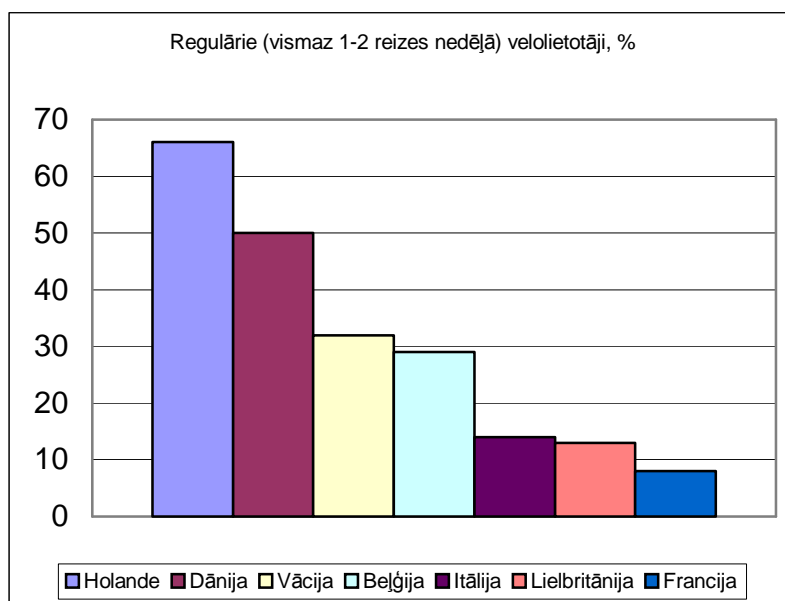


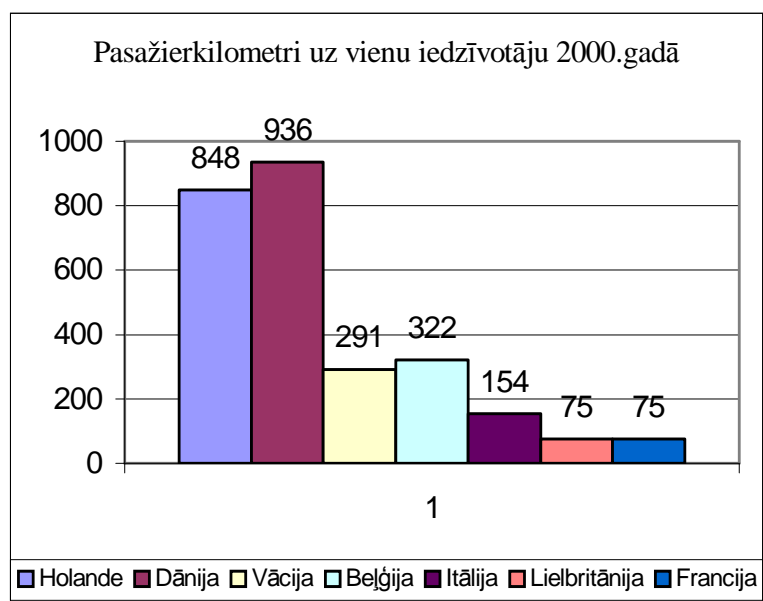
Velosatiksmes attīstības koncepcija (2005. - 2018.g.)

Mobilitāte ir viena no cilvēku pamatvajadzībām. Katru dienu mēs pārvietojamies no mājām uz darbu, biznesa darījumos, izglītības iestādēm, veikaliem, atpūtas vietām utt. Nemainās cilvēku vajadzības, bet mainās paradumi - kājām, ar velosipēdu, auto, vilcienu, lidmašīnu, kuģi utt., vienu veidu izmantojot vairāk, citu mazāk. Viens no videi visdraudzīgākajiem un cilvēka veselību nostiprinošiem pārvietošanās veidiem ir velo. Jāatzīst, ka velosipēdu izmantošanai Latvijā, atšķirībā no Skandināvijas valstīm, Beļģijas, Holandes, Vācijas u.c. Eiropas valstīm, nav senu izmantošanas tradīciju. Vēl vairāk - daudzus gadu desmitus velotransporta, t.sk. infrastruktūras, attīstībai valstiskā un pašvaldību līmenī vispār netika pievērsta uzmanība. Velosipēdu izmantošanas līmeni dažādās valstīs raksturo 1.attēls:



1. attēls

Viens no velosipēdu izmantošanu raksturojošiem lielumiem ir arī nobraukto kilometru daudzums uz vienu iedzīvotāju. Kā redzams 2.attēlā "Pasažierkilometri uz vienu iedzīvotāju 2000.gadā", visvairāk velosipēdus izmanto Dānijā un Holandē, kur katrs iedzīvotājs dienā veic vairāk kā 2 km.



Par velotransporta popularitātes pieaugumu Eiropā liecina arī velosipēdu ražošanas apjomu palielinājums Eiropas Savienības valstīs vidēji par 3 % gadā -1998.g.- 11,65 milj.gab., 1999.g.-12, 02 milj.gab., 2000.g.- 12,27 milj.gab.

Dānija - valsts ar senām velotransporta tradīcijām

Viena no valstīm, kurā velo tiek uzskatīta kā ļoti svarīga satiksmes sastāvdaļa ir Dānija. Tieši Dānijā 1905.gadā nodibināja Velobraucēju Federāciju, kas tiek uzskatīta par pirmo tāda veida organizāciju Eiropā. Pateicoties mērķtiecīgai valsts un pašvaldību politikai veloinfrastruktūras veidošanā, vairāk kā viena trešā daļa pieaugušo Dānijas iedzīvotāju velosipēdus izmanto regulāri. Īpaši straujš velolietotāju pieaugums bija vērojams 70.-jos gados degvielas krīzes laikā, kad vairāk uzmanības sāka pievērst arī vides aizsardzībai. Kopš 1982.gada visu līmeņu pašvaldību budžetos katru gadu ir paredzēti līdzekļi velotransporta infrastruktūras attīstībai un braukšanas apstākļu uzlabošanai. 2000.gadā Dānijas Ceļu administrācija izdeva grāmatu "Velo koncepciju kolekcija" (*Collection of Cycle Concepts*), kuras mērķis ir sniegt pārskatu, idejas un motivāciju drošas velosatiksmes attīstībai. Kopenhāgenā ar 800 tūkst. iedzīvotājiem kopējais veloceļu garums sastāda vairāk nekā 300 km, 2002.gadā to būvniecībai bija atvēlēti 60 milj. DKK (apmēram 5,5 milj.Ls). Par galvenajiem uzdevumiem velopolitikā laika periodam no 2002. - 2012.gadam ir nosaukti:

- palielināt velobraucienus mājas-darbs-mājas no 34 % uz 40 %,
- paaugstināt drošību -satiksmes negadījumu skaitu samazināt par 50 %,
- velonovietošanas drošības sajūtu paaugstināt no 57 % līdz 80 % velolietotāju,
- par 10 % palielināt velotransporta pārvietošanās ātrumu,
- uzlabot pārvietošanās komfortu - neapmierināto skaits ar infratraktūras kvalitāti (ceļa klājumu) nedrīkst pārsniegt 5 % līmeni.

Alternatīvo pārvietošanās veidu popularizēšana Eiropā

Pieaugošās automobilizācijas apstākļos pilsētās, lai uzlabotu iedzīvotāju veselību un dzīves kvalitāti, ir nepieciešams samazināt automašīnu satiksmes apjomus, piedāvājot un veicinot alternatīvu pārvietošanās veidu iespējas. Šāds mērķis ir pasākumam "Pilsēta bez mana auto!", kas pirmo reizi tika organizēts Francijā 1998.gadā, bet 2000.gadā Eiropas Vides komisāre Margota Vallstroma (*Margot Wallstrom*) to pasludināja jau kā Eiropas iniciatīvu - Eiropas mobilitātes nedēļu, pievēršot uzmanību vides faktoriem. Eiropas mobilitātes nedēļa tiek organizēta septembrī. 2000.gadā šajā aktivitātē iesaistījās 760 pilsētas, 2001.gadā - 1005, 2002.gadā - 1448. Mobilitātes nedēļas ietvaros 22.septembris ir pasludināts par "Dienu bez auto". Aktivitātes galvenie mērķi ir:

- popularizēt esošo ilgtspējīgas attīstības mobilitātes politiku un labāko pieredzi,
- uzsākt jaunas iniciatīvas,
- pastiprināt pilsētnieku sapratni par esošās pilsētas mobilitātes kaitīgo ietekmi uz apkārtējo vidi un individuālo dzīves kvalitāti,
- akcentēt lokālo virzību uz ilgtspējīgu transporta politiku,
- kļūt par Eiropas aktivitātes dalībnieku, daloties kopējos mērķos un pieredzē ar citām pilsētām Eiropā.

Mobilitātes nedēļā tematisko dienu ("Velodiena", "Sabiedriskā transporta diena", "Gājēju jeb zaļā ceļa diena" u.c.) ietvaros tiek organizēts kāds pasākums, piemēram, velosacensības un velomaratoni, jaunu veloceļu vai sabiedriskā transporta maršrutu atklāšana, diskusijas starp sabiedrību un politiķiem, dažādi kultūras pasākumi autotransporta iebraukšanai norobežotajā

teritorijā utt. Katra dalībpiļsēta var izvēlēties akcentējamus jautājumus un iesaistīšanās veidu šajā mobilitātes nedēļā.

ESOŠĀ SITUĀCIJA

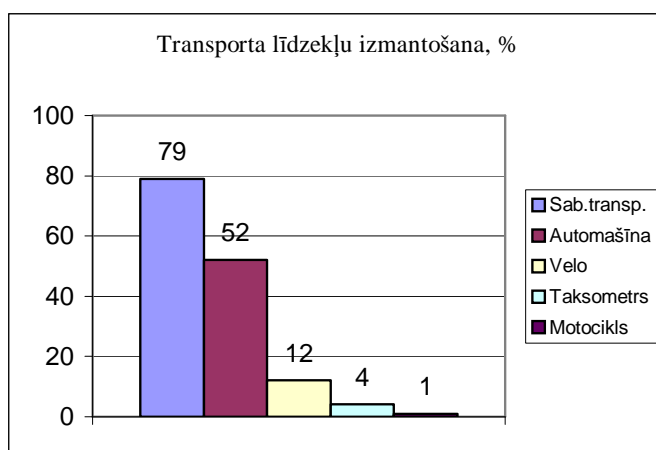
80.-to gadu beigās Rīgas pašvaldība uzbūvēja pirmo un vienīgo veloceļu Latvijā, kas savieno Rīgu un Jūrmalu. Tikai 1999.gadā tika izstrādāta un akceptēta "Velotransporta attīstības valsts programma 1999.- 2015.g." ar mērķi - nodrošināt velotransporta plānveidīgu attīstību, un uzdevumu - radīt velotransporta attīstības valstiskās regulēšanas formas, iekļaujot šo programmu kopīgā LR Transporta attīstības valsts programmā. Tās realizācijas gaitā ieteikts ņemt vērā Eiropas Savienības valstu pieredzi. Viens no sadarbības projektiem ir "EuroVelo", kuru piedāvā Eiropas Riteņbraukšanas Federācija. Projekta mērķis - Eiropā izveidot veloceļu tīklu, kas aptvertu visu kontinentu. Kā zināms, Latviju šķērsos divi "EuroVelo" ceļi :

1. rietumu-austrumu EV-10 veloceļš Baltijas jūras loks (Hanzas loks),
2. ziemeļu-dienvidu EV-11 veloceļš Nordkaps-Atēnas.

Rīgas dome 2000.gada 22.augustā apstiprināja "Velotransporta attīstības programmu Rīgas pilsētai", kas ir uzskatāma par valsts programmas detalizētu turpinājumu un sastāvdaļu. Šis veloprogrammas mērķis - iekļaut velotransportu kopējā Rīgas transporta sistēmā, kā ilgtspējīgu, citiem transporta līdzekļiem līdzvērtīgu, drošu un videi draudzīgu transporta līdzekli. Programmai pievienota perspektīvā izbūvējamo velomaršrutu galveno virzienu karte (skatīt 3.pielikumu). Šobrīd Rīgā uzsākta veloinfrastruktūras veidošana - izbūvēts veloceļš "Imanta - Vecrīga", izstrādāti 2 projekti veloceļiem "Pērnavas iela - Bergi" un "Centrs - Mežaparks - Vecmīlgrāvis", Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekta ietvaros izstrādāta projekta dokumentācija posmam "Vecrīga - Pērnavas iela". Baltijas jūras loka starptautiskā veloceļa EV-10 maršruts Latvijā ir paredzēts virzienā Jūrmala – Rīga - Ādaži. Līdz ar to, izbūvējot veloceļa "Imanta - Vecrīga" turpinājumu "Vecrīga - Bergi", tīktu izveidots šī starptautiskā veloceļa EV-10 posms cauri Rīgai (skatīt 4.pielikumu).

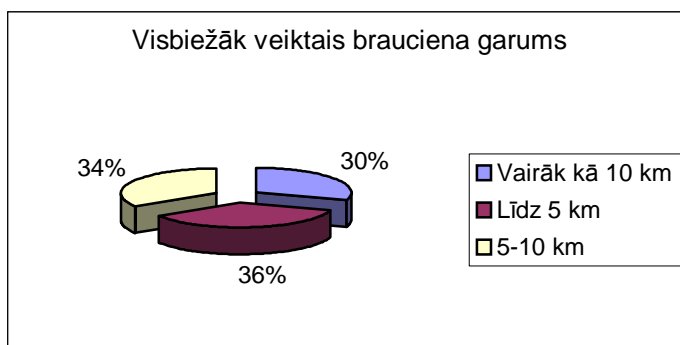
Velobraucēji Rīgā

Latvijā un arī Rīgā nav pieejami oficiāli dati par velolietotājiem (pārdoto un reģistrēto velosipēdu skaits, veikto braucienu skaits, attālumi utt.) un līdz ar to nav iespējams analizēt statistiku par attīstības tendencēm šajā jomā. Nelielu ieskatu pašreizējā situācijā sniedz 2002.gadā pēc Satiksmes departamenta pasūtījuma aģentūras "Baltijas Datu Nams" veiktā socioloģiskā aptauja. Iegūtie aptaujas rezultāti liecina, ka 48 % pilsētas iedzīvotāju ir velosipēdu īpašnieki, 69 % velosipēdu īpašnieku ir vecumā no 16 - 44 gadiem. Kopumā vismaz reizi mēnesī velosipēdu izmanto apmēram 12 % pilsētas iedzīvotāju. 28 % veloīpašnieku vasarā brauc regulāri (vasarā izmanto katru vai gandrīz katru dienu), bet 46 % izmanto 1 - 3 reizes nedēļā. Visu transporta līdzekļu veidu izmantošanas īpatsvaru ikdienas braucienos atspoguļo 3.attēls:



3.attēls

Divi galvenie velotransporta izmantošanas veidi ir lietišķais velotransports (uz darbu, iepirkšanās, kurjera pakalpojumiem u.c.) un velotūrisms. Kā liecina socioloģiskā aptauja, Rīgā velosipēdu galvenokārt izmanto atpūtai - 75 % gadījumu, sportam- 18 % un tikai 11 % braucieniem uz darbu, braucēju pamatplūsmas ir no viena mikrorajona uz otru. Velosipēds pārsvarā tiek izmantots īsu ceļojumu veikšanai - līdz 5 km, savukārt 15 km un vairāk veic tikai piektā daļa velolietotāju, skatīt 4. attēlu [4].



4.attēls

Velosipēdu izmantošanas ne pārāk augsto popularitāti Latvijā un Rīgā nosaka nepastāvīgie klimatiskie apstākļi, salīdzinoši īsā veloizmantošanas sezona (maijs - oktobris), atbilstošas infrastruktūras (veloceļu, velonovietņu utt.) trūkums, kā arī sabiedrības neviennozīmīgā attieksme.

Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekts

Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekta ietvaros (2002.-2003.g.) tika izstrādāts veloceļu tīkla plāns pilsētas A-zonā (skatīt 5.pielikumu).

Projekta mērķi:

- vispārējais - palielināt velosipēdu izmantošanu Rīgā īsiem braucieniem, tādā veidā samazinot transportlīdzekļu pieaugošo kaitējumu videi,
- konkrētie :
 - sagatavot velomaršrutu plānu pilsētas A-zonā, izņemot Vecrīgu,
 - sagatavot detalizētu projektu vienam konkrētam velomaršrutam.

Maršruta tīkla plānošanā tika ņemta vērā pieejamība svarīgākajiem galamērķiem-Vecrīga, dzelzceļa stacija, veikali, tirgi u.c., kā arī satiksmes drošība, maršrutu saliedētība tīklā un saistība ar perspektīvē plānotajiem veloceļiem ("Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai"), realizācijas tehniskās iespējas, ņemot vērā esošos satiksmes un ielu infrastruktūras apstākļus.

Projekta zonā gandrīz visās ielās satiksmes intensitātes līmenis nepieļauj velosatiksmi blakus automašīnām (jaukta satiksme) bez aizsardzības pasākumiem (piem., atdalīta velojoslā). Kā norādīja eksperti, Dānijā un citās Eiropas valstu pilsētu satiksmes plānošanu ietvaros kā ļoti būtisks jautājums ir ielu hierarhijas noteikšana, kas ļauj katrai ielai nodrošināt pareizāko velosipēdu izmantošanas iespēju risinājumu atkarībā no ielas tipa (maģistrālā, vietējas nozīmes utt.). automašīnu satiksmes plūsmas un ātruma. Atsevišķās ielās, piemēram Dzirnau ielā, izmainot automašīnu novietošanas stratēģiju (piemēram, novietojot automašīnas paralēli ietvei), var radīt vietu velotransporta infrastruktūrai.

Sarežģītākajos ielu posmos eksperti piedāvā konceptuālu velomaršrutu veidošanas risinājumu un šīs vietas ir:

- ielu posmi: Basteja bulvāris-Brīvības iela, 11.novembra krastmala-Kr.Valdemāra iela-Zirņu iela;
- krustojumi: 11.novembra krastmala/Akmens tilts/ Kaļķu iela; Hanzas iela/Eksporta iela; Krastmala/13.janvāra iela; 13.Janvāra iela - Marijas iela/Gogoļa iela/Raiņa bulvāris/Merķeļa iela/Satekles iela.

Pilsētas centrālajā daļā ir augsts satiksmes intensitātes līmenis, jaukta sabiedriskā transporta, automašīnu, gājēju un velobraucēju satiksme, kā rezultātā rodas konfliktsituācijas un negadījumu risks. Kaut arī velotransporta satiksme Rīgā ir salīdzinoši zema, satiksmes negadījumi notiek un visbiežāk krustojumos - laika periodā no 2000.gada 1.janvāra līdz 2001.gada jūlijam zonas centrālajā daļā reģistrēti aptuveni 30 ceļu satiksmes negadījumi, kuros iesaistīti velobraucēji (skatīt 6.pielikumu). Rīgā kopumā 2002.gadā reģistrēti 194, 2003.gadā-235 un 2004.gada 11 mēn –219 šādi ceļu satiksmes negadījumi.

Atbilstošas veloinfrastruktūras veidošana paaugstinās velobraucēju drošību pilsētas ielās, jo tā paredz autosatiksmes ātruma ierobežošanu vietās, kur ir veloceļi. Ņemot vērā Skandināvijas valstu pieredzi, vēlams:

- izvairīties būvēt divvirzienu veloceļus vienā ielas pusē, piemēram, statistika Malmē, Zviedrijā, liecina, ka uz šādiem veloceļiem CSN skaits palielinājies par 50 %, Oslo, Norvēģijā, konstatēts, ka 6 reizes lielāks risks ir braukt pa ietvi pret kopējo satiksmes plūsmu nekā tās virzienā,
- neizmantojot maģistrālo ielu un ielu ar intensīvu satiksmes plūsmu brauktuves veloceļu/velojoslu veidošanai,
- ņemt vērā, ka veloceļi ir drošāki nekā velojoslas,
- īpašu uzmanību pievērst krustojumiem.

Lai veicinātu velosipēda kā alternatīva pārvietošanās veida izmantošanu, nepieciešama ne tikai atbilstoša infrastruktūra, bet arī attiecīgas sabiedrību informējošas un izglītojošas kampaņas un dažādas aktivitātes. Visu šo pasākumu kopuma galvenais uzdevums - stimulēt sabiedrību arvien vairāk lietot velosipēdus gan ikdienā, gan atpūtai. Starp visplašāk izmantotajiem var nosaukt :

- veloceļu un drošu stāvvietu būvniecība,
- velosipēdu pārvietošanas iespēju nodrošināšana ar sabiedrisko transportu,
- ceļu satiksmes noteikumu un braukšanas iemaņu apgūšana skolās,
- velomaršrutu un velostāvvietu karšu, bukletu par ceļu satiksmes noteikumiem un drošu pārvietošanos u.c. informatīvo materiālu regulāra izdošana un izplatīšana,
- kampaņu realizācija konkrētām mērķgrupām, piemēram, ceļu satiksmes negadījumos visvairāk iesaistītai vecuma grupai, darba devēju stimulēšanai atbilstošu apstākļu nodrošināšanai darbiniekiem, kas izmanto velosipēdus (velonovietojšanas vietas, pārgērbšanās iespējas, dušas telpas utt.), veselības nostiprināšanai, pusaudžiem un bērniem u.c.,

Veiksmīgai iepriekšminēto pasākumu realizācijai ir nepieciešama valsts, pašvaldības un privātā sektora savstarpēja sadarbība un sapratne.

PROBLĒMAS

- bīstama satiksme uz ielas braucamās daļas kopā ar pārējiem transporta līdzekļiem,
- nepietiekams veloceļu skaits,
- ērtu velonovietojšanas iespēju trūkums,
- informācijas trūkums par iespējām izmantot velosipēdus,
- sabiedrības neviennozīmīgā attieksme pret velobraucējiem un velobraukšanu,
- nepietiekama sadarbība starp sabiedrisko, privāto, pašvaldību un valsts sektoru.

MĒRĶIS

Nodrošināt velotransporta kā alternatīvā pārvietošanās veida līdzsvarotu attīstību pilsētā.

UZDEVUMI

1. Nodrošināt visu velotransporta attīstībā ieinteresēto pušu (RD departamentu-satiksmes, attīstības, vides un izglītības departamenti, nevalstiskās organizācijas, piemēram, Veloinformācijas centrs, Mežaparka attīstības biedrība u.c., Satiksmes ministrija, CSDD, LAD), saskaņotu rīcību un sadarbību, izveidojot darba grupu ar velotransportu saistīto aktivitāšu koordinācijai.
2. Attīstīt infrastruktūru:
 - 2.1. veloceļa vai tā posmu projektēšana un izbūve (kā prioritāti uzskatīt EV-10 maršrutu cauri Rīgai);
 - 2.2. izvērtēt 2002.gadā A-zonā izstrādātā (COWI) veloceļu plāna pakāpeniskas realizācijas iespējas, t.sk. ārējo finansu resursu piesaisti;
 - 2.3. izstrādāt pilsētas veloceļu numerācijas sistēmas priekšlikumus iesniegšanai Satiksmes ministrijā, veikt attiecīgu zīmju uzstādīšanu;
 - 2.4. izstrādāt velonovietņu/velostatņu uzstādīšanas principus pilsētā, veikt to izvietojumu pie pašvaldības institūcijām;
 - 2.5. izstrādāt priekšlikumus un realizēt pilotmaršrūtus "Drošs ceļš uz skolu", kā arī lielveikaliem;
 - 2.6. izstrādāt priekšlikumus velosatiksmes iekļaušanai kopējā ST transporta sistēmā, t.sk. drošu velonovietņu veidošanai dzelzceļa stacijās, pilsētas ST galapunktos u.c.
 - 2.7. izgatavot informatīvo bukletu par pārvietošanās iespējām pilsētā, kā arī par tūrisma maršrutiem;
3. Velotransporta kā alternatīva pārvietošanās veida popularizēšana:
 - 3.1. bukletu sagatavošana un izdošana - kā droši pārvietoties pa pilsētu (ceļu satiksmes noteikumi, CSN analīze, padomi, kā izvairīties no CSN utt.); velobraukšana - veselību stiprinoša aktivitāte; velosipēdu iegādes un remonta iespējas Rīgā, ieteikumi kā iegādāties pareizo velosipēdu utt. ;
 - 3.2. *"Diena bez auto"/ "Rīgas velodiena"* tradīciju izkopšana un paplašināšana, t.sk. dažādu akciju organizācija, piemēram, "Darbiniekam = velobraucējam visdraudzīgākā darba vieta" u.c.;
 - 3.3. socioloģiskās aptaujas veikšana, statistikas datu bāzes veidošana un attīstīšana;
 - 3.4. velosipēdu reģistrācijas priekšlikumu izstrāde iesniegšanai Satiksmes ministrijā.

Veloizmantošanas līmeņa paaugstināšanas paredzamais sociālekonomiskais efekts:

- velotransports nelielos attālumos līdz 10 km nodrošina lielākas mobilitātes iespējas: 2- 4 km attālumus ar velosipēdu veic ātrāk nekā ar automašīnu,
- ar velosipēdu veiktie īsie braucieni ir vislētākais pārvietošanās veids,
- samazinās autotransporta aizņemtā ielas daļa.

Literatūra

1. *Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai. Rīgas dome, 2000.*
2. *Car Free Day. European Handbook for Local Authorities, 2002.*
3. *Collection of Cycle Concepts. Danmark Road Directorate, 2000.*
4. *Cycle Policy 2002 - 2012 City of Copenhagen. City of Copenhagen, 2002*
5. *Bicycle route network planning in Riga. Seminar report. Danish Ministry of Transport, 2002*
6. *Bicycle route network planning in Riga. Aggregated Plan. Danish Ministry of Transport, 2003*