

Informācijai: LU rektora vietnieka  
infrastruktūras attīstības jautājumos  
p.i. **E.Megnei**

Rīgā, 2017. gada 31. oktobrī

Nr. ID-A185/5

### *Ziņojums par LU Akadēmiskā centra sasniedzamības pētījuma starprezultātiem*

No 2017. gada septembra līdz 2017. gada decembrim LU īstenotā INTERREG sadarbības projekta “Live Baltic Campus: Akadēmiskie kompleksi kā iespēja sabiedrības iesaistei pilsētvides plānošanā” ietvaros tiek īstenots pētījums “Latvijas Universitātes Akadēmiskā centra sasniedzamības datu kvalitatīva analīze un perspektīvu modelēšana”. LU pasūtījumā izpēti veic SIA “Didrihsons un Didrihsons”. Pētījums skata gan Akadēmiskā centra teritoriju, gan arī tā tuvējo apkārtni, kas ietekmē Akadēmiskā centra drošu, ērtu sasniedzamību autotransportam, gājējiem un velosipēdistiem.

#### Pētījuma mērķi ir:

- 1) izvērtēt esošās situācijas atbilstību LU interesēm (Akadēmiskā centra teritorijas sasniedzamība, apkārtnes attīstības ieceres);
- 2) modelēt ar LU Akadēmisko centru funkcionāli saistītās transporta infrastruktūras attīstības perspektīvas;
- 3) sniegt novērtējumu par pārvietošanās ērtību un drošību LU Akadēmiskā centra teritorijā un tā apkārtņē (izvērtējot modelētās attīstības perspektīvas).

Pašlaik ir veikta esošās situācijas analīze, apkopojot: 1) LU Akadēmiskā centra attīstības plānus; 2) izvērtējot Akadēmiskā centra apkārtnes teritorijas plānošanas kontekstu; 3) apkopojot saistītās izpētes un dokumentāciju; 4) analizējot esošo transporta infrastruktūru apkārtnes teritorijā; 5) iesaistoties dialogā ar iesaistītajām pusēm.

Šajā dienesta ziņojumā ir atspoguļota informācija no pētījuma starpnodevuma, kas 2017. gada 18. oktobrī tika prezentēts LU Stratēģijas padomes sanāksmē.

### **LU Akadēmiskā centra un tam piegulošās teritorijas attīstības konteksts**

Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam (turpmāk — Stratēģija) Akadēmiskā centra teritorija atrodas pilsētas apdzīvojuma telpiskās struktūras kodolā — pilsētas centrā un tam piegulošās teritorijās. Stratēģija paredz veicināt šīs teritorijas

pievilcību dzīvošanai, veicinot gājēju un velosipēdistu kustību un samazinot autotransporta plūsmu, tādējādi samazinot gaisa un trokšņu piesārņojumu, apbūvei veidot publiski pieejamas teritorijas, kā arī veicināt degradētās rūpnieciskās vides transformāciju.

Papildus tam, LU Akadēmiskā centra teritorija ir daļa no Stratēģijā noteiktā Zinātnes un inovāciju centra (ZIC). Tā ir pilsētas attīstībai prioritāra teritorija, kas nozīmīga ne tikai Rīgas kā metropoles, bet arī Latvijas intelektuālā potenciāla stiprināšanai.

Akadēmiskā centra sasniedzamības kontekstā ir būtiski, ka Stratēģija paredz arī pasažieru vilciena integrāciju pilsētas transporta sistēmā.

LU Akadēmiskā centra plānotā attīstība paredz, ka tā studiju un zinātnes ēkas (Dabas, Zinātņu un Rakstu mājas) līdz 2021. gadam varētu uzņemt līdz pat 15 000 studentu, neskaitot akadēmisko, zinātnisko un administratīvo personālu. Tāpat kompleksā iecerētas arī ēkas atbalsta pakalpojumiem — studentu viesnīcas un apartamenti, sporta infrastruktūra, tehnoloģiju pārneses centrs, medicīnas centrs (poliklīnika), infrastruktūra uzņēmējdarbības vides attīstībai. Šāda Akadēmiskā centra attīstība daudzkārt palielinās cilvēku plūsmas teritorijas iekšpusē, pieaugs mobilitāte un teritorijas noslodze. LU Akadēmiskā centra attīstības rezultātā sagaidāms, ka attīstīsies arī Mūkusalas apkaime, potenciāli vēl vairāk palielinot autotransporta, gājēju un velosipēdistu plūsmas Akadēmiskā centra apkārtnē.

Šī iemesla dēļ ir būtiski Akadēmiskā centra teritorijas attīstību plānot integrēti, iesaistot dialogā arī citas ar apkārtējās teritorijas attīstību saistītās puses, lai nodrošinātu visiem, bet īpaši neaizsargātākajiem teritorijas lietotājiem, ērtu un drošu nokļūšanu, pārvietošanos un teritorijas izmantošanu.

## Galvenās konstatētās problēmas

- **Veloceliņu tīkls:** *Rail Baltica* projektā plānotais jaunais Daugavas šķērsojums ar tiltu gājējiem un velosipēdistiem būtiski uzlabos LU Akadēmiskā centra sasniedzamību no pilsētas centra, taču esošais projekts neprecizē, kā tiks veidots jaunā tilta velociņa savienojums ar:

- LU Akadēmisko centru;
- Torņakalna staciju, Torņakalna un Āgenskalna apkaimēm;
- Rīgas domes plānoto velociņu uz Ziepniekkalnu.

Latvijas Universitātei būtu jāiesaistās dialogā ar *Rail Baltica* projekta īstenotājiem, pievēršot uzmanību minēto savienojumu ērtumam, drošumam un racionalitātei.

- **Jelgavas ielas caurbrauktuve:** mobilitātes un satiksmes drošības uzlabošanai būtu nepieciešams paplašināt dzelzceļa uzbēruma caurbrauktuvi Jelgavas ielā un uzlabot tās caurlaidību, īpaši velosipēdistiem un gājējiem, t.sk. ar kustību traucējumiem. Šis ir komplekss jautājums, kura risināšanā ir iesaistīts *Rail Baltica* projekts, VAS “Latvijas Dzelzceļš” un Rīgas dome.
- **Jaunā iela:** Akadēmiskā centra un apkārtējās teritorijas attīstībai un Rakstu mājas būvprojekta saskaņošanai ir kritiski nepieciešams izbūvēt ielu gar plānoto *Rail Baltica* uzbērumu. Iela nodrošinātu Akadēmiskā centra un apkārtējās teritorijas — t.sk. plānotās poliklīnikas, sporta infrastruktūras, multimodālā transporta mezgla, tehnoloģiju pārneses

centra, Torņakalna stacijas — sasniedzamību un attīstību, iebraukšanu Akadēmiskā centra autostāvvietā zem Rakstu mājas, kā arī piekļuvi piegādes un operatīvajam transportam. Šādas ielas nepieciešamība, ņemot vērā teritorijā plānotās apbūves blīvumu, publisko funkciju un lietotāju skaitu, paredzēta jau teritorijas detālplānojumā.

Teritorijas attīstībai nepieciešams arī izbūvēt jaunus inženiertīklus, ko Jaunās ielas izbūves gadījumā ir iespējams ērti realizēt sarkano līniju robežās. *Rail Baltica* esošais projekts tehniski pieļauj ielas izbūvi esošo sarkano līniju robežās.

- **Torņakalna stacijas izbūve:** *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas attīstības ietvaros ir plānots pārvietot esošo Torņakalna staciju. Ir nepieciešams izvērtēt Torņakalna stacijas iespējamo novietojumu un tās ērtu savienojumu ar Akadēmisko centru un apkārtējo teritoriju.
- **Dzelzceļa uzbēruma šķērsojuma iespējas:** ņemot vērā Akadēmiskā centra plānoto lietotāju skaitu un plūsmas, tā labai sasniedzamībai ir būtiski izveidot dzelzceļa uzbēruma šķērsojumus, kas nodrošina ērtu un drošu pārvietošanos (iespējamie varianti: T. Hermanovska ielas tunelis gājējiem, velosipēdistiem un autotransportam, Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma tunelis gājējiem un velosipēdistiem).

### **Pētījuma turpmāka norise un rekomendācijas LU**

Turpmāk plānotās pētījuma aktivitātes ir izpēti turpināšana, nosakot prioritātes un kvalitātes kritērijus un apzinot iespējamus risinājumus augstākminētajām problēmām un izskatot arī citas ar apkārtnes transporta infrastruktūru saistītās iespējas un izaicinājumus (Dzelzceļa muzeja attīstības plāni, multimodālais transporta mezgls u.c.). Pētījuma gala ziņojuma iesniegšanas termiņš ir 2017. gada 8. decembris.

Pēc pētījuma noslēgšanās LU būtu nepieciešams izvērtēt tā rezultātus un izmantot pētījumu savas pozīcijas formulēšanai Akadēmiskā centra un apkārtējās teritorijas attīstības jautājumos. Vienota LU pozīcija ir nepieciešama LU interešu aizstāvībai tās turpmākajās sarunās ar teritorijas attīstībā iesaistītajām pusēm. Projektēšanas termiņu dēļ kā prioritāti nepieciešams izvirzīt šajā ziņojumā minētos ar *Rail Baltica* projektu saistītos jautājumus.

Pielikumā: SIA “Didrihsons un Didrihsons” pētījuma starpnodevums — prezentācija Stratēģijas padomei 18.10.2017. (16 lapas).

LU Infrastruktūras departamenta

“Live Baltic Campus” projekta vadītāja

Anita Kazina



Celmiņš  
29258943