

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Alksnājs	RVC .Vecpilsētas daļa starp Grēcinieku ielu, Audēju ielu, Aspazijas bulv., 13.janvāra ielu, 11.novembra krastmalu.	Daļa no Vecpilsētas apkaimes, kas robežojas ar Centrālās dzelzceļa stacijas un autoostas zonām. Vēsturiski saistīta ar pilsētas sākotnējo ostas vietu Alberta laukuma vietā, kur arheoloģiskajos izrakumos atrasts kuģa vraks. 1873.g. izveidots dzelzceļa uzbērums, kas atdala Vecpilsētu no priekšpilsētas zonas. Zirgu pasts.	Apbūve veidousies ap agrāk esošo Rīdziņas upi, kuras aptuveno vietu iezīmē Rīdzenes iela un ostas vietu Alberta laukuma apkārtnē. Arheoloģiskajos izrakumos atrastas mūrētas ēkas paliekas, kas iespējams celta vēl pirms 1201. gada . Apbūves raksturs atbilst pārējai Vecpilsētas daļai - mijas dzīvojamās un noliktavu ēkas. Alksnāja ielā un tās apkārtnē saglabājušās vairākas raksturīgas 17.-18.gs. noliktavu ēkas. 1696.g. celts Dannenšterna nams Mārstaļu ielā 21. 1727.-1732.g. Rīgas Reformātu -brāļu Evaņģēliski luteriskā baznīca Mārstaļu ielā 10. Arh. K. Meinerts. 1860.g. tagad. 13.janvāra ielas un Kungu ielu stūrī uzcelta pasta ēka , no kā arī cēlies Pasta ielas nosaukums. Pāri ielai atradās Sv. Jura jeb Georga hospitālis, bet iepretim uz Kārļa (tag. 13.janvāra) ielas atradās Bolderājas dzelzceļa līnijas stacijas ēka.	Alksnāja iela savieno Mārstaļu un Kalēju ielas (zināma no 1401.g.). No 1577.g. Alksnāja ielu sāk saukt par Peitavu ielu, jo vairāki īpašumi piederēja Rīgas ietekmīgajai Peitavu dzimtai. 17.gs. Lielā Peitavu iela un Mazā Peitavu (Tag.Petavas iela). Pasta iela izveidojusies 18.gs. sāk. kā Lielā Dzirnāvu iela, kad pāri aizbērtajai Rīdzenes gultnei tā veda uz pilsētas vējdzirnavām. Pasta ielas nosaukums, kopš 1860.g. Pa Smilšu ielu uz pēc tam Mārstaļu ielu veda galvenais ceļš, no Pulvertorņa vārtiem uz Mārstaļu vārtiem, kur iespējams, agrāk atradusies preču osta.	Oficiāli dzelzceļa līnija no stacijas Kārļa (13.janvāra) ielai līdz Bolderājai atklāta 1873. gada 1. janvārī. dzelzceļa tilts pār Daugavu uzbūvēts 1872.gadā. 1914. gadā pēc jaunā dzelzs tilta uzbūvēšanas stacija likvidēta.	Vecpilsētas A daļa, kura attīstījies vissenāk vēl pirms pilsētas dibināšanas, bijusi ostas vieta, lībiešu u.c. ciemi. Teritorijā atrodas dzīvojamās ēkas, viesnīcas, muzeji un mākslas galerijas, restorāni, baznīcas, bet to izvietojums nenodrošina aktīvu publikas plūsmu visā teritorijā, izņemot Grēcinieku, Audēju, Mārstaļu ielas. Kalēju ielas posmā no Kungu ielas līdz Vecpilsētas ielai un Peitavas ielā vērojama pasīva plūsma. 13. janvāra ielu gājēji praktiski neizmanto neērtās pilsētbūvnieciskās situācijas dēļ, kas saistīta ar tramvaja sliežu izvietojumu un šajā klastera daļā trūkstošo piesaistes objektu dēļ.
Andrejosta	Klasteris RVC aizsardzības zonā. Andrejosta ir līcis Daugavas labajā krastā, bijušās Andrejsalas augšgalā pie Pilsētas kanāla ietekas un Eksporta ielas. Pasažieru ostas un jahtkluba teritorija	Teritorija kā kuģu piestātne Daugavā izveidota mākslīgi. Kartēs parādās no 1881.g. Kuģu transporta osta. 1928.gadā atradās muitas rajons ar spīķeriem. Jahtkluba piestātnes.	1881.- 1893.g. tika izbūvēta Andrejosta ar vienu kilometru garu krastmalu bez apbūves, tikai ar dzelzceļa pievadu un, iespējams, vieglas konstrukcijas būvēm, kas plānos nav uzrādītas. 1928.gadā atradās, ko 1944.gadā vācu karaspēks uzspīdzināja muitas zonā esošos spīķerus starp Eksporta ielu un Daugavu. Pašreiz starp līci un Eksporta ielu būvē jahtkluba ēku	Saglabāties pievadceļš (tag. Eksporta ielas atzars) un gar krastmalu Eksporta ielas trase	Jahtkluba piestātnes. Sabiedriskais transports - tramvaja līnijas pa Eksporta ielu. Pasažieru osta pieejama ar privāto un piegādes autotransportu, tūrisma autobusiem no Eksporta ielas. Izbūvētas autostāvvietas	Minimāli apbūvēta teritorija. Nozīmīga kā jūras satiksmes mezgls ar ostu un jahtu piestātnēm

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Andrejsala	Andrejsalas ir teritorija RVC aizsardzības zonā. Daļa no tās jau 17.gs. atradās Rīgas pārvaldībā, bet 1786. gadā jau visa apkaimes teritorija līdz pat Eksporta ostai tika iekļauta pilsētas teritorijā.	Ar 1880. - 83.g. kartē redzams sauszemes savienojums ar salu (šķērsojot sliežu ceļu), kas eksistē joprojām iepretim Vašingtona laukumam (No šejienes sākas Andrejostas iela). Šajā laikā Uz salas fiksēta tika maza ēku grupa tās Z galā. 1895.g. Andrejsalā ierīkots pilsētas maģistrālā notekūdeņu kanāla izvads, kas darbojas joprojām. 19.gs. beigs - 20.gs.sākums ir nozīmīgs Andrejsalas industrializācijas attīstības posms. Tur atradās gan Andrejosta, gan Eksporta osta. Pēc Otrā Pasaules kara Andrejsalas teritorija tika iekļauta Rīgas tirdzniecības ostas kompleksā.	1893. gadā uz Andrejsalu pārcēla lielo sīļku brāķi un ostas elevatoru, izbūvēja dzelzceļa pievadu. 20.gs. sāk. Andrejsalā tika sāktā intensīva apbūve, ostas darbības un dzelzceļa tīkla attīstība. Sākotnēji teritorijā bija apstiprināta pagaidu būvju celtniecība. 1905. g. Andrejsalā atklāta pilsētas elektrostacija (inž. O.fon Millera projekts). 20.gs. sākumā izbūvēta Krasta dzelzceļa stacijas ēka, spīķeri, nojumes un citas industriāla rakstura būves.	Sākotnēji sala, ko no tagad. Eksporta ielas pilnībā atdalīja ūdens šķirtne. 1881.- 1893.g. tika izbūvēts sauszemes savienojums ar pilsētu, izbūvēts pievadceļš un dzelzceļš. Salas platība industrializācijas rezultātā 20.gs.sāk. paplašināta, palielināts savienojums ar sauszemi, aizberot posmu no aptuveni Vašingtona laukuma līdz Pētersalas ielai. Šobrīd Andrejostas iela ir vienīgā iela Andrejsalā, kas sazarojas, teritorijas ietvaros izveidojot atsevišķus kvartālus. Dzelzceļa sliedes Andrejsalā saglabājušās fragmentāri un netiek izmantotas.	Sabiedriskais transporta maršruti Andrejsalā nav izveidoti, izņemot pa Eksporta ielu kursējošo tramvaju. Kuģu transports (nepiestāj), piestātne kruīza kuģiem un jahtu piestātnes Andrejostā (Andrejsalas D galā). Piekļuve ar autotransportu, kājām vai velosipēdu.	Andrejsala pieder visjaunākajai Daugavas salu paaudzei. 1807. gadā ostas plānā Andrejsalas vēl nav, bet Daugavā iepretim Ķeizardārzam atzīmēts sēklis , kas pacēlies virs ūdens. 19. gs vidū jau ieguvusi tiesības saukties par salu, bet gs.beigās tā jau bija pārveidota par pussalu. Daugavas regulēšanas darbu rezultātā, to norobežo Daugavas līči – Andrejosta un Eksportosta. Teritorijai daļēji saglabāties industriāls raksturs, tomēr, sākot ar 20.gs. beigām, tā pārtop par daudzfunkcionālu pilsētvidi Rīgas vēsturiskā centra tuvumā. Salas D galā izvietoti restorāni, no apbūves atbrīvotajās vietās notiek koncerti un kultūras pasākumi.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Avoti	Klasteris Avoti atrodas RVC aizsardzības zonā un ir daļa no Avotu apkaimes un atrodas starp Ģertrūdes, Avotu un Matīsa ielām noslēdzoties ar dzelzceļa loku.	Viduslaikos aiz pilsētas mūriem atradušies rīdzenieku sakņu dārzi. 1786. gadā visa Avotu ielas apkaime atradās Maskavas priekšpilsētas sastāvā. 1823.-24.gada kartēs redzams ielu dalījums un gruntsgabali ar atsevišķām ēkām. 19.gs. 2.pusē teritorija starp Valmieras ielu un dzelzceļa loku ir veidojusies par pilsētas industriālo zonu, kur izvietojusies fabrika "Ruso-balt", Gāzes uzņēmums un citas ražotnes. "Russo-Balt" teritorijā, saglabājot industriālu funkciju, uzņēmumi laika gaitā mainījušies. 1928.g. izveidoja Rīgas piena centrāli, kas kā Rīgas piena kombināts pastāvēja 20.gs.2.pusē. No 2022.g. notiek teritorijas pārplānošana par tirdzniecības centru. Klastera teritorijā šodien pastāv laika gaitā izveidojusies jaukta apbūve, kurā Valmieras iela uztverama kā dzīvojamās un industriālās zonas šķirtne.	Norakto vaļņu smiltis tika izbērtas arī Avotu ielas apvidū, tādējādi padarot pilsētbūvniecības prasībām piemērotāku reiz purvaino zemieni. 19.gs. teritorijā pastāvēja brīvstāvoša mazstāvu koka apbūve pie ielas, bet pārējo gruntsgabalu aiņem dārzi, aizpildot visu kvartālu vidusdaļu. Attīstoties ražošanai, paralēli fabriku korpusiem, tuvumā uzņēmumiem sāka būvēt arhitektoniski vienkāršus īres namus ar mazgabarīta dzīvokļiem strādniekiem un kalpotājiem. 20.gs. sākumā aktivizējās daudzstāvu īres namu celtniecība.	Avotu ielas nosaukums cēlies no dzeramā ūdens avotiem, kas atradušies purvainajā zemienē 18.-19.gs. aizbērtās Daugavas attekas Speķupītes augšgalā, tagadējās Avotu un Ernesta Birznieka–Upīša ielas apkaimē, kas senāk dēvēta par zosu ganībām. Avotu iela minēta 1801.g. adrešu grāmatā. Pēc priekšpilsētu nodedzināšanas 1812. gadā ielu tīkls tika atjaunots, un tāds tas galvenajos vilcienos ir saglabājies līdz pat mūsdienām. Sākumā bijušas divas Avotu ielas – Mazā Avotu iela (Sprengstr., Kl.) - tagad. Avotu ielas posms no Lāčplēša ielas līdz Ģertrūdes ielai, un Lielā Avotu iela (Sprengstr., Gr.) - iepriekšējās ielas turpinājums līdz Smilšu kalnos ierīkotajai Helēnas (tagad. Lienes) ielai. 1885.g. ielai pievienota L. Fūrmaņa iela (Gr. Fuhrmann Str., Bolšaja Jamskaja), kas pirmoreiz minēta 1810. gada adrešu grāmatā.	Visi caur apkaimi kursējošie sabiedriskā transporta maršruti nodrošina tiešu saikni ar pilsētas centru, kā arī ar Rīgas A un DA daļas apkaimēm. Visintensīvākā sab. transp. kustība Avotu ielas apkaimē notiek pa A.Čaka ielu, kas nav ietverta šajā klastera daļā, un caur centrālo asi pa Avotu ielu (klastera mala). Klastera robežās sabiedriskais transports kursē pa Ģertrūdes, Matīsa un Valmieras ielām.	Avotu ielas namu pirmajos stāvos vēsturiski atradās bodītes, nelielas dažāda veida pārtikas produktu un saimniecības preču ražotnes, konditorejas, traktieri un restorāni, foto darbnīcas, grāmatu spiestuves un neskaitāmu žurnālu izdevniecības, biedrības, un skolas. Tālāk no centra atradās arī „smagākas” ražotnes – mēbeļu, ķēžu, zemkopības rīku darbnīca, metāla lietuve, slīpētava un niķelētava. Pašreiz 1.stāvi dažādām tirdzniecības funkcijām izmantoti retāk, izņemot Avotu ielas posmu. Tie atrodas gan daudzstāvu īres namos, gan mazstāvu koka ēkās. Daļā dzīvojamo ēku darbnīcām un veikaliņiem bija paredzēti puspagrabi, kas šobrīd netiek izmantoti vai tajos ierīkoti dzīvokļi. Ādmiņu ielā, piemēram, ar atsevišķiem izņēmumiem atrodas tikai dzīvojamās ēkas. Samērā lielā skaitā gruntsgabalos nav apbūve vai tā ir zudusi ielas frontē, kas maina klastera apbūves raksturu (piem., Valmieras ielas nepāru numuru puse no Stabu ielas gandrīz līdz Ģertrūdes ielai). Daļā gruntsgabalu demontētās koka apbūves vietā 20.gs. 2.pusē uzceltas bezpersoniskas mūra daudzstāvu ēkas. Kopumā teritorijai raksturīga dažādu apjomu, materiāla un arhitektūras kvalitātes ziņā atšķirīgu ēku apbūve.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Barona 1	RVC. Daļa no Rīgas centra apkaimes starp Matīsa, Brīvības, Tallinas un Aleksandra Čaka ielām.	Centra apkaimes vidējais posms un kādreizējās Pēterburgas priekšpilsēta daļa. Klastera attīstība galvenokārt saistās ar laiku pēc aizsargvaļņu nojaukšanas un pilsētas paplašināšanu no 19.gs . 2.puses līdz 20.gs . sākumam. Līdz 19.gs . sākumam Brīvības, Matīsa, Miera, Šarlotes ielu krustojumā atradās pilsētas vārti no Pēterburgas ceļa puses.	Agrākais Vidzemes, vēlāk Pēterburgas ceļš iezīmējas kā viens no galveniem ceļiem uz Rīgu kopš 13.gs. Klasteris atrodas Pēterburgas priekšpilsētā, ko 1812.gadā nodedzināja. 1823./24.gada Rīgas ielu fasāžu notinumos redzams, ka biežāk apdzīvotās vietas ārpus pilsētas veidojās gar galvenajiem satiksmes ceļiem. Šeit mazstāvu dzīvojamā apbūve pamatā izvietota gar Brīvības ielu un mazāk klastera zonā esošajās šķērsielās. Kvartālā starp tag. Tērbatas, Artilērijas, Krišjāņa Barona un Lielgabalu ielām pēc 1812.gada dedzināšanas atradās artilērijas kazarmas ar noliktavām un šķūņiem. 1970.g. kvartālā uzcēla Sporta pili (arh. Oļģerts Krauklis. Ēka demotēta 2007.g., 2025.g. uzsākta jauna kvartāla būvniecība). 1883.g. blakus zemes gabalā Krišjāņa Barona ielā 71 pēc Reinholda Šmēlinga proj. uzcelta Pilsētas elementārskola (tagad. Rīgas Raiņa vidusskola). Šodien Barona 1 apbūvi pamatā veido mūra un koka dzīvojamās ēkas, kas celtas pēc 19.gs . vidus, atsevišķas ražošanas ēkas Matīsa ielā 21 (1861.g., 1904.g. bij.firmas "Louis Lundmann & Co." vīna pagrabs un tirgotava. 20. un 30. gados šajā gruntsgabalā izvietojās virkne rūpniecības uzņēmumu, kā arī vairākas amatnieku darbnīcas). 1902. gadā tagadējā Vidzemes tirgū atklāja Rīgas pilsētas arh. Reinholda Šmēlinga projektētos mūra paviljonus gaļas un citu produktu tirdzniecībai, kā arī pārvaldes ēku tirgus laukuma centrā. 1938. gadā uzcēla trīs namu Brīvības un Matīsa ielas stūrī, kura pagrabu tirgus izmantoja ledus kamerām, bet pirmo stāvu dažādiem tirgus pakalpojumiem. Pagalma pusē iekārtoja 31 apkurināmus standus augļiem un puķēm, ka arī publiskās tualetes pie Brīvības ielas ieejas, nojauca veco pārvaldes ēku laukuma centrā. Šodien tirgus teritorija netiek pilnvērtīgi izmantota.	Smilšu ceļš - tag. Brīvības iela vēsturiski senākā iela klāsterī. Esošais samērā regulārais ielu tīkls izveidojies pēc 19.gs.vidus. Līdz tam ieejas vārti Vidzemes priekšpilsētā atradās tagadējās Matīsa un Brīvības ielu krustojumā, kur saplūda trīs ceļi - no A puses Smilšu ceļš (vēlāk Pēterburgas šoseja), no ZA ceļš no Šarlotes muižiņas (tag. Šarlotes iela) un ceļš no Karļīnes (tag. Miera iela). Šobrīd centrālās maģistrāles - Brīvības un Aleksandra Čaka ielas, paralēli pa vidu strap tām Krišjāņa Barona iela. Horizontālās robežas iezīmē Matīsa un Tallinas ielas. Ielu segums vietām ir bruģēts, vietām asfaltēts.	Vēsturiski Brīvības iela visnozīmīgākā transporta artērija. 19.gs. beigā atklāja tramvaju kustību (1882.g. 3 zirgu tramvaju līnijas: A - no tag. Aspazijas bulv. līdz Tallinas ielai, to pagarināja līdz Gaisa tiltam 1887.g.). No 1885.g. jauna līnija pa Kr.Barona ielu Līdz 2.pasaules karam aktuāli ormaņa pakalpojumi. Šodien Brīvības, K.Barona un A.Čaka ielas nodrošina aktīvu visa veida sabiedriskā transporta kustību. perpendikulārajās ielās sabiedriskais transports iet pa Matīsa un Tallinas ielām. Visas ielas stipri noslogo autotransports. Gar Lielgabala ielu izvietotas automašīnu stāvvietas, tāpat kā Tērbatas ielas abās pusēs.	Kvartāliem pamatā raksturīga perimetrāla apbūve, izņemot klastera centrālo kvartālu starp Lielgabalu, Artilērijas, K.Barona un Tērbatas ielām, kurā pašreiz noris jaunas dzīvojamās apbūves būvniecība. Tāpat salīdzinoši retāk apbūvēta ir Tērbatas ielas fronte Matīsa tirgus pusē, bet tur esošā jaunbūve atvirzīta no ielas. Pēdējos dados uzceltas ēkas Tērbatas pretējā ielas pusē (no Matīsa līdz Lielgabalu ielai), aizbūvējot līdz tam tukšos gruntsgabalus. Kopumā klastera apbūvē dominē dzīvojamās ēkas ar tirdzniecības telpām 1.stāvā, ir atsevišķas industriāla rakstura būves (daļa pārbūvētas), lielākas iepirkšanās zonas - Bērnu pasaule un Matīsa tirgus, kā arī ierīkotas autostāvietas uz ielām un uzcelta daudzstāvu autostāvvietā Lielgabalu ielā.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Barona 2	RVC aizsardzības zona. Daļa no Grīziņkalna apkaimes starp Tallinas, Brīvības, Pērnavas un A. Čaka ielām.	Kādreizējās Pēterburgas priekšpilsēta daļa. Pēc 1812.gada priekšpilsētas nodedzināšanas, klastera robežās gruntsgabali ar dzīvojamām ēkām izvietoti gar Brīvības ielu un Tallinas ielas sākumu pie Brīvības ielas. Klastera vidusdaļā neapbūvētas teritorijas un, visticamāk, armijas vajadzībām būvētas noliktavas, stalli, šķūņi. Apbūves attīstība saistās ar laiku pēc aizsargvalņu nojaukšanas un pilsētas paplašināšanu no 19.gs.2.puses līdz 20.gs.sākumam, 1.pusei. Būtiska nozīme pēckara periodam. 19.gs. 80.gadu kartē teritorija gar Brīvības, Tallinas un A.Čaka ielām blīvi sadalīta gruntsgabalos, pārsvarā ar mazstāvu koka namiem un palīgēkām, atsevišķām mūra ēkām. Aiz tiem kvartālā no Brīvības ielas līdz K.Barona ielai plaša neapbūvēta teritorija. Blakus kvartālā starp K.Barona un A.Čaka ielām gandrīz 1/2 teritorijas aizņem artilērijas vajadzībām celtas būves - kazarmas u.c. Kvartāla vidī neliels posms ar privāto apbūvi, pārejā teritorija tukša. Klastera daļā pāri Pērnavas ielai (trīsstūrveida kvartāls starp Brīvības, Pērnavas un K.Barona ielām) atsevišķi privāti gruntsgabali un gruntsgabali ar ražošanas būvēm. Līdz 20.gs. 1.pusei apbūve būtiski nepalielinās, bet kādreizējo koka ēku vietā ceļ daudzstāvu īres namus. Starp Brīvības un K.Barona ielām uzcelta Pareizticīgo garīgā skola. 1920./30.gados to izmanto kā kara skolu un kādreizējo artilērijas kazarmu vietā izbūvē armijas sporta laukumsu. zbūvēta jauna iela, kas savieno A.Čaka un K.Barona ielas. Kvartālā pie K.Barona ielas uzceļ sieviešu klosteri. 20.gs. 1.pusē turpinās apbūves raktura maiņa, paplašinās ražošanas būvju apjoms. 1950.gadu beigās uzceļ pašreizējos Staļina laika namus Pērnavas un K.Barona ielu stūrī.	Jaukta tipa apbūve, kas Tallinas ielas tuvumā līdzinās klastera Barona 1 apbūvei. Mijas koka mazstāvu apbūve un daudzstāvu (4-6 stāvi) mūra īres nami, izglītības iestādes (skolas, bērnudārzi) un liela apjoma sporta un sabiedriskās būves. 1900.-1907.g. celts Svētās Trīsvienības Pareizticīgo sieviešu klosteris un katedrāle t.s. krievu - bizantiešu stila formās (Arh. K.Pēkšēns, A. Vanags.). Rīgas skolēnu pils ēka Kr. Barona ielā 99 celta 1880.g. kā Pareizticīgo garīgā skola. 20.gs. 1.pusē turpinās apbūves raktura maiņa, paplašinās ražošanas būvju apjoms. Pēc 2.pasaules kara tapušas vairāks lielizmēra būves, nojucot vēsturisko apbūvi un apvienojot vairākus zemes gabalus. 1950.gadu beigās uzceļ pašreizējos Staļina laika namus Pērnavas un K.Barona ielu stūrī. 1962.g. Kr. Barona ielā 107 Sporta biedrības "Daugava" celtais sporta nams ir pirmā pēc 2. pasaules kara uzceltā slēgtā sporta celtnē Rīgā (sporta zāle, peldbaseins, konferenču zāle u.c. telpas.) 2017.g. starp Kr.Barona, Ērgļu, A.Čaka un Tallinas ielām Artilērijas kazrnu vietā izvietots plašs Centra sporta kvartāls - LU Stadions, bērnu rotaļu laukums. Kr.Barona ielā 99c 2024.g. uzbūvēts sporta komplekss Komandu sporta spēļu halle. Šobrīd kvartāla daļā starp Ērgļu ielu un klosteri koncentrētas 20.gs. 2.puses dzīvojamās ēkas, bet iela K.Barona ielas pretējā pusē 20.gs. b./21.gs.sāk. veselības aprūpes ēkas. Bijušajām ražošanas ēkām kvartālā starp Brīvības, Pērnavas un K.Barona ielām mainīta funkcija.	Smilšu ceļš - tag. Brīvības iela vēsturiski senākā iela klāsterī. Esošais ielu tīkls izveidojies pēc 1812.gada. Galvenās ielas ierobežo klastera teritoriju - Brīvības, Kr. Barona, Aleksandra Čaka ielas, Tallinas un Pērnavas ielas. 20.gs. sākumā izbūvēta Ērgļu iela, kas savieno Kr. Barona, Aleksandra Čaka ielas.	Vēsturiski Brīvības iela visnozīmīgākā transporta artērija. 19.gs. beigā atklāja tramvaju kustību (1882.g. 3 zirgu tramvaju līnijas: A - no tag. Aspazijas bulv. līdz Tallinas ielai, to pagarināja līdz Gaisa tiltam 1887.g.). No 1885.g. jauna līnija pa Kr.Barona ielu. Līdz 2.pasaules karam aktuāli ormaņa pakalpojumi. Šodien visas klastera perimetrālās ielās nodrošināta aktīva visa veida sabiedriskā transporta kustība un tās ir būtiski noslogotas ar autotransportu.	Kvartālos gar Tallinas ielu jaukta dažāda tipa dzīvojamā apbūve - no 19.gs. beigu mazstāva mūra un koka ēkām līdz 20.gs. 1.puses četrstāvu īres namiem (viena 20.gs. 2.puses ēka). Brīvības ielas frontē pamatā vēlīnā jūgendstila daudzstāvu īres nami, kas mijas ar atsevišķām koka ēkām un 1930. un 20.gs. 2.puses mūra namiem. Plašākā teritorā 20.gs.2.puses daudzdzīvokļu tipveida ēkas uzceltas starp K.Barona, Ērgļu Pērnavas un A.Čaka ielām. K.Barona un Pērnavas ielas stūrī Staļina laika apbūve. Ražošanas ēkas zaudējušas savu funkciju, pārbūvētas.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Brasa	RVC AZ teritorija. Klasteris Brasa ir daļa no Brasas apkaimes, ko ierobežo Miera, Alojās, Kr.Valdemāra, J.Daliņa, Vesetas, Skanstes, Dunes un Lakatas ielas.	1828.g. Brasas apkaimes teritorija iekļauta Rīgas robežās. Bijušās Pēterburgas priekšpilsētas daļa, kas klastera robežās līdz 19.gs.2.pusei bijusi minimāli apbūvēta (nav fiksēta 1824.gada kartē). Pašreizējā Kara hospitāļa vietā atradās 18.gs. vidū būvēts koka ēku komplekss ar ap divdesmit koka ēkām, kas bija perimetrāli celtas ap regulāru pagalmu ar dārzu. 18.gs. nogalē hospitāļa apkārtnē tika uzbūvētas vairākas jaunas slimnīcas ēkas. Pašreizējo mūra ēku uzcēla laikā no 1830.- 35.gadam. 19.gs.2.pusē (1867.g.) atzīmēti apbūvēti kvartāli (bez detalizācijas) ap Hospitāļu ielu līdz K.Valdemāra ielai. Otra pusē pilsētas ganības. Konkrēta gruntsgabalu situācija redzama 1880.g.sāk. kartē. Minētajā teritorijā retināta mazstāvu apbūve, kurā dominē nelielas koka dzīvojamās ēkas ielas frontē, gruntsgabala iekšienē vēl kāda dzīvojamā ēka un palīgbūves. Atsevišķas lielākas mūra ēkas uzceltas gruntsgabalā tag. Kazarmu ielā, Hospitāļu, Upes un Dantes ielā. Lielāko kompleksu veidi Kara hospitālis. Kartē klastera teritorijā atzīmēta viena publiska rakstura koka celtnē, bet nav ēkas ar industriālu funkciju. 19.gs.b. vairākas ēkas pārbūvētas un jaunas uzceltas Miera ielā (3 st. dzīvojamās ēkas). Aktivākas izmaiņas apbūves raksturā saistītas ar 20.gs. sāk. - 1930.gadiem, kad koka ēku vietā sāk būvēt daudzstāva mūra dzīvojamās namus. Īpaši mainās Hospitāļu, Miera un Kazarmu ielu izskats. Teritorija otrpus K.Valdemāra ielai praktiski nav apbūvēta līdz 2. PK. Šobrīd tur atrodas dažāda perioda 20.gs. 2.puses daudzstāvu dzīvojamās ēkas.	Klastera apbūvi starp K.Valdemāra, Alojās, Miera un Upes ielai veido dažādu periodu dzīvojamās ēkas no 19.gs.2.puses (saglabājušās maz šī perioda 1 - 3 stāvu koka, retāk mūra ēkas) līdz 20.gs. sāk. un 1930.gadiem. Vairākas ēkas šajos kvartālos uzceltas pēc 2. PK - strp Upes un Ieroču ielām, Miera ielā strp Ēveles un Senču ielām, praktiski visa K.Valdemāra ielas fronte no dzemdību nama līdz Senču ielai ieskaitot. Šī perioda ēkas veido arī apbūvi otrpus K.Valdemāra ielai no J.Daliņa ielas gandrīz līdz Skanstes ielai. Tas kopumā nozīmē būtisku 20.gs.2.puses ēku īpatsvaru klāsterī. Raksturīgākais ēku tips - 5 un 6 stāvu dzudzdzīvokļu ēkas. Vairākas jaunas ēkas tukšajos gruntsgabalos uzceltas 21.gs. bet teritorijā daudzviet saglabājušies pēc ēku demontāžas neapbūvēti gruntsgabali, pie., gruntsgabalu grupa Senču un Miera ielas stūrī. Drusku vairāk par 1/3 klastera teritorijas aizņem liela izmēra gruntsgabali ar publiska rakstura būvēm. Nozīmīgākā no tām ir 1835.g. klasicisma formās uzceltais Kara hospitālis un ar to saistīto ēku komplekss (hospitālis uzbūvēts 18.gs. vidū un beigās celto hospitāļa koka ēku vietā pie kanāla, kas novadīts no Šmerļa uz pilsētas grāvi). 1907.g. Laktas ielā starp hospitāli un Miera ielu atklāts Brasas cietums (slēdza 2019.g. 1. aprīlī). 1903.g. celta dzelzceļa stacijas ēka (dzelzceļa atzaram uz elevatoru Andrejsalā), kas šobrīd netiek izmantota . 1904.g. Alojās un Miera ielu stūrī uzcēla jaunu sarkanu ķieģeļu slimnīcu, bet 1947.g. šajās telpās atvēra dzemdību namu ar adresi Miera iela 45, ko laika gaitā paplašināja un 1978.g. uzcēla jauno tag. Rīgas pilsētas dzemdību nama korpusu tuvāk ielai. K.Valdemāra un Dantes ielās atrodas vairāki biroju nami, izglītības iestādes un citas ar nedzīvojamo funkciju saistītas būves.Tikai dūmenis saglabājies no kādreizējās ādas apstrādes fabrikas pašreizējā RIMI vietā K.Valdemāra ielā starp Ierēdņu un Kareivju ielām (20.gs.1.cet.).	Klastera pamatā 19.gs. ielu tīkls, kas papildināts ar jaunām ielām 1932.g., izbūvējot Alojās un Vesetas ielas	1872.g. izbūvē Rīgas - Mīlgrāvja dzelzceļa līniju, ierīko Kara hospitāļa pasažieru platformu. 1903.g. uzcelta Brasas stacijas ēka. Šeit atradies centrālais pārmiju postenis. 1959.g. atklāts Brasas tilts jeb Brasas dzelzceļa pārvads; 2019.-2023.g. tā pārbūve. K.Valdemāra un Miera ielās kursē sabiedriskais transports. K.Valdemāra ielā, Senču/ Zirņu ielās un Skanstes ielās (mazāk) noslogota dažāda veida autotransporta satiksme.	levērojamāko daļu teritorijas aizņem dzīvojamā zona ar dažāda perioda ēkām, pārsvarā 5 - 6.stāvu mūra dzudzdzīvokļu namiem. Vēsturiskās ēkas pamatā koncentrētas Miera ielā un kvartālos starp Miera, Upes Lāču , Lejas un Hospitāļu ielām, bet 20.gs.2.puses ēkas K.Valdemāra ielā gandrīz visā klastera garumā, t.sk. teritorija pirms kādreizējās Lapeņu kolonijas K.Valdemāra ielas nepāra numuru pusē. Publiska rakstura ēkas - biroji, izglītības iestādes, lielveikals, SAAB ēku komplekss (bij. Kara Hospitāļa teritorija), kā arī atsevišķu uzņēmumu būves un bij. cietums atrodas uz Z no Kareivju ielas. Klastera D galu aizņem gruntsgabals ar dzemdību namu.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Bulvāru loks	Klasteris Bulvāru loks ir daļa no Centra apkaimes. Teritorijas izvietota abpus kanālam sākot no Vecrīgas (Aspazijas un Z.A.Meirovica bulvāris) ar apstādījumu zonu līdz Elizabetes ielai. No Andrejostas puses: Eksporta iela, Kronvalda bulvāris, Zigfrīda Annas Meirovica bulv., Aspazijas bulv. un noslēdzas ar 13.janvāra ielu un dzelzceļa uzbērumu. Otrpus kanālam Elizabetes iela līdz O.Kalpaka bulv., kas pāriet Merķeļa ielā un noslēdzas ar 13.janv. ielu.		1537.-1565.g. jaunu pilsētas nocietinājumu izbūve no zemes vaļņiem un bastioniem. 1772.g. nojauca piepilsētu apbūvi un izveidoja neapbūvētu teritoriju glasisu jeb esplanādi no aizsargvaļņiem līdz tag. Elizabetes ielai. 1784.-1785.g. noraka Kubes kalnu - pauguru, kas atradās tagad. Esplanādes vietā. 1858.g. deva atļauju celt mūra namus ārpus Vecrīgas un 19.gs. 60./70.gados sākās atsevišķu publisko ēku, īres namu un savrupnamu būvniecība Bulvāru lokā ietilpstošajās ielās. 1860.–1863.g., 1885–1887.g. Pankūku basiona vietā uzcēla tag. Nacionālās Operas un baleta teātri Aspazijas bulvārī 3 (celtais kā Rīgas Pirmais (vācu) pilsētas teātris). 1861.g. Jēkaba ravelīna vietā pēc arh.J.D.Felsko proj. uzcelta gāzes iestāde jeb fabrika. 19.gs. pēdējā trešdaļas daudzstāvu mūra apbūve, tagadējā Latvijas Nacionālā opera, Latvijas Universitātes galvenā ēka, Latvijas Mākslas akadēmija, Nacionālais Teātris, arī Brīvības pieminekļa ansamblis, Rīgas Latviešu biedrības nams, Rīgas cirks un virkne citu būvju ir izcili arhitektūras un plastiskās mākslas paraugi. 1908.g. nojauca palisādes. Klastera teritorijā dominē historisma stila būves, kas celtas 19.gs. pēdējā trīsdaļā. Kvarālos veidota slēgta perimetrāla apbūve. Publiski nozīmīgas ēkas būvētas arī 20.gs. sākumā (Mākslas akadēmija, Latvijas valsts Mākslas muzejs) un 1930.gados (Ministru kabineta ēka). Klastera teritorijā atrodas 20.gs. 2.puses ēkas, kas kļuvušas par kultūrvēsturisku vērtību - Rīgas kongresu nams un Pasaules tirdzniecības centrs "Rīga" (kādreizējā partijas komitejas ēka).	Ielu tīkls saglabājies no 19.gs. , laika pēc aizsardzības vaļņu nojaukšanas.	Vēsturiski klastera teritoriju šķērsoja pirmā zirgu tramvaja līnija (1882.g.), sākot no 1901.gada arī elektriskais tramvajs . Pašreiz pa Bulvāru loka ielām kursē sabiedriskais transports. Vecpilsētas pusē visā klastera garumā izbūvētas tramvaju līnijas (5., 7., 11.), Raiņa bulvārī, O.Kalpaka bulvārī un Merķeļa kursē autobusi un trolejbusi. Elizabetes iela ir vienīgā iela garenvirzienā, kas sabiedriskam transportam pieejama daļēji, Esplanādes robežās. Visas ielas pieejamas autotransportam. Klasteri šķērso nozīmīgas transporta maģistrāles Krišjāņa Valdemāra un Krišjāņa Barona ielas, bet norobežo 13.janvāra iela un Eksporta ielas, kuras posms klastera ZR galā ir nozīmīs tranzīta satiksmei. K.Barona ielā izveidota velojosla. Transporta plūsma zonā ir ļoti aktīva, jo nodrošina saikni ar lielāko daļu pilsētas. Tikai gājēju un velo kustībai atvērts Laukums pie Brīvības pieminekļa	Klasteris ir Rīgas zaļākā zona ar 4 parkiem. Pilsētas kanāls (garums ir 3,2 km) ar tā apzaļumotajiem krastiem ir galvenā šķirtne starp Rīgu un tās Vecpilsētu, ļaujot pēdējai saglabāt nosacītu noslēgtību modernās pilsētplānošanas kontekstā. Dzīvošanai, rekreācijai Teritorijā starp parkiem saglabājušies ar grezniem 19.gs.pēdējai trešdaļai raksturīgiem historisma perioda mūra īres namiem un savrupnamiem blīvi apbūvēti kvartāli. Brīvstāvošās sabiedriskas nozīmes kultūras un izglītības iestāžu celtnes, sākot no 19.gs. 2.puses būvētas kā brīvstāvoši objekti parku teritorijā. Klasterī apvienotas dažādas funkcijas Klasteris ir daudzfunkcionāla zona, kas nodrošina privātās un sabiedriskās vajadzības, bet nav izvietotas industriāla rakstura būves, izņemot vēsturisko Gāzes iestādi pie K.Valdemāra ielas teritorijā starp kanālu un Rainā bulvāri un Kanalizācijas sūkņu staciju Eksporta ielā 2B, kas šobrīd ir zaudējušas savu sākotnējo funkciju.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Centrs	RVC teritorija. Klasteris ir daļa no Centra apkaimes un tā teritorija aizņem kvartālus aiz Bulvāru loka starp Elizabetes, Kr.Valdemāra, Bruņinieku, Brīvības, Matīsa un A.Čaka ielām.	Bij.Pēterburgas priekšpilsētas daļa veidojās pakāpeniski ap galvenajiem ceļiem, kas vēlāk kļuva par maģistrālajām ielām. Vēsturiski Brīvības un Ģertrūdes ielu krustojumā atradušies Raunas vārti. Paplašinot priekšpilsētas robežu u 18.gs. beigās vārti pārcelti uz tag. Brīvības, Matīsa un Šarlotes ielu krustojumu (pārsauca par Pēterburgas vārtiem) - klastera robežu. Esošā apbūve veidojusies laikā pēc 1812.gada ugunsgrēka, kad teritorijā pārsvarā būvēja mazstāva koka dzīvojamās ēkas. Teritorijas attīstība turpinājusies pēc aizsargvalņu nojaukšanas 19.gs. vidū, kad priekšpilsētā deva atļauju mūra ēku celtniecībai. Laika gaitā Centra ietvaros pārsvarā esošai dzīvojamai funkcijai paralēli attīstījusies administratīvā, izglītības un kultūras funkcija, kā arī atradusies ar rūpniecību saistīta apbūve. Pēdējā, sākot no 20.gs. b. izzudusi, daļu ēkas pārprofilētas, daļa šobrīd netiek ekspluatētas kā, piem., Kimmel alus darītavas komplekss, kas aizņem veselu kvartālu. Pēdējos gados samazinājies pieprasījums pēc tirdzniecības, restorānu/ kafejnīcu telpu īres, kā rezultātā Centrs kļuvis tukšāks. Teritoriju šodien lielākajā daļā aizņem dažāda perioda un rakstura apbūve ar ievērojamu dzīvojamās zonas īpatsvaru.	Esošais ielu tīkls un regulārs kvartālu dalījums ar izretinātu mazstāvu, pamatā dzīvojamo, apbūvi redzams 1824.gada kartē. 19.gs. 2.pusē teritorija blīvi apbūvēta. Tajā dominē atvērta perimetrālā apbūve un koka dzīvojamās ēkas, ir arī vairāki mūra nami. Teritorijā ir 2 baznīcas - Aleksandra Nevska pareizticīgo baznīca (1820.-1825.g.) un vacā Ģertrūdes baznīca (1864.-1869.g., arh. D.Felsko). Paralēli dzīvojamai funkcijai kvartālos tālāk no centra 20.gs.2.pusē attīstījās industriālo ēku būvniecība, kā piem., Kimmel alus darītavas komplekss kvartālā starp Skolas, Bruņinieku un K.Valdemāra ielām (pamatā 1860.gadi), bij.Gustavs Kuncendorfs alus darītava Matīsa ielā 8 (1873. g.) u.c., kas ievērojami paplašinājās 19.gs.beigās un 20.gs.sāk. Ar šo laiku saistītas būtiskākās pārmaiņas klastera vizuālajā veidolā, mazstāvu apbūvi pakāpeniski aizstājot ar daudzstāvu administratīvām un izglītības iestādēm, īres namiem ar tirdzniecības telpām 1.stāvā, darbnīcām un ražotnēm ēku puspagrabu līmenī. Gan dzīvojamo, gan ar ražošanu saistītu ēku celtniecība norisinājās 1920./30.gados. Uzcelta piem., bijušā izdevniecības un tipogrāfijas ēka Dzirnau ielā 57a (1926. gadā, arh.Sergejs Antonovs, un 1939. gadā arh. Alfrēds Birkhāns), īres namu ar skolas telpām Brīvības ielā 39 (1929.-1931.g., arh.E. Laube) u.c. Pēckara perioda ievērojamākā celtnie viesnīca Latvija, kuras realizācijai nojauca visu kvartāla koka apbūvi. Rīgas 7.vidusskolas jaunā ēka K.Barona un Bruņinieku ielas stūrī uzcelta vairāku zemesgabalu robežās, neievērojot kvartāla apbūves raksturu. Gan 20.gs. b., gan 21.gs. turpinājās koka ēku demontāža un jaunu ēku būvniecība to vietā vai apbūvei neraksturīgu autostāvlaukumu ierīkošana. Kopumā Centra teritorijā saglabājusies daudzveidīga dažādu periodu un funkciju apbūve, ko veido jaukta mazstāva koka ēku un dzudzstāvu mūra namu mijiedarbība un tā rada atšķirīgu, tikai Rīgai raksturīgu veidolu, kas iekļauts UNESCO vērtību sareakstā.	Saglabājies 18.gs. 2.pusē izveidotais regulārs ielu tīkls, kas vēsturiski aptvēra Pēterburgas priekšpilsētas teritoriju, kas beidzās pie Matīsa ielas. Matīsa un Brīvības ielu krustojumā, kur saplūda trīs ceļi - no A puses Smilšu ceļš (vēlāk Pēterburgas šoseja), no ZA ceļš no Šarlotes muižiņas (tag. Šarlotes iela) un ceļš no Karlīnes (tag. Miera iela) atradās ieejas vārti priekšpilsētā.	1906.g. pilsētas dome atpirka gruntsgabalu Maiznīcas ielas galā, izveidoja tag. Miera un Brīvības ielu savienojumu un 1910.g. pa Miera ielu sāka kursēt tramvajs. Pašreiz dažādi sabiedriskā transporta veidi kursē pa galvenajām ielām klastera garenvirzienā - K.Valdemāra, Brīvības, Tērbatas, K.Barona un A.Čaka ielām un savieno abas Daugavas puses apkaimes un blakus esošās apkaimes. Šķērsvirzienā sab.transports kursē pa Matīsa, Bruņinieku un Stabu ielām, daļēji Ģertrūdes un Elizabetes ielām. Pa visām ielām kursē autotransports, Stabu, Dzirnau un Bruņinieku ielas - vienvirziena. Visintensīvākā transporta kustība Centra teritorijā norisinās pa Kr.Valdemāra ielu, Brīvības ielu, Kr.Barona ielu, Marijas, Stabu, Dzirnau un Lāčplēša ielām. Mazāk noslogotas ielas, kuras segtas ar bruģi - Tērbatas, K.Barona, Dzirnau, Blaumaņa un Ģertrūdes. Šīm ielām noslogojums pārsvarā saistīts ar pīķa stundām. Lielākajā daļā klastera ielu izbūvētas velojoslas. Tās nav Matīsa, Brīvības, Ģertrūdes, Baznīcas, K.Valdemāra, Stabu, Dzirnau, Akas un Pērses ielās. Atsevišķas sabiedriskā transporta joslas ir A.Čaka un Bruņinieku ielās.	Centrs ir blīvi apbūvēts, arhitektoniski daudzveidīgs un ar autotransportu ļoti noslogots klasteris RVC teritorijā, kas iekļauts UNESCO Pasaules Mantojuma sarakstā, pateicoties vēsturiskajai pilsētbūvnieciskajai struktūrai, samērā apjomīgai kvalitātei 19.gs. koka arhitektūras klātesamībai un jūgendstila ēku piesātinājumam. Kvartālu apbūvē dominē dzudzstāvu īres nami (19.gs.b. - 20.gs. 1.puse), kas pārsvarā saglabājuši savu funkciju, bet daudzi no tiem kopumā vai daļēji pēc 2.PK pielāgoti arministratīvi vai cita veida funkcijai kā piem., medicīnas rakstura iestādēm. Ēku 1.st āvos esošās tirdzniecības vietas un kafejnīcu telpas daudzviet netiek ekspluatētas, īpaši tālāk no centra, radot pamestības sajūtu.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
CentrsDA	RVC teritorija. Centra apkaimes daļa uz DA no Marijas/Aleksandra Čaka ielas līdz Andreja Upīša un Avotu, un no Dzirnau līdz Artilērijas ielām., ieskaitot kvartālus starp Artilērijas, Asara, Avotu, Lāčplēša, Ernesta Birznieka - Upīša, un Dzirnau ielām. Klasterī ietilpst Ziedoņdārzs.		Lielākā daļa mūra daudzstāvu namu celtas iepriekšējo koka ēku vietā, tomēr saglabājies ievērojams skaits koka ēkas. Atsevišķas koka ēku grupas un mūra mazstāvu apbūve ietilpst teritorijās ar atšķirīgiem apbūves noteikumiem (Nr.17, 22,29, 28,47). 19.gs. b. un 20.gs. sākumā apbūvēti arī līdz tam tukšie gruntsgabali. Līdz Ziedoņdārza izveidei 1936. - 1938. gadā (projekta un nosaukuma autors ir toreizējais Rīgas dārzu vadītājs Andrejs Zeidaks) tur atradušās kazarmas, noliktavas, dārzniecība un neapbūvēts laukums. 1937. gadā, parkā tika izbūvēta strūklaka, teln. Marta Lange, arh. Voldemārs Zaķis. 2008. gadā veikta Ziedoņdārza teritorijas atjaunošana.	Saglabājies 19.gs. ielu tīkls.	Gandrīz visas klastera ielas uzskatāmas par aktīvu transporta zonu, kas nodrošina visa veida autotransporta un sabiedriskā transporta kustību dažādos virzienos. Galvenās transporta maģistrāles ir Marijas/ A.Čaka, Avotu, Matīsa un Stabu ielas. Bruņinieku, A.Čaka un Stabu ielās izbūvēta atsevišķa josla sabiedriskajam transportam. Vēl izveidotas A.Čaka un Lāčplēša ielās.	Funkcionāli samērā daudzveidīga zona, kas pamatā pilda dzīvojamās, tirdzniecības un pakalpojumu funkcijas. Nozīmīga zaļās teritorijas un rekreācijas funkcija ir Ziedoņdārzam. Klastera A galā izvietoti ar īpatnēji ar ražošanu saistīti nelieli uzņēmumi. Agrāk tā bija izteikts strādnieku dzīvojamo namu rajons. Mūsdienās visa teritorija kļuvusi par centra daļu, lai gan piederīga Avotu apkaimē.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
CentrsZR	RVC teritorija. Klasteris ir Centra apkaimes ZR daļa starp Eksporta, Hanzas, Melngaiļa un Kr. Valdemāra ielām. Elizabetes ielu.	Vēsturiski maz apbūvēta Pēterburgas priekšpilsētas daļa. Pēc 1812.gada gruntsgabali ar mazstāvu retinātu apbūvi pamatā lokalizēti teritorijā starp Eksporta, Hanzas, Pulkveža Brieža un Elizabetes ielām. Stūrī starp K.Valdemāra ielu un O.Kalpaka bulvāri vēl 1867.gada kartē redzami dārzi un stādījumi. 1880.gadu sākumā arī šajā teritorijā uzrādīta mazstāvu koka apbūve Dzirnau ielā un zonā starp K.Valdemāra, Elizabetes un Melngaiļa līdz Antonijas ielai. Pārējo daļu aiz minētajām robežielām neapbūvēta, daļēji aizņemta ar ganībām. Kvarālos no Ausekļa līdz Rūpniecības ielai gruntsgabali nelieli, analogi pārējā klastera teritorijā esošajiem kvartāliem. Lielu gruntsgabali izkārtoti gar Hanzas ielu no Pulkveža Brieža ielas līdz Melngaiļa iela, starp Rūpniecības un Pulkveža Brieža ielu, kā arī starp Ausekļa un Eksporta ielām, kur tie aizņem visu kvartāla platumu. Nedaudz izmainīts gruntsgabalu dalījums saglabāties 1930.gados, bet pārdalīti lielie zemes gabali Eksporta - Ausekļa ielā, un starp Rūpniecības un Pulkveža Brieža ielām. 19.gs. klastera teritorijā noteicošā ir dzīvojamā funkcija. Kvartāls starp Strēlnieku, Emīļa Melngaiļa un Antonijas ielu iezīmē Rīgas vēsturiskā centra malu un līdz nesenam laikam tajā dominēja Rīgas pirmā industriālā laikmeta (pirms Pirmajam pasaules kara) mazstāvu izklaidus rūpnieciska rakstura apbūve. 19.gs. beigās un 20.gs. 1.trešdaļā mainījies dzīvojamās apbūves raksturs un mērogs, bet saglabājusies klastera pamatfunkcija. Teritorijā uzceltas arī administratīvas un sabiedriski nozīmīgas ēkas kā ugunsdzēsēju depo (1910./12.g., arh. R.Šmēlings.) Hanzas ielā 5, 20.gs. vidū skola Pulkveža Brieža ielā 25 (arh. Alfrēds Pūpols), 20.gs. 2.pusē LU bibliotēkas ēka Rūpniecības ielā 10, Latenergo ēka Pulkveža Brieža ielā 12 u.c. Teritorijā atrodas zināmākais agrā jūgendstila daudzstāva dzīvojamo māju komplekss Alberta ielā. Pašreiz t.s."Klusā centra" apbūve zināma kā dzīvojamais rajons ar grezniem, prestižiem daudzstāvu mūra īres namiem un vairākām koka apbūves teritorijām ar atšķirīgiem apbūves noteikumiem - Dzirnau ielā un K.Valdemāra ielā. Dzirnau ielādaļa koka ēku atrodas vidi degradējošā stāvoklī.	Lielākā daļa mūra daudzstāvu namu celtas iepriekšējo koka ēku vietā laikā no 19.gs. beigām līdz 20.gs. 1.trešdaļai. Saglabājušās atsevišķas zonas ar 19.gs. koka apbūvi, uz kurām attiecināti atšķirīgi apbūves noteikumi - Dzirnau ielā un K.Valdemāra ielā. Historisma perioda apbūve lokalizēta gar Elizabetes ielu posmā no no Eksporta līdz Pulkveža Brieža ielai, Vīlandes ielas nepāra numuru pusē, K.Valdemāra ielas apbūve pretī Esplanādei, A.Pumpura ielas frontes pāra numuru pusē starp K.Valdemāra un J.Alunāna ielām, kā arī apbūve starp Ukrainas neatkarības , Elizabetes un O.Kalpaka bulvāri. Augsta jūgendstila apbūves intensitāte, starptautiska atpazīstamība M.Eizenšteina projektiem Alberta ielā, arī tuvējās Antonijas, Elizabetes ielās u.c. Daudzām būvēm raksturīga izteismīga plastiki dekoratīvā apdare historisma un jūgendstila formās, pie ēkām veidoti t.s. priekšdārzi. Klasterī pamanāmas 20.gs. 2.puses monumentālās sabiedriskās/ administratīvās celtnes Rūpniecības un Pulkveža Brieža ielā, kā arī apjomīgas dzīvojamās ēkas , pie., ēka Rūpniecības ielā 22. 21.gs. uzceltas un turpinās dzīvojamo ēku kompleksu būvniecība kvartālos starp E.Melngaiļa, Hanzas, Dirnavu un Zaļo ielu. Gar Hanzas ielu atrodas gruntsgabali ar autotransporta servisa ēkām un valsts policija.	Pulkveža Brieža iela pastāvējusi kā ganu ceļš jau vēsturiski (18.gs.). Pašreizējais ielu tīkls daļēji veidojies 19.gs. , līdz ar apbūves paplašināšanos turpinājies 19.gs. beigās un 20.gs. sākumā. Līdz 20.gs. vidum vēl nebija izbūvēts esošais savienojums starp Eksporta un Hanzas ielu. To cauri Dziesmusvētku parkam izbūvēja 20.gs. 2.pusē, atdalot Vašingtona laukumu.. Pašrei klasterī daudzas ielas ir vienvirziena satiksmi - Elizabetes, Antonijas, Dzirnau, A.Pumpura, Vīlandes, Ausekļa, Vidus, Rūpniecības un Valkas ielas.	Klastera teritorijai raksturīgi, ka lielākā daļa ielu ir klusas starpkvartālu ielas bez ļoti liela noslogojuma atšķirībā no maģistrālajām ielām (Eksporta,Pulkveža Brieža, Hanzas, K.Valdemāra un Dzirnau ielas). Pa klasteri ierobežojošām maģistrālajām ielām, kā arī Pulkveža Brieža ielu kursē sabiedriskais transports. Pārējās pieejamas velo un autotransportam. Velojosla izveidota Elizabetes ielā.	Pamatā dzīvojamā teritorija ar greznu 19.gs. beigu un 20.gs. sākuma apbūvi, kurā dominē 5-6 stāvu mūra īres nami. Treitorijā atrodas Alberta iela - atpazīstamākā iela ar agrīnā jūgendstila ēkām. Ievērojams arī 20.gs. 2.ceturkšņa ēku īpatsvars, kas vairāk atrodas kvartālos starp Rūpniecības un Ausekļa ielām. Pēckara periodā būtiski pārbūvēts kvartāls starp Rūpniecības un Pulkveža Brieža ielām. Pēdējos dātos noris aktīva dzīvojamo kompleksu būvniecība gan, pārbūvējot vēsturiskās ēkas kā 1895. gadā pēc arhitekta Kārļa Johana Felsko projekta būvēto zirgu iejādes manēžu bij. industriālajā kvartālā starp Strēlnieku, Emīļa Melngaiļa un Antonijas ielām, vai ceļot jaunas kādreizēju uzņēmumu teritorijā. Dzirnau ielā saglabājušās 19.gs. koka 2 stāvu ēkas, kas posmā no Antonijas līdz Pulkveža Brieža ielai lielākoties atrodas vidi degradējošā stāvoklī, kamēr Dzirnau ielas posms no K.Valdemāra ielas līdz Antonijas ielai ir vizuāli sakārtots un tajā atrodas liels skaits ar ēdināšanas biznesu saistīti uzņēmumi, kā arī viesnīca.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Citadele	Klasteris ir daļa no Centra apkaimes, kura teritorija iezīmēta starp Kr.Valdemāra un Eksporta ielām un Kronvalda bulvāri.	1650. g. uz Z no Rīgas pils (tagad starp Kr. Valdemāra - Eksporta ielu un pašreizējo Kronvalda parku) pēc zviedru pulkveža Johana Rodenburga projekta izbūvēja aizsardzības nocietinājumu sistēmu ar Citadeli kā autonomu cietoksni un garnizona mītni. 1670.g. sāk realizēt Citadeles pārbūvi, kuras laikā to paplašināja un atšķīra no pils. Lielā Ziemeļu kara laikā Citadeli izpostīja. 1731.g. to uzdeva no jauna uzbūvēt. 1769.g. sastādīts pārplānošanas projekts. 1873.-1875.g. nojaukti vaļņi un teritor. ap ciet. pārveidota pēc J.D. Felsko un O. Dīce proj. Citadele vārti pārvietoti pie Rīgas pils stalliem.	Ietverta hronoloģiski dažādu periodu apbūve. Vecākās būves datējamās ar 18.gs. 4.cet. 1781. - 1785.g. kā Krievijas Impērijas garnizona baznīca klasicisma stilā celta Sv. Pētera un Pāvila pareizticīgo baznīca, ko šodien izmanto kā koncertzāli "AVE SOL" (arh. Zēge fon Laurenbergs, Kristofs Hāberlands). Saglabājušās 19.gs. 2.cet. un 60.- 70.gadu būves. Starp K.Valdemāra un Muitas ielām 19.gs. b. - 20.gs. sāk daudzstāvu īres nami, zonā starp Muitas - Eksporta un Citadeles ielām līdz Bastejkalna apstādījumiem 20.gs.2.p. un 21.gs. sāk. būves - dzīvojamie nami, 1968.-1978.g. Zemkopības ministrijas augstceltne Republikas laukumā 2 (ar. A.Reinfelds, V.Kadirkovs, V.Maike), 2003.-2009.g. celta bankas ēka "Citadele" (arh. Meinhards fon Gerkāns), 21.gs.sāk. dzīvojamā ēka.	Ielu tīkls daļēji saglabājies no 19.gs. Izmaiņas sakarā ar lielizmēra būvēm - tag. Zemkopības ministrijas augstceltnes būvi, bankas Citadele biroju ēka, un dzīvokļu ēka Centra nams izbūvēm 20.gs.2.pusē un 21.gs. sāk. No Miķeļa ielas līdz kanālam 20.gs.2.puses daudzdzīvokļu māju apbūves kvartāli.	Galvenās transporta maģistrāles - Eksporta iela, Kr.Valdemāra iela, kas turpinās kā Vanšu tilts un Kronvalda bulvāris, pa kuru kursē arī tramvaju (Nr. 5., 7., 11.) satiksme.	Neliela teritorija, bijusī militārā zona - citadele, kas ir daļa no Centra apkaimes, blakus t.s. Klusajam centram.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Dārzi	RVC AZ. Klasteris aizņem teritoriju starp Krišjāņa Valdemāra, Emīļa Melngaiļa, Strēlnieku, Hanzas, Vesetas, Jāņa Daliņa, Krišjāņa Valdemāra, Ēveles, Miera un Aristīda Briāna ielām.	Vēsturiski klastera teritorija bijus maz apbūvēta. Gruntsgabali ar dzīvojamo apbūvi un dārzu (Gogginger Kunst garten) atradās Krišjāņa Valdemāra ielā starp Emīļa Melngaiļa un Sporta ielām, kā arī Krišjāņa Valdemāra ielas pāra numuru pusē starp Aristīda Briāna un tag. Alojas ielu, kur lielāki gruntsgabali piederēja Šarlotes muižīņai, kas aizņēma lielāko teritorijas daļu līdz pilsētas ganībām, un Šulca alus darītavai (no 1868.gada Štricka alus un portera darītava un iesala rūpnīca). Bijušās Šarlotes muižīņas (Charlottenthal) plašais gruntsgabals starp Aristīda Briāna, Šarlotes, Krišjāņa Valdemāra ielām un kādreizējām pilsētas ganībām (tag. Vesetas iela līdz 20. gadsimta 20. gadiem bija dārznieka K. H. Vāgnera (Wagner) mantinieku īpašumā. 20. gadu beigās uzsāka gruntsgabala parcelāciju, to sadalot jaunos apbūves gabalos un ierīkojot jaunu ielu tīklu. Līdz pat Pirmajam pasaules karam Vāgneru dārzniecība bijusi ainavisko dārzu paraugs, pielīdzināms botāniskiem dārziem, jo milzīgajās oranžerijās audzēts daudz tropiskās floras augu. 1930.gados Zaubes, Nītaures un Tomsona ielu apkaime kļuva par lielāko daudzstāvu dzīvojamo namu jaunbūvju rajonu Rīgā. Šodien starp Emīļa Melngaiļa, Strēlnieku un Hanzas ielām izbūvēts Skonto stadions un sporta halle, starp Hanzas un Sporta ielām 49.vidusskola (1956.g., arh. Alfrēds Pūpols) un stadions. Pārējā teritorijā pārsvarā dzīvojamā apbūve.	Vēsturiskā apbūve ar dzīvojamām mājām (20.gs. sākumu ieskaitot), saglabājusies klastera DA stūrī uz Krišjāņa Valdemāra ielas posmā no no Emīļa Melngaiļa līdz Hanzas ielai un Hanzas ielā no Krišjāņa Valdemāra līdz Vesetas ielai. Emīļa Melngaiļa ielā 19.gs. beigu īres nams saglabājies tikai vienā gruntsgabalā. Vairāk kā 1/2 šī kvartāla bez apbūves. Kvartālos no Sporta līdz Jāņa Daliņa ielai koncentrētas dažādu 20.gs. periodu dzīvojamās ēkas. Klastera teritorijā esošajos kvartālos starp Krišjāņa Valdemāra, Aristīda Briāna un Alojas ielām 19.gs. 2.pusē atradās plaši gruntsgabali, kas bija dārznieka K.H.Vāgnera un Fon Stricku ģimeņu īpašumā. Tur atradās īpašnieku savrupmājas ar dārziem, alus darītava un vairākas dzīvojamās ēkas. Pašreiz K.H.Vāgnera īpašumā Aristīda Briāna ielas pusē (līdz Šarlotes ielai) saglabāties t.s. Maikapara nams (īpašnieks no 1930.g., 1930.-31.g. pēc A.Trofimova projekta pārbūvēta 1876.gadā celtā Vāgneru dzīvojamā ēka) un Veismaņu dzimtai piederošā "Šarlotes lejas" muižiņa Šarlotes ielā 3. Krišjāņa Valdemāra ielas pusē kādreizējā dārza teritorijā 1929. -30. gadā pēc arh. Indriķa Blankenburga projekta uzbūvēta skola (Franču licejs), kā arī 1930.gadu un 1950./60.gadu dzīvojamās ēkas. Līdzīga situācija Šarlotes ielā, kur atrodas 1930.gadu un mūsdienu dzīvojamā apbūve. Kādreizējos Fon Stricku īpašumos, sākot no Aristīda Briāna ielas 7 līdz Alojas ielai, dominē industriālā apbūve. Saglabāties alus darītavas ēku komplekss (padomju gados Rīgas Vīna un šampanieša kombināts), īpašnieka Stricka dzīvojamā ēka (Fon Stricka villa) un administratīvā ēka, dārza vietā ierīkots parks, kā arī Alojas kvartāls ar vēsturiskām ražošanas ēkām, kas parveidoti par birojiem, kafejnīcām/ restorāniem un jaunas komercplatības. Aristīda Briāna ielas galā pie Miera ielas saglabājušās 19.gs. koka dzīvojamās ēkas, kas ietvertas teritorijas fragmentā ar atšķirīgiem apbūves noteikumiem Nr.11 (18.gs. koka ēka A.Briāna 11 no teritorijas pārvietota uz Ķīpsalu 2008.g.).	Klastera ielu tīklā ietilpst līdz 20.gs. 30.gadiem izveidotas ielas. Krišjāņa Valdemāra iela līdz Aristīda Briāna ielai pastāvējis 18.gs. , 1932.gadā tai pievienots posms līdz Šarlotes ielai, kas izbūvēts cauri kādreizējam Vāgnera īpašumam (bij. Vāgnera iela). 1920. gadu beigās uzsāka bij. Vāgnera gruntsgabalā ietilpstošās daārza daļas parcelāciju, to sadalot apbūves gabalos un ierīkojot jaunas ielas Krišjāņa Barona nepāra numuru pusē (Zaubes, Vesetas un Tomsona ielas), kā arī Alojas ielu. Ēveles ielas posms aiz Krišjāņa Valdemāra ielas pārdēvēts Jāņa Dalinā vārdā.	Galvenā transporta maģistrāle - Krišjāņa Valdemāra iela, pa kuru kursē gan sabiedriskais transports, gan visa veida velo un autotransports. Sākot no Bruņinieku ielas, ietve pamīšus abās Krišjāņa Valdemāra ielas pusēs dalīta gājēju un velo joslās. Pīķa stundās noslogota satiksme Aristīda Briāna ielā, kas ietilpst 2 trolejbusu maršrutā. Sporta iela vienvirziena ar divām velojoslām.	Klasterī izteikti zonēta dzīvojamā apbūve, kas koncentrēta Krišjāņa Valdemāra ielas nepāra numuru pusē, Vesetas un Tomsona ielās (20.gs. sāk., 30.gadi, 2.puse un 21.gs. sāk.) un industriāla rakstura apbūve teritorijā strap Aristīda Briāna, Šarlotes un Alojas ielām (pārprofilēta funkcija, papildināta apbūve ar jaunu apjomu komercplatībām). Turpat arī atsevišķas grznsas savrupmājas kādreizējiem gruntsgabalu īpašniekiem un 19. gs.koka ēku grupa Aristīda Briāna ielā pie Miera ielas. Kvartālā starp Krišjāņa Valdemāra, Sporta, Vesetas un Hanzas ielām lielu teritorijas daļu aizņem Rīgas 49.vidusskola un sporta laukums. Aristīda Briāna un Krišjāņa Valdemāra ielas krustojumā atrodas Franču licejs, bet Krišjāņa Valdemāra un Jāņa Daliņa ielu krustojumā Rīgas Dizaina un mākslas vidusskola, kas aizņem divus vēsturiskos gruntsgabalus. vairākus vēsturiskos gruntsgabalus un lielu kvartāla teritoriju aizņem Rīgas 21.vidusskola Tomsona ielā 35. Teritorijā liels dzīvojamās apbūves īpatsvars, kas ir jaunāka par 20.gs. vidu, kā arī un ievērojams 1930.gadu dzīvojamo ēku īpatsvars. Vesetas ielā atrodas dzīvojamnās ēkas, būvētas sākot no 20.gs. pēd.cet.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Deglava	Klasteris RVC AZ teritorijā ir daļa no Avotu apkaimes. Tas aizņem teritoriju starp Matīsa, Avotu, A.Deglav ielām un Dzelzceļa loku.	Vēl 1880.gadu sākumā mazn apbūvēta teritorija. Visā garumā līdz dzelzceļam gruntsgabalos sadalīta Matīsa ielas fronte un iezīmējas nepilnīgi apbūvēti kvartāli starp Avotu, Mūrnieku un Pļavas ielām. Tālāk dzelzceļa virzienā iedibinātas Valmieras un Vagonu ielas, bet tikai viena kvartāla dziļumā. Attīstoties industrijai 19./20.gs. mijā, klastera teritorijā parādās ražošanas uzņēmumi un fabrikas, kas atrodas starp dzīvojamo zonu un dzelzceļu, pamatā starp A.Deglava, Matīsa un Vagonu ielām. Vienlaicīgi būvē arī salīdzinoši vienkāršākus īres namus strādnieku ģimenēm, kas ar reti izņēmumiem, nav augstāki par 4 stāviem. 20.gs. 2.ceturksnī būvniecība ar jaunām lielākām un mazākām (2-3 dzīvokļi) dzīvojamām ēkām un turpinās Pērnavas ielas abās pusēs.	Intensīvākā apbūve vēsturiski veidojusies Matīsa ielas abās pusēs. 1880.gadu sāk. pilsētas plānā lielākā daļa šī klastera teritorijas nav vēl apbūvēta, ir smilšainas kāpas (Matīsa iela pēc pilsētas paplašināšanās, bija pilsētas galējā robeža un to sauca par Palisādu ielu). Gruntsgabali šajā laikā apbūvēti pārsvarā ar brīvstāvošām mazstāvu koka dzīvojamām un palīgēkām. 19./20.gs. mijā attīstas fabriku un citu ražošanas ēku būvniecība. Tās pārsvarā ir tipoloģijai atbilstošas ķieģeļu arhitektūras ēkas ar vienu vai diviem stāviem. Starp daudzdzīvokļu 2-3 stāvu koka un mūra dzīvojamām ēkām ieslēgtas vairākas fabriku teritorijas (mašīnbūves fabrikas, stikla fabrika u.c.). Klastera teritorijā ir vairākas 4 - 5 stāvu dzīvojamās ēkas, pārsvarā uzceltas kvartālu stūros 19.gs. b. un 20.gs. sākumā, tomēr kopumā teritorijai raksturīga Zema apbūve (1 - 2,5/ 3.stāvi), ko veido gan koka, gan mūra dzīvojamās ēkas, kas mijas ar industriālām teritorijām, bijušo fabriku ēku kompleksiem un privātmājām. Teritorija veidojusies pārsvarā kā industriāla zona.		Galvenās maģistrāles klasterī ir Valmieras iela, Matīsa un Avotu/ Deglava iela, pa kurām kursē sabiedriskais un visa cita veida autotransports. Atšķirībā no A.Deglava un Matīsa ielām, kas ir svarīgas komunikācijai ar pilsētas teritorijām aiz dzelzceļa, klastera teritorijā mazāk noslogots Pērnavas ielas posms, kas atdala industriālo zonu un turpinās līdz dzelzceļa pārbrauktuvei. Kvartālu iekšējās ielas pārsvarā aizņemtas ar iedzīvotāju transportu.	
Ganības	Klasteris RVC AZ ir daļa no Skanstes apkaimes starp Skanstes, Vesetas un Hanzas ielām.	Agrāka pilsētas ganību vieta. Rīgas aplenkuma laikā zviedru karaspēks uzbēra skanstis. 1788./90.g. izbūvēti nocietinājumi. 1883.g. gar nocietinājumu ārējo robežu izbūvēja Skanstes ielu. 19.gs. 2.pusē pakāpeniski uzsākta vēsturisko novadgrāvju aizbēršana un sākot ar 1970.gadiem pamazām uzsākta arī teritorijas apbūve. Vesetas ielas posmā starp Hanzas un Sporta ielām 1881.gadā uzbūvēja sladumu un konservu fabriku - a/s L. W. Goegginger. 1940. gadā pēc nacionalizācijas tas kļuvis par šokolādes un konfekšu fabriku Uzvara. Ražošana ēkās vairs nenotiek un ilgu laiku komplekss stāvēja tukšs. Šobrīd tas pazīstams kā Sporta 2 kvartāls, kas pēdējos gados strauji mainās, kļūstot par radošu pilsētas publisko telpu un mājvietu daudziem uzņēmumiem. Iepriekš noslēgtais, industriālais kvartāls kļuvis par atvērtu pilsētas publisko iekškvartālu pulcējot cilvēkus uz tirdziņiem un	Klasterī lielāko daļu teritorijas aizņem tikai jaunbūves, kuru celtniecība sākta 21.gs. , jo starp Vesetas un Skanstes ielām no 1904.g.- 1965. g. pastāvēja Rīgas hipodroms . 20.gs. 1.puses apbūve - bij. "Uzvara" ražošans korpuss un dzīvojamā ēka atrodas Sporta ielā pie Grostonas un Vesetas ielām. 2003.-2005. g. hipodroma vietā uzbūvē Olimpsko sporta halli. Šobrīd teritorijā plašs publiska rakstura būvju apjoms, sākot no sporta būvēm līdz skolām, biroju ēkām un lielveikaliem. Teritorijā veidojas jauns dzīvojamais rajons. Hronoloģiski vecākā ir industriālā apbūves zona Sporta 2 kvartālā - agrākās L.W. Goegginger konfekšu fabrikas teritorijā starp Hanzas, Vesetas un Sporta ielām, kur izveidots Sporta 2 kvartāls. Tur darbojas gan KIM? Laikmētīgās māsklas centrs, gan mūzikas un drāmas telpa "Otario" un vairāki citi uzņēmumi. Skanstes ielas labās puses apbūve ir sākta, un turpināta	Ielu tīkls klastera teritorijā veidojies no 19.gs. 2.puses līdz mūsu dienām. 1883.g. tieši gar nocietinājumu ārējo līniju izbūvēta Skanstes iela (neatrodas klastera teritorijā). Pašreizējās Skanstes ielas trase daļēji (bez posma starp Sporta un Hanzas ielām) iezīmēta 1930.gadu plānā. Vēsturiskās ielu trases ir hanzas un Sporta ielām. Vesetas un Grostonas ielas izveidotas 1932.gadā pēc Vāgnera dārzu teritorijas parcelācijas 1920.gadu beigās. Teritorijā 21.gs. izbūvētas jaunas iela - Jāņa Daliņa un Jāņa Dikmaņa iela.	Galvenās transporta maģistrāles - Skantes, Vesetas, Grostonas, Hanzas, Sporta,	Lielākā daļa apbūves tapusi 20.gs.beigās un 21.gs. Atsevišķas ēkas saglabājušās no 19.gs.beigām vai 20.gs. sāk.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Grīziņkalns	RVC AZ teritorija. Klasteris Grīziņkalns ir daļa no Grīziņkalna apkaimes starp Deglava, J.Asara, Tallinas, A.Čaka ielām un dzelzceļa loku.	Apkaimes nosaukums no Grīzenberga muižas - Grīziņkalns (1930.gados nosaukts par 1905.gada parku). Līdz pat 19. gs 70. gadiem Grīziņkalna apkaime ļoti reti apdzīvota. Apbūves pirmsākumi attiecināmi uz 19. gs. 70./80. gadu miju. Būtiskas pārmaiņas saistītas ar Rīgas industrializāciju un Mīlgrāvja dzelzceļa atklāšanu 1892. gadā. Grīziņkalnā tika uzcelta mašīnbūves fabrika „Felzers un Ko” (1873), svina un cinka krāsu (1893), metāla (1901) u.c.fabrikas. Rajonā apmetās galvenokārt šo un citu tuvākajā apkārtnē esošo fabriku strādnieki un viņu ģimenes. 19./20. gadsimta mijā rūpnīcu tuvums un strādnieku dzīvojamo kvartālu apbūve tā apkārtnē noteica un vēl mūsdienās zināmā mērā nosaka apkārtnes sabiedrisko stāvokli (sāk mainīties pēdējos gados). Vide raksturo šī perioda nomales iedzīvotāju dzīves apstākļus, jo tā ir veidojusies faktiski „tukša vietā”, un to relatīvi maz ir ietekmējuši arī vēlāko laiku arhitektūras un pilsēt būvniecības uzslāņojumi. 20.gs. sākumā uz smilšu kāpas tika uzsākta Grīziņkalna parka izveide. No 2003.gada parkā iekārtots skeitparks.	No 19.gs. pēdējā cet. līdz 20.gs. 1.pusei galvenokārt būvēti dažāda veida - mazstāva koka un daudzstāvu mūra strādniekiem paredzēt īres nami. Nozīmīgu teritoriju aizņem 20.gs. sākumā attīstītais Grīziņkala parks. Gar dzelzceļu pie Zemitāna ielas izvietoti ražošanas uzņēmumi. Klasterī atrodas vairākas sabiedriski nozīmīgas ēkas kā Sv. Pāvila luterāņu baznīca (arh. Gustavs Hilbigis, 1887), Sarkanā krusta slimnīca (1909.-1912.g. Asara ielā 3), Latvijas Sarkanā Krusta ēku komplekss Pērnavas ielā 62 (1933. g.) un 1936. g. J. Asara ielā 5 uzcelta māsu skola. Laikmeta arhitektūru raksturojošs ir 1929.g. celta dzīvojamā blokēka Jāņa Asara ielā 15 (arh. Osvalds Tīlmanis) ar valzirga skulptūru (tēlnieks Roberts Maurs) tās pagalmā. Augšielā 1 jau 1930.-1933.g. izveidots Rīgas pilsētas stadions, ap kuru 1950.g. izbūvēja tribīnes (notikusi vairākkārtēja tribīņu pārbūve, pēdējā kopā ar stadiona pārbūvi 2016.-2018.g.). 1959.g. iekārtota Latvijā 1. mākslīgā ledus hokeja halle.	1876.gada Rīgas kartē parādīts regulārs ielu tīkls zonā, ko aptver Tallinas, A.Čaka, Pērnavas un J.Asara iela, kā arī perspektīvā regulārus kvartālus sadalošas ielas starp Pērnavas ielu un dzelzceļu. Pāvila baznīcas vietā regulārs taisnstūrveida laukums. Līdzīga situācija 1880.gadu sākuma kartē, tikai redzams, ka Pērnavas ielas un dzelzceļa teritorija ir bez ielu dalījuma. Tās sāka nospraust 1885.g. līdz ar Grīziņkalna parka labiekārtošanu (projekts izstrādāts 1901.g.,Georgs Kūfalts). Mūsdienās saglabājies vēsturiskais ielu tīkls visā klāsterā teritorijā.	Galvenās transporta maģistrāles - Aleksandra Čaka iela, Augusta Deglava, Pērnavas un Tallinas ielas. Tajās kursē sabiedriskais transports un visa veida autotransports automašīnas. Ielas ar augstu noslogojumu.	Dzīvojamā, rekreācijas/ sporta un rūpniecības zona, kas raksturo 19.gs.beigu un 20.gs.1.puses nomales iedzīvotāju dzīves apstākļus. To relatīvi maz ir ietekmējuši vēlāko laiku arhitektūras un pilsēt būvniecības uzslāņojumi

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Ķīpsala	RVC AZ. Klasteris ietilpst Ķīpsalas apkaimē un aizņem lielu teritoriju salas vidusdaļā starp Āzenes, Ķīpsalas, Paula Valdena ielām, Balasta dambi, Loču ielu un Zunda Krastmalu.	Ķīpsala ir sala Daugavas lejtece, kuru no pārējās Pārdaugavas atdala Zunda kanāls jeb kādreizējā mazā Daugava un ir viena no vecākajām Pārdaugavas apdzīvotajām vietām (17.gs. Darvas salā, kas 18.gs. saplūda ar Ķīpsalu, bija gan uzcelta muižiņa, gan ierīkotas noliktavas). Esošās veidolā Ķīpsalas teritorija veidojās 20.gs. sākumā. Ķīpsalas teritorijas paplašināšanos veicināja Daugavas mainīgā straume. 17.gs. beigās - 18.gs. sāk. Ķīpsalā atradās neliels vairāk kā desmit zvejnieku sētu, 19.gs. sākumā samērā apdzīvota teritorija ar retinātu mazstāvu apbūvi ar dažāda raktura ēkām un stādījumiem (redzama Jelgavas priekšpilsētas ielu fasāžu notinumu zīmējumos, 1823.24.g.). 1864.gadā Ķīpsalā bija 52 mājas un, spriežot pēc uzvārdiem, tās piederējušas latviešiem (dažas dzimtas jau dzīvojušas no 18.gs.), kas bijuši Daugavas zvejniki, kapteiņi, loči, enkurnieki. Attīstoties rūpniecībai, salā 19.gs. 2.pusē bija ierīkota ģipša ražotne, darbojās kokžāģētavas un citas ražotnes. Lielā daļā pagalmu bija ierīkotas zivju kūpinātavas un ledus pagrabi. Ķīpsala ir visblīvāk apdzīvotā salas daļa - apbūve stiepjas gar Balasta dambi klastera D galā un visā salas platumā ziemeļu galā. Pēdējo ~15 g. laikā vēsturiskā vieta izveidojies kā kluss, zaļš ekskluzīvs 2 - 3 stāvu dzīvojamo māju (vērojama tendence ēku apjomam palielināties) ciemats pie Daugavas ar jahtu piestātni. Klasterī ir vairāku atjaunotu un rekonstruētu vēsturisko koka ēku kolekcija. 20.gs. beigās Ķīpsalā uzbūvēts peldbaseins, kas apjoma ziņā kontrastē ar salīdzinoši nelielo dzīvojamo apbūvi, ko pārsvarā privātmājām vai nelieliem vēsturiskiem koka īres namiem.	Vēsturiski pārsvarā dzīvojamā teritorija ar retinātu mazstāvu koka apbūvi un dažāda rakstura ražošanas uzņēmumiem, sākot no nelieliem zivju pārstrādes vietām, kokžāģētavām līdz lielām ražotnēm kā 1863.gadā dibinātā krīta ražotne – vēlākā Celma & Bēma ģipša fabrika vai A. Augsburga kuģu rūpnīca upes satiksmes tvaikonīšu būvei un remonam. 1891.gadā Enkura ielas galā atradās speciāli tvaikonim izbūvēta piestātne – FG dambis – laukakmeņiem pildīta koka pāļu rinda, kas ir būtisks 19.gs. hidrotehnisko būvju piemērs. Šodien klasterī dominē privātmāju apbūve. Ēkas bgan saglabājušas savu vēsturisko funkciju, kā arī pielāgotas citām vajadzībām (privātā pirmsskola, biroji u.c.). Ar mainītu funkciju kā dzīvojamais komplekss atjaunotas bij. Ģipša fabrikas ēkas. Teritoriju visā kvartāla apjomā strāp Ķīpsalas, Paula Valdena un Kaiju ielām un Zunda krastmalu aizņem Starptautiskais izstāžu centrs Ķīpsala - 21.gs. liela apjoma zemas būves ar laukumiem autotransporta stāvvietām un piegādēm. Otra lielākā būve - peldbaseins, kas ir RTU kompleksa sastāvdaļa un uzcelts 20.gs. beigās. Baseins atrodas dzīvojamā zonā starp Ķīpsalas ielu un Balasta dambi. Turpat atrodas arī 1980.gados no dzelteniem ķieģeļiem celtā Keramikas darbnīca, kas pašreiz tiek renovēta un pārbūvēta par dzīvojamo ēku. Dzīvojamās ēkas pārsvarā būvētas koka konstrukcijā ar dēļu apšuvumu (atsevišķas ēkas vēlāk apmestas). Senākās (vismaz 19.gs. sāk.) - mazas koka guļbūves, 19.gs. 2.puses un 20.gs. sākuma ēkas historisma un jūgendstila koka karkasa būves. Jaunā apbūve vizuāli un materiālu izvēles ziņā pielāgota vēsturiskai apbūvei. 21.gs. uz Ķīpsalu tiek pārvestas demontējamas ēkas no citiem Rīgas rajoniem, piem., Ogļu iela 8 no A.Briāna 11 vai Balasta 60A, kas pārvesta no Baznīcas ielas 18.	Klastera teritorijā saglabāties vēsturiskais ielu tīkls, kas veidojies 18.-19.gs. Balasta dambis ir garākā iela, kas izbūvēta uz 18. - 19.gs. uz mākslīgi uzbūvētas krastmalas. Ielu nosaukumi atspoguļo dažādās salas iedzīvotāju nodarbošanās un amatus – Matrožu, Tīklu, Enkuru, Kaiju, Zvejnieku, Loču, Ogļu. Daļa ielu redzamas 19.gs. 80.gadu kartē. 20.gs. sākumā salā bija 13 ielas. Daļa ielas izbūvētas 20.gs. sāk. kā Roņsalas iela, citas 20.gs. 20.gados kā Ķīpsalas iela. Topot jauni apbūvei, pēdējo gadu laikā veidojas jaunas ielas kā Zunda krastmala, Paula Valdena iela, kā arī iela bz nosaukuma starp jauniem gruntsgabaliem no Enkuru ielas.	Sabiedriskā transporta pietura, nobraucot no Vanšu tilta un viens autobusa maršruts pa Ķīpsalas ielu. Ielas pieejamas dažāda veida autotransportam. Ielas visvairāk noslogotas izstāžu laikā, kas parasti norisinās nedēļas nogalēs.	Agrākā ar zvejniecību un jūrniecību saistītu iedzīvotāju apkaime, kas 21.gs. kļuvusi par ekskluzīvu dzīvojamo rajonu turīgiem iedzīvotājiem, starptautiskas nozīmes izstāžu centru un RTU "studentu pilsētiņu", kā arī rekreācijas zonu ar kempingu un jahtu piestātni, burāšanas skolu. Būtiski mazinājusies ar rūpniecisku vai saimniecisku funkciju saistītu būvju īpatsvars. Pārprofilēta, piem., lielu salas R daļu aizņemošā Ģipša fabrika. (kvartāls Daugavas krastā strp Balasta dambi, Enkuru, Ogļu un Ģipša ielu). Pēdējos gados no pamestas un nolaistas zonas klasteris kļūst par zaļu un sakoptu teritoriju Daugavas krastā, ar skatu uz Vecrīgu.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Ķīpsala RTU	RVC AZ. Klasteris ietilpst Ķīpsalas apkaimē un aizņem nelielu salas R daļu strap Āzenes ielu, Zunda krastmalu, Paula Valdena un Ķīpsalas ielām.	Klasteris atrodas agrākās Mazās Klīversalas teritorijā, kas vēsturiski bijusi minimāli apbūvēta. Daži nelieli gruntsgabali atradušies 20.gs.1.pusē izveidoto Āzenes un Ķīpsalas ielu stūrī. 21.gs. klasteris Ķīpsalas RTU ir Rīgas Tehniskās universitātes mācību un kopmītņu zona (t.s. "Studentu pilsētiņa"). Viens no RTU ilgtermiņa stratēģiskiem uzdevumiem ir vienotas RTU studentu pilsētiņas izveide Ķīpsalā. K	Vēsturiskā apbūve klastera robežās bijusi minimāla un līdz mūsu dienām nav saglabājusies. 17.gs.b. uz salas kopumā bija tikai nedaudz vairāk kā 10 zvejnieku sētu, klastera zonā lielāko daļu aizņēma dārzi, bet salas atradās arī noliktavas (zināms, ka 18.gs.2.pusē šeit atradušās kaņepju noliktavas). 1880.gadu sākuma kartē apbūve uzrādīta 2 gruntsgabalos. 1930.gadu beigās vairāki mazi gruntsgabali un viens liels. Par konkrētu apbūvi tajos ziņu nav. 1970. gadu beigās klastera teritorijā uzsāka būvēt Rīgas Tehniskās universitātes (toreiz – Rīgas Politehniskā institūta) studentu pilsētiņu (arhitekti D.Danneberga, K.Alksnis, Z. Lazdiņš u.c.). Lai gan iecerēts bija visu salas teritoriju pārvērst par studentu pilsētiņu, ierobežoto materiālo iespēju dēļ mācību korpusi un dienesta viesnīcas aizņem tikai agrāk neapdzīvoto salas daļu. Gar Zunda kanālu kvartāla R daļā un tuvāk pie Paula Valdena ielas izvietotas dažādas fakultātes, centrālajā daļā apzaļumota teritorija, bet pie Āzenes ielas kopmītnes. 20.gs.b./21.gs. Ķīpsalas un Āzenes ielu stūrī mazo gruntsgabalu un mazstāvu koka apbūves vietā uzcēla dzīvojamās ēkas un viesnīcu. Apbūves augstums atšķirīgs - no 5 - 10 stāviem, kas kombinēti ar atsevišķiem zemākiem korpusiem.	Teritorij ierobežo tikai ietverošās perimetālās ielas. Iekšējais ielu tīkls nav izbūvēts.. Āzenes un Ķīpsalas ielas izbūvētas 20.gs. sākumā. Ķīpsalas iela kopā ar Zvejnieku ielu garenvirzienā šķērso salu no tilta uz ziemeļiem visā garumā un tā ir galvenais transporta ceļš. Zunda krastmala un Paula Valdena iela - 21.gs. Šīs ielas pamatā noslogotas izstāžu laikā, kas norisinās tālāk Ķīpsalas izstāžu zālē.	Sabiedriskā transporta pietura, nobraucot no Vanšu tilta un viens autobusa maršruts pa Ķīpsalas ielu. Ielas pieejamas dažāda veida autotransportam. Ielas visvairāk noslogotas izstāžu laikā, kas norisinās tālāk Ķīpsalas izstāžu zālē.	Klasteris ar RTU vajadzībām 20. , 21.gs. celtnēm mācību korpusiem, dienesta viesnīcu un zaļo zonu. 21.gs. uzceltas divas dzīvojamās ēkas un viesnīca, kas kopā aizņē mazāk kā 1/4 daļu klastera teritorijas.
Ķīpsalas D	RVC AZ. Klasteris ietilpst Ķīpsalas apkaimē un aizņem salas D daļu pretīm Vecrīgai, gar Āgenskalna līci līdz Vanšu tiltam (1981. g.), kas to vizuāli un funkcionāli atdala no pārējās salas.	Klastera teritorija ietilpst kādreizējā Jelgavas priekšpilsētā. Vēsturiski mazapdzīvota salas daļa, kas savu attīstību sāka ar jahtkluba būvniecību pašā 19.gs. nogalē. Nelielā skaitā esošā 19.gs. b. un 20.gs. sāk. dzīvojamo apbūve praktiski zudusi. Saglabājusies jahtkluba ēka. Šodien klastera teritorija veidojas par lielu dzīvojamo, darījumu un tirdzniecības kompleksu mājvietu. Salas A pusē uzbūvēta Swedbank centrālā ēka un labiekārtota Daugavas krastmala. 1978.gadā uzcelta Preses nama pārbūve un 2006.g. uzsāktā Da Vinci dzīvojamā kompleksa celtniecība ir iesaldēta, līdz ar to klastera lielākā daļa teritorijas atrodas būvniecības procesā. Klastera Z daļu norobežo Vanšu tilts, kas ir aktīva tranzīta maģistrāle.	Vēsturiski mazapdzīvota salas daļa (vēl 19.gs. 80.gadu sāk.), ko aizņēma smilšu sēres un upes izskaloti smilšu lauki. Āgenskalna līča pusē apbūve sāka veidoties pašās 19.gs.beigās un tā saistīta ar jahtkluba celtniecību 1898./99.gadā (arh. V.Neimanis). 1930.gadu beigās klastera teritorijā nelieli gruntsgabali atrodas Balasa dambja pusē un gar Āgenskalna līci. 1950.gadā, apvienojot vairākus gruntsgabalus, tag. Balasta dambī 3 uzcēla upju kuģu satiksmes ēku, ko demontēja 2006.gadā jauna dzīvojamā kompleksa būvniecībai ("Da Vinci"). Būvdarbi pārtraukti, būve iekonservēta tāpat kā 2020.gadu sāk. uzsāktā Preses nama (1972.-1978.g. - viens no ievērojamākajiem padomju laika modernisma augstbūvju piemēriem Latvijā, arhitekti: Ivars Millers, M. Ģelzis, G. Lūsis-Grīnbergs) pārbūve par mūsdienīgs biznesa, dzīvojamais un tirdzniecības kompleksu "Preses Nama kvartāls". Starp Balasta dambi un Daugavu 2003–2004.g. Tāpat "Saules akmens" uzcēla Swdbank centrālo ēku, kas pabeigšanas brīdī kļuva par vienu no Rīgas augstākajām un modernajām ēkām. 20.gs.sāk. dzīvojamās ēkas pašreiz saglabājušās tikai 2 gruntsgabalos Āgenskalna līcā pusē..	Līdz Vanšu tilta pabeigšanai 1981.g. klastera teritorijā bija viena iela -18.gs.2.pusē izveidotais Balasta dambis. Līdz ar tilta celtniecību gar to izbūvēta K.Valdemāra ielas un jauna satiksmes infrastruktūra.	Piekluve klasterim nodrošināta ar sabiedrisko transportu, kas kursē pa Vanšu tiltu, kā arī pa Raņķa dambi., tālāk ejot ar kājām. Ielas paredzētas visa veida autotransportam, Balasta dambī ierīkota josla velotransportam.	Lielākajā teritorijas daļa šobrīd atrodas iesaldētā būvniecības stadijā un ir salīdzinoši tukša zona. Iedzīvotāju aktivitāti nodrošina Swedbank centrālās ēkas atrašanās klasterī, kā arī tranzītā iespēja nokļūt Tehniskās universitātes fakultātēs un kopmītnēs, viesnīcā, Ķīpsalas izstāžu centrā. Bijušā jahtkluba gruntsgabals netiek izmantots paredzētajai funkcijai. Zudusi vēsturiskā upes satiksmes funkcija.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Ķīpsalas Z	RVC AZ. Klasteris ir daļa no Ķīpsalas apkaimes - salas Z daļa līdz Loču ielai.	Klastera teritorija ietilpst kādreizējā Jelgavas priekšpilsētā. Līdz 1939.g. teritorija nav apbūvēta. Šobrīd apbūve nelielā apjomā, koncentrēta no Loču ielas līdz biroja ēkai "Ostas skati" Matrožu ielā 15. Salīdzinoši zaļa vide. Teritorijas ar atšķirīgām funkciju - jahtu piestātnes un laivu depo, kempings, biroji, noliktavas, autoserviss un mehānisko transporta līdzekļu remonta uzņēmums u.c. Industriāla rakstura teritorijas norobežotas ar betona žogu.	Pamatā industriāla rakstura būves - angāri, noliktavas un biroju ēka "Ostas skati"	Vēl 1939.g. no Loču ielas uz salas Z galu nav neviena iela. 20.gs. 2.pusē līdz salas tālākajam galam pagarināta Matrožu un Ogļu iela, Balasta dambis, izbūvēta Tvaikoņu iela un Zunda krastmala. Loču iela fiziski pastāv tikai posmā strp Matrožu un Ogļu ielām.	Viens autobusa maršruts. Ielas pieejamas dažāda veida autotransportam. Jahtu piestātnes Matrožu ielā 15.	Maz attīstīta un neapbūvēta teritorija, kurā dominē industriālu vide, slēgtas zaļas teritorijas ir kempings. Daļu teritoriju norobežo dzelzbetona žogs. atrodas arhitektoniski izteismīga biroju ēka "Ostas skati".
ĶīpsalaTranzīts	RVC AZ. Klasteris ir daļa no Ķīpsalas apkaimes zonā strp Vanša tiltu, Āzenes ielu un Daugavu.	Klastera teritorija ietilpst kādreizējā Jelgavas priekšpilsētā. Mazapdzīvota Ķīpsalas daļa. 17.gs. t.s. kāpostu dārzi aizņēma lielāko daļu no gruntsgabalu platības Ķīpsalā. 18.gs. 2.pusē nelieli gruntsgabali ar dzīvojamo apbūvi izvietoti tikai gar Daugavas krastmalu Balasta dzīvojamā t.sk. klastera teritorijā strp Daugavgrīvas ielu un Āzenes ielu. 18.gs. notika dambja celtniecības darbi. Lai nostiprinātu krastu gar ielu, 1885.gadā uzbūvēta laukakmeņu nostiprinājumu konstrukcija. Daugavas krastā pie Balasta dambja 20.gs. 30.gados bija ierīkota pilsētas peldētava. Līdz 20.gs. 1.pusi situācija konkrētajā zonā nav būtiski mainījusies. Ķīpsalas attīstība līdz pat sešdesmitajiem gadiem palika iekonservēta. 1970.gados izlēma Ķīpsalā būvēt Rīgas Tehniskās universitātes (toreiz – Rīgas Politehniskā institūta) studentu pilsētiņu, kas bija paredzēta visā Ķīpsalas teritorijā. Projektu īstenoja daļēji. 1981. gadā atklātais Vanšu tilts pār Daugavu, vizuāli un funkcionāli atdala dienvidu galu no pārējās salas teritorijas. Šobrīd tirdzniecības, tranzīta un rekreācijas zona.	Mazapdzīvota Ķīpsalas daļa. 17.gs. b. uz salas kopumā bija tikai nedaudz vairāk kā 10 zvejnieku sētu, klastera zonā lielāko daļu aizņēma dārzi, bet salas atradās arī noliktavas. Pakāpeniski teritoriju gar Daugavas kreiso krastu sāka apbūvēt ar nelielām viensētas dzīvojamajām ēkām. Klastera teritorija pašreiz nav apbūvēta. Tur atrodas viens tirdzniecības centrs un kiosks, abas 21.gs. ēkas, kas izbūvētas tieši tranzītceļa malā.	No 18.gs. 2.puses saglabāties balasta dambis. Āzenes iela izbūvēta 20.gs. 1.pusē, bet Vanšu tilta nobrauktuve, Daugavgrīvas iela un Zunda krastmala, kā arī citas tranzīta infrastruktūras daļas. Izbūvēti vienlaicīgi ar Vanšu tiltu 1981.gadā.	Nozīmīgs mezgls dažāda veida sabiedriskam transportam - pietura pirms Ķīpsalas ielas nobrauktuvē no tilta.	Pamatā tanzīta zona ar attīstītu ielu infrastruktūru, kas tiek izmantota gan nokļūšanai Ķīpsalā, gan tranzītā dažādos Pārdaugavas rajonos un ārpus Rīgas. Klasterī atrodas galvenā tirdzniecības vieta Ķīpsalā un viena no pilsētas pludmalēm, kas izveidota pie Vanšu tilta Kvartālā starp Balasta dambi, Vanšu tiltu, Ķīpsalas un Āzenes ielām atrodas kvartāls ar zudušu apbūvi, veidojot zaļo zonu. Zona, kur cilvēki neapstājas brauc cauri vai arī dodas iepriekš uz TC Olimpija, bet vasarā uz pludmales un peldvietas zonu.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Klīversala	Klīversalas klasteris atrodas RVC AZ un ir daļā no Āgenskalna apkaimes. Teritorija no dzelzceļa tilta līdz Āgenskalan līcim, sarp Raņķa dambi, Mūkusalas un Kuģu ielām.	Klīversala - bijusī sala Daugavas lejtecē pie upes kreisā pamatkrasta tagadējā Āgenskalna apkaimē. Tā pastāvēja no 13. līdz 19. gs. un aizņēma teritoriju starp tagadējo Āgenskalna līci un Kīleveina grāvi aiz dzelzceļa uzbēruma. 16.gs. daļa salas atradās cisterciešu sieviešu klostera īpašumā. 17.gs. uzsērējumi Klīversalas tuvumā radīja Mazo Klīversalu un Kārķu salu, kas 18. gs. saplūda ar Klīversalu un izveidoja Lielo Klīversalu. 1773. gadā skolotājs K. Mancelis Klīversalā atvēra skolu. Salā darbojās mastu šķīrotāji, strūgu īpašnieki un strūdzinieki, ar Daugavas labo krastu to savienoja plostas tilts. 19. gadsimta vidū tika uzbūvēts Raņķa dambis un aizbērtas attekas. 1869.g. uzceļ Rīgas—Mītavas (tagad Jelgavas) dzelzceļa pārvaldes un stacijas ēku Akmeņu ielā. 1891.-1894.g. veicot Daugavas regulēšanas darbus, Klīversalas priekšā izveidoja AB dambi un jaunizveidoto līci aiz tā izmantoja par ziemas ostu, kur ledus iešanas laikā novietoja izjauktā pontontilta posmus. 1883. gadā uzcēla Rīgas jūrskolas ēku, ko 1920.—1944. gadā sauca par K. Valdemāra Rīgas jūrskolu. Latvijas PSR laikā Āgenskalna līča krastā uzcēla eksperimentālo kuģu mehānisko rūpnīcu, pedagoģijas skolu un viesnīcu "Daugava".	19.gs. pēdējā cet. gar 3 ielām garenvirzienā un divām šķērsvirzienā blīvi izkārtoti gruntsgabali ar mazstāvu dzīvojamo apbūvi un ievērojamu palīgēku īpatsvaru. Atsevišķos lielākos gruntsabalos redzamas tikai saimnieciska rakstura būves. Teritorijā atrodas vairākas mūra ražošanas ēka, piem., 1869.g. dibin. Rīgas kuģu būvētava un dzelzceļa infrastruktūru saistītās būves. 1884.g. Kuģu ielā 25 atklāja Pētera Lielā Jūrnieku namu (1944.g. uzspridzināts). 1909.g. atklātais koka pāļu tilts, kas savienoja Grāvju (tag.Valguma) ielas galu blakus kuģu rūpnīcai ar Raņķa dambi. 20.gs. 1.pusē, daļēji nojaucot koka apbūvi Valguma un Klīvera ielās uzcēla 3 - 5 stāvu dzīvojamās ēkas. 20.gs. 2. pusē uzbūvēts vairākas silikāta ķieģeļu daudzdzīvokļu ēkas, kas veido monotonu kvartālu apbūvi. Jau vairākus gadus attīstības procesā ir salas galā agrākajā Jūrnieku ēkas vietā ir aaudzdzīvokļu ēku komplekss - Klīversalas kvartāls (uzbūvētas 3 ēkas). Latvijas Nacionālās bibliotēkas būve "Gaismas pils" uzcelta demontētu 20.gs. sāk. ēku vietā. uz agrākās Klīversalas teritorijas (2008.-2014.g., arh. Gunārs Birkerts). Pie Kuģu ielas uzbūvētas 21.gs. dzīvokļu ēkas un agrākais policijas iecirknis arī pārbūvēts par dzīvokļ māju, saglabājot vēsturisko fasāžu arhitektūru.	Teritorijā saglabāties vēsturiskais ielu tīkls. 1764. gadā caur Lielo Klīversalu uzbūvēja jaunu lielceļu uz Kurzemes hercogistes galvaspilsētu Jelgavu. 19. gs. vidū aizbēra attekas un uzbūvēja Raņķa dambi. 19.gs. 2.pusē jau eksistē visas Klīversalā esošās ielas.	Kopš 1869.gada Klīversalas D galā atradās vecā Rīgas - Mītavas dzelzceļa stacija, kas šobrīd mainījusi funkciju. Agrākā pontonu tilta vietā, 1955-1957.g. uzcēla tag. Akmens tiltu, kas savieno Vecrīgas un Pārdaugavas daļas. No Akmens tilta turpinās Uzvaras bulvāris, pa kuru, tāpat kā pa Raņķa dambi, kursē sabiedriskais transports un autotransports. Ielas stipri noslogotas. Dzīvojamo kvartālu iekšēnē nodrošināta piekļuve ar autotransportu.	Sala pilnībā saplūdusi ar sauszemes daļu. Lielāko salas daļu uz Z no Uzvaras bulvāra aizņem dzīvojamā zona. Mazāks kvartāls ar dzīvojamām ēkām izvietots Akmeņu ielā starp Valguma un Jelgavas ielām. D daļā izvietoti nozīmīgi kultūrizglītojoši centri kā LNB un Dzelzceļa muzejs ar kādreizējām "Latvijas dzelzceļam" piederošajām būvēm, kā arī vairākas biroju ēkas Akmeņu ielā.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Kodols	Kodols ir daļa no Vecrīgas jeb Rīgas vecpilsētas apkaimes teritorijas Daugavas labajā krastā starp tagadējo Vanšu tiltu, K.Valdemāra ielu, Zigfrīda Annas Meirovica bulvāri, Aspazijas bulvāri, Audēju ielu, Grēcinieku ielu un 11.novembra krastmalu. Vecrīgas teritoriālajā plānojumā ir skaidri redzami pilsētas attīstība posmi.	1201.g. dibināta Rīgas pilsēta (tagad. Vecrīga jeb Rīgas Vecpilsēta). Agrākā Rīgas pilsētas daļa, ap kuru visos virzienos 1856.g. izveidojusies tagad. brīva izeja no Vecpilsētas, uz Daugavmalas tirgu un ostu. Vecpilsētas daļā atrodas valsts un pilsētas līmenī nozīmīgi objekti - valsts Prezidenta pils, Saeimas nams, vairākas ministrijas, valsts un pašvaldības administratīvās ēkās t.sk. Rīgas dome un daļa tās pakļautības iestāžu, sakrālas būves, kultūras iestādes - muzeji, izstāžu zāles, mākslas galerijas, koncertzāles, teātris, kā arī iepirkšanās centrs, veikali, kafejnīcas, bāri, naktsklubi un viesnīcas.	1293.g. pilsētai ir savi būvnoteikumi. Iekšpus aizsargmūriem drīkstēja celt tikai mūra ēkas. Visvecākā Kodola daļa ir Sv.Pētera baznīcas, Sv.Jāņa un Sv.Jura baznīcas teritorijā, nedaudz vēlāk arī Doma laukuma un Sv. Gara konventa apvidū, – šeit atradās bīskapa sēdekļis (Pēterbaznīca, vēlāk Doms), Zobenbrāļu ordeņa pils un baznīca (tagadējās Sv.Jāņa baznīcas vietā, Sv.Jura baznīca). Klastera teritorijā atrodas Rīgas pils, kuras hronoloģiski vecākās mūru daļas (1330.g.) redzamas pagraba līmenī. Esošā pils būvēta laikā no 1497. līdz 1515. gadam , vēlāk pārbūvēta un papildināta. No 1922. gada Rīgas pilī izvietota Latvijas Valsts prezidenta rezidence. Pils atjaunošanas projekta pirmās kārtas noslēdzās 2023. gada nogalē. 19.-20.gs. mijā Vecpilsētā tika apvienoti nelielie viduslaiku gruntsabaligabali, būvētas nozīmīgas sabiedriskas ēkas, 5-6 stāvu trīs, veikalu, biroju nami. 1930.gados aktualizējās iecere nojaukt veco apbūvi, lai celtu jaunas, plašas ēkas un veidotu laukumu. Realizēti tikai atsevišķi objekti - Doma laukums, Finanšu ministrija, tagad. T/C "Galerija Centrs". Pēc 2.pasaules kara postījumiem, izveidojā atsevišķi robi, kur uzceltas 20.gs. 2.p. ēkas, izmainot Vecpilsētas raksturu. Latvijas sarkano strēlnieku muzejs un piemineklis (V.Albergs, Dz.Driba, V.Lūsis-Grīnbergs). 21.gs. pirmajā pusē rekonstruētas atsevišķas zudušās ēkas vai radītas to apjomu stilizēts risinājums pie Rātlaukuma.	Atspoguļojas seno ielu trases un Rīdzenes upes kontūras, kā arī viduslaiku pilsētas veidošanās etapi. No agrākajiem pilsētas vārtiem pie Pulvertorņa pa tagd. Smilšu, Šķūņu, Skārņu un Mārstaļu ielām agrāko Mārstaļu vārtu virzienā izveidojusies galvenā maģistrāle. Pamatā saglabāties senākais ielu tīkls un kvartālu izvietojums. Izmaiņas 19.gs. 2.p. vēlme paplašināt ceļus, celt lielākus namus. vienkāršoja ielu apbūves līnijas, likvidēja ielu sašaurinājumus, ierīkoja tramvaja līniju. Pēc 1865.g. ar Cenra daļu savienoja 10 gājēju un braucēju tilti, galvenās ielas - Kaļķu un Audēju.	1882.g. Rīgā zirgu tramvaju satiksme. 1901.g. elektriskais tramvajs no Vecpilsētas pa tag. Brīvības ielu līdz tag. Tallinas ielai. 2025.g. ap Vecpilsētu kursē Rīgas pilsētas sabiedriskais transports (autobusi, tramvaji, troleibusi), netālu autoosta, starppilsētu vilcienu stacija un pasažieru osta. Sezonāli pa Daugavu kursē tūrisma un atpūtas kuģīši	Apbūvi veido dažādos laika periodos un tiem atbilstošā stilistikā būvētas mūra ēkas, sākot no no viduslaikiem līdz neostiliem, eklektismam, jūgendstilam, 1930.gadu un 20.-21.gs. mijas arhitektūrai.
Lapeņu kolonija	RVC AZ teritorija starpSkanstes, Dantes, Laktas ielām un bij. dzelzceļa sliežu trasi.	Vēsturiski pilsētas ganības ārpus pilsētas aizsargmūriem, kas saglabāja savu funkciju līdz 19./20.gs. mijai. 1621. g. 1907.g. Rīgas mērs Džordžs Armisteds pēc Ernesta fon Roca iniciatīvas atļāvis auglīgajā Daugavas vecgultnē iekopt mazdārziņus. 20.gs.30.gados 50–100 kvadrātmetrus lielu zemes gabalu piešķīra mazpulkiem, un Lapeņu kolonija (proj. arh.G.Kūfalts) kļuva par prestižāko mazdārziņu kompleksu Rīgā. Dārziņu teritorija savu funkciju zaudē tikai 21.gs. sāk. Aiz Vecās Skanstes ielas atrodas bijušo rūpniecības uzņēmumu teritorija. Uzsākta ēku pielāgošana citai funkcijai.	21.gs. sākumā bij. Lapiņu kolonijas teritorijā uzsākta daudzstāvu dzīvojamā rajona celtniecība. Industriālajā kvartālā starp Veco Skanstes, Dantes un Laktas ielām daļēji saglabājusies industriāla rakstura apbūve. Teritorijā notiek ievērojami demontāžas darbi.	18.gs. beigās Ganību dambis apstādīts ar četrām vītoli rindām, 1883.g. tieši gar nocietinājumu ārējo līniju izbūvēta Skanstes iela. Lapeņu ielas trase ieskicēta 1939.gada plānā. Plānojot jauno dzīvojamā rajonu, izbūvētas J. Dikmaņa J.Krūmiņa un Arēnas ielas.	Ap 1902.g. līdzās tagadējam Ganību dambim dzelzceļš – Rīgas dzelzceļa mezgla Preču stacija. Ganību dambis - noslogota tranzīta iela ar ievērojamu dažāda veida autotransporta apjomu. Sabiedriskais transports kursē pa Ganību dambi un Skanstes ielu.	No 20.gs. sākuma līdz 21.gs. lielākajā teritorijas daļā atradušies mazdārziņi. Kvartālam starp Laktas, Veco Skanstes un Dantes ielām no 20.gs. sākuma industriāla funkcija, kas pakāpeniski 21.gs. tiek nomainīta uz publiski pieejamu pakalpojumu zonu, pārsvarā saistītu ar dažāda veida būvmateriālu un detaļu tirdzniecību, auto apkalpošanas uzņēmumiem un tml. Uzsākta jauna dzīvojamā rajona ar rekreācijas zonu būvniecība.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Lastādija	RVC AZ. Lastādijas klastera teritorija ir Latgales (Maskavas) priekšpilsētas daļa starp Vilhelma Purviša, Emīlijas Benjamiņas, Lāčplēša ielām un Ģenerāļa Radziņa krastmalu. Lastādija vēsturiski ir 1784.g. noteiktas Latgales (Maskavas) priekšpilsētas teritorija no Pirts ielas līdz Latgales un Lubānas ielu stūrim.	Lastādija (nosaukums no 1348.g.) sākotnēji veidojusies kā laivinieku, plostnieku un tirgotāju apmetne. 15. gadsimtā izveidojās kuģu būvētava, kokzāģētava, pelnu dedzinātava, noliktavas, šķūņi un algādžu koka namiņi, darbojās pilsētas kaļķu ceplis un virvju darbnīca. Nosaukums vēsturiski ir plašākai apkaimei, kas plešas starp tirgu, dzelzceļu un Lāčplēša ielu (klastera zonā neietilpst tirgus). Tā bijusi aktīva, multikulturāla un augoša tirdzniecības priekšpilsēta starp Vecrīgas mūri un otro pilsētas nocietinājumu līniju, kas stiepusies pa Dzirnau un Lāčplēša ielām. Līdz pat 19. gadsimtam šī bijusi Rīgas galvenā osta, nodrošinot attīstību visai priekšpilsētai. Lastādijas kā Maskavas priekšpilsētas daļas attīstības vēsture pēc 1812.gada ugunsgrēka ir līdzīga klasterim Stacija 2., kas vēsturiski arī bijis daļa no tās. Pēc ugunsgrēka teritorijā atsākās ēku celtniecība pēc 1813.g. izstrādāta plāna. Teritorijā atjaunoja regulāro plānojumu, kvartālos būvēja dažāda izmēra koka dzīvojamās ēkas un palīgēkas, kā arī Jēzus baznīcu Elijas iela 18, kas atrodas divu ielu krustpunktā un ir Lastādijas klastera centrālā būve (1822.g.). Teritorijā jau vēsturiski bijis attīstīta tirdzniecība, tāpēc likumsakarīgi, ka pēc 1812.gada atjaunoja arī krievu tirgotavu – tā dēvēto krievu sētu jeb Maskaviešu namu (nav saglabājis). Padomju laikos šo kvartāla apbūvi pilnībā nojauc Kolhoznieku nama būvniecībai. 19.gs.2.pusē kvartāli parcelēti dažāda izmēra gruntsgabalos. Uz tiem blīva dzīvojamā apbūve un saimnieciska rakstura būves pamatā no koka, ir arī vairākas mūra ēkas <u>t.sk.</u> 2 mūra pirtis (demonētas). Zaļā teritorija (ganības) aizņēma gandrīz pusi no kvartāla starp tag.Firsa Sadovņikova ielu un Lastādijas ielu. Līdz 1939.gadam gruntsgabalu dalījums nav ievērojami mainījies. galvenokārt atrodas dzīvojamās ēkas un veikaliņi, taču vietām iespraukušās arī jaunbūves, kas asi kontrastē ar blakus esošajiem graustiem. Arī šodien namu pirmajos stāvos izvietoti nelieli veikaliņi – bodītes, krāmu veikaliņi, ēdnīca un ieskrietuves. To apmeklētāji galvenokārt ir Lastādijas iedzīvotāji un nejausi garāmgājēji, tomēr pēdējos gados uzņēmumiem ir tendence samazināties tāpat kā Rīgas centra rajonos un Vecrīgā, daudzi skatlogi tukši. Lastādijas iedzīvotāju kontingents ir ļoti atšķirīgs gan valodas, gan dzīves līmeņa ziņā. Tas labi atspoguļojas dzīvojamo ēku atšķirīgajā tehniskajā un vizuālajā stāvoklī. Teritorijā vēsturiski bijusi attīstīta arī industriālā vide, tomēr mazāk kā citos AZ klasteros. Bij. rūpnieciskās būves netiek ekspluatētas pēc funkcijas vai stāv tukšas. Sākota ar <u>20.gs.</u> pēd. cet. klastera teritorijā arvien vairāk tiek ienesta administratīvā un biroju funkcija (ēkas Dzirnau ielā 140 un Elijas ielā 17), kas ir svarīgs faktors aktīvas dzīves telpas veicināšanai. Pēdējos gados cilvēku iniciatīvas rezultātā Lastādija veidojas	Hronoloģiski senākā klastera apbūve zudusi 1812.gada ugunsgrēkā. Pēc 1813.g. plāna atsāka teritorijas atjaunošanu ar regulāro plānojumu. Kvartālos būvēja dažāda izmēra koka dzīvojamās ēkas un palīgēkas, veidojot retinātu mazstāvu apbūvi. Uzcēla Jēzus baznīcu Elijas iela 18, kas ir izcils klasicisma stila piemineklis, lielākā koka celtnē Latvijā un viena no lielākajām koka baznīcām Eiropā (1822). Atjaunoja krievu tirgotavu – tā dēvēto krievu sētu, kas aizņēma veselu kvartālu un, ko padomju gados likvidēja, lai atbrīvotu telpu Kolhoznieku nama (tag. Latvijas Zinātņu akadēmija) būvniecībai. 19.gs.1.cet. lielākā daļa kvartālu bija sadalīti gruntsgabalos, bet 19.gs.2.pusē tie bija pilnībā parcelēti dažāda izmēra gruntsgabalos. Kvartālos veidojās blīva apbūve no koka dzīvojamām saimnieciska rakstura būvēm. Atsevišķi gruntsgabali bija apbūvēti tikai ar saimnieciska rakstura ēkām.19.gs. beigās arī saimnieciska rakstura ēkas sāka būvēt no mūra, kā piem., zirgu tramvaja depobij Dzirnau ielā 128, ko vēlā izmantoja gan par noliktavu telpām, gan garāžām. Šajā laikā uzceltas arī vairākas mūra ēkas t.sk. 2 mūra pirtis (viena, iespējams bijusi gruntsgabalā Strūgu ielā 3). Šobrīd klastera teritorijā dominē 20.gs. sākuma daudzstāvu īres nami, bet saglabājušās arī 19.gs. koka ēkas. Kvartāla starp Vilhelma Purviša, Elijas, Kārļa Mīlenbaha un Lastādijas ielām tās veido visu apbūvi (daļa ēku demontētas). Pa vairākām vai atsevišķi starp dzudzstāvu namiem koka ēkas saglabājušās arī citos kvartālos visā klastera teritorijā. 20.gs. apbūvētas kādreizējās zaļās teritorijas. Šobrīd apzaļumotas vietas pamatā izveidojušās spontāni gruntsgabalos, kur ir demontēta vēsturiskā apbūve. Tukšajos gruntsgabalos pēdējos gados attīstīta dzīvojamo namu celtniecība, notiek arī vēsturisko ēku atjaunošana.	Klasteri veido vēsturiskais ielu tīkls. 1650. gadā uzbūvēt Jāņa dambis, kas laika gaitā pārveidots par tag.Latgales ielu. Pārējais ielu tīkls, kas veido regulāru dalījumu kvartālos, saglabājis no priekšpilsētas atjaunošanas pēc 1812.gada. Hronoloģiski jaunākās ielas vai to posmi ir datējami ar <u>20.gs.</u> sākumu, kad izbūvēts Emīlijas Benjamiņas ielas savienojums starp Dzirnau un Lāčplēša ielām, pagarināta Strūgu iela un izveidota Dagdas iela.	Latgales priekšpilsētas iekšējais satiksmes tīkls bija attīstīts jau <u>19.gs.</u> 1874. gadā atklāja zirgu tramvaja satiksmi, 1901- elektriskā tramvaja satiksmi. Šobrīd pieejami visi sabiedriskā transporta veidi, kas tālāk turpina ceļu Ķengaraga un Ziepniekkalna virzienā. Ielas tranzītam izmanto starppilsētu autobusi. Blakus klasterī atrodas dzelzceļa stacija un autoosta, kas veido papildus iedzīvotāju tranzīta kustību. Galvenās maģistrāles - Emīlijas Benjamiņas iela, Ģenerāļa Radziņa krastmala, Lāčplēša iela un Latgales iela.	Daļa no Latgales priekšpilsētas apkaimes. Centra, tirgus, stacijas un autoostas tuvums ietekmē teritorijas līdzšinējo attīstību. Vēsturiski veidojusies kā dažādu tautību un kultūru saplūsmes vieta. Teritorija galvenokārt tiek izmantota kā dzīvojamā zona, bet lēnām, mainoties iedzīvotāju sastāvam, sāk attīstīties administratīvā un biroju funkcija. Samērā lielu apbūves daļu veido vēsturiskās koka ēkas, kas grupētas pa vairākām vai pilnībā aizņem visu teritoriju kā kvartālu starp Elijas, Kārļa Mīlenbaha, Lastādijas un Vilhelma Purviša ielām. Liels <u>20.gs.</u> sākuma mūra īres namu īpatsvars, tiek būvētas arī jaunas dzīvojamās ēkas. Latvijas Zinātņu akadēmijas augstceltne pilnībā ignorē vēsturiskās pabūves parametrus, bet ir nenoliedzama klastera dominate. Daudz tukšu gruntsgabalu, vairākos no kuriem ierīkotas autostāvvietas. Kopumā, pateicoties , iespējams, iedzīvotāju līdz šim ne tik lielai rocībai, klastera teritorijā saglabājusies vēsturiska vides sajūta, kas būtu pārdomāti saglabājama arī turpmāk.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Lielie Kapi	RVC AZ teritorija. Klasteris ir daļa no Brasas apkaimes zonā un aizņem teritoriju starp Brīvības, Tallinas, Miera ielām un dzelzceļu.	Gandrīz visu klastera teritoriju ainēm Lielie kapi, kas ir triju vēsturisku kapsētu kopums un kultūrvēsturiska nekropole. Tās kuras pirmsākumi saistāmi ar 1773. gadā dibināto kapsētu, kad ārpus pilsētas mūriem un attālu vienu no otras ierīko kapsētas visām luterāņu draudzēm un pareizticīgo baznīcas draudzei. Katras draudzes kapsētu ierobežoja žogs. 19.gs. b. kapi bija paplašinājušies un saplūda kopā, izveidojot Lielos pilsētas kapus. Apbedīšanu pārtrauca 1958.g. Vēsturiski nosaukums "Lielie kapi" attiecās tikai uz Pilsētas un priekšpilsētas draudžu kapsētu Klusajā ielā. Padomju okupācijas laikā kapsētas tika apzināti postītas, dēvējot to par Memoriālā parka izveidi. Pokrova kapi turpina pastāvēt sākotnējā funkcijā. Mūsdienās daļa vēsturisko kapsētu teritorijas ir Valsts nozīmes arhitektūras piemineklis "Dārzu un parku ansamblis "Lielie kapi" ar memoriālajām celtnēm". Apkārtējās teritorijas apbūve veidojusies, sākot no priekšpilsētas atjaunošanas pēc 1812.gada (Brīvības, Cēsu, Tallinas ielas daļas), turpinajusies 19.gs. 2.pusē un 20.gs. sākumā, kad iepriekšējās koka apbūves vietā sāka celt lielākus mūra īres namus un industriāla rakstura ēkas, kā, piem., tramvaju depo starp Klijānu ielu un dzelzceļu. Ražošanas būves dažādiem uzņēmumiem celtas visu 20.gs. un šī sfēra pastāvējusi paralēli dzīvojamai funkcijai.	Kapos saglabājušās kādreizējās dzimtu kapličas – memoriālas celtnes ar lielu arhitektonisko vērtību un pieminekļi, kuru veidošanā piedalījušies ievērojami arhitekti un tēlnieki. Lielo kapu teritorijā atrodas 1890.–1891.g. celtā Jaunā kapela, kas mūsdienās pārbūvēta par Rīgas Augšamcelšanās baznīcu, Pokrova kapos - 1879.gadā arhitekta Roberta Pfūga krievu-bizantiešu formās celtā Marijas Pasludināšanas pareizticīgo baznīca. Pie Tallinas ielas, daļēji Cēsu un Mēness ielās saglabājusies 19.gs. 2.puses apbūve (gan koka, gan mūra 1 - 3 stāvu ēkas), kā arī atsevišķas koka ēkas no 19.gs. 1.puses. Brīvības ielas nepāra numuru pusē dominē daudzstāvu īres nami, kas tapuši pirms un pēc 19./20.gs.mijas. Līdzīga situācija kvartālā starp Kluso un Miera ielu, kur gandrīz visas koka ēkas, saglabājot funkciju, nomainījusi hronoloģiski jaunāka dažādu periodu apbūve. Ievērojama 1930.gadu 2-4 stāvu ēku koncentrācija izveidojusies Senču un Indrānu ielās. Laikā no 19.b. - 20.gs. sāk. teritorijā ārpus kapiem sāka attīstīt ržošanu un dažādu ar transporta līdzekļiem saistītu ēku celtniecību. "Ielu dzelzceļa" depo komplekss, kas ir nozīmīgs ar pilsētas transporta vēsturi saistīts arhitektūras mantojums, celts periodā 1900–1910 (arh.Paula Mandelstams). No 1894. līdz 1907. gadam A.Leitners uzcēla galveno velosipēdu rūpnīcas kompleksu Brīvības ielā 135/137/139 — tajā ietilpa gan ražošanas cehi, gan administrācijas ēka. Starp Brīvības ielu un Pokrova kapiem atradās maz apbūvēta dārzu teritorija, kuras centrā Paņina muižiņa ar parku, aleju un dīķi. Šo un blakus esošo teritoriju apbūve ar ražošanas korpusiem sākaš jau 19.gs. beigās. 1894. teritorijā atklāj sīku metāla izstrādājumu fabriku Cēsu ielā 39, 1923.g. Brīvības ielas 155 - gumijas fabrikas "Varonis", kas vēlāk aizņēma plašāku kvartāla teritoriju. 1912.gadā Miera ielā 58/58a uzsāka darbību "A. S. Maikapara tabakas fabrika". (vēlāk "Rīgas tabakas fabrika"). 1925. gadā Cēsu ielā 31 gruntsgabala dziļumā līdz kapiem uzbūvē siltumnīcas. Dārzniecība pastāv vēl 20.gs. 2.pusē. 1930.gados uzsākta dzīvojamo ēku būvniecība Indrānu ielā un Senču ielā līdz kapiem. Padomju gados uzbūvētas administratīvas ēkas Klusajā ielā - Rīgas Autoelektroaparātu rūpnīcas biroju ēka un Rīgas Ceļu policija, kā arī tipveida skola Mēness ielā 1965.gadā. 21.gs. lielāki būvniecības darbi notikuši bij. dārzniecības teritorijā un blakus gruntsgabalos, kur tapis daudzstāvu administratīvais un tirdzniecības centrs (turpinās centra paplašināšana Senču ielas virzienā). Klastera teritorijā vairākās vēsturisku ēku vietā uzbūvētas modernas dzīvojamās ēkas, atsevišķas, ignorējot vēsturisko gruntsgabalu robežas	18.gs. 2.pusē uz katru kapsētu ved atsevišķs ceļš bez nosaukuma. Kā viens no galvenajiem ceļiem vēsturiski pastāvēja Smilšu ceļš jeb tag. Brīvības iela, ko 1815.gadā ztaisnoja , saglabājot sākotnējo līkumu (Cēsu ielu. (kopā ar Cēsu iela). 19.gs. 2.puses kartēs iezīmētas Miera un Mēness ielas. 1930.gados izbūvētas Indrānu, Kaspara, Etnas un Senču ielas daļa, kas 20.gs. 2.pusē turpināta cauri Lielajiem kapiem līdz K.Valdemāra ielai. M.Klijānu iela un Klijānu iela - 1920.-30.gados.	Klastera perimetrālajās ielās nodrošināta sabiedriskā transporta kustība (izņemot Klijānu ielu). Noslogotākās - Brīvības, Senču un Tallinas ielas, "piķa" stundās arī Cēsu un Mēness (vienvirziena) iela. Salīdzinoši maza autotransporta kustība abās Klijānu ielās un klastera iekšējās ielās, kur atrodas dzīvojamā zona.	Daudzfunkcionāls klasteris, kas apvieno dzīvojamo, izglītības, administratīvo, rekreācijas un industriālo funkciju. Lielākajā daļā plaša, zaļa bij. kapu teritorija, kur saglabājušās memoriālas celtnes un pieminekļi ar lielu arhitektonisko vērtību un kuru veidošanā piedalījušies izcilārhitekti un tēlnieki. Daļu no "zaļās" zonas aizņem darbojošies Pokrova kapi. Ap kapu zonu ietverošām ielām veidojusies dažāda rakstura un perioda apbūve, kas ir liecība teritorijas attīstības tendencēm, apbūves raksturam un stilistikai

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Lucavsala	RVC AZ teritorijā ietilpst Lucavsala daļa pie Salu tilta. Lucavsala pašreizējā platībā izveidojusies 18.-19.gs. Sākotnēji tās vietā bija 4 - 5 mazākas saliņas, bet pēc Daugavas gultnes bagarēšanas Lucavsala saplūda ar šauru un garu Jumpravsalu. Lucavsalu ieslīpi šķērsoja pārpurvoti 50-70 m plati pazeminājumi ar dūņainiem, aizaugušiem ezeriņiem - bij.Daugavas attekas gultnes, kas laika gaitā izzudušas un vairākām salām savienojoties un izveidojot pašreizējo Lucavsalu. Salas D aiz Daugavas attekas gultnes piekļaujas Kazas sēklis – neapdzīvota upes sanes sala.	Lucavsala pirmoreiz rakstos minēta 1559.g. Rīgas pilsētas teritorijā tika iekļauta 1904.gadā. Vēsturiski blakus gar Bieķengrāvi stiepās garā un šaurā Jumpravsala, kas viduslaikos piederēja cisterciešu sieviešu klosterim, kas atradās vecpilsētā. Līdz pat Latvijas brīvvalsts nodibināšanai pilsētai piederēja tikai Jumpravsalas zemes. Kopš 17.gs. tās augstākajā vietā atradās Lucavmuiža. Pārējā Lucavsala daļa nepiederēja pilsētai, tā bija brīva bruņinieku muiža. 17.gs., uz vienas no saliņām, kas tagad veido Lucavsalu, dzīvojis Klāss Lucauss, no viņa uzvārda arī cēlies salas nosaukums (Lutzausholm). 19. gs vidū salā bijuši septiņi nomnieki, tāds pats zemes īpašnieku skaits uzrādīts 1939. gada pilsētas gruntsgabalu sarakstā. 1935. gadā reģistrēti 109 iedzīvotāji. Galvenais nodarbošanās veids lauksaimniecībā un zvejniecība. Salā atrodas 15 namīpašumi un aplūkojama Rīgas resnākā vīksna un liepa.	Jumpravsalas zemes augstākajā vietā jau kopš 17.gs. atradās Lucavmuiža. Lucavmuižas saimniecības ēkas bijušas no koka uz 1-2 m augstiem pamatiem – aizsardzībai pret plūdiem. 1891.gadā uzstādīts pieminēklis 1701.gada 10.jūlijā salas aizstāvēšanā kritušo 400 krievu karavīru piemiņai, kuri tur arī tika apbedīti Bieķēnsalu un cietzemi ar Lucavsalu tās vidusdaļā savienoja koka tiltiņš pār Bieķengrāvi. 1967.-1977.g. Lucavsalā notiek Salu tilta pār Daugavu būvniecības posms. Blakus Lucavmuižai strādnieku barakas, kuru paliekas nojauca 1990. gados. 2013.g. atklāts Rīgas Domes izveidots Lucavsala atpūtas parks salas RVC zonā. 2005.g. Lucavsala ielā 3 uzcelts būvmateriālu veikals. 21.gs. sākumā klastera teritorija tika izveidota labiekārtota peldētava, ūdens sporta atrakcijas, bērnu rotaļu laukums un piknika vietas. Pie peldētavas uzcelta glābšanas dienesta māja. 20.gs. 2.pusē Daugavas augšgalā gar Bieķengrāv iizveidojās pilsētnieku mazdārziņu rajons. Rīgas Dome apstiprinājusi detālplānojumu 13 hektāru lielajai Lucavsala teritorijai, kas atrodas starp Salu tiltu, Mazo Daugavu un šobrīd Lucavsalā esošajiem dārziņiem. Šajā vietā atļauta arī vairāku torņa tipa ēku būvniecība (līdz 28 stāvu augstumam) un zemāka dzīvojamo ēku kompleksa celtniecība	Lucavsalā ir tikai 2 ielas, ar sauszemi to savieno Salu tilts.	Uz salu var nokļūt ar velosipēdu pa veloceļu zem Salu tilta, ar automašīnu (ir autostāvvietas) vai ar sabiedrisko transportu (pietura uz tilta)	21.gs. sākumā klastera teritorija tika izveidota labiekārtota peldētava, ūdens sporta atrakcijas, bērnu rotaļu laukums un piknika vietas. Uz salas tiek organizēti lieli koncerti un mūzikas festivāli vasaras sezonā. Ziemā - distanču slēpošanas iespēja. Vēl joprojām saglabājušies pilsētnieku dārziņi. Uzsākta dzīvokļu dzīvojamās ēkas būvniecība.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Miera iela	RVC. Klasteris ir daļa no Centra apkaimes starp Bruņinieku, Krišjāņa Valdemāra, Aristīda Briāna, Tallinas un Brīvības ielām.	Kādreizējās Pēterburgas priekšpilsēta daļa. Līdz 19.gs.sākumam Brīvības, Matīsa, Miera, Šarlotes ielu krustojumā atradās pilsētas vārti no Pēterburgas ceļa puses. Kvarālā starp Bruņinieku, Krišjāņa Valdemāra, Šarlotes un Brīvības ielām 1803. gadā bijušā Kroņa aptiekas dārza vietā (tolaik Karātavu un Balinātāju ielu stūrī) dibināja Rīgas trūcīgo jeb nabagu slimnīcu (tag. Rīgas 1.slimnīcu). Slimnīcas teritorijā ierīkoja dārzu, kas bija domāts gan slimnieku pastaigām, gan ārstniecības augu audzēšanai. Pēc Rīgas priekšpilsētu nodedzināšanas 1812. gada kara laikā 1813. gada vasarā slimnīcu slēdza. 1814. gada vasarā slimnīca atsāka savu darbību. 1873. pēc arhitekta J.D.Felsko projekta to pārbūvēja kā Latvijā pirmo paviljonu tipa slimnīcu, savienojot korpusus ar slēgtām pārejām. Turpmākajos gados slimnīca paplašināta (līdz 20.gs.30.gadiem), pēdējos gados atjaunota. Esošā apbūve klastera teritorijā pārsvarā veidojusies laikā pēc 1812.gada ugunsgrēka. Šajā laikā teritorijā būvēja mazstāva koka dzīvojamās ēkas. Attīstība galvenokārt saistās ar laiku pēc aizsargvalņu nojaukšanas un pilsētas paplašināšanu no 19.gs.2.puses līdz 20.gs.sākumam. 19.gs.2.pusē paralēli dzīvojamām ēkām, kas vēl joprojām pārsvarā bija no koka, teritorijā bijuši vairāki ražošanas uzņēmumi gan Brīvības ielā abpus Palīdzības ielai, gan Miera ielā (sākot no 20.gs.b. daļa fabrikas ēku pārprofilētas, daļa šobrīd netiek ekspluatētas vai ir nojauktas), kā arī publiska rakstura apbūve un tirgus placis Rīgas Jaunās Sv. Ģertrūdes baznīcas (1906. g.) vietā. 20.gs.sākumā Miera ielā Pašreizējās fabrikas "Laima" vietā Miera un Palīdzības ielas stūrī (aizņem vairākus vēsturiskos gruntsgabalus) no 19.gs.beigām darbojušies dažāda veida ražošanas uzņēmumi. Esošā ēka celta 1939.gadā (arh. S. Borbals). Miera ielas pretējā pusē atrodas 1932. - 1933. gadā celtā Roche ražotnes un biroja ēka (Miera iela 25, arh. A. Klinklāvs). Sākot no 19.gs.beigām līdz 1940.gadiem visā klastera teritorijā lielu daļu mazstāvu koka ēkas nomainīja vairāku stāvu mūra dzīvojamās ēkas. Pēdējos gados, kad lielā daļā RVC teritorijas samazinājies pieprasījums pēc tirdzniecības, restorānu/ kafejnīcu telpām un tas kļuvis tukšāks, Miera ielas posms no Brīvības līdz aptuveni Tallinas ielai kopš 2008.-2009.gada iezīmē zonu, kas nepārtraukti attīstās, kur mākslinieciski un radoši noskaņoti cilvēki veido savu komūnu (neformāli sauc par "Miera ielas republiku"). Tur ēku pirmajos stāvos atrodas nelieli veikaliņi, kafejnīcas/ tējnīcas un arī ražotnes kādā piem., kafijas pupiņu grauzdētava un džina darītava Miera ielā 29. Tallinas ielas kvartāls - teritorija ēku iekškvartālā starp Miera, Tallinas ielām, kur īpaši vasaras sezonā notiek dažādi koncerti un pasākumi, darbojas kafejnīcas, bāri, ēdnīcas, mākslas galerija utt.. Teritoriju šodien lielākajā daļā aizņem dažāda perioda un rakstura	Klasteris ar daudzveidīgu dažādu periodu apbūvi, kurā apvienojas gan dzīvojamās un publiska rakstura ēkas, ieskaitot slimnīcas kompleksu un baznīcu, gan ievērojamu vietu aizņēm ražošanas teritorijas. Saglabājušās 19.gs.2.puses mazstāva koka un mūra dzīvojamās ēkas (vairāk Miera, Brīvības, Palīdzības, Maiznīcas, Aristīda Briāna ielās), 19.gs. b./20.gs. sākuma daudzstāvu mūra trīs nami Brīvības, Miera un Aristīda Briāna ielās, gan funkcionējoši, gan tukši industriālie objekti - A/S "Laima" fabrikas ēkas, bij. metālkalšanas fabrikas ēkas tagad kultūrtelpa "Tallinas kvartāls" Tallinas ielā 10 (biroja ēka 1899., arh. Edmunds fon Trompovskis), Bij. "Somdara" ražošanas ēkas Brīvības ielā 109 u.c. , kā arī 19.gs.2.puses Rīgas 1. slimnīcas ēku komplekss. 1977.gadā blakus slimnīcai, demontējot vēsturisko koka apbūvi, Brīvības un Bruņinieku ielas stūrī pēc arh. Martas Staņas projekta uzcēla Dailes teātra ēku.	Teritorijā saglabāties vēsturiskais ielu tīkls, bet 20.gs.sāk.pagarināta Krišjāņa Valdemāra un Palīdzības ielas līdz Šarlotes ielai. Miera iela kā Matīsa ielas turpinājums, šķērsojot Brīvības ielu, iezīmē galveno ceļu uz Lielajiem kapiem. 1906.g., lai novirzītu tramvja līniju pa toreizējo Karlīnes ielu līdz Miera ielai, kas tad sākās no Rēveles (tag.Tallinas) ielas, pilsēta atpīrka zemesgabalus Maiznīcas ielas galā, nojauca koka ēkas un izveidoja jaunu ielas savienojumu. No 1937.g. arī Kalīnes ielas posmu sauc par Miera ielu.	Sabiedriskais transports kursē pa lielajām ielām - Krišjāņa Valdemāra, Brīvības, Tallinas, Bruņinieku un Miera ielām Transporta ziņā visnoslogotākās klastera ielas ir Brīvības, Krišjāņa Valdemāra, Bruņinieku iela. Visas ielas pieejamas velo un autotransportam. Kā vienvirziena ielas organizētas Šarlotes, Bruņinieku un Annas ielas. Brīvības ielā izveidota sabiedriskā transporta josla, Bruņinieku ielā - velo josla.	Viena no senākajām Vidzemes priekšpilsētas daļām. Saglabājusies jaukta tipa daudzfunkcionāla apbūve, kuru veido blīvi apbūvētas ielas frontes ar 19.gs.beigu un 20.gs. sāk. koka un mūra ēkām un 19.gs.b. un 20.gs.30.gadu industriāla/administratīva rakstura būvēm, kā arī atsevišķi lieli brīvstāvoši objekti (Dailes teātris, Jaunā Sv.Ģertrūdes baznīca) vai ēku komplekss ar apzaļumotu teritoriju kā Rīgas 1.slimnīca. "Miera ielas republika" un "Tallinas ielas kvartāls" ir jaunizveidotas lokālas formācijas, kas pēdējos gados radījušas nozīmīgu kultūrtelpu un rekreācijas vietu gan vietējā, gan visas pilsētas mērogā. 19.gs.beigu fabrikas ēkas Aristīda Briāna ielā 10 joprojām tiek izmantotas atbilstoši funkcijai (dažāda profila uzņēmumi).

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Mūkusala	Klasteris RVC AZ teritorijā. Mūkusala ir daļa no Torņkalna apkaimes starp Mūkusalas, Jelgavas, Bieķensalas ielām un dzelzceļa tiltu, kas atdala dzelzceļa tiltu.	Mūkusala jeb Mūksala vēsturiski bijusī sala Daugavas lejteces paplašinājumā pie upes kreisā pamatkrasta tagadējā Torņakalna apkaimē, pastāvēja no 13. līdz 18. gadsimtam un aizņēma teritoriju starp Kīleveina grāvi un tagadējo Mūkusalas ielu. No krasta to atdalīja tagad gandrīz aizbērtais Kīleveina grāvis (jeb Torņa grāvis, arī Masta grāvis). 1764. - 1782.g. notika Daugavas dambja būvēšana un vienā virknē tika savienotas sešas salas: Bieķensala, Mūkusala, Lielā Klīversala, Burkānu sala, Mazā Klīversala un Ķīpsala. Sala izzuda, aizsērējot attekai starp Bieķensalu un Mūksalu. Teritorija pilnībā saaugusi ar sauszemes daļu un par salas vēsturiskumu liecina ielas nosaukums.	No 1257. gada sala piederējusi cisterciešu mūķeņu klosterim. 17.gs. salā galvenokārt mitinājušies zvejnieki un upju pārcēlāji. No 1764. līdz 1782. gadam gar Daugavu izbūvēta dambju ķēde, lai pasargātu no plūdiem. 1764.g. Rīgas Mazās gildes biedram, dzirnavniekam Kīleveinam piederēja kokzāģētava, kuru 1821. gadā iegādājās Teodors Šrēders, un tās vietā izveidoja eļļas spiedi. 1872. g. tika uzcelta gāzes stacija. 19.gs. beigās Mūkusalā ir vairākas tvaika dzirnavas. 1912.g. Karla Ceisa optikas rūpnīca "Zeiss" Mūkusalas ielā 41, kur 1933.g. bija Ābrama Leibovica radiorūpnīca, vēlāk "Rīgas Radiotehnikas rūpnīca" (RRR), tagad, kopš 2022.g. - "Mūkusalas biznesa centrs" un "Zeiss biroji". Mūkusalas klastera teritorijā saglabājušās nedaudzas 19.-20.gs. koka un mūra ēkas. Klasteri kopumā raksturo 20.gs 2.p. industriālās būves, kas 21.gs. pārveidotas par biroju ēkām. Lielākā daļa ir plašas, nožogotas industriālas teritorijas.	Mūkusalas iela ir lielā maģistrāle, kas ved uz Bauskas šoseju, ar intensīvu satiksmes plūsmu. Mūkusalas iela izveidojusies kā ceļš gar Daugavas krastu Pārdaugavas pusē. Pirmoreiz iela minēta 1861.g. Šķērsvirzienā teritorijā 19.gs. pēdējā cet. izbūvēta tikai viena iela.	Intensīvasatiksme, ieskaitot sabiedrisko transportu un dažāda veida autotransportu, kas ir dominējošs, jo aiz Rīgas robežām turpinās kā nozīmīga automaģistrāle Bauskas virzienā un uz Eiropu	
New Hansa City	Klasteris ir Skanstes apkaimē starp Pulkveža Brieža, Sporta, Skanstes un Hanzas ielām.	Vēsturiski pilsētas ganības. No 1903.gada Preču stacijas teritorija. Bijusī Rīgas preču stacija ir lielākā no agrākajām industriālajām teritorijām, kas saglabājušās dzelzceļa loka iekšienē. Līdz 20./21.gs.mijai atradušies dzelzceļa sliežu ceļi, noliktavu ēkas. Saglabājusies viena no noliktavām, kas pārbūvēta par kultūras pasākumu centru - Hanzas perons (Arh. Reinis Liepiņš, Sudraba arhitektūra). Jauns daudzstāvu biroju un darījumu ēku rajons, kas top vairāku gadu garumā.	Preču stacijas apbūve sāka 20.gs. sākumā. Tā sastāvēja no parka vilcienu pieņemšanai un nosūtīšanai un vagonu šķirošanai, preču pagalma, iekraušanas un izkraušanas ceļiem, augstām kravas platformām un plašām noliktavām. No tām saglabājusies viena, kas no 2017.-2019.g. atjaunota un izveidota kultūras telpa "Hanzas perons" (Arh. Reinis Liepiņš, Sudraba arhitektūra). 2016. gadā uzsākta jauna pilsētas kvartāla "New Hansa City" būvniecība, kas projektēta kā finanšu, darījumu un atpūtas centrs ar publisko zonu - veikaliem, restorāniem u.c. Paredzēts būvēt Laikmetīgās mākslas muzeju (?).	No 18.gs. pastāvējusi Pulkveža Brieža iela, kas kādreiz tika izmantots kā ganību ceļš. 20.gs. 1. trešdaļa jau kartē uzrādītas visas klasteri ietverošās ielas, bet iztrūkst Skanstes ielas savienojums ar Hanzas ielu. Šobrīd, sekojot jaunajam New Hansa City projektam, klastera iekšienē tiek izbūvēti jauni ielu tīkli.	Tuvumā gan Vecpilsēta gan pilsētas centrs, kas sasniedzams ar kājām. Galvenā transporta maģistrāle Pulkveža Brieža iela un Hanzas iela, pa kurām kursē autotransports un sabiedriskais transports.	Lielākoties jaunbūves - administratīvas ēkas, kas tapušas pēdējo gadu laikā. Pakāpeniski teritorija tiek apbūvēta.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Pētersala	RVC AZ. Klasteris ir daļa no Pētersalas - Andrejsalas apkaimes starp Pētersalas ielu, Ganību dambi, dzelzceļa līniju un Eksporta ielu gar Daugavu.	Līdz 18.gs. teritorijā atradās ganības un namnieku dārzi, vairākas muižiņas. 1786. gadā visa apkaimes teritorija līdz pat Eksporta ostai bija iekļauta pilsētas teritorijā. Pēterburgas priekšpilsēta. Dzelzceļlīniju tuvums no ostas un preču stacijas puses, ilgus gadus noteica teritorija attīstības ierobežojumus. 19.gs. 80.gadu sākumā klastera D galā aptuveni līdz Mazā Piena ielai koncentrēti nelieli gruntsgabali ar mazstāvu koka dzīvojamo apbūvi. Vienā gruntsgabalā atzīmēta ražošanas būve ar palīgēkām. Tālā pa Katrīnas ielu lielāki gruntsgabali ar retu apbūvi pie ielas. Lielā, maz apbūvēti gruntsgabali ar dārzu un stādījumiem izvietoti starp Ganību dambi un Daugavas attēkas posmu. 20.gs. sākumā izbūvēts dzelzceļa atzarojums uz elevatoru Andrejsalā, kas ir klastera un RVC AZ ziemeļu robeža Gruntsgabalu daļījumā situācija nav mainījies arī 1939.gadā (apbūve nav uzrādīta). Šobrīd klasteris pamatā ir dzīvojamā zona ar nelielu vēsturiskās apbūves īpatsvaru tuvāk Pētersalas ielai un gar Ganību dambi. 20.gs. 2.puses un 21.gs. dažāda veida dzīvojamām ēkām pārejā teritorijā, ieskaitot. Ganību dambī 7 (k - 1 - k -5) un Mazā Piena ielā 13 saglabājušies vairāki ražošanas korpusi. Industriāla un administratīva rakstura būves lokalizētas kvartālā starp Lugažu ielu, dzelzceļu un Ganību dambi.	Ap 1600.g. Katrīnas dambja un Pētersalas ielu krustojumā atradās Hermeliņa muiža, Meller muiža - aptuveni Katrīnas dambja un Umeo ielu krustojumā, un Pīļu muiža Lugažu ielas rajonā. Laikā no 1812. līdz 1858.gadam priekšpilsētas teritorijā būvēja tikai mazstāva dzīvojamās koka ēkas. Pēc Rīgas nocietinājumu vajņu nojaukšanas bija atļauta mūra ēku celtniecība, tomēr līdz 1880.gadu sākumam teritorijā pārsvarā bija uzceltas koka ēkas ar palīgbūvē. Retumis mūra ēkas. 19.gs. b. un 20.gs. sākumā sākās lielāku mūra namu celtniecība, tomēr to īpatsvars nav ievrojams. Sajā laikā uzcēla arī industriāla rakstura būves, kas tagad pielāgotas komercietelpu vajadzībām. Saglabājusies 19.-20.gs. mijas koka apbūve Katrīnas dambja un Piena ielu krustojumā. Katrīnas dambī 25 atrodas vairākas 20.gs. vidus tipveida trīsstāvu dzīvojamās ēkas, bet pārsvarā 20.g.2.puses tipveida daudzdzīvokļu piecstāvu ēkas, kas brīvi izvietotas, veidojot caurstaigājumu iekšpagalmu ceļus. Katrīnas dambī 27 11 stāvu dzīvojamā ēka, kas dominē virs klastera kopējā apbūves mēroga. Pašreiz teritorijā ir vairākas zonas, kurās demontēta vēsturiskā apbūve - gruntsgabali starp Piena, Sermuliņu ielām un Ganību dambi, Pētersalas ielā un Piena ielā.	Ganību dambis kā ganību ceļš pastāvējis vēsturiski. Katrīnas dambis datēts ar 18.gs. 2.pusi (kā iela ar atšķirīgiem nosaukumiem atzīmēta 19.gs.2.pusē), bet esošā ielu tīkla pamatā ir 19.gs. ielas, kas papildināts 20.gs. 19.gs. 2.pusē klastera teritorijā bija izbūvēta arī Piela, tag. Ūdens un Vēžu ielas. Līdz 20.gs. 1939.gadam Mazā Piena iela, Alūksnes un Mazā Alūksnes ielas. Kā Pīļu iela uzrādīta tag. Lugažu iela. 20.gs. 2.pusē Umeo iela un pagarināta paralēli dzelzceļam Eksporta iela, kā arī Sermuliņu iela.	Eksporta iela - galvenā maģistrāle uz Eksportostu un tālāk uz Sarkandaugavu, otrā klastera pusē - Ganību dambis - sākotnēji kā ceļš uz ganībām un Pētersalas iela, kas tās savieno. Pa šīm ielām kursē sabiedriskais transports.	Pārsvarā dzīvojamā teritorija ar atsevišķām funkciju zaudējušām vēsturiskām ražošanas ēkām, kas pārprofilētas komerc un citām funkcijām. Dzīvojamo fondu pārsvarā veido 20.gs. 2.puses un 21.gs. daudzstāvu ēkas, kas celtas laikam atbilstošā arhitektoniskā kvalitātē. Teritorija starp Eksporta ielu un Katrīnas dambi ir apdzīvota, tur pārsvarā atrodas 20.gs. 2.puses ēkas. Starp Katrīnas dambi un Ganību dambi ēkas nolaistas, daļēji tukšas, piem., 20.gs. 2. pusē celtas mājas Katrīnas dambī 26 un vēsturiskās abūves zonā starp Piena ielu, Katrīnas ielu un Ganību dambi. Tāpat tajā zonā lieli neapbūvēti laukumi. Klasterī atrodas skola, medicīnas iestādes, tirdzniecības objekti, bet nav būves kultūras un izklaides pasākumiem (Bij. kinoteātris "Kosmos" (1961.g.) pārprofilēts par tirdzniecības telpām).

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Satekles	Klasteris RVC aizsardzības zonā ir daļa no Avotu apkaimes starp Ģertrūdes, Satekles, Dzirnau, Ernesta Birnieka-Upīša, Lāčplēša un Avotu ielām. Teritorija robežojas ar Stacijas 1 un 2, Centra DA un Avotu klasteriem.	Klasteris atrodas aiz 17.gs. priekšpilsētas ārējās robežas t.s. Zosu ganībās. Šajā laikā sākās priekšpilsētu regulāras apbūves vēsture, kaut gan plānojums mainījies vairākkārt. Līdz 19.gs. vidum teritoriju aizņēma sakņu dārzi un pļavas. 18.gs. 2.puses kartēs redzama bij. Popova muižiņa, kas ir vecākā šajā zonā saglabājusies koka ēka (netika nopostīta 1812.gada ugunsgrēkā). 19.gs. vidū izbūvē dzelzceļa līniju, kas šobrīd ir klastera un Avotu apkaimes D robeža. Kopš 19.gs. 2. puses industrializācijas uzplaukuma teritorijā koncentrēts liels skaits dažāda mēroga un veida rūpniecības uzņēmumi, kas noteica rajona raksturu. Lielākā teritorija ir kādreizējai Korķa fabrikai, kas pašreiz ir pārbūvēta par mākslas centru Zuzeum (arh. Z.Gaile). Paralēli ražošanas būvēm teritorijā uzceltas arī dzīvojamās mājas. Pašreiz teritorijā atrodami plaši neapbūvēti laukumi. Satekles un Lāčplēša ielas ir noslogotas transporta maģistrāles.	1788. g. Popovi muižas apvidū izveidoja dzelzs un tērauda ražošanas uzņēmumu a/s „Brāļi Popovi”, kā arī tabakas manufaktūru. Ilgus gadus muižai pieguļošā iela saukta par Popova dambi, vēlāk līdz 1936. gadam - Popova ielu. Tagad Visvalža ielā 8 atrodas Popova muižiņas dzīvojamā māja (reģiona nozīmes kultūras piemineklis). Visvalža ielā 4A - LU Humantitāro zinātņu fakultāte (celta 20.gs 2.pusē), bet Visvalža ielā 9 Rīgas 15.vidusskola. Klasterī saglabājušās 19.gs. beigu un 20.gs. sāk. koka dzīvojamās ēkas un 5- 6 stāvu mūra īres nami, kam pa vidu iecelti 20.gs. 2.puses lielizmēra būves, industriālas zonas un stāvlaukumi. Pēdējo gadu laikā notiek pārmaiņas un teritorija tiek lēnām attīstīta. Kopš 2020.g. bijušajā Korķu fabrikas ēkā Lāčplēša ielā 101 atvērta mākslas centrs "Zuzeum" (ēku 1910.g. proj. inž. Edmunds fon Trompovskis). 2025.g. sāk daudzstāvu dzīvojamā un biznesa kvartāla būvniecību 2005.g. demontētās Stepana Kļimova līmes fabrikas (celta 1898.g.) vietā Lāčplēša ielā 74 un 76.	Priekšpilsētu regulāras apbūves vēsture sākās 17. gadsimtā, bet plānojums mainījies vairākkārt un esošais Rīgas centra ielu tīkls sastāv no ielām un to trasējuma, kas veidojies, vai vismaz tika plānots kopš tā laika. Mūsdienās Rīgas priekšpilsētas vienas no vissenākajām joprojām esošajām ielām ir 17. gadsimta vidū izveidotās tagadējā Dzirnau un Lāčplēša iela, precīzāk to dienvidu posmi ar neredz korigētu trasējumu, kas ietilpst klastera teritorijā. 1810.g. no tag. Lāčplēša līdz Ģertrūdes ielai ir Mazā Avotu iela. Tag. Visvalža iela minēta jau 18.gs. kā 2.Kurmanova dambis, bet 1876.g. to sauca par Popova ielu. 1861.g. Satekles iela saukta kā Mazā Kalēju iela, 1885.g. to nosauca par Polockas ielu, Pēc jaunā stacijas laukuma izbūves 1950.g., ar to izveidots ielas savienojums.	No centrālās dzelzceļa stacijas krustojuma ar Marijas un Merķeļa ielām, sākās Stekeles iela - maģistrāle, kas ved gar dzelzceļa uzbērumu līdz Ģertrūdes ielai un ar pagriezieni pāriet Valmieras ielā. Satekles un Lāčplēša ielas ir noslogotas transporta maģistrāles. Pa Ernesta Birnieka Upīša, Avotu Satekles un Ģertrūdes ielām kursē sabiedriskais transportstransports.	Vēsturiski ražošanas un dzīvojamās teritorijas apvienojums, kas laika gaitā zaudējis industriālo raksturu, bet papildinājies ar kultūras un izglītības funkciju. Svarīgs un aktīvs transporta mezgls.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Skanste	RVC AZ teritorija. Klasteris atrodas Skanstes apkaimē starp Ganību dambi, bij. dzelzceļa līniju, Sporta, Skanstes un J.Dikmaņa ielām.	Vēsturiski neapbūvēta teritorija, vēl 19.gs.2.pusē izmantota kā pilsētas ganības. 19.gs. b. ZR malā izbūvēta dzelzceļa infrastruktūra. 20.gs. starp Ganību dambi un dzelzceļu uzcelta dzīvojamās ēkas dzelzceļa darbiniekiem. 20.gs. vidū apbūve papildināta ar vēl vienu ēku rindu. Teritorijā 21.gs. demontētas kādreizējās dzelzceļa infrastruktūras būves un tiek attīstīta daudzfunkcionāla teritorija ar administratīvām, kultūras un dzīvojamām ēkām.	20.gs. sākumā dzelzceļa pārvaldei piešķirtajā plašajā gruntsgabālā (grupa 18, grunts 50) uzcelt dzelzceļnieku dzīvojamās mājas, staciju, depo un noliktavu ēkas gar Ganību dambi. Ēkas ir tipiski un kvalitatīvi ķieģeļu arhitektūras paraugi ar reljefām, plastiski izteiksmīgām fasādēm, kuras veidotas neapmestā ķieģeļu mūrējumā. Dzīvojamo apbūvi 20.gs. vidū papildina, izbūvējot 2.ēku rindu ar līdzīga apjoma mājām. Pašreiz starp šīm dzīvojamām ēkām un AZ robežas atrodas zona ar 20./21gs. dažādu periodu industriāla rakstura būvēm. Pie Skanstes ielas 20.gs. 2.puses un 21.gs. sākumā izbūvētas ar autotransportu saistītas ēkas (garāžas, servisi, veikali).	No 18.gs.pastāvējusi Pulkveža Brieža iela, kas kādreiz tika izmantots kā ganību ceļš. 1902.g. ierīkota Hanzas iela. 20.gs. 1.trešdaļā kartē uzrādīta Sporta iela un no tā uz Dunties ielas pusi pašreizējā Skanstes ielas trase (ved gar Lapeņu koloniju). 21.gs. klasterī paralēli Skanstes ielai no Sporta ielas izbūvēta viena jauna iela.	Ganību dambis - noslogota tranzīta iela ar ievērojamu dažāda veida autotransporta apjomu. Sabiedriskais transports kursē pa Ganību dambi un Skanstes ielu.	Pašreiz daļēji apbūvēta teritorija, kurā nelielu daļu aizņem dzīvojamās ēkas, lielāku daļu ar autotransporta novietošanu, servisu un pārdošanu saistītas būves, kā arī vēsturiskas dzelzceļa infrastruktūras inženiertehniska rakstura ēkas, kuru apjoms palielinājies 20.gs. 2.pusē - 21.gs.
Stacija 1	Klasteris ietilps RVC un tā AZ un ir daļa no Centra apkaimes. Teritorija aizņem kvartālus starp Emīlijas Benjamiņas, 13. janvāra, Marijas, Dzirnau un Kļavu ielām	Klasteris atrodas aiz 17.gs. priekšpilsētas ārējās robežas t.s. Zosu ganībās. Šajā laikā sākās priekšpilsētu regulāras apbūves vēsture, kaut gan plānojums mainījies vairākkārt. Līdz 19.gs. vidum teritoriju aizņēma sakņu dārzi un pļavas. Pēc 1812.gada ugunsgrēka attīstījās dzīvojamo ēku celtniecība, bet saglabājās ievērojams zaļās teritorijas īpatsvars. 19.gs.vidū izbūvē dzelzceļa līniju Rīga - Dinaburga un stacijas ēku, kas kļūst par centrālā transporta mezglu un nosaka apkārtējās pilsētvides attīstību. Ap dzelzceļa staciju atrodas vairākas lielas sabiedriskas būves, bet kvartālos no Elizabetes ielas līdz Dzirnau ielai koka dzīvojamā apbūve.	1860.g. uzcelta pirmā dzelzceļa stacijas ēka un dzelzceļa līnija, (paplašināta, pārveidota 1884.-1885, H.Šēls; 1910.g. A.Verhovskojis). Dzelzceļa sliekšņi līdz pilsētas centram ievadīja gar esošās Latgales (bij. Maskavas) priekšpilsētas apbūves A malu. Stacijas ēka uzcelta klajā vietā, nojaukto aizsargvalņu vietā. Vilciena sliekšņi un stacija atradās tag. stacijas laukuma vietā tuvāk pie Raiņa bulvāra. 1889.g. stacijas priekšā esošā laukuma vidū uzcēla t.s. Pateicības kapelu. 1959.g.-1961.g. ceļot jaunu staciju vēsturisko ēku nojauc un tās vietā uzcēla stacijas korpusu, kas vērsts ar garenfasādi gar E. Benjamiņas ielu. Tika izveidots dzelzceļa uzbērums, paaugstinot sliekšņu ceļus. 2002.-2003.g. stacijas ēka pārbūvēta un izveidota kā tirdzniecības centrs "Origo". 2020.g. ucelta jauna TC "Origo" veikalu un biroju ēkas piebūve gar Satekles ielu agrākā galvenā pasta ēkas (celta 1965.g. , demontēta 2008.g.) vietā. 2025.g. norisinās jaunas stacijas ēkas būvniecība, kas paredzēta RailBaltic ātrvilciena apkalpošanai. Satekles un Marijas ielu stūrī 2024.-2025.g. uzcelts jaunu biroju ēku komplekss. Galvenokārt 19.gs. beigās un 20.gs. sāk. perioda 5-6 stāvu mūra īres nami, perimetrālā apbūve. E.B.Upīša ielā vēl saglabājušies atsevišķi koka nami. Ielas sākumā trolejbusu galapunkts.	Galvenās ielas ir klasteri iezīmējošās Emīlijas Benjamiņas, Marijas, Dzirnau un Kļavu ielas. Klasteri šķērso - Elizabetes ielas (D gals līdz Kļavi ielai) un Satekles ielas un Ernesta Birznieka - Upīša ielas fragmenti līdz Dzirnau ielai.	Centrālais pilsētas transporta mezgls ar starptautisko dzelzceļa staciju un sabiedriskā transporta pieturvietām dažādās vietās ap stacijas laukumu. Apkārtējās ielas noslogotas ar visa veida autotransportu	Galvenais transporta mezgls pilsētā.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Stacija 2	RVC AZ. Klasteris ietilps Latgales priekšpilsētas apkaimē un atrodas starp dzelzceļu, Lāčplēša un Emīlijas Benjamiņas ielām.	Teritorija sākotnēji veidojusies uz smilšaino kāpu līdzenumiem kā viena no vecākajām apdzīvotajām vietām ārpus Rīgas pilsētas nocietinājumiem. 17. gs. priekšpilsētas paredzēja iekļaut pilsētas aizsardzības sistēmā. Līdz 1656.gadam izveidoja pirmos bastionus, kā arī izraka aizsardzības grāvi. T.s. Rodenburga grāvis, ko aizbēra ap 1875. gadu, vēl bija saglabājies 19. gs. otrajā pusē starp tag. Dzirnau un Lāčplēša ielām posmā no dzelzceļa līdz Maskavas ielai. Būtisks faktors Maskavas forštates attīstībā ir dažādu tautību un reliģiju iedzīvotāji, kas dažādos laika periodos apdzīvoja šo apkaimi. Maskavas forštate bija teritorija, kur uzturējās dažādu slāņu pārstāvji, bieži vien tie, kurus nelaida iekš Rīgas valņiem. No 18.gs. Maskavas priekšpilsētā apmetās daudz krievu ieceļotāju, kā arī katolīcīgie Latgales latvieši, lietuvieši un poļi. 1812.gadā, gaidot Napoleona uzbrukumu, Maskavas priekšpilsētu nodedzināja. Pēc ugunsgrēka klasera teritorijā atsākās ēku celtniecība pēc 1813.g. izstrādāta plāna. Būvēja dzīvojamās ēkas un palīgēkas, bet teritorijā starp Dzirnau un Lāčplēša ielām (bij. zosu ganības), kā arī kvartālu no Dzirnau līdz Emīlijas Benjamiņas ielai vidusdaļā (dārzi) saglabājās ievērojams zaļās teritorijas īpatsvars. Pamatā klastera teritorijā atradās gruntsgabali ar mazstāva koka dzīvojamām ēkām. Dzirnau ielā visā ielas frontes garumā nepāra numuru pusē bija uzcelti skūņi u.c. palīgbūves, kas norobežoja ielu no ganībām. 19.gs.vidū izbūvēja dzelzceļa līniju Rīga - Dinaburga, kas kļuva par centrālo transporta mezglu un noteica apkārtējās pilsētvides attīstību. 19.gs.2.pusē bija nedaudz mainījies kvartālu dalījums, izbūvētas jaunas ielas. Kvartālā starp Dzirnau un Lāčplēša ielām apbūves situācija saglabājās bez būtiskām izmaiņām ar plašām neapbūvētām teritorijām, bet pie dzelzceļas uzceltas ar tā apkalpošanu saistītas būves. Blīva dzīvojamā apbūve bija izveidojusies gar Lāčplēša ielu no dzelzceļa līdz tag. Abrenes ielai, kā arī Kvartālos no Dzirnau līdz Emīlijas Benjamiņas ielai (izņēmums kvartāls starp dzelzceļu, Timoteja un Emīlijas Benjamiņas ielu, kur 1913.g. uzcelta Dzelzceļu virsvaldes, tag. Satiksmes ministrijas ēka). Gruntsabalos bija arī liels daudzums saimnieciska rakstura būvju (ražošanas ēkas nav uzrādītas). Pie tad. Emīlijas Benjamiņas ielas uzcēla Vissvētās Dievmātes pasludināšanas baznīcu (1818.g.), vēlāk Horālo Sinagogu (1871.g.), ko 1941.g.nodedzināja. No 19.gs.b. līdz 1939.gadam zonā no Fīrsa Sadovņikova ielas līdz dzelzceļam ir vairāki liela izmēra gruntsgabali, bet vēsturiskajās vietās pie Lāčplēša ielas saglabājās mazie gruntsgabali ar dzīvojamo apbūvi. Sākot no 20.gs.2.puses gruntsbalu dalījums būtiski mainījies, ēkas uzbūvētas uz apvienotiem vēsturiskiem gruntsgabaliem, kā piem., Lāčplēša ielā 98. Dzirnau	Par pamatu esošai apbūves struktūrai ir 1813. gadā izstrādāts projekts, kas paredzēja apbūves atjaunošanu priekšpilsētas agrākajās robežās pēc 1812.gada dedzināšanas, ar jaunām ielām papildināts 19.gs.2.pusē. 19.gs. 1.puses koka ēkas praktiski zudušas. Dažas saglabājušās pāra numuru pusē Jēzusbaznīcas un Kārļa Mīlenbaha ielās pie krustojuma ar Emīlijas Benjamiņas ielu, Vilhelma Purvīša ielā, kā arī Vissvētās Dievmātes pasludināšanas baznīca (1818.g.). Teritorijā blīvākā apbūve ir kvartālos starp Emīlijas Benjamiņas, Dzirnau, Jēzusbaznīcas ielām un dzelzceļu, kur pārsvarā dominē slēgta perimetrālā apbūve ar 20.gs. sākuma un vidus daudzstāvu dzīvojamām ēkām, kā arī un administratīva rakstura ēkām, kas celtas gan 20.gs.sāk. (Dzelzceļu virsvaldes, tag. Satiksmes ministrijas ēka, 1913.g.) vai 20.gs.pēdējā ceturksnī. Gar Dzirnau ielu nepāra numuru pusē un Abrenes Dzirnau ielu stūrī koncentrētas 19.gs. b. - 20.gs.sāk. noliktavu kompleksi un industriāla rakstura būves, daļa no kurām ir nolaistā stāvoklī. Atsevišķas rūpnieciska rakstura ēkas atrodas arī starp dzīvojamām ēkām iepriekš minētajos blīvi apbūvētajos kvartālos. Liela izmēra atšķirīgas funkcijas sabiedriskā rakstura un dzīvojamās ēkas kā brīvstāvoši objekti izkārtotas kvartālos starp Dzirnau, Fīrsa Sadovņikova un Lāčplēša ielām. To celtniecības laiks - dažādi periodi 20.gadsimtā.	Ielu tīkla pamatā 1813.gada regulārais plānojums (pakārtots vēsturiskajām Dzirnau un Lāčplēša ielas trasēm). Vairākas ielas izbūvētas 19.gs. 2.pusē un 20.gs.sāk. Pēc 1939.gada izbūvēja Emīlijas Benjamiņas ielas posmu no Dzirnau līdz Lāčplēša ielai. 2024.g. vairākām ielām mainīti to agrākie nosaukumi dodot izcilu mākslinieku un kultūras darbinieku vārdus. Vilhelma Purvīša un Dzirnau ielās izbūvētas velojoslas. Kārļa Mīlenbaha iela vienvirziena.	E. Benjamiņas iela nozīmīga pilsētas maģistrāle, pa kuru kursē sabiedriskais transports. Starp Abrenes, Skrindu un Rūsiņa ielām izvietots Rīgas satiksmes autobusu galapunkts ar plašu stāvlaukumu. Ielas atvērtas dažāda veida auto transportam un velosipēdiem. Viena no noslogotākajām ielām - Lāčplēša iela, kas tiek izmantota kā tranzīta maģistrāle uz Salu tiltu.	Vecrīgas, dzelzceļa stacijas, autoostas un tirgus tuvumā esošs klasteris ar ievērojamu skaitu apjomīgām sabiedriskā rakstura, administratīvu un izglītības sfēras ēkām, kas mijas daudzstāvu daudzīvokļu ēkām, mazstāvu noliktavām un dažāda veida industriāla rakstura būvēm, kam ir mainīta funkcija vai tās netiek ekspluatētas. Vēsturiski autentiska vide saglabājusies tikai kvartālos starp Dzirnau, Emīlijas Benjamiņas un Jēzusbaznīcas ielām. Izņēmums kvartāls starp Timoteja, Vilhelma Purvīša ielām un dzelzceļu, kurā 20.gs.pēdējā cet. uzcelta viena liela administratīva ēka.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Tirgus	RVC klasteris - teritorija starp Ģenerāļa Raddziņa krastmalu (gar Daugavu), dzelzceļu, Emīlijas Benjamiņas un Vilhelma Purviša ielām.	Noliktavu jeb tā saukto spīķeru kvartāls starp Lastādijas, Vilhelma Purviša ielu un Ģenerāļa Radziņa krastmalu līdz Rīgas cietokšņa likvidēšanai (no 1857.gada līdz 1863. gadam) atradās ārpus cietokšņa vaļņiem un bija pazīstams ar nosaukumu Lastadija – kas vāciski nozīmē kravu iekraušanas vai izkraušanas vieta. 1860.g. tika izdoti noteikumi spīķeru rajona apbūvei, kas paredzēja šeit izpirkt zemi un būvēt tikai noliktavas un spīķerus kvartālā, kas atrodas bijušajā esplanādē pirms Kārļa vārtiem, starp šoseju un Elizabetes ielu, staciju un kanālu. no sākotnēji uzceltajiem 58 mūra spīķeriem vislabāk saglabājušies tikai 12. Pirmās noliktavas tika būvētas no koka, taču laika posmā no 1864.-1886.gadam, atbilstoši tā laika būvnoteikumiem, kas atļāva tikai mūra celtniecību, vairāki ievērojami arhitekti (Frīdrihs Vilhelms Hess, Kārlis Felsko, Jānis Frīdrihs Baumanis, Roberts Pflūgs, Renholds Šmēlings) uzcēla ietilpīgus un dekoratīvi izteismīgus ķieģeļu spīķerus. Spīķeri, kā noliktavas tika izmantotas aptuveni gadsimtu, bet savu funkcionālo nozīmi zaudēja 1903.-1907.gadā. Tagadējā dzelzceļa uzbēruma vietā bija Kārļa baseins (kanāla paplašinājums starp autoostu un centrāltirgu) un tirgus.	Teritorija ar vēsturiski pastāvējušu noliktavu apbūvi - sākotnēji koka, sākot no 19.gs 2.puses, mūra, kas celtas pēc vienota plāna ar savstarpēji korespondējošām fasādēm ("Sarkanie spīķeri"). Pēc jauno Rīgas dzelzceļa kravas staciju atklāšanas 1903. gadā (Rīga — Preču I) un 1907. gadā (Rīga—Krasta), kravu pārvadājumi vairs nenotika caur Spīķeru kvartāliem. Īsi pirms 1. pasaules kara, kvartāla sliežu pievadus likvidēja un noliktavu ēkas savai sākotnējai funkcijai vairs neizmantoja. Rīgas Centrāltirgus (1924. -1926.g.), vispirms nojaucot divas rindas Spīķeru kvartāla noliktavas ēku. Arh. Dreijmaņa proj. daļēji izmantoja Vaiņodes dirižabļu lidostā Vācu armijas atstātos gaisakuģu (cepelīnu) angārus; 1928.-1930.g. būvniecība noslēdzās. 1911.g. aiz spīķeriem (Gaiziņa iela 3) tika uzcelta Pilsētas tirdzniecības skola, tag. Rīgas Būvniecības koledžas ēka neoklasicisma un jūgendstila formās. 1912.-1913. g. Rīgas pilsētas Marijas meiteņu skolas ēka, Gaiziņa ielā 1 (arh. R. Šmēlings). Starp spīķeriem un skolu izveidojās tag. Gaiziņa iela. 1964.g. starp dzelzceļa uzbērumu un Pilsētas kanālu (agrāko Kārļa baseinu) uzbūvēta Rīgas starptautiskā autoosta. 2003.g. starp tirgus zonu un 13.janvāra ielu tirdzniecības centrs "Stockman" un kinoteātris, uzbūvēts virs kanāla (kanālam nodrošināta caurtece zem būves un tas ir redzams no tiltiņa pie ēkas.	Saglabājies vēsturiskais ielu tīkls. Tirgus zona izvietota starp galvenajām maģistrālēm - Centrāltirgus ielu gar kanālmalu, Emīlijas Benjamiņas, Vilhelma Purviša ielām un Ģenerāļa Radziņa krastmalu gar Daugavu, bet pa vidu starp spīķeriem izveidots regulāru ielu - Nēģu, Pūpolu, Spīķeru, Gaiziņa un Prāgas un Lastādijas ielu tīkls.	Gar tirgus klasteri ieskaujošās ielās ir aktīva sabiedriskā transporta kustība. Starp dzelzceļu un kanālu 1960.gadu sākumā izbūvēta Rīgas starptautiskā autoosta. Blakus klasterī atrodas centrālā dzelzceļa stacija	Klasteris ar pilnībā publiska rakstura apbūvi. Lielākā teritorijas daļa pakļauta tirgus vajadzībām, spīķeri piemēroti birojiem, veikaliem, restorāniem un kultūras pasākumu norisei. Teritorijā atrodas 2 skolas un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Viesturdārzs	RVC AZ. Teritorija starp Hanzas, Eksporta, Pētersalas un Pulkveža Brieža ielām	Lielāko klastera daļu aizņem parks - Viestura dārzs jeb Dziesmu svētku parks (notikuši Dziesmusvētki), kas ir vecākais Rīgas parks ar sarežģītu vēsturi. Bij. Ķeizardārza izveide aizsāka 1721. gadā. Daļā no Pētersalas-Andrejsalas apkaimes. Daugavas attekas posms, kurš savulaik atdalīja Gustavsalu no krasta, nelielā fragmentā saglabājies Dziesmu svētku parka Austrumu daļā. Kokus topošajam dārzam piegādāja no Lielvārdes draudzes, iecienītākās sugas bija liepas un lazdas. Bez tām parkā bija arī daudz eksotisko sugu koku, kopskaitā ap 3590 stādu. 19.gs. 2.pusē teritorijā gan uz Z, Gan A no parka bijusi mazstāva koka dzīvojamā apbūve un atsevišķas ražošanas ēkas. Attīstotiet industrijai daļā A pusē esošo gruntsgabalu nojauca dzīvojamās ēkas un uzcēla ražošanas ēkas. Parks saglabājis sākotnējo zaļās zonas un rekreācijas funkciju. Tā austrumu pusi no Pulkveža Brieža ielas puses norobežo kvartāls ar 19.gs. pēd. cet. 20.gs. sākuma industriālajām būvēm (Bijušās A. Volfšmita rauga un spirta rūpnīcas ēkas), tirdzniecības centru un dzīvojamo/darījumu apbūvi, ziemeļu pusē līdz Pētersalas ielai kvartāli, kuros pārsvarā ir dzīvojamā apbūve.	Ganību dambi no Ķeizardārza (tag. Viesturdārzs) 19.gs. atdalīja šaura gruntsgabalu josla, kuros bija uzceltas turīgāko namnieku vasaras muižiņas un košuma dārzi – miniatūri Ķeizardārza atdarinājumi. Ķeizardārzā bija ierīkots restorāns un 1Tuvāk parkam atradās atsevišķi gruntsgabali ar koka dzīvojamām ēkām, otrpusīelai liels gruntsgabals ar ražošanas ēkām un dažām dzīvojamām mājām. Blīvāks gruntsgabalu dalījums un apbūve bija gar tag.Pētersalas ielu. Kvartāla vidusdaļa aiz parka praktiski bez apbūves, bet gruntsgabalā Pulkveža Brieža iela 27A jau bijušas uzceltas dažas bij. A. Volfšmita rauga un spirta rūpnīcas ēkas. Aiz tās lieli gruntsgabali ar dzīvojamo apbūvi Pulkveža Brieža ielas pusē. Aleksandra arku (1817.g.) no Brīvības ielas pie Gaisa tilta uz Viesturdārzu pārvietoja 1936. gadā. 1930.gadu beigu kartē redzama Katrīndambja Daugavas pusē esošā ostas noliktavu un dzelzceļa infrastruktūra (Andrejostas klasteris). Tukšajā teritorijā aiz Viesturdārza uzceltas dažas saimnieciska rakstura būves. Pārējā teritorijā teritorijā gruntsgabalu dalījums nav būtiski mainījies. 21.gs. uzsākti un 2020-2025.g. turpinās teritorijas aiz Viesturdārza (līdz Pētersalas ielas gruntsgabaliem) dzīvojamo kompleksu būvniecība. Gar Pētersalas ielu saglabājusies vēsturiskā apbūve, kur mijas nelielas koka un daudzstāvu mūra ēkas. Liela daļa vēsturisko ēku tehniski sliktā stāvoklī, daļa atjaunotas. Kvartālā strap Katrīnas ielu un Eksporta ielu pārsvarā 20.gs. 2.puses daudzstāvu dzīvojamās ēkas.	Pulkveža Brieža iela pastāvējusi kā ganu ceļš jau vēsturiski (18.gs.). Pašreizējais ielu tīkls daļēji veidojies 19.gs. , līdz ar apbūves paplašināšanos turpinājies 19.gs. beigās un 20.gs. sākumā. Līdz 20.gs. vidum vēl nebija izbūvēts esošais savienojums starp Eksporta un Hanzas ielu. To cauri Viesturdārzam izbūvēja 20.gs. 2.pusē, atdalot Vašingtona laukumu.	Pa Eksporta un Pētersalas ielām un Pulkveža Brieža ielu kursē sabiedriskais transports. Visas perimetrālās ielas (mazāk Pētersalas iela) stipri noslogotas. Ganību dambis ir lielākā maģistrāle un tā krustojumā ar Pētersalas un Rūpniecības ielām atrodas trolejbusu galapunkts. Klastera ielas pieejamas visa veida velo un autotransportam. Pulkveža Brieža ielā ierīkota atsevišķa josla sabiedriskam transportam.	Klasteris ar plašu rekreācijas, kā arī dzīvojamo un darījumu funkciju. Tirdzniecības centrs tiek izmantots vietējām vajadzībām un tranzīta maršrutos, piebraucot ar automašīnām. Likvidēta industriālā funkcija, ražošanas ēkas netiek izmantotas vai ir pielāgotas citai funkcijai. No samērā nolaistas teritorijas attīstās par dārgu un pieprasītu rajonu.
Zaķusala	RVC AZ teritorijā iekļauts salas Z gals. Zaķusala, ir izveidojusies tikai 19.gs. beigās, saplūstot Zaķu salai, Frīdrihsalai un Zaļajam sēklim. Līdz tam šajā vietā bijušas vairākas citas salas (18.gs. b.- Mušu, Frīdriķa, Zaķu un Miroņu salas). Laika posmā no 1881.-1883. gadam tika veikti visi galvenie Daugavas regulēšanas darbi, kā rezultātā savus apveidus ieguva daudzas no tagadējām Rīgas salām t.sk. Zaķusala. Tajā pašā laikā augšpus salas uzbūvēja dambi, kas novērsa salas krastu izskalošanos. 1889. gadā šo būvi nobruģēja ar laukakmeņiem.	Līdz 20.gs. beigām zvejnieku apdzīvota teritorija. 1986.g. Zaļā sēkļa daļā uzcēla Rīgas radio un televīzijas torni, bet Zaķu salas blīvi apdzīvotajā daļā - Latvijas televīzijas ēku. Pie uzbrauktuves uz Salu tilta atrodas 1991.gada Barikāžu piemiņas zīme "Acis" (māksl. Igors Dobičins, arh. Ruta Dobičina).	1621.gadā Poļu-zviedru kara laikā zona, ko šobrīd šķērso Salu tilts, atradies Frīdrihsalas cietoksnis. 18.gs. b.Miroņu salā bijušas tikai dažas mājas, celtas no strūgu balķiem. No 1882. – 1883.gadam augšpus salas uzbūvēja dambi, kas novērsa salas krastu izskalošanos. 1889.gadā šī būve tika nobruģēta ar laukakmeņiem. 1986 g. Zaķusalā (pamatā Z daļā) bija izveidojusies biezi apdzīvota viestāvu un divstāvu koka apbūve. Uz salas atradās vairāki rūpniecības uzņēmumi, piem., kokzāģētavas a/s "Emolip", kurasdrupas redzamas Salu tilta kreisajā pusē, "Brill" u.c.. Starp Dzelzceļa tiltu un apbūvi bija peldvieta-sauļotava.	Vēl 20.gs. 2.pusē uz salas bijušas vismaz septiņas ielas (Baterijas iela, Jumpravas krastmala, Niedru iela, Salas iela, Mazā Salas iela, Zaķusalas krastmala), kas bija izveidojušās starp zvejnieku sētām. Tās redzamas 1939.gada Rīgas kartē. Gandrīz viss ielu tīkls iznīcināts 1986.gadā, būvējot Televīzijas augstceltni. Šobrīd saglabājusies vienas vēsturiski garākā iela Zaķusalas krastmala. TV objektu celtniecības laikā iela pagarināta, lai savienotu televīzijas ēku pa labo krasta pusi ar Rīgas radio un TV torni.	Uz salas var nonākt ar sabiedrisko transportu vai automašīnu, šķērsojot Daugavu pa Salu tiltu. No tilta uz abām pusēm izbūvēta nobrauktuve uz TV ēku un Rīgas radio un TV torni. Līdz tiltu izbūvei, sala ar Vecrīgu bija savienota ar kuģīšu un laivu satiksmi.	Sala Daugavas vidū praktiski bez apbūves, izņemot divus valstiski nozīmīgus objektus - Latvijas TV ēku un Rīgas radio un TV torni. Salu šķērso gan Dzelzceļa, gan Salu tilts.

Klasteris	Teritorija	Pilsētvide (vēsturiski)	Apbūve	Ielu tīkls	Transports	Raksturojums
Zemitāni	Teritorija RVC aizsardzības zonā starp Brīvības ielu - dzelzceļu - A.Čaka (Zemitāna) - Pērnavas - K.Barona ielām	19.gs. 80.gados teritorijā neliels skaits dažāda izmēra gruntsgabali ar koka dzīvojamām (viena mūra) un saimniecības ēkām. Gruntsgabali grupēti pa vairākiem pie Pērnavas ielas K. Barona un Dārzaugļu ielu rajonā un K.Barona un Brīvības ielas stūrī. Lielas platības neapbūvētas (dārzi, smilšu lauki, krautnes ?). 19.gs. beigās - 20.gs. izveidojusies kā industriālā zona ar pēctecību 20.gs. 2.pusē. 1950.gados uzcelta dzelzceļa stacija Zemitāni	Lokalizētas dažādu periodu ēkas, no kurām liela daļa ir 20.gs.2. puses ražošanas un administratīva rakstura ēkas, celtas silikātķieģeļu vai betona paneļu konstrukcijās. Otru lielāko daļu sastāda 19. un 20.gs. mijas vienstāva ražošanas ēkas, būvētas laikam un tipoloģijai atbilstošā ķieģeļu arhitektūras stilistikā. Vairākas ēkas no tām pārbūvētas. Saglabājušās 3 19.gs. 2.puses koka dzīvojamā ēkas, viens 20.gs. sākuma daudzstāvu īres nams, 1930.gadu trīsstāvu dzīvojamā ēka un 1950.gadu stacijas ēka. Kopš 2019.g. "Rīgas adītājs" teritorijā pie Zemitānu stacijas, pārbūvētas ēkas par biroju telpām "Grīziņdārzs" (arh. Zane Tetere Šulce), pagalmā organizēti kultūras pasākumi. 21.gs. sākusies jaunu ēku būvniecība	Klastera teritorijā Brīvības ielas posm ir vēsturiski senākais un pašreizējā trasējumā izbūvēts pēc 1815.gada. 1818.gadā tā noslēgumā pirms pašreizējā Gaisa tilta atklāja Triumfa arku - Aleksandra vārtus, ko 1936.gadā pārvietoja uz Viestura dārzu. Pārējās ielas izbūvētas 19.gs. 2.pusē. Klasteri norobežo vairāku maģistrālo ielu posmi - Pērnavas iela, A. Čaka iela, kas turpinās kā Jorģa Zemitāna tilts un Brīvības iela. K.Barona ielas posms šajā zonā ir vienvirziena iela.	Pa klastera perimetrālajām ielām kursē sabiedriskais transports, pie dzelzceļa atrodas Zemitānu stacija. Kastera DA stūrī- Pērnavas un A. Čaka ielu krustojumā uzbūvēta degvielas uzpildes stacija. Teritorija pieejama autotransportam	Industriāla teritorija, kur lielāko daļu aizņem mazstāvu apbūve. Teritorijā ir atsevišķas vēsturiskas dzīvojamās ēkām un dzelzceļa stacija. Ražotņu teritorijas samērā nolaistas, bet pakāpeniski attīstās. Novērojama jaunu dažāda funkciju ēku t.sk. daudzstāvu dzīvojamo un administratīvo, būvniecība.