

Torņakalna mobilitātes risinājumi saistībā ar Rail Baltica projekta ieviešanu

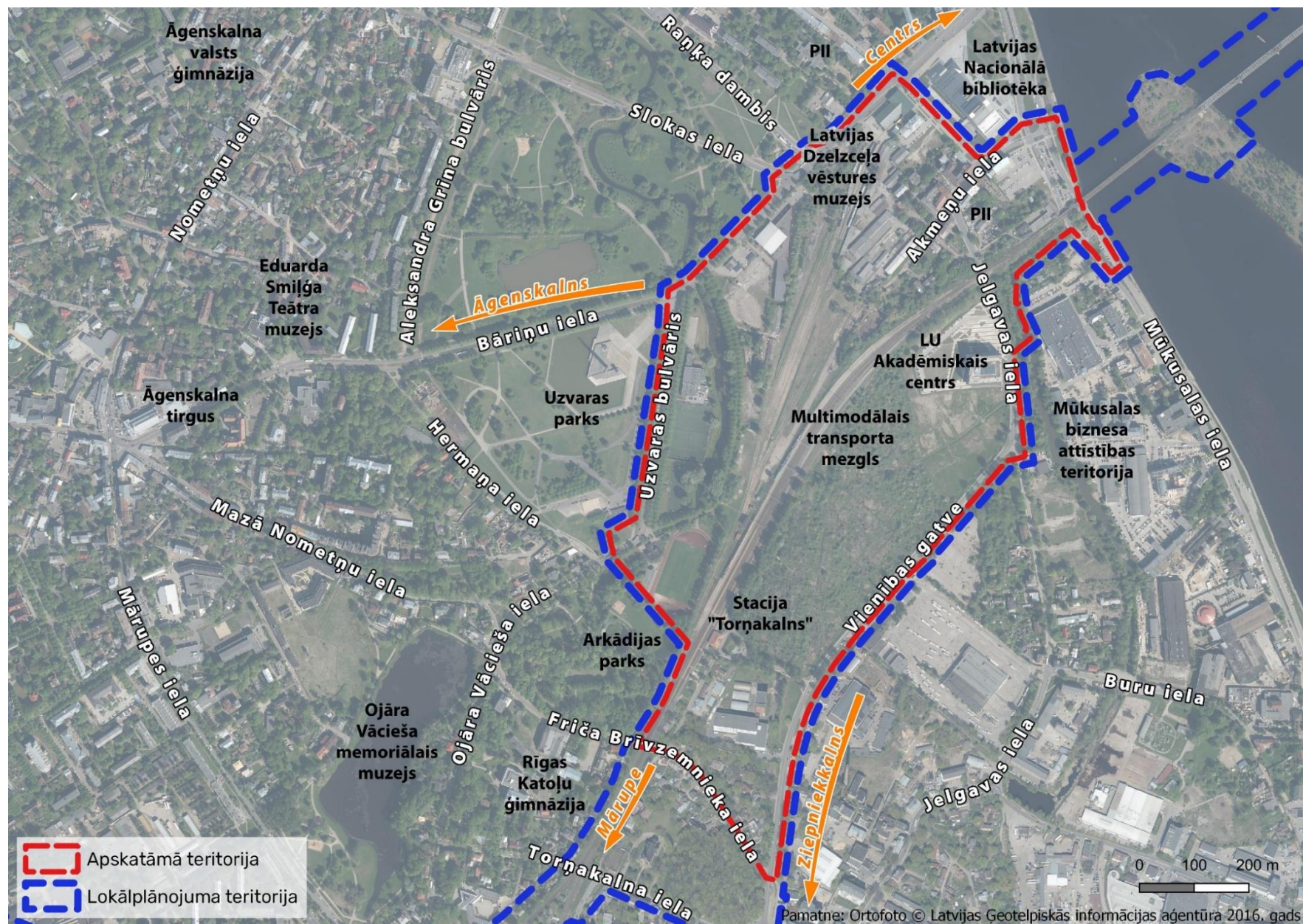


RĪGAS PILSĒTAS
PAŠVALDĪBA



Apskatāmā teritorija

Jelgavas iela,
Vienības gatve,
Friča Brīvzemnieka
pārvads, Uzvaras
bulvāris.





Diskusijas mērķis

- Iepazīstināt ar lokālpilānojuma priekšlikumiem darba redakcijai, kas izstrādāti, balstoties uz Rail Baltica inženierizpētes stadijā diskutētajiem risinājumiem, saistībā ar piegulošās teritorijas sasniedzamību, gājēju šķērsojumiem, savienojumiem un veloinfrastruktūras tīklojumu posmā no Jelgavas ielas līdz Friča Brīvzemnieka ielai un to integrāciju publiskajā ārtelpā.
- Iegūt ar Torņakalna teritoriju saistīto pārstāvju un citu interesentu viedokli.
- Veicināt savstarpēju attīstības ieceru koordinēšanu.



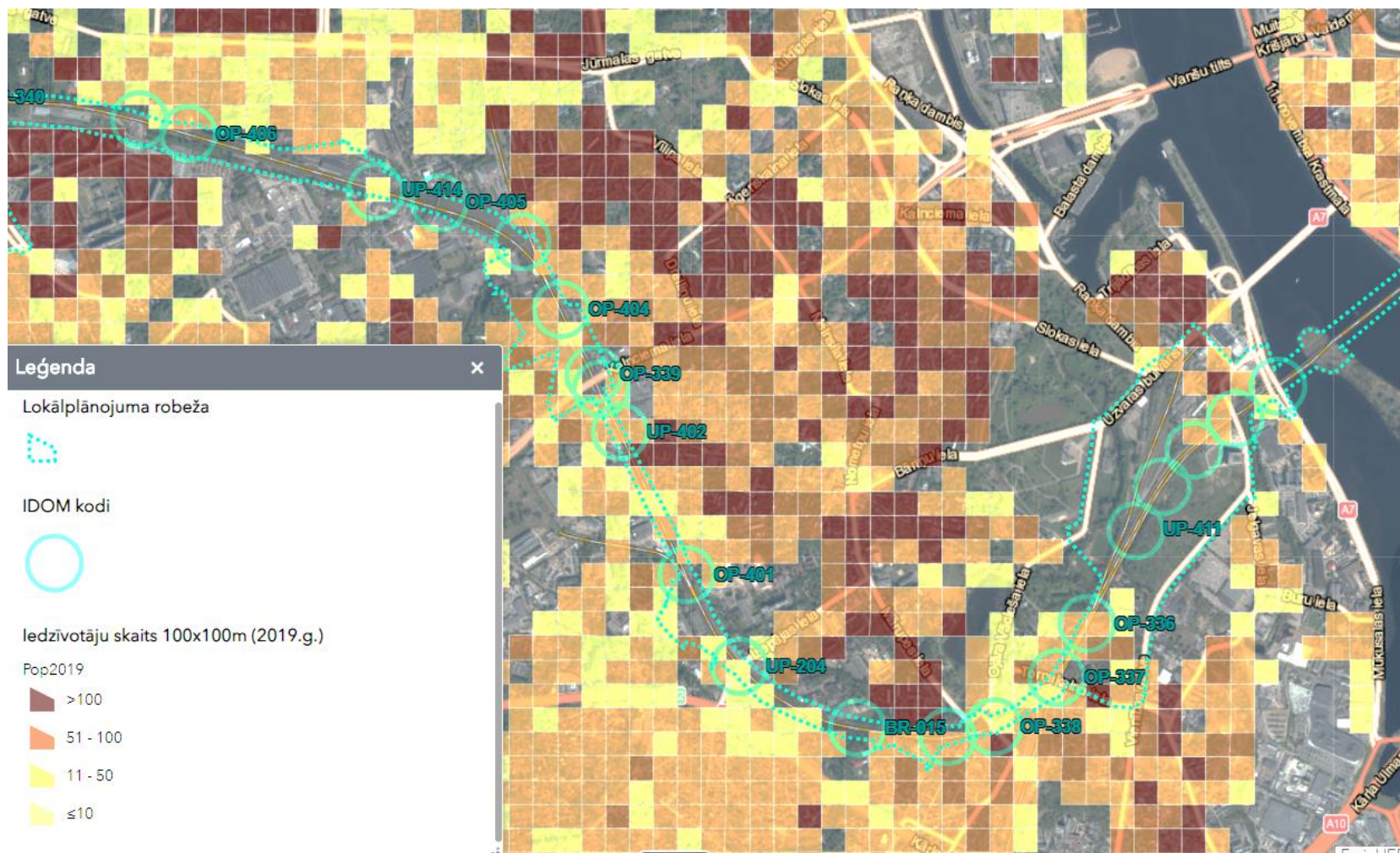
Iedzīvotāji, studenti, nodarbinātie

Turpmāko septiņu gadu laikā plānots ieguldīt vairāk kā 700 miljonus eiro investīciju privātiem un valsts projektiem.

Teritorijā mācīsies aptuveni 8000 studentu un strādās vairāk kā 5000 cilvēku.

Nākotnē reģionālā Rail Baltica stacija ļaus ērti sasniegt lidostu un Baltijas pilsētas.

Torņakalna apkaimē ir 7,5 tūkst., Āgenskalnā 28 tūkst. iedzīvotāju.





Torņakalna attīstības nosacījumi

- Torņakalna pārvietotās stacijas novietojums;
- Ar VAS «Latvijas Dzelzceļš» risināmie jautājumi;
- Sliežu piekļuve VAS «Latvijas Dzelzceļš» vēstures muzejam;
- Perspektīvās Rail Baltica reģionālās stacijas projektēšana.
- Komunistiskā terora upuru piemiņas vietas novietojums Torņakalnā;
- Latvijas Universitātes attīstības plāni;
- Mūkusalas biznesa teritorija;
- Latvijas Dzelzceļš vēstures muzeja attīstības plāni.



Torņakalna attīstības nosacījumi

(Rīgas plānošanas dokumenti)

Paplašinātais pilsētas kodols

- kompakts apbūves raksturs
- augsta publiskās telpas lietošanas intensitāte

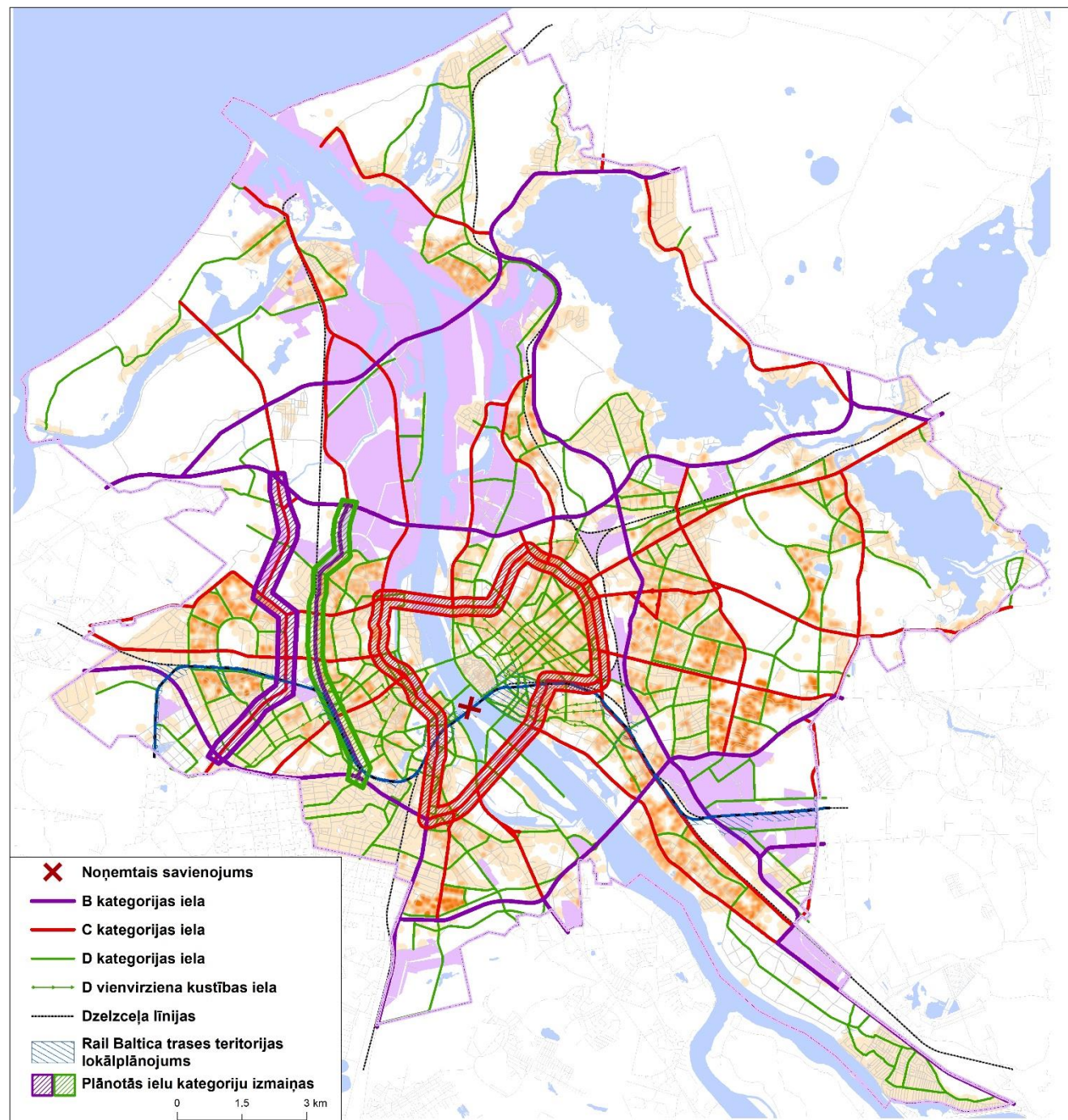
Prioritārās attīstības teritorija

Ielu tīkls

- Centra loks Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums - Centra loka sastāvdaļa
- Zemgales tilts netiek plānots

Torņakalna intermodālais transportmijas mezgls

«Zaļais koridors» gar dzelzceļu



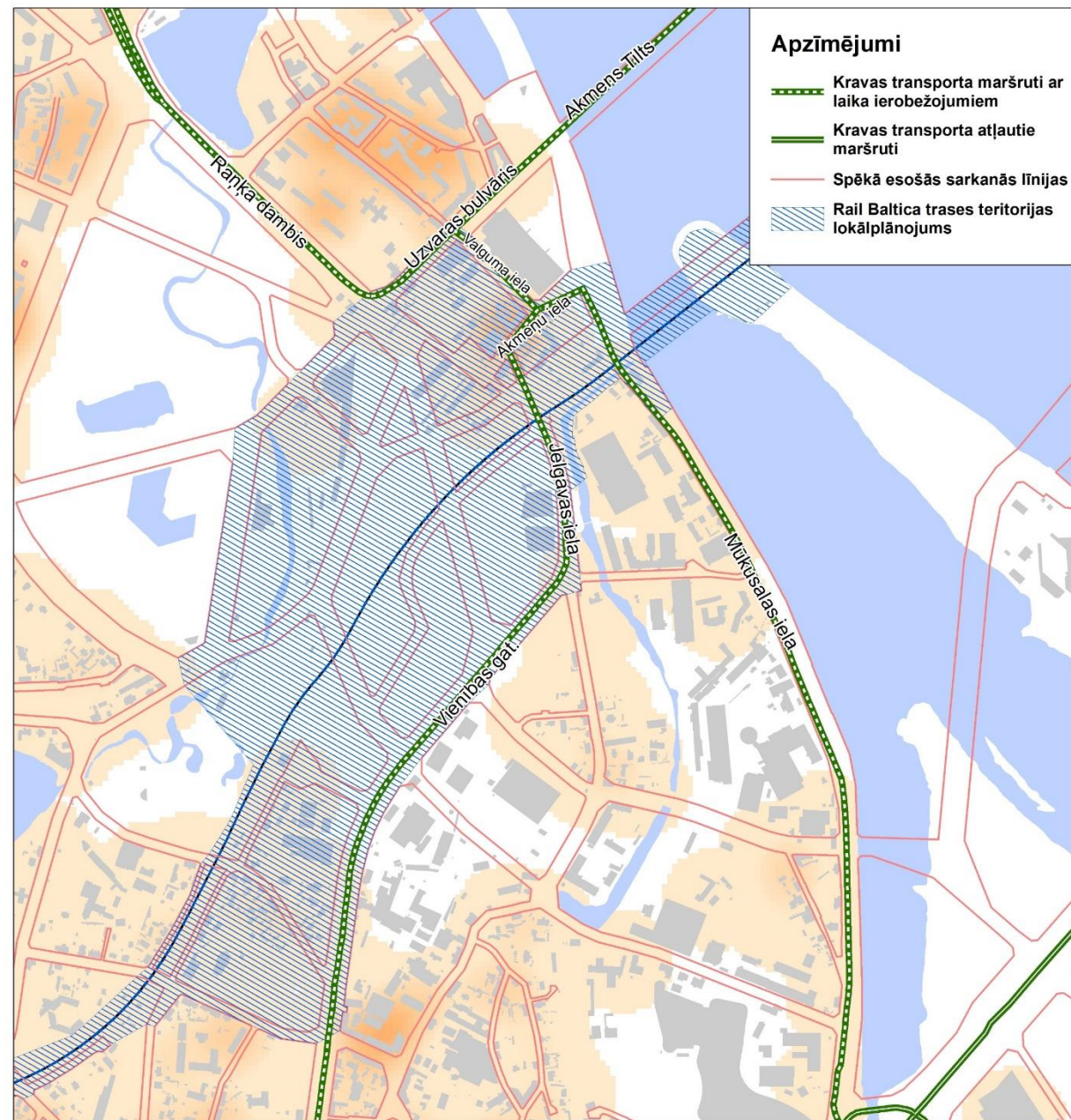


Torņakalna attīstības nosacījumi

Esošie kravas
autotransporta maršruti

Kravas auto maršruti ved cauri
vēsturiskā centra aizsardzības
zonas blīvi apdzīvotām teritorijām.

Sarežģīti izbraucami, noslogoti ar
vieglo autotransportu un kravas
autotransportam nepiemēroti
krustojumi Latvijas nacionālās
bibliotēkas apkaimē, kas rada
gaisa un trokšņu piesārņojumu kā
arī satiksmes sastrēgumus.



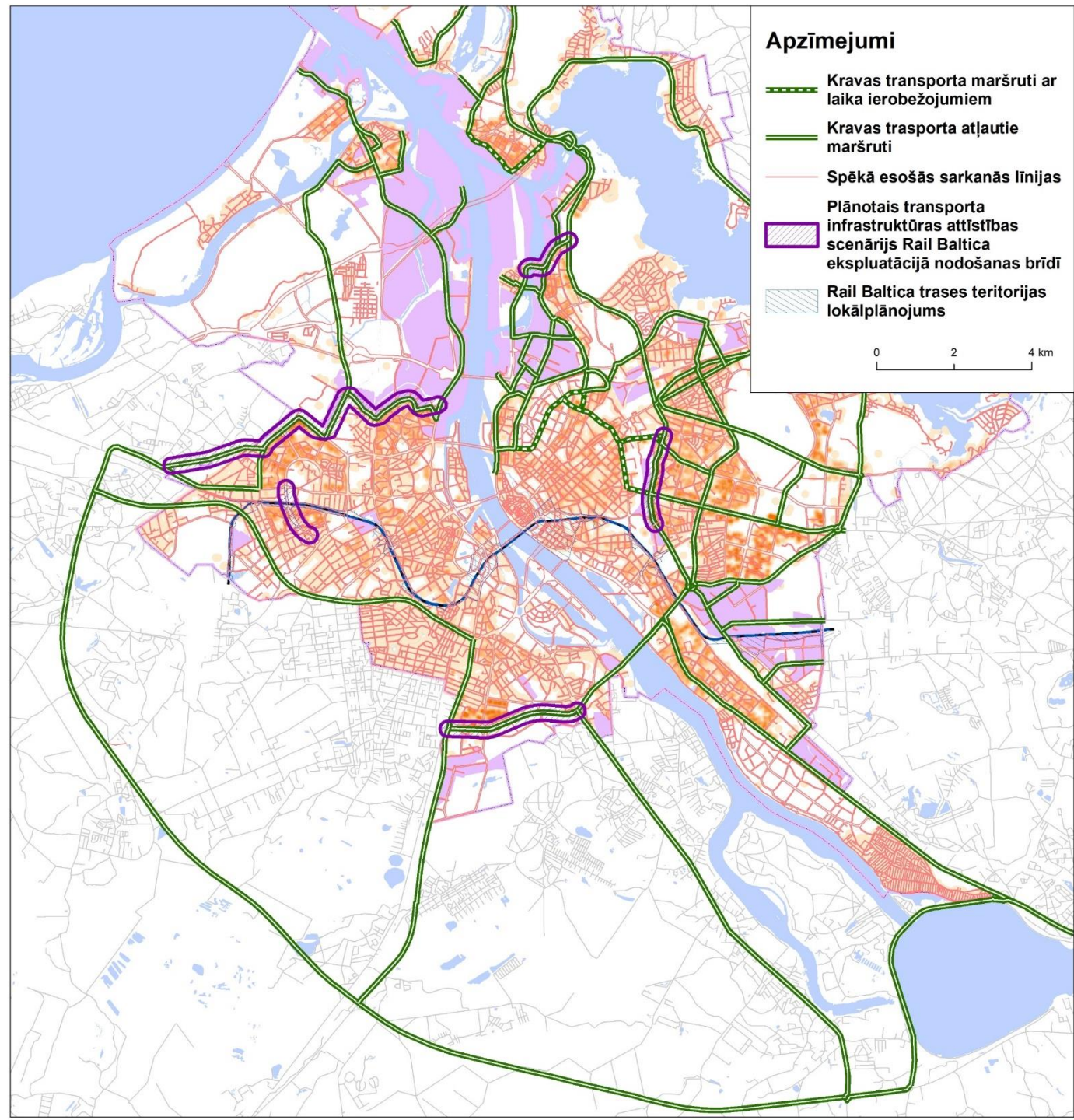


Torņakalna apkaimes attīstības nosacījumi

Mērķis – ierobežot kravas tranzītu caur pilsētas kodolu, slēdzot kravas autotransporta tranzīta kustību cauri Torņakalna, Āgenskalna un Dzirciema apkaimēm

Risinājumi:

- Kravas autotransporta maršrutu pagaidu risinājums, līdz Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma īstenošanai, pa esošo kravas autotransporta maršrutu, izmantojot vietējo autoceļu V20 Imanta – Babīte (Slokas iela) un Rīgas ielu tīklu.
- Dienvidu tilta 4.kārta





Raņņa dambja un Vienības gatves savienojums un transporta izmaiņas

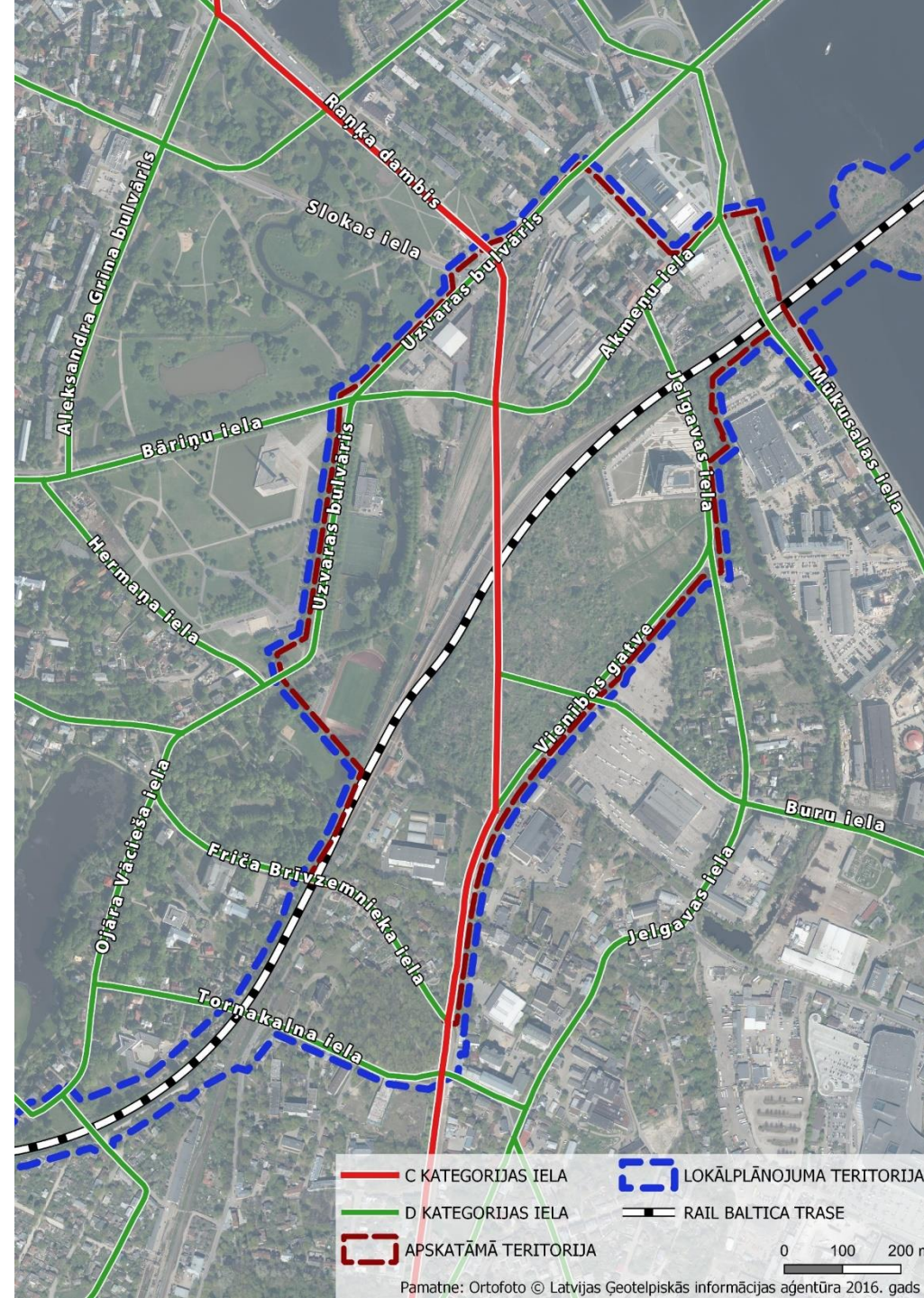
Plānotais ielu tīkls

C kategorijas iela (pilsētas Centra loks)

- Raņņa dambja un Vienības gatves savienojums zem dzelzceļa

D kategorijas ielas:

- Jelgavas iela
- Buru iela un tās turpinājums
- Vienības gatves posms gar LU
- Akmeņu ielas savienojums starp Mūkusalas ielu un Uzvaras bulvāri
- Slokas ielas un Uzvaras bulvāra krustojums



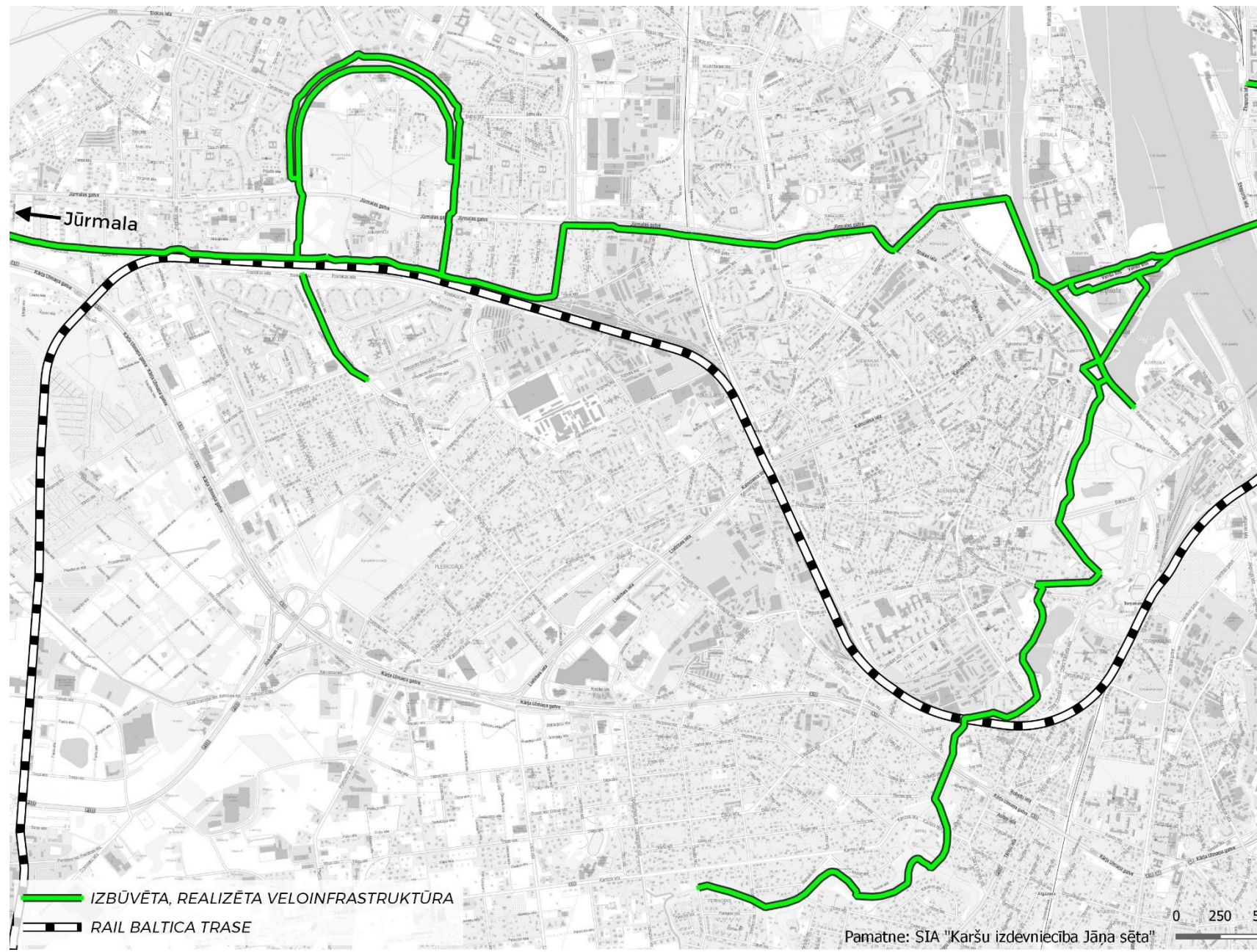


Velo un gājēju kustības organizācija

Esošie velo savienojumi

Šobrīd kreisajā krastā
izbūvētā
veloinfrastruktūra:

- Rīgas – Jūrmalas
veloceļš
- Mārupītes zaļais jeb
rekreatīvais ceļš uz
Bieriņiem



— IZBŪVĒTA, REALIZĒTA VELOINFRASTRUKTŪRA

- - - RAIL BALTICA TRASE



Velo un gājēju kustības organizācija

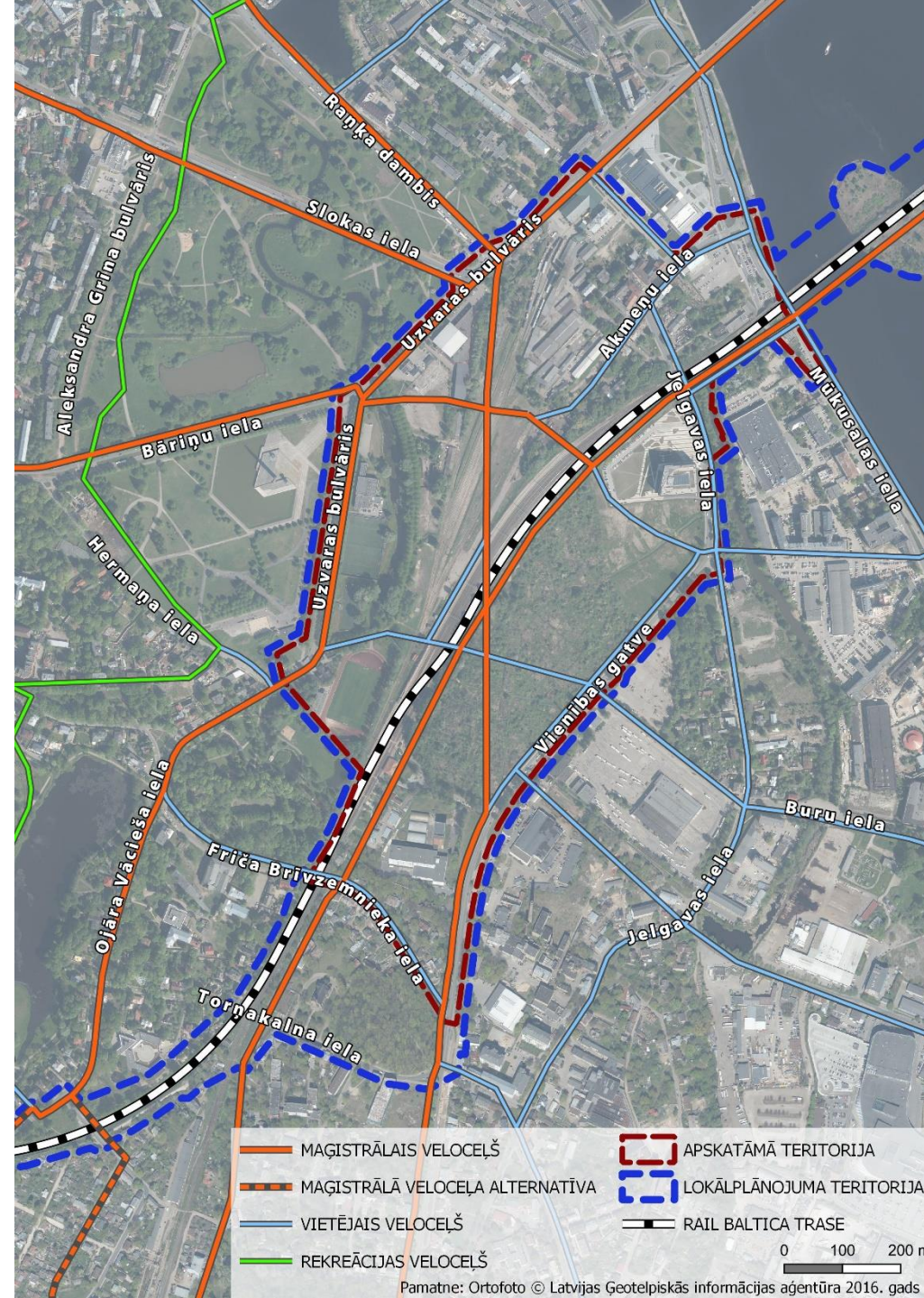
Plānotais veloceļu tīkls

Saistībā ar Rail Baltica projektu tiek pilnveidota veloinfrastruktūras shēma, paredzot veloinfrastruktūru pie plānotajiem Rail Baltica trases šķērsojumiem un iekļaujot to tālāk kopējā pilsētas tīklā.

Ir izdalītas trīs veloinfrastruktūras kategorijas:

- maģistrālie veloceļi, kuros paredzama no pārējiem satiksmes dalībniekiem nodalīta veloinfrastruktūra
- vietējie veloceļi, kuros tiek rekomendēta nodalīta veloinfrastruktūra, tomēr ierobežotu apstākļu dēļ ir iespējama apvienotā gājēju un velo infrastruktūra;
- rekreācijas veloceļi, kuri šķērso dabas teritorijas un kuros velosipēdistiem un gājējiem paredzama apvienota infrastruktūra.

Sadarbībā ar VAS «Latvijas Dzelzceļš» tiek pētīta iespēja izvietot publiskās lietošanas veloinfrastruktūru dzelzceļa nodalījuma joslā





Sabiedriskais transports

Saglabāta trolejbusu kustības shēma

- Saglabāta ērta trolejbusu piekļuve esošajam depo

Autobusu maršrutu pārorientēšana uz Vienības gatvi

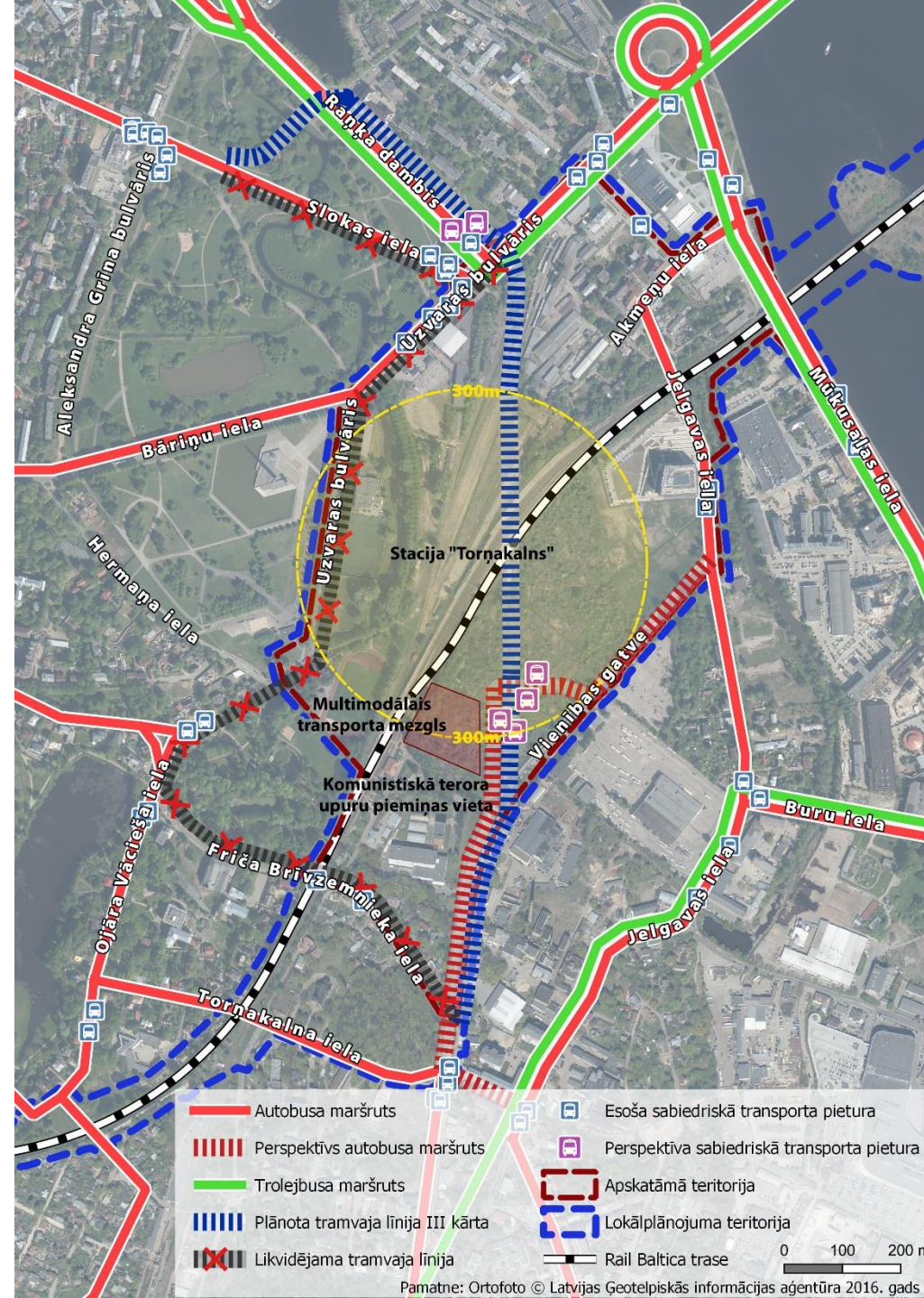
- Autobusu un mikroautobusu maršrutu pagarināšana līdz Torņakalna stacijai

MMTM izbūve

- Jauni mikroautobusu maršruti
- Reģionālo autobusu apkalpošana

Tramvaja maršrutu izmaiņas

- Pārcelti sliežu ceļi no Slokas ielas un Uzvaras bulvāra krustojuma uz Raņķa dambja un Uzvaras bulvāra krustojumu
- Pārcelti sliežu ceļi no Friča Brīvzemnieka ielas uz Raņķa dambja un Vienības gatves šķērsojumu, nodrošinot tramvaja līnijas turpmāku savienojumu ar Ziepniekkalnu





C kategorijas ielu Raņņa dambja un Vienības gatves savienojums un satiksmes organizācijas izmaiņas

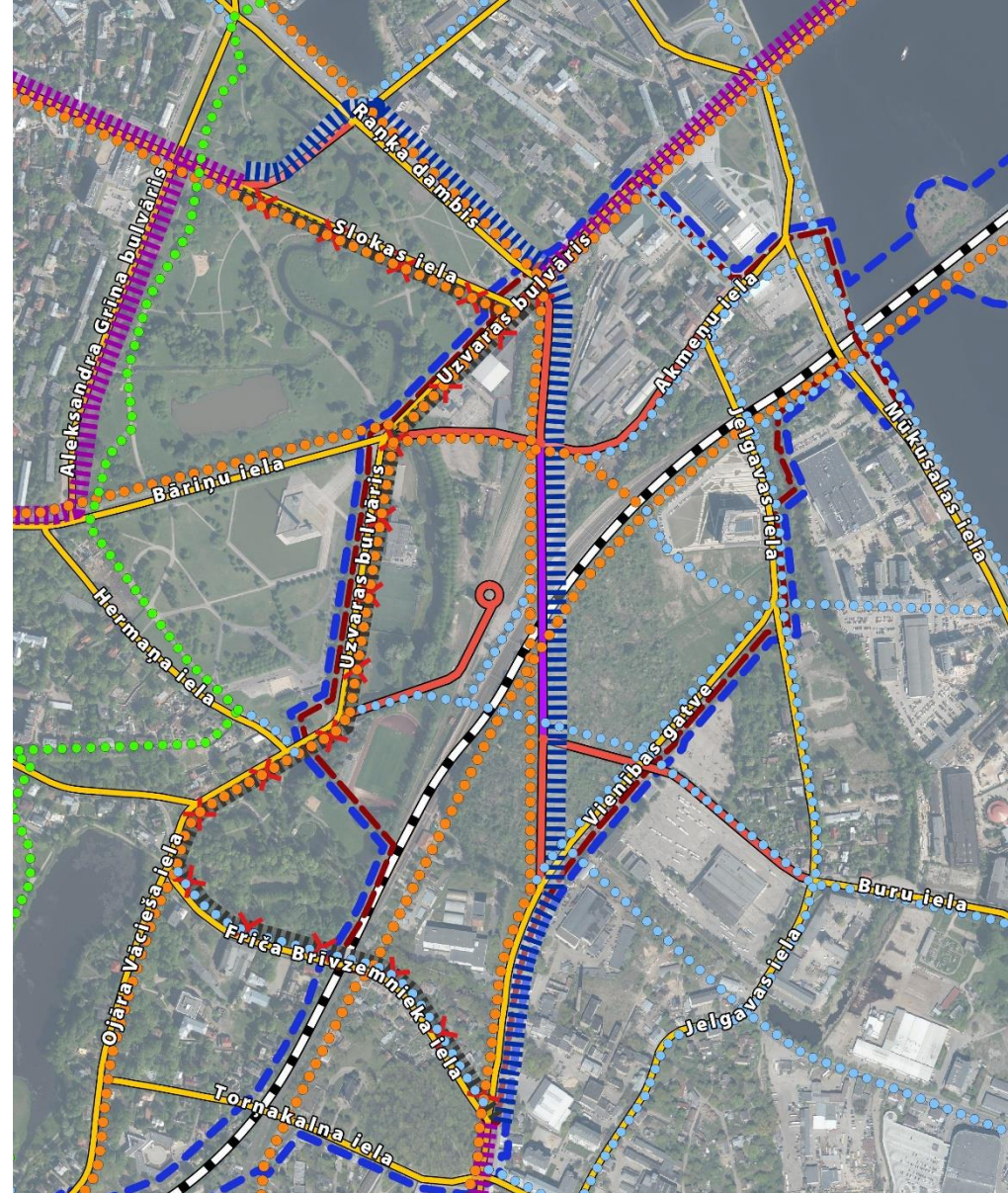
1.kārta:

- Slokas ielas, Raņņa dambja un Uzvaras bulvāra krustojuma pārbūve;
- Raņņa dambja savienošana ar Akmeņu ielu;
- Akmeņu ielas savienošana ar Bāriņu ielu un krustojuma ar Mūkusalas ielu pārbūve;
- Autotransporta piekļuve pie jaunās dzelzceļa stacijas;
- Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojuma pārbūve;
- Buru ielas savienojums no Mūkusalas ielas līdz Vienības gatvei.

2.kārta:

- Raņņa dambja un Vienības gatves savienošana izbūvējot tuneli.

Projekts tiek virzīts Eiropas atveseļošanas un noturības mehānisma finansējuma piesaistei.





Plānotā Torņakalna dzelzceļa stacija

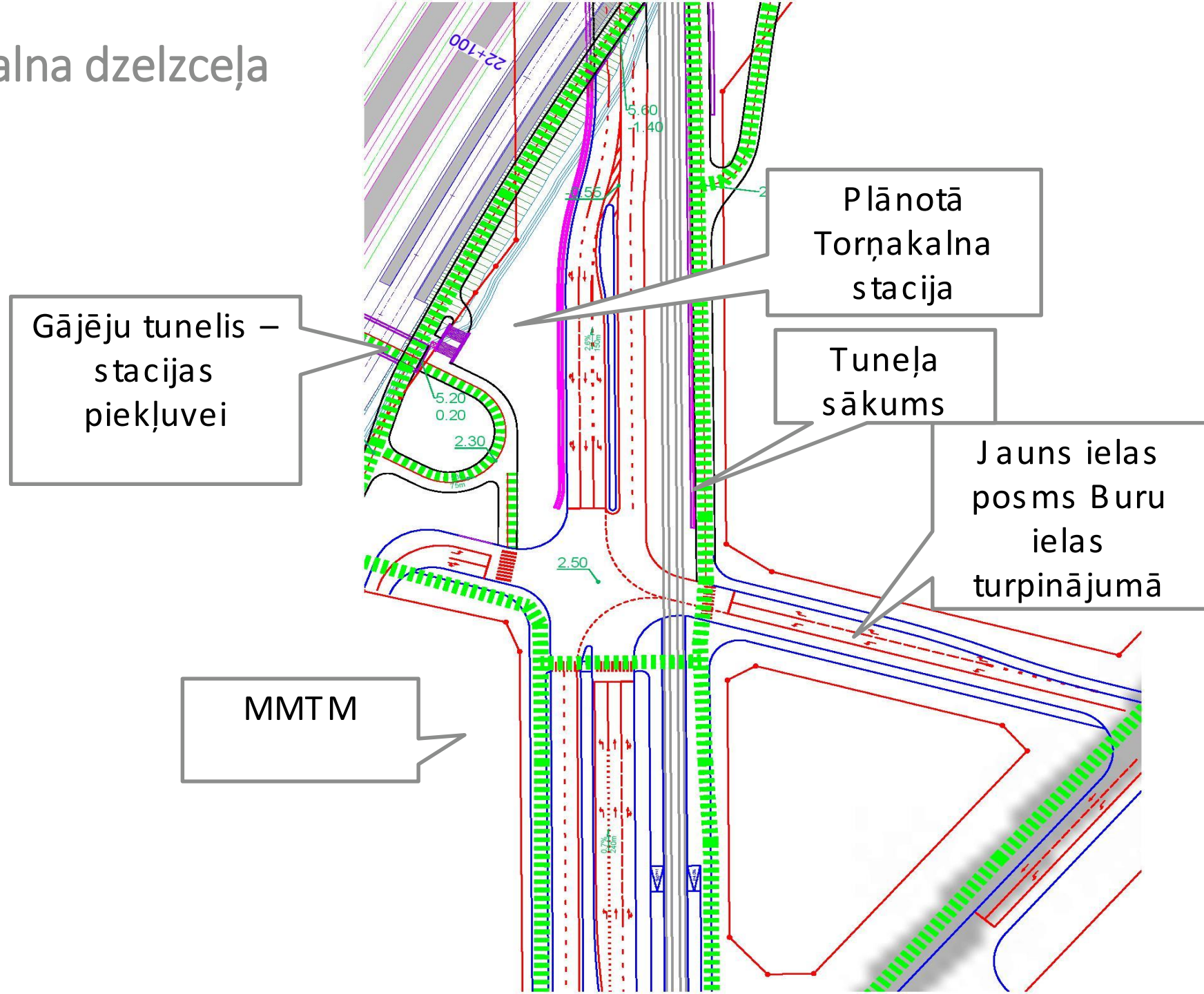
Izvietota tehniski
iespējamā vietā;
Piekļūšana pa gājēju
tuneli no Āgenskalna un
Torņakalna puses

Blakus perspektīvajam
multimodālajam
transporta mezglam

Savienota ar
veloinfrastruktūru un
sabiedrisko transportu

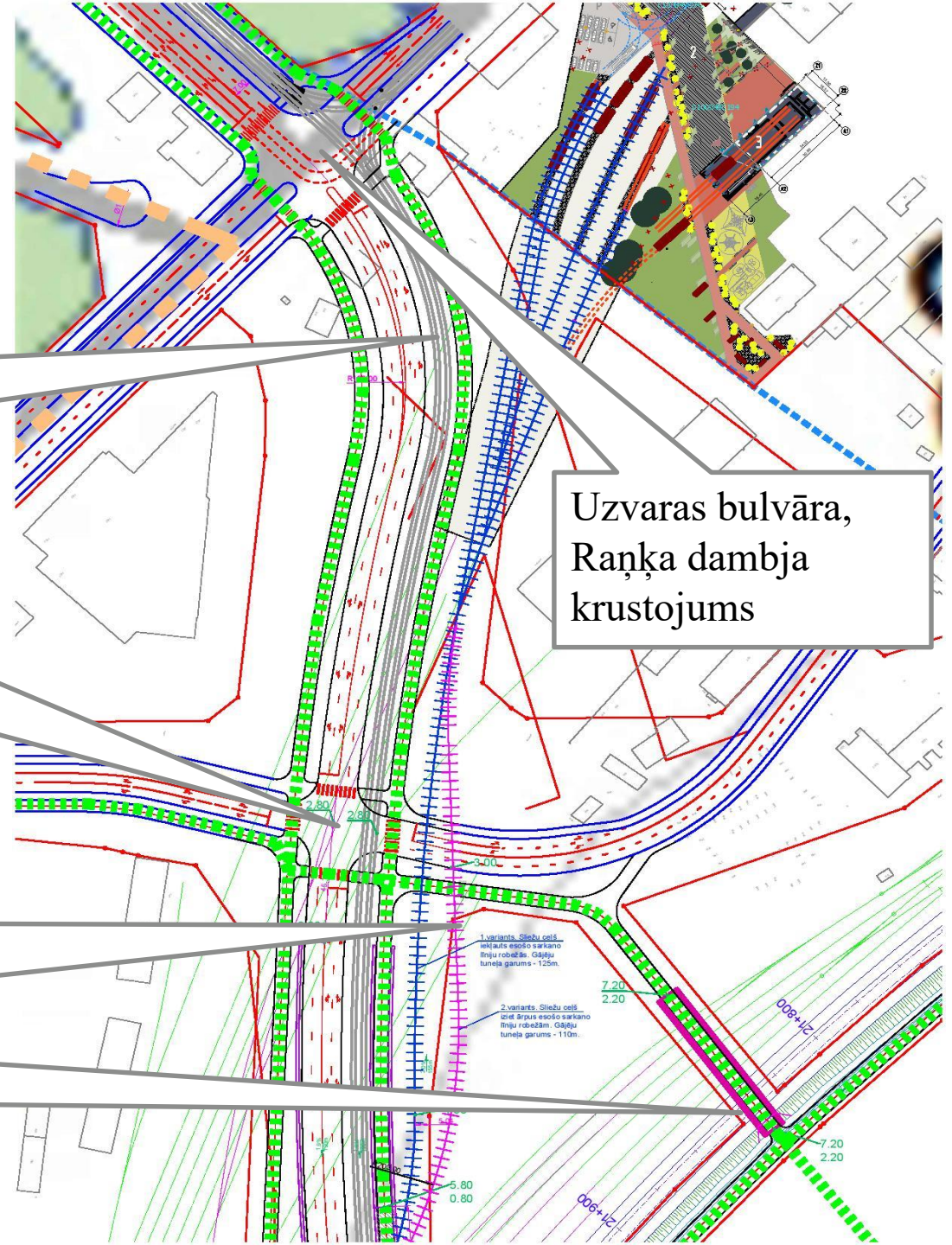
Iekļaujas ielu tīklā

500 m attālumā no LU
DAC, Zinātņu mājas un
plānotās Rakstu mājas





Satiksmes organizācijas izmaiņu priekšlikumi



Raņķa dambja jaunā posma trase atvirzīta no LDz vēstures muzeja

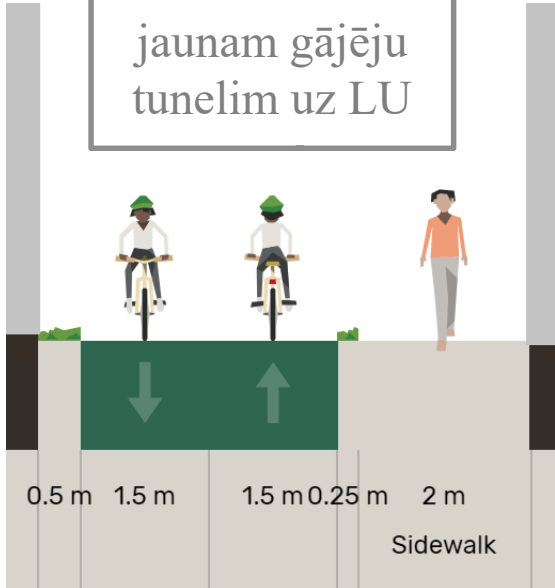
Uzvaras bulvāra, Raņķa dambja krustojums

Bāriņu ielas, Raņķa dambja un Akmeņu ielas jaunie posmi, krustojums

Dzelzceļa sliežu pievedceļš LDz vēstures muzejam

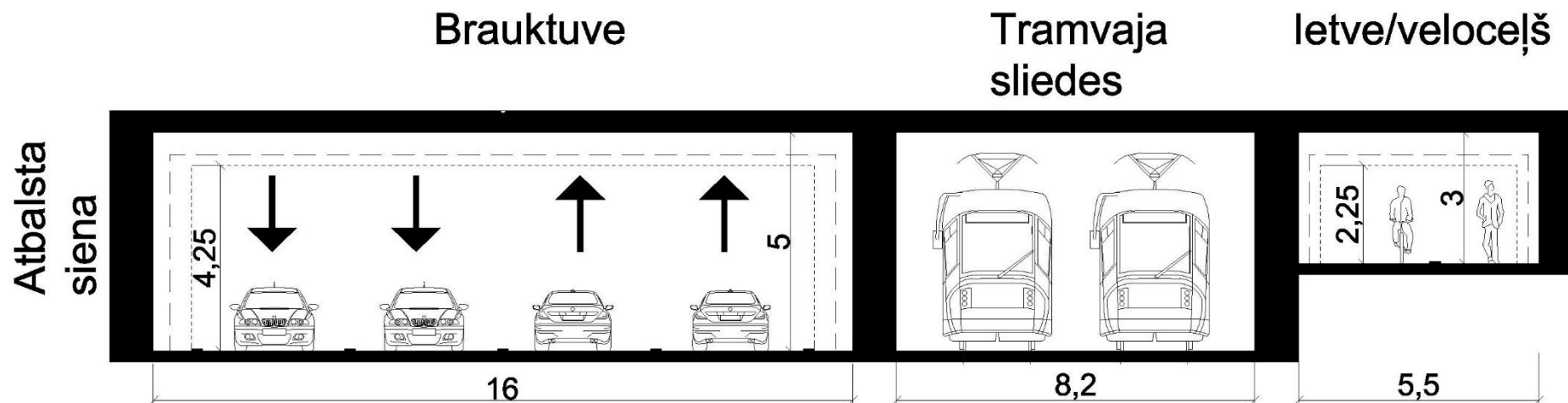
Priekšlikums jaunam gājēju tunelim uz LU

Priekšlikums jaunam gājēju tunelim uz LU





C kategoriju ielu Raņķa dambja un Vienības gatves savienojošā tuneļa šķērsprofils dzelzceļa šķērsojuma vietā





Autotransporta plūsmu simulācijas modelis

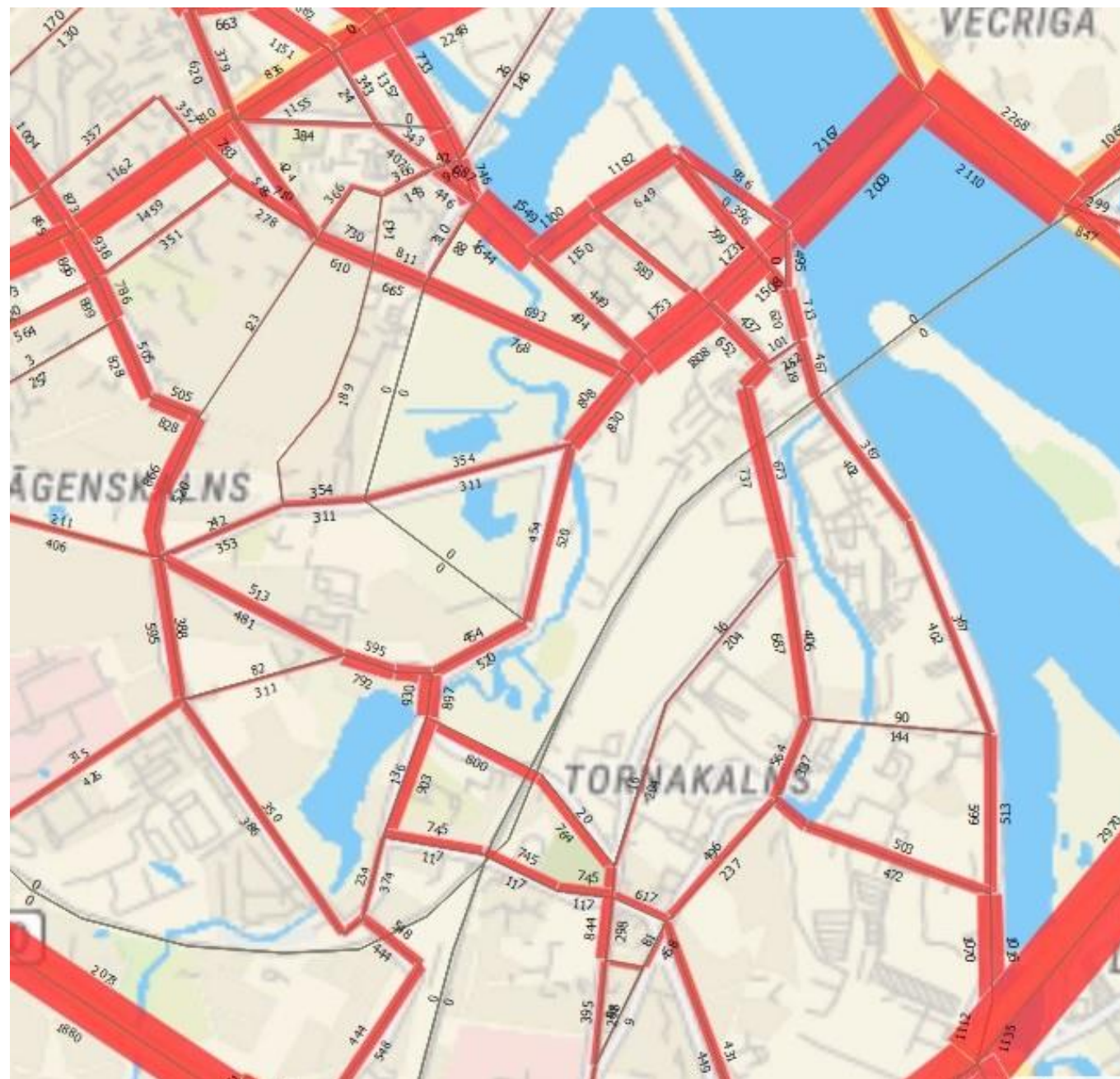
Esošā situācija (2020.g.)

Rīta maksimuma stunda, reducētās
transporta vienībās.

Satiksmes plūsmas koncentrējas
Latvijas Nacionālās bibliotēkai
piegulošajās ielās.

Ar autosatiksmi noslogotas D un
E kategoriju ielas:

- Uzvaras bulvāris;
- Akmens tilts;
- Raņķa dambis (C kategorija);
- Trijādības iela;
- Slokas iela;
- Jelgavas iela;
- Mūkusalas iela;
- Iekškvartālu ielas starp
dzīvojamajiem rajoniem.





Autotransporta plūsmu simulācijas modelis

Salīdzinājums.

Esošā situācija (2020.g.)

un

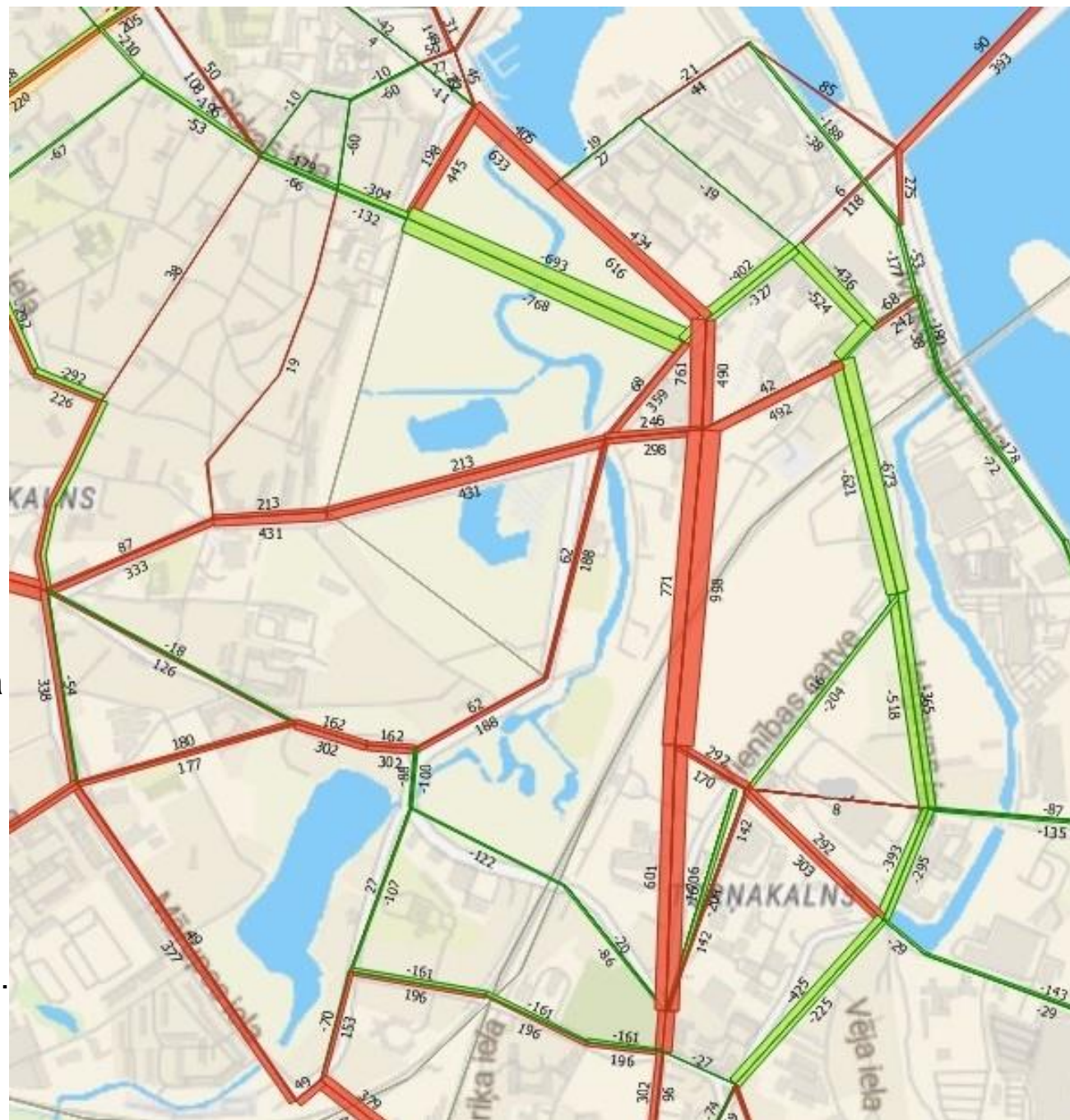
Raņķa dambja un Vienības gatves projekta
īstenošanas Pilnā kārtā (2027.g.)

(Satiksmes intensitātes plūsmu izmaiņas procentos)

Secinājumi.

Īstenojot trūkstošo Pilsētas loka posmu starp Raņķa dambi un Vienības gatvi, kā arī paredzot Vienības gatves un Ulmaņa gatves krustojuma pārveidi par divlīmeņu mezglu, no autotransporta tiek ievērojami atslogota:

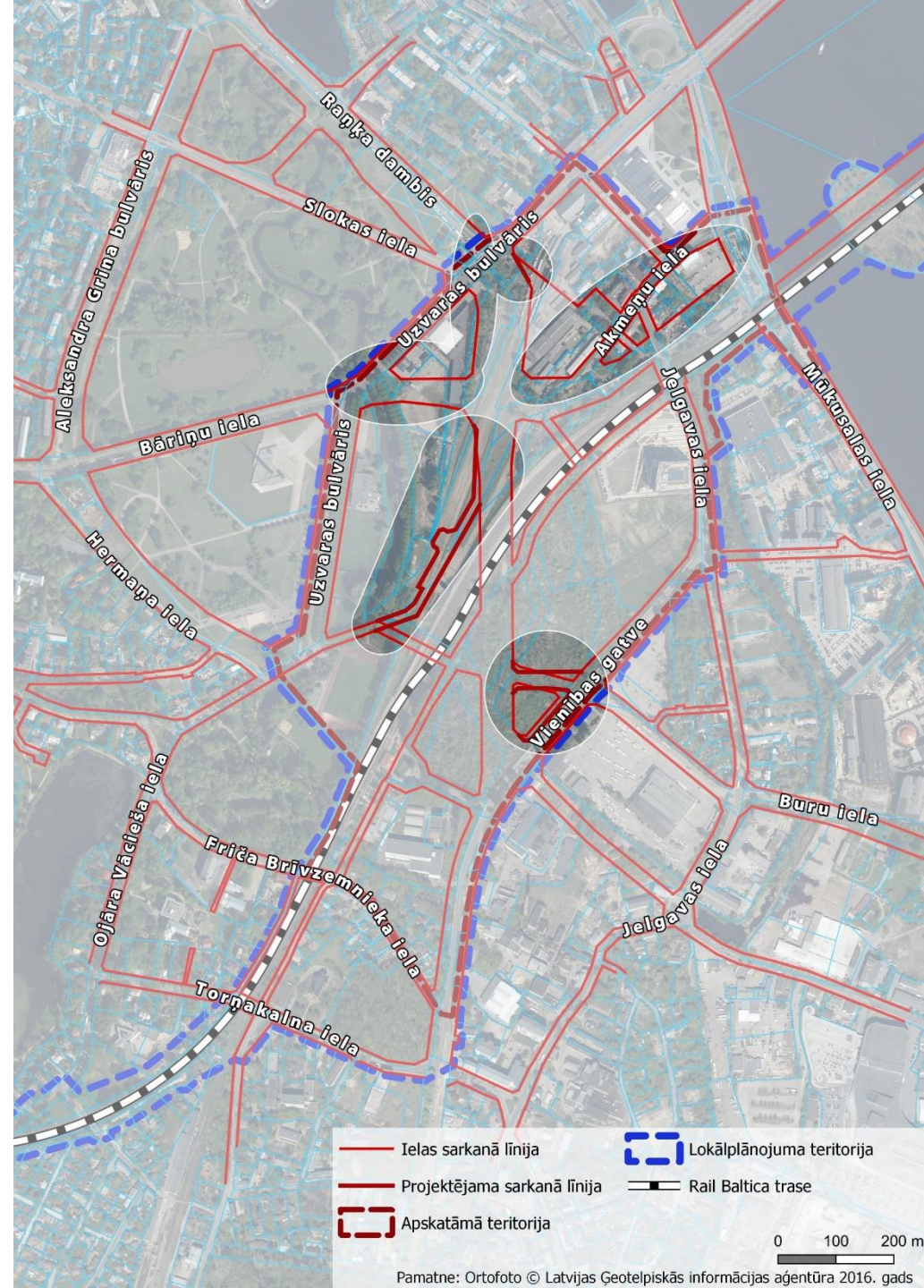
- Latvijas nacionālās bibliotēkas apkaime;
- Uzvaras bulvāris;
- Mūkusalas iela;
- Jelgavas iela;
- Trijādības iela;
- Iekškvartālu ielas starp dzīvojamajiem rajoniem.





Ielu sarkano līniju izmaiņu priekšlikumi

- Pie Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja
- Plānotā iela Buru ielas turpinājumā un Vienības gatvē
- Plānotā iela Ojāra Vācieša ielas turpinājumā un veloceļa savienojumā gar dzelzceļu Āgenskalna pusē
- Akmeņu ielā





Viedokļi un jautājumi no tikšanās ar memorandu dalībniekiem 14.10.2020.

- LU atbalsta lokālplānojuma piedāvātos risinājumus: velo un gājēju tīkla shēmu, šķērsojumu vietas, ērto savienojumu ar jauno dzelzceļa staciju, savienojumu ar Mūkusalu, kas respektē LU attīstības plānus.
- Gājēju un velo šķērsojumos tunelis ir ērtāks risinājums no vides pieejamības viedokļa, bet izvērtēt arī pārvada variantu, kurš Latvijas klimatiskajos apstākļos veidojams segts. Aprēķināt izmaksas abiem gājēju šķērsojuma variantiem.
- Meklēt ērtu un drošu piekļuves risinājumu abos dzelzceļa peronu galos.
- LU pusē Raņķa dambja un Vienības gatves tuneli veidot segtu, neveidojot «bedri», segto teritoriju paredzot gājējiem un velosipēdistiem. Nodrošināt dzelzceļa stacijas sasniedzamību no visa LU kompleksa.
- Aktuāls jautājums par stacijas ēkas novietojumu un vizuālo risinājumu pilsētvidē.
- Aktuāls jautājums par satiksmes organizāciju Torņakalna stacijas būvniecības laikā.
- Aktuāls jautājums par esošās Torņakalna stacijas ēkas pārvietošanu un saglabāšanu.

Paldies par uzmanību!



RĪGAS PILSĒTAS
PAŠVALDĪBA