

1. DETĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMU PASKAIDROJUMU RAKSTS

1.1. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANA.

1.1.1. STARPTAUTISKAIS ARHITEKTU KONKURSS

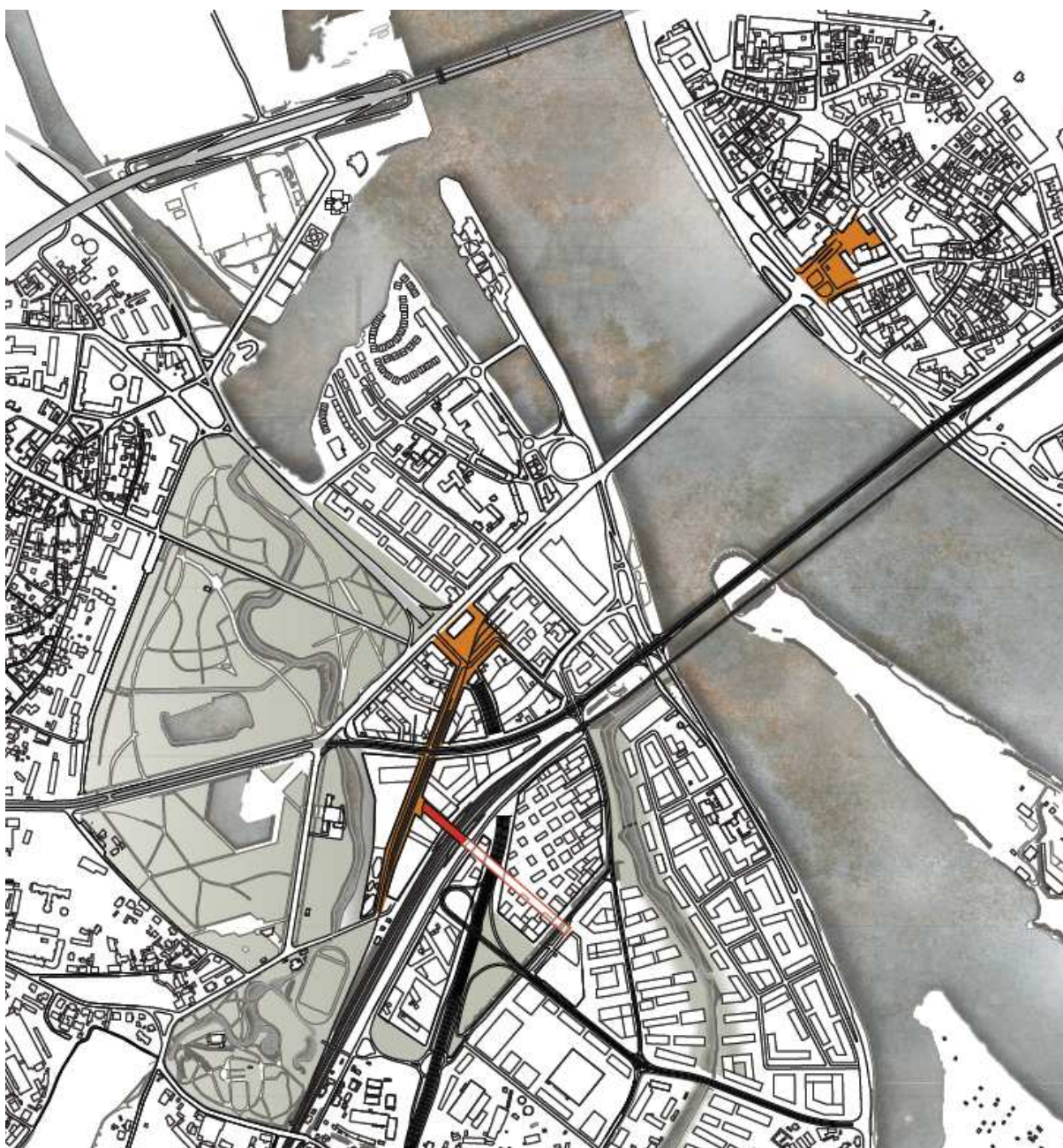
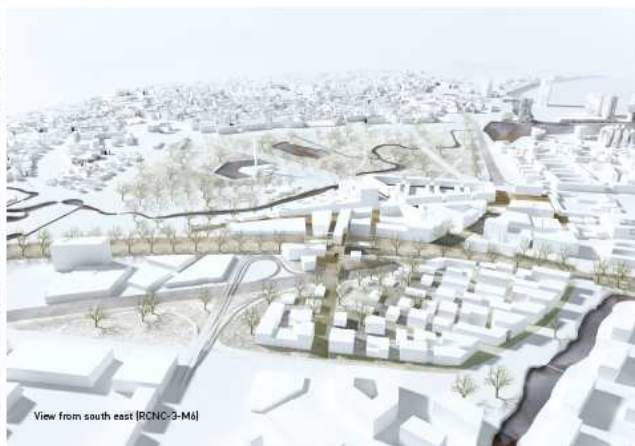
2007.gada rudenī Rīgas dome organizēja atklātu starptautisku metu konkursu „Jaunā Rīgas centra Torņakalnā, Rīgas domes un valsts administratīvā kompleksa pilsētībūvnieciskā vīzija”, ar mērķi, radīt priekšnoteikumus optimālai konkursa (detālplānojuma) teritorijas attīstībai Torņakalnā, iegūstot 21.gadsimta Rīgas Jaunā centra pilsētībūvniecisko un Rīgas domes un valsts administratīvā kompleksa arhitektonisko metu. *Konkursa rezultātā iegūtajam metam jāklūst par pamatu detālplānojuma un Jaunā Rīgas centra būvprogrammas izstrādei (no konkursa darba uzdevuma materiāliem).*

Konkursa žūrija par labāko atzina arhitektu biroja no Lielbritānijas „Fletcher Priest Architects” (FPA) projektu ar devīzi FP854. Šī meta arhitektoniskā forma un urbānā vide rada pilsētas modeli ar daudzām variācijas iespējām, spēcīgu pilsētvides raksturu un kompaktu risinājumu. Apbūves izkārtojums koncentrējas ap skaidru kompozīcijas asi, kas respektē šīs vietas kultūrvēsturisko mantojumu un organizē iekšējo komunikāciju tīklu. Administratīvajam centram izmantota veiksmīga un simboliska saikne ar Vecrīgu, veidojot aicinošus „ieejas vārtus” jaunajā apbūves teritorijā.

Tālākā būvprogrammas un detālplānojuma izstrādē ir attīstīta ideja par apbūves koncentrēšanu ap skaidru kompozīcijas asi, kas savieno plānoto Muzeja skvēru ar Torņakalna staciju, kā arī Torņakalna dzelzceļa stacijas izvietojums tālākā nākotnē.



1.attēls „Fletcher Priest Architects” konkursa projekts
Avots: Rīgas domes Attīstības departamenta arhīva materiāli.



2..attēls „Fletcher Priest Architects” konkursa projekts
Avots: Rīgas domes Attīstības departamenta arhīva materiāli.

3.attēls. Biroja „Uģis Šēnbergs, arhitekts” konkursa projekts
Avots: Rīgas domes Attīstības departamenta arhīva materiāli.

2 0 0 9



4.attēls. Biroja „MG arhitekti”, autors Guntis Grabovskis konkursa projekts
Avots: Rīgas domes Attīstības departamenta arhīva materiāli.

1.1.2. DAUGAVAS KREISĀ KRASTA UN PĀRDAUGAVAS CENTRA ATTĪSTĪBA.

Daugavas kreisā krasta silueta koncepcija.

Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts izstrādāts teritorijai, kas ietilpst UNESCO Pasaules mantojuma saraksta objekta – Rīgas vēsturiskā centra – aizsardzības zonā. Koncepcija precizē Rīgas teritorijas plānojumā noteikto stāvu skaitu un nosaka vietas, kurās veidojami akcenti.

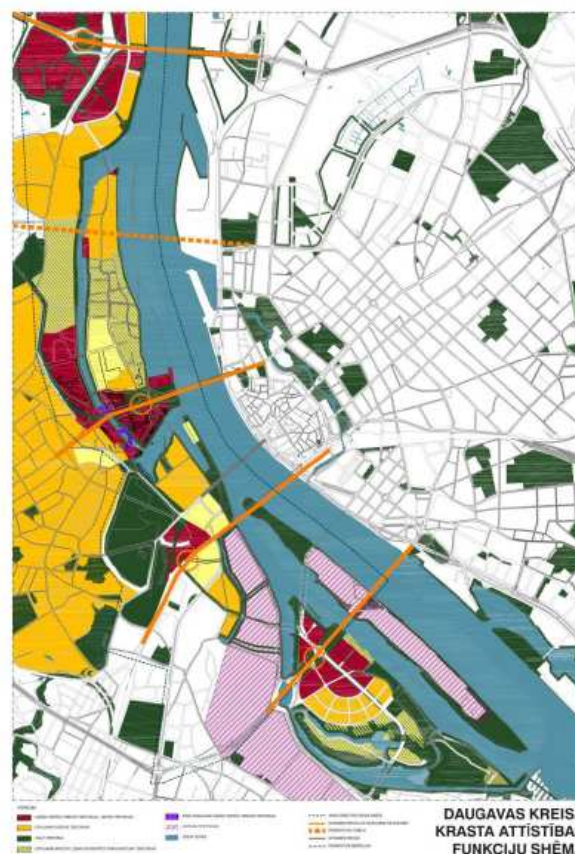
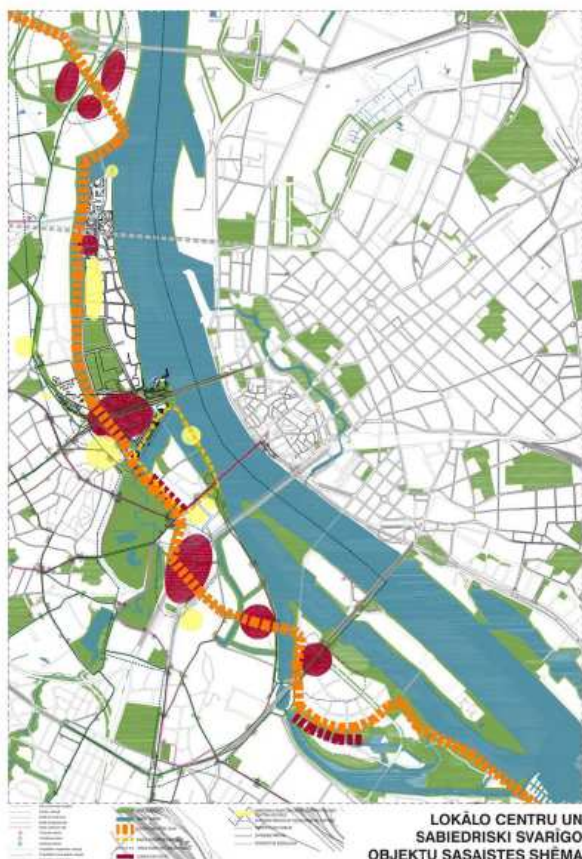
Torņakalna administratīvā centra tuvumā kā arhitektonisks akcents dominēs Nacionālās bibliotēkas ēka, kuras būvniecība uzsākta 2008.gadā, kā arī plānotais Akustiskās koncertzāles apjoms. Maksimāli Āgenskalna līcim pietuvinātais Klīversalas apbūves akcents nepārsniedz 20.stāvu augstumu, bet pārējā apbūve kārtojas sešu stāvu augstumā. Mūkusalas apbūvi pamatā veido četru stāvu ēkas. Neliels akcents (septiņi – deviņi stāvi) varētu veidoties, akcentējot perspektīvo Bieķengrāvja šķērsojumu, savienojot Mūkusalu ar Lucavsalas ziemeļu galu.



5.attēls Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts.

Avots: Rīgas domes Attīstības departamenta arhīva materiāli.

Paaugstinātas apbūves pilsētbūvnieciskie uzdevumi ir iezīmēt ekonomiski nozīmīgo pilsētas centrālo daļu un Daugavas gultni, kā arī orientēt pilsētniekus un Rīgas viesus pārvietoties pilsētas teritorijā. Sekundāras nozīmes akcenti iezīmēs tuvākā nākotnē realizācijai paredzētos nozīmīgākos sabiedriskos objektus (Latvijas Nacionālā bibliotēka, Akustiskā koncertzāle un jaunais administratīvais centrs Torņakalnā), kā arī funkcionāli nozīmīgākos mājokļu, darījumu un pakalpojumu attīstības projektus degradētajās teritorijās.



6., 7.attēls Daugavas kreisā krasta silueta koncepcijas projekts.
Avots: Rīgas domes Attīstības departamenta arhīva materiāli.

Pārdaugavas centrs.

Daugavas kreisā krasta teritorijā starp Vanšu un Dzelzceļa tiltu pēdējā desmitgadē notiek intensīva attīstība, kas iezīmējas iecerētos, pieteiktos, apstiprinātos un jau uzsāktos projektos. Šeit atrodas divas no Rīgas labākajām viesnīcām, daudzstāvu biroja ēka, Latvijas dzelzceļa muzejs un apkāpes struktūra, ieskaitot lielveikalu. 2008.gadā tika uzsākta Latvijas Nacionālās bibliotēkas būvniecība. Teritoriju uz AB dambja plānots rezervēt Akustiskās koncertzāles būvniecībai, saskaņā ar izstrādāto detālplānojumu un arhitektūras metu konkursa rezultātiem. Tātad, pat neplānojot, šeit veidojas jauns centrs.

Rīgas esošā plānojuma struktūra ir izteikti monocentriska, un šīs struktūras ietekme uz pilsētas funkcionēšanu un attīstību nav vērtējama viennozīmīgi. Rīgas teritorijas plānojums arī perspektīvā paredz balstīt Rīgas plānojuma apbūves struktūras attīstību uz tās vēsturiskās pamatnes bāzes, tajā pat laikā sniedzot pilsētai jaunas attīstības iespējas. Kā kontrastējošs, moderns akcents Daugavas kreisajā krastā iepretim Vecrīgai tiek plānots tā saucamais jaunais Rīgas centrs – Pārdaugavas centrs. Tā ir teritorija, kuru funkciju daudzveidības ziņā ir plānots veidot līdzīgu vēsturiskajam centram, taču lielāku lomu paredzēts noteikt darījumu funkcijām, kuras tiek papildinātas ar atbilstošām mājokļu, rekreācijas un reprezentatīvajām funkcijām. Rīgas domes politika ir veicināt pilsētas centram pakārtotu daudzfunkcionālu vietējo centru attīstību kā esošajos, tā jaunajos rajonos; atbalstīt centru apbūves teritoriju attīstību ar pilsētas infrastruktūru, ieskaitot sabiedrisko transportu; radīt gājējiem draudzīgu vidi; nodrošināt centru apbūves teritorijas ar publiski pieejamiem skvēriem un laukumiem.

Tai pašā laikā Rīgas teritorijas plānojumā nav iezīmētas attīstāmās teritorijas kā iespējamais Pārdaugavas centrs. Ne Nacionālā bibliotēka, ne Akustiskā koncertzāle, ne arī domes administratīvā centra ēkas nav iekļautas kopējā pilsētvides plānā, bet tikai iezīmētas kā publiskās apbūves teritorijas (saskaņā ar plāna

grozījumiem, domes administratīvais centrs – kā jauktas apbūves teritorija). Jau 2005.gadā arhitekts Andris Roze, žurnāla „Latvijas arhitektūra” (burtnīca #2(58)/05) publikācijā „Divas vienreizējas izdevības” ir paudis viedokli, ka jaunam Pārdaugavas centram ātri ir jāizstrādā, jāpieņem un jālieto Pilsētvides arhitektūras vadlīnijas (*Urban Design Guideline*), kuras sastāv no Publiskas telpas plāna un īpašiem Pārdaugavas centra apbūves noteikumiem. Pārdaugavas centra teritorija iekļauj visu Ķīpsalu, Klīversalu un arī Bieķēnsalas teritoriju līdz K.Ulmaņa gatvei un Salu tilta trasei, jo attīstība jau norisinās un ir plānota visas zonas garumā. Pārdaugavas centrs nav viengabalains, bet sastāv no zonām ar visdažādāko raksturu. A.Roze uzskatīja, ka Pārdaugavas centra veidošana ir izdevība radīt laikmetīgas arhitektūras siluetu, kā dinamiskas 21.gs.pilsētas tēlu – dinamiska iedvesmas pilsēta pagātnē, tagadnē un nākotnē.

Pārdaugavas centra svarīgākie pilnveidojamie publiskās telpas elementi:

- Gājēju promenāde gar visu Daugavas malu, ieskaitot AB dambi, un gar Āgenskalna līča un Zunda abiem krastiem;
- „Brīvības ceļš” no Vecpilsētas pāri Akmens tiltam līdz Uzvaras parkam;
- Promenādes, kas savieno Nacionālo biblioteku, Koncertzāli, Domes administratīvo centru un citas sabiedriski svarīgas celtnes;
- Mārupīte un ar to saistītā krastu josla no Āgenskalna līča cauri Uzvaras parkam līdz Arkādijai un Māras dīķim;
- Uzvaras parka saglabāšana.

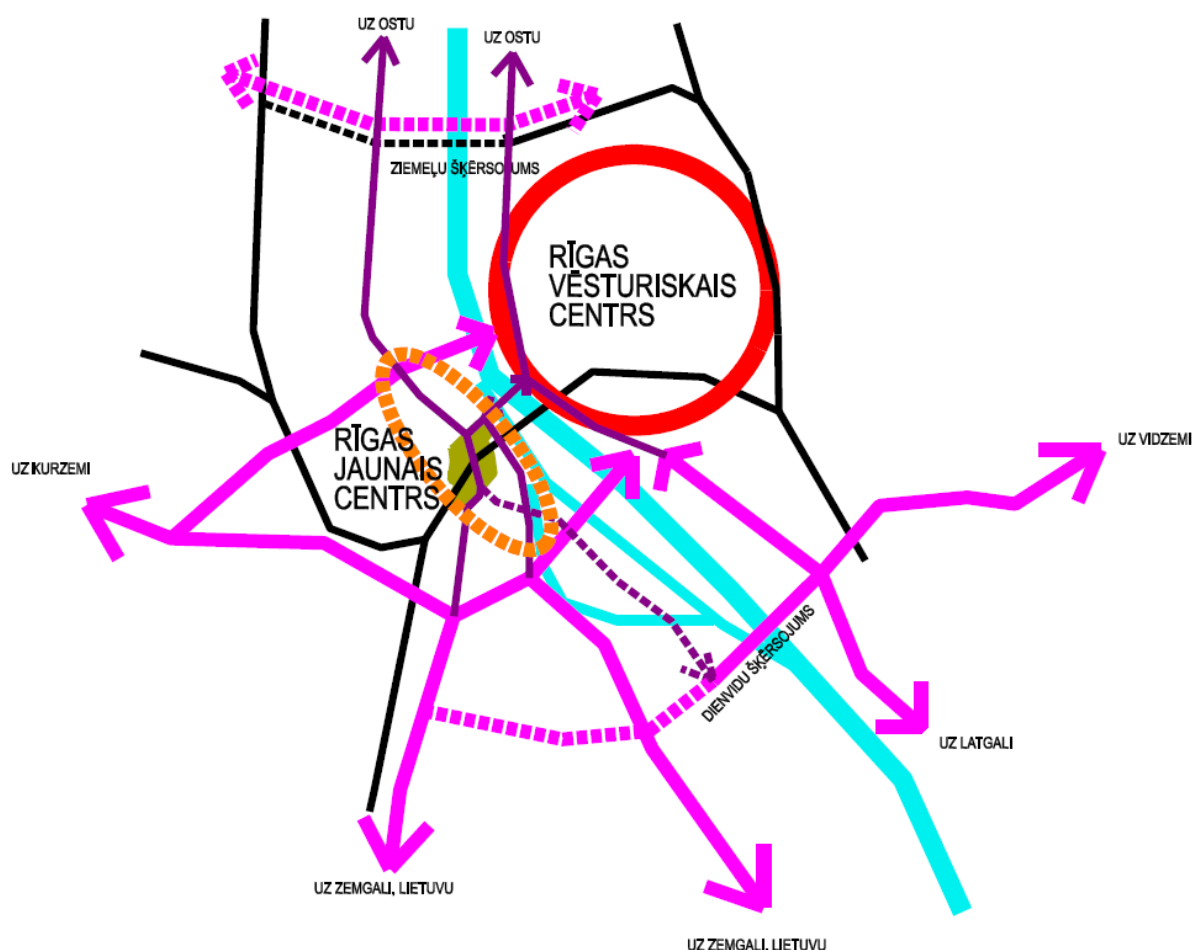


8.attēls Pārdaugavas centra skice, Andris Roze 2005.

Avots: „Latvijas arhitektūra” (burtnīca #2(58)/05)

Sigurds Grava žurnāla „Latvijas architektūra” (burtnīca #5(73)/07) publikācijā „Pilsētu administratīvie centri un Daugavas kreisā krasta attīstība” ir rakstījis, ka jaunais pašvaldības administratīvais centrs ir jāuzskata ne tikai par ievērojamu celtni, bet arī par katalizatoru visa Daugavas kreisā krasta attīstībai. Vispārējā rajona struktūra jau uzrāda atsevišķu puduru dominanci, tai pašā laikā Pārdaugavas piecus kilometrus garā piekraste ir nepārprotami lineārs rajons. Tas uzsver platās upes klātbūtni un pieprasa spēcīgus iekšējos savienojumus gareniski un pieejamību no rietumiem un austrumiem. Jaunā centra un vispār kreisā krasta apbūves rajona pieejamība jau tagad ir pie pārslodzes līmeņa. Lielceļu, ceļu un ielu tīkls ir nepilnīgs, kā arī nav izmantots pierīgas dzelzceļa potenciāls. Jauna un paplašināta Torņakalna stacija, kontekstā ar autoostu dod iespēju veidot nopietnu reģionālu transporta centru.

Kā viens no pirmajiem Pārdaugavas centra teritoriju attīstībai nepieciešamajiem detālplānojumam ir izstrādāts „Latvijas Nacionālās bibliotēkas un akustiskās koncertzāles teritorijas un tām piegulošo teritoriju detālplānojums” un apstiprināts ar Rīgas domes 21.07.2008. lēmumu Nr. 4105 un pieņemti Rīgas domes Saistošie noteikumi Nr.133 „Latvijas Nacionālās bibliotēkas un akustiskās koncertzāles teritorijas un tām piegulošo teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumi”.



9.attēls Rīgas jaunā centra un vēsturiskā centra novietojuma skice, kontekstā ar galvenajām transporta maģistrālēm. M.Kalvāne, 2009.

1.1.3. BŪVPROGRAMMAS IZSTRĀDE

Pamatojoties uz Rīgas domes veikto sarunu procedūru ar arhitektu biroju no Lielbritānijas „Fletcher Priest Architects” un savstarpēji noslēgto sadarbības līgumu, „Fletcher Priest Architects” birojs 2008.gada pavasarī uzsāka darbu pie Torņakalna Jaunā administratīvā centra būvprogrammas izstrādes. 2009.gada 22.janvārī izstrādātā būvprogrammas gala redakcija tika izskatīta Rīgas arhitektu kolēģijā un konceptuāli atbalstīta. 2009.gada maijā Rīgas Pilsētas Attīstības departamentam tika iesniegta Būvprogrammas galīgā redakcija, kas arī ir uzskatāms par būvprogrammas ietvaros izstrādāto attīstības priekšlikuma projektu Torņakalna administratīvajam centram.

Būvprogrammas izstrāde tika realizēta četros atsevišķos posmos:

1.posms – ģenerālpplāna izstrādes uzsākšana; 2.posms – ģenerālpplāna uzmetums; 3.posms – ģenerālpplāna progress; 4.posms – ģenerālpplāna piedāvājums un ieviešanas ziņojums.

„Fletcher Priest Architects” birojs no Lielbritānijas darbojās kā vadošais konsultants, būvprogrammas izstrādē iesaistot arī arhitektu konkursa 2. un 3.vietas ieguvējus – SIA „Uģis Šēnbergs arhitekti” un SIA „MG arhitekti” no Latvijas. Atsevišķos būvprogrammas izstrādes posmos tika piesaistīti arī speciālisti no SIA „Metrum”. Kā ekonomiskās attīstības plānošanas konsultanti darbojās SIA „Ernst & Young” speciālisti, bet projekta administratīvo atbalstu Rīgā un vietējo projekta vadību nodrošināja SIA „Grupa 93”.

Strādājot pie būvprogrammas tika izmainīts sākotnējais - arhitektu konkursa rezultātā iegūtais (izvēlētais) mēts un radītas vairākas jaunas alternatīvās teritorijas attīstības vīzijas.

Ģenerālpplāna izstrādes vadmotīvs ir jauna pilsētvides elementa izveide. Tā būs pilsētvides daļa, kurā arhitektūras elementi tiks izvietoti nozīmīgās publiski pieejamās vietās.

Ģenerālpplāna izstrādes stratēģija pilsētas mērogā balstās uz nepieciešamību stiprināt saikni starp abiem Daugavas krastiem, kā arī ar pilsētas vēsturisko centru, savienojot esošās simboliski nozīmīgās Rīgas sabiedriskās teritorijas ar jaunizveidotām, kuras ir nozīmīgas gan no kultūras, gan sabiedriskā skatupunkta.



Figure 1.18: Physical model - Museum Square towards South

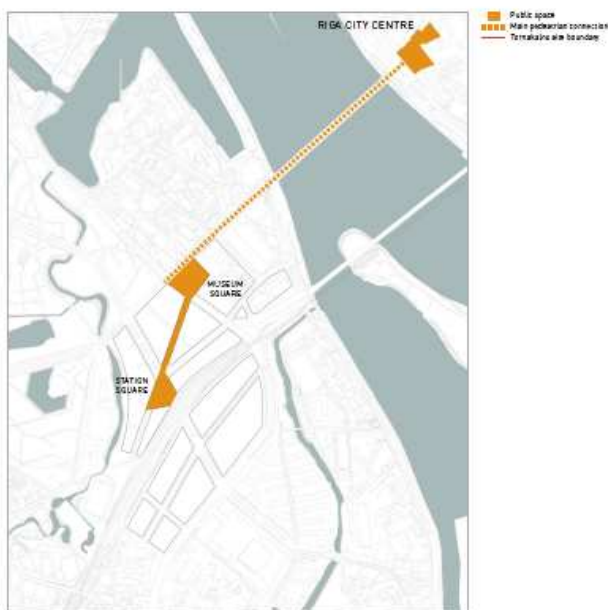
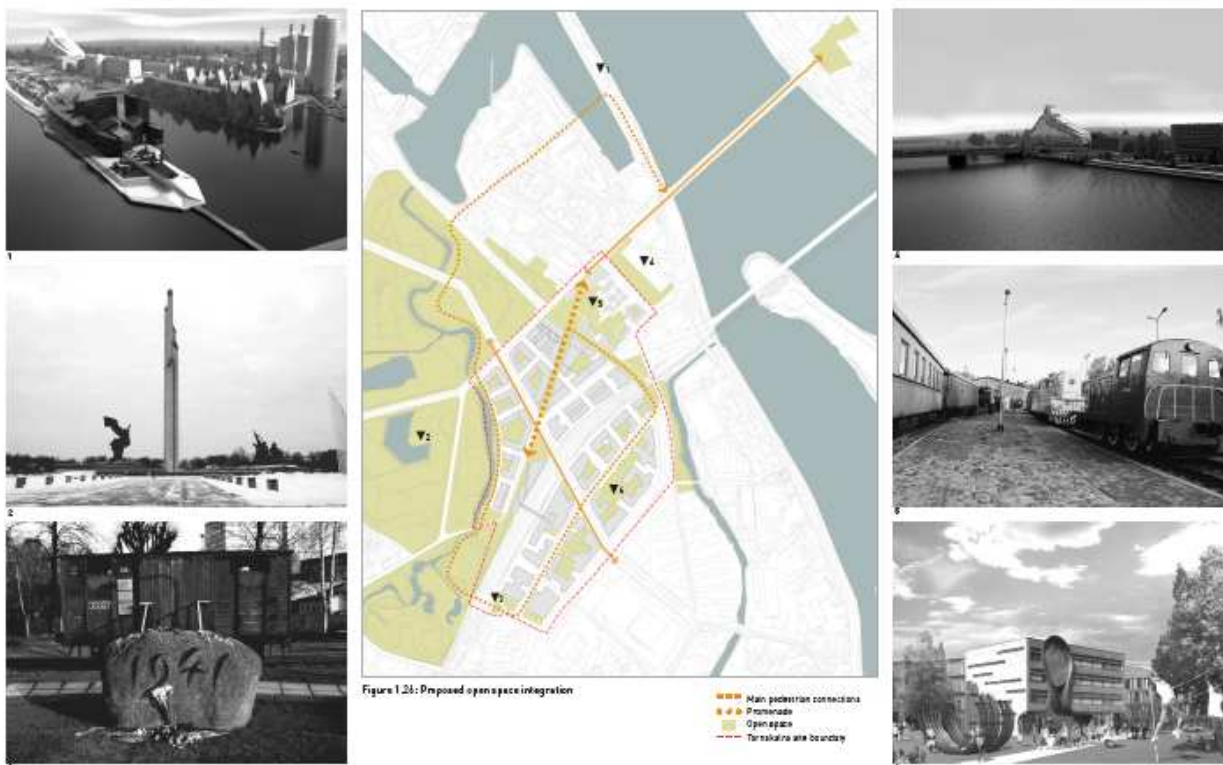


Figure 1.19: Urban integration strategy

10., 11.attēls Muzeja laukums un Pilsētvides integrācijas stratēģija.

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Tornakalns, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”

Ģenerālplānā ir paredzēts saglabāt atklāto teritoriju struktūru, kas pamatā izvietotas gar nozīmīgākajiem gājēju maršrutiem un integrētas ar tuvējiem parkiem un netālajām apkaimēm. Galveno satiksmes koridoru veido gājēju ceļš starp jauno Muzeja laukumu un Stacijas laukumu. Šis maršruts stiprina un papildina savienojumu starp Daugavas rietumu un austrumu krastu, kurā atrodas Rātslaukums.



12.attēls Atklāto teritoriju integrācijas priekšlikums.

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Tornakalns, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”

Kā būtisks publiskās ārtelpas elements teritorijā tiek saglabāts esošais Dzelzceļa muzejs, paredzot tā ārtelpu pārveidot no daļēji slēgtas teritorijas uz telpiski atvērtu un publiski pieejamu teritoriju. Projektā liela nozīme ir arī sasaistei ar teritorijas pierobežā plānotajām (esošajām) ēkām – Nacionālo biblioteku un koncertzāli.

Viens no galvenajiem būvprogrammas ietvaros risinātajiem jautājumiem ir jautājums par transporta attīstības koncepciju teritorijā, pēc iespējas izvairoties no teritorijas fragmentācijas, bet vienlaicīgi nodrošinot arī nepieciešamo transporta plūsmu uz un no teritorijas, kā arī iespējamo tranzīta plūsmu ziemeļu – dienvidu virzienā.



Figure 1.27: Hierarchy of open space and key buildings



Figure 1.28a: Phase I - Main traffic connections



Figure 1.28b: Phase II - Main traffic connections

13.-15.attēls Galvenie satiksmes savienojumi.

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Torņakalna, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”

Projekta teritorija ir sadalīta lielos regulāras formas zemes gabalos (kvartālos), tādējādi nodrošinot maksimāli elastīgu plānošanu atbilstoši nākotnes vajadzībām.



Figure 1.29: Plan of development plots showing limits of deviation and minimum dimensions for roads



Figure 1.30: Plan showing maximum building heights measured in meters above Ordnance Datum (AOD)

16., 17.attēls Zemesgabalu shēma un maksimālais ēku augstums (m v.j.l.).

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Torņakalna, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”

Kā galvenie teritorijas attīstības stūrakmeņi ir definēta gan Rīgas dome no vienas puses, gan Latvijas universitāte no otras puses. Lai nākotnē veidotu vienotu un ērtu sabiedriskā transporta mezglu – ir izskatīti priekšlikumi jaunas Torņakalna dzelzceļa stacijas izbūvei vienotā kompleksā ar starptautisko autoostu, kā arī izstrādāti priekšlikumi jaunu pilsētas tramvaja līniju izbūvei un veloceļu attīstībai.



Figure 2.19: Proposed land use at ground level (Option 1)



Figure 2.20: Proposed land use at typical level (Option 1)

18., 19. attēls Ģenerālplāns un teritorijas izmantošanas priekšlikums

(1. variants – zemes līmenis un tipiskais stāvs)

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Tornakalns, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”

Attiecībā uz zemes izmantojumu, ģenerālplāna izstrādes gaitā tika izskatīti trīs varianti:

1. variants: Bāzes shēma, kurā zemes izmantojums ekonomiski atbilst *Ernst & Young* ieteiktajai kombinācijai.
2. variants: Alternatīvā shēma, kurā iekļautas vairākas LU nepieciešamās akadēmiskās un zinātniskās ēkas, kā arī kopmītnes.
3. variants: LU ēkas (atbilstoši 2. variantam) + sociālie mitekļi.

Konceptuāli ir izskatīti jautājumi par teritorijas inženiertehnisko apgādi un tās attīstības iespējām, ekonomiskie aprēķini un iespējamie attīstības scenāriji no ekonomiskās attīstības viedokļa, projekta ieviešanas un iespējamais sadalījums kārtās, Rīgas domes administratīvās ēkas attīstības koncepcija, apkopota informācija detālplānojuma izstrādes vajadzībām.

Būvprogrammas ietvaros ir izstrādāts priekšlikums projekta sadalījumam piecos posmos un tā īstenošanai:

1. posms.

Pirmajā posmā ir paredzēts uzbūvēt RD ēku un objektus gar parka malu (teritorijas rietumu daļā). RD ēkas tuvumā iespējams izveidot pagaidu stāvvietu 400 automobiļiem.

Teritorijas austrumu daļā iespējams izvietot autoostu un pagaidu stāvvietu 800 automobiļiem.

Šīs stratēģijas ieviešanai un funkciju nodrošināšanai nav nepieciešama liela mēroga infrastruktūras izbūve.

2. posms

Šajā posmā tie izveidots apvedceļš, kas atvieglo un novirza kravu pārvadājumu plūsmu ziemeļu – dienvidu virzienā, tādējādi atvieglojot satiksmi esošajos maršrutos. Gar apvedceļu tiek turpināta projekta attīstīšana, ko veicina vietējās nozīmes ceļi.

Teritorijas ziemeļrietumu malā tiek attīstītas dzīvojamās ēkas, komerciāliem mērķiem un mazumtirdzniecībai paredzētās ēkas. Virszemes autostāvvietu skaitu iespējams samazināt vai, nepieciešamības gadījumā, tās iespējams pārvietot.

3. posms

Tiek pabeigta brauktuve, kas šķērso dzelzceļa uzbērumu austrumu – rietumu virzienā, kas ļauj turpināt paplašināt dažāda veida apbūvi.

Virszemes autostāvvietas joprojām apkalpo abas teritorijas daļas. Nepieciešamības gadījumā autostāvvietas iespējams pārvietot.

4. posms

Nododot ekspluatācijā jauno dzelzceļa staciju tiek īstenoti ģenerālplānā paredzētie satiksmes savienojumu izveides mērķi. Tas nozīmē, ka gājēju maršruts starp Muzeja laukumu un Stacijas laukumu ir pilnībā funkcionāls. Ierosinātā pāreja pār dzelzceļa sliedēm uz autoostu papildina esošo gājēju tuneli, tādējādi īstenojot transporta mezgla ideju.

Šajā posmā virszemes autostāvvietā no teritorijas ziemeļu daļas tiek pārvietota ārpus teritorijas robežām.

5. posms

Noslēdzošajā posmā teritorija ir pilnībā apbūvēta un visas virszemes autostāvvietas ir pārvietotas ārpus projekta teritorijas.



Figure 2.33: Phase 1



Figure 2.34: Phase 2



Figure 2.35: Phase 3

20.-22.attēls Projekta ieviešana pa posmiem (1.-3.posms)

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Tornakalna, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”



Figure 2.36: Phase 4



Figure 2.37: Phase 5



Figure 2.38: Illustration of completed site

23.-25.attēls Projekta ieviešana pa posmiem (4.-5.posms un pilnībā realizēts projekts)

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Tornakalns, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”



26.attēls Muzeja laukums un Rīgas domes ēka – maketa foto, skats no ziemeļiem.

Avots: „The construction programme for the New Centre of Riga in Tornakalns, Riga City Council and Public Administrative Complex”, Final report, 2009, „Fletcher Priest Architects”

1.1.4. DETĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDE

Detālplānojuma izstrāde Rīgā „Torņakalna administratīvā centra teritorijai” uzsākta saskaņā ar Rīgas domes Attīstības departamenta veikto iepirkuma procedūru un saskaņā ar Rīgas domes 2007.gada 27.februāra lēmumu Nr.2131 (prot.Nr. 64, 6&) „Par Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojuma izstrādes uzsākšanu, detālplānojuma teritorijas robežas un darba uzdevuma apstiprināšanu, kā arī sabiedriskās apspriešanas pirmā posma organizēšanu”. Detālplānojuma izstrāde tiek veikta saskaņā ar 19.10.2004. Ministru Kabineta (turpmāk tekstā MK) noteikumiem Nr.883 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”.

Saskaņā ar Rīgas domes un SIA „Metrum” iepirkuma procedūras rezultātā savstarpēji noslēgto līgumu, SIA „Metrum” 2007.gada augustā/septembrī uzsāka darbu pie detālplānojuma sabiedriskās apspriešanas pirmā posma organizēšanas. Sabiedriskās apspriešanas termiņš tika noteikts no 2007.gada 2.oktobra līdz 2007.gada 30.oktobrim (4.nedēļas). 2007.gada septembra/oktobra mēnesī tika sagatavoti paziņojumi par detālplānojuma sabiedriskās apspriešanas pirmo posmu visiem detālplānojuma teritorijā iekļauto zemesgabalu īpašniekiem, kā arī ar detālplānojuma teritoriju un tā risinājumiem saistīto nekustamo īpašumu īpašniekiem, kā arī tika sagatavoti pieprasījumi nosacījumu un informācijas saņemšanai no detālplānojuma darba uzdevumā minētajām valsts un pašvaldību institūcijām. Iedzīvotājiem tika sniegta iespēja iepazīties ar plānojuma materiāliem Rīgas domes Pilsētas Attīstības departamenta Klientu apkalpošanas centrā Rīgā, Amatu ielā 4, kā arī Rīgas pilsētas Zemgales priekšpilsētas izpilddirekcijā Rīgā, Eduarda Smiļģa ielā 46. Noteiktajā sabiedriskās apspriešanas pirmā posma laikā tika saņemti trīs juridisko personu iesniegumi (t.sk. viena aizpildīta anketa) un viens fiziskās personas iesniegums (aizpildīta aptaujas anketa).

Detālplānojuma izstrādes sagatavošanas posmā tika pakopota saņemtā informācija no valsts un pašvaldības institūcijām, veikta esošās situācijas analīze un fotofiksācija dabā. 2008.gada sākumā tika sagatavots detālplānojuma teritorijas esošās situācijas pārskats un iesniegts Rīgas domes attīstības departamentā.

Līdz ar Rīgas domes un arhitektu biroja „Fletcher Priest Architects” savstarpēji noslēgto sadarbības līgumu un 2008.gada pavasarī uzsākto darbu pie Torņakalna Jaunā administratīvā centra būvprogrammas izstrādes, faktiski tika pārtraukta detālplānojuma izstrāde līdz būvprogrammas pabeigšanai 2009.gada pavasarī.

2009.gada aprīlī tika atsākts darbs pie detālplānojuma izstrādes gan turpinot darbu pie esošās situācijas un kultūrvēsturiskās izpētes daļas analīzes, gan transporta sistēmas attīstības, gan plānoto objektu izvietojuma variantu izstrādes. Sadarbībā ar Rīgas domes Attīstības departamenta speciālistiem tika organizētas regulāras darba grupas sanāksmes, kurās pēc nepieciešamības tika pieaicināti arī speciālisti un pārstāvji no dažādām valsts un pašvaldības institūcijām, lai savlaicīgi risinātu ar detālplānojumu saistītos jautājumus. 2009.gada aprīlī/maijā tika sagatavotas un izsūtītas vēstules visiem detālplānojuma teritorijā iekļauto zemesgabalu īpašniekiem, kā arī ar detālplānojuma teritoriju un tā risinājumiem saistīto nekustamo īpašumu īpašniekiem „Par „Rīgas administratīvā centra Torņakalnā” detālplānojuma un būvprogrammas izstrādi” ar aicinājumu iepazīties ar izstrādāto būvprogrammu un izteikt priekšlikumus turpmākai detālplānojuma izstrādei. Kopumā tika saņemtas astoņas atbildes vēstules, kā arī salīdzinoši daudz nekustamo īpašumu īpašnieki izrādīja interesi par izstrādātajiem būvprogrammas ģenerālplāna risinājumiem.

2009.gada maija/jūnija mēnesī gan ņemot vērā izstrādāto būvprogrammu, gan konsultācijas ar nekustamo īpašumu īpašniekiem, kā arī ar valsts un pašvaldības institūcijām – tika sagatavota detālplānojuma 1.redakcija.

1.2. TERITORIJAS IZMANTOŠANAS DETĀLPLĀNOJUMA RISINĀJUMI

1.2.1. KULTŪRVĒSTURISKĀ MANTOJUMA SAGLABĀŠANA UN ATTĪSTĪBA

Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojumā (apstiprināts ar Rīgas domes 07.02.2006. lēmumu Nr.832) noteiktas vadlīnijas arī Daugavas kreisā krasta aizsardzības zonas pilsētelpas attīstībai. Detālplānojumā ir ņemts vērā plānojumā noteiktais nosacījums, ka „*Klīversalas autentiskās apbūves saglabāšana tiek nodrošināta, izdalot apbūves fragmentu Akmeņu, Valguma ielas un Uzvara bulvāra rajonā, izstrādājot noteikumus tās pilsētvides rakstura pasargāšanai un pilnveidošanai. Krastmalas, arī Kīleiveina grāvja abas krastmalas saskaņā ar plānojumu, veidojamas publiski pieejamas, nodrošinot nepārtrauktas gājēju kustības iespēju, un apzaļumojamas*”.

Detālplānojuma 1.redakcijas izstrādes laikā ir veikta detālplānojuma teritorijas vēsturiskā izpēte un esošās apbūves izvērtēšana. Izvērtējumu veica gan SIA „Metrum” speciālisti (informācijas ietverta detālplānojuma I sējumā - esošās situācijas aprakstā), kā arī papildus izvērtējumu tika lūgts veikt Valsts kultūras pieminekļu inspekcijas speciālistiem (skat. detālplānojuma III sējumu VKPAI 8.12.2008. vēstule Nr.10-04/4144 „Par ēku Torņakalnā kultūrvēsturiskās vērtības līmeņa noteikšanu”, 02.03.2009. vēstule Nr. 10-04/621 „Par ēkas Torņakalnā, Akmeņu ielā 38 (lit.001) kultūrvēsturiskās vērtības līmeņa noteikšanu” un 21.04.2009. vēstule Nr.10-04/1093 „Par ēkas Rīgā, Akmeņu ielā 20 statusu (Torņakalna detālplānojuma projektu)”).

Ņemot vērā veikto analīzi detālplānojuma izstrādes ietvaros noteikta teritorija, kurā saglabājamās Kultūrvēsturiskās vides saglabājamās vērtības, kā kultūrvēsturiski vērtīgās ēkas, raksturīgā pilsētbūvnieciskā vide un plānojuma sistēma. Daļa no ēkām un zemesgabaliem ir privātīpašums (t.sk. juridisko personu īpašums) un tās galvenokārt izvietotas Valguma un Akmeņu ielu tuvumā. Detālplānojuma izstrādes laikā tika papildus apkopota pieejamā vēsturiskā informācija par Kobronskanstes cietoksni, kā arī precizēts tā vēsturiskais novietojums. Ņemot vērā papildus iegūto informāciju, ir veiktas izmaiņas būvprogrammas ietvaros izstrādātajā ģenerālplānā attiecībā uz plānoto apbūvi detālplānojuma teritorijā pie Jelgavas ielas.

1. Vēsturiskā plānojuma un telpiskā struktūra, ko galvenokārt veido:

Ielu un laukumu tīkls.

Detālplānojuma teritorijā ietvertās RVC AZ robežās tiek saglabāts esošais ielu tīkls – Uzvaras bulvāris, Valguma iela, Akmeņu iela un Jelgavas iela. Detālplānojums paredz atjaunot vēsturisko Kobronskanstes sānielu un Akmeņu ielas vēsturisko savienojumu ar Ojāra Vācieša (bij. Altonovas) ielu, kā arī Zemgales tilta ielu, kas daļēji izvietota vēsturiskās ielas daļā. Ārpus RVC AZ robežām tiek saglabāta vēsturiskā Vilkaies iela.

Zemesgabalu struktūra.

Detālplānojuma teritorijā ietvertās RVC AZ robežās esošā zemesgabalu struktūra ir izveidojusies Rīgas pilsētā realizētās Zemes reformas un privatizācijas procesa laikā, ņemot vērā vēsturisko zemesgabalu struktūru un robežas. Līdz ar to arī detālplānojums neparedz saglabāt esošās zemesgabalu juridiskās robežas, bet gan pieļauj tās pārkārtot atbilstoši plānotajai apbūves, ielu un publisko laukumu, kā arī atļautās plānotās izmantošanas nosacījumiem, veidojot vēsturiskai apbūvei piemērotu arhitektoniski telpisko vidi.

Apbūves līnijas (būvlaines).

Detālplānojuma teritorijā jāsaglabā vēsturiskās – iedibinātās būvlaines gar Valguma ielu un Akmeņu ielu, kā arī Jelgavas ielas posmā no Akmeņu ielas līdz dzelzceļam.

Publiskās ārtelpas un apstādījumu sistēmas.

Detālplānojuma teritorijā daļēji saglabājusies vēsturiskā publiskās ārtelpas daļa Akmeņu ielā, pie Dzelzceļa muzeja Vilkaies ielā un apstādījumu teritorija gar Mārupīti. Šo publisko ārtelpu daļas arī tiek plānots saglabāt un attīstīt, paredzot atbilstošu labiekārtojumu.

Lielākā daļa no plānotās publiskās ārtelpas detālplānojuma teritorijā ir jārada no jauna. Muzeja skvēra un Akmeņu laukuma labiekārtojums veidojams ņemot vērā vēsturiskās vides mērogu un labiekārtojuma elementus (abi atrodas RVC AZ robežās). Plānotās gājēju promenādes vidusdaļā daļēji tiek saglabātas dzelzceļa sliedes, kas funkcionāli nepieciešamas Dzelzceļa muzeja ekspozīcijas izvietojšanai, bet vienlaicīgi arī saglabā liecību par teritorijas vēsturisko izmantošanu. Dzelzceļa sliežu ceļu daļēji plānots piemērot jaunas pilsētas tramvaja līnijas izbūvei. Vēsturiskā Kobronskanstes cietokšņa teritorijā plānots atjaunot cietokšņa nocietinājumu un/vai valņu dienvidrietumu daļu, to veidojot kā publiskās ārtelpas daļu, kas izmantojama kontekstā ar Kīleveina grāvja rekreācijas un apstādījumu teritoriju, nodrošinot arī saikni ar vēsturisko Akmeņu – Valguma ielas apbūvi.

Vēsturiskās ūdenstece un ūdenstilpnes.

Lai arī šodien Mārupītes tecējums tikai daļēji skar detālplānojuma teritoriju, vēsturiski šī mazā pārdaugavas upīte ir šķērsojusi lielu daļu no detālplānojumā ietvertās teritorijas, kā arī savulaik tā ir bijusi saistīta gan ar Sarkanā torņa, gan Kobronskanstes cietokšņa novietni.

Kopējā attīstības koncepcijā paredzēts saglabāt esošo koku aleju un apstādījumu joslu gar Mārupīti un esošo Ojāra Vācieša ielas daļu labiekārtot kā gājēju ceļu ar atsevišķi izbūvētu veloceļu. Mārupīte un saglabājamā apstādījumu josla gar Ojāra Vācieša ielu iekļaujas kopējā Apstādījumu un rekreācijas objektu telpā – saglabājot telpisko vienotību ar esošajiem sporta un atpūtas objektiem, kas izvietoti Mārupītes otrā krastā pie Uzvaras bulvāra.

Pie vēsturiskā Kobronskanstes cietokšņa ir plānots atjaunot daļu no grāvju sistēmas, ar noteci uz Kīleveina grāvi, kas ir arī viena no vēsturiskajām Mārupītes ietekas vietām Daugavā (Kīleveina grāvī). Kīleveina grāvis (atrodas ārpus detālplānojuma teritorijas) jāsaglabā kā vēsturiska ūdenstece un nozīmīga Jelgavas ielas publiskās ārtelpas daļa.

2. Pilsētvides lielmēroga ainaviskās kvalitātes, ko veido:

Atsevišķu ielu un laukumu apbūves siluēti.

Detālplānojuma teritorijā jāsaglabā raksturīgais Valguma ielas un Akmeņu ielas apbūves siluēts un mērogs. Vēsturiskās apbūves raksturs saglabājams plānotajā Akmeņu laukumā, kas detālplānojumā paredzēts kā Akmeņu ielas noslēgums un vienlaicīgi iezīmēs vēsturiskās apbūves teritorijas robežu ar plānoto jaunās apbūves teritoriju. Plānotās Kobronskanstes sānielas apbūves siluēti var tikt veidoti salīdzinoši atšķirīgi, iezīmējot Rīgas vēsturiskās centra aizsardzības zonas robežu, kur vienlaicīgi satiekas gan vēsturiskā, gan jaunā arhitektūra.

Skatu perspektīvas.

Detālplānojuma risinājumi paredz saglabāt esošās skatu perspektīvas uz Vecrīgu (Pētera baznīcas torni) no Akmeņu ielas un laukuma, no Uzvaras bulvāra un no Vienības gatves (posmā no Friča Brīvzemnieka ielas līdz Vilkaines ielai). Otra būtiskākā skatu perspektīva ir no Dzelzceļa muzeja uz Torņakalna baznīcas torni, kas tiek saglabāta veidojot jauno gājēju promenādi un organizējot tās labiekārtojumu ar mērķi, saglabāt šo būtisko skatu perspektīvu.

3. Vēsturiskā apbūve.

Detālplānojuma teritorijā ir saglabājusies vēsturiskā dzīvojamā un arī industriālā mantojuma apbūve, kuras vēsture saistīta ar Mītavas dzelzceļa stacijas apbūvi.

Saskaņā ar Valsts Kultūras pieminekļu inspekcijas 8.12.2008. vēstuli Nr. 10-04/4144 „Par ēku Torņakalnā kultūrvēsturiskās vērtības līmeņa noteikšanu” un 02.03.2009. vēstuli Nr.10-04/621 „Par ēkas Torņakalnā, Akmeņu ielā 38 (lit.001) kultūrvēsturiskās vērtības līmeņa noteikšanu” un veikto ekspertu vērtējumu, detālplānojuma teritorijā ir noteiktas kultūrvēsturiski vērtīgās ēkas, ēkas ar nelielu kultūrvēsturisku vērtību,

ēkas bez kultūrvēsturiskas vērtības un vidi degradējošas ēkas. Ekspertu vērtējums ir sniegts par ēkām, kas atrodas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas robežās.

Par kultūrvēsturiski vērtīgām ēkām ir atzītas sekojošas ēkas:

- Akmeņu ielā 38, kadastra Nr. 0100 049 2034 001;
- Akmeņu ielā 20, kadastra Nr. 0100 049 0122 001;
- Akmeņu ielā 17, kadastra Nr. 0100 049 0128 001;
- Akmeņu ielā 15, kadastra Nr. 0100 049 0129 001;
- Akmeņu ielā 13, kadastra Nr. 0100 049 0130 001;
- Akmeņu ielā 13, kadastra Nr. 0100 049 0130 002;
- Valguma ielā 5, kadastra Nr. 0100 049 0253 001;
- Uzvaras bulvārī 2/4a, kadastra Nr. 0100 049 2025 001;
- Uzvaras bulvārī 2/4, kadastra Nr. 0100 049 2042 001;
- Uzvaras bulvārī 2/4, kadastra Nr. 0100 049 0133 001.

Kā ēkas ar nelielu kultūrvēsturisku vērtību ir atzītas sekojošas ēkas:

- Valguma ielā 2, kadastra Nr. 0100 049 0131 001;
- Akmeņu ielā 38, kadastra Nr. 0100 049 2034 002;
- Akmeņu ielā 21a, kadastra Nr. 0100 049 0132 013;
- Akmeņu ielā 21a, kadastra Nr. 0100 049 0132 010;
- Akmeņu ielā 38a, kadastra Nr. 0100 049 2040 001.

Detālplānojuma daļā, kas piekļaujas Valguma un Akmeņu ielām, tiek saglabātas visas kultūrvēsturiski vērtīgās ēkas, kā arī vēsturiskās ēkas ar nelielu kultūrvēsturisko vērtību, ja tās veido raksturīgo vēsturisko vidi. Detālplānojuma risinājumi pieļauj rekonstruēt vēsturisko Mītavas dzelzceļa stacijas ēku, restaurējot tās centrālo daļu (ēka ar adresi Akmeņu ielā 38, kadastra Nr. 0100 049 2034 001), kas ir saglabājusies līdz mūsu dienām. Vēsturiskās Mītavas dzelzceļa stacijas ēkas apjoms telpiski veidotu daļu no plānotā Akmeņu laukuma apbūves, un ir būtisks jaunā laukuma telpiskās un arhitektoniskās vides veidošanā, kur no trijām pusēm piekļautos vēsturiskā apbūve, bet no vienas – jaunā apbūve.

Kontekstā ar dzelzceļa muzeja attīstības iespējām ir lietderīgi saglabāt un rekonstruēt blakus muzejam esošo vēsturisko dzelzceļa noliktavu ar adresi Akmeņu ielā 21A (kadastra Nr. 0100 049 0132 010), kas kopā ar esošo dzelzceļa muzeja ēku Uzvaras bulvārī 2/4 (kadastra Nr. 0100 049 2042 001) veidos muzeja publiskās ārtelpas daļu. Muzeja sliežu ceļu atzara trasējumu no esošās Torņakalna stacijas līdz Dzelzceļa muzejam plānots veidot kā jaunu publisko ārtelpu – ielu ar gājēju kustības prioritāti, kas savienos Jauno pilsētas laukumu ar atpūtas un rekreācijas teritorijām (Arkādijas parku un Uzvaras parku), kā arī Dzelzceļa muzeju ar vēsturisko Torņakalna stacijas ēku (iespējamo muzeja filiāles ēku) un komunistiskā terora upuru piemiņas vietu pie Torņakalna stacijas.

Līdz ar pilsētas maģistrālo ielu – Vienības gatves un Raņķa dambja savienojošās trases izbūvi, kā arī Uzvaras bulvāra brauktuves un gājēju ietvju sakārtošanu, nepieciešams nojaukt ēku Uzvaras bulvārī 2/4a (kadastra Nr. 0100 049 2025 001) un Uzvaras bulvārī 2/4 (kadastra Nr. 0100 049 0133 001).

4. Pazemes kultūrvēsturiskais mantojums – arheoloģiskais kultūrslānis un arheoloģiskie elementi.

Detālplānojuma teritorijā atrodas unikāls pazemes kultūrvēsturiskais objekts – 17.gadsimtā būvētā Kobronskanstes cietokšņa vaļņi. Tā kā objektam nav veikta arheoloģiskā izpēte, bet ir konstatēta tā vēsturiskā atrašanās vieta, detālplānojuma risinājumi paredz turpmākajā plānošanas procesā veikt objekta arheoloģisko izpēti un saglabāt objekta dienvidrietumu daļu bez apbūves, atjaunojot vēsturisko vaļņu un grāvju sistēmas daļu. Kobronskanstes cietokšņa daļas atjaunošana papildinās vēsturiskās Jelgavas ielas telpu, kas ir viens vēsturiskajiem ceļiem no Rīgas uz Zemgali.

5. Publiskās un privātās ārtelpas labiekārtojuma autentiskie vēsturiskie elementi.

Akmeņu ielas daļu starp Jelgavas ielu un plānoto Zemgales tilta ielas trasi ir paredzēts saglabāt kā kultūrvēsturiskā pieminekļa teritorijas daļu, nosakot gājēju kustību kā prioritāti. Piegulošās ēkas un teritorijas funkcionāli plānots attīstīt kā jauktas izmantošanas objektus, saglabājot vēsturisko ēku apjomus un/vai to pilsētbūvniecisko izvietojumu. Jaunās apbūves izvietošana pieļaujama gar plānoto Zemgales ielu, veidojot vienotu apbūves fronti gar ielu, un vienlaicīgi kalpojot kā fona apbūve vēsturiskajai Akmeņu ielas apbūvei.

Vēsturisko bruģakmens ielas segumu jāsaglabā un/vai jāatjauno Akmeņu ielas daļā no Jelgavas ielas līdz esošajai apbūvei Akmeņu ielā 24 (ietverot arī plānotā Akmeņu laukuma daļu), Kobronskanstes sānielā un Vilkaines ielā. Bruģakmens iesegums pilnībā jāatjauno arī Dzelzceļa muzeja priekšlaukumā (Muzeja skvērā), kur tas ir atklājies veicot ģeoloģisko izpēti (~0,5 m zem esošā asfalta klājuma). Vēsturiskais pagalma iekārtojums būtu atjaunojams zemesgabalā Akmeņu ielā 13, kur daļēji saglabāties arī bruģakmens iesegums un vēsturisko ēku pagalma fasādes.

Atjaunojot Kobronskanstes sānielu tiks nodrošināta gājēju kustības saikne starp plānoto Akmeņu laukumu (arī Akmeņu ielu) un Jauno pilsētas laukumu – Muzeja skvēru. Kobronskanstes sānielas galā pie dzelzceļa, paplašinot esošo Jelgavas ielas caurbrauktuvi, tiek nodrošināta iespēja izbūvēt plānoto gājēju un velosistēmu, nodrošinot gājēju kustības saikni starp Akmeņu laukumu un apstādījumu teritoriju pie Kīleveina grāvja, kā arī starp plānotās Latvijas Universitātes teritoriju bijušā Kobronskanstes cietokšņa vietā un Latvijas Nacionālo bibliotēku.

Savdabīgu telpu detālplānojuma teritorijas malā veido arī vēsturiskais ceļš uz Zemgali – Jelgavas iela, kuras sākumā ir saglabājusies vēsturiskā apbūve (pie Akmeņu ielas), bet dzelzceļa otrā pusē ielas telpas raksturu nosaka gar ielu esošā apstādījumu josla un Kīleveina grāvis. Jelgavas ielas turpinājumā (jau ārpus detālplānojuma teritorijas), lai arī fragmentāri, bet ir saglabājusies vēsturiskā apbūve ar savu raksturīgo apbūves mērogu. Līdz ar to arī detālplānojuma teritorijā paredzēts veidot telpiski un arhitektoniski vienotu Jelgavas ielas telpu, kontekstā ar šīs ielas vēsturiskās apbūves raksturu, saglabājot tos vēsturiskos elementus kas šajā teritorijā ir saglabājušies. Kā liecina vēsturiskās izpētes materiāli, ārpus detālplānojuma teritorijas Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojumā 15.-17.gadsimtā ir atradies Sarkanais tornis. Jauna, lokāla pilsētbūvnieciska akcenta izveidošana vēsturiskajā Sarkanā torņa atrašanās vietā, gan iezīmētu šī torņa vēsturisko atrašanās vietu, gan noslēgtu esošās Vienības gatves un Jelgavas ielu perspektīvu.

Torņakalna stacijas apbūves vēsturiskajā ansablī jāsaglabā Vilkaines iela un esošais skvērs, vēsturiskā apbūve tās posmā līdz Friča Brīvzemnieka ielai un bērzu aleja no Vienības gatves līdz stacijai. Funkcionāli Vilkaines iela ir plānota kā vietējās nozīmes iela, lai nodrošinātu piebraukšanu pie esošajiem īpašumiem Vilkaines ielā, un tās lielākajā daļā prioritāte piešķirama gājēju kustībai.

1.2.2. PLĀNOTO PUBLISKO OBJEKTU UN FUNKCIJU IZVIETOJUMS

Viens no galvenajiem detālplānojuma uzdevumiem ir detālplānojuma teritorijā ir attīstīt jaunu pilsētas administratīvo centru ar tam atbilstošu infrastruktūru. Detālplānojumā ir izstrādāts priekšlikums jauktas apbūves izvietojumam, kas var ietvert gan pašvaldības (Rīgas domes administrācijai), gan valsts institūcijām nepieciešamās ēkas un būves, gan daļēji teritoriju plānots izmantot arī dzīvojamai funkcijai. Ņemot vērā, ka interesi par Torņakalna administratīvā centra attīstības teritorijām detālplānojuma izstrādes laikā izrādīja Latvijas Universitāte, tad daļa no publiskai apbūvei plānotajām teritorijām paredzēta izglītības iestāžu, t.sk. universitātes mācību un administratīvo ēku izvietošanai. Latvijas Universitātes plānotos objektus pārsvarā paredzēts izvietot detālplānojuma teritorijas dienviddaļā - starp dzelzceļu un Vienības gatvi, kaut gan vienlaicīgi ir iespējams atsevišķus objektus izvietot arī teritorijas ziemeļdaļā, tādējādi veidojot jauktas apbūves teritorijas, kas ir piemērotākās centra funkciju nodrošināšanai un vienmērīgākai teritorijas attīstībai un izmantošanai. Ņemot vērā būvprogrammas ietvaros izstrādātos attīstības scenārijus detālplānojuma teritorijā iespējama arī sociālo mājojumu un studentu kopmītnu izbūve, kas varētu papildināt plānotās pamatfunkcijas. Galveno gājēju ielu un ceļu tiešā tuvumā ēku pirmajos stāvos jāizvieto tirdzniecības un pakalpojumu objekti.

Pārējā detālplānojuma teritorijas daļā paredzēts attīstīt jauktas apbūves teritorijas. Turpmākajā detālplānojuma izstrādes posmā jāprecizē plānotās komercapbūves un dzīvojamās apbūves proporcija, ņemot vērā katra konkrētā apbūves kvartāla novietni un būvprogrammu. Dzīvojamā apbūve konceptuāli ir paredzēta apbūves kvartālā pie Mārupītes, kā arī pie Akmeņu ielas. Jaunā apbūve kvartālā starp Mārupīti, Slokas ielu un Zemgales tilta ielu funkcionāli plānota kā jaukta tipa apbūve – jaukta dzīvojamā, darījumu un atpūtas objektu apbūve, kas orientēta ar arhitektoniski kvalitatīvām fasādēm gan pret Mārupīti, gan pret projektētajām ielām - Slokas ielas pagarinājumu un Zemgales tilta ielu. Kvartālā atļauta arī viesnīcas tipa apbūves izvietošana. Plānotās dzīvojamās apbūves tuvumā plānots izvietot arī pirmskolas bērnu iestādi, ņemot vērā plānoto iedzīvotāju skaitu teritorijā. Turpmākajā plānošanas procesā nepieciešams vienoties par detalizētāku publiskās apbūves izvietojumu detālplānojuma teritorijā, ņemot vērā gan būvprogrammas projekta izstrādes rezultātus, gan īpašumu struktūru un piederību detālplānojuma teritorijā.

1.2.2.1. SABIEDRISKĀS IESTĀDES - ADMINISTRATĪVAIS KOMPLEKSS

1. Rīgas domes administratīvais komplekss

Uzsākot detālplānojuma izstrādi kā viens no galvenajiem plānotajiem objektiem tika noteikts Rīgas Domes administratīvais komplekss. Administratīvā kompleksa ēkā bija paredzēts pārvietot visus domes departamentus un struktūrvienības, kas pašlaik ir izkaisītas pa visu pilsētas centru, vienuviet šajā teritorijā. Izstrādātā būvprogramma pieļauj ēkas izbūvi un pakāpenisku paplašināšanos līdz šādiem raksturlielumiem:

Kopējais darbinieku skaits – 2515; Platība (tostarp palīgtelpas) – 14 m² uz darbinieku; Kopējā bruto ārējā platība – 44 000 m².

(Platības aprēķins uz vienu darbinieku samazināts no 23 m² uz 14 m², ņemot vērā Būvprogrammas ietvaros izstrādātos priekšlikumus balstoties uz pieredzi Apvienotajā Karalistē (Lielbritānijā). Līdz ar to arī kopējo ēkas platību iespējams samazināt no 58 000 m² līdz 44 000 m².)

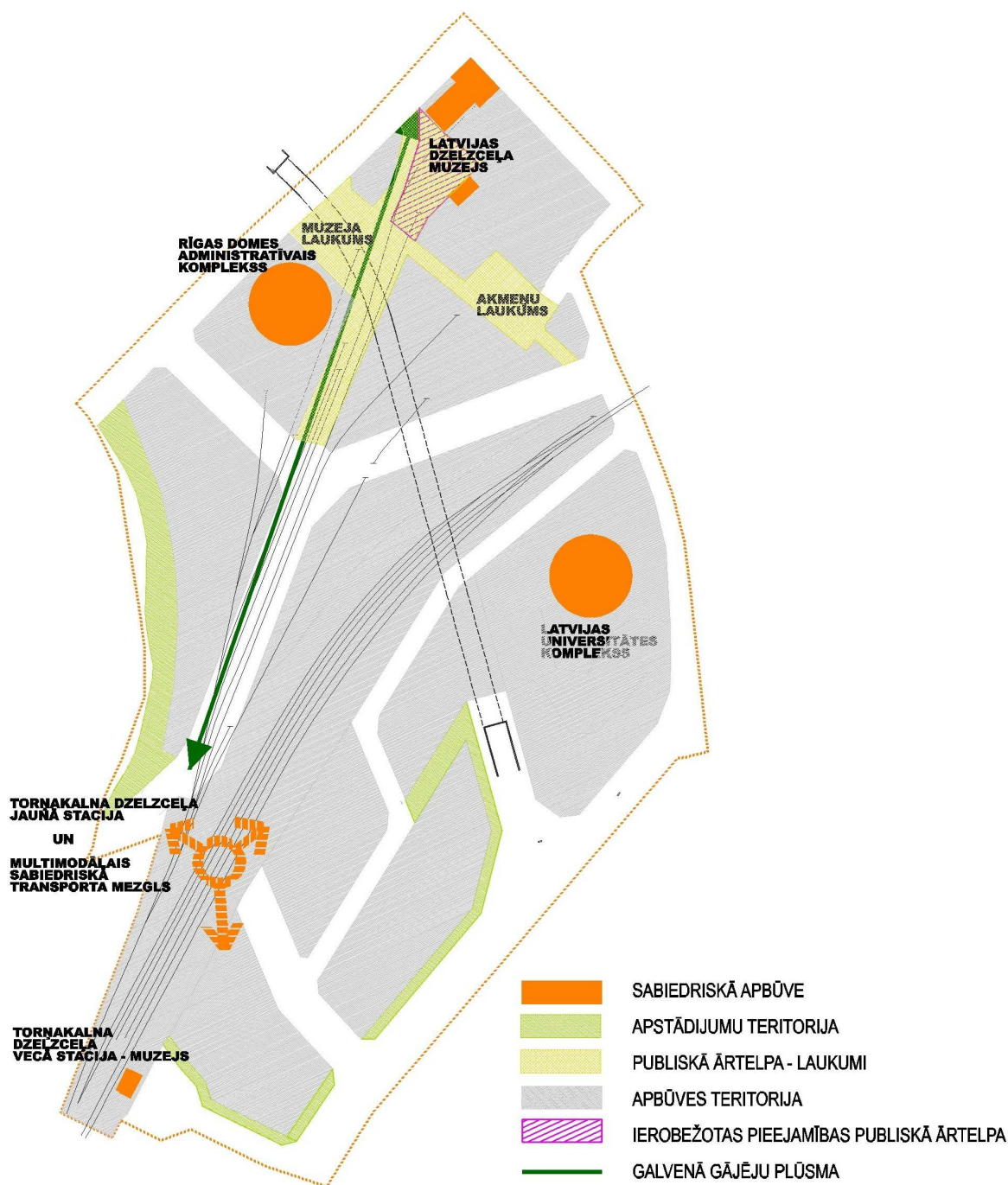
Būvprogrammas izstrādes ietvaros tika izpētīti un apspriesti trīs iespējami Rīgas Domes administratīvās ēkas atrašanās vietas varianti. Būvprogrammas ģenerālpilna gala redakcijas priekšlikumā tika iekļauta vēlāmākā (primārā) atrašanās vieta kvartālā Nr.2 – starp Uzvaras bulvāri, Muzeja laukumu, Gājēju promenādi un Slokas ielu.

Kā ēkai, kas iecerēta, lai kalpotu pilsētas iedzīvotājiem, ir svarīgi, lai mijiedarbība ar sabiedrību būtu izkārtota dažādās ēkas daļās. Ir ierosināts, ka ar iedzīvotāju apkalpošanu saistītos ēkas programmas elementus, izvieto ēkas daļās gar ielām ēkas ziemeļu un austrumu pusē, radot ēkai tādu kā „skatloga”

raksturu. Šiem elementiem būtu jāturpinās arī dziļāk ēkā, kā arī zem tās, atverot ēkas daļas iedzīvotājiem, savukārt augšstāvos radot iespējas sabiedriskām un daļēji sabiedriskām skatu vietām.

Kā sabiedriskās telpas turpinājumam, pagalmiem un iekšpagalmiem būtu jāiezīmē ēkas apveids. Tiem būtu jākalpo kā sabiedriskām un daļēji sabiedriskām pulcēšanās vietām pirmajā stāvā, bet augšstāvos tie nodrošinās gaismas dziļāku iekļuvi ēkā, kā arī palīdzēs nodrošināt ēkas ventilācijas stratēģiju. Balstoties uz iecerēto pazemes autostāvvietas izveidi, jāparedz divlīmeņu platības ēkas pagrabstāvā.

Ēkas augšējo stāvu, no kurienes pavērsies skats uz Muzeja laukumu, būtu jāprojektē kā publiska skatu galerija. No tās pavērsies aizraujošs skats uz jauno Nacionālo bibliotēku, kā arī pāri Daugavai uz Vecrīgas vēsturisko siluetu. Logs ar skatu uz Rīgu būs spēcīga vizuāla saikne starp veco un jauno un kļūs par ēkas atvērtības un tās iemītnieku simbolisku izpausmi.



27.attēls. Plānoto publisko objektu izvietojums detālplānojuma teritorijā.

Detālplānojuma vēlamākais (primārais) variants Nr.I, kvartālā Nr.2 (skat. 27.attēlu).

Atrašanās vietas variantā pamatojums:

- Simbolisks nozīmīgums, izvietojums pie publiska laukuma
- iespēja uzcelt jau sākotnējos posmos (detālplānojuma realizācijas 1.kārta)
- Atrašanās vieta attiecībā pret Vecrīgu, kā arī satiksmes savienojums ar Vecrīgu
- iespēja funkcionēt neatkarīgi.

Trūkumi:

- Zemes īpašumtiesības
- Ēkas priekšlaukums – Muzeja laukums nav izbūvējams pirms tuneļa būvniecības pabeigšanas un līdz ar to nevar funkcionēt pilnībā.

Detālplānojuma izstrādes ietvaros ir apskatīti arī citi – alternatīvie administratīvās ēkas atrašanās varianti.

Variants Nr. II – starp Uzvaras bulvāri, Mārupīti, plānoto Slokas ielu un Zemgales tilta ielu.

Priekšrocības:

- Novietojums virzienā pret parku un veido Zemgales tilta ielas noslēdzošo perspektīvu
- Pastiprina dzelzceļa staciju
- Zemes izmantojums/zemes vērtība

Trūkumi:

- Nav skaidras zemes īpašumtiesības, uzsākts zemes privatizācijas process
- Sarežģīti uzcelt pirmajā posmā (detālplānojuma realizācijas 1.un 3.kārta)
- Apgrūtināta funkcionēšana bez apkārtnes konteksta/infrastruktūras
- Nav iespējas un nav lietderīgi ēkai veidot publisku priekšlaukumu

Detālplānojuma variants Nr. III – starp Vienības gatvi, plānoto Bieķensalas ielu, Jauno ielu, Vienības gatves un Raņķa dambja savienošo ceļa trasi.

Priekšrocības:

- Zemes īpašumtiesības
- iespēja uzcelt jau sākotnējos posmos (detālplānojuma realizācijas 2.kārta)
- Var veidot plānotās Buru ielas noslēdzošo perspektīvu
- Pastiprina reģionālo autoostu un dzelzceļa staciju

Trūkumi:

- Nav savienojums ar Vecrīgu
- Trūkst simboliska novietojuma raksturs

Detālplānojuma variants Nr. IV netika apskatīts būvprogrammas ietvaros, ierosinātais izvietojums kvartālā starp Muzeja laukumu, plānoto Gājēju promenādi, Zemgales tilta ielu, Akmeņu ielu un Kobrobskanstes sānielu.

Priekšrocības:

- iespēja uzcelt jau sākotnējos posmos (detālplānojuma realizācijas 1. vai 2.kārta)
- Ēkas novietne veido Raņķa dambja noslēdzošo perspektīvu, simbolisks izvietojums pie publiska laukuma

Trūkumi:

- Zemes īpašumtiesības
- Nav tieša savienojuma ar Vecrīgu, Daugavas kreisā krasta siluetā atradīsies aiz Nacionālās bibliotēkas
- Kvartāla apbūvi apgrūtināta to šķērsojošā tuneļa trase – Vienības gatves un Raņķa dambja savienojums.
- Ēkas priekšlaukums – Muzeja skvērs nav izbūvējams pirms tuneļa būvniecības pabeigšanas un līdz ar to nevar funkcionēt pilnībā.

2. Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests.

Kopš 1886.gada ēkā Akmeņu ielā 17 izvietots Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests un ugunsdzēsēju depo. Saskaņā ar VKPAI atzinumu ēka Nr.001 atzīta kā Kultūrvēsturiski vērtīga ēka. Ņemot vērā VKPAI atzinumu, kā arī vēsturiskās apbūves teritoriju detālplānojumā kopumā, plānots saglabāt šo kultūrvēsturiski vērtīgo ēku, pieļaujot nākotnē tās daļēju funkcijas maiņu. Ēkai arī nākotnē būtu jāsaglabā publiskas ēkas statuss, ņemot vērā tās plānojumu un novietni pilsētā. Ar laiku būtu pieļaujams veikt ugunsdzēsēju depo daļas rekonstrukciju un funkcijas maiņu, saglabājot ēkas arhitektoniskās vērtības telpas piemērot kādai sabiedriskai, kultūras vai komercfunkcijai. Blakus ēkai Akmeņu ielā 17 ir plānots izveidot publisku pilsētas laukumu – Akmeņu laukumu, kā arī saglabāt esošos lielos kokus un pārējās kultūrvēsturiski vērtīgās ēkas, kas piekļaujas plānotajam laukumam.

Saskaņā ar spēkā esošo Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018.gadam Pārdaugavā ir paredzētas vietas jaunu ugunsdzēsēju depo izbūvei Pleskodāles, Imantas un Daugavgrīvas rajonos, bet Torņakalna rajonā nav paredzēta jauna ugunsdzēsēju depo būvniecība. Ņemot vērā Torņakalna detālplānojuma teritorijā plānotās apbūves funkcijas un telpisko plānojumu, detālplānojuma teritorijā nav paredzēta jauna ugunsdzēsēju depo izbūve. Izstrādājot Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam grozījumus vai jaunu pilsētas plānojumu jāizvērtē jauna ugunsdzēsēju depo izbūves nepieciešamība, ņemot vērā esošo un plānoto depo izvietojumu, plānotos apkārpes rajonus un pilsētas ielu tīkla attīstību. Saskaņā ar Latvijas Būvnormatīvu LBN 201- 07 depo atrašanās vieta jāiekārto tā, lai ugunsdzēsēju vienība varētu sekmīgi dzēst ugunsgrēkus un veikt glābšanas darbus vairākos objektos un pēc iespējas lielākās apdzīvoto vietu teritorijās. Perspektīvā ugunsdzēsības depo izvietojumu paredzēt atbilstoši LVS 361 „Ugunsdzēsības depo ierīkošana”. Vispārīgās prasības” prasībām. Būvnormatīvs nosaka, ka ugunsdzēsēju vienībai jānodrošina iespēja ierasties ugunsgrēka vietā ne vēlāk kā 15 minūtes pēc pieteikuma pilsētu teritorijās.

3. Valsts institūcijām piemērotas administratīvās ēkas.

Uzsākot detālplānojuma un būvprogrammas izstrādi Torņakalna detālplānojuma teritorijā tika plānots izvietot arī valsts institūcijām piemērotu administratīvo ēku kompleksu, plānojot dažādu ministriju un valsts iestāžu izvietojšanas iespējas teritorijā. Izstrādātā Torņakalna būvprogramma paredz dažādu funkciju izmantošanu katrā apbūves kvartālā, tādējādi maksimāli izvairoties no monofunkcionālas izmantošanas teritorijām. Detālplānojuma risinājumi pieļauj arī dažādu valsts institūciju ēku vai funkciju izvietojšanu apbūves teritorijās, kurās atļautā izmantošana ir sabiedrisko iestāžu apbūve.

1.2.2.2. MUZEJI UN PIEMIŅAS VIETAS.

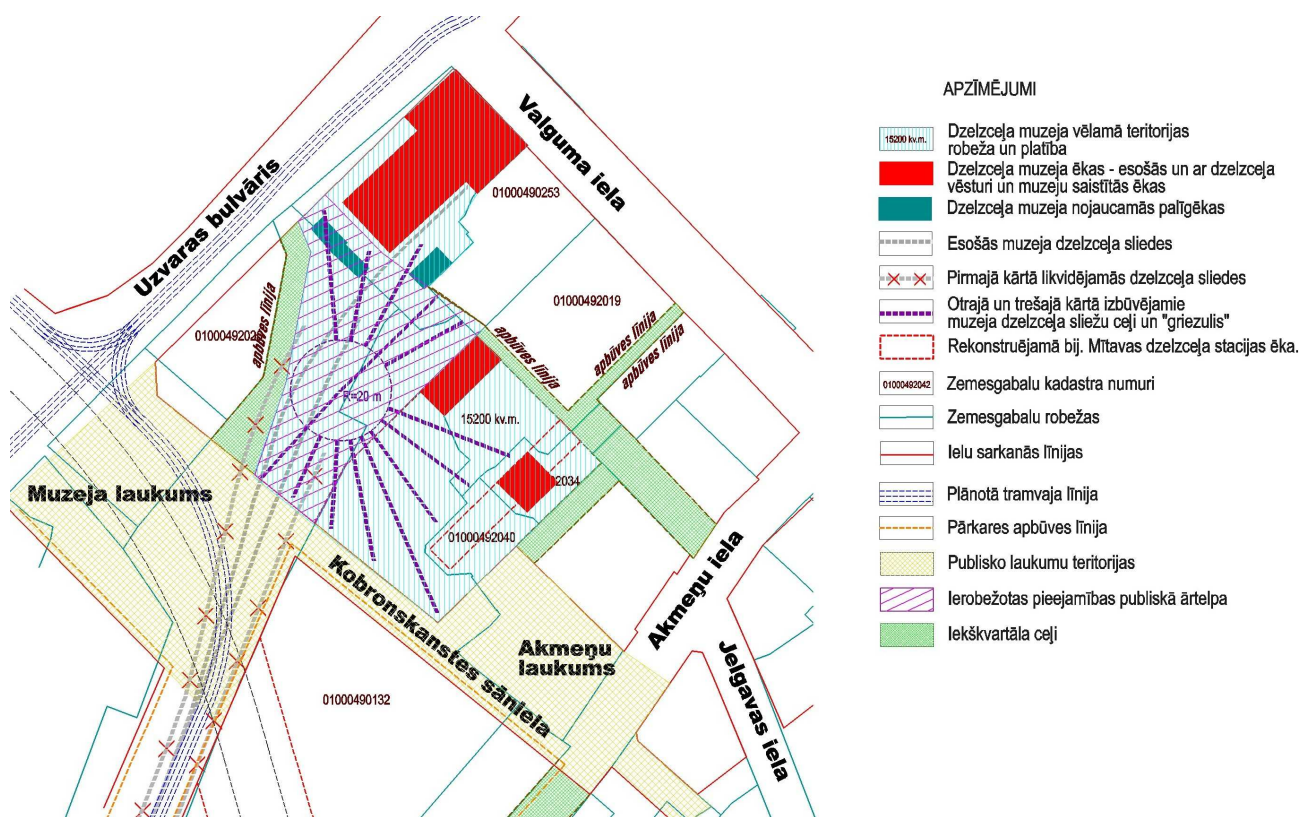
1. Latvijas Dzelzceļa muzejs.

Latvijas Dzelzceļa muzejs šobrīd ir izvietots Uzvaras bulvāra un Valguma ielas stūrī, vēsturiskā Mītavas dzelzceļa stacijas noliktavas ēkā ar ārtelpas ekspozīcijas daļu – vēsturiskajām dzelzceļa lokomotīvēm un vagoniem. Muzeja teritorija ir iežogota, un līdz ar to tikai daļēji publiski pieejama.

Detālplānojuma risinājums paredz Dzelzceļa muzeja teritoriju palielināt plānotā Akmeņu laukuma virzienā, muzeja teritorijā ietverot vēsturisko dzelzceļa noliktavas ēku - ar adresi Akmeņu ielā 21A (kadastra Nr. 0100 049 0132 010), kā arī zemesgabala ar kad. Nr. 0100 049 0132 daļu līdz Kobronskanstes sānielas sarkanajai līnijai un Akmeņu laukumam. Tālākā nākotnē būtu lietderīgi Dzelzceļa muzeja teritorijā ietvert arī vēsturisko bij. Mītavas dzelzceļa stacijas ēkas centrālo daļu (šobrīd ēka ar adresi Akmeņu ielā 38) un izskatīt iespēju rekonstruēt arī bij. stacijas ēkas sānu apjomus.

Ņemot vērā plānoto publisko ārtelpu plānojums paredz samazināt šobrīd esošo muzeja teritoriju dienvidrietumu virzienā, nodrošinot gājēju promenādes, Muzeja skvēra un Kobronskanstes sānielas izbūvi un labiekārtošanu. Muzeja teritoriju tuvākajā nākotnē (projekta realizācijas 1., 2. kārtā) plānots veidot kā ierobežotas pieejamības publisko ārtelpu, lai nodrošinātu ārtelpas ekspozīcijas saglabāšanu un drošību diennakts tumšajā laikā. Muzeja esošajā teritorijā plānots iekškvartāla ceļš, lai nodrošinātu galvenās plānotās

gājēju un velobraucēju plūsmas nepārtrauktību šajā gājēju promenādes daļā jau detālplānojuma projekta 1.realizācijas kārtā, likvidējot esošo malējo sliežu ceļu.



28.attēls. Dzelzceļa muzeja teritorijas attīstības priekšlikuma shēma.

Lai nodrošinātu iespēju izvietot dzelzceļa ritošā sastāva muzeja eksponātus muzeja teritorijā detālplānojuma 1.un 2.kārtas realizācijā tiek paredzēts saglabāt vienu sliežu pievedceļu no Rīgas – Jelgavas dzelzceļa līdz muzejam. Sliežu pievedceļš Zemgales tilta ielas un Gājēju promenādes posmā nākotnē izmantojams kā pilsētas tramvaja sliežu ceļa posms, nodrošinot iespēju nepieciešamības gadījumā pa šo posmu pārvietot arī dzelzceļa muzeja eksponātus. Otrajā un trešajā projekta realizācijas kārtā muzeja teritorija nodrošina iespēju izbūvēt jaunus dzelzceļa sliežu atzarus un „griezuli”, kas nodrošinās eksponātu izvietojumu. Muzeja teritorijā izvietojamo sliežu ceļu kopgarums varētu sasniegt 500-600m. Projekta realizācijas 3.kārtā iespējama (ja nepieciešams) Dzelzceļa muzeja ārtelpas ekspozīcijas daļas izvietošana blakus plānotajai Torņakalna jaunajai dzelzceļa stacijai kvartālā Nr.5, izbūvējot jaunus sliežu ceļu atzarus kvartāla daļā starp Dzelzceļu un Zemgales tilta ielu. Detālplānojumā ierosināto Latvijas dzelzceļa muzeja rekonstrukcijas risinājumu realizācijas kārtība un finansēšanas avoti precizējami turpmākajā projekta attīstības gaitā un savstarpēji vienojoties valsts, pašvaldības un privātpašumā esošo objektu īpašniekiem.

2.Torņakalna dzelzceļa stacija un Komunistiskā terora upuru piemiņas vieta.

„Komunistiskā terora upuru piemiņas vieta” un Torņakalna dzelzceļa stacija noteikts kā Valsts nozīmes vēstures piemineklis (Valsts aizsardzības Nr. 8664). Turpmākajā plānošanas procesā minētajām vēstures piemineklim jānosaka vienota teritorija, kas ietvertu gan vēsturisko Torņakalna dzelzceļa stacijas ēku, gan Komunistiskā terora upuru pieminekli un piemiņas vietu 1941.gada 14.jūnijā deportētajiem (tēlnieks O.Feldbergs), gan memoriālu komunistiskā terora upuru piemiņai „Putenī” (tēlnieka P.Jaunzems, arh. J.Poga), kas izvietots Vilkaies ielas skvērā.

Esošo – vēsturisko Torņakalna stacijas ēku funkcionāli nākotnē iespējams izmantot kā muzeja (sabiedriska) un komerciāla rakstura ēku, ņemot vērā Torņakalna stacijai noteikto vēstures pieminekļa statusu, vienlaicīgi saglabājot arī vēsturisko Torņakalna koka stacijas ēku. Torņakalna stacijas ēka ir piemērota arī ekspozīcijas izvietojšanai gan par notikušajām deportācijām, gan par Torņakalna rajona vēsturi. Jo tieši Torņakalna stacijas apkārtnē, t.sk. bij. Sarkanais tornis, vēsturiskais – „Ciems pie Torņa” (viena no pirmajām apdzīvotajām vietām Rīgas Pārdaugavas daļā), Kobronskanstes cietoksnis un Klīversala, ir tie vēstures objekti, kas ir saistīti ne tikai ar detālplānojuma teritorijas vēsturi, bet ar visas Pārdaugavas vēsturi un attīstību.

1.2.2.3. MULTIMODĀLAIS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MEZGLS

1. Rīgas Reģionālā autoosta

Detālplānojuma risinājums paredz attīstīt Rīgas Reģionālo autoostu kvartālā Nr.7, kas izvietots starp dzelzceļu, Vilkaines ielu, Vienības gatvi un plānoto Bieķensalas ielas pagarinājumu līdz dzelzceļam.

Atrašanās vietas varianta pamatojums:

- autoostas novietojums tiešā Torņakalna dzelzceļa stacijas tuvumā, kas nodrošina labu sasniedzamību jau 1.kārtā;
- iespēja nākotnē attīstīt un realizēt multimodālu transporta mezglu un ērtu pārsēšanās punktu, kas ietver gan autoostu, gan dzelzceļa staciju, gan pilsētas sabiedrisko transportu;
- plānotais dzelzceļa stacijas un autoostas funkciju apvienojums 1.kārtā, sniedz iespēju ātrāk un efektīvāk risināt šīs vietas attīstību;
- iespēja izvietot nepieciešamās transportlīdzekļu autostāvvietas kvartālā, tiešā autoostas tuvumā detālplānojuma 1. un 2.kārtā plānots izvietot stāvparku (kvartālā Nr.8);
- izvēlēta teritorijā ir iespējams izvietot Kurzemes un Zemgales reģionālu autoostu;
- autoostas novietojums ļauj realizēt ērtu saikni ar valsts autoceļu tīklu;
- Zemes īpašumtiesības.

Detālplānojuma 1.kārtā plānots izbūvēt Rīgas reģionālo autoostu vienotā kompleksā izvietojot arī Torņakalna dzelzceļa stacijai nepieciešamās funkcijas. Jaunveidojamā autoosta uz laiku paredzēta kā Centrālās autoostas dublieris, bet ekspluatācijas tālākā posmā tā paredzēta Zemgales, Kurzemes un Latgales virzienu apkalpošanai, kas sastāda 73% no kopējā autoostā apkalpoto autobusu skaita.

Pilna apjoma autoostas pakalpojumu apjoms noteikts pamatojoties uz Ministru kabineta 2007.gada 11.decembra noteikumiem Nr.846 „Noteikumi par autoostas reģistrācijas kārtību, autoostās obligāti sniedzamajiem pakalpojumiem un kārtību, kādā autobusi iebrauc un stāv autoostas teritorijā”. Autoostā plānots apkalpot 15000 pasažierus diennaktī. Plānotais nodarbināto skaits – 60 - 70 cilvēki. Lai nodrošinātu autoostas funkcionalitāti Autoostā plānots izvietot nepieciešamās autotransporta stāvvietas, izkāpšanas un iekāpšanas platformas, pasažieru apkalpošanai nepieciešamās telpas (t.sk. biļešu kases), tirdzniecības un sabiedriskās ēdināšanas telpas, bagāžas glabātuve, administrācijas telpas, šoferu atpūtas telpas un dienesta viesnīca. Tā kā autoostas attīstības 1.kārtā paredzēts veidot vienotu kompleksu, izvietojot arī Torņakalna dzelzceļa stacijas apkalpošanai nepieciešamos pakalpojumus, jāredz telpas stacijas darbiniekiem un dzelzceļa infrastruktūras uzturētājiem (ceļu uzturētājiem, sakaru un signalizācijas nodrošinātājiem u.c.). Detālplānojuma ietvaros paredzētajā attīstības 3.kārtā, pēc dzelzceļa sliežu ceļu rekonstrukcijas (pacelšanas), tiks radīta iespēja izvietot papildus transportlīdzekļu stāvvietas zem dzelzceļa.

Piebrauktuve jaunajai autoostai organizējama gan no plānotās Bieķensalas iela, gan Vilkaines ielas un Vienības gatves krustojuma. Esošā Vilkaines ielas lielākā daļa tiek saglabāta kā vietējas nozīmes piebrauktuve vecajai Torņakalna stacijas ēkai un piemiņas memoriālam, līdz ar to visā tās garumā nav piemērojama autoostas transporta plūsmu nodrošinājumam. Izvēlēta autoostas novietne atrodas pie Vienības gatves, kas ir pilsētas maģistrāle un ir nodrošināta saiknes gan ar atsevišķiem Rīgas rajoniem, gan ar Valsts autoceļu tīklu. Vislabākais savienojums ir ar Zemgales un Kurzemes reģioniem, jo Vienības gatve nodrošina ērtu saikni gan ar autoceļu Rīga-Jelgava (A-8), gan Rīga – Ventspils (A-10), gan Rīga – Liepāja (A-9). Savienojums ar Vidzemes un Latgales virzienu autoceļiem (A-1, A-2, A-3, A-6) Daugavas labajā krastā iespējams izmantot

vai nu Salu tiltu vai Dienvidu tiltu pār Daugavu. Perspektīvā, pēc Ziemeļu šķērsojuma izbūves, uzlabosies arī Vidzemes ziemeļu daļas sasniedzamība no plānotās reģionālās autoostas Torņakalnā.

2. Torņakalna dzelzceļa stacija.

Būtiska Torņakalna jaunā centra attīstības sastāvdaļa ir jaunas Torņakalna dzelzceļa stacijas izbūve, to veidojot vienotā kompleksā ar reģionālo autoostu, un ņemot vērā plānoto sabiedriskā autotransporta tīkla attīstību. Abu funkciju veiksmīgai attīstībai rezervēta teritorija abpus dzelzceļam, starp plānotajām ielām.

1. un/vai 2.kārtā ir plānots izbūvēt jaunu dzelzceļa stacijas (vai pieturas) un autoostas apbūves kompleksu uz austrumiem no esošās Torņakalna dzelzceļa stacijas (kvartālā Nr.7), abas funkcijas apvienojot vienā kompleksā (skat. punktu 1.Rīgas reģionālā autoosta). Plānojot jaunās stacijas ēkas izbūvi, nepieciešams tajā paredzēt telpas stacijas darbiniekiem un dzelzceļa infrastruktūras uzturētājiem (ceļu uzturētājiem, sakaru un signalizācijas nodrošinātājiem u.c.). Saskaņā ar detālplānojuma izstrādes konsultantu sniegto atzinumu, bez kompleksas dzelzceļa rekonstrukcijas veikšanas esošās stacijas pārcelšana jaunajā vietā praktiski nav iespējama, jo sliežu ceļi Torņakalnā izkārtoti no visām pusēm ierobežotā teritorijā, un iespēja kaut ko mainīt pastāv tikai tās robežās. Turpmāk jāizvērtē dzelzceļa stacijas "Torņakalns" jaunās infrastruktūras apjoms, t.sk. paaugstināto pasažieru platformu ierīkošanas skaits. Pasažieru platformu platums un garums tiks noteikts stacijas rekonstrukcijas tehniskā projekta sastāvā.

Detālplānojumā paredzēts apakšzemes gājēju tunelis ar izejām uz visām platformām, kā arī uz Vilkaines ielu un Arkādijas parka virzienā savienojumam ar Ojāra Vācieša ielu un Uzvaras bulvāri, lai nodrošinātu labāku sasaisti ar esošo sabiedriskā transporta tīklu. Pie ieejām tunelī var tikt izvietoti paviljoni biļešu kasēm. Vienlaicīgi tunelis nodrošinās papildus gājēju plūsmu un savienojamību starp divām dzelzceļa pusēm.

Detālplānojuma risinājumi 3.kārtā konceptuāli paredz esošo sliežu ceļu sliežu ceļa posma rekonstrukciju no Friča Brīvzemnieka ielas viadukta līdz Jelgavas ielas šķērsojumam. Dzelzceļa rekonstrukcijas rezultātā jāveic esošo sliežu ceļu pacelšanu virs esošā līmeņa (aptuveni par 4-5 metriem), jāpalielina sliežu ceļu līknes rādiusi un sliežu starpceļu platumi, jāizbūvē jauni peroni, daļēji jāpārvieta muzeja pievedceļš. Lai realizētu ierosināto sliežu ceļu rekonstrukciju, nepieciešams veikt priekšizpēti, kurā tiek novērtēts pieslēgums pie esošā dzelzceļa tilta pāri Daugavai, un divu līmeņu krustojumiem ar Mūkusalas ielu un Kārļa Ulmaņa gatvi.

Tālākā nākotnē plānots organizēt pasažieru pārvadājumus arī uz lidostu „Rīga”, izveidojot Rīgas pilsētas dzelzceļu. Līdz ar pasažieru pārvadājumu palielināšanos pa dzelzceļu Rīgas pilsētā un tuvākajās apkaimēs, Torņakalns pamatā varētu nodarboties ar pasažieru apkalpošanu tuvsatīsmē, t.sk. ar Rīgas pilsētas pasažieru pārvadājumiem. Lai uzlabotu pasažieru dzelzceļa pieejamību un uzlabotu transporta kustību pilsētā starp abiem Daugavas krastiem, nākotnē būtu lietderīgi Torņakalna staciju izmantot kā otru gala staciju pasažieru vilcieniem Rīgā. Tas nozīmē, ka visi Rīgā ienākošie pasažieru vilcieni apstājas gan Rīgas centrālajā stacijā, gan Torņakalnā.

3.kārtā plānota jaunās Torņakalna dzelzceļa stacijas izbūve kvartālos Nr.5 un Nr.8. Plānotās dzelzceļa stacijas būvapjomu savienojums (savienojot kvartālus Nr.5 un Nr.8), galvenokārt gājēju kustības plūsmas nodrošinājumam, plānots trešajā līmenī virs dzelzceļa vai pirmā stāva līmenī zem dzelzceļa sliežu ceļiem, bet jaunās dzelzceļa stacijas un reģionālās autoostas būvapjomu savienojums plānots otrajā līmenī virs plānotās Bieķensalas ielas (savienojot kvartālus Nr.7 un Nr.8).

3. Pilsētas sabiedriskais transports, autostāvvietas un stāvparka attīstība.

Lai nodrošinātu labāku sabiedriskā transporta savienojamību, plānots attīstīt un realizēt multimodālu transporta mezglu un ērtu pārsēšanās punktu, kas ietver gan reģionālo autoostu, gan Torņakalna dzelzceļa staciju, gan pilsētas sabiedrisko transportu.

Detālplānojuma ietvaros ir izstrādāti vairāki alternatīvie risinājumi pilsētas tramvaja līniju attīstībai pārdaugavā. Tramvaja līniju izvietojumam nākotnē jānodrošina gan Jaunā centra teritorijas sasniedzamība Daugavas

kreisajā krastā, gan arī Jaunā un vecā Rīgas centra savstarpējo sasniedzamību. Ņemot vērā Rīgas Teritorijas plānojumā noteikto, kā sabiedriskā transporta tilts nākotnē tiek paredzēts Akmens tilts, saglabājot esošo tramvaja līniju pa Uzvaras bulvāri. Detālplānojuma teritoriju šķērso jauna - plānotā tramvaja līnija, kas izvietota ziemeļu-dienvidu virzienā (Bieķensalas iela, Zemgales tilta iela, Raņķa dambis) savienos jaunās attīstības teritorijas Daugavas kreisajā krastā ar Torņakalna staciju un Rīgas jauno centru. Rietumu-austumu virzienā izvietotā līnija (Āgenskalns- Rīgas centrs) ne tikai nodrošinās šo teritoriju saikni ar Rīgas centru, bet nākotnē iespējams arī to attīstīt no Āgenskalna līdz lidostai „Rīga”.

Detālplānojuma risinājumi un plānotais perspektīvo ielu platums rada iespēju attīstīt ne tikai tradicionālos sabiedriskā transporta veidus, bet arī Rīgā ierosinātā ielu dzelzceļa tīkla attīstību. Daļa no ierosinātā ielu dzelzceļa tīkla veiksmīgi var attīstīties izmantojot elektriskā transporta sistēmu, kas balstās uz 19.gs. 2.pusei izbūvētajiem dzelzceļa lokiem. Ielu dzelzceļš būtu virszemes sabiedriskā elektriskā sliežu sistēma analoga vācu StrassenBahn. Visus maršrutus būtu iespējams izveidot jauno pilsētas maģistrāļu sarkanajās līnijās, dzelzceļa zonā vai uz pašvaldības/ valsts zemēm. Divas ierosinātās līnijas – „Ķīpsala - Valdlauči (Ķekava)” un „Lidosta - Centrālā dzelzceļa stacija” - var šķērsot Torņakalnu jaunveidojamā multimodālā centra vietā, līdz ar to veidojot teicamu sasaisti ar pārējiem starpvalstu, starppilsētu, reģionālajiem, piepilsētas un pilsētas sabiedriskā transporta veidiem. Plānotā ielu dzelzceļa līnija lidostas „Rīga” virzienā detālplānojuma teritorijā var izmantot esošo Latvijas dzelzceļa infrastruktūru, bet otra ierosinātā Daugavas kreisā krasta līnija detālplānojuma teritorijā var izmantot plānoto Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu (tuneli), tālāk to attīstot pa plānoto Buru ielu līdz Mūkusalas ielai.

Plānoto ielu trases iespējams izmantot arī nepieciešamā sabiedriskā autotransporta un trolejbusu maršrutu plānošanai.

Daļu no transporta infrastruktūras objektiem rezervētās teritorijas plānots izmantot arī pagaidu autostāvvietu būvniecībai katrā projekta attīstības kārtā, papildus tām autostāvvietām, kas tiks veidotas pie katra konkrētā objekta atsevišķi. Stāvparka attīstība plānota tiešā dzelzceļa stacijas un autoostas tuvumā kvartālā Nr.8.

1.2.2.4. IZGLĪTĪBAS UN ZINĀTNISKĀS PĒTNIECĪBAS IESTĀDES

1. Latvijas universitātes ēku komplekss

Atbilstoši Latvijas Universitātes (LU) attīstības stratēģijai, Torņakalnā paredzēts izveidot LU Akadēmisko centru - jaunu, mūsdienīgu, vienotu studiju un zinātniskā darba centru. LU plāno policentrisku attīstību, strukturējot vienuviet („akadēmiskās apmetnes”) radniecīgos studiju un zinātnes virzienus, tā panākot resursu koncentrāciju, sinerģiskas mijiedarbības un kritiskās masas veidošanu, kā arī atsakoties no pretenzijām uz vairākiem neefektīvi izmantojamiem infrastruktūras objektiem.

LU ir ieinteresēta pieejamo līdzekļu robežās maksimāli efektīvi attīstīt akadēmiskos centrus Torņakalna rajonā, kompleksā ar topošo Rīgas administratīvo centru, rekonstruējamo Torņakalna dzelzceļa staciju un plānoto reģionālo autoostu.

Teritoriāli – telpiskās attīstības redzējums balstās uz prognozi, ka 2018. gadā LU studēs apm. 16 000 pilna laika studentu, no tiem apm. 8000 pamatstudijās, strādās apm. 2400 pasniedzēji un zinātniskie darbinieki, apm. 1500 studiju un zinātnes palīgpersonāla.

No tiem Torņakalna jaunajā centrā varētu atrasties ~13 – 14 000 studentu, ~1900 pasniedzēju un zinātnisko darbinieku, ~1100 cilvēku no studiju un zinātnes palīgpersonāla.

Dabas, dzīvības un humanitārajās zinātnēs prognozēts 20 – 30% pilna laika klātienes studentu pieaugums. Studentu skaita samazinājums (salīdzinot ar 2008. gadu) tiek prognozēts lielākoties sociālajās un izglītības zinātnēs, arī datorzinātnē. Pirmajā attīstības posmā Torņakalnā varētu tikt izvietoti sekojoši studiju un zinātnes centri – Dabaszinātnes un medicīna; Humanitārās zinātnes un datorika; Sociālās zinātnes.

Teritorijā starp dzelzceļu, Jelgavas ielu, Vienības gatvi un plānoto Vienības gatves un Raņķa dambja savienojuma trasi – kvartālā Nr.11, detālplānojuma risinājumi paredz izvietot Latvijas Universitātes ēkas un

būves, šajā teritorijā apvienojot vairākas universitātes fakultātes, kas šobrīd izvietotas dažādās Rīgas vietās, bieži vēsturiskās un mācību procesam nepiemērotās vietās.

Teritorijas vidusdaļā iespējams atjaunot vēsturiskā Kobronskantes cietokšņa vaļņu un grāvju sistēmas fragmentu, kas daļēji ir saglabājis šajā vietā. Jaunveidojamā publiskā ārtelpa, kas vienlaicīgi varētu kļūt arī par Kobronskantes cietokšņa vēsturisko liecību (par atrašanos šajā vietā un tā nozīmi Rīgas vēsturē), nākotnē varētu kļūt gan par interesantu un pievilcīgu publisko ārtelpu Latvijas universitātes studentiem un darbiniekiem, gan par tūrisma un rekreācijas teritoriju gan rīdniekiem, gan pilsētas viesiem.

Torņakalna dzelzceļa stacijas un plānotās autoostas tuvumā, kvartālos Nr.9 un Nr.10 ir iespēja izvietot arī Latvijas Universitātei nepieciešamās papildus ēkas un būves, t.sk. studentu kopmītnes.

2. Zinātniskās pētniecības iestādes.

Ņemot vērā plānoto Latvijas universitātes ēku kompleksa attīstību Torņakalnā, detālplānojuma risinājumi sniedz iespēju detālplānojuma teritorijā veiksmīgi izvietot arī zinātniskās pētniecības iestādes izmantojot gan valsts, gan pašvaldības, gan privātpašumā esošos zemesgabalus un plānotās apbūves kvartālus. Zinātniskās pētniecības iestādes atbalstīs un papildinās Latvijas universitātes mācību prakses un zinātnisko pētījumu veikšanai nepieciešamos resursus, nodrošinot kvalitatīvu dažādu zinātnes nozaru izaugsmi nākotnē.

3. Pirmskolas bērnu izglītības iestāde.

Pirmskolas bērnu iestādi detālplānojuma teritorijā atļauts izvietot kvartālā Nr.1 – starp Uzvaras bulvāri, plānoto Slokas ielu, Zemgales tilta ielu un Mārupīti. Minētais kvartāls ir vispiemērotākais pirmskolas bērnu iestādes izvietojumam, jo šajā kvartālā ir iespējams nodrošināt mazāku vides piesārņojuma līmeni (t.sk. Vides trokšņi un gaisa piesārņojums). Nepieciešamība pēc pirmskolas bērnu izglītības iestādes izveidošanas detālplānojuma teritorijā jānosaka turpmākā projektēšanas laikā, atkarībā no plānotās dzīvojamās apbūves izbūves platībām un termiņiem, kā arī izvērtējot nodrošinājumu ar pirmskolas bērnu iestādēm Torņakalna apkaimē. Torņakalna apkaimē šobrīd atrodas 4 pirmskolas izglītības iestādes, bet blakus esošajā Āgenskalna apkaimē – 9 pirmskolas izglītības iestādes.

1.2.2. PUBLISKĀS ĀRTELPAS UN PILSĒTVIDES ATTĪSTĪBA

Publiskās ārtelpas tīkla galvenie elementi ir ielas, laukumi un apstādījumu teritorijas, kas veido pilsētas pamatstruktūru un kurā attīstās un darbojas dažādie funkcionālie objekti un tos savienošās saiknes.

Detālplānojums paredz izveidot Torņakalna administratīvā centra teritorijas funkcionalitāti, nodrošinot līdzsvarotu, bez fiziskiem šķēršļiem teritoriju šķērsojošo cilvēku kustību. Plānojums paredz šādus gājēju satiksmes tīkla izveides un uzlabošanas risinājumus, izveidojot labiekārtotu iekškvartālu gājēju ceļu "ķēdi":

1. Torņakalna administratīvā centra teritorijas sasaiste ar Vecrīgu – Uzvaras bulvāra pārveidošana par ielu ar gājēju kustības prioritāti (līdz Raņķa dambja un Uzvaras bulvāra krustojumam). Iecere pilnībā realizējama tikai pēc Zemgales tilta izbūves un Akmens tilta pārplānošanas par gājēju un Sabiedriskā transporta tiltu.
2. Galvenās gājēju promenādes izveidošana no Latvijas dzelzceļa muzeja līdz Torņakalna dzelzceļa stacijai, nodrošinot nepieciešamo saikni arī ar Reģionālo autoostu.
3. Paredzēta publiskās ārtelpas un gājēju ceļu tīkla izveidošana starp plānoto Rīgas domes administratīvo kompleksu, Latvijas Universitāti un Nacionālo bibliotēku – Muzeja skvērs un Akmeņu laukums, kurus savā starpā savienos Kobronskantes sāniela. Kā arī atsevišķi gājēju ceļi, kas šķērsos esošos un plānotos apbūves kvartālus, veidojot sava veida publisko ārtelpu arī iekškvartālos.

4. Gājēju ielas – Kobronskanstes sānielas izveidošana, kas nodrošinās gājēju kustību no Uzvaras bulvāra (Muzeja skvēra) līdz Jelgavas ielai un Kīleveina grāvim, t.sk. bij. Kobronskanstes cietokšņa teritorijai un plānotajai Latvijas Universitātes apbūvei.
5. Jaunas iekškvartāla ielas izveide paralēli Vienības gatvei, ar gājēju kustības prioritāti, kas nodrošinās gājēju kustību no Latvijas Universitātes ēku kompleksa, Kīleveina grāvja un bij. Kobronskanstes teritorijas līdz Torņakalna stacijai un Reģionālajai autoostai.
6. Ojāra Vācieša ielas daļas pārveidošana par gājēju promenādi posmā gar Mārupīti, kas nodrošinās gājēju kustību no Torņakalna stacijas līdz Uzvaras parkam un rekreācijas iespējas Mārupītes krastā.

Publiskās ārtelpas attīstības un labiekārtojuma priekšlikumi izstrādāti detālplānojuma „Apstādījumu un labiekārtojuma koncepcijas ietvaros”.