



Koncepta dizains **Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas laukums**

Iepazīšanās ar Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas teritoriju

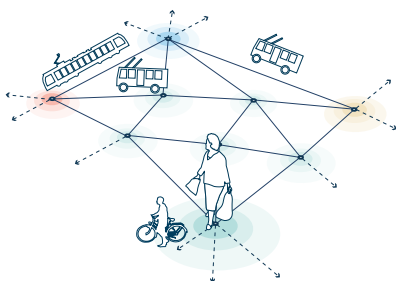
- Ļoti tuvu centram/ daļa no pilsētas centra
- Tuvumā atrodas daudzas darba vietas un galamērķi
- Daļa no zaļās kultūras joslas (universitātes, muzeji un parki)
- Stacija kā orientieru arhitektūra
- Kultūrvēsturiskā mantojuma apkārtnē
- Mūsdienīga / jauna attīstība ap stacijas laukumu
- Pievilcīgas ērtības divu minūšu attālumā, bet grūti sasniedzamas no stacijas



5 atslēgas soļi uz Rīgu 2050

Ceļš uz apdzīvojamāku Rīgu ir ilustrēts piecos soļos, kas nodrošinās mobilitātes sistēmu, kas veicinās ikdienas dzīves kvalitātes Rīgā palielināšanos.

Katrs attīstības virziens viens pats nedos izmaiņas – tā ir visu piecu darbību summa, kas ilgtermiņā nodrošinās drošu, pievilcīgu un ērtu dzīves vidi.



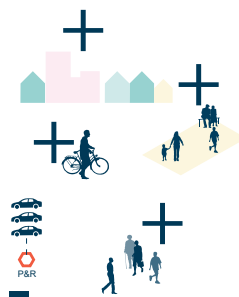
1

Sabiedriskais transports kā mugurkauls



2

Uz cilvēkiem orientēta mobilitāte



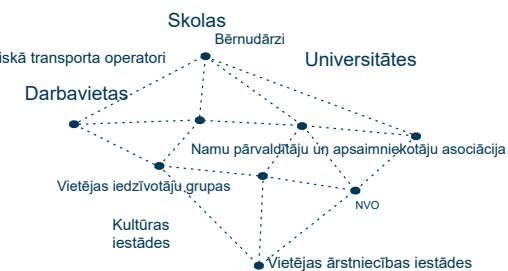
3

Sabalansēta attīstība



4

Pievilcīga pilsētvide ikdienas dzīvei



5

Sadarbojieties!

Stacija kā svarīgs mezgls



Potenciāli

- Optimāla piekļuve teritorijai ar sabiedrisko transportu- trolejbusi, autobusi, tramvaji, reģionāli vilcieni
- Augsta profila galamērķi ar jauniem starptautiskiem vilcieniem, kas nākotnē savienos "Rail Baltica" un lidostu
- Iespaidīga autobusu sistēma, bet grūti saprotama un lietojama



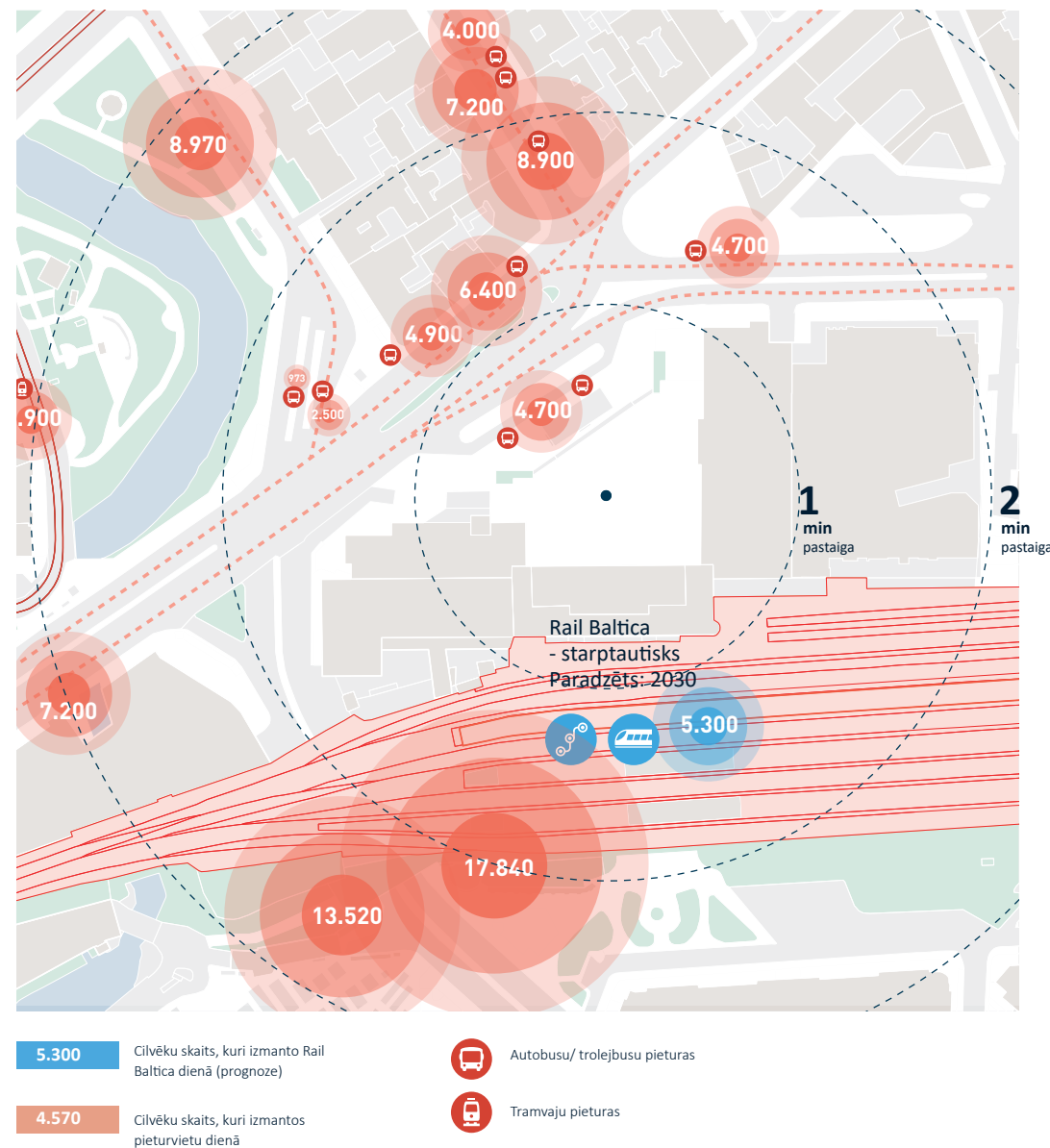
Izaicinājumi

- Noslogotās sabiedriskā transporta pieturvietas tiek atslēgtas no stacijas ar intensīvas satiksmes koridoru/ barjeru
- Daudzas dažādas sabiedriskā transporta līnijas, kas ir izvietotas šajā teritorijā, rada grūtības atrast īsto/mainīt transporta veidu
- Stacijas laukums nav pievilcīgs gaidīšanai – trūkst sēdvietu un nojumes
- Stacijas laukums nav savienots ar tramvaju sistēmu



Nepieciešamās darbības

- Ierīkot labākas sēdvietu iespējas cilvēkiem, kas gaida sabiedrisko transportu/ vilcienu
- Uzlabot piekļuvi pāri ielām starp vilcieniem un sabiedriskā transporta pieturvietām, darba vietām, pilsētas centru u.c.
- Uzlabot maršruta meklēšanu un autobusu līniju un pieturu plānošanu apkārtnē
- Ilgtermiņā – savienot tramvaja sistēmu virzienā uz Purvciema un Pļavnieku apkaimēm, integrējot Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju
- Attīstīt velosipēdu, taksometru un koplietošanas sistēmu (ietvju frontes pārvaldība)



Noslogots ikdienas galamērķis



Potenciāli

- Liela gājēju aktivitāte un plūsma caur teritoriju, kas kalpo par spēcīgu pamatu rosīgai pilsētas dzīvei
- Daudzi cilvēki izmanto stacijas ēku, lai šķērsotu dzelzceļu, piešķirot dzīvību stacijas laukumam
- Lielākā daļa gājēju reģistrēti starp pilsētas centru un staciju



Izaicinājumi

- Tuneļi slēpj pilsētas dzīvi - trīs reizes vairāk gājēju ir pazemē, nekā zemes līmenī
- Kāpnes un pakāpieni padara pilsētu nepieejamāku un mazāk iekļaujošu iekļaujošu – īpaši vecāka gājuma cilvēkiem, cilvēkiem ar ierobežotu pārvietošanās iespēju un cilvēkiem ar "riteņiem"(velosipēdi, čemodāni, iepirkumu ratiņi u.c.)
- Ilgi jāgaida zaļā gaisma; neērti staigāt / izmantot sabiedrisko transportu + lielas iespējas patvaļīgi staigāt pa ielu
- Nav saistoši vai droši doties uz staciju – salīdzinoši maz cilvēku dodas uz un cauri teritorijai
- Nav kvalitatīvas velosipēdu novietnes



Nepieciešamās darbības

- Likvidēt šķēršļus gājēju plūsmām un pieejamībai, piemēram, kāpnes un pazemes pārejas
- Uzlabot ielu šķērsošanu ar saīsinātu gaidīšanas laiku gājējiem pie luksoforiem, lai samazinātu patvaļīgu iešanu pāri ielām
- Ieviest fiziski nodalītus veloceļus
- Uzlabot velosipēdu novietojumu
- Nākotnē –ierīkot jaunu velo infrastruktūru, lai varētu izmantot arī citus mikromobilitātes veidus, piemēram, e-skūterus



Gājēju kustība

Pazemes pārejas

Gājēju stundā

167 / 2

Velosipēdistu stundā

*uzskaitīts pirmdien, 2020.gada 6.jūlijā, plkst. 7:00 – 8:00

+ Transporta apsekojums – rīta maksimumstundās plkst. 9:00 – 10:00

Lielākā daļa vietas atvēlēta transportlīdzekļu satiksmei

+ Potenciāli

- Daudz pieejamās zemes pie centrālās stacijas - tuvu vairumam sabiedriskā transporta mezglu
- Pārmērīgas ietilpības dēļ ir „viegli” samazināt ceļa platību
- Pašreizējie plāni samazināt / pārvirzīt automašīnu satiksmi

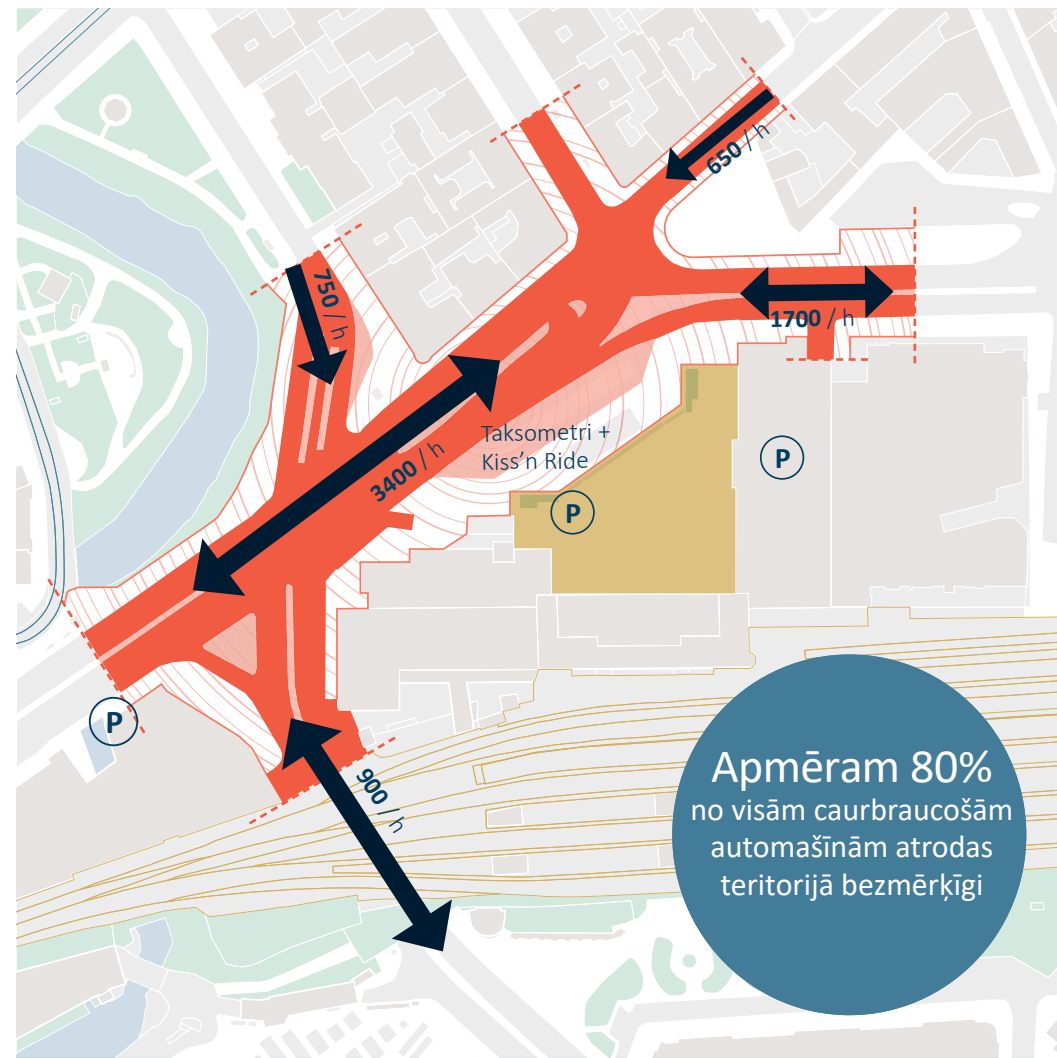
- Izaicinājumi

- Lielākā daļa centrālās teritorijas ap staciju tiek izmantota motorizētās satiksmes pārvietošanai un apturēšanai
- Apmēram 80% no visas satiksmes cauri teritorijai bezmērķīgi atrodas teritorijā
- Iela izskatās un šķiet kā šoseja

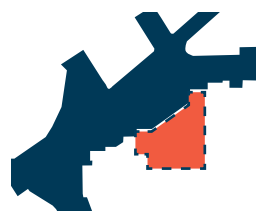
→ Nepieciešamās darbības

-no šosejas dizaina līdz pilsētas dizainam

- Pārskatīt motorizētās satiksmes telpu efektivitāti, lai atbrīvotu telpu publiskai dzīvei un attīstītu cilvēku galamērķus un publisko ārtelpu
- Pārveidot publisko ārtelpu par pievilcīgu, aktīvu un dzīvīgu telpu, uzlabojot programmu un labiekārtojumu.



Apmēram 80% no visām caurbraucošām automašīnām atrodas teritorijā bezmērķīgi



66% teritorijas tiek atdota vai tiek ietekmēta ar automašīnu satiksmi

	Automašīnu satiksme	19.400 m ²
	Brauktuve rezervēta automašīnu satiksmei	29.240 m ²
	Gājēju teritorija, kas ir ietekmēta ar satiksmi	10.300 m ²
	Publiskā ārtelpa	

Piķa stundu satiksme 8:00-9:00 (2018)
 Pazemes stāvvietas

Cilvēki gaida un tiekas laukumā

+ Potenciāli

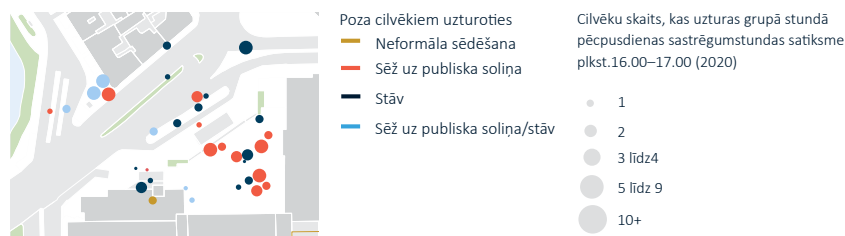
- Publiskā ārtelpa tiešā savienojumā ar staciju
- Vairāk apstādījumi laukumā – bet nedaudz zaļā labiekārtojuma stacijas laukumā
- Daļa sēdvietu gar Staciju ir ar komerciālu raksturu
- Izstāžu maiņa laukumā palīdz aktivizēt un padarīt publisko ārtelpu par galamērķi

- Izaicinājumi

- Apmēram puse no visām aktivitātēm ir paredzēta stāvus – cilvēki neuzturas ilgi...
- Atvērta telpa ir pakļauta saulei, vasarā tā pārkarst un ziemā atdziest.
- Zemas kvalitātes uzturēšanās vide, kurā ir maz soliņu un maz ēnas vai zaļumu.
- Salīdzinoši garas slēgtas fasādes nepiedāvā ērtības vai aktivitātes
- Pasākumu laikā ikdienas dzīve var tikt bloķēta, savukārt ikdienā pasākumu vieta ir pārāk atvērta, plaša un uzkarst, kļūstot nepievilcīga ikdienas dzīvei

→ Nepieciešamās darbības

- Veidot cilvēka mēroga vidi, kas ir pievilcīga ikdienas dzīvei. Vairāk zaļo (un zilo) elementu, lai radītu labāku mikroklimatu un sajūtas
- Vairāk zaļo (un zilo) elementu, lai radītu labāku mikroklimatu un sajūtas
- Aicināt cilvēkus uzturēties veidojot publiskas aktivitātes un paredzot sēdvietas, kas papildinātu jau esošo komercdarbību un sēdvietas
- Piešķiriet Rīgai viesmīlīgu "seju", kas sagaida cilvēkus, kuri šeit ierodas ar vilcienu (piemēram, nākotnē paredzētie starptautiskie apmeklētāji, kuri ieradīsies izmantojot Rail Baltica un jauno lidostu ekspresi)



Apmēram puse no visām aktivitātēm ir paredzēta stāvus – cilvēki neuzturas ilgi...

Apstādījumi un soliņi piesaista cilvēkus



Liela telpa pasākumiem maina ikdienas dzīvi

Atšķirīgām darbības sfērām un interesēm jāstrādā kopā

+ Potenciāli

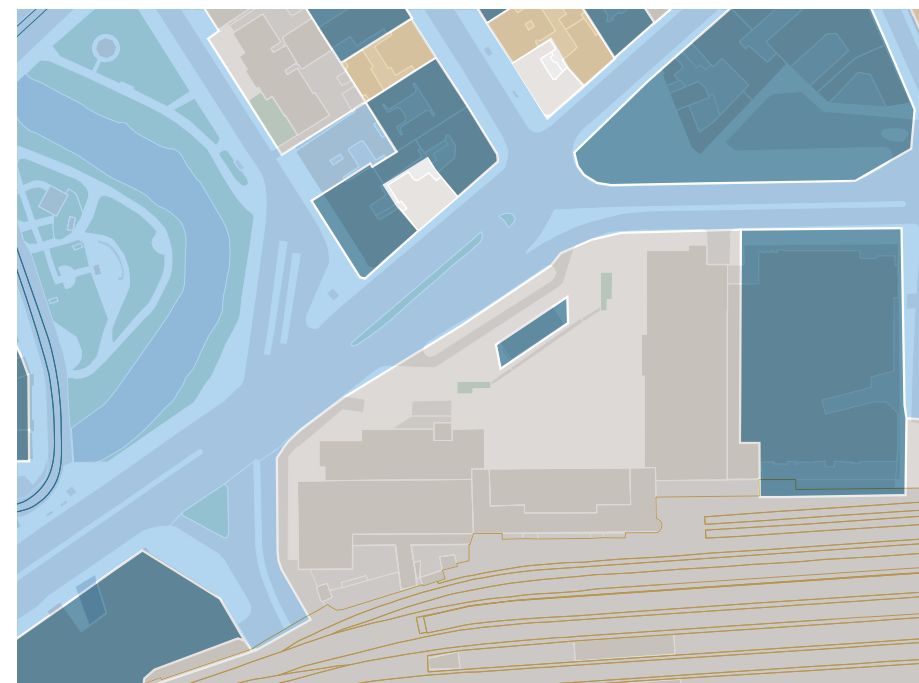
- Proporcionāli lielākā daļa telpas ir publiskas (valsts vai pašvaldības īpašums)
- Īpašumu un veikalu īpašnieki, visticamāk, ir ieinteresēti atbalstīt valsts sektora uzlabojumus šajā teritorijā
- Ir aktīvas nevalstiskās organizācijas ar zināšanām un uzsvāru uz publiskās telpas uzlabošanu, kas vēlas iesaistīties

- Izaicinājumi

- Vēsturiskas vērtības, piemēram, fasādes, tiek pārtrauktas vai aizsegta ar komerciāliem elementiem: kazino, skatuvēm, tirdzniecības reklāmām utml., kas rada sliktu iespaidu cilvēkiem, kas ierodas Rīgā Centrālajā dzelzceļa stacijā
- Teritorijā notiekošie pasākumi papildina funkcionalitāti taču ir izaicinājums vēlmei palikt un uzkavēties stacijas laukumā
- Dažādi transporta operatori, kuriem ir atšķirīgi uzdevumi (pašvaldības, valsts un privātie)

→ Nepieciešamās darbības

- Sadarbība visdažādākajās dimensijās, ja vēlamies kopā sasniegt piecus galvenos virzienus
- Koordinācija, sadarbība, risinājumu harmonizēšana ar "Rail Baltica" projektu
- Turpināt jau uzsākto procesu par kazino ēkas likvidāciju
- Valsts un pašvaldības sadarbība Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas laukuma sakārtošanā un labiekārtošanā, lai izveidotu to par lietotājiem ērti izmantojamu un patīkamu vidi, kā arī kalpotu kā Rīgas vizītkarte
- Iesaistīt sabiedrību (lietotāji, iesaistītas puses un nevalstiskās organizācijas)
- Iesaistīt ieinteresētās puses publiskās ārtelpas uzlabošanā un attīstīšanā



- Valsts īpašums
- Juridiskas personas īpašums
- Privātpašums
- Pašvaldības īpašums
- Pašvaldības īpašums



Kazino ēka- komercionāli bloķē skatu



Pasākums, kas bloķē piekļuvi un skatu uz laukumu

Koncepcijas dizains

- Gājēju un velosipēdistu prioritāte/pieejamība
- Labi organizēta sabiedriskā transporta sistēma un intermodāla pārsēšanās
- Pievilcīga publiskā ārtelpa, kas priecē apmeklētājus ikdienas dzīvē
- Risinājumi balstīti uz samazināto automašīnu skaitu, kas paredzēts “Rail Baltica” trases lokālpilnā plānojuma centra daļas pilnajā transporta scenārijā

Projekts





Mēs apskatām:

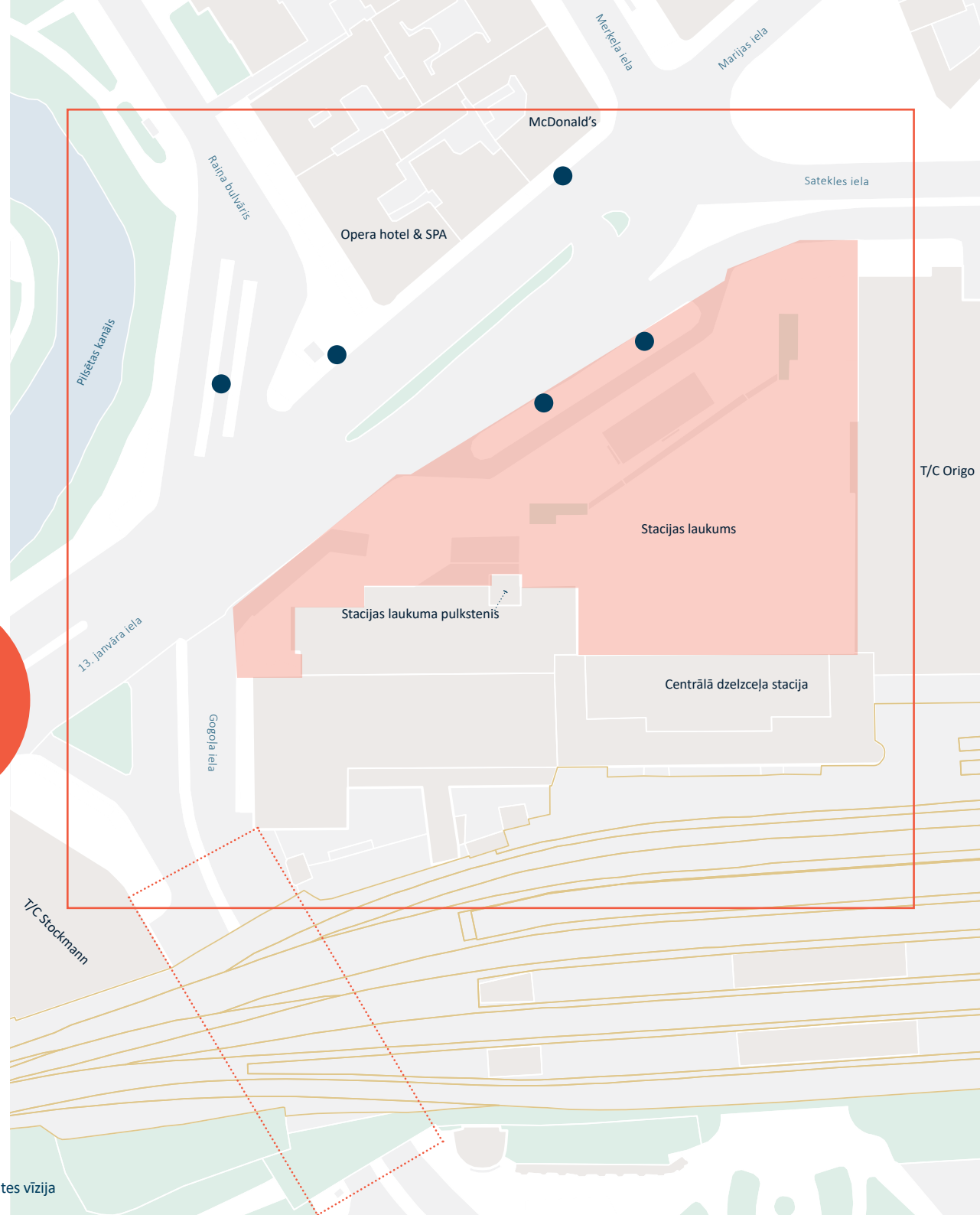
- Stacijas laukumu – publiskās ārtelpas dizainu
- Statekles un Marijas ielas transporta sistēmu
- Konceptuālu dizainu, piedāvājot pieeju un galvenās vadlīnijas, lai iedvesmotu jaunu dizainu, šis nav detalizēts ainavu dizaina projektu

Mēs neapskatām:

- Stacijas dienvidu pusi
- Satiksmi sānu ielās
- Stacijas iekštelpas

Detailizēts dizains Stacijas laukumam ir jāizstrādā kā individuāls ainavu projekts

-  Izpētāmās/pārskatītās teritorijas, Stacijas laukuma un ielas pilna koncepcijas projekta izklāsts
-  Stacijas laukuma koncepcijas projekta un publiskās dzīves izpētes pamatplatība
-  Pašreizējās autobusa pieturvietas
-  Kopējā koncepcija – savienojums ar Rail Baltica projektu uz dienvidiem no stacijas (28.lpp)



Process

Apkārtnes izpēte:

- Pamatinformācijas vākšana – plānošanas ziņojumu un transporta un citu datu izpēte
- Publiskās ārtelpas sabiedriskās dzīves apsekojumu veikšana uz vietas
- Darba grupas ar ārējām un vietējām ieinteresētajām pusēm
- Tikšanās ar sabiedriskā transporta operatoriem un “Rail Baltica” dzelzceļa trases plānotājiem
- Dialogs ar Rīgas pašvaldības ekspertiem, ieinteresētajām pusēm, sabiedrības pārstāvjiem



Atsauksmes no darba grupām:

- Svarīgi, lai nodrošinātu labu gājēju piekļuvi starp stacijas laukumu un pilsētas centru
- Izveidot labāku savienojumu starp stacijas laukumu un pilsētu
- Spēju zāles ēka ir jānojauc pēc iespējas ātrāk
- Labāk organizēt sabiedrisko transportu maršrutus, lai uzlabotu ceļu atrašanu
- Stacijas laukumam ir jābūt urbānai izteiksmei, pat, ja tas kļūst zaļāks
- Tūrisma informācijas centra izveide stacijas laukumā ir laba ideja



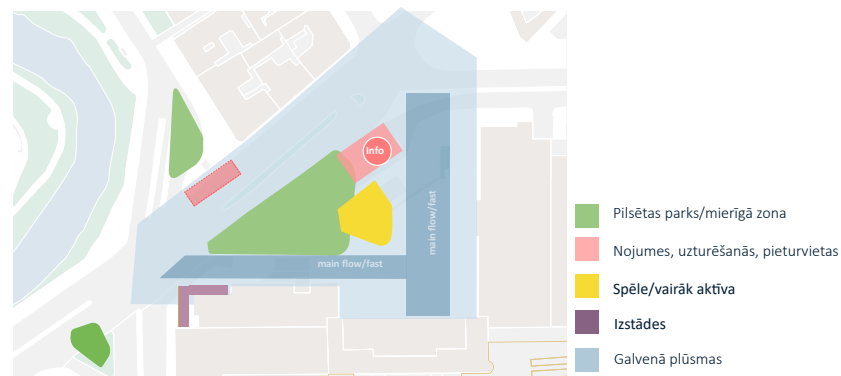
Publiskās ārtelpas koncepcija

Vispārējā koncepcija Pieeja dizainam un programmai



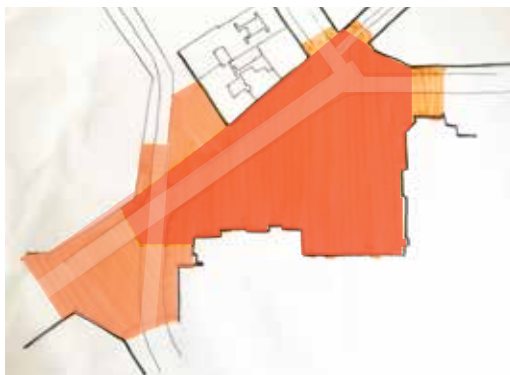
Izmantot galvenās gājēju plūsmu līnijas, lai informētu par dizainu

- Bruģa maiņa, lai iezīmētu vietu ātrai kustībai
- Saglabāt galveno plūsmu laukumu brīvību
- Bruģis kā ceļa virziena noteikšanas instruments



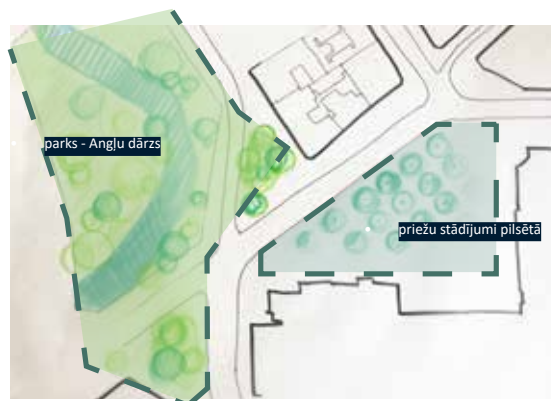
Sadalīt laukumu mazās un aktīvās zonās

- Sadalīt laukumu zonās ar dažādiem raksturiem un darbībām, lai aktivizētu un samazinātu telpas mērogu
- Atļaut tikai ārtelpas darbības
- Pārliecināties, ka visas darbības ir pieejamas vairākām lietotāju un vecuma grupām



Viena stacijas platība un virsma; ar atsevišķām zonām

- Laukuma segums pietuvojas parka segumam
- Brauktuvei – savs segums; tas atšķiras gan no tuvējām ielām, gan laukuma seguma, lai padarītu automašīnu vadītājus uzmanīgākus un lai tie justos kā “viesi” laukumā



Izveidot savienojumu ar tuvumā esošo, unikālo zaļo zonu

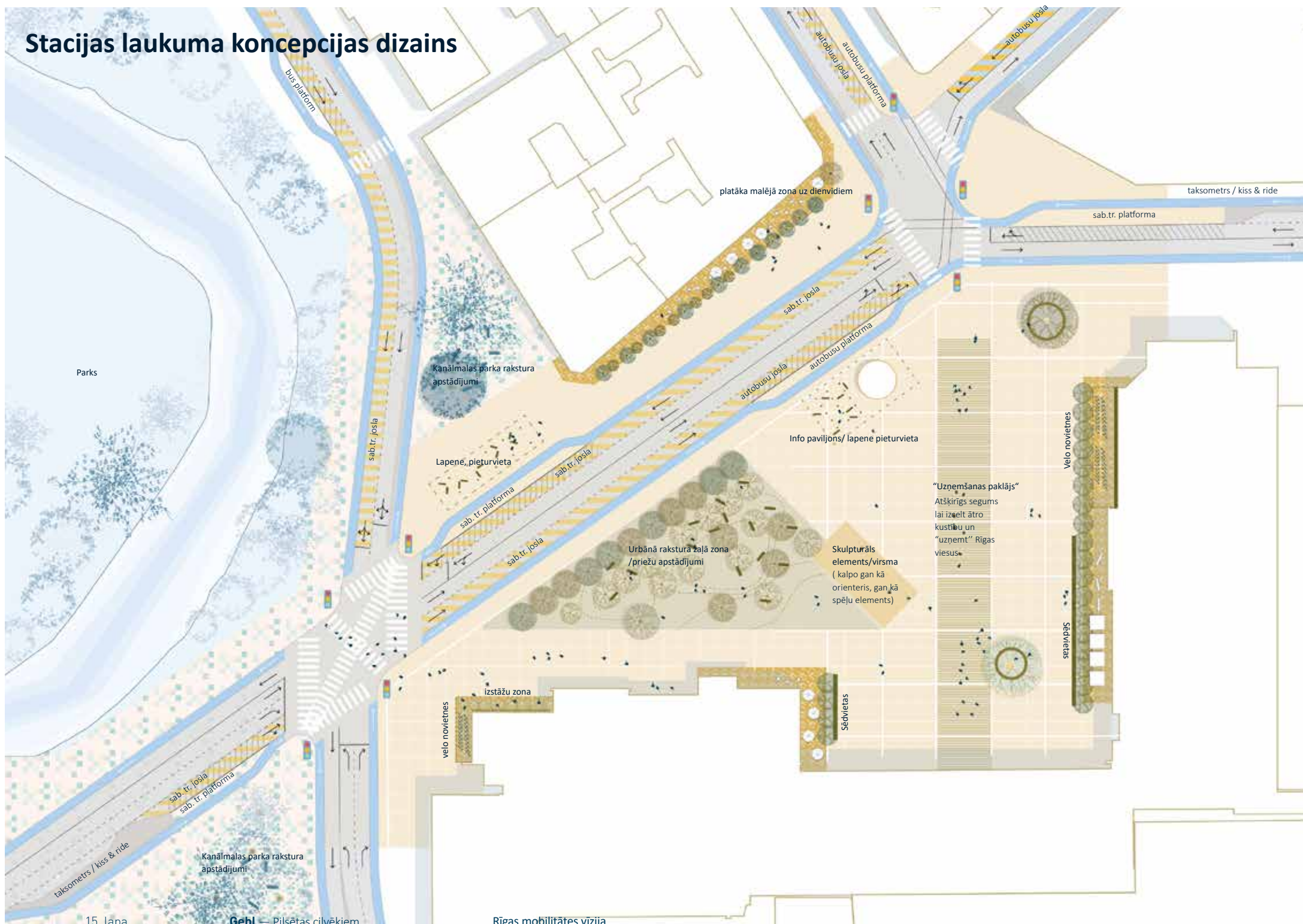
- Izmantot apstādījumus, lai izveidotu spēcīgu vietas identitāti un unikālu raksturu
- Apstādījumus veidot visā laukumā
- Laukumu attīstīt ar izteiktu zaļu raksturu: pilsētas apstādījumi, priekšu laukuma ainava



Ļaut darbībām ēkās “izplūst”

- Izmantot mēbeles un apstādījumus, lai atzīmētu malas zonu un pakāpeniskāk pārietu uz galveno cilvēku plūsmu telpu
- Attīstīt aktivitātes stacijas iekštelpās, lai nodrošinātu daudzveidīgāku aktivitāšu klāstu (piemēram, ēdināšanu dažādiem laukuma lietotājiem)

Stacijas laukuma koncepcijas dizains



Koncepcijas dizains – raksturs un identitāte

Parks “izplūst” stacijas laukuma apkārtnē

- “Angļu dārza” tipa koki, kas atbilst/paplašina tuvējo parku
- Koki rada ēnu un samazina siltumu vasaras siltajās dienās, bet ziemā zaudēs lapas, lai saule nokļūtu publiskajā ārtelpā un uzlabotu uzturēšanos vidē
- Ūdens caurlaidīgas virsmas zem kokiem (tāda paša veida kā parkā), lai teritorijai radītu parka sajūtu, novadītu virszemes ūdeni un mazinātu karstuma salas efektu
- Ūdens caurlaidīgas, bet bruģētas vietas, kur galvenie gājēju ceļi un plūsmas ir jānodrošina ar pieejamām un drošām piekļuvēm
- Soliņi, kas nodrošina sēdvietas zem kokiem – gan grupās, gan individuāli
- Pilsētas labiekārtojumiem kā atkritumu tvertnēm, gaismas stabiem un velosipēdu novietnēm vajadzētu būt tuvu, bet ne uz galvenajām gājēju plūsmu līnijām

Parka zonas aizstāj siltos asfalta laukumus ar patīkamu zaju vidi + labāk saista parku ar tuvējo stacijas laukumu un pilsētu.



Graeme massie architects, Bonnas laukums Oksforda

Koncepcijas dizains - raksturs un identitāte

Urbānā rakstura zaļā zona – priežu ainava

- Mierīga vieta, kur uzturēties un gaidīt sabiedrisko transportu
- Augstas un kuplas priedes – tipiskas Latvijai un reģionam un kā unikāls identitātes atspoguļojums apmeklētājiem, kuri ierodas Rīgā, piemēram, ar jauno "Rail Baltica" līniju
- Priedes regulāri jāapgriež, lai apakšējās trīs vai vairāk metros noturētu augstus stumbrus bez sānu zariem, saglabājot kuplumu un nenobloķētu brīvo plūsmu un vizuālo savienojumu pāri laukumam šajā zonā
- Grants zonas palīdzēs dzesēt un nosusināt laukumu, un tās var veidot kā pakalnus, lai nodrošinātu labus augšanas apstākļus kokiem, kur pazemes infrastruktūra nepieļauj dziļo stādīšanu; pakalni padarīs arī daudzveidīgāku ainavu
- Soliņi nodrošina sēdvietas zem kokiem
- Pilsētas labiekārtojumiem kā atkritumu tvertnēm, gaismas stabiem un velosipēdu novietnēm vajadzētu būt tuvu, bet ne uz galvenajām gājēju plūsmu līnijām

Mierīgā zona
-Priedes
-Grants

Zaļā zona ar lokālām priežu sugām kā identitātes atspoguļotājs sveic Rīgas pilsētas apmeklētājus



Vogta , Bonnas laukums Oksforda, Plzs Bergens

Koncepcijas dizains – raksturs un identitāte

Pavilioni patvērumam un aktivitātēm

Lapenes autobusu pieturvietās.

Tūrisma informācijas punkts un autobusu pieturas nojume

- Vieglas nojumes, kas apzīmē sabiedriskā transporta pieturas – kā atsauci uz jauno moderno “Rail Baltica” stacijas ēku, bet kas neaizsedz skatu starp laukumu ieskaujošajām ēkām
- Stacijai vistuvāk esošajā nojumē jāiekļauj kiosks, biļešu kase un/vai tūristu informācijas centrs, kas sniegs pakalpojumus ikdienas lietotājiem un apkārtnes apmeklētājiem
- Padariet dizainu ļoti vieglu un vienkāršu, lai tas nekļūtu par dominējošo
- Novietojiet ērtas sēdvietas zem jumta, lai sagaidītu autobusu vai pavadītu laiku pēc iespējas ērtāk laukumā visu sezonu laikā
- Uzstādiat apgaismojumu gaismu, lai cilvēki justos droši un spētu pārvietoties zem jumta, bet ne pārāk spožu, lai neapžilbinātu vai eksponētu cilvēkus, kas šeit uzturas tumšajā laikā

Vieglas nojumes, kas rada patvērumu cilvēkiem, jebkuros laikapstākļos gaidot sabiedrisko transportu



Place de la Republique, Parīze

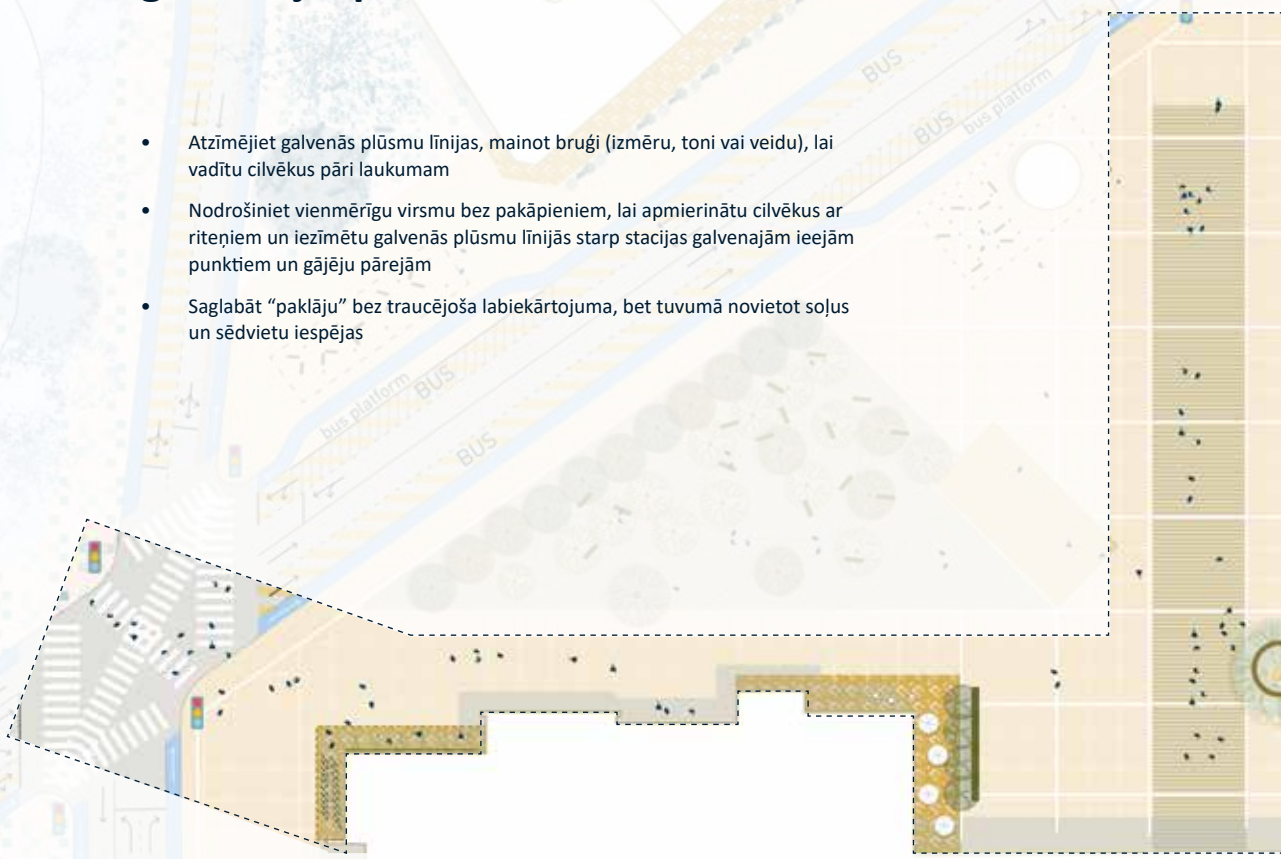


Frungallina, Dzelzceļa stacijas laukuma reorganizācija, La chaux-de-fonds

Koncepcijas dizains – raksturs un identitāte

“Uzņemšanas” paklājs cilvēku galvenajai plūsmai

- Atzīmējiet galvenās plūsmu līnijas, mainot bruģi (izmēru, toni vai veidu), lai vadītu cilvēkus pāri laukumam
- Nodrošiniet vienmērīgu virsmu bez pakāpieniem, lai apmierinātu cilvēkus ar riteņiem un iezīmētu galvenās plūsmu līnijas starp stacijas galvenajām ieejām punktiem un gājēju pārejām
- Saglabāt “paklāju” bez traucējoša labiekārtojuma, bet tuvumā novietot soļus un sēdvietu iespējas



Paklājs” kā pieejama, līdzena virsma, kas virza un uzņem gājējus, kuri šķērso laukumu



Johann Otto von Spreckelsen, Grande Arche la defense, bilde no Hepler Bruner

Koncepcijas dizains – raksturs un identitāte

Darbības, kas “izplūst” laukumā

- Ēku iekšienē esošajai darbībai ir atļauts izplūst laukumā, ja tā šai teritorijai piešķir pozitīvu dzīvi
- Bruģa segumā iezīmētās īpašās zonas palīdz kontrolēt, vai izplūšanas funkcijas netraucē/nebloķē gājēju plūsmas
- Gar tukšām fasādēm, kur nevar izklūt no iekštelpām, malas zona gar ēku jāaktivizē ar publiskām sēdvietām vai citām publiskām aktivitātēm, piemēram, izstādēm
- Labiekārtojums un āra sēdvietas, ko izvirza komersanti, būtu jāapstiprina pilsētai, un, vēlams, tās pielīdzināt pilsētas labiekārtojuma dizaina programmai



Aktīvi izmantot malu gar laukumu, saplūstot komerciālajai, kultūras un sabiedriskajai dzīvei, un radīt pievilcīgu pilsētvidi

Koncepcijas dizains – raksturs un identitāte

Aktīvā zona

- Aktīva spēļu zona nav rotaļu laukums bērniem, bet vieta jebkura vecuma un dzimuma cilvēkiem
- Tas NAV parasts rotaļu laukums, bet unikāls dizains, kas var būt pievilcīgs un saistošs, lai to aplūkotu kā mākslu, gan iesaistītu lietotājus mijiedarbībā
- Šajā zonā varētu apvienot instalācijas, kas strādā ar ūdeni un gaismu, lai padarītu apkārtni interesantu un rotaļīgu 24-7-365

Spēļu zona (virisma un skulpturāls elements)

Spēļu zonā visu vecumu cilvēki jūtas aicināti izpētīt, būt aktīviem un zinātkāriem; jautra un interesanta vieta ikvienam, kur pavadīt laiku



Foto: Claire Zane



Sam Architecture Charly Broeyer, Čārlija Čāplina skolas kompleksa paplašināšana

Šobrīd



Vīzija 2030. gadam

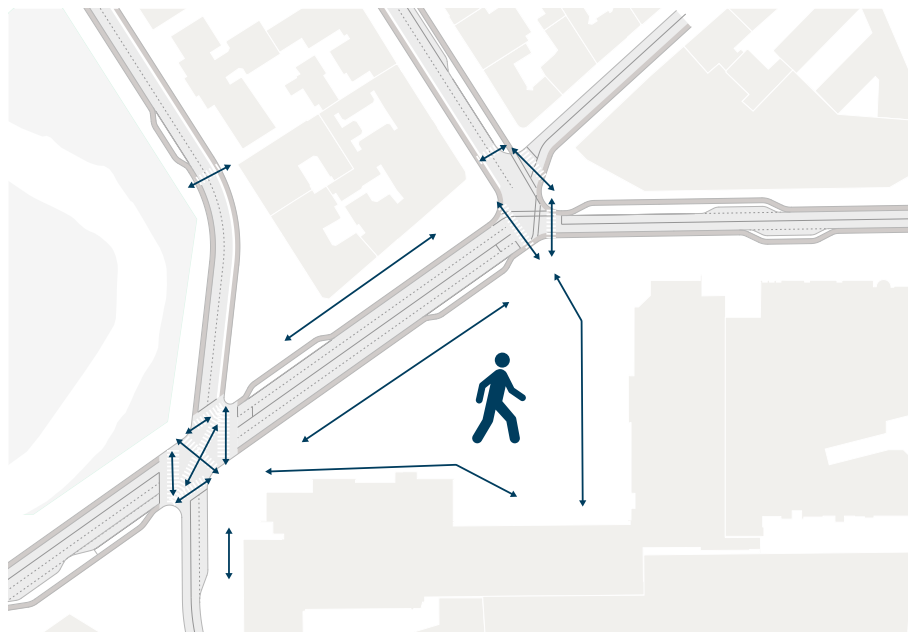


Mobilitātes koncepcija

Koncepcijas dizains – mobilitāte

Ērta, droša un labākā piekļuve gājējiem

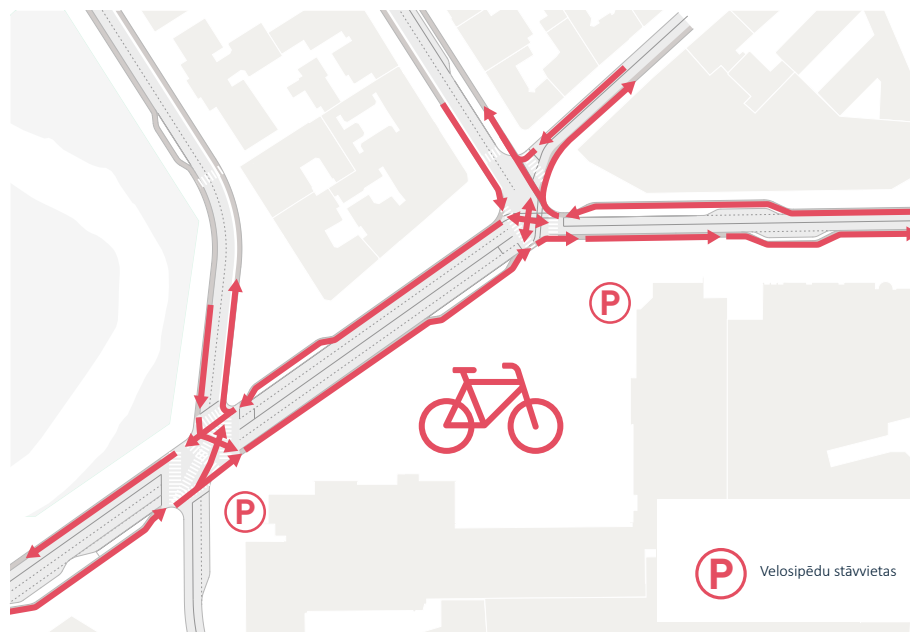
- Virszemes piekļuve – nav pazemes tuneli/pārejas
- Viegla piekļuve un pietiekama vieta maksimālajai plūsmai galvenajos gājēju plūsmu virzienos
- Gājēju pārejas pie galvenajiem gājēju maršrutiem
- Krustošanās krustojumā, tādējādi uzlabojot saikni ar vecpilsētu un parku, dodot iespēju gājējiem šķērsot visos virzienos pie zaļās gaismas



Koncepcijas dizains – mobilitāte

Dizains drošai un ērtai piekļuvei cilvēkiem, kas pārvietojas ar velosipēdu

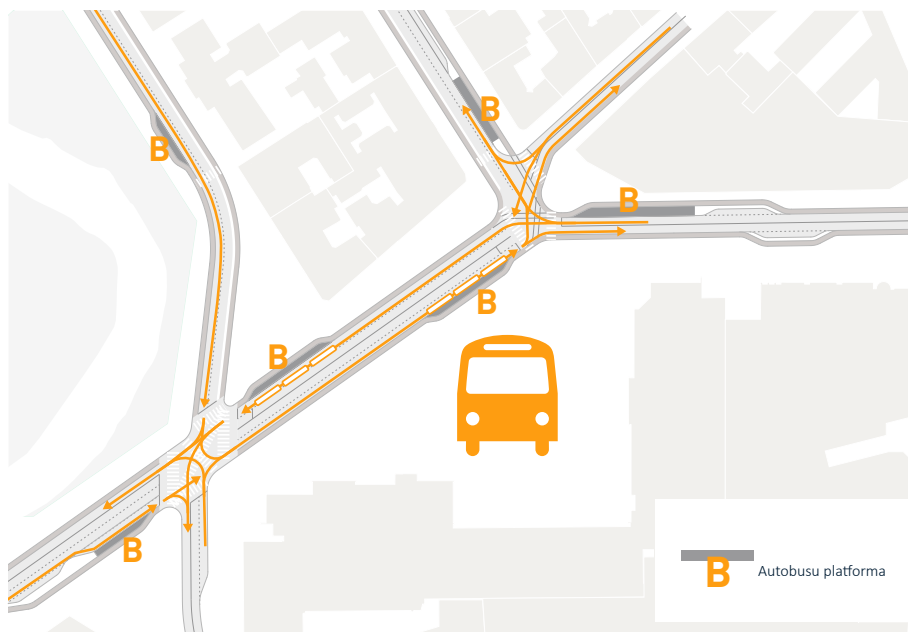
- Ieviest fizisku atdalītu veloceliņu galvenajās ielās gar staciju, virzienā uz staciju un no tās
- Droši un ērti krustojumi cilvēkiem, kas pārvietojas ar velosipēdu, izmantojot nelielus uzlabojumus, piemēram, ātrākas zaļās gaismas velosipēdiem, kreisā manevra veikšanas “kastēs” un krāsu marķējumus krustojumos
- Autobusu platformas starp brauktuvi un veloceliņu, lai izvairītos no konfliktiem starp autobusu pasažieriem un velobraucējiem
- Velosipēdu novietošana īstermiņā: uzlabot velosipēdu stāvvietas (ietilpība, pārsegs, izkārtnes)
- Velosipēdu novietošana vidējā termiņā: augstas kvalitātes velosipēdu stāvvietu būvniecība



Koncepcijas dizains – mobilitāte

Padariet autobusa izmantošanu ērtu un vienkāršu

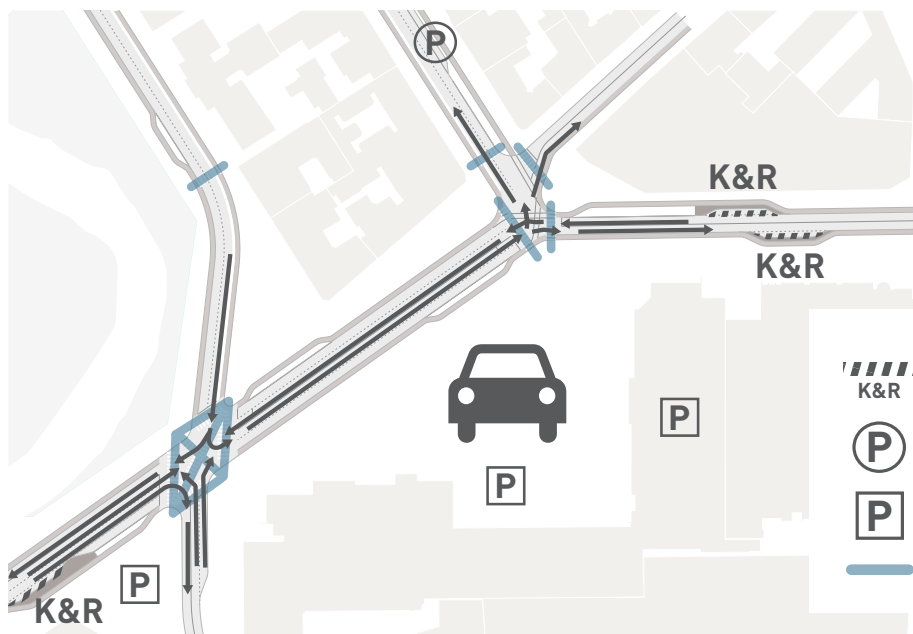
- Autobusu platformas starp brauktuvi un veloseliņu, lai izvairītos no konfliktiem starp autobusu pasažieriem un velobraucējiem.
- Autobusu pietura integrēta ar publiskās ārtelpas dizainu.
- Autobusu pieturā ir apvienota nojume ar informācija stendu par autobusiem, ērtām sēdvietām, atkritumu tvertnēm un iespējams, arī wifi, lai padarītu gaidīšanu ērtu.
- Sabiedriskā transporta joslas.
- Luksoforu signāli, kas autobusiem dod priekšroku, ļaujot ietaupīt brauciena laiku un pagriezienus pa kreisi.
- Iespējams, tiek reorganizēta vieta, kur autobusi apstājas stacijas apkārtnē, lai atvieglotu navigāciju lietotājiem, kuri to lieto pirmo reizi.
- “Domājiet par tramvaju kā autobusu”; sīkāk projektējot jauno stacijas laukumu, jāņem vērā tramvaja integrācija stacijas priekšā (joslu platums, perona augstumi, signalizācija, apstādījumu un pastāvīgo konstrukciju atrašanās vieta utt.). Plašāku informāciju par ilgtermiņa dizaina koncepciju ar tramvaju stacijas priekšā skatīt ziņojuma beigās.



Koncepcijas dizains – mobilitāte

Automašīnu satiksme tiek pārvaldīta – prioritātes piešķiršana citiem transporta veidiem

- Paredzēts tikai automobiļiem ar galamērķi teritorijā
- Pa vienai auto joslai katrā virzienā pāri laukumam
- Iela (automašīnu un autobusu joslas) maina segumu, kur šķērso laukumu; automašīnu vadītājiem pēc dizaina būtu jāsaprot, ka viņi ir laukuma apmeklētāji; citiem transporta veidiem ir augstāka prioritāte
- Taksometru autostāvvietu un *Kiss&Ride* (izsēdināšana un uzņemšana) atrodas tieši laukuma ziemeļos un dienvidos un stacijas otrā pusē (Dienvidu laukumā)



Kiss&Ride (izsēdināšana un uzņemšana) vai taksometru autostāvvietu

Autostāvvietas uz ielas

Autostāvvietas pazemes garāžā

Gājēju pāreja

PILNS scenārijs
(aptuveni 10.000
automašīnas dienā)
= sākotnējā vērtība
šim projektam



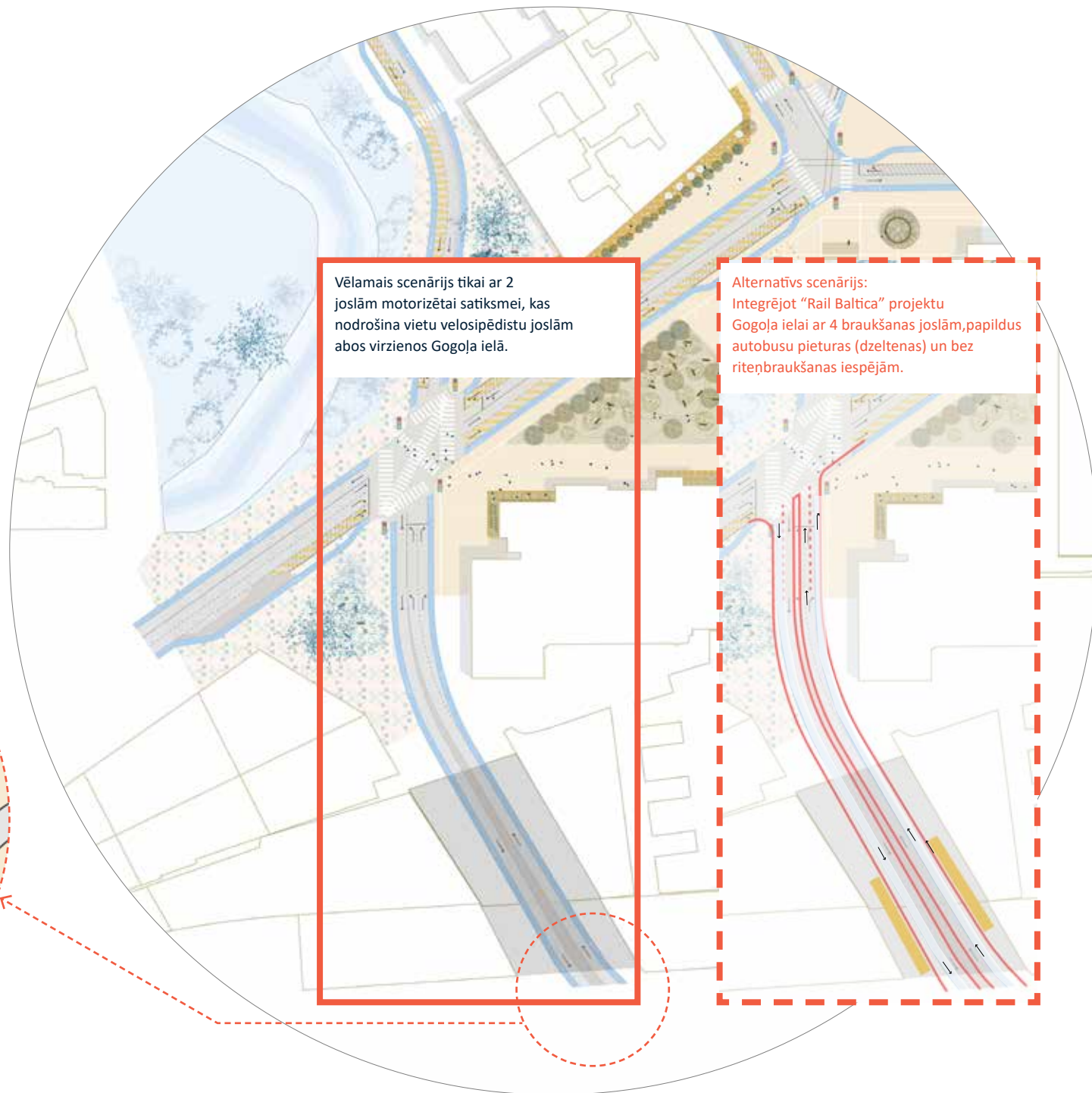
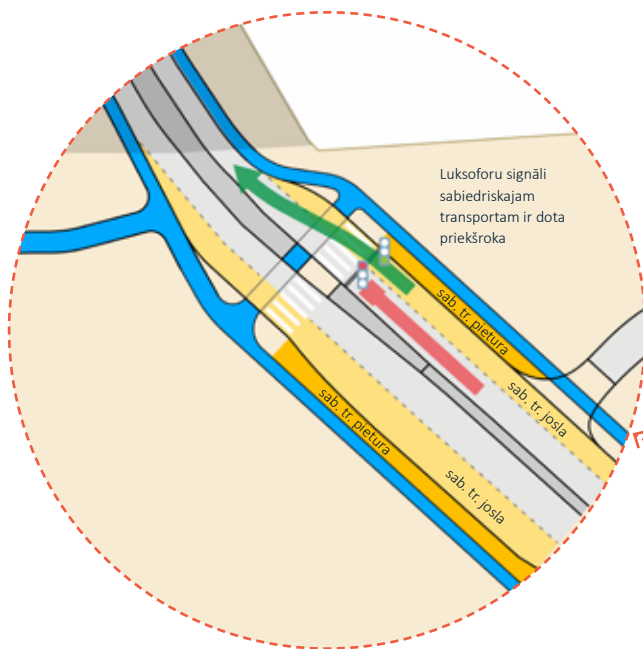
Koncepcijas dizains – mobilitāte

Gogoļa ielas izkārtojums

savienojums ar

“Rail Baltica” projektu

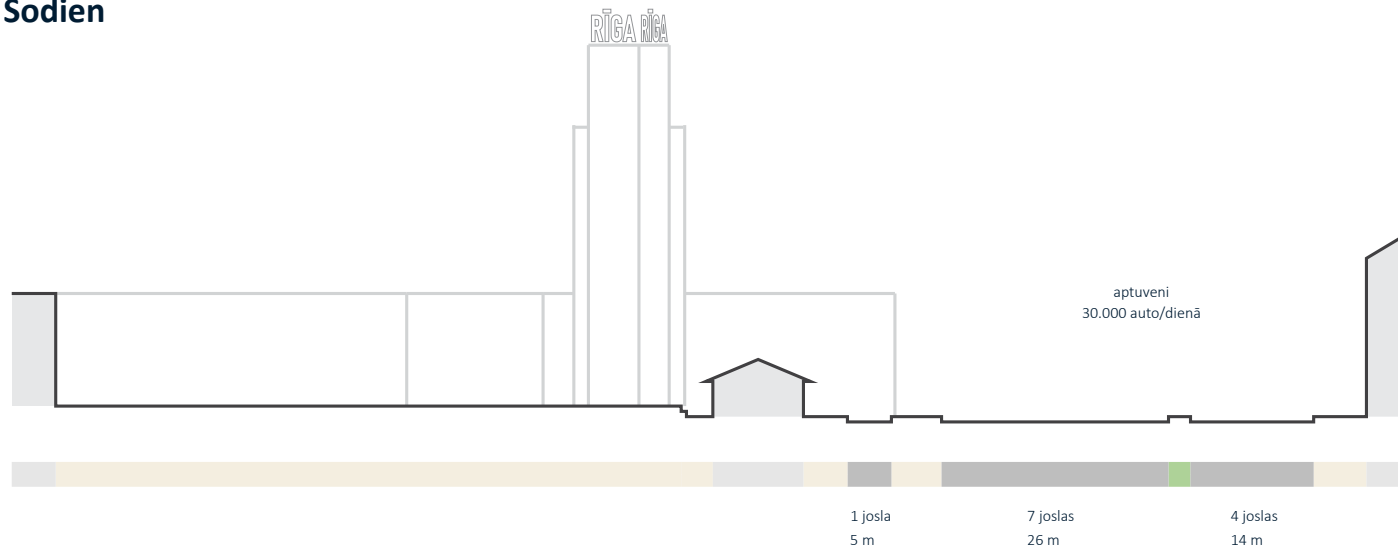
Koncepcijas skice: kā apvienot šajā ziņojumā izklāstīto Gogoļa ielas koncepciju (2030. gada redzējums) ar pašreiz paredzēto “Rail Baltica” (Gogoļa iela) ielu dizainu uz dienvidiem no pārvada



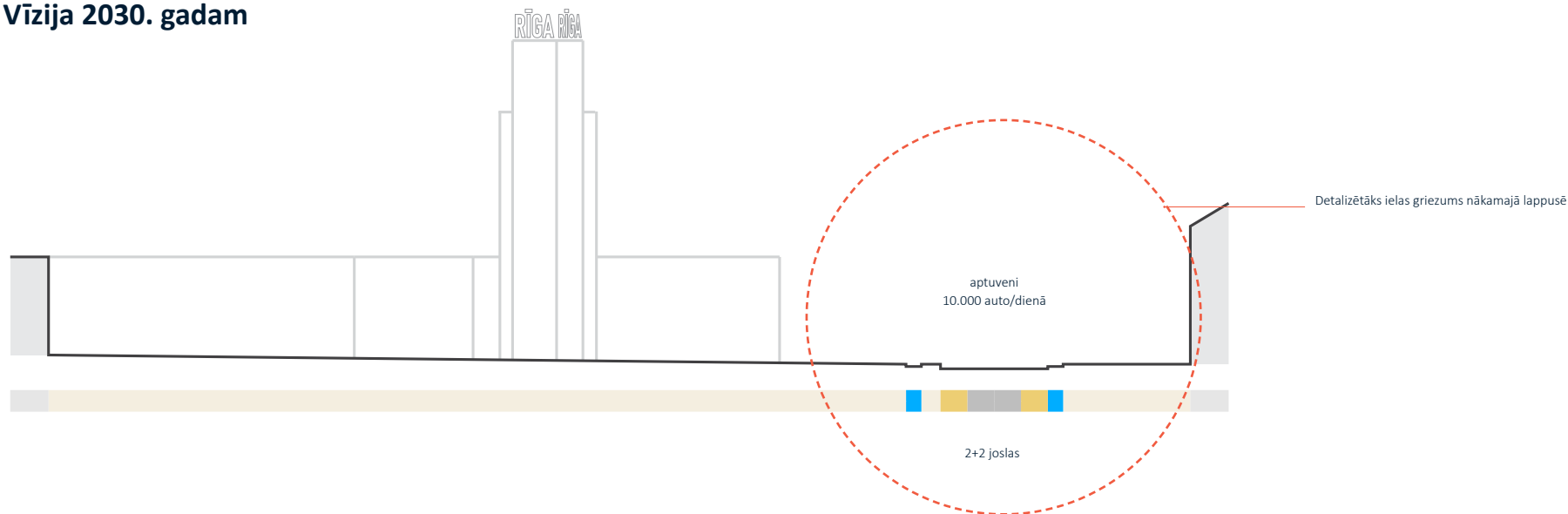
Ceļu “diēta” (sašaurināšana), atstājot vietu sabiedriskajai dzīvei



Šodien



Vīzija 2030. gadam



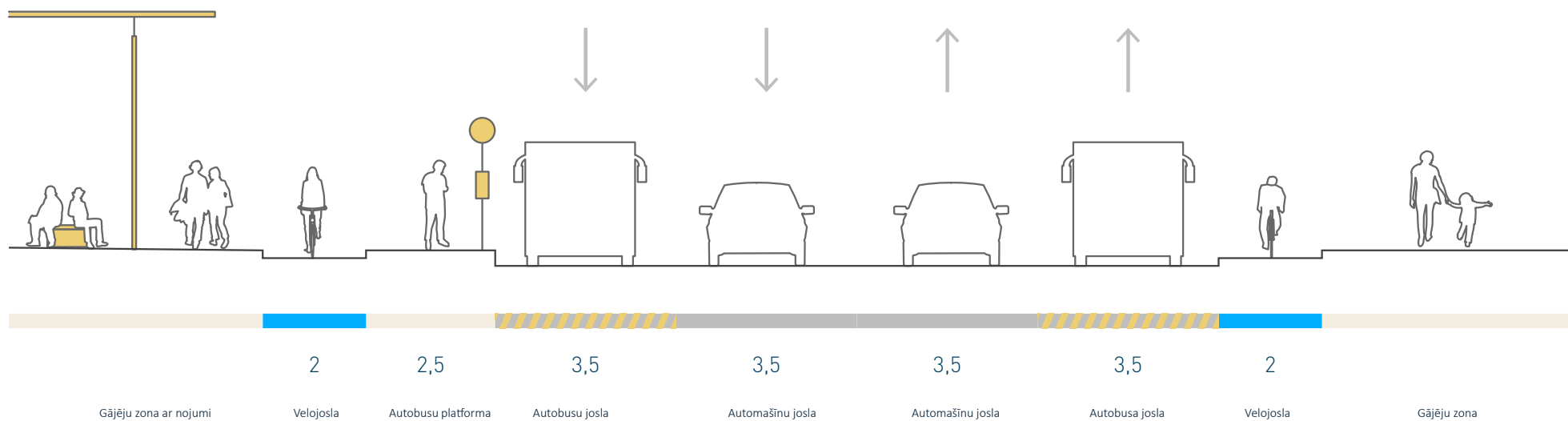
Koncepcijas dizains – mobilitāte

Tuināts ielas griezumums



Vīzija 2030. gadam

Sabiedriskā transporta scenārijs





Vīzija 2030. gadam

Četras joslas: divas – automašīnām, divas – sabiedriskajam transportam





Koncepcijas dizains – mobilitāte

Dot vietu, lai paplašinātu tramvaja tīklu

Vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķim jābūt stacijas laukuma apkalpošanai ar tramvaju. Ir iespējama divpakāpju pieeja:

1. solis (skatiet zilo līniju zemāk): esošā tramvaja līnija pirms stacijas tiek “pārņemta” pirms pagriešanās uz ziemeļiem Barona Iela virzienā
2. solis (skat. sarkano līniju zemāk): tiek pievienota jauna līnija, kas apkalpo Rīgas austrumu daļu.

Lai nodrošinātu vīziju par stacijas apkalpošanu ar tramvaju, detalizējot “2030. gada vīziju” (tikai autobusiem), jāņem vērā iespējamā tramvaja integrācija stacijas priekšā (joslu platums, perona augstumi, luksofori, apstādījumi un pastāvīgo būvju atrašanās vieta utt.).



Jauns ielas izkārtojums

Četras joslas: divas – automašīnām, divas – autobusiem un viena tramvaja līnija



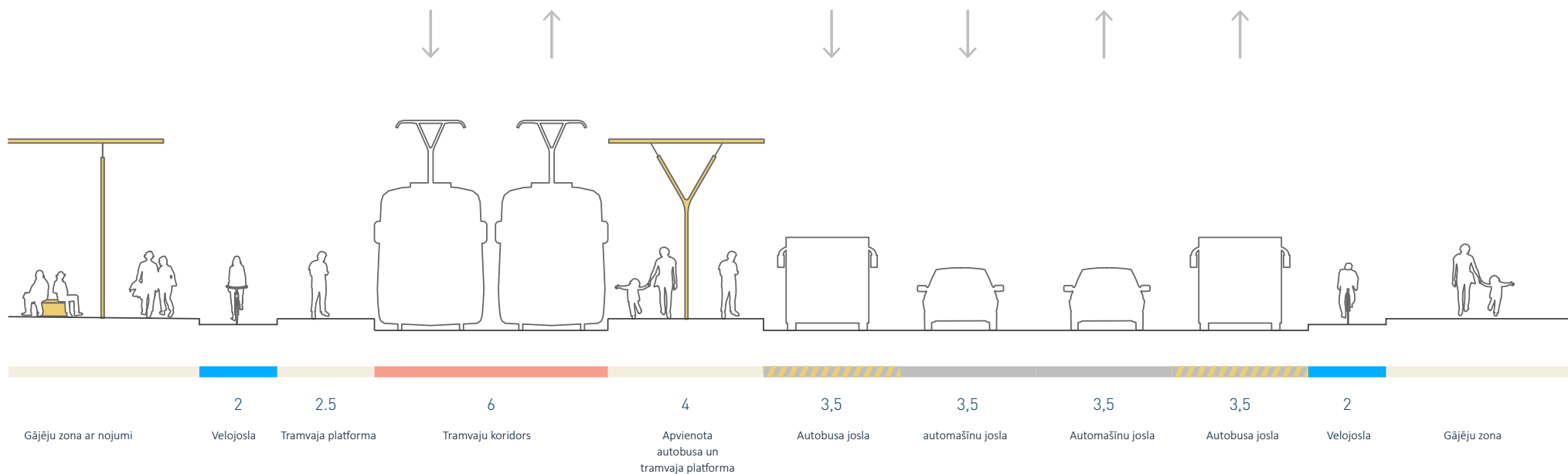
Koncepcijas dizains – mobilitāte

Ielas griezumums



Vīzija 2030. gadam

Scenārijs ar pievienoto tramvaju





Vīzija: Rīgas Centrālās dzelzeļa stacijas laukums šodien



Vīzija: Rīgas Centrālās dzelzeļa stacijas laukums 2030. gadā

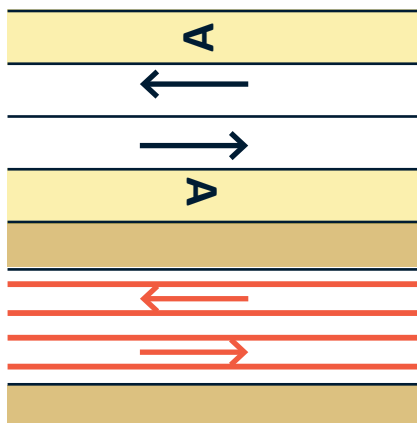
Ilgtermiņa redzējums 2050. gadā

Trīs dizaina scenāriji

Trīs iespējamie scenāriji tramvajiem, kas apkalpo staciju, ir parādīti zemāk:

- 1) divas tramvaja sliedes ir pievienotas blakus brauktuvei stacijas pusē, autosatiksmē saglabājas (šis scenārijs potenciāli ir iepriekš aprakstīts 1. solī)
 - 2) 1. scenārijs +, pārveidojot abas dienviņu joslas par tramvaja sliedēm, pārvietojot divas autobusu joslas uz ielas ziemeļu pusi (šis scenārijs potenciāli ir iepriekš aprakstīts 2. solī)
 - 3) esošā izkārtojuma pārveidošana tikai sabiedriskajam transportam . Vidējās joslas ir paredzētas tramvajiem. Vistālākās dienviņu un ziemeļu sliedes iespējams var kalpot arī autobusiem (šis scenārijs potenciāli ir aprakstīts 1. un 2. darbībā)
- Zem 3. scenārija vizualizēts scenārijs, kurā laukums kļūst par publisko telpu, kas paredzēta sabiedriskajam transportam, riteņbraukšanai un pastaigai, un bez piekļuves automašīnām.

1)



2)

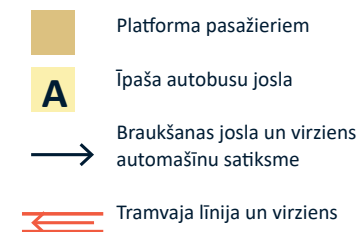
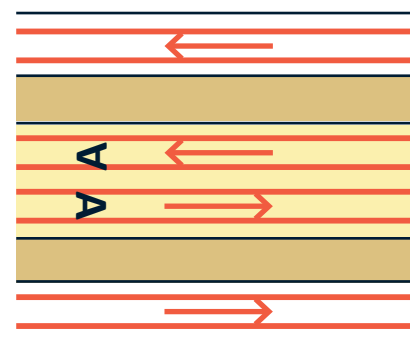


Ilgtermiņa redzējums; sistēmiskas izmaiņas



3)

Pilnais scenārijs; līdz minimumam samazināt vietu satiksmei un joprojām nodrošināt pievilcīgu, efektīvu un pieejamu sabiedriskā transporta sistēmu





Vīzija: Rīgas Centrālās dzelzeļa stacijas laukums 2050. gadā

Kā sākt jau rīt ?

Netērējiet resursus un laiku – veiciet pirmos soļus, kurus var atkārtot, izmantot un integrēt galīgajā projektā!

Kā sākt darbu uz ielas? Dariet to ar **krāsu un līmi!**



Ņujorkas 9. avēnija, 2007. gada jūlijs



Sanpaulu pilsētas centrs - pirms



Ņujorkas 9. avēnija, 2007. gada septembris

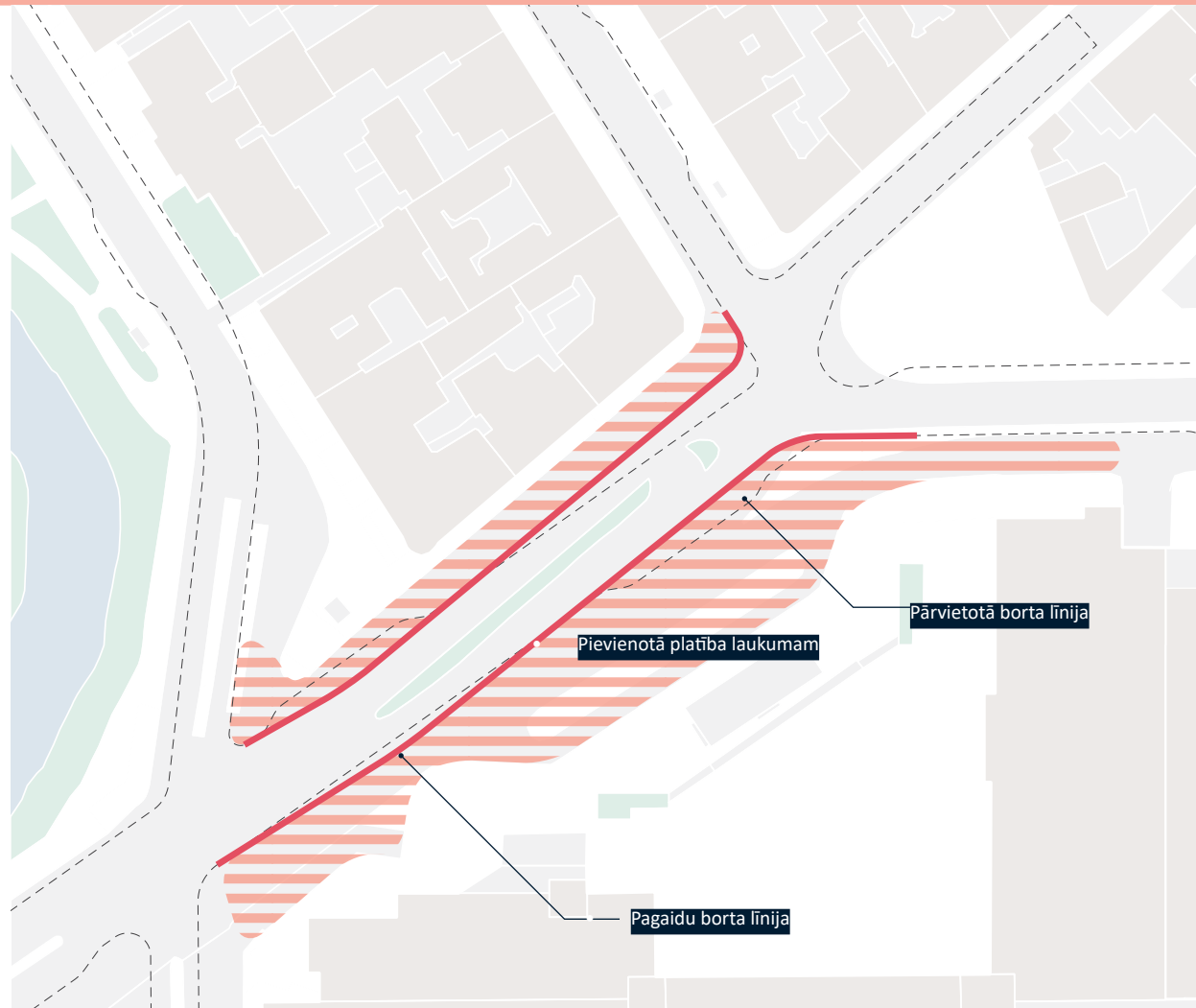


Sanpaulu pilsētas centrs - pēc krāsas un līmes izmantošanas

Kā sākt darbu uz ielas? Dariet to ar krāsu un līmi!

Ielas pārveidošana: lai ātri uzlabotu, ieteicams nepievienot citu dizaina līmeni, bet darboties iepriekš ziņojumā ilustrētās koncepcijas ietvaros. Lai to īstenotu, vienkārši izmantojiet krāsu un līmi. Tas nozīmē:

- izmantojiet krāsu, lai parādītu, kuras ielas daļas tiks iekļautas publiskajā ārtelpā, kā arī atsvaidzinātu un pievienotu gājēju pārejas;
- izvietojiet uz virsmas jaunus fiziskus elementus;
- atzīmējiet borta līniju ar fiziskām barjerām, piemēram, stādījumu kastēm, lai nodrošinātu, ka automašīnas un autobusi nebrauc tikko iekarotajā publiskajā ārtelpā;
- esiet pragmatiski; Pielāgojiet pagaidu izkārtojumu šodienas situācijai / ielas izkārtojumam, lai izvairītos no apmalēm un sadalošo joslu rakšanas;
- uzraugiet un mācieties no tā, kā darbojas pagaidu dizains, un izmantojiet iegūtās zināšanas, lai informētu par ielu plānojuma pastāvīgu pārveidošanu.



Sanpaulu



Ņujorkas Taimskvērs - pirms un pēc



Sanpaulu pilotprojekts, Gehl

Sniedziet redzējumu esošo bortakmeņu pārvietošanā, lai ātri panāktu pārmaiņas, pārbaudītu un mācītos no projekta, netērējot naudu būvniecības izmaksām līdz galīgais dizains ir ieviests

Kā sākt darbu laukumā? Viegli sasniedzamie darba “augļi”

- Pievienojot laukuma nākotnes programmai pagaidu labiekārtojumu un aktivitātes
- Esošo stādījumu un soliņu saglabāšana – vienkārši pievienojot jaunas instalācijas un iekārtas
- Darbs uz esošās virsmas (lielas konstrukcijas) nav nepieciešamas
- Ja iespējams, īstenojot spēju zāles likvidēšanu/demontāžu, izmantojiet iespēju, lai izlīdzinātu reljefu/pakāpienus
- Pārvietojiet izstādi uz jaunu vietu
- Saglabājiet esošās āra apkalpošanas zonas
- Saglabājiet galvenās gājēju plūsmu līnijas atvērta (nebloķējiet gājēju zonu)
- Ja iespējams, aizveriet pārejas tuneļos un krāsojiet jaunas gājēju pārejas visos četros virzienos pie Satekles ielas Gogoļa ielas



Jūs to jau darāt
Rīgā!



Gājēju Tērbatas iela



“Pop up” dārzs - blakus Stockman

Pievienojiet nākotnes programmai pagaidu mēbeles un ļaujiet vietējiem māksliniekiem un asociācijām laukuma centra zonā rīkot rotaļīgu un māksliniecisku publisku programmu

Rīga- 2020. gada decembris

Rīgas pilsēta sadarbībā ar Gēla arhitektu biroju (Gehl)

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

Ilze Purmale, direktore

Kristaps Niedols, Mobilitātes plānošanas nodaļas vadītāja vietnieks

Elmārs Daniševskis, konsultants, SIA "E. Daniševska birojs"

Ivars Bergs, SIA "Laurus konsultācijas"



**RĪGAS DOMES
PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS**

Tulkojums

Ieva Vinceviča

Gēla arhitektu biroja projekta komanda

Andreas Røhl, projektu vadītājs

Solvejg Reigstad, projektu vadītājs

Tamāra Kalantajevska, projekta arhitekte

Philip Patzner, arhitektūras asistents

Michael D. Grønlykke (MOE)

Gehl

www.gehlpeople.com