



LU AKADĒMISKAIS CENTRS TORŅAKALNĀ SASNIEDZAMĪBAS IZPĒTE

Autori: "Didrihsons un Didrihsons", "E.Daniševska birojs" un V.Celmiņš
Pasūtītājs: Latvijas Universitāte
Rīga, 2017.gada septembris - decembris

GALA ZIŅOJUMS

Foto: LNK group



EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund



Interreg
Central Baltic



LIVE BALTIC
CAMPUS



**LATVIJAS
UNIVERSITĀTE**
ANNO 1919

SATURA RĀDĪTĀJS

VISPĀRĪGĀ DAĻA

Ievads	2
Darba robežas	3
Mērķi un uzdevumi	4
Metodoloģija un termiņi	5
Pasaules pieredze	6-8
Attīstības vīzija	9
Plānošanas konteksts	10-11

TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS ANALĪZE

GĀJĒJI UN VELO INFRASTRUKTŪRA

Esošā situācija	14
Plānošanas konteksts	15
Pilsētas nozīmes savienojumi	16
Apkaimes nozīmes savienojumi	17
Lokāli savienojumi	18
Gājēju un velo infrastruktūras tīkls	19
Secinājumi un priekšlikumi	20

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

Esošā situācija	22-25
Multimodāls mezgls	26
Stacijas pieejamība	27
Tramvajs	28-30
Trolejbusi un autobusi	31-32
Savietota sabiedriskā transporta shēma, Variants A	33
Savietota sabiedriskā transporta shēma, Variants B	34
Secinājumi un priekšlikumi	35

AUTOTRANSPORTS

Plānošanas konteksts, RIAS-2030	37-39
Privāto auto rutīnsatiksmes	40
Pilsētas kodola autotranzīts	41
Plūsmu analīze	42
Alternatīvu variantu izvērtējums	43
Teritorijas iekšējais autosatiksmes tīkls	44-46
Autokravu tranzīts	47
Savietota transporta shēma	48
Secinājumi un priekšlikumi	49

KOMPAKTA UN DAUDZFUNKCIONĀLA PILSĒTVIDE

Teritorija ar augstu pievienoto vērtību	52
Apbūves intensitātes	53
Universitātes pilsētiņa	54
Daudzfunkcionāla apkaime	55
LU konkurētspēja	56

TERITORIJAS INFRASTRUKTŪRAS RISINĀJUMI

Stacijas priekšlaukums	58
Centrālais laukums	59
Pilsētnieciski zaļie bulvāri	60
Transformējamas koplietošanas ielas	61
Pagalmi un klusas ielas	62
Izmantotie saīsinājumi un termini	63



IEVADS

Izpētes autori ir arhitekts Ventis Didrihsons ("Didrihsons un Didrihsons", SIA), transporta plānotājs Elmārs Daniševskis ("E.Daniševska projektēšanas birojs", SIA) un pilsētplānotājs Viesturs Celmiņš.

Izpētes finansētājs ir projekts "Live Baltic Campus" sadarbībā ar Latvijas Universitāti.

Izpēte ir veikta laika posmā no 2017.gada 1.septembra līdz 2017.gada 8.decembrim.

Izpētes materiāls ir rekomendējošs, ar mērķi kalpot par pamatu tālākām diskusijām un plānošanas procedūrām, ļaujot Latvijas Universitātei un Rīgas domei iegūt argumentētu ilgtermiņa redzējumu par LU kompleksa un Torņakalna apkaimes jaunā centra teritorijas sasniedzamību, attīstības potenciālu, iespējām un izaicinājumiem.



DARBA ROBEŽAS

- primāro mērķu izpētes teritorija
- - - paplašinātas izpētes zona

MĒRĶI UN UZDEVUMI

MĒRĶI (atbilstoši Darba līgumam):

M1. Kvalitatīvā pētījuma mērķis ir izvērtēt esošās transporta un labiekārtojuma infrastruktūras piemērotību LU akadēmiskā centra izpētes teritorijā, kā arī noskaidrot esošās infrastruktūras piemērotības pakāpi, lai nodrošinātu ērtu un drošu pārvietošanos studentiem, mācībspēkiem un viesiem, nākotnē pieaugot gan tranzīta, gan studentu un mācībspēku plūsmām LU akadēmiskā centra teritorijā.

M2. Izmantojot esošos plānošanas dokumentus un transporta plūsmu datus, izveidot un modelēt provizoriskās satiksmes plūsmas perspektīvas - optimālais (vēlamais) un kritiskais (nevēlamais) -- konkrētos LU akadēmiskā centra projekta attīstības posmos (izvērtējot jaunā LU akadēmiskā centra objektu, kā arī citu objektu iespaidu uz mobilitāti un sasniedzamību).

M3. Izmantojot provizoriskās attīstības perspektīvas, sniegt novērtējumu par pārvietošanās ērtuma un drošības līmeni dažādiem satiksmes dalībniekiem konkrētos akadēmiskā centra attīstības projekta posmos un sezonās.

UZDEVUMI (atbilstoši Darba līgumam):

U1. Balstoties uz esošajiem transporta un mobilitātes izpētes datiem, noteikt galvenos gājēju, velosipēdistu un sabiedriskā transporta plūsmu uzlabošanas uzdevumus, kā arī iespējamus pasākumus un projektus, kas varētu pilnveidot autotransporta (t.sk. kravu transporta) kustību izpētes teritorijā.

U2. Balstoties uz teritorijā esošo un plānoto objektu attīstības perspektīvām, noteikt prioritāros infrastruktūras uzlabojumus, kas nodrošinātu ilgtspējīgu teritorijas attīstību, sasniedzamību un dzīves kvalitāti (saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam).

U3. Pamatojoties uz līdzšinējo izpēti, izveidot iespējamās teritorijas attīstības perspektīvas. Perspektīvām ir jāatspoguļo redzējums par teritorijas attīstību optimālā un kritiskā scenārijā un jāapraksta iespējamie efekti uz teritorijas sasniedzamību, lietojamību, lietošanas ērtību un pievilcību esošo un potenciālo teritorijas lietotāju un iedzīvotāju interesēs;

U4. Izvērtēt Torņakalna stacijas teritorijā plānotā multimodālā transporta mezgla (MMTM) mijiedarbību ar LU akadēmiskā centra teritorijas attīstību, kā arī tā iespaidu uz teritorijas sasniedzamību un tās lietotāju dzīves kvalitāti;

U5. Sagatavot rekomendācijas, lai uzlabotu satiksmes komforta līmeņa parametrus un LU akadēmiskā centra sasniedzamību studentiem, mācībspēkiem un pētniekiem.

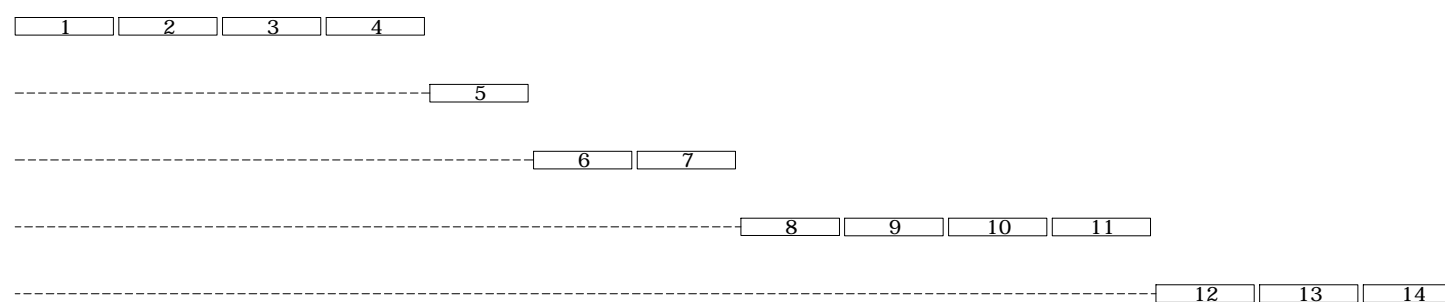


METODOLOĢIJA UN TERMIŅI

METODOLOĢIJA:

- D1. Izejmateriālu apkopošana un situācijas izpēte;
- D2. Izejmateriālu un informācijas strukturēšana;
- D3. Prioritāšu un kvalitātes kritēriju definēšana;
- D4. Alternatīvu scenāriju un risinājumu analīze;
- D5. Secinājumu un rekomendāciju izstrāde.

IZSTRĀDES TERMIŅI (nedēļas):



Izpēte izstrādāta 2017.gadā no 1.septembra līdz 15.decembrim.

METODOLOĢIJAS APRAKSTS

D1. IZEJMATERIĀLU APKOPOŠANA UN SITUĀCIJAS IZPĒTE:

- D1.1. Iepazīšanās LU attīstības plāniem un plānoto apbūves struktūru.
- D1.2. Plānošanas konteksta izpēte - Rīgas Teritorijas plānojums, spēkā esošais 2010.gada Detālpļānojums, Rīgas Ilgtspējīgas Attīstības stratēģija līdz 2030.gadam, Rīgas Attīstības programma līdz 2020.gadam, īpašumu konteksts, transporta plūsmu dati, blakus teritoriju Detālpļānojumi un citi saistītie dokumenti, saistošie regulējumi.
- D1.3. Iepazīšanās ar Torņakalna teritoriju saistītajām izpētēm - Tehniski ekonomiskais pamatojums Torņakalna teritorijas attīstībai (izstrādātājs SIA "Konsorts"), Rīgas Velo Stratēģija (RDSD), pētījums "Zināšanas jūdze Pārdaugavā, RISEBA, LU, RTU", LU Ģeogrāfijas un Zemes Zinātņu fakultātes studentu kursa darbs "Scenāriji un priekšlikumu Daugavas kreisā krasta mezgla teritorijas ("Mūkusala+") attīstībai".
- D1.4. Tikšanās ar visām principiālām ieinteresētām pusēm un informācijas apkopošana - Rīgas Domes Pilsētas Attīstības departaments, "Eiropas dzelzceļa līnijas" un "RBR", "Grupa 93", "Latvijas dzelzceļš" un "BRD projekts".

D2. IZEJMATERIĀLU UN INFORMĀCIJAS STRUKTURĒŠANA:

Iegūtā informācija tika strukturēta pēc sekojošiem principiem - ieinteresēto pušu mērķu saderība un 'strupceļi', ieinteresēto pušu mērķu atbilstība Latvijas Universitātes (arī Rīgas pilsētas) interesēm un prioritātēm, dažādu risinājumu tehniskās iespējas un ierobežojumi, procesuālais konteksts.

D3. PRIORITĀŠU UN KVALITĀTES KRITĒRIJU DEFINĒŠANA:

Uz strukturētas informācijas bāzes, ievērtējot visas iespējas un izaicinājumus, tika veikta izpētes mērķu precizēšana, prioritāšu un risinājumu kvalitātes kritēriju definēšana.

D4. ALTERNATĪVU SCENĀRIJU UN RISINĀJUMU ANALĪZE:

Balsoties uz precizētiem mērķiem, prioritātēm un kvalitātes kritērijiem tika vērtēti dažādi attīstības scenāriji un risinājumu varianti.

Piezīme: izpētes izstrādes gaitā, Latvijas Universitātei tika prezentēti starpziņojumi par izpētes gaitu, kā arī apkopojums par pasaules pieredzi analogās situācijās. Pavisam LU pārstāvjiem (dažādos līmeņos) tika prezentēti seši starpziņojumi: 11.09.2017; 09.10.2017; 17.10.2017; 12.11.2017; 21.11.2017; 08.12.2017.

MŪSDIENU AKADĒMISKIE UN ZINĀŠANU CENTRI

Mūsdienās akadēmiskie un zināšanu centri tieki uzskatīti par vienu no spēcīgākajiem pilsētas attīstības katalizātoriem. Teju visās lielajās Eiropas pilsētās novērojama aktīva akadēmisko un zināšanu centru izaugsme un paplašināšanās. Tas skaidrojams ar to, ka akadēmiskie centri piesaista nevien lielu vietējo un ārvalstu studentu un augstu kvalificētu speciālistu, bet arī sekmē tehnoloģijas, inovācijās un izpēti, kas kļūst arvien aktuāla gan tradicionāliem uzņēmumiem, gan jaunuzņēmumiem. Līdz ar to akadēmiskie centri arvien biežāk kļūst arī par pilsētas un reģiona tautsaimniecības attīstības garantu.

LATVIJAS UNIVERSITĀTE

Torņakalnā esošais Latvijas Universitātes Dabas zinātņu Akadēmiskais Centrs (LU DAC) ir pirmā no vairāk ēkām, kas veidos LU akadēmisko pilsētu Tuvās Pārdaugavas teritorijā. Patreiz šeit ikdienā uzturās aptuveni 2000 cilvēku, bet jau 2021. gadā studentu personāla skaits gaidāms no 12 000 - 15 000. Līdzīgi kā tas konstatēts citviet pasaulē, arī LU akadēmiskās pilsētas paredzamā izaugsme radīs skaidru un drošu stimulu sociālo pakalpojumu, mājokļa, kā arī biroja ēku attīstībai Torņakalna, kā arī citu apkaimju teritorijā. Jau patreiz Mūkusalas biroju centrā darbinieku skaits pārsniedz 4000 un šāda bijušo industriālo teritoriju reģenerācija paredzama arī nākotnē. Šo prognozi tikai pastiprina fakts, ka LU akadēmiskā pilsēta atrodas stratēģiski tuvu Rīgas Vēsturiskajam Centram, būtiska sliežu transporta mezglam, kā arī plānotajam RB Rail gājēju un velosipēdistu šķērsojumam. Lai nodrošinātu pievilcīgu šīs, kā arī citu, piegulošos teritorijas attīstību, nepieciešams veidot vienotu un integrētu teritorijas attīstības redzējumu, kas būtu saskaņā ar pilsētas un reģiona līmeņa plānošanas dokumentiem.



PASAULES PIEREDZE



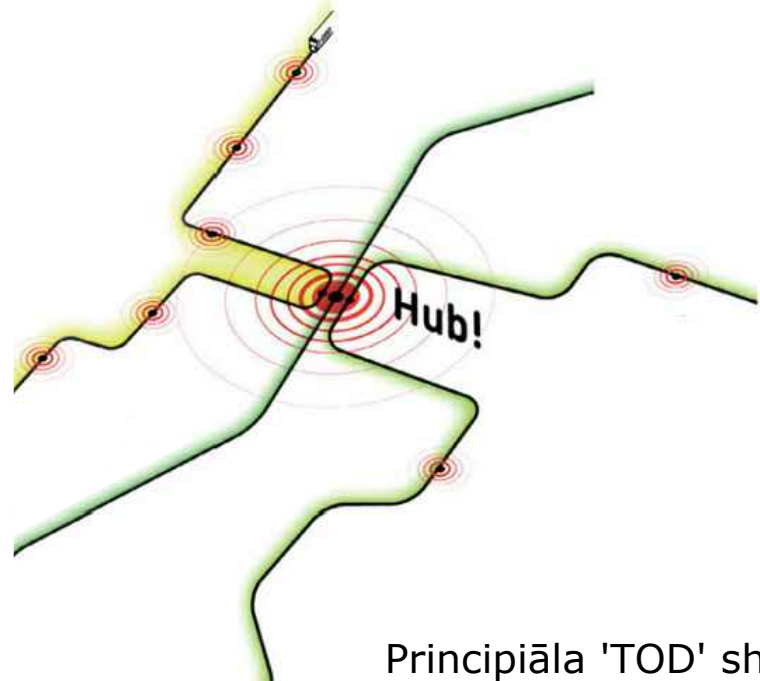
Avots: archdaily.com



Avots: archdaily.com, autori: Foster&partners

Pasaules pieredze tika vērtēta attiecībā uz sekojošiem pilsētvides un transporta infrastruktūras attīstības risinājumiem, kas sasaucas ar izpētes teritorijas kontekstu, potenciālu un mērķiem:

- Mūsdienu akadēmiskie un zināšanu centri - pilsētu attīstības katalizatori;
- Industriālu un degradētu teritoriju revitalizācija, transformēšana par mūsdienīgiem apkaimju centriem, privāto investīciju piesaistes iespējas;
- Pasažieru vilciena integrācija pilsētas satiksmē un multimodālie transporta mezgli;
- Ilgstpējīga mobilitāte, "Transit Oriented Development" (TOD).



Principiāla 'TOD' shēma

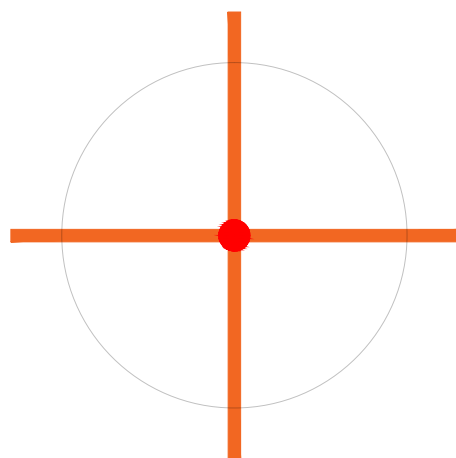
'TOD' Transit Oriented Development

Apkaimes jaunā centra teritorijas attīstība līdzās primārajai pilsētas/reģiona sabiedriskā transporta infrastruktūrai nav unikāla situācija pasaules praksē. Līdz ar jēdziena "ilgtspējīga mobilitāte" parādīšanos, gandrīz visas Eiropas pilsētas ir transformējušas savu transporta un telpiskās plānošanas stratēģiju no 'autocentriska' pilsēta uz 'cilvēkcentrisku' attīstības modeli. Viens no lielākiem izaicinājumiem ir palielināt sabiedriskā transporta konkurētspēju un ikdienas lietotāju īpatsvaru.

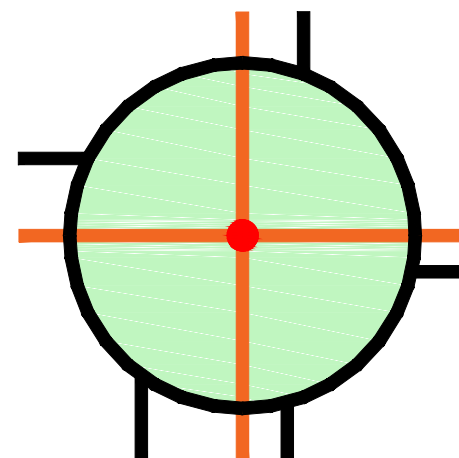
Viena no jau apbērtām metodēm, ko analogās situācijās mēdz pielietot virkne vadošo pasaules pilsētu plānotāji ir 'TOD' jeb *Transit Oriented Development* (turpmāk tekstā 'TOD'). Idejas pamatā ir mērķis attīstīt, densificēt un diversificēt primārā pilsētas sabiedriskā transporta pieturvietu/staciju pieguļošās teritorijas, tādējādi palielinot sabiedriskā transporta lomu, konkurētspēju un lietotāju skaitu.

'TOD' PAMATPRINCIPI

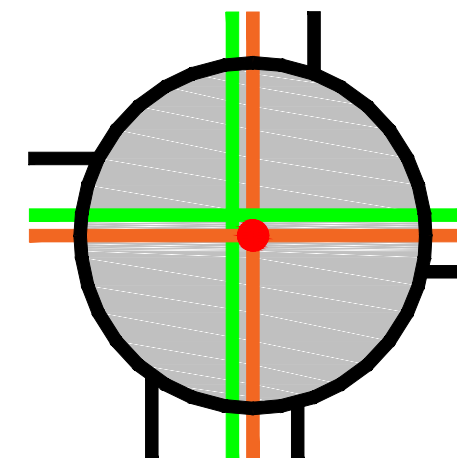
1. MULTIMODĀLS SAB.TR. MEZGLS



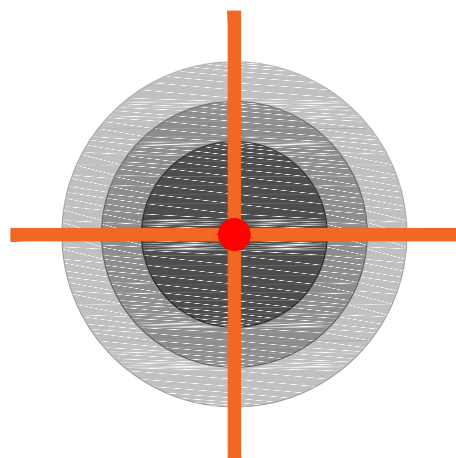
2. GĀJĒJI KĀ PRIORITĀTE



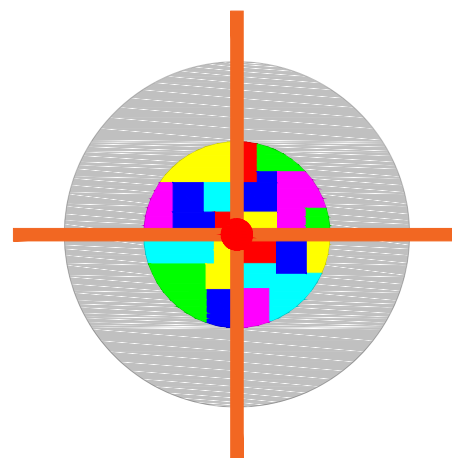
3. VELO DRAUDZĪGA VIDE



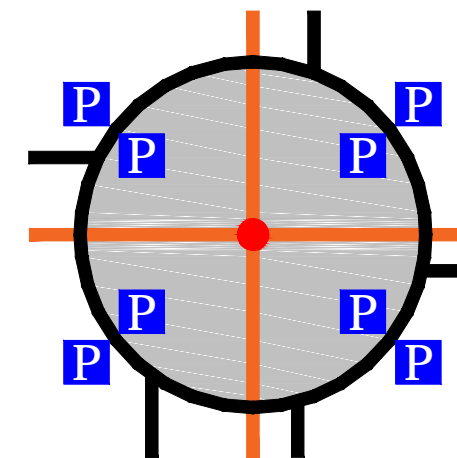
4. BLĪVA UN KOMPAKTA PILSĒTVIDE



5. DAUDZFUNKCIONĀLS CENTRS



6. AUTOMAŠĪNAS UZ PERIMETRU





Vai šī Pārdaugavas teritorija ir paredzēta maģistrālajām tranzīta infrastruktūrām, autostāvvietām? Šeit būs kādas autošosejas nomale vai arī Universitātes pilsētiņa, mūsdienīgs Torņakalna apkaimes jaunais centrs?

Iepazīstoties ar plānošanas kontekstu un uz klausot visus principiālos 'spēlētājus' jeb ieinteresētās puses, tika konstatēts fakts, ka šobrīd nav vienota un kompleksa redzējuma par šīs teritorijas ilgtermiņa attīstību.

Šīs izpētes ambīcija ir rast visaptverošu vīziju ar skaidriem attīstības mērķiem, principiem, prioritātēm un vadlīnijām.

VĪZIJA

LU komplekss - Torņakalna apkaimes jaunā centra attīstības galvenais virzītājspēks.

Torņakalna apkaimes jaunais centrs - kompakta, daudzfunkcionāla, mūsdienīga, zaļa, droša un cilvēkcentriskā pilsētvide ar ilgtspējīgu transporta infrastruktūru.

Jaunā Torņakalna stacija - multimodāls pilsētas nozīmes sabiedriskā transporta mezgls un daudzfunkcionāls pakalpojumu centrs.



RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2030.GADAM

RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2030.GADAM

Transporta infrastruktūras un telpiskā plānojuma koceptuālie risinājumi ir veidoti atbilstoši "RĪGAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJAI LĪDZ 2030.GADAM (turpmāk tekstā 'RIAS-2030').

Projekta risinājumi atsaucas uz sekojošiem RIAS-2030 mērķiem, prioritātēm un vadlīnijām:

8.nodaļa "Telpiskās attīstības perspektīva": 79.,81. punkti

8.1. "Apdzīvotuma telpiskā struktūra": 82.,85, 86.,87.,90.,91.,92.,93.,94.,95.,96. punkti

8.2. "Transporta infrastruktūra": 116.,117.,119.,120.,121.,122.,123.,124.,125.,126.,127.,(128.),129.,131.,136.,137.,144. punkti



SAISTOŠIE RĪGAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTI

RĪGAS TERITORIJAS PLĀNOJUMS

Atbilstoši spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojumam, projektējamā Torņakalna teritorija paredzēta kā jauktas funkcijas centra apbūves teritorija ar augstām apbūves intensitātēm.

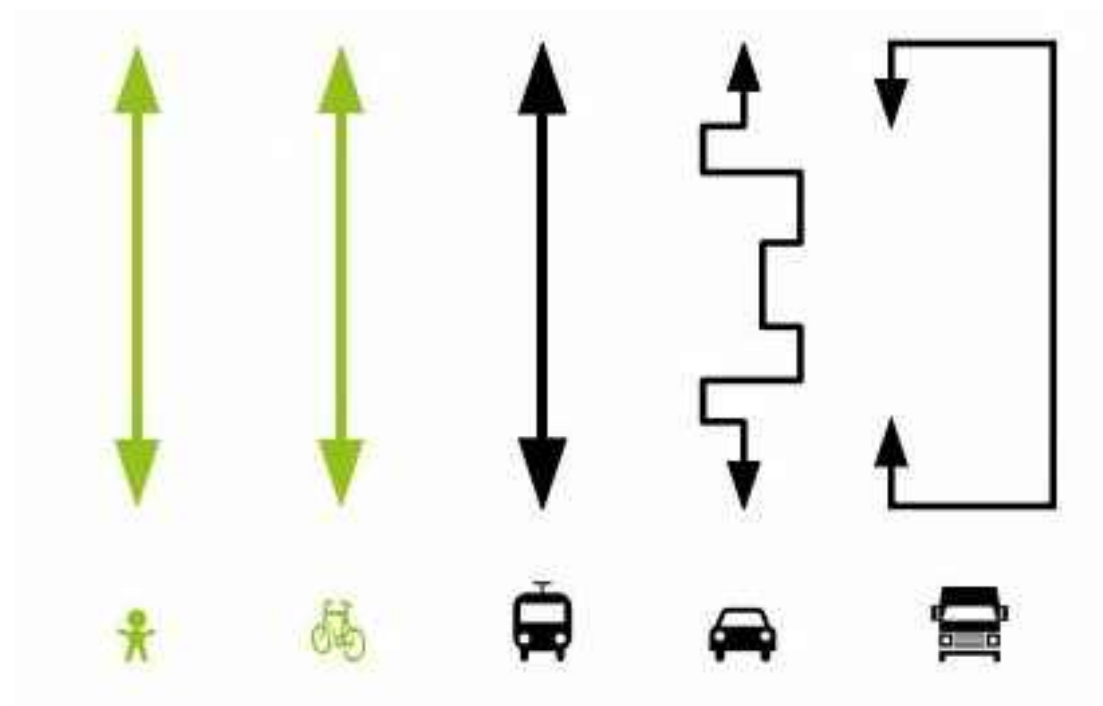
Maksimālais atļautais stāvu skaits - 6.stāvi teritorijas centrālajā un rietumu daļā (~40% teritorijas), 9.stāvi teritorijas ziemeļu, austrumu un dienvidu daļā (~60% teritorijas). Atbilstoši stāvu skaitam tiek noteikta maksimālā atļautā apbūves intensitāte, kas 6.stāvu teritorijā būs 250%, savukārt, 9.stāvu teritorijā 320%.

DETĀLPLĀNOJUMS.

2007-2010.gadā izstrādātais Detālpilnojumš ir idejiski zaudējis savu aktualitāti dēļ virkni objektīvu faktoru. Rail Baltic infrastruktūra, jaunais tilts ar gājēju-velo savienojumu pāri Daugavai, šajā teritorijai vairs netiek paredzēts Rīgas administratīvais centrs. 2014.gadā tika izstrādāts Rīgas Ilgtspējīgas Attīstības stratēģija līdz 2030.gadam un virkne detālpilnojumš risinājumu neatbilst šīs stratēģijas definētām prioritātēm, mērķiem un vadlīnijām. Tāpat aktualitāti ir zaudējušas virkne sarkano līniju. Ņemot vērā augšup minētos apstākļus, uzskatam, ka šai teritorijai nepieciešams jauns attīstības redzējums, atbilstoši esošajai situācijai, jaunām iespējām un izaicinājumiem.

TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS ANALĪZE

Transporta infrastruktūra tiek analizēta atbilstoši RIAS-2030 prioritātēm:
GĀJĒJS - VELO - SABIEDRISKAIS TRANSPORTS - PRIVĀTAIS AUTO - KRAVAS

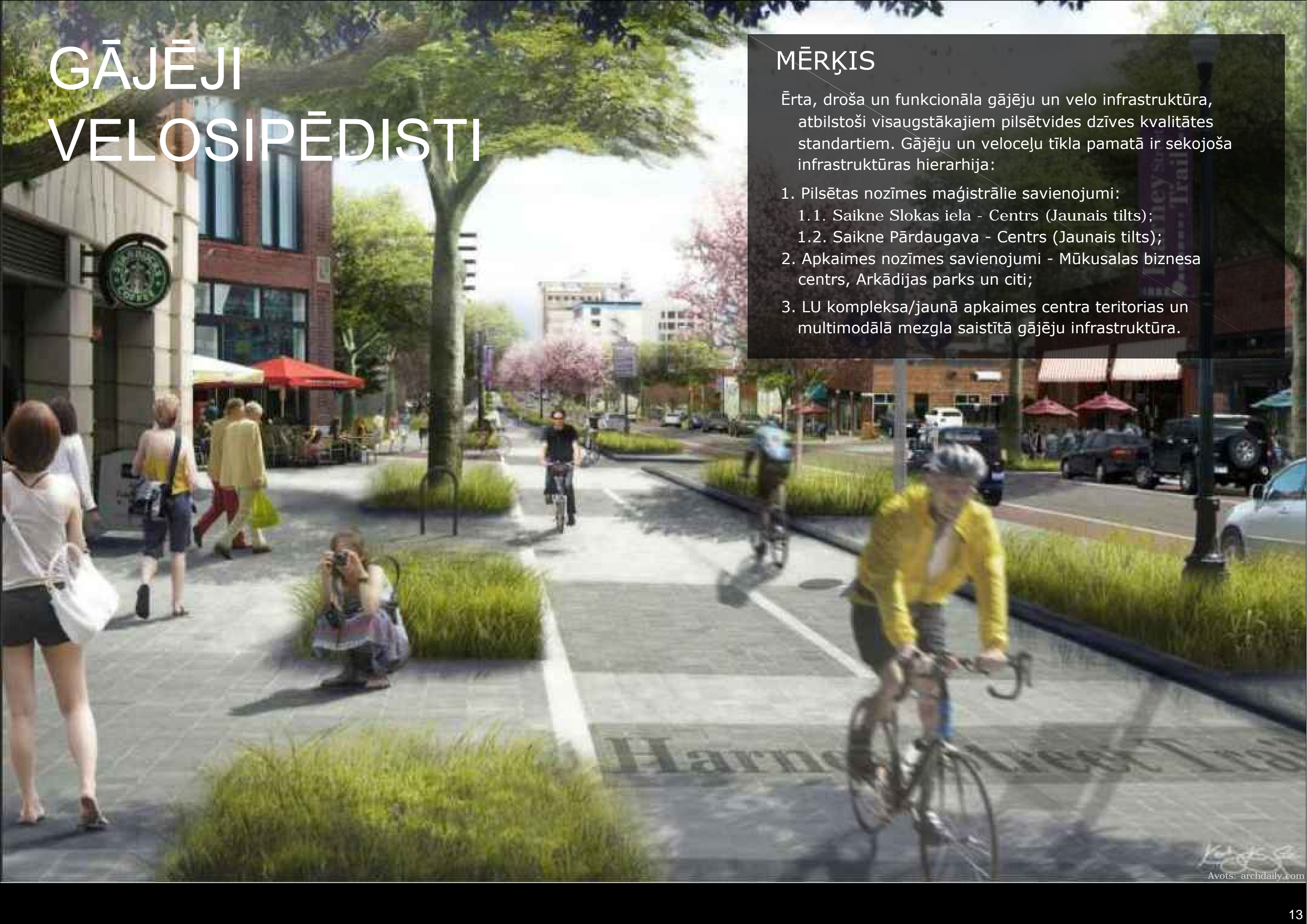


GĀJĒJI VELOSIPĒDISTI

MĒRĶIS




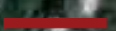
Ērta, droša un funkcionāla gājēju un velo infrastruktūra, atbilstoši visaugstākajiem pilsētvides dzīves kvalitātes standartiem. Gājēju un velo ceļu tīkla pamatā ir sekojoša infrastruktūras hierarhija:

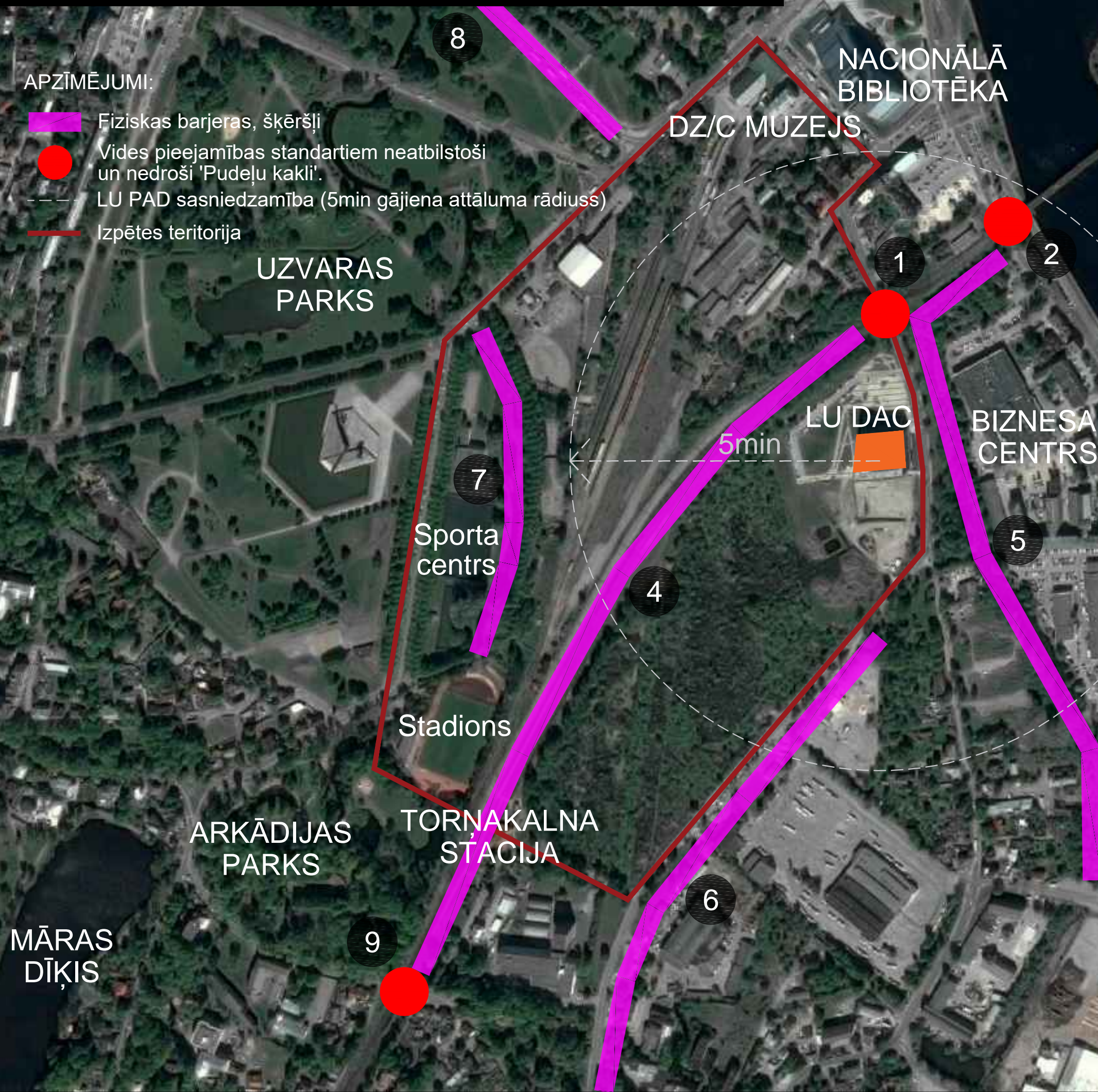
1. Pilsētas nozīmes maģistrālie savienojumi:
 - 1.1. Saikne Slokas iela - Centrs (Jaunais tilts);
 - 1.2. Saikne Pārdaugava - Centrs (Jaunais tilts);
2. Apkaimes nozīmes savienojumi - Mūkusalas biznesa centrs, Arkādijas parks un citi;
3. LU kompleksa/jaunā apkaimes centra teritorias un multimodālā mezgla saistītā gājēju infrastruktūra.



GĀJĒJU UN VELO INFRASTRUKTŪRA

APZĪMĒJUMI:

-  Fiziskas barjeras, šķēršļi
-  Vides pieejamības standartiem neatbilstoši un nedroši 'Pudeļu kakli'.
-  LU PAD sasniedzamība (5min gājiena attāluma rādiuss)
-  Izpētes teritorija



ESOŠĀ SITUĀCIJA

Fiziski šķēršļi un 'pudeļu kakli'.

1. Jelgavas ielas mezgls zem dz/c uzbēruma;
2. Mūkusalas ielas mezgls zem dz/c uzbēruma;
3. Akmens tilta un Uzvaras bulvāra gājēju un velo savienojums;
4. Dz/c uzbērums un sliežu infrastruktūra;
5. Kīleveina grāvis;
6. Vienības gatve;
7. Mārupīte gar O.Vācieša ielas posmu;
8. Raņķa dambis;
9. Fr.Brīvzemnieka tilts un transporta mezgls ap Torņakalna staciju.

SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS:

Ņemot vērā Rīgas domes noteiktās transporta prioritātes pilsētas kodola zonā, ņemot vērā spēkā esošā Rīgas pilsētas Teritorijas plānojumu attiecībā uz izpētes teritorijas attīstību, ņemot vērā, ka šī ir Rīgas prioritārā attīstības teritorija, kā arī ņemot vērā Nacionālās bibliotēkas novietni, jau funkcionējošo Latvijas universitātes ēku un Torņakalna akadēmiskā centra attīstību tuvāko gadu laikā - esošo situāciju, attiecībā uz gājējiem un velosipēdistiem, var raksturot tikai un vienīgi kā nenormālu jeb gājējiem un velosipēdistiem nedraudzīgu, nefunkcionālu un nedrošu.



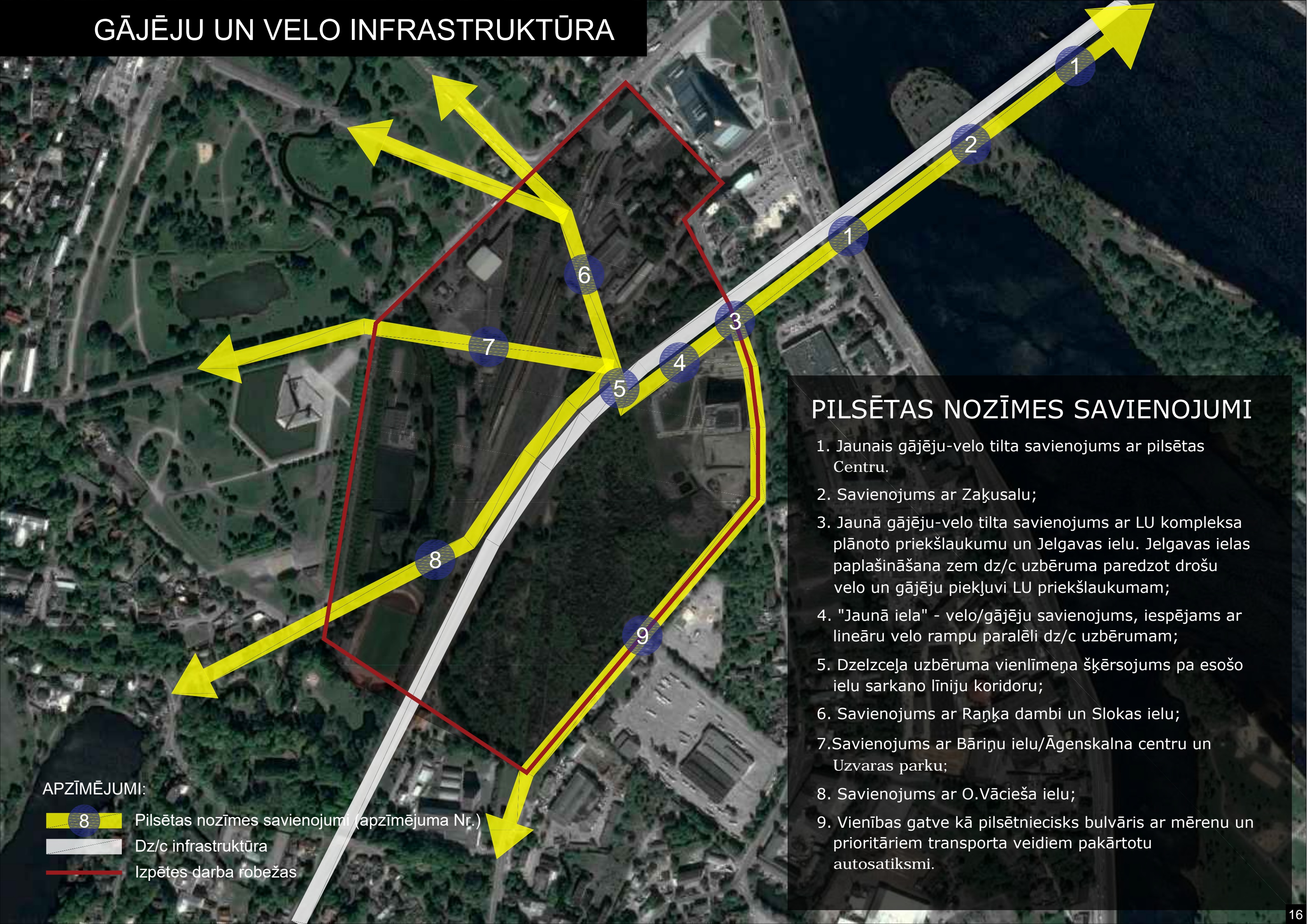
LU KOMPLEKSS
JAUNS APKAIMES CENTRS

PLĀNOŠANAS KONTEKSTS

Šobrīd projektējamā ~50ha teritorijas gājēju un velo infrastruktūra ir faktiski neattīstīta. Teritoriju caurvij un apvij virkne fizisku šķēršļu - dzelzceļa uzbērums (~1km garumā), Kīleveina grāvis (~0.8km garumā), Mārupīte (~0.5km garumā) un intensīvas autosatiksmes ielas/šosejas bez drošiem un ērtiem gājēju šķērsojumiem.

Līdz ar jaunā gājēju un velo Daugavas šķērsojuma izbūvi, objektīvs pilsētas mēroga izaicinājums būs kā efektīvi integrēt šo jauno Daugavas šķērsojumu pilsētas transporta infrastruktūrā, ne tikai atbilstoši LU pieprasījumam, bet arī nodrošinot funkcionālus savienojumus ar Torņakalna, Āgenskalna un citām Pārdaugavas apkaimēm.




GĀJĒJU UN VELO INFRASTRUKTŪRA



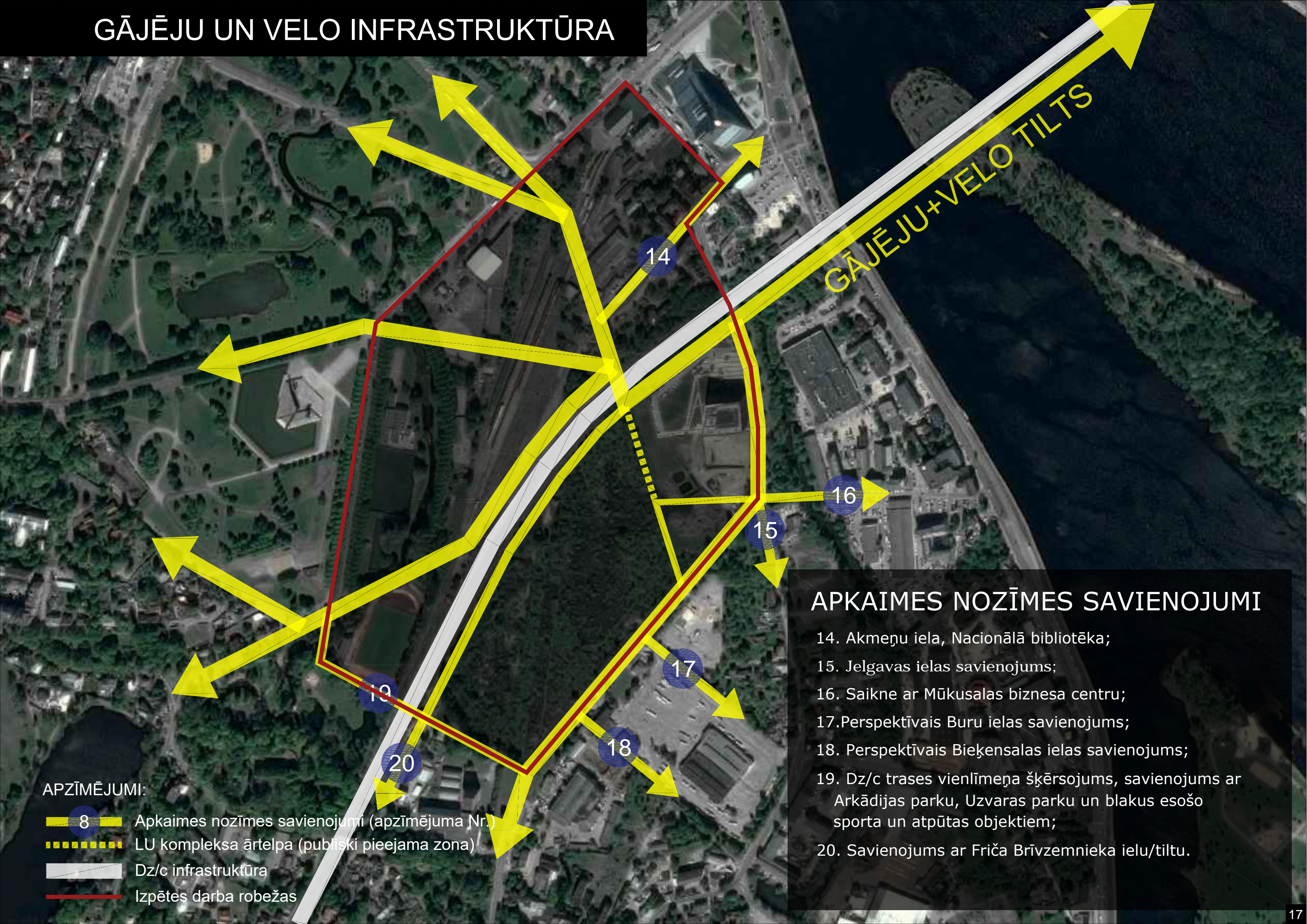
PILSĒTAS NOZĪMES SAVIENOJUMI

1. Jaunais gājēju-velo tilta savienojums ar pilsētas Centru.
2. Savienojums ar Zaķusalu;
3. Jaunā gājēju-velo tilta savienojums ar LU kompleksa plānoto priekšlaukumu un Jelgavas ielu. Jelgavas ielas paplašināšana zem dz/c uzbēruma paredzot drošu velo un gājēju piekļuvi LU priekšlaukumam;
4. "Jaunā iela" - velo/gājēju savienojums, iespējams ar lineāru velo rampu paralēli dz/c uzbērumam;
5. Dzelzceļa uzbēruma vienlīmeņa šķērsojums pa esošo ielu sarkano līniju koridoru;
6. Savienojums ar Raņķa dambi un Slokas ielu;
7. Savienojums ar Bāriņu ielu/Āgenskalna centru un Uzvaras parku;
8. Savienojums ar O.Vācieša ielu;
9. Vienības gatve kā pilsētniecisks bulvāris ar mērenu un prioritāriem transporta veidiem pakārtotu autosatiksmi.

APZĪMĒJUMI:

-  Pilsētas nozīmes savienojumi (apzīmējuma Nr.)
-  Dz/c infrastruktūra
-  Izpētes darba robežas

GĀJĒJU UN VELO INFRASTRUKTŪRA



APKAIMES NOZĪMES SAVIENOJUMI

- 14. Akmeņu iela, Nacionālā bibliotēka;
- 15. Jelgavas ielas savienojums;
- 16. Saikne ar Mūkusalas biznesa centru;
- 17. Perspektīvais Buru ielas savienojums;
- 18. Perspektīvais Bieķensalas ielas savienojums;
- 19. Dz/c trases vienlīmeņa šķērsojums, savienojums ar Arkādijas parku, Uzvaras parku un blakus esošo sporta un atpūtas objektiem;
- 20. Savienojums ar Friča Brīvzemnieka ielu/tiltu.




APZĪMĒJUMI:

- 8 Apkaimes nozīmes savienojumi (apzīmējuma Nr.)
- LU kompleksa ārtelpa (publiski pieejama zona)
- Dz/c infrastruktūra
- Izpētes darba robežas

GĀJĒJU UN VELO INFRASTRUKTŪRA



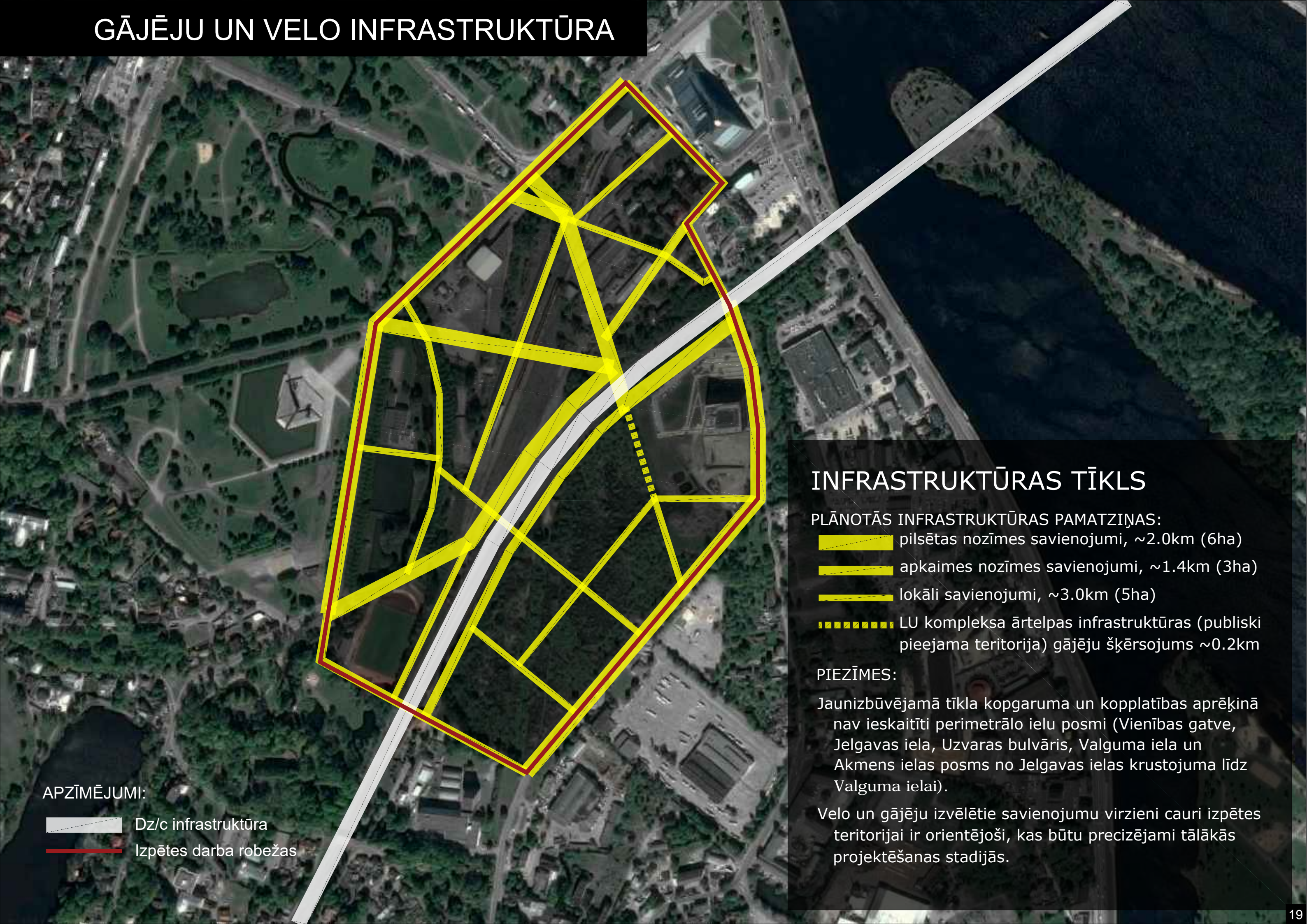
APZĪMĒJUMI:

-  Apkaimes nozīmes savienojumi (apzīmējuma Nr.)
-  Dz/c infrastruktūra
-  Izpētes darba robežas


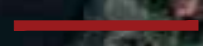
LOKĀLAS NOZĪMES SAVIENOJUMI

- 21. O.Vācieša iela kā kanālmalas promenāde;
- 22. Iekšējs savienojums, kas nodrošina sliežu saikni ar Dzelzceļa muzeju un piekļuvi Torņakalna stacijai;
- 23. Iespējamie lokālie gājēju un citas infrastruktūras savienojumi. Iekšējo ielu tīkls un kvartālu gabarīti veidoti ar mērķi panākt gājējiem draudzīgu un labi savienotu pilsētas centra attīstības teritoriju.

GĀJĒJU UN VELO INFRASTRUKTŪRA


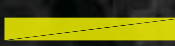




APZĪMĒJUMI:

-  Dz/c infrastruktūra
-  Izpētes darba robežas

INFRASTRUKTŪRAS TĪKLS

PLĀNOTĀS INFRASTRUKTŪRAS PAMATZIŅAS:

-  pilsētas nozīmes savienojumi, ~2.0km (6ha)
-  apkaimes nozīmes savienojumi, ~1.4km (3ha)
-  lokāli savienojumi, ~3.0km (5ha)
-  LU kompleksa ārtelpas infrastruktūras (publiski pieejama teritorija) gājēju šķērsojums ~0.2km

PIEZĪMES:

Jaunizbūvējamā tīkla kopgaruma un kopplatības aprēķinā nav ieskaitīti perimetrālo ielu posmi (Vienības gatve, Jelgavas iela, Uzvaras bulvāris, Valguma iela un Akmens ielas posms no Jelgavas ielas krustojuma līdz Valguma ielai).

Velo un gājēju izvēlētie savienojumu virzieni cauri izpētes teritorijai ir orientējoši, kas būtu precizējami tālākās projektēšanas stadijās.

SECINĀJUMI

Ja Torņakalna Akadēmiskā centra teritorijā un pieguļošajā apkaimē netiks uzsākta tūlītēja vai pakāpeniska prioritārās satiksmes infrastruktūras (gājēji un velosipēdisti) sakārtošana, tad Latvijas Universitāte var saskarties ar sekojošiem riskiem:

1. Tiks mazināta satiksmes drošība un tiks reāli apdraudēta Akadēmiskā centra teritorijas tiešo un netiešo lietotāju drošība;
2. Tiks mazināta Latvijas Universitātes konkurētspēja, dēļ objektīviem pieejamības izaicinājumiem Akadēmiskā centra lietotājiem;
3. Tiks mazināta Latvijas Universitātes ekonomiskā ilgtspēja, jo dēļ nesakārtotas prioritārās satiksmes infrastruktūras, tiks radīts milzīgs autostāvvietu pieprasījums potenciāli viskonkurētspējīgākai transporta grupai (privātais auto) Torņakalna akadēmiska centra teritorijai, kas kā papildus ekonomisks slogs mazinās kompakta un ilgtspējīga teritorijas attīstības modeļa īstenošanu, kā arī tiks pasliktināta satiksmes drošība, teritorijā palielināsies gaisa un trokšņu piesārņojums, kas ir tieši proporcionāls automašīnu skaitam;
4. Līdz ar jaunā gājēju un velo tilta izbūvi (RB attīstības finansēta infrastruktūra), plānotais Akadēmiskā centra priekšlaukums (līdzās Jelgavas ielas un dz/c uzbēruma krustojumam), var pārtapt par satiksmes haosa krustojumu un jaunās tranzīta plūsmas nesīs papildus satiksmes drošības izaicinājumus;
5. Gājēju infrastruktūra ir tieši sasaistīta ar sabiedriskā transporta pieejamību, attiecīgi - pilnvērtīga, droša un ērta gājēju tīkla neesamība mazinās Akadēmiska centra pieejamību, kas negatīvi atsauksies uz LU pieejamību un konkurētspēju.

PRIEKŠLIKUMI

Neatkarīgi no tā vai uzlabojams būtu kāds atsevišķs gājēju un velo infrastruktūras mezgls vai arī izbūvējams nozīmīgs pilsētas velo un gājēju savienojuma posms, šobrīd Torņakalna apkaimes jaunā centra teritorijai (~50-60ha platībā) nav vienota attīstības redzējuma.

Mūsu priekšlikums ir Latvijas Universitātei kļūt par visa Torņakalna apkaimes jaunā centra attīstības virzītājspēku. Šī izpēte sevī ietver kompleksu pilsētvides attīstības koncepciju, kas atbilst Rīgas Ilgtspējīgas Attīstības stratēģijai, spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojuma nosacījumiem (kompakts un daudzfunkcionāls centrs), atsaucas uz pasaules praksi ('TOD') un veicinātu Latvijas Universitātes dinamisku ilgtermiņa attīstību, visaugstākos pieejamības standartus, ilgtspēju un konkurētspēju. Attiecībā uz gājēju un velo infrastruktūras attīstību, izpēte definē gājēju un velo infrastruktūras tīkla izveidi, strukturējot pilsētas nozīmes, apkaimes nozīmes un lokālus savienojumus.

Mūsaprāt, veiksmes atslēga slēpjas tajā vai ir iespējams vienoties ar Rīgas domi par Torņakalna apkaimes jaunā centra ilgtspējīgas attīstības modeli ar skaidrām prioritātēm, principiem un vadlīnijām attiecībā uz pilsētvidi un transporta infrastruktūru.

RĪCĪBAS REKOMENDĀCIJAS PRIORITĀRĀ SECĪBĀ:

1. Vienotas Torņakalna apkaimes jaunā centra un LU kompleksa attīstības stratēģijas (tai skaitā prioritārās satiksmes infrastruktūra) izstrāde sadarbībā ar Rīgas domi. Stratēģija kalpotu par pamatu lokālpilānojuma izstrādei, kā arī skaidru mērķu definēšanai "RB Rail", Eiropas dzelzceļa līnijas" un "Latvijas dzelzceļa" infrastruktūras plānošanas un attīstības procesā;
2. Jelgavas ielas posma (zem dz/c uzbēruma) paplašināšana;
3. Uzvaras bulvāra un Akmens tilta droša un funkcionāla gājēju un velo savienojuma izbūve;
4. Ērta un funkcionāla gājēju savienojuma izveide, tūlītēji uzlabojumi saiknē ar Torņakalna staciju;
5. Klīveleina grāvja šķērsojuma (gājēju tiltiņa) izbūve.



SABIEDRISKAIS TRANSPORTS


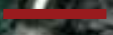
Avots: archdaily.com, autors: [henning-larsen-architects](http://henning-larsen-architects.com)

MĒRĶIS:

LU komplekss un Torņakalna apkaimes jaunā centra teritorija ar pilnvērtīgu, ērtu, konkurētspējīgu un funkcionālu sabiedriskā transporta infrastruktūru:

1. Lineārais jeb primārais sabiedriskā transporta savienojums ar Rīgas centru (atbilstoši 'TOD' pamatprincipiem un vadlīnijām);
2. Perpendikulārie jeb pakārtoties sabiedriskā transporta savienojumi ar nozīmīgākajām pilsētas apkaimēm;
3. Torņakalna stacijas mezgls, kā stratēģisks pilsētas nozīmes multimodāls transporta mezgls un kā daudzfunkcionāls apkaimes pakalpojumu infrastruktūras centrs. Pozitīvu priekšnosacījumu izveide privātās partnerības sadarbības modelim attiecībā uz kompleksa izbūvi un ekonomiski ilgtspējīgu attīstību.

APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Jaunās apkaimes robežas
-  Sasniedzamība (5-7min gājiena attālums)

PRIMĀRAIS SAVIENOJUMS

TORŅAKALNA STACIJA

5min

7min

PASAŽIERU VILCIENS

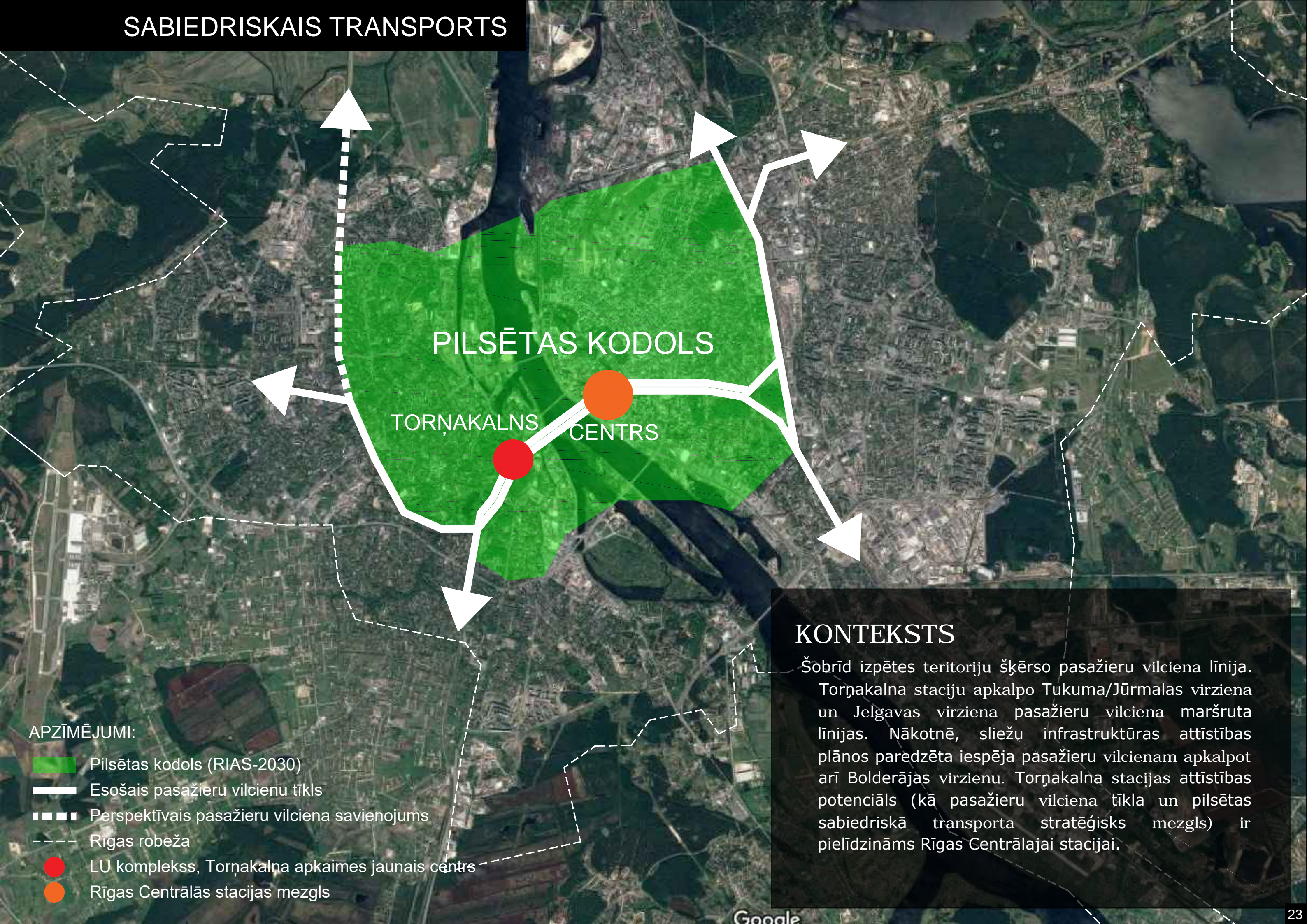
ESOŠĀ SITUĀCIJA

Šobrīd pētāmo teritoriju šķērso funkcionējoša pasažieru vilciena līnija. Torņakalna stacija atrodas uz pasažieru vilciena infrastruktūras "treknā zara", jo Torņakalna staciju šķērso gan Tukuma/Jūrmalas virziena, gan Jelgavas virziena pasažieru vilcienu maršruti. Ja Jelgavas virzienu apkalpo ~22 pasažieru vilciena reisi un Jūrmalas virzienu ~33 reisi, tad salīdzinājumā Torņakalna staciju apkalpo ~55 reisi (reisu skaits vienā virzienā).


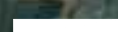
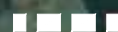
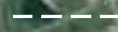


Neskatoties uz Torņakalna stacijas potenciālu kļūt par nozīmīgu pilsētas nozīmes sabiedriskā transporta mezglu, šobrīd stacijais pieguļošā teritorija (5-7min attālumā) ir ar ļoti zemu apdzīvotības/apbūves blīvumu (~15 iedz/ha).

LU esošā ēka atrodas ~8min attālumā no Torņakalna stacijas. Ērts un funkcionāls savienojums starp Torņakalna staciju un LU ēku šobrīd nav izbūvēts.

Lai arī Mūkusalas biznesa centrs atrodas tikai ~10min gājiena attālumā no Torņakalna stacijas, dēļ Klīveleina grāvja, kā fiziska šķēršļa, šo teritorija pasažieru vilciens šodien nav spējīgs apkalpot jeb piedāvāt alternatīvu privāto auto lietotājiem.



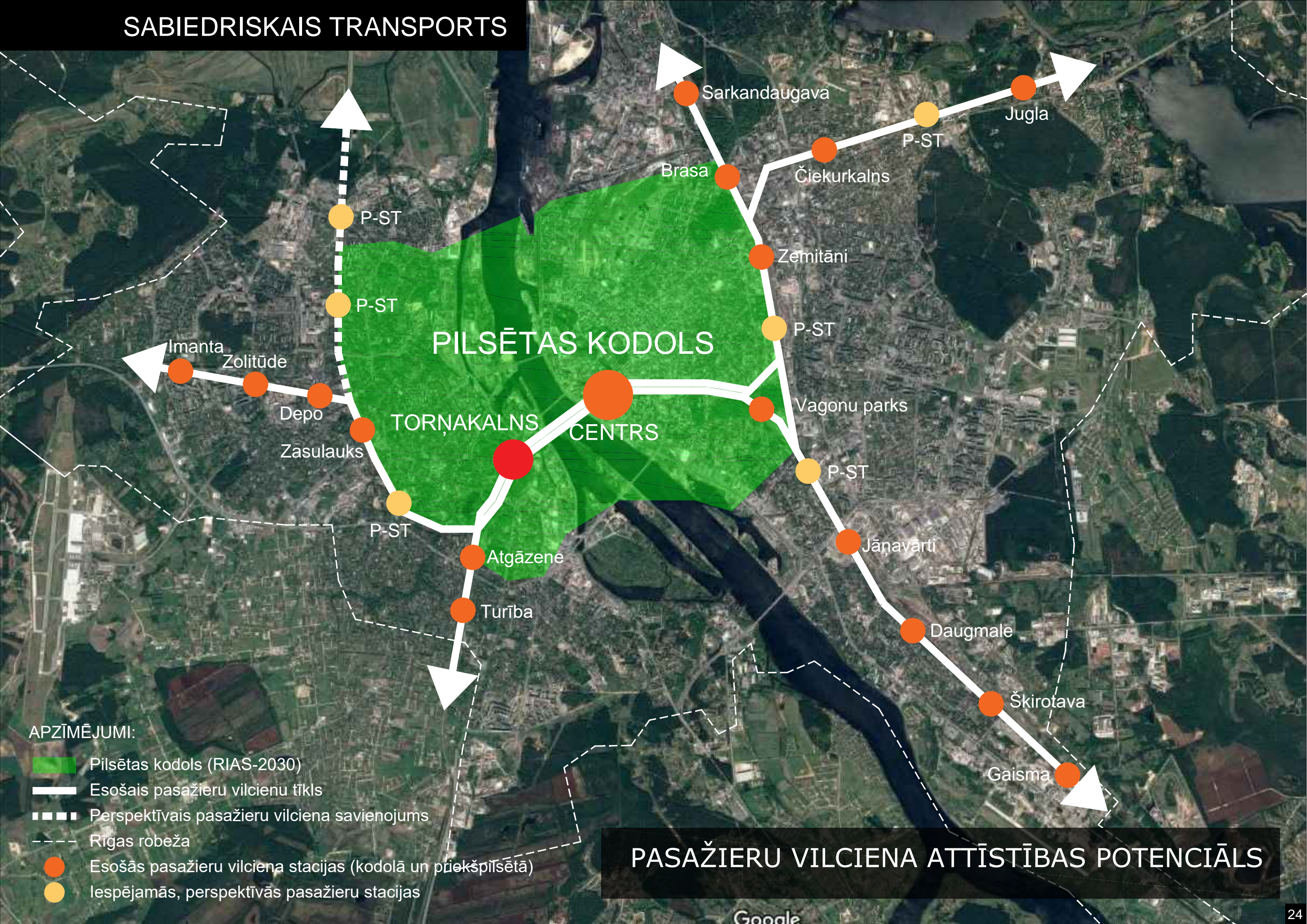
APZĪMĒJUMI:

-  Pilsētas kodols (RIAS-2030)
-  Esošais pasažieru vilcienu tīkls
-  Perspektīvais pasažieru vilciena savienojums
-  Rīgas robeža
-  LU komplekss, Torņakalna apkaimes jaunais centrs
-  Rīgas Centrālās stacijas mezgls

KONTEKSTS

Šobrīd izpētes teritoriju šķērso pasažieru vilciena līnija. Torņakalna staciju apkalpo Tukuma/Jūrmalas virziena un Jelgavas virziena pasažieru vilciena maršruta līnijas. Nākotnē, sliežu infrastruktūras attīstības plānos paredzēta iespēja pasažieru vilcienam apkalpot arī Bolderājas virzienu. Torņakalna stacijas attīstības potenciāls (kā pasažieru vilciena tīkla un pilsētas sabiedriskā transporta stratēģisks mezgls) ir pielīdzināms Rīgas Centrālajai stacijai.

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS


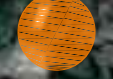
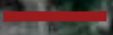







APZĪMĒJUMI:

- Pilsētas kodols (RIAS-2030)
- Esošais pasažieru vilcienu tīkls
- Perspektīvais pasažieru vilciena savienojums
- Rīgas robeža
- Esošās pasažieru vilciena stacijas (kodolā un priekšpilsētā)
- Iespējamās, perspektīvās pasažieru stacijas

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Torņakalna stacija
-  Jaunās apkaimes robežas
-  Sasniedzamība (5-7min gājiena attālums)
-  Tramvaja pieturas
-  Trolejbusa pieturas
-  Autobusu pieturas
-  Fiziskas barjeras gājējiem

TORŅAKALNA STACIJA

5min

7min

ESOŠĀ SITUĀCIJA

Virkne pētījumu dod izvērstu esošās situācijas raksturojumu attiecībā uz Torņakalna, Mūkusalas ielas un Klīversalas teritoriju apkalpojošo dažādu sabiedriskā transporta veidiem - pasažieru vilciens, tramvaji, trolejbusi un autobusi. Ir pieejami visi dati ne tikai par dažādiem sabiedriskā transporta maršrutiem, bet arī par pieturās apkalpoto pasažieru skaitu, apdzīvotības blīvumu, koncentrētām darba vietu zonām.

- "Tehniski ekonomiskais pamatojums Torņakalna teritorijas attīstībai" (izstrādātājs SIA "Konsorts" pēc RDPAD pasūtījuma, 2016.gads)
- LU Ģeogrāfijas un Zemes Zinātņu fakultātes studentu kursa darbs "Scenāriji un priekšlikumu Daugavas kreisā krasta mezgla teritorijas ("Mūkusala+") attīstībai", 2017.gads.

Sabiedriskā transporta infrastruktūra ir tieši saistīta ar gājēju infrastruktūru jeb stacijas un pieturu pieejamību 5-7min gājiena rādiusā. Šobrīd teritoriju apvij un šķērso virkne fizisku gājēju šķēršļu, tadēļ bez būtiskiem gājēju infrastruktūras uzlabojumiem nav iespējama pilnvērtīga sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana.



PRIMĀRAIS SAVIENOJUMS

MULTIMODĀLS MEZGLS

VILCIENS+TRAMVAJS, DAUDZFUNKCIONĀLS CENTRS


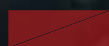
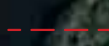

Vērtējot teritorijas attīstības potenciālu ilgtermiņā, balstoties uz RIAS-2030 mērķiem un prioritātēm, vadoties no ilgtspējīgas plānošanas pamatnostādņēm (TOD - *transit oriented development*), kā arī izvērtējot stacijas/perona novietnes tehniskos apgrūtinājumus un iespējas, piedāvājam nākotnē jauno stacijas ēku, kā multimodālu transporta un daudzfunkcionālu pakalpojuma mezglu paredzēt, pēc iespējas, tuvāk teritorijas centram (tuvāk LU DAC un Mūkusalas biznesa centram).

Šāda centriska multimodāla sabiedriskā transporta mezgla novietne uzlabotu stacijas kompleksa pieejamību un radītu pozitīvākus priekšnosacījumus efektīvi (perons-pietura) integrēt šajā mezglā arī tramvaju un autobusu maršrutus.








Stacijas komplekss, kā potenciāli lielu cilvēku plūsmu ģenerējošs objekts, nākotnē var tikt izbūvēts gudri piesaistot privātās investīcijas.

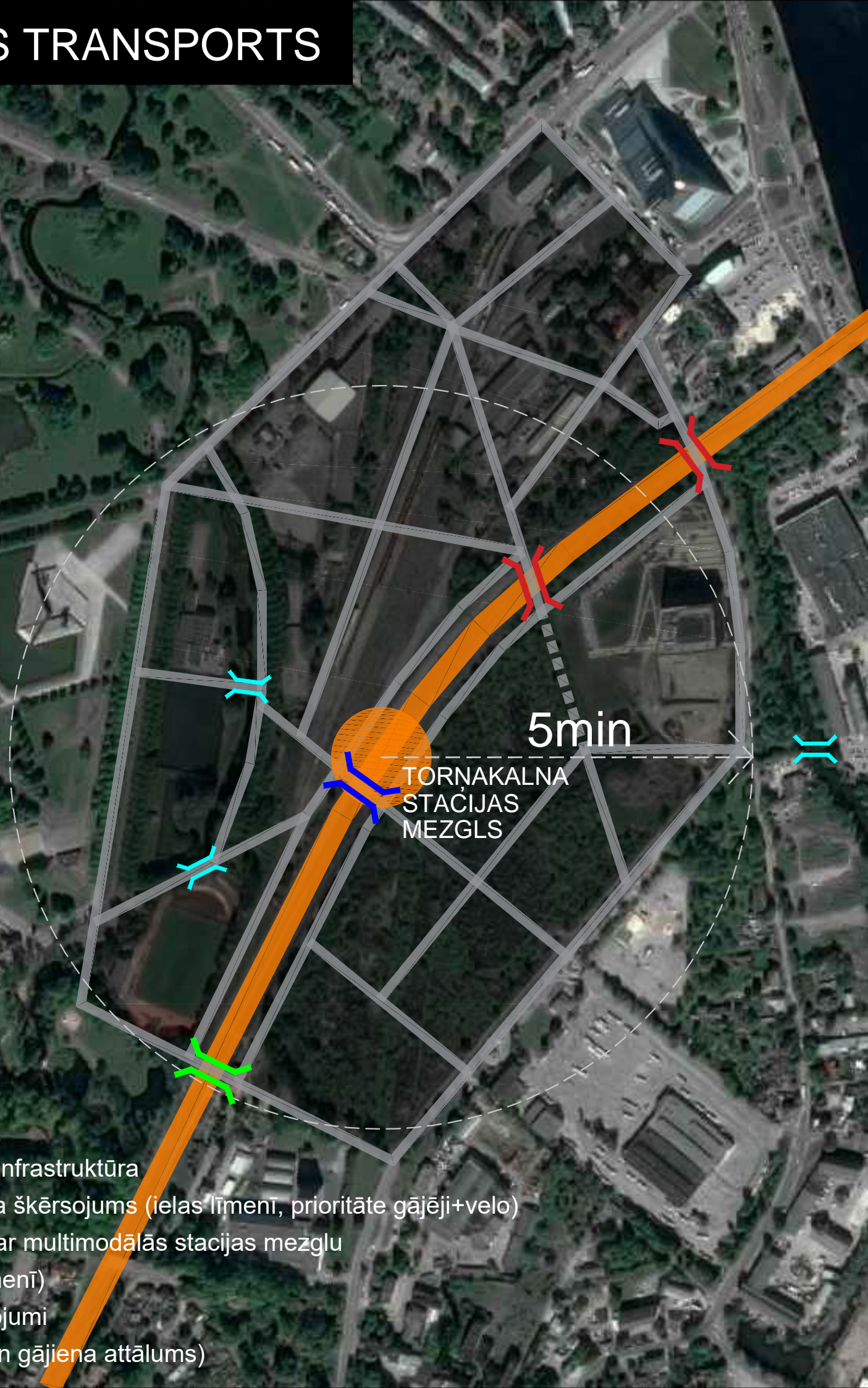
Vēršam uzmanību, ka atbilstoši spēkā esošā Teritorijas plānojuma noteiktajām apbūves intensitātēm, šīs teritorijas iedzīvotāju un tiešo lietotāju skaits var sasniegt 15 000 - 20 000 cilvēku.

APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Sabiedriskā transporta potenciālie savienojuma virzieni
-  Mērķa vektori (sabiedriskā transporta integrācija stacijas mezglā)
-  Sasniedzamība (5min gājiena attālums)

APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Projektējamā gājēju infrastruktūra
-  Jauns dz/c uzbēruma šķērsojums (ielas līmenī, prioritāte gājēji+velo)
-  Gājēju savienojums ar multimodālās stacijas mezglu
-  Dz/c pāreja (ielas līmenī)
-  Ūdens kanālu šķērsojumi
-  Sasniedzamība (5min gājiena attālums)



STACIJAS PIEEJAMĪBA

GĀJĒJU INFRASTRUKTŪRA

Projekta koncepcija paredz izveidot funkcionālu, ērtu un drošu gājēju infrastruktūru ap Torņakalna stacijas mezglu.

PROJEKTĒJAMIE DZ/C ŠĶĒRSOJUMI

Lai nodrošinātu maksimāli ērtu jaunās Torņakalna stacijas pieejamību paredzami sekojoši dzelzeļa uzbēruma/trases šķērsojumi:

- Vilkaines ielas galā (vienlīmeņa gājēju pāreja);
- divlīmeņu šķērsojums pāri RB trasei jaunās Torņakalna stacijas mezgla robežās;
- vienlīmeņa šķērsojums zem uzbēruma pa esošo sarkano līniju koridoru (skat.shēmu).

Papildus dzelzeļa uzbēruma šķērsošanai, svarīgi ir paredzēt arī Kileveina grāvja šķērsojumu (saikne ar Mūkusalas biroju centru) un nākotnē Mārupītes šķērsošanu (saikne ar Uzvaras parku un Āgenskalnu).

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS



APZĪMĒJUMI:

- Tramvaja līnijas
- Tramvaja pieturas
- Tramvaja maršuta Nr.
- Sasniedzamība (5min gājiena attālums)

TRAMVAJS

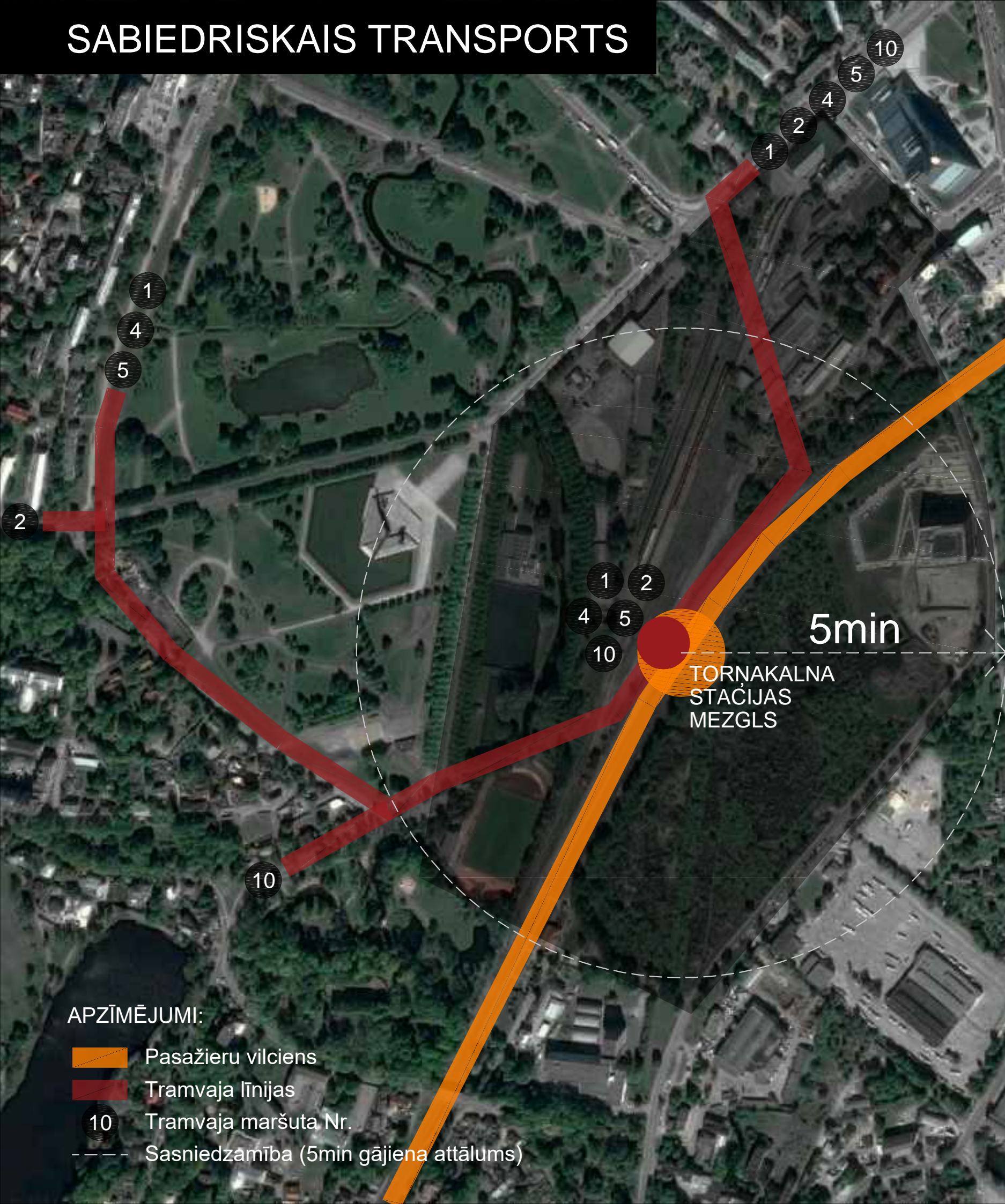
ESOŠĀ SITUĀCIJA

Šodien 1.,2.,4.,5.,10. tramvaju maršruti apkalpo teritorijas ziemeļu daļu pie Slokas ielas un pie Nacionālās bibliotēkas. 10.tramvajs daļēji apkalpo teritorijas pašu dienvidgalu pie Vilkaines ielas.

10.tramvajs šodien zemas kapacitātes un regularitātes sabiedriskā transporta savienojums, kas pilnvērtīgi nespētu apkalpot 15-20 000 cilvēku, kas ikdienā izmantotu Torņkalna apkaimes jaunā centra teritoriju.

Vērtējot tramvaja tīklu pilsētas mērogā ir būtiski pasvītrot, ka līdz ar Ziemeļu šķērsojuma izbūvi, kur paredzēts arī tramvaja savienojums, kopējā tīkla loģistikā ir paredzamas izmaiņas.

Apskatot tramvaja tīkla attīstības potenciālu un iespējas ilgtermiņā, ir svarīgi akcentēt, ka kompakts un daudzfunkcionāls Torņkalna apkaimes jaunais centrs/Latvijas universitātes pilsētiņa kopā ar 15 000 -20 000 lietotāju skaitu un multimodālu stacijas kompleksu - būs stratēģiski nozīmīgs mezgls jeb galamērķis, kas prioritāri būtu jāintegrē pilsētas sabiedriskā transporta infrastruktūrā.



VARIANTS A

STIPRĀS PUSES:

1. MULTIMODĀLS STACIJAS MEZGLS

Risinājums atbilst 'TOD' idejai par multimodālu stacijas mezgla izveidi apkaimes centrā. Šis variants ļauj veidot savietotu multimodālo mezglu pēc principa 'perons+pietura'. Lielais tranzīta plūsmu/pasažieru skaits veidotu pozitīvus priekšnosacījumus privātu investīciju piesaistei stacijas, arī kā daudzfunkcionāla pakalpojumu kompleksa izbūvei.

2. MAKSIMĀLA INTEGRĀCIJA ST TĪKLĀ

LU komplekss/Tornakalna apkaimes jaunais centrs tiktu maksimāli efektīvi integrēts pilsētas sliežu sabiedriskā transporta tīklā. Tas ļautu nodrošināt ērtu LU kompleksa sasniedzamību.

3. UZLABOJUMI AUTOTRANSPORTAM


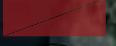


Raņķa dambja un Uzvaras bulvāra satiksmes mezglā var tikt uzlabota dažāda transporta plūsmu caurlaidība.

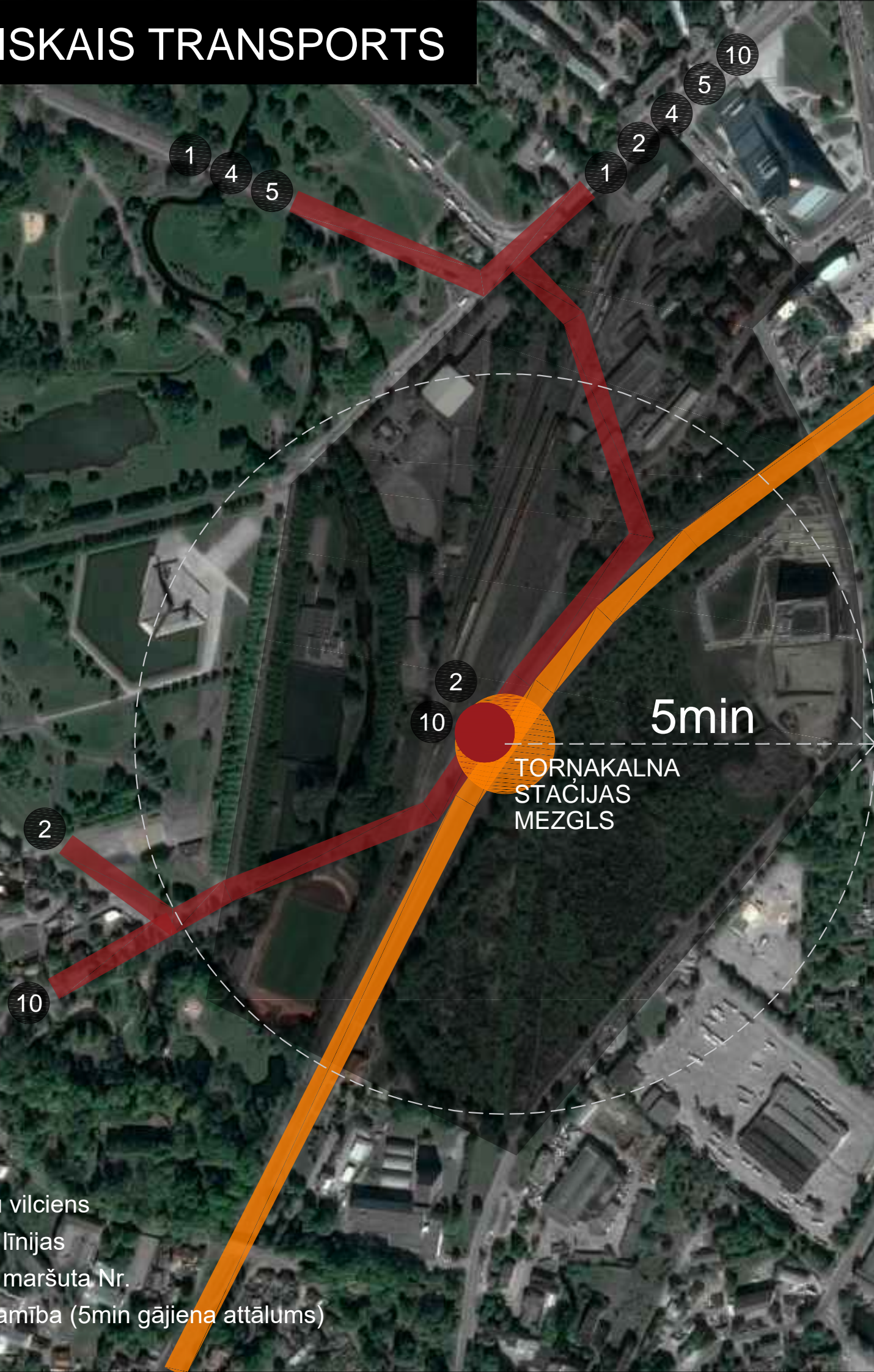
IZAICINĀJUMI:

Lai arī esošo 1., 4., 5 tramvaja maršruti apkalpotu jaunu daudzfunkcionālu pilsētas apkaimi, šiem maršrutiem būtu laika zudumi (~3-4min) saiknē ar centru.


JAUNU TRAMVAJA LĪNIJAS POSMU KOPĒJAIS IZBŪVES GARUMS ~1.5km (~1km teritorijas robežās)

APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Tramvaja līnijas
-  Tramvaja maršuta Nr.
-  Sasniedzamība (5min gājiena attālums)



APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Tramvaja līnijas
-  10 Tramvaja maršuta Nr.
-  Sasniedzamība (5min gājiena attālums)

VARIANTS B

STIPRĀS PUSES:

1. MULTIMODĀLS STACIJAS MEZGLS

Risinājums joprojām atbilst 'TOD' idejai par multimodālu stacijas mezgla izveidi apkaimes centrā. Šis variants ļauj veidot savietotu multimodālo mezglu pēc principa 'perons+pietura'. Salīdzinājumā ar variantu "A", šeit apkalpojošo tramvaju skaits/pasažieru plūsma būtu krietni mazāka. Šim variantam nebūtu nepieciešami laika zudumi 1.,4.,5. tramvaju maršrutiem saiknē ar pilsētas centru.

2. INTEGRĀCIJA ST TĪKLĀ

LU komplekss/Tornakalna apkaimes jaunais centrs tiktu integrēts pilsētas sliežu sabiedriskā transporta tīklā, nodrošināt ērtu LU kompleksa sasniedzamību (2.,10., tramvaja maršruti).

JAUNU TRAMVAJA LĪNIJAS POSMU KOPĒJAIS IZBŪVES GARUMS ~1.5km (~1km teritorijas robežās)

Piezīme: Abos variantos ("A" un "B"), jaunu tramvaja līniju izvietojums un garums ir identisks, tātad jaunu sliežu posmu izbūves izmaksas arī būtu vienādas.

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

APZĪMĒJUMI:

- Trolejbusa līnijas
- Trolejbusa pieturas
- Autobusa līnijas
- Autobusa pieturas
- 10 Maršuta Nr.
- Sasniedzamība (5min gājiena attālums)

AUTOBUSI UN TROLEJBUSI

ESOŠĀ SITUĀCIJĀ

APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Autobusu maršruti
-  Sasniedzamība (5min gājiena attālums)

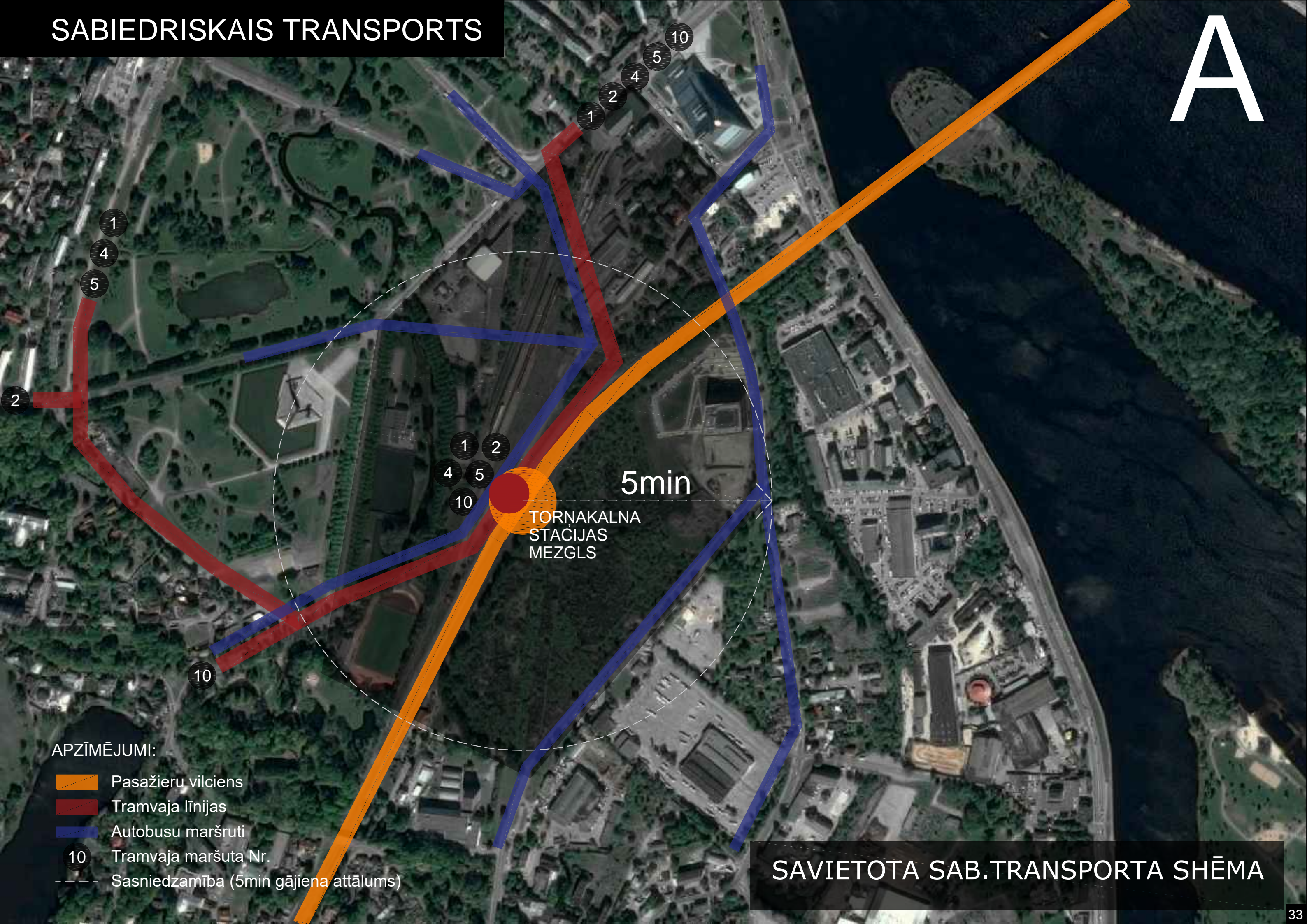
5min

TORNAKALNA
STACIJAS
MEZGLS






AUTOBUSI

Projekta risinājums paredz ielu tīklu koncepciju, kas būtu ilgtermiņā pielāgojama dažādu autobusu/sabiedriskā transporta tīkla izveidei, savienojot LU kompleksu ar visām tām apkaimēm, kur savienojumu nenodrošina sliežu transports.

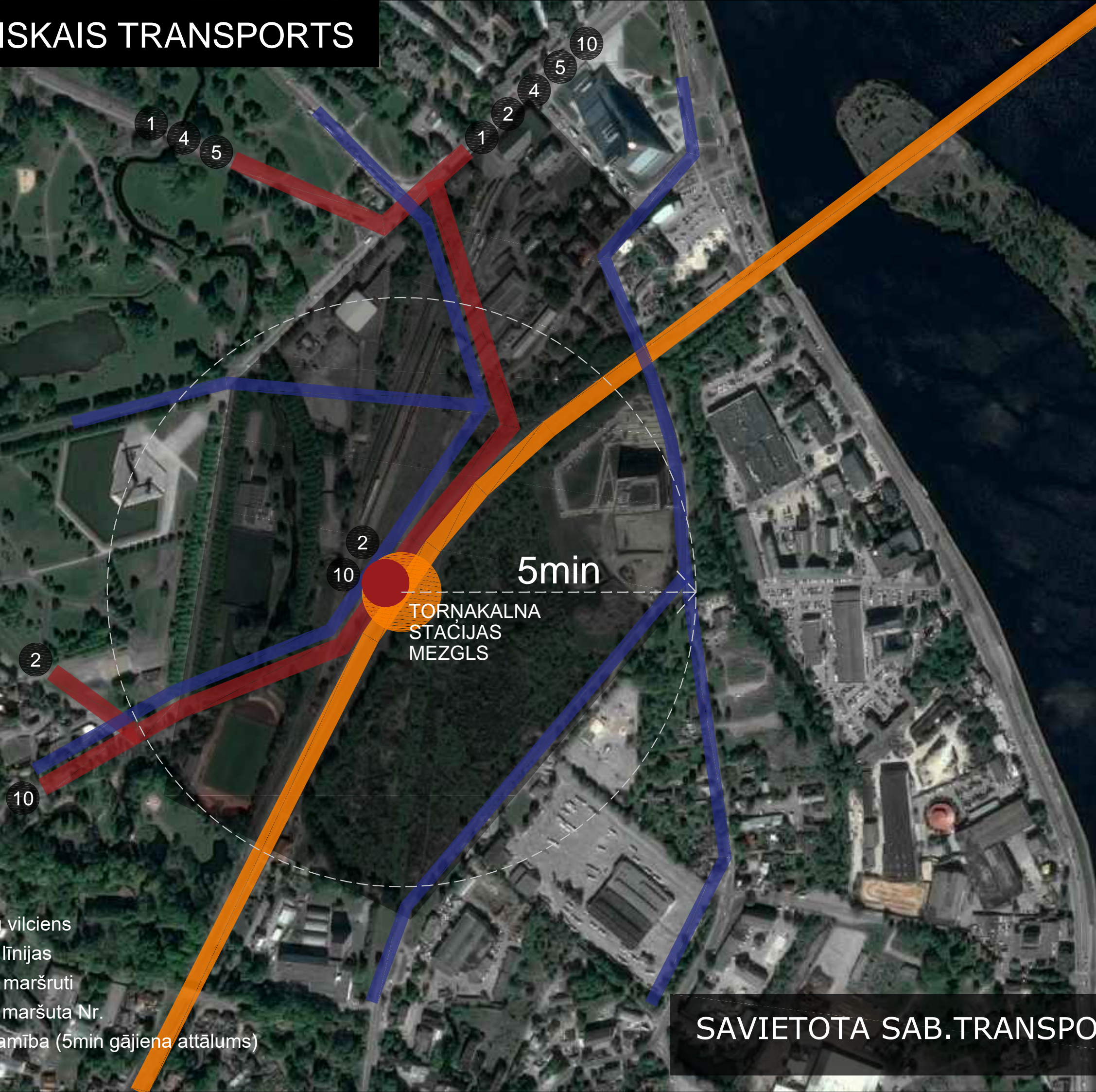
Svarīgs priekšnosacījums ir paredzēt iespējas atsevišķus autobusa maršrutus integrēt Torņakalna stacijas multimodālajā mezglā, kā arī paredzēt maksimālu fleksibilitāti dažādu maršrutu izveidei cauri projektējamai teritorijai.








APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Tramvaja līnijas
-  Autobusu maršruti
-  Tramvaja maršuta Nr.
-  Sasniedzamība (5min gājiena attālums)

SAVIETOTA SAB.TRANSPORTA SHĒMA



APZĪMĒJUMI:

-  Pasažieru vilciens
-  Tramvaja līnijas
-  Autobusu maršruti
-  Tramvaja maršuta Nr.
-  Sasniedzamība (5min gājiena attālums)

SAVIETOTA SAB.TRANSPORTA SHĒMA

SITUĀCIJAS KOPSAVILKUMS

ILGTSPĒJĪGA MOBILITĀTE

Līdz ar jēdziena "ilgtspēja" parādīšanos, pilsētas transporta sistēmas efektivitāte tiek mērīta cilvēkos, nevis automašīnās, ievērtējot ekonomiskos, sociālos un vides faktorus. Galvenā efektivitātes mērvienība ir sabiedriskā transporta, gājēju un velosipēdistu ikdienas lietotāju īpatsvars attiecībā pret privāto auto. Jo lielāks būs prioritārās satiksmes lietotāju īpatsvars, jo ilgtspējīgāka būs pilsētas transporta sistēma, pirmkārt - ekonomiski. Rīga, atbilstoši RIAS-2030, ir skaidri definējusi, ka sabiedriskais transports ir prioritāte un mērķis ir palielināt sabiedriskā transporta lietotāju skaitu.

NOVIETNES POTENCIĀLS

Vērtējot sabiedriskā transporta potenciālu, Torņakalna apkaimes jaunā centra attīstības kontekstā, ir svarīgi pasvītrot, ka gan Akmeņu tilts (Uzvaras bulvāris), gan Dzelzceļa tilts ir divi sabiedriskā transporta maršrutu maksimālās koncentrācijas posmi. Akmens tilts - 5 tramvaja maršruti, 18 autobusu maršruti, 2 trolejbusu maršruti plus mikro autobusi. Dzelzceļa tilts - 55 vilcienu reisi dienā (vienā virzienā).

MULTIMODĀLS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MEZGLS

Skatot LU kompleksa un Torņakalna apkaimes jaunā centra teritorijas ilgtermiņa attīstības potenciālu, arī kompleksi vērtējot pilsētas transporta sistēmas nākotnes izaicinājumus, par pamatotu risinājumu uzskatām Torņakalna stacijas 'centrēšanu' un izveidi par multimodālu sabiedriskā transporta mezglu.

No sabiedriskā transporta sistēmas efektivitātes viedokļa, neatradām racionālu pamatojumu Torņakalna stacijai blakus izbūvēt apjomīgu autostāvvietu (pilsētas kodolā nav "stāvparki") un pastāvīgu jaunu Autoostu. No LU skatpunkta, protams, būs nepieciešamas autostāvvietas, kamēr to risinājums nav pretrunā ar funkcionālas, pievilcīgas, kompaktas un ilgtspējīgas pilsētvides izveides iespējām.

PRIEKŠLIKUMI

Rekomendējoši rīcības virzieni prioritārā secībā:

1. Vienots un visaptverošs attīstības redzējums par Torņakalna apkaimes jaunā centra teritorijas attīstību (sadarbībā ar Rīgas domi) definējot skaidras prioritātes, principus un vadlīnijas. Vispirms "KO", tad "KĀ". Attīstības koncepcija ļautu skaidri formulēt un aizstāvēt LU un Rīgas domes (iedzīvotāju) intereses un meklēt kopsaucējus "RB Rail", "Eiropas dzelzceļu līnijas" lokālpilnplānojumu, dažādu citu projektu izstrādes ietvaros, kā arī būtu pamats uz kā izstrādāt jaunu šīs teritorijas Lokālpilnplānojumu.
2. Multimodāla transporta mezgla izveide atbilstoši 'TOD' pamatprincipiem: multimodāls centrs (lineāro un perpendikulāro sabiedriskā sliežu transporta krustpunkts/mezglis) + kompakta, cilvēkcentriska, daudzfunkcionāla pilsētvide, gudri piesaistot privātās investīcijas.
3. Esošās situācijas uzlabojumi ir tieši saistīti ar gājēju infrastruktūras sakārtošanu, attiecīgi uzlabojot sabiedriskā transporta pieejamību (rekomendācijas gājēju infrastruktūras tūlītējiem uzlabojumiem atrodamas sadaļā "GĀJĒJI UN VELO").

PIEZĪMES:

Šī izpēte nevar dot rekomendācijas attiecībā uz kāda esoša sabiedriskā transporta maršruta regularitātes palielināšanu vai pilnīgi jauna sabiedriskā transporta maršruta ieviešanu. Tas pamatojams ar to, ka šādas izmaiņas būtu jāskata daudz plašākā mērogā, atbildīgi izvērtējot katra maršruta ekonomiski-funkcionālos aspektus.

Pētījuma ietvaros, esam papildus izvērtējuši sekojošus Rīgas/Pierīgas transporta infarstrukturā attīstības jautājumus, kuri šajā Gala ziņojuma dokumentācijā nav ietverti, bet kuri ļāvuši mums pārliecināties par piedāvāto risinājumu atbilstību daudz lielāka mēroga izaicinājumiem:

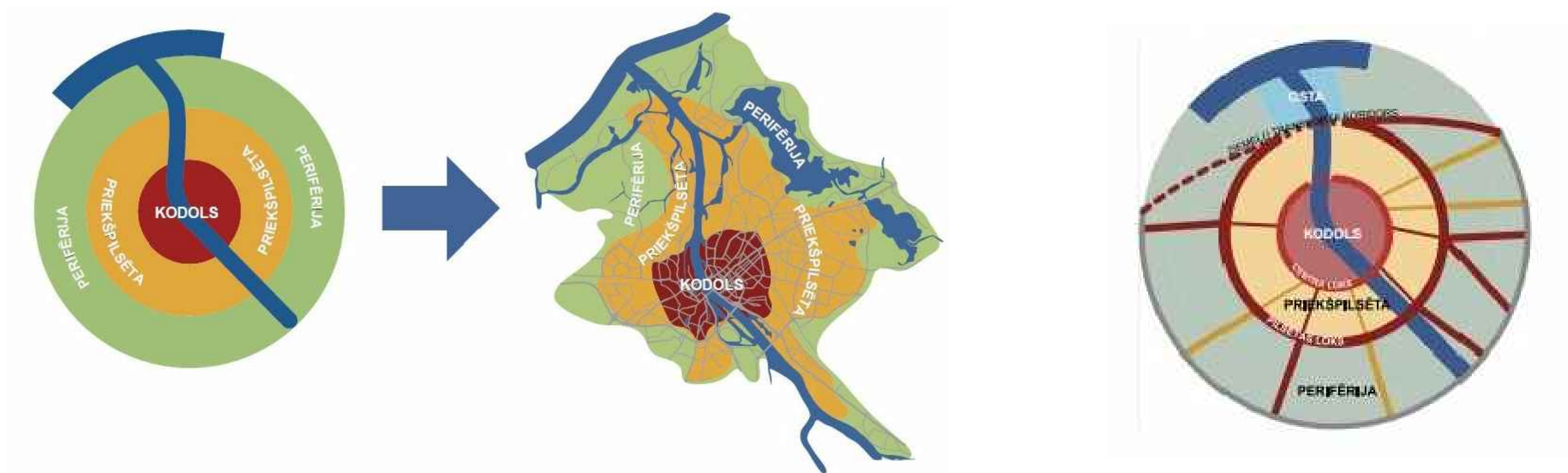
- Rīgas ostas infrastruktūras attīstība un dzelzceļa kravu koridoru ilgtspēja caur Rīgas kodolam un UNESCO aizsargzonai;
- Dzelzceļa pieguļošo, degradēto teritoriju attīstības potenciāls un izaicinājumi. Rail Baltic trasējuma ietekme uz Rīgas pilsētvides attīstību.

AUTOTRANSPORTS



MĒRĶIS:

Mūsdienīga, inovatīva, cilvēcentriskā, laukumu un bulvāru Universitātes pilsētiņa ar mērenu, gājējiem, velo un sabiedriskajam transportam pakārtotu autosatiksmi. Gudri un kompakti organizētas autostāvietas dažādām lietotāju grupām. Apmeklētāju autostāvvietu platības minimālas, izvirzītas uz teritorijas perimetru.



KONTEKSTS

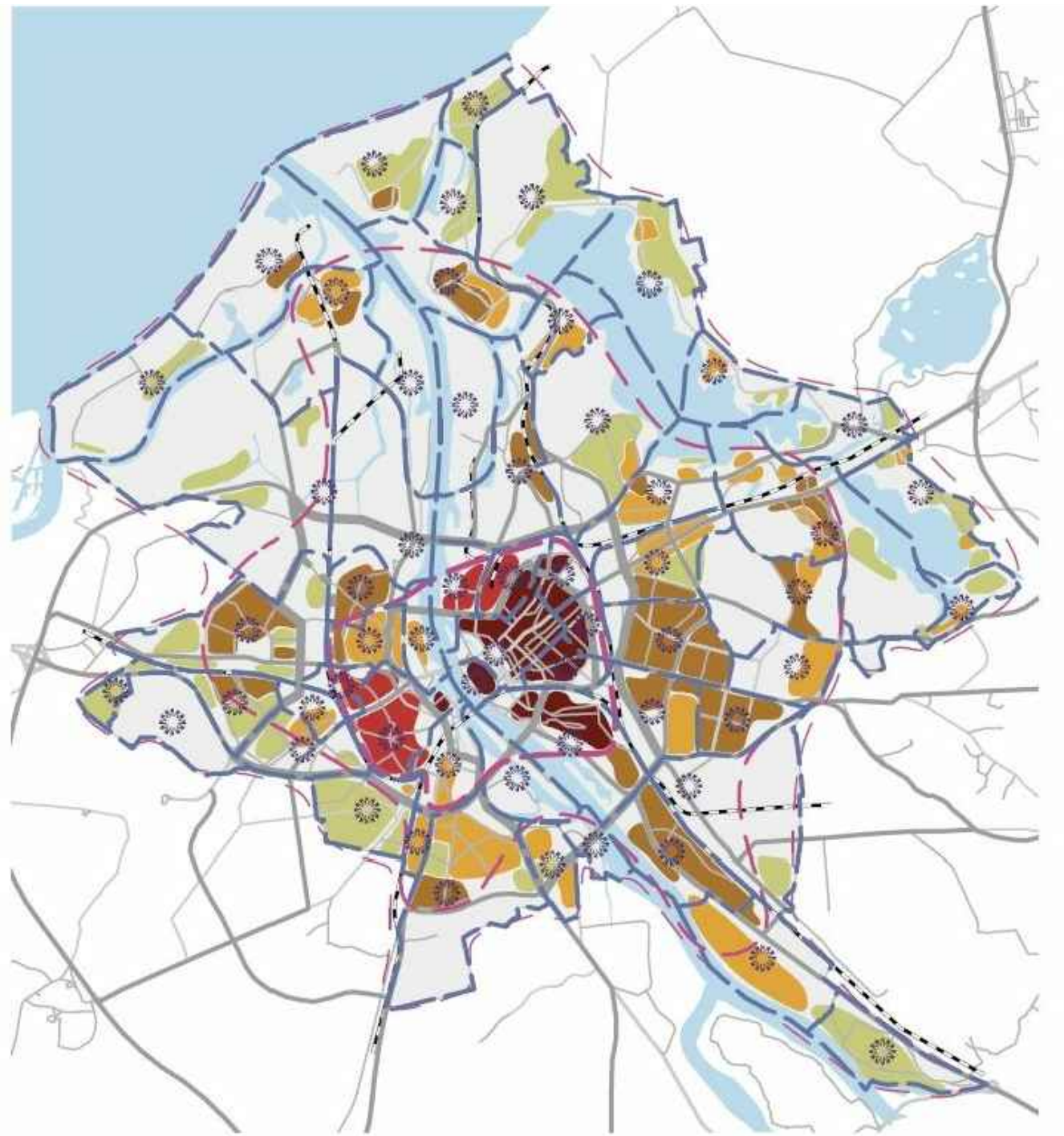
Vērtējot LU kompleksa un Torņakalna apkaimes jaunā centra attīstības perspektīvas, fundamentāla nozīme ir tam, kā, kam un kādiem mērķiem tiks plānota pilsētas autotransporta infrastruktūra un teritorija kopumā. Vai LU komplekss/jaunais apkaimes centrs tiks attīstīti kā cilvēkcentriskā, kompakta un daudzfunkcionāla jaunā centra teritorija vai arī kā izolēta intensīvas automaģistrāles nomale?

Nenoliedzams ir fakts, ka šodien darba dienu maksimumstundās Raņķa dambja, Jelgavas ielas, Mūskusalas ielas un Uzvaras bulvāra transporta mezglā veidojas sastrēgumi. Nenoliedzama ir arī primitīva loģika, ka investējot 100+ miljonus eiro vienā krustojumā (Raņķa dambja un Jelgavas ielas automaģistrālā tuneļa savienojumā), palielināsies šī krustojuma autotransporta plūsmu caurlaidība, vismaz līdz brīdim, kad rutīnsatiksmes un tranzīsatiksmes autoplūsmu jaunais pieaugums atkal iestrēgs regulējamos krustojumos.

Lai objektīvi un profesionāli izvērtētu situāciju un rastu ilgtspējīgu risinājumu autotransporta infrastruktūras attīstībai, esam autotransportu sadalījuši vairākās funkcionāli (idejiski) atšķirīgās grupās un apskatījuši katru grupu atsevišķi.

1. Sabiedriskais transports, autobusi (taksometri) un cita sabiedriski prioritārā satiksme (šī autotransporta prioritārā grupa konceptuāli tika apskatīta sadaļā "Sabiedriskais transports");
2. Privātais autotransports - rutīnsatiksmes lietotāji;
3. Privātais autotransports - tranzīts cauri pilsētas kodolam/centram;
4. Privātais autotransports - pilsētas kodola iedzīvotāji, autotransporta lietotāji, t.sk. LU kompleksa/ jaunā Torņakalna apkaimes centra iedzīvotāji un teritorijas izmantotāji;
5. Kravu autosatiksme.

RIAS-2030, Rīgas pilsētas apdzīvojuma struktūras vadlīnijas



Apzīmējumi

- Blīva daudzstāvu centra apbūve
- Retināta daudzstāvu centra apbūve
- Daudzstāvu dzīvojamā apbūve
- Jaukta mazstāvu un daudzstāvu dzīvojamā apbūve
- Savrupmāju apbūve



Apkaimju centri



Apkaimju robežas



Paplašinātais kodols
Revitalizēta priekšpilsēta
Zaļi zilā perifērija

Rīgas Ilgtspējīgas Attīstības stratēģija -2030

[87] Lai veicinātu kodola pievilcību dzīvošanai, ir jāmaina vairāki pilsētvides aspekti: — jāveicina gājēju un velosipēdistu kustība;

[91] Prioritāte - esošā apdzīvojuma saglabāšana, uzlabojot vides kvalitāti (transporta plūsmas samazināšana, mazo publisko ārtelpu radīšana), un jaunu mājokļu būvniecība tukšajos zemesgabalos.

[117] Transporta infrastruktūras perspektīva un vadlīnijas balstās uz hierarhisku sistēmu: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports.

[119] Tā kā pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajiem automobiļiem, lielākais izaicinājums ir samazināt vieglo automobiļu priekšrocības pilsētas satiksmē. Autotransporta intensitātes samazināšana kodolā ir nepieciešama arī gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanai.

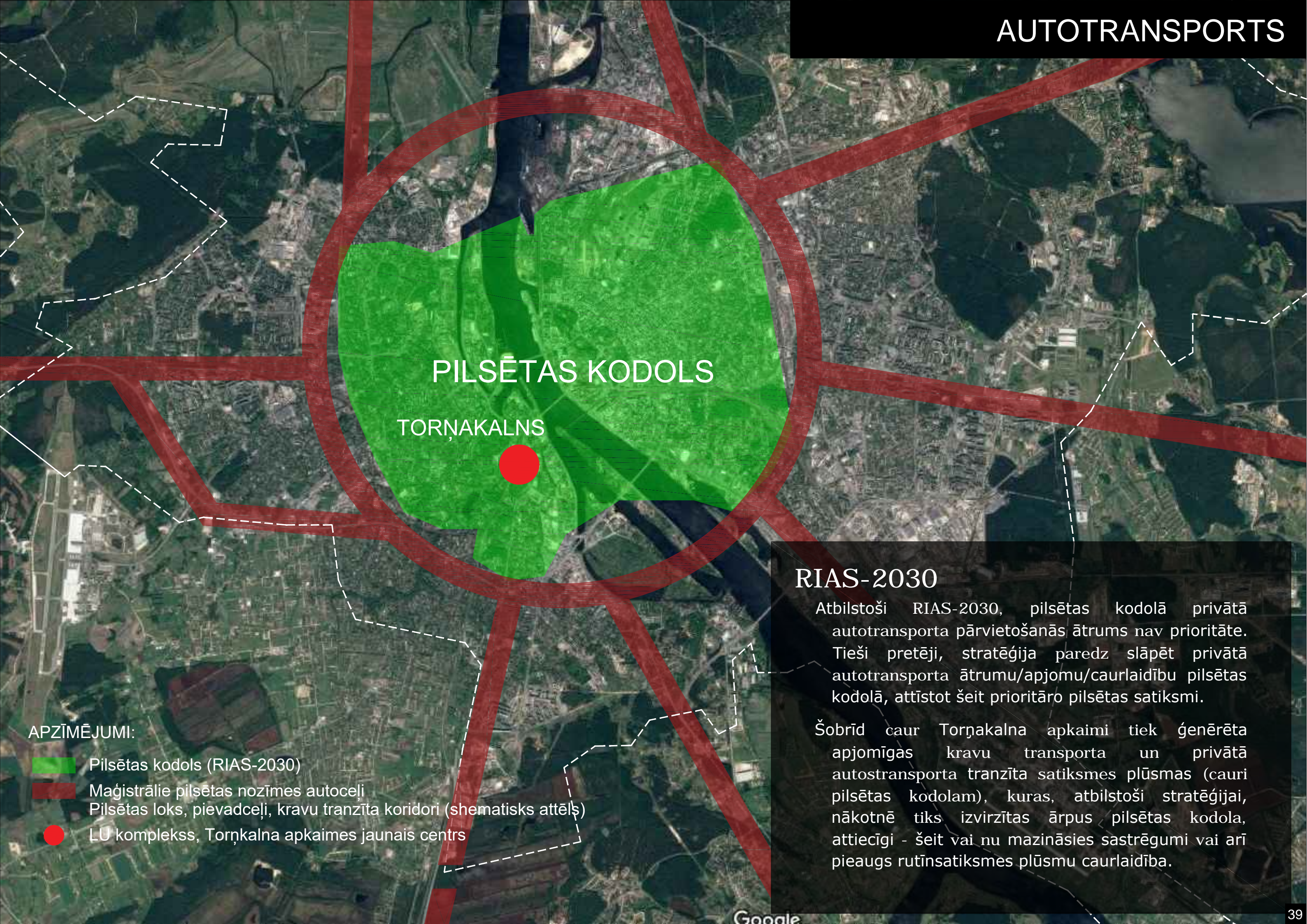
[120] Privātā autotransporta izmantošanas ērtums un īpatsvars Rīgas ielās samazināsies atbilstoši pilsētas loku sistēmai un apbūves struktūrai, t.i., lielākais privātā autotransporta īpatsvars paredzēts perifērijā un priekšpilsētā līdz pilsētas lokam, mazāks tas ir priekšpilsētā līdz pilsētas centra lokam un ievērojami mazāks – kodolā.

[121] Mobilitātes princips pilsētas kodolā atspoguļots 12.attēlā. Tas paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir ievērojami ātrāk un ērtāk, nekā pārvietoties ar privāto autotransportu.

[126] Lai pilsētvidē nodrošinātu humānu transporta infrastruktūru tranzītkravu plūsmai, tai skaitā Rīgas brīvostas tranzītkravu plūsmai, plānojot tranzītkravu nokļūšanu ostā vai citur, svarīgi ir apzināties Rīgas apvedceļa un pilsētas loka piedāvātās priekšrocības, kā arī jāizmanto daudzveidīgi prettrokšņa risinājumi. Tranzīta kravām no Latvijas reģioniem un ārvalstīm Rīgas ostā Daugavas kreisajā krastā nākotnē būtu jānonāk caur plānotā Ziemeļu koridora III un IV posma ievadiem,...

[127] Centra loks – veido apvedceļu pilsētas kodolam, lai nodrošinātu ērtu nokļūšanu līdz kodolam, taču samazinātu tranzīta plūsmu cauri tam.

[128] Pilsētas loks – nodrošina pilsētas satiksmi, savienojot priekšpilsētu un perifērijas apkaimes savā starpā un samazinot tranzītu caur pilsētas kodolu, kā arī Centra loku.



PILSĒTAS KODOLS

TORŅAKALNS

APZĪMĒJUMI:

- Pilsētas kodols (RIAS-2030)
- Maģistrālie pilsētas nozīmes autoceļi
- Pilsētas loks, pievadceļi, kravu tranzīta koridori (shematisks attēls)
- LU komplekss, Torņakalna apkaimes jaunais centrs

RIAS-2030

Atbilstoši RIAS-2030, pilsētas kodolā privātā autotransporta pārvietošanās ātrums nav prioritāte. Tieši pretēji, stratēģija paredz slāpēt privātā autotransporta ātrumu/apjomu/caurlaidību pilsētas kodolā, attīstot šeit prioritāro pilsētas satiksmi.

Šobrīd caur Torņakalna apkaimi tiek ģenērēta apjomīgas kravu transporta un privātā autostransporta tranzīta satiksmes plūsmas (cauri pilsētas kodolam), kuras, atbilstoši stratēģijai, nākotnē tiks izvirzītas ārpus pilsētas kodola, attiecīgi - šeit vai nu mazināsies sastrēgumi vai arī pieaugs rutīnsatiksmes plūsmu caurlaidība.



Vienības gatve - pilsētniecisks bulvāris, Torņakalna apkaimes struktūras mugurkauls

2. PRIVĀTO AUTO RUTĪNSATIKSME

Privāto automašīnu, pamatā 'mājas-darbs-mājas' lietotāji. Šo autotransporta lietotāju grupa ir viegli identificējama transporta plūsmu datos. Darba dienu rīta maksimumstundās, galvenokārt, virzienā uz centru veidojas ~1-1.5h sastrēgumi, savukārt, pēc darba reversā rutīnsatiksmē rada sastrēgumu virzienos no Rīgas centra.

Skatot šo autotransporta grupu Torņakalna apkaimes kontekstā, autoplūsmu dati dod skaidru priekšstatu par to cik lieli un kurās stundās uz pieguļošajām ielām veidojas, lielā mērā, rutīnsatiksmes radītie sastrēgumi. Būtiski ir pasvītrot, ka maksimumstundas, kurās ir sastrēgumi sastāda tikai ~10% no kopējā autoceļa infrastruktūras izmantošanas laika, kurpretim, 90% no atlikušā laika autoceļu tīkls spēj apkalpot autosatiksmes plūsmas vai arī ielu tīkls ir faktiski nenoslogots. Šāda situācija ir normāla, jo ja pilsētas kodolā maksimumstundās nebūtu sastrēgumu, tad autoceļu infrastruktūra būtu ekonomiski neilgtspējīga un mazinātos pilsētas kodola prioritārās satiksmes (gājējs, velo, sabiedriskais transports) konkurētspēja.

Atbilstoši RIAS-2030, privātās automašīnas (pārvietošanās ātrums pilsētas kodolā) nav prioritāte! Lielais rutīnsatiksmes īpatsvars pilsētas centrā ir mazināms, stimulējot un attīstot automašīnai alternatīvus transporta veidus, veidojot kompaktus, daudzfunkcionālus un cilvēkcentriskus apkaimju centrus, kā arī, sadarbībā ar Pierīgas pašvaldībām, veicinot stāvparka tīkla izveidi līdzās maģistrālajiem pilsētas ievadceļiem. Vēršam uzmanību uz faktu, ka stāvparku sistēmas attīstība un funkcionēšana nav pilnvērtīgi realizējama, ja stāvparku infrastruktūrai nebūs dabīgs pieprasījums no Rīgas perifērijas privāto auto lietotāju puses. Respektīvi, ja privāto automašīnu rutīnsatiksmes ātrums pilsētas kodolā un cauri tam būs lielāks nekā sabiedriskajam transportam - stāvparkiem nebūs pieprasījuma.



Rāņķa dambis - autotransporta maģistrāle

3. PILSĒTAS KODOLA AUTOTRANZĪTS

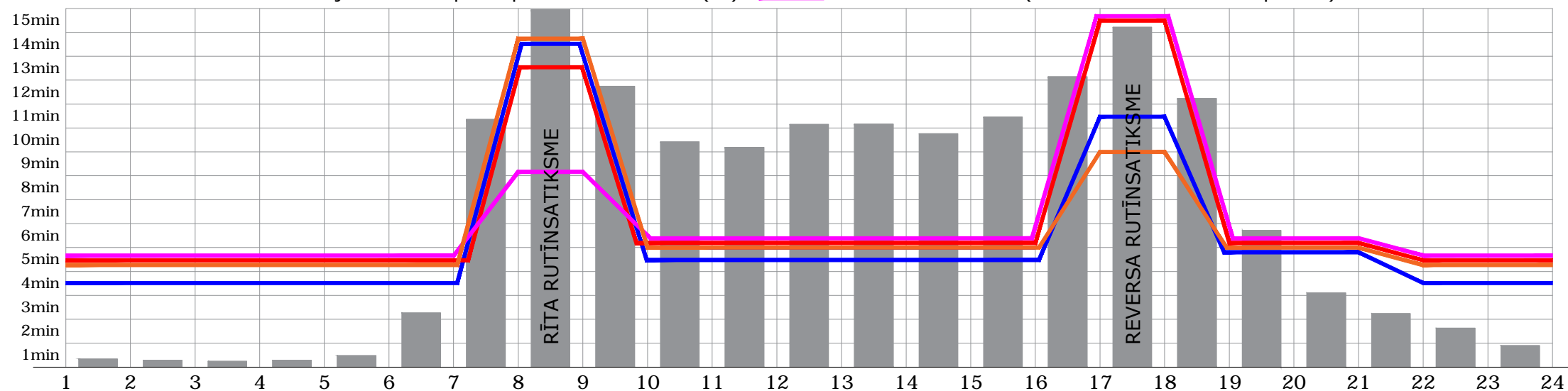
Privāto automašīnu lietotāji, kas šķērso pilsētas kodolu tranzīta nolūkos. Šeit ir būtiski pasvītrot, ka Rīgā šobrīd nav izbūvēta virkne maģistrālo savienojumu (Rietumu maģistrāle (pilsētas loks), Daugavas ziemeļu šķērsojums, Austrumu maģistrāle, Ziemeļu Transporta koridora 3-4.posms), kas ļautu būtiski mazināt autotranzīta klātbūtni pilsētas kodolā, tai skaitā cauri Torņakalna apkaimei. Pētot pieejamos plūsmu datus un dažādas izpētes, varam droši pieņemt, ka šīs autotranzīta grupas īpatsvars pilsētas kodolā svārstās 15-25% robežās no kopējās autotransporta plūsmas atkarībā no virziena.

Nākotnē, izbūvējot prioritāros autotransporta savienojumus - Rietumu maģistrāli, Daugavas ziemeļu šķērsojumu, Austrumu maģistrāli, kā arī sakārtojot Rīgas apvedceļu, autotransporta īpatsvars uz pieguļošajām ielām samazināsies par vismaz 15%.

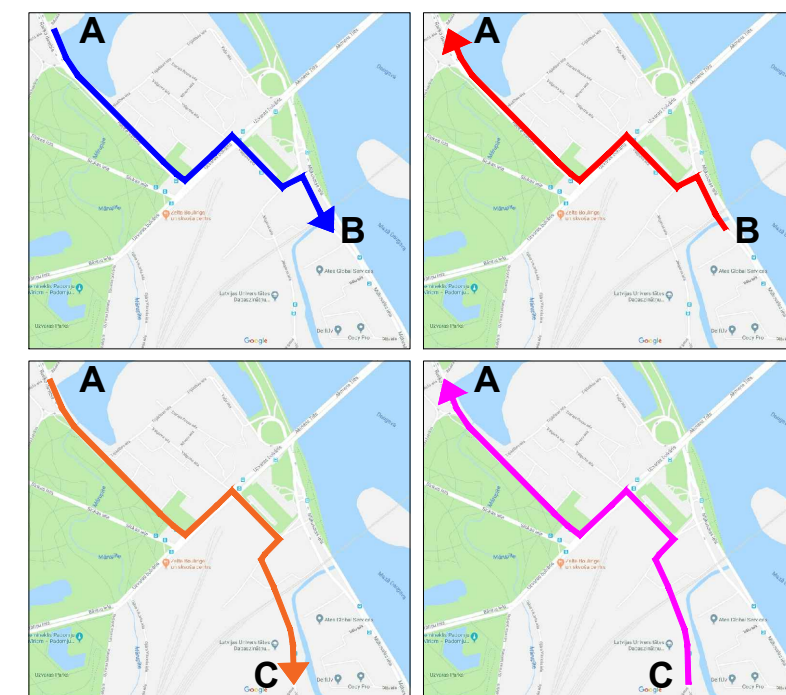
Vēršam uzmanību, ka izbūvējot jaunas un apjomīgas autobrauktuves (šosejas) pilsētas kodolā, pilsētas lokam faktiski zūd racionāla jēga, jo autotranzīta masa dosies pa taisnāko un ātrāko ceļu - cauri kodolam. Šāds scenārijs būtu pilsētai ekonomiski neilgtspējīgs un šeit dzīvojošajiem rīdziniekiem tiktu mazināti tādi dzīves kvalitātes rādītāji, kā drošība, trokšņu un gaisa piesārņojums, kas ir tieši proporcionāls autotransporta skaitam, tāpat kā tiktu uzlikta milzīga autostāvvietu nasta un spiediens uz pilsētas kodola publisko un privāto ārtelpu.

AUTOTRANSPORTA PLŪSMU CAURLAIDĪBA UN PĀRVIETOŠANĀS ĀTRUMS (darba dienās)

APZĪMĒJUMI SHĒMĀ:  Vidējā autotransporta plūsmu caurlaidība (%)  Pārvietošanās laiks (skat. maršrutu shēmas pa labi)



TESTA MARŠRUTI



TRANSPORTA PLŪSMU ANALĪZE

Laika posmā no septembra līdz novembra beigām šī pētījuma ietvaros tika veikta diennakts transportu plūsmu skaitīšana (uzskaitot katru transporta grupu atsevišķi) Valguma un Akmeņu ielu krustojumā un uz Jelgavas ielas pie LU DAC ēkas.

Iegūtā informācija deva visaptverošu situācijas ainu ļaujot samērā precīzi identificēt tādus rādītājus kā:

- Privāto automašīnu rutīnsatiksmes apjoms un plūsmu caurlaidība (rīta maksimumstundā un reversā rutīnsatiksmē);
- Autotransporta plūsmu caurlaidība un apjoms starp rutīnsatiksmes maksimumstundām un brīvdienas plūsmas;
- Kravu autotransporta īpatsvars (identificējot atsevišķi mikroautobusus);
- Autobusu īpatsvars;
- Velobraucēju un atsevišķi gājēju plūsmas diennakts griezumā;

Papildus tika veikti laika mērījumi (ar vieglo automašīnu) starp dažādiem punktiem, dažādās diennakts stundās, kas ļāva objektīvi izmērīt autotransporta plūsmu apjomu un caurlaidības kritiskos punktus.

SECINĀJUMI

Augšā redzamajā diagrammā ir savietots vidējais autotransporta plūsmu mērījums pa diennakts stundām (darba dienas) un laika mērījumi (ar vieglo auto) izbraucot maršrutus A-B, B-A, A-C, C-A (skat.shēmu augšā pa labi) atšķirīgās diennakts stundās (darba dienas).

SECINĀJUMI

Starp rutīnsatiksmes max stundām braukšanas ātrums faktiski neatšķiras (respektīvi, naktī ap 3:00 ikvienu augšup uzrādīto maršrutu var izbraukt tikai par 1-3min ātrāk nekā ap 11:00), kurpretim, autotransporta plūsmu caurlaidības apjoms šajos laikos svārstās no 3-5% naktī līdz 65-75% dienas vidū starp max stundām (maksimālā plūsma ir pieņemta kā 100%).

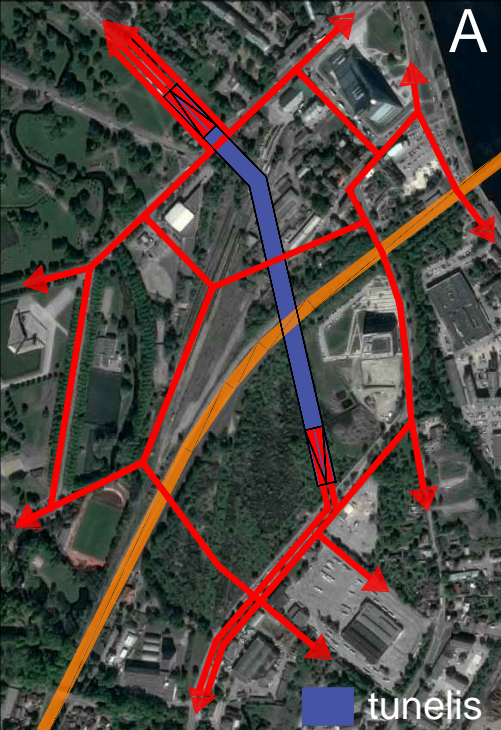
Attiecīgi var izdarīt secinājumu, ka ja samazinātu rīta rutīnsatiksmes plūsmu par 15-20%, šeit vispār nebūtu sastrēgumu! Saprotot kāds ir kravu autotransporta īpatsvars (aprēķina īpatsvars ir 10-25%) un to, ka kravas tiks izvīzītas uz apvedceļiem, kā arī saprotot kāds ir esošais pilsētas kodola tranzīta autosatiksmes īpatsvars (15-25%), kurš arī tiks virzīts uz perimetru, AUTOTRANSPORTA KOPĒJĀ INFRASTRUKTŪRA ŠEIT BŪS JĀSAMAZINA, ja sekojam RIAS-2030 prioritātēm, mērķiem un ilgtspējīgas mobilitātes principiem.

VARIANTS A, (2010.gada Detālplānojums)

Raņķa dambja un Vienības gatves automaģistrālā tuneļa izbūve cauri Detālplānojuma teritorijai.

Risinājums palielināja Uzvaras bulvāra - Raņķa dambja krustojuma caurlaidību, novirzot Raņķa dambja - Vienības gatves autotransporta plūsmas pazemes tunelī. Ja dz/c koridora ziemeļu daļā, šāds risinājums neapgrūtināja teritoriju ar apjomīgu tranzīta satiksmes plūsmu, tad dz/c uzbēruma dienvidu puse, kur šobrīd attīstās LU komplekss, faktiski tiktu sadalīta. Dēļ lielā autotranzīta plūsmu apjoma, šīs teritorijas daļas vērtība, attīstības potenciāls mazinātos un Vienības gatve pārtaptu par prioritārai pilsētas satiksmei nedraudzīgu autotranzīta maģistrāli.

Šāda varianta realizācijas iespējamību izslēdz fakts, ka šāds mezgls izmaksātu faktiski tik pat cik izbūvēt Rīgas ostas un Rīgas apvedceļa savienojumu (ZTK 3.-4.posmus), kas ļautu normāli funkcionēt, attīstīties ostai un Torņakalnā pazustu autokravu satiksme, uzlabojot transporta plūsmu caurlaidību visos ielu posmos. Papildus jāatzīmē, ka kopš RIAS-2030 apstiprināšanas, šāda scenārija (variants A) īstenošana, būtu diametriāli pretēja RIAS-2030 prioritātēm un mērķiem.



VARIANTS B, (RDPAD pasūtīta izpēte, atrodas izstrādes procesā)

Šī versija ir varianta A idejiska alternatīva, ar mērķi, atvirzīt automaģistrāli tālāk no LU DAC ēkas un, visticamāk, arī samazināt šīs automaģistrāles izmaksas, saīsinot tuneļu kopgarumu.

Ja variants A, vismaz neapgrūtinātu attīstības potenciālu teritorijas daļai, kas atrodas starp dz/c uzbērumu un Uzvaras bulvāri, tad variants B faktiski iznīcina jebkādu iespēju šeit, atbilstoši 2010.gada Detālplānojumam un spēkā esošajam Rīgas Teritorijas plānojumam, attīstīt centra apbūves teritoriju ar jēdzīgu un funkcionālu prioritārās satiksmes infrastruktūru, tai skaitā konkurētspējīgu sabiedriskā transporta tīklu un multimodālo mezglu.

Variants B, nevis atrisina Raņķa dambja - Uzvaras bulvāra krustojumu, bet to vēl vairāk sarežģī dēļ papildus vienlīmeņa savienojuma Vienības gatves virzienā. Ja ignorējot RIAS-2030, mērķis tiešām ir rutīnsatiksmes un tranzītsatiksmes plūsmu akselerēšana pilsētas kodolā, tad šis variants, pēc būtības, neko neatrisina, jo dēļ daudziem regulējamiem (luksofori) krustojumiem, rutīnsatiksme tāpat sastrēgs. Luksoforu skaits posmā Raņķa dambis-Vienības gatve būs tāds pats, kā šodien.

RB kontekstā, variants B izslēgtu iespēju saglābt Torņakalna staciju un vienlīmeņa dz/c sliežu šķērsojumu pa Vilkaines ielas asi.



VARIANTS C, (šī pētījuma rekomendētais variants)

Lai arī Pasūtītājs ir lūdzis salīdzināt šīs izpētes piedāvāto risinājumu (variantu C) ar augšup redzamo variantu B, to pilnvērtīgi nav iespējams izdarīt, jo risinājumiem ir principiāli atšķirīgas prioritātes, t.sk. transporta, plānošanas konteksts un mērķi.

Automaģistrāles un autošosejas, pēc definīcijas, nav transporta infrastruktūras risinājums pilsētas kodolā. Maksimālās transporta plūsmas risinājums ir mērenas autosatiksmes bulvāris, ļaujot satiksmei funkcionēt gan linēari, gan perpendikulāri.

No ekonomiskā viedokļa, variantā C tiek radīta kompakta un daudzfunkcionāla pilsētvide ar maksimālu augstu pievienoto vērtību (tirgus vērtību). Variantā C nav jāinvestē 100+ miljonus dzelzsbetona rampās un tuneļos, tā vietā visas teritorijas infrastruktūras (ielu) izbūve (~10m EUR) var tikt finansēta gudri piesaistot privātās investīcijas, piemēram, atdodot privātām kompānijām/attīstītājiem ~20-25% teritorijas.

Variantā C ir paredzēta iespēja izveidot papildus autotransporta savienojumu starp Uzvaras bulvāri (Raņķa dambi) un Akmeņu ielu (Jelgavas ielu).






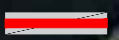
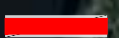


TERITORIJAS IEKŠĒJĀ AUTOSATIĶSMES INFRASTRUKTŪRA

Mērķis ir radīt drošu, klusu, zaļu un cilvēkcentrisku vidi bez intensīvas tranzīta autosatiksmes klātbūtnes, bet nodrošinot privātā auto transporta pieejamības iespējas katram zemes īpašumam.

Autostāvvietu izvietojums un piebraucamie ceļi, pēc iespējas koncentrēti uz teritorijas perimetru, tādējādi mazinot auto transporta plūsmas teritorijā.



APZĪMĒJUMI:

-  Ielu tīkls, posmi bez autosatiksmes
-  Ielu tīkls, posmi ar mērenu autosatiksmi
-  Intensīvākas autosatiksmes ielas pa perimetru
-  Autotransporta savienojums cauri teritorijai
-  Teritorijas/publisko funkciju apmeklētāju autostāvvietas

TERITORIJAS LIETOTĀJI

Projektējamās teritorijas kopplatība ir ~50ha. Lai šo teritoriju attīstītu par daudzfunkcionālu centra apbūves teritoriju (atbilstoši Rīgas Teritorijas plānojumam) ir nepieciešama transporta infrastruktūras izbūve, tai skaitā autotransporta.

Mērķis ir veidot pilsētvidi, kur katram īpašumam ir piekļuve privātajam autotransportam. Cauri teritorijai apjomīga privātā autotransporta tranzīta satiksmes plūsma netiek paredzēta (izņemot iespējamo autotransporta savienojumu teritorijas ziemeļu daļā, Uzvaras bulvāra un Akmeņu ielas savienojums).

AUTOSTĀVVIETAS.

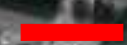



Katrā kvartālā, atbilstoši funkcijai un normatīviem regulējumiem, tiktu paredzēta pazemes autostāvvietas. Publiskajām funkcijām apmeklētāju autostāvvietas tiek koncentrētas pa teritorijas perimetru, nestimulējot papildus autoplūsmu teritorijas iekšienē.

Atsevišķās zonās, pa teritorijas perimetru, var tikt izvietotas daudzlīmeņu autostāvvietas, kā arī atsevišķas virszemes autostāvvietas.



TORNAKALNA
STACIJAS
MEZGLS

APZĪMĒJUMI:

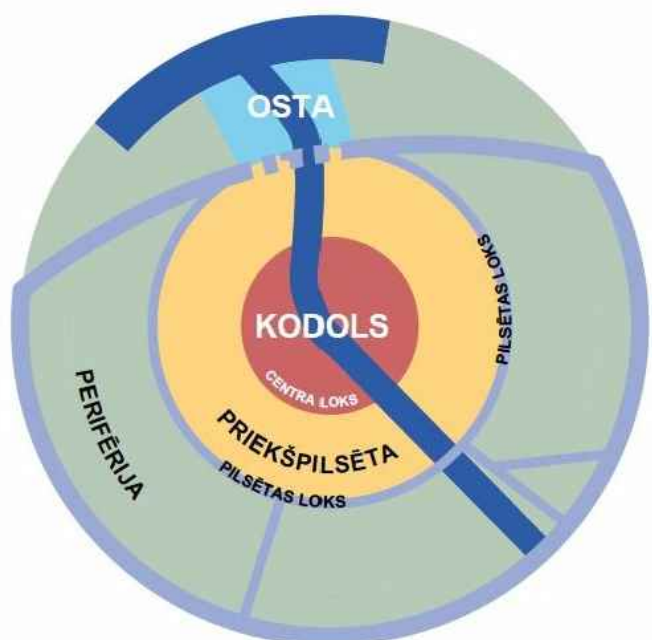
-  Esošie autotransporta savienojumi
-  Projektējams autotransporta savienojums
-  Gājēju infrastruktūra ar lēnu un pakārtotu autosatiksmi
-  Pasažieru vilciens

APZĪMĒJUMI:

— Maģistrālie autokravu tranzīta savienojumi

LU KOMPLEKSS JAUNS APKAIMES CENTRS

RIAS-2030, "Kravas un tranzīta autotransporta plūsmas organizācija"



ESOŠĀ SITUĀCIJA

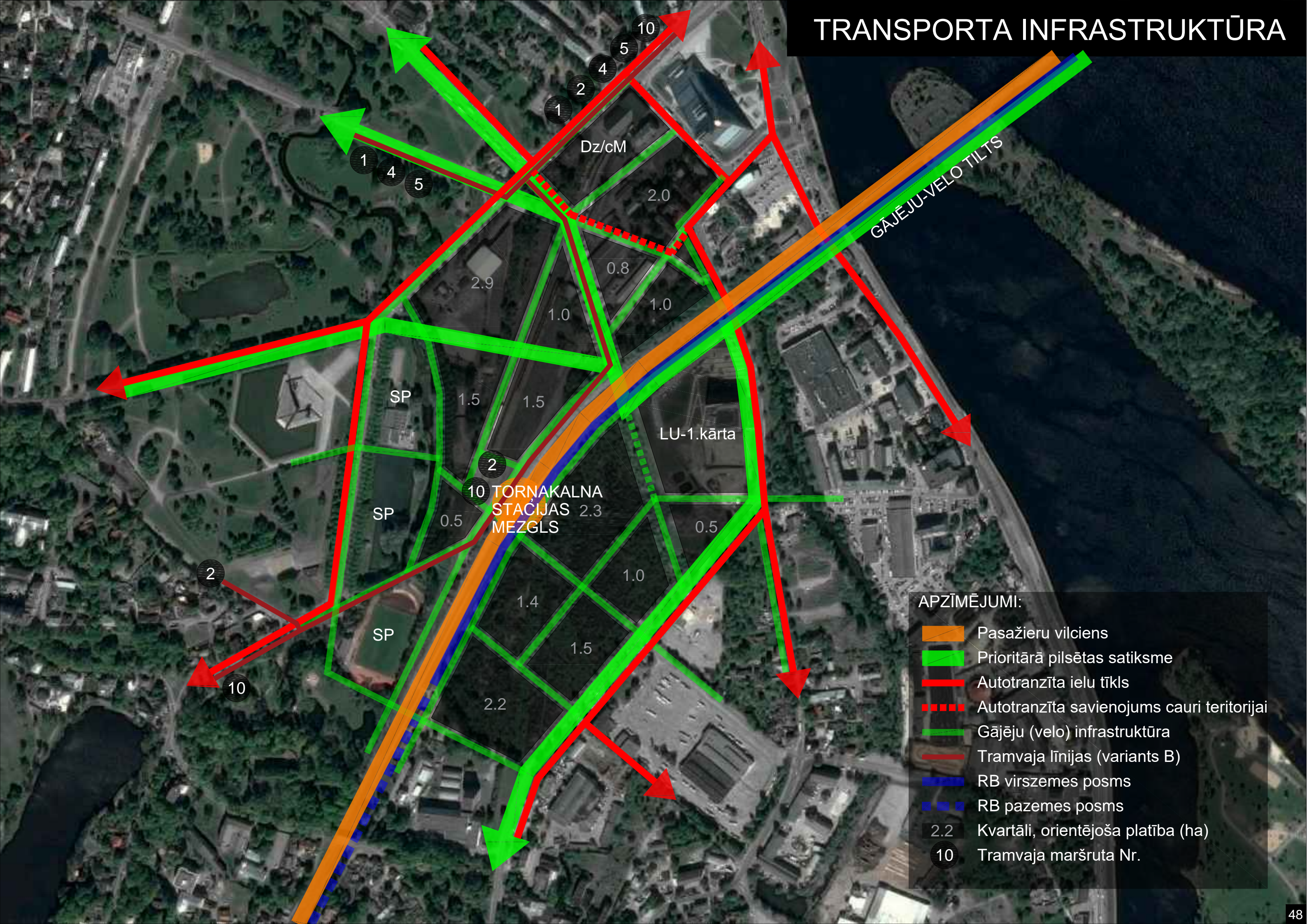
Virkne pieejamo datu par transporta plūsmām ļauj identificēt cik liels ir dažādu transporta veidu, t.sk. kravu automašīnu īpatsvars Raņķa dambja - Mūkusalas ielas - Jelgavas ielas savienojumos.

Kravu autotransporta salīdzinoši lielais īpatsvars ir viens no galvenajiem faktoriem, kādēļ autotransporta plūsmu caurlaidību ir ierobežota Uzvaras bulvāra, Raņķa dambja, Jelgavas ielas, Valguma ielas, Akmens tilta un Mūkusalas ielas savienojošajos posmos un krustojumos.

SECINĀJUMI:

Novirzot kravu tranzītu ārpus pilsētas kodola (kā to paredz RIAS-2030), Torņakalna apkaimē rutīnsatiksmes plūsmas caurlaidība palielināsies, ja paralēli netiks veikti rīta max stundu rutīnsatiksmes plūsmu slāpējoši pasākumi.

TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA



- APZĪMĒJUMI:**
- Pasažieru vilciens
 - Prioritārā pilsētas satiksme
 - Autotranzīta ielu tīkls
 - Autotranzīta savienojums cauri teritorijai
 - Gājēju (velo) infrastruktūra
 - Tramvaja līnijas (variants B)
 - RB virszemes posms
 - RB pazemes posms
 - 2.2 Kvartāli, orientējoša platība (ha)
 - 10 Tramvaja maršruta Nr.

SITUĀCIJAS KOPSAVILKUMS

Attiecībā uz LU kompleksa un Torņakalna apkaimes jaunā centra teritorijas attīstības potenciālu, būtiska loma ir tam kāda būs Rīgas domes, pilsētas departamentu atbildīgo personu mērķi un rīcība.

Vai virsroku joprojām gūs autocentristi, kuru izpratnē transports un autotransports ir viens un tas pats, un pilsētas rīcības prioritāte būs palielināt 'transporta' pārvietošanās ātrumu, pat ja vienā krustojumā 5-7min laika ieguvumi (max stundās) izmaksās 150miljoni eiro būvizmaksās + miljoni uzturēšanā, faktiski izpostot visu tuvo Pārdaugavu ar intensīvas tranzīta plūsmas autošoseju (Raņķa dambis).

Vai arī Rīga, kā ja ne visas Eiropas pilsētas sāks investēt cilvēkos, nevis dzelzbetonā un rīkosies atbilstoši Rīgas Ilgtspējīgas Attīstības stratēģijas mērķiem un prioritātēm.

PRIVĀTAIS AUTO UN PRIORITĀTES

Šobrīd Torņakalna apkaimi šķērso kravu tranzīts uz Rīgas ostu un pilsētas kodola autotranzīts (privātās automašīnas). Kopā šīs abas grupas sastāda ~30% no kopējās autotransporta plūsmas cauri Torņakalna apkaimē. Transporta plūsmu mērījumi skaidri parādīja, ka sastrēgumi šeit ir tikai maksimumstundās un samazinot rutīnsatiksmes plūsmas par 15%, sastrēgumu nebūtu arī maksimumstundās, kas, savukārt, būtu ekonomiski iracionāla ceļu infrastruktūra, atstājot negatīvas sekas (izplešanās) pilsētas apbūves struktūras formēšanā.

LU kompleksa un Torņakalna apkaimes jaunā centra attīstība, loģiski, radīs pieprasījumu pēc konkurētspējīgas mobilitātes. Atbilstoši šīs izpētes iecerei, teritorija attīstīsies kā kompakta un daudzfunkcionāla, savā ziņā pašpietiekama, Universitātes pilsētiņa, atbilstoši ilgstspējīgas mobilitātes pamatprincipiem. Automašīnas būs un varēs piekļūt visur, bet to pārvietošanās ātrums nebūs prioritāte, tāpat kā automašīna Rīgas pilsētas kodolā, atbilstoši RIAS-2030, būs vislētākais transporta veids.

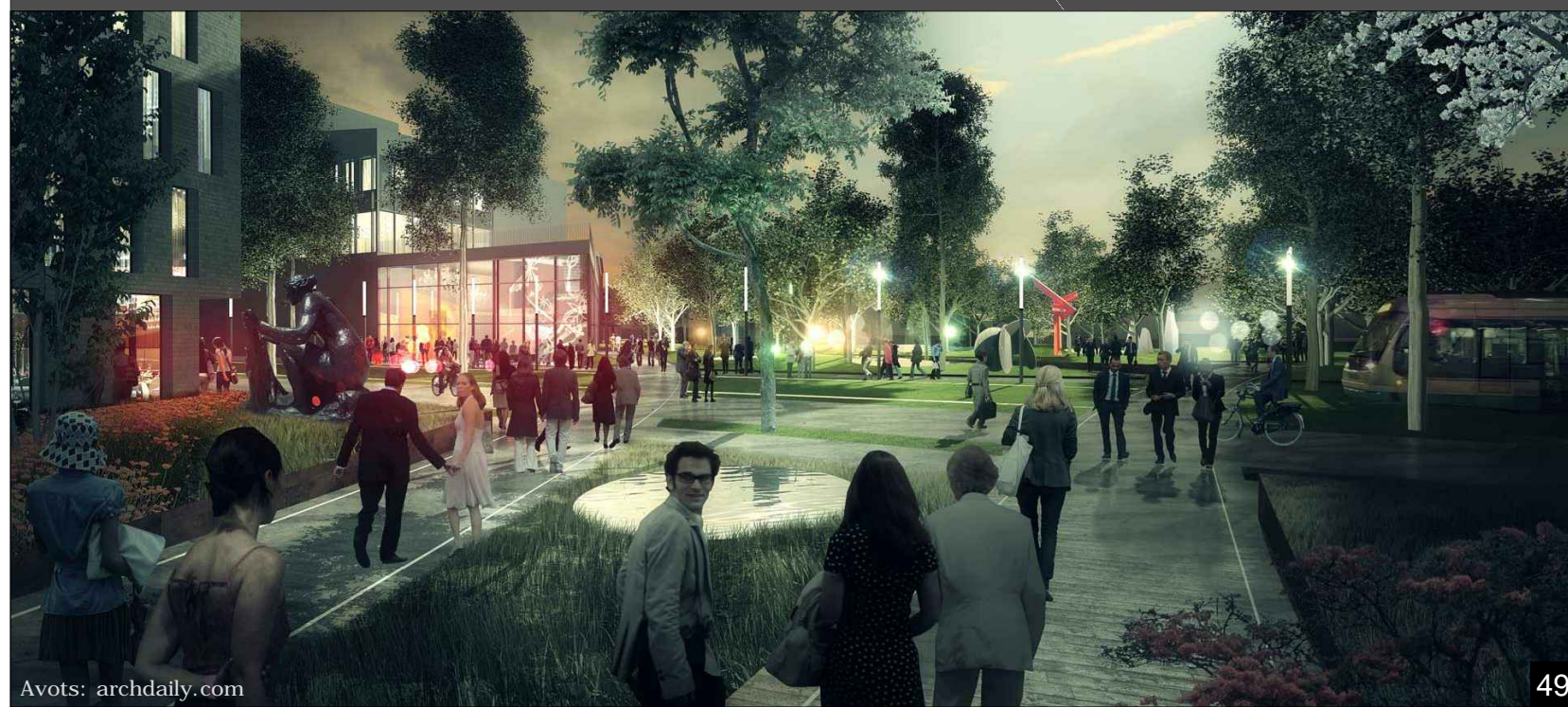
PRIEKŠLIKUMI

Vērtējot LU DAC pieejamību, esošā situācija ir sekojoša: gājēju un velo infrastruktūras kvalitāte ir raksturojama tikai un vienīgi kā nenormāla. Attiecībā uz sabiedrisko transportu, vienīgais, kas kvalificējas ir 23.autobuss ar vidējo darba dienas regularitāti 2-3 reizes stundā. Ņemot šo vērā, loģiski, ka visefektīvākais veids kā šodien nokļūt līdz LU DAC ir privātais auto. Pat ja LU DAC autostāvvietas pieejamība ir ierobežota, degradētā Akmeņu ielas posma dubļainajos plašumos ikviens joprojām var noparkot savu automašīnu un aiziet līdz LU DAC pāris minūtēs.

Būtu jāņem vērā, ka katra automašīna aizņem ~40m² platības. Ja Latvijas Universitāte balstītu savu pieejamības stratēģiju atbilstoši esošajai situācijai un pilsētas līdz šim īstenotajai transporta politikai, tad šāds scenārijs rezultētos ar to, ka LU atrastos starp/uz apjomīgām autostāvvietām ar visām izrietošām ekonomiskajām sekām.

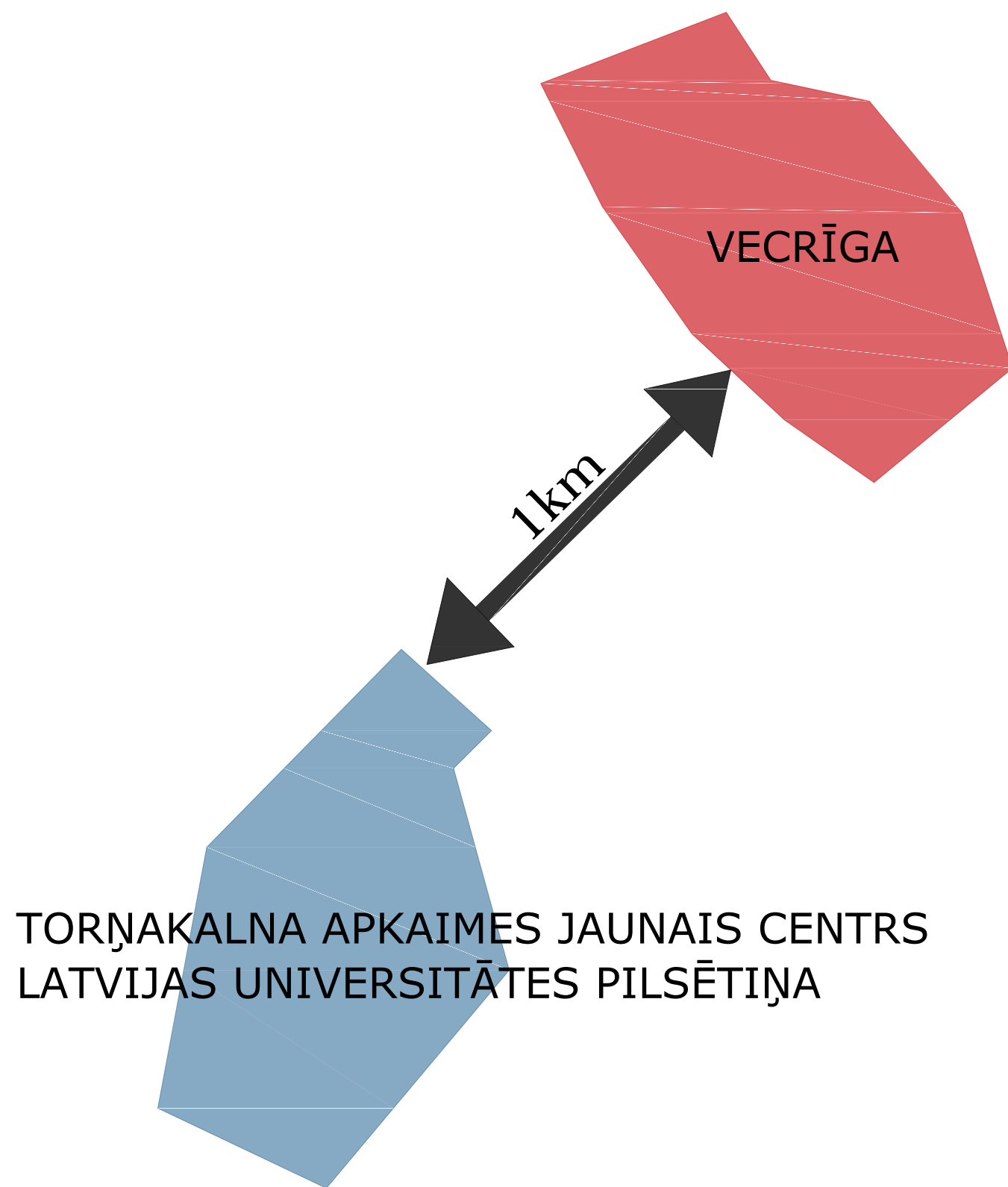
Šīs izpētes priekšlikums ir, sadarbībā ar Rīgas domi un atsaucoties uz RIAS-2030, attīstīt konkurētspējīgu pilsētas prioritārās satiksmes infrastruktūru, kas arī nodrošinātu LU kompleksa pieejamību, konkurētspēju un ekonomisko ilgtspēju.

Autostāvvietu infrastruktūra teritorijā, protams, ir jāplāno, izstrādājot attiecīgu stratēģiju, tomēr dēļ funkcionāli-ekonomiskiem apsvērumiem, autostāvvietu skaits būtu jāreducē līdz absolūtam minimumam.



KOMPAKTA UN DAUDZFUNKCIONĀLA PILSĒTVIDE

- AUGSTA APBŪVES BLĪVUMA TERITORIJA
- PILSĒTVIDE AR AUGSTU VIRSVĒRTĪBU
- DAUDZFUNKCIONĀLS UN DAUDZVEIDĪGS CENTRS
- LOKĀLĀS EKONOMIKAS STIMULĒŠANA
- GUDRA PRIVĀTO INVESTĪCIJU PIESAISTE



TERITORIJA AR AUGSTU VIRSVĒRTĪBU



Parks

Sports

LU komplekss

10min

Vecrīga 1km

Parks

Māras dīķis

Torņakalna apkaimes jaunais centrs kā pilsētas prioritārā attīstības teritorija ar milzīgu pievienoto (tirgus) vērtību, ko veidotu sekojoši faktori:

- Novietne pašā pilsētas centrā, 1km attālumā no Vecrīgas;
- Augstas apbūves intensitātes;
- Daudzfunkcionāla centra apbūve;
- Pieguļošie parki, ūdenskrātuves, Daugavas krastmala un kanālmalas malas;
- Sporta un atpūtas infrastruktūra;
- Sabiedriskais transports;
- Veloinfrastruktūra (jaunais tilts);
- Āgenskalna tuvums.

~600 000m²
15 000 - 20 000 lietotāju

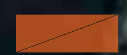
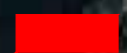
ATĻAUTĀ MAKSIMĀLĀ APBŪVES INTENSITĀTE:

Atbilstoši Rīgas Teritorijas plānojumam, projektējamā teritorijā ir atļauta 6.stāvu (40% teritorijas) un 9.stāvu apbūve (~60% teritorijas). Attiecīgi 6.stāvu apbūvei maksimālā atļautā intensitāte centra apbūves teritorijā ir 220%, savukārt 9.stāvu apbūvei līdz 320%.

Šādas apbūves intensitātes ļauj veidot maksimālu kompaktu un blīvu apbūvi. Prognozējamā stāvu platība ~600 000m².



APZĪMĒJUMI:

-  LU funkcijas (izvietojums simbolisks)
-  Stacijas mezgls, sab.transports, tirdzniecība un pakalpojumi

Universitātes pilsētiņu, pēc būtības, var uzskatīt par tādu pašu pilsētvidi, kā, piemēram, pilsētas apkaimes centrs. Cilvēki pārvietojas, satiekas, dzīvo, strādā, sporto, atpūšas, izmanto visdažādākos pakalpojumus un piedāvājumus. Atšķirība ir tikai izglītības funkcijas īpatsvarā. Vērtējot virknes Akadēmisko un zināšanu centru attīstību pasaulē, ir vērojama strauja un ekstraverta šo centru izaugsmes dinamika. Šādi centri kalpo kā attīstības virzītājspēki arī visai pieguļošajai teritorijai. Tālredzīgi un gudri būtu izmantot šo attīstības potenciālu.

Apskatot dažādas konceptuālas attīstības alternatīvas un ievērtējot vietas kontekstu, kā visilgtspējīgāko risinājumu rekomendējam, nevis koncentrēt visus Latvijas universitātes objektus vienpus dz/c uzbērumam, bet atsevišķām universitātes funkcijām, piemēram, kopmītnēm paredzēt vietu arī dz/c uzbēruma otrā pusē, tuvāk Uzvaras parkam. Esošais īpašumu konteksts šādam scenārijam teorētiski nebūtu šķērslis, jo ~95% zemes pieder vai nu pašvaldībai vai valstij.

Viena no priekšrocībām šādam scenārijam būtu tā, ka LU, radot lielu pievienoto (tirgus) vērtību visai teritorijai, veicinātu pozitīvākus priekšnosacījumus investīciju piesaistei. Piemēram, investīcijas kopējās infrastruktūras izbūvei pēc privātās partnerības principa vai sadarbībā ar privātiem attīstītājiem iegūt 15-20% (no kopējās stāvu platības) ekonomiski pieejamus mājokļus vai studentu kopmītnes.

APZĪMĒJUMI:

- LU funkcijas (izvietojums simbolisks)
- Sporta infrastruktūra
- Pašvaldības funkcijas (skolas, poliklīnikas, bērnu dārzi...)
- Jauktas izmantošanas privāti zemes gabali
- Biroju centri un citas funkcijas
- Stacijas mezgls, sab.transports, tirdzniecība un pakalpojumi

VĪZIJA: daudzfunkcionāla, dzīva, papildīta pilsētvide kā iespēju 'supermārkets'!

Torņakalna apkaimes jaunā centra/ Universitātes pilsētiņas sociāli-ekonomiskā ilgtspēja, lielā mērā, ir atkarīga no tā, cik šī teritorija būs daudzfunkcionāla.

Daudzfunkcionāla pilsētvide ir dzīva un papildīta 24h griezumā, tā stimulē sabiedriskā transporta sistēmas ilgtspēju. Šādai videi ir daudz augstāki dzīves kvalitātes rādītāji, tai skaitā mobilitāte.

Bez universitātes un dzīvojamās funkcijas, redzam šeit birojus, tirdzniecību, atpūtu, skolu, bērnu dārzu, medicīnas pakalpojumus, inovāciju centrus, kultūras, sporta, izklaides un citas iespējas.



Avots: archdaily.com, autori: Foster&partners

LU KONKURĒTSPĒJAS VEICINOŠI FAKTORI

1. TĒLS

"Universitātes pilsētiņa Rīgas centrā". Par Torņakalna Akadēmiskā centra galvenajiem tēla veidošanas instrumentiem varētu būt 'seja', 'vārti' un vide. 'Seja' - teritorijai ir izteiktas robežas (Vienības gatve, Uzvaras bulvāris ar pieguļošo parku), kas ļauj formēt vizuālo tēlu pret aktīvu publisko telpu. 'Vārti' - visas ieejas teritorijā, plūsmu koncentrācijas vietas, kā arī Torņakalna stacija ir iespēja veidot LU tēlu. Vide - sajūtas teritorijas iekšienē, apstādījumi, laukumu un bulvāru pilsēta.

2. PIEEJAMĪBA

Ērts un funkcionāls sabiedriskais transports, gājējiem draudzīga pilsētvide ar visaugstākajiem drošības standartiem, integrācija pilsētas veloinfrastruktūrā, drošas velonovietnes un iespējas privātām automašīnām.

3. DZĪVES KVALITĀTE

Kompakta un daudzfunkcionāla pilsētvide ar lielu pakalpojumu un iespēju klāstu, attiecīgi augstu dzīves līmeni un mobilitāti LU studentiem, mācībspēkiem un teritorijas lietotājiem.

4. EKONOMISKĀ ILGTSPĒJA

Ilgtermiņā neierobežots attīstības potenciāls. Augsta vides energoefektivitāte. Gudra pieejamības un autostāvvietu politika. Privāto investīciju piesaiste un cieša sadarbība ar pašvaldību.

TERITORIJAS INFRASTRUKTŪRAS RISINĀJUMI

- DAUDZFUNKCIONĀLI PUBLISKI LAUKUMI
- ZAĻI PILSĒTAS BULVĀRI
- TRANSFORMĒJAMAS 'LĒNĀS SATIKSMES' IELAS
- KLUSI PAGALMI

Šīs sadaļas mērķis ir, ar vizuālu materiālu (atsauces no dažādiem pasaules projektiem) palīdzību, sniegt rekomendējošas vadlīnijas par teritorijas transporta infrastruktūras un pilsētvides risinājumiem.



Avots: archdaily.com

Multimodālās stacijas ēkas priekšlaukuma primārā funkcija būtu nodrošināt maksimāli ērtu stacijas pieejamību gājējiem un rast papildu vietas sabiedriskā transporta infrastruktūrai.

Vienlaikus laukums būtu kompleksa tēla veidošanas instruments.



Avots: archdaily.com, autori: Foster&partners

Mūsdienīgas Universitātes pilsētiņas centrālais laukums, kā tēla veidošanas instruments, visu galveno ielu un plūsmu krustpunkts, satikšanās vieta un transformējama telpa dažādu pasākumu norisei.

Pilsētas laukumi kompaktā pilsētvidē veido perimetrālās būvmasas virsvērtību (prognozējamais virsvērtības koeficients 1.15-1.25).



Avots: archdaily.com

Zaļais pilsētas bulvāris ar plašām gājēju zonām, drošu veloinfrastruktūru, sabiedriskā transporta joslām, mūsdienīgu lietus ūdens apsaimniekošanas sistēmu, atvērtiem un publiskiem ēku 1.stāviem, piedāvājot dažādus pakalpojumus un iespējas bulvāra lietotājiem.

Bulvāris kā Torņakalna apkaimes jaunā centra apbūves un transporta infrastruktūras mugurkauls. Zaļais pilsētas bulvāris rada papildus virsvērtība tam pieguļošajai apbūvei (prognozējamais virsvērtības koeficients 1.1-1.15).

TRANSFORMĒJAMAS KOPLIETOŠANAS IELAS

Universitātes pilsētiņu caurvij mūsdienīgas, funkcionāli transformējamas koplietošanas ielas ar pakārtotu un mērenu autosatiksmi. Būtiska loma ir kokiem un apstādījumiem, kas uzlabo šo ielu vizuālo izskatu un paaugstina vides energoefektivitāti.





Avots: archdaily.com

Bīva un kompakta pilsētvide ar drošām un klusām ielām, iekšpagalmiem un priekšpagalmiem. Ēku 1.stāvi atvēri ar publisku funkciju pret pieguļošajām ielām.

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI UN TERMINI

LU - Latvijas Universitāte

LU DAC - Latvijas Universitātes Dabas zinātņu Akadēmiskais Centrs

MMTM - Multimodāls sabiedriskā transporta mezgls

RIAS-2030 - Rīgas Ilgtspējīgas Attīstības Stratēģija līdz 2030.gadam

RDSD - Rīgas Domes Satiksmes Departaments

RDPAD - Rīgas Domes Pilsētas Attīstības Departaments

'TOD' - *Transit Oriented Development*, kompakta un daudzfunkcionāla teritorijas attīstība ap sabiedriskā transporta mezglu

RB - Rail Baltica sliežu infrastruktūra

Dz/c - dzelzceļš

Pilsētas kodols - pilsētas centrālās zonas apzīmējums atbilstoši "Rīgas Ilgtspējīgas Attīstības Stratēģijai līdz 2030.gadam"

Maksimumstunda - autotransporta sastrēgumu laiks darbadienu rītos (vakaros)

ZTK - Ziemeļu Transporta Koridors

Izpētes teritorija - Teritorija starp Vienības gatvi, Jelgavas ielu, Akmens ielu, Valguma ielu, Uzvaras bulvāri un Vilkaines ielu

Autocentrisks - prioritāri uz privāto automašīnu orientēts

Cilvēkcentrisks - prioritāri uz cilvēku/iedzīvotāju (nevis automašīnu) orientēts

VIZUALIZĀCIJAS

Izpētē izmantotās vizualizācijas ir atsauces no dažādiem pasaules projektiem, kas, attiecībā uz pilsētvidi, ielu un laukumu infrastruktūru, sniedz vizuālu priekšstatu par aptuveni vēlamo attīstības virzienu.