

Rīgā, 2017. gada 21. decembrī

Nr. ID-A185/6

Ziņojums par LU Akadēmiskā centra sasniedzamības pētījuma gala rezultātiem

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 tika īstenots pētījums “Latvijas Universitātes Akadēmiskā centra sasniedzamības datu kvalitatīva analīze un perspektīvu modelēšana”. LU pasūtījumā izpēti veica SIA “Didrihsons un Didrihsons”. Pētījumā tika skatīta gan Akadēmiskā centra (turpmāk — AC) teritorija, gan arī tā tuvējā apkārtnē, kas ietekmē AC drošu, ērtu sasniedzamību autotransportam, gājējiem un velosipēdistiem.

Pētījums ir rekomendējošs, ar mērķi kalpot par pamatu tālākām diskusijām un plānošanas procedūrām, ļaujot LU un Rīgas domei iegūt argumentētu ilgtermiņa redzējumu par LU AC un tuvējās apkāmes sasniedzamību, attīstības potenciālu un izaicinājumiem.

Definētas šādas vēlamās attīstības vīzijas:

- **LU Akadēmiskais centrs** plašākā nozīmē — Torņakalna apkāmes jaunā centra attīstības galvenais virzītājspēks;
- **Torņakalna apkāmes jaunais centrs** — kompakta, daudzfunkcionāla, mūsdienīga, zaļa, droša un cilvēkcentriskā vide ar ilgtspējīgu transporta infrastruktūru;
- **Torņakalna stacija** — multimodāls pilsētas nozīmes sabiedriskā transporta mezgls un daudzfunkcionāls pakalpojumu centrs.

Gala ziņojuma kopsavilkums

1. Akadēmiskie centri ir viens no galvenajiem pilsētas un pat veselu reģionu attīstības katalizatoriem, kas veicina tehnoloģiju attīstību un inovācijas, kā arī pieprasījumu pēc sociālajiem pakalpojumiem, biroju telpām, mājokļiem. LU AC projekts lielā mērā noteiks ne tikai tādu Pārdaugavas apkāimju kā Torņakalns, Mūkusalā, Klīversalā attīstību un nākotnes potenciālu, bet kopā ar RTU, RSU, LNB sekmēs visas pilsētas konkurētspējas pieaugumu.

2. No pilsētplānošanas viedokļa būtu racionāli AC teritorijas infrastruktūru skatīt šobrīd spēkā esošā Torņakalna administratīvā centra detālplānojuma robežās (apstiprināts 2010. gadā), kas ietver arī teritoriju starp Uzvaras bulvāri un dzelzceļu. Lai gan esošais detālplānojums ir zaudējis savu funkcionālo aktualitāti, šādas paplašinātas robežas ļautu laicīgi plānot visas AC apkārtējās teritorijas vienotu attīstību, risinot iekšējās saiknes un sasniedzamību starp tādiem LU AC attīstībai svarīgiem elementiem kā LNB, sabiedriskā transporta pieturas Uzvaras bulvārī, kā arī sporta un rekreācijas iespējas otrpus dzelzceļam.
3. Izpētes teritorijas topoloģija — dzelzceļš, kas šķērso izpētes teritoriju, kā arī Rīgas domes plānotais multimodālais transporta mezgls (turpmāk MMTM) — dod lielisku iespēju realizēt uz sabiedrisko transportu orientētas attīstības (*transit-oriented development, TOD*) principus:
 - multimodāls sabiedriskā transporta mezgls teritorijas centrā (Torņakalna stacija un MMTM);
 - gājēji kā prioritāte visā teritorijā;
 - velosipēdistiem draudzīga infrastruktūra;
 - blīva un kompakta apbūve, kas veicina pārvietošanos ar kājām vai velosipēdu;
 - daudzfunkcionāls teritorijas centrs, kas arī veicina pārvietošanos ar kājām vai velosipēdu;
 - auto satiksme un saistītā infrastruktūra (autostāvvietas) novirzīta uz teritorijas perimetru.

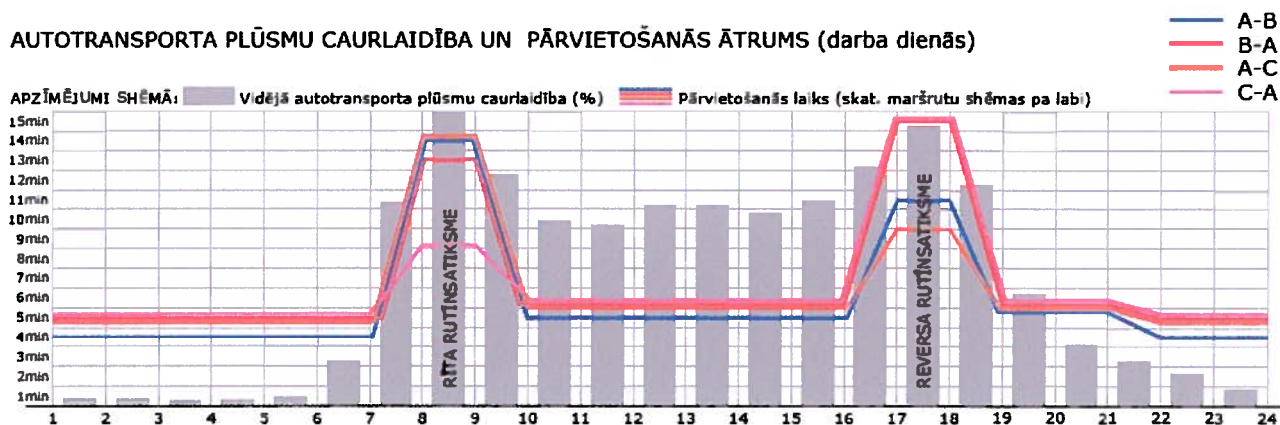
TOD princips ir ietverts arī Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam (turpmāk — RIAS-30), kas nosaka pilsētas telpisko struktūru (kodols, priekšpilsēta, perifērija) un transporta infrastruktūras prioritātes: 1) gājēji & velosipēdisti; 2) sabiedriskais transports; 3) vieglās automašīnas; 4) kravas auto.

4. Gājēju un velo infrastruktūras pašreizējās galvenās problēmas AC apkārtnē:
 - vispārīgi neattīstīta velo infrastruktūra;
 - dzelzceļa uzbērums kā barjera nokļūšanai Āgenskalnā, Uzvaras parkā vai uz sabiedriskā transporta pieturām Uzvaras bulvārī;
 - Kīleveina grāvis kā barjera nokļūšanai Mūkusalas biroju kvartālā un plānotajā promenādē gar Daugavu;
 - nedrošs Jelgavas ielas posms caurbrauktuvē zem dzelzceļa;
 - nedroša, nepatīkama ietve Vienības gatvē un nedroša gājēju taka gar uzbērumu, kas neveicina Torņakalna stacijas izmantošanu;
 - „Rail Baltica” projekta ietvaros plānoto gājēju un velosipēdistu tiltu pār Daugavu nepieciešams efektīvi integrēt pilsētas transporta infrastruktūrā, nodrošinot funkcionālus savienojumus ar AC, dzelzceļa staciju, Torņakalnu, Āgenskalnu u.c. apkaimēm.

Šo barjeru dēļ AC novietojuma priekšrocības (nelielais attālums līdz pilsētas centram, zaļajām zonām, Daugavmalai un Māras dīķim) praksē ir būtiski samazinātas.

Ja AC teritorijā un pieguļošajā apkārtnē netiks uzsākta tūlītēja vai turpmākajiem būvniecības plāniem atbilstoša pakāpeniska prioritārās satiksmes — gājēju un velosipēdistu — infrastruktūras sakārtošana, tad pastāv risks, ka netiks nodrošināta pietiekama satiksmes drošība, samazināsies AC pievilcība studentu, darbinieku un apkārtējo iedzīvotāju acīs, kā arī kā papildu ekonomiskais slogs būtiski pieaugs pieprasījums pēc autostāvvietām.

5. Pašreizējos Rīgas domes plānos nav skaidri definēts, kāds sabiedriskais transports apkalpos plānoto MMTM. Gala ziņojuma autori to piedāvā veidot kā stratēģisku pilsētas nozīmes transporta mezglu, kas ērtā un funkcionālā veidā apvieno pasažieru vilcienu (Tornakalna stacija) un vairākas tramvaja līnijas. Stacijai/MMTM ir augsts attīstības potenciāls, taču šobrīd stacijas funkcionalitāti ierobežo trūkstošais/neērtais savienojums ar AC un Kīleveina grāvis, kas ierobežo stacijas pieejamību Mūkusalas biznesa apkaimes lietotājiem.
6. Atbilstoši RIAS-30 LU AC atrodas pilsētas kodolā, kur prioritāte dodama gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam, bet ne autosatiksmei un kravu pārvadājumiem. Pilsētas kodolā privātā autotransporta pārvietošanās ātrums nav prioritāte. Tieši pretēji, RIAS-30 paredz slāpēt privātā autotransporta ātrumu, apjomu un caurlaidību pilsētas kodolā.
7. Centra lokš, kura sastāvdaļa ir Daugavgrīvas iela, Raņķa dambis un tā plānotais savienojums ar Vienības gatvi, atbilstoši RIAS-30 ir paredzēts, lai nodrošinātu pasažieru un kravu autosatiksmes ērtu nokļūšanu līdz kodolam un samazinātu tranzīta plūsmu cauri tam.
8. Kravu nogādāšanai Rīgas ostā paredzēts pilsētas lokš, kas šobrīd nefunkcionē pilnā mērā, jo trūkst Ziemeļu šķērsojuma un apvedceļa / pilsētas loka savienojuma ar ostu. Ilgtermiņā, izbūvējot šos savienojumus, kravu satiksmes intensitāte AC apkārtnē mazināsies, turklāt bez nepieciešamības papildus izbūvēt apjomīgus infrastruktūras risinājumus pilsētas kodolā (AC tiešā apkārtnē).
9. Sastrēgumi AC apkārtnes ielās veidojas tikai rīta un vakara maksimumstundās, kas kopumā sastāda tikai ~10% no kopējā infrastruktūras izmantošanas laika. Pārējā laikā esošais ielu tīkls ir pilnīgi pietiekams esošās satiksmes apkalpošanai.
10. No sabiedriskā transporta sistēmas efektivitātes un RIAS-30 definēto principu viedokļa nav racionāla pamatojuma blakus Tornakalna stacijai/MMTM izbūvēt apjomīgu stāvvietu. Stāvparkiem, lai tie efektīvi pildītu savu funkciju, ir jāatrodas tuvāk pilsētas nomalei, līdzās maģistrālajiem pilsētas ievadceļiem, savukārt pilsētas robežās ir jānodrošina efektīvi sabiedriskā transporta savienojumi.
11. Izmantojot projekta „Live Baltic Campus” ietvaros iegūtos satiksmes datus (sk. SIA „4SmartStreets” noslēguma pārskatu¹) un veicot praktiskos laika mērījumus, iegūta šāda informācija par autotransporta plūsmu vidējo caurlaidību darba dienās AC apkārtnē (sk. ziņojuma 42. lpp):



¹ Sk. Excel failu projekta mājaslapā:

https://www.tornakalns.lv/fileadmin/user_upload/lu_portal/projekti/tornakalns/Live_Baltic_Campus/Datu_a_tskaite_LU_LnB_2017_final.xlsx

Shēmā norādītais maršruts ir no Raņķa dambja un Balasta dambja krustojuma līdz 1) Kīleveina grāvja ietekai Daugavā vai 2) Jelgavas ielas un Vienības gatves krustojumam virzienos turp un atpakaļ. Kā redzams, brauciena ilgums plkst. 3:00 naktī vai maksimumstundā plkst. 8:00 rītā atšķiras tikai par 4-10 minūtēm. Starpība starp 3:00 naktī un 11:00 dienā ir tikai 1-3 minūtes. Pieņemot transporta plūsmu intensitāti rīta maksimumstundā par 100%, redzam, ka naktī ielu infrastruktūras noslodze ir tikai 3-5% naktī un 65-75% dienā laikā starp maksimumstundām.

12. Ņemot vērā satiksmes plūsmu intensitāti, eksperti piedāvā alternatīvu Rīgas domes plānotajam Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumam. Šāda jauna maģistrāles posma izbūves vietā pilnīgi pietiekams, kā arī vienkāršāks un lētāks risinājums būtu realizēt Raņķa dambja vienlīmeņa, ar luksoforiem regulētu savienojumu ar jau esošo Akmeņu un Mūkusalas ielu. (Šāds alternatīvs risinājums tika prezentēts arī LU vadībai un Rīgas domes pārstāvjiem sanāksmē 01.12.2017.)
13. Akadēmiskā centra iekšpusē prioritāte dodama gājējiem un velosipēdistiem, radot drošu, klusu, zaļu un cilvēkcentrisku pilsētvidi bez intensīvas autosatiksmes. Autostāvvietas un piebraucamie ceļi būtu pēc iespējas jākoncentrē uz teritorijas perimetru, samazinot autotransporta plūsmas teritorijas iekšpusē.
14. Sadarbībā ar Rīgas domi jāstrādā pie konkurētspējīgas gājēju, velo un sabiedriskā transporta infrastruktūras nodrošināšanas. AC teritorijā un tuvējā teritorijā būtu jānodrošina tikai absolūti minimālais nepieciešamais autostāvvietu skaits.
15. AC teritorijas attīstībā vēlams ņemt vērā pilsētas kodolam raksturīgo augsto apbūves blīvumu, nodrošinot kompaktu un daudzfunkcionālu attīstību.
16. Vērtējot akadēmisko centru attīstību pasaulē, redzams, ka tie kļūst arvien atvērtāki, fiziski un psiholoģiski pieejamāki arī uzņēmējiem un apkārtnes iedzīvotājiem, nevis tikai studentiem un darbiniekiem. Lai gūtu maksimālu sinerģiju no šādas attīstības perspektīvas, eksperti kā visilgtspējīgāko risinājumu iesaka visā apskatītajā teritorijā (ieskaitot zonu otrpus dzelzceļam) veidot multifunkcionālu apbūvi, augstskolas ēkas izvietojot pamīšus ar mājokļiem (iesk. kopmītnes), komercbūvēm, kultūras/sporta centriem, pašvaldības funkcijām (skola, bērnudārzs, medicīniskie pakalpojumi) un rekreācijas iespējām (apstādījumi, skvēri). Kopumā sagaidāms, ka LU īstenotais akadēmiskā centra projekts paaugstinās visas apkārtnes pievienoto vērtību, radot pozitīvus priekšnosacījumus privātu investīciju piesaistei vai publiskās-privātās partnerības projektu īstenošanai.
17. Zaļš gājēju/velosipēdistu bulvāris, kas šķērsotu AC teritoriju pašreizējo Raņķa dambja savienojuma sarkano līniju robežās, kalpotu kā teritorijas mugurkauls, nodrošinot ērtas un drošas gājēju zonas, veloinfrastruktūru, atvērtus un publiskus ēku 1. stāvus ar dažādām iespējām un pakalpojumiem. Mūsdienīgas, lietotājiem draudzīgas pilsētvides veidošanā visā AC teritorijā liela nozīme ir kokiem un apstādījumiem.
18. Šādā kontekstā Torņakalna stacijas/MMTM priekšlaukumam ir iespējas kļūt par pievilcīgu un nozīmīgu apkārtnes centru, vienu no „vērtiem” uz LU AC un daļēji arī tā vizītkarti. Tas būtu jāprojektē kā apkārtnes galveno ielu un plūsmu krustpunkts, tikšanās vieta un telpa dažādu pasākumu norisei.

Galvenie priekšlikumi

Vispārīgais ieteikums ir LU kļūt par Akadēmiskā centra kā visas Torņakalna apkaimes jaunā centra attīstības virzītājspēku, veidojot aktīvu dialogu ar citām iesaistītajām pusēm: Rīgas domi, AS „Latvijas dzelzceļš”, AS „RB Rail” un SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas”, Dzelzceļa muzeju, uzņēmējiem un pašvaldības iestādēm Torņakalnā un Mūkusalas apkaimē.

Vērtējot Rīgas domes un citu partneru plānotos infrastruktūras attīstības projektus AC apkārtnē stratēģiski svarīgi ir ievērot to atbilstību RIAS-30 definētajiem principiem, un izmantot tos arī AC stratēģiskajā plānošanā.

Nepieciešamie risinājumi AC sasniedzamības un mobilitātes uzlabošanai

AC sasniedzamības un vispārējās attīstības plānošanas kontekstā sadarbībā ar attiecīgajām iesaistītajām pusēm nepieciešams:

1. Gājēju un velo infrastruktūra:

- 1.1. Uzlabot gājēju un velosipēdistu drošību Jelgavas ielas caurbrauktuvē zem dzelzceļa.
- 1.2. Nodrošināt velosipēdistiem un gājējiem drošas Jaunās ielas izbūvi AC, kā arī Torņakalna stacijas un MMTM apkalpošanai kā koplietošanas infrastruktūras objektu pilsētas bilancē.
- 1.3. Uzlabot gājēju un velosipēdistu drošību Vienības gatves posmā līdz dzelzceļa stacijai.
- 1.4. Nodrošināt gājēju un velosipēdistu vienlīmeņa šķērsojumu caur dzelzceļa uzbērumu pašreizējo Raņķa dambja un Vienības gatves savienojuma sarkano līniju koridorā (nākotnē to veidojot kā zaļu bulvāri — teritorijas mugurkaulu).
- 1.5. Nodrošināt dzelzceļa uzbēruma divlīmeņu šķērsojumu pie jaunās Torņakalna stacijas / MMTM.
- 1.6. Nodrošināt gājēju un velosipēdistu šķērsojumu pār Kīleveina grāvi.
- 1.7. Nodrošināt loģiskus un efektīvus veloinfrastruktūras savienojumus AC teritorijā un tuvējā apkārtnē.
- 1.8. Būtu nepieciešams nodrošināt gājēju/velo tiltus arī Mārupītes šķērsošanai, lai nodrošinātu saikni ar Āgenskalna apkaimi un Uzvaras parku.
- 1.9. Nodrošināt citu nepieciešamo veloinfrastruktūru, piemēram, drošas un ērtas velonovietnes tuvu pie katras ēkas ieejas.

2. Sabiedriskā transporta pieejamība:

- 2.1. Uzlabot Torņakalna stacijas un MMTM sasniedzamību gājējiem un velosipēdistiem (sk. 1.2., 1.3. un 1.6. ieteikumu).
- 2.2. Uzlabot Uzvaras bulvārī esošo sabiedriskā transporta pieturu pieejamību gājējiem un velosipēdistiem (sk. 1.1., 1.4. un 1.5. ieteikumu).
- 2.3. Nodrošināt, ka Torņakalna staciju / MMTM apkalpo dažādi un lietotājiem ērti sabiedriskā transporta veidi, izslēdzot nepieciešamību pēc apjomīga stāvparka.
- 2.4. Veicināt sabiedriskā transporta konkurētspēju, AC teritorijā un apkārtnē nodrošinot tikai minimāli nepieciešamo autostāvvietu skaitu.

3. Autotransports:

- 3.1. Nodrošināt transporta piekļuvi katram objektam, taču vispārīgo satiksmi un autostāvvietas organizēt pa AC teritorijas perimetru.

- 3.2. Nepieciešams izbūvēt Jauno ielu (sk. 1.2. ieteikumu).
- 3.3. Nav nepieciešams izbūvēt maģistrālu savienojumu starp Raņķa dambi un Vienības gatvi.

4. Pilsētvide:

- 4.1. Iespēju robežās apsvērt iespēju AC teritorijā veidot multifunkcionālu apbūvi sadarbībā ar pašvaldību un privātiem partneriem.
- 4.2. Ievērot TOD principus, priekšroku dodot gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam.
- 4.3. Ēku pirmos stāvus veidot atvērtus, ar publiskām funkcijām (tirdzniecība, pakalpojumi).
- 4.4. Veidot zaļu, energoefektīvu vidi ar kokiem un apstādījumiem un ilgtspējīgu lietusūdens apsaimniekošanas sistēmu.

Sniedzot šos priekšlikumus „Live Baltic Campus” projekta komanda apzinās, ka daļa ieteikumu ir pretrunā šobrīd apstiprinātajiem vai izstrādes stadijā esošajiem attīstības dokumentiem, piemēram, Akadēmiskā centra metam vai Raņķa dambja savienojuma un MMTM plāniem. Ņemot vērā virkni būtisku izmaiņu, kas ir notikušas kopš meta apstiprināšanas („Rail Baltica” projekts, MMTM projekts, LU papildus iegūtie zemesgabali Torņakalnā), un to, ka AC projekts ietekmēs nozīmīgas Pārdaugavas daļas ilgtermiņa attīstību, mēs tomēr uzskatām, ka šajā gala ziņojumā apkopotie ieteikumi sniedz unikālu, svaigu redzējumu, kura īstenošana ciešā sadarbībā ar citām iesaistītajām pusēm nodrošinās mūsdienīgu, kvalitatīvu pilsētvidi ar augstu pievienoto vērtību, LU konkurētspējas palielināšanos un vispārīgu pozitīvu impulsu Rīgas kā zināšanu ekonomikā un inovācijās balstītas metropoles ilgtspējīgu izaugsmi.

SIA „Didrihsons un Didrihsons” Akadēmiskā centra sasniedzamības pētījuma gala ziņojums pieejams elektroniskā formā projekta mājaslapā: [https://www.tornakalns.lv/fileadmin/user_upload/lu_portal/projekti/tornakalns/Live_Baltic_Campus/Mobilitates_petijums - gala_zinojums.pdf](https://www.tornakalns.lv/fileadmin/user_upload/lu_portal/projekti/tornakalns/Live_Baltic_Campus/Mobilitates_petijums_-_gala_zinojums.pdf)
(<https://goo.gl/liWBbU>)



LU Infrastruktūras departamenta
“Live Baltic Campus” projekta vadītāja
Anita Kazina