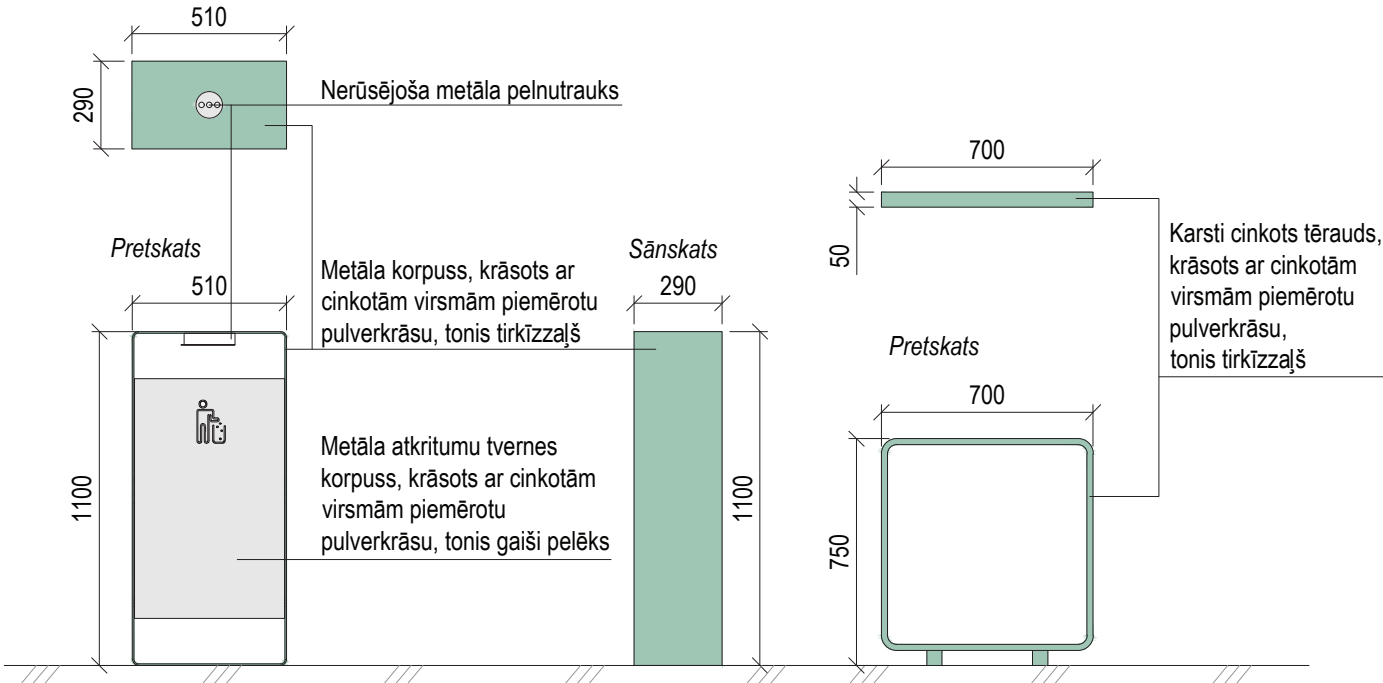
M 1:50



ATKRITUMU URNA

M 1:25

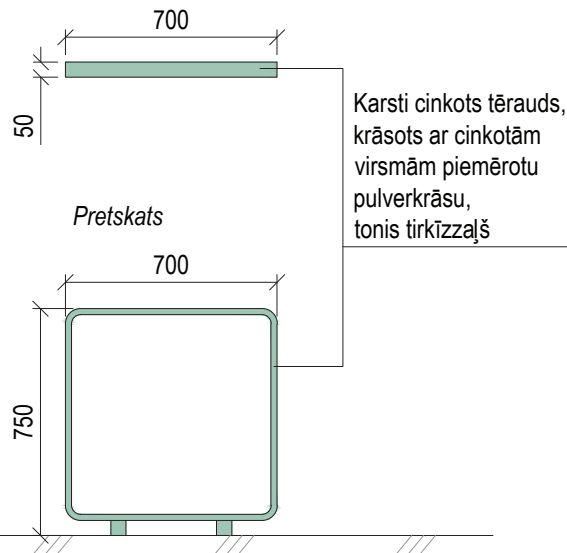
Virsskats



VELOSTATĪVS

M 1:25

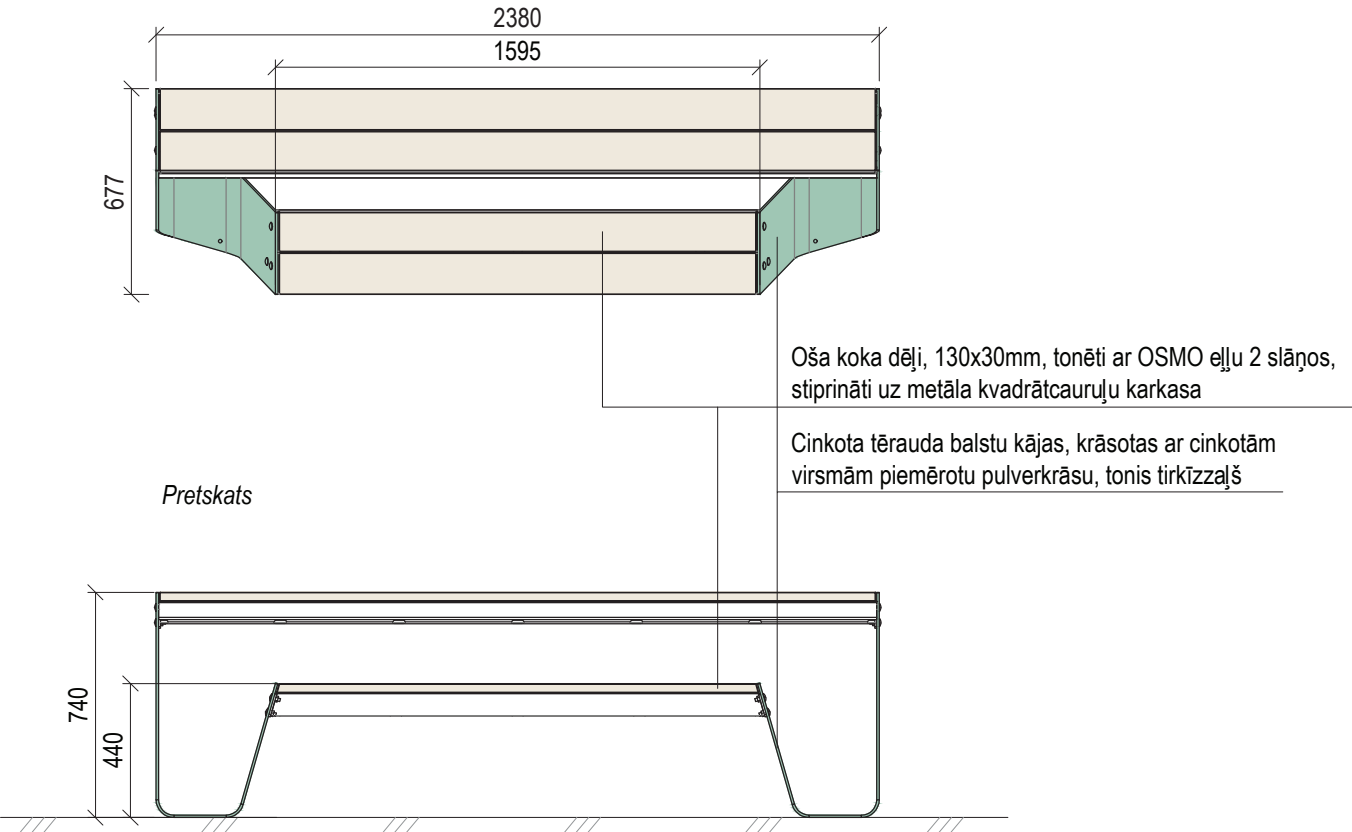
Virsskats



ATPŪTAS SOLS

M 1:25

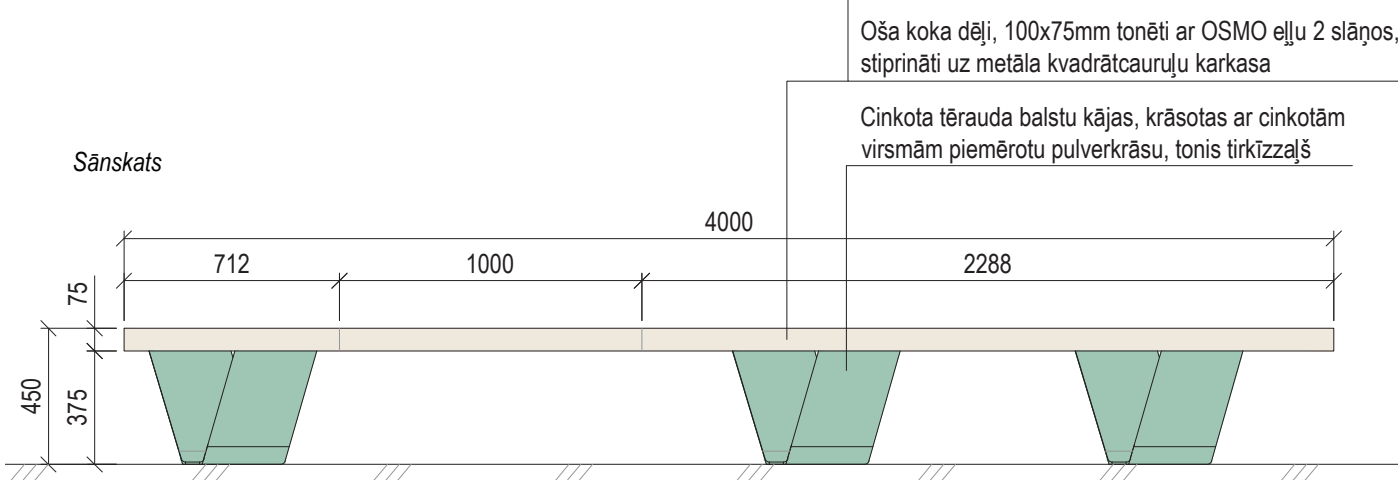
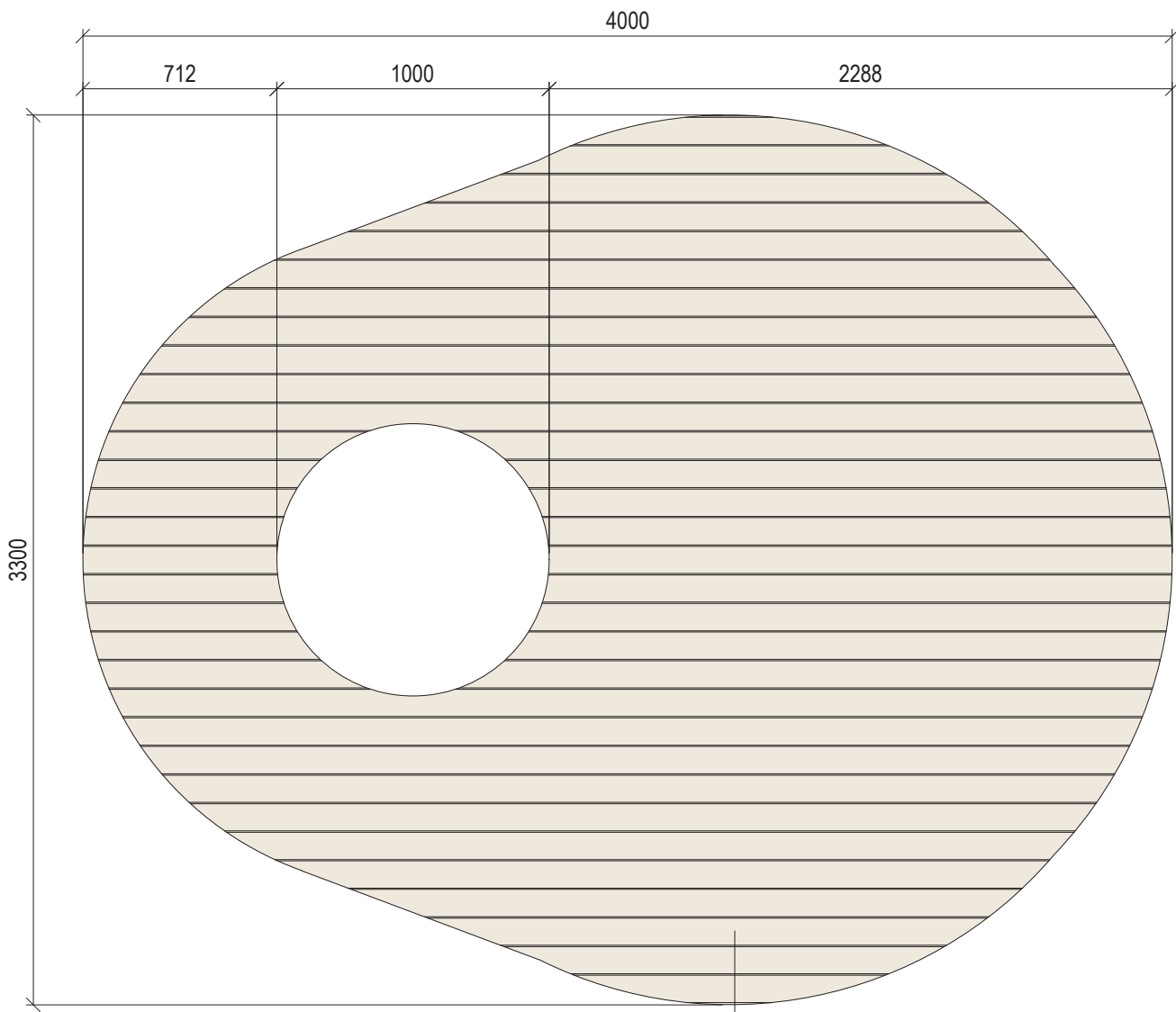
Virsskats



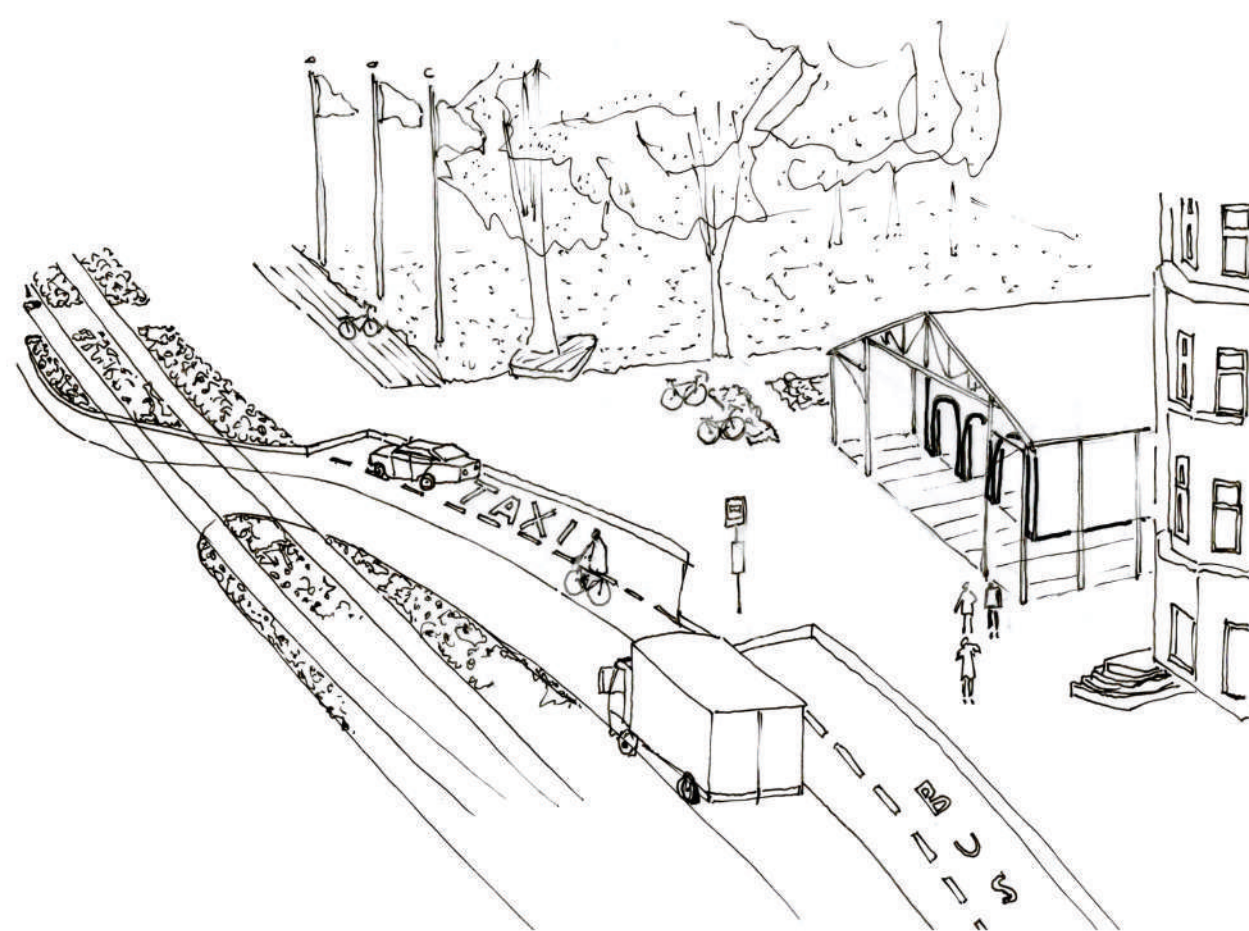
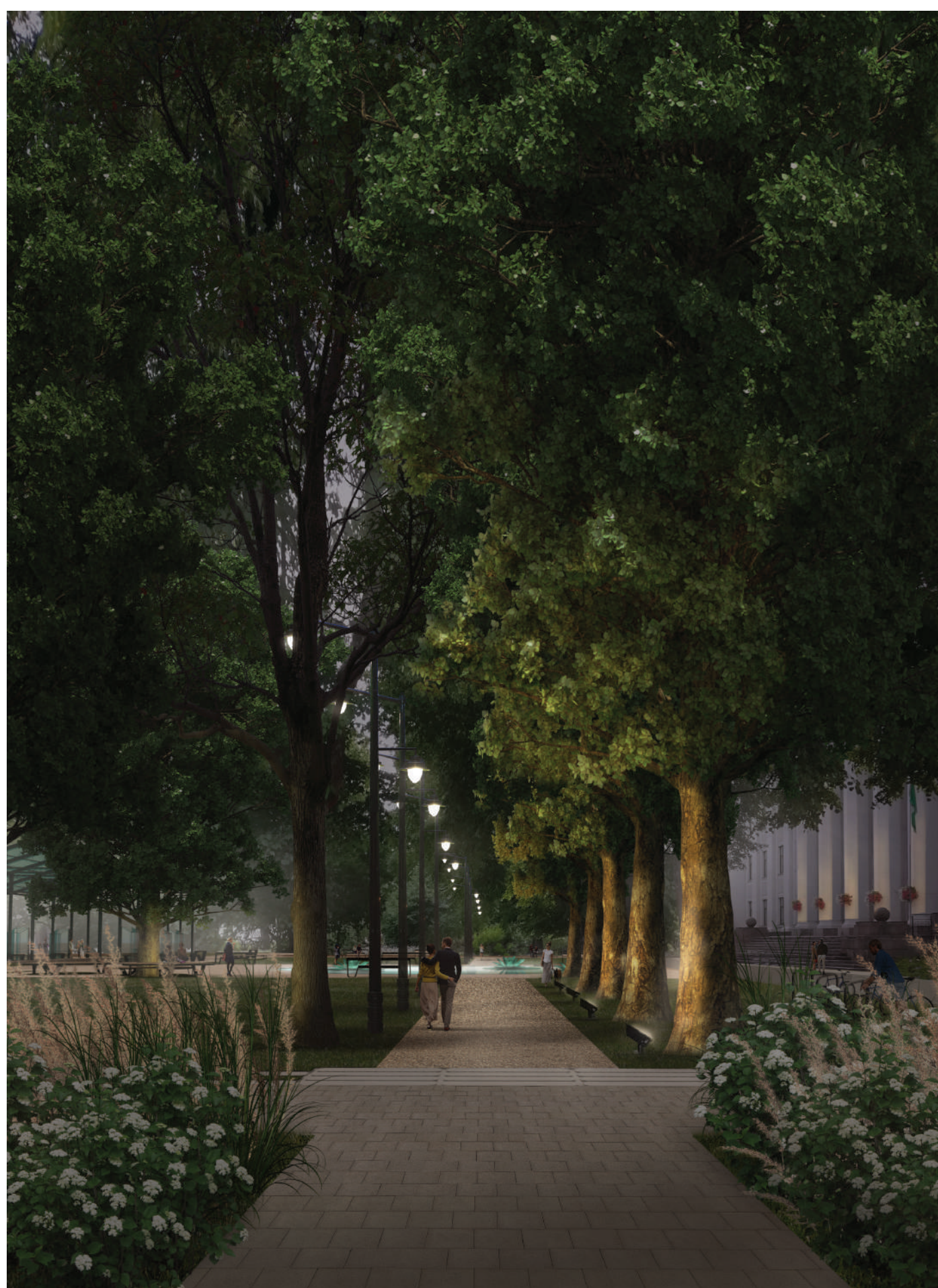
ATPŪTAS SOLS - PLATFORMA

M 1:25

Virsskats



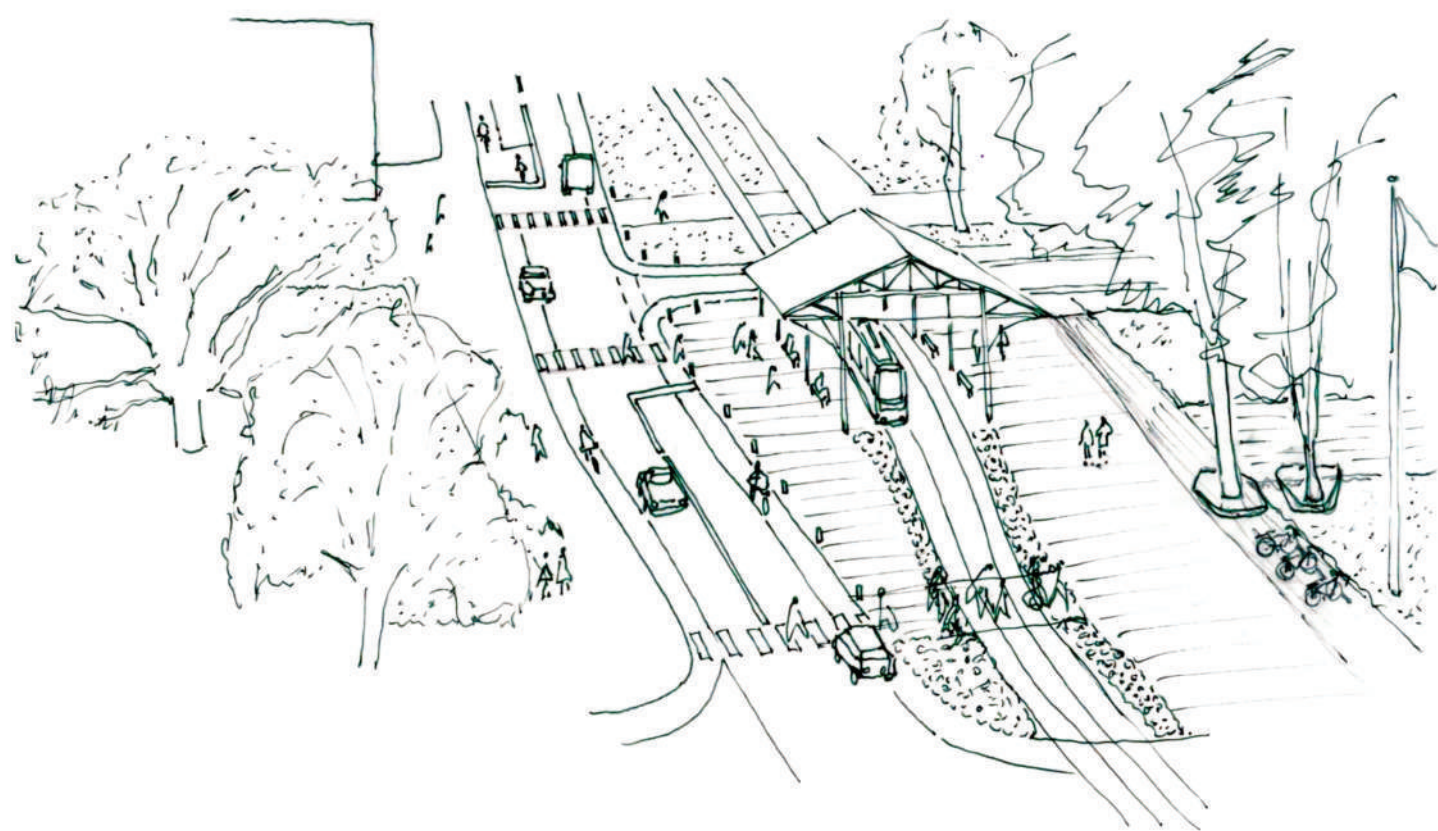
PAVILJONA SKVĒRS



No Ūdensrožu laukuma romantiskais 2,5 m platais celiņš Versaļas segumā ved uz Paviljona skvēru. Jaunā paviljona tipa ēka norobežos laukumu, radīs telpu jaunām kultūras, sociālajām un komerciālajām aktivitātēm, kā arī piešķirs papildus dinamiku šai pilsēteltī. Atvērta tipa paviljons aicinās studentus un iedzīvotājus satikties uz kādu dzērienu un uzkodām gan iekštelpās, gan ārpusē, nodrošinot piekļuvi publiskajai tualetei, pilsētas informācijas punktam, kā arī piedāvājot telpas izstādēm u. tml. Var apsvērt atvērta ofisa izveidi tūristu vajadzībām.

Paviljona ēku ieskauj dažāda veida labiekārtotās ārtelpas. Paviljona priekšā apstādījumu joslas aizstāj šobrīd esošo asfalta segumu. Ēkas aizmugurē zaļās un ar citu segumu klātas virsmas nodrošina ārtelpas piemērotību kafejnīcām un daudzdzīvokļu nama iedzīvotāju vajadzībām. Paviljona ziemeļu pusē, starp ēku un stāvvietu, saglabāta daudzveidīga telpa dažādām vajadzībām, aktivitātēm un rekreācijas nolūkiem. Paviljona dienvidu pusē Lielās ielas paplašinātā ietve ir piemērota vieta autobusu vai taksometru uzgaidīšanai. Ēkās abās pusēs izvietotas riteņu statīvi. No Ūdensrožu laukuma romantiskais 2,5 m platais celiņš Versaļas segumā ved uz Paviljona skvēru.

ILGTSPĒJĪGAS MOBILITĀTES RISINĀJUMI



Lai veicinātu dzīvīgumu un drošību centrā, kā arī mazinātu piesārņojumu un trokšņu līmeni, nepieciešams samazināt automašīnu skaitu un mierināt braukšanas ātrumu, saglabājot sabiedriskā transporta nozīmīgumu.

Braucot ar ātrumu 30 km/h vai lēnāk, autobraucēji, velobraucēji un gājēji var ieskatīties viens otram acīs un labāk novērtēt situāciju un viens otra pārvietošanās virzību. To var panākt izmantojot, piemēram, šādus paņēmienus:

- izveidojot "vārtus" pirms 30 km/h zonas sākuma;
- apvienojot satiksmes plūsmas, nevis tās atdalot;
- sašaurinot brauktuves daļu;
- dodot satiksmes dalībniekiem iespēju vienam otru, īpaši velobraucējus redzēt (nav ieteicams veidot velobraucējiem atsevišķu veloinfrastruktūru);
- mainot ceļa seguma struktūru;
- mainot ielas līmeni, izveidojot lēzenu, plašu paaugstinājuma zonu;
- veidojot brauktuvi un ietvi vienā līmenī;
- izmantojot zemu ielu apgaismojumu;
- veidojot marķētas gājēju pārejas tikai ļoti svarīgos krustojumos;
- samazinot ielas šķērsošanas attālumu;
- konsekventi izmantojot dizaina rakstus un materiālus zonas ietvaros;
- izvairoties aprīkot ar luksoforiem visas gājēju pārejas.