



NOVADI ZAĻO

Veloinfrastruktūra vēl tālu no ideāla

2019. gadā pēc VAS "Latvijas Valsts ceļi" pasūtījuma veiktajā pētījumā par velosatiksmi un tās infrastruktūru nacionālā mērogā lasāmas galvenokārt vēlējuma formas par to, kā tam visam vajadzētu izskatīties. Arī ikviens veloentuziasts, viesojoties citās Eiropas valstīs, labi redz, cik esam tālu no tām veloinfrastruktūras ziņā, tam piekrīt arī Latvijas Riteņbraucēju apvienība.

Uz papīra jau skaisti

Minētajā pētījumā, raksturojot esošo situāciju, cita starpā teikts: "Saskaņā ar Satiksmes ministrijas viedokli velosatiksmē var būt efektīvas, ilgtspējīgas transporta sistēmas nozīmīga sastāvdaļa, un to vislabāk veicināt, projektējot pilsētu transporta infrastruktūru, kas katrā pilsētā ir individuāli risināms jautājums, uzsverot, ka velotransporta attīstība ir sabiedrībai nepieciešama un droša infrastruktūra ir viens no veidiem, kā piesaistīt iedzīvotājus aktīvam un veselīgam dzīvesveidam. Lai to izveidotu pēc iespējas labāku, projektēšanas laikā jāievēro šādi pamatprincipi: drošība, tostarp redzamība, priekšrocības zīmes, ātruma samazinājums bīstamajās vietās, velosatiksmes atdalīšana no pārējās satiksmes, tīkla nepārtrauktība, tiešums, pievilcīgums un komforts, t.i., pietiekams veloceļu platums, kvalitatīvs segums, papildu informatīvās zīmes un norādes.

Veiksmīgākai velosatiksmes integrēšanai nepieciešams īpašu uzmanību pievērst velosatiksmes infrastruktūras tīkla nepārtrauktībai, tā jebkuram velosipēdistam nodrošinot iespēju sasniegt vēlamu galamērķi. Plānojot nepārtrauktu velosatiksmes infrastruktūras tīklu, būtiski zināt un ņemt vērā galvenos iespējamos braucienu sākumpunktus, galamērķus un savienojamības iespējas ar citiem transporta veidiem, īpaši sabiedriskā transporta tīkliem, lai velosipēdisti varētu veikt lielākus attālumus, daļēji izmantojot arī sabiedrisko transportu."

Tūristiem vai vietējiem?

Latvijas Riteņbraucēju apvienībā seko šī jautājuma risināšanai un atzīst, ka tā vēl ir ļoti tālu no vēlamā. "Trūkst izpratnes šajā jautājumā, un tas ir pirmais un galvenais, attiecināms uz visiem lēmumu pieņemšanas līmeņiem," norāda apvienības valdes loceklis Romāns Meļņiks.

"Daudzās pašvaldībās velo-



Ikgadējā protesta akcija "Kritiskā masa" pulcē vairākus tūkstošus velobraucēju, kuri dodas Rīgas un citu pilsētu ielās ar mērķi pievērst uzmanību nesakārtotajai veloinfrastruktūrai.

UZZIŅAI

Galvenie funkcionālie mērķi, plānojot veloinfrastruktūru, ir:

- nepārtrauktība;
- maršrutu tiešums;
- drošība;
- ērtība;
- pievilcīgums.

Avots: divritenis.lv

sipēds joprojām tiek uzskatīts par izklaides, tūrisma rīku, tāpēc par Eiropas fondu naudu tiek attīstīti dažādi velotūrisma maršruti, ignorējot to, ka klimatisko apstākļu dēļ Latvijā reālais velotūrisms ir vien dažus mēnešus gadā – vasarā.

Lai veicinātu un iedzīvinātu velosipēdu kā transporta līdzekli, nepieciešams veidot infrastruktūru ikdienas lietotājiem. Ja cilvēks redzēs, ka savā pilsētā tos dažus kilometrus līdz darbam, skolai var aizbraukt ar riteni, viņš nebrauks ar mašīnu, īpaši pie aizvien pieaugošajām degvielas cenām," ir pārliecināts R. Meļņiks.

Bet ko darīt, ja uz ielas ir dzīva automašīnu satiksme un velosipēdisti īsti nesaprot, kā braukt? Pa ielu vai ietvi? Piemēram, Cēsis un arī citviet Latvijā, ietves aprīkotas ar zīmēm, ka tas ir apvienotais gājēju un riteņbraucēju ceļš, bet, pēc ap-

vienības pārstāvja novērotā, tas tiek darīts uz gājēju rēķina, kas ir nepareizi un bieži ir pretrunā valsts standartiem. Tā arī nav normāla braukšana, jo pa ietvi iet māmiņas, vedot ratiņos mazulīti, kāds pastaigājas ar suni, cits ar maziem bērniem pie rokas, gājēji un riteņbraucēji cits citam traucē. Tad riteņbraucējam nākas manevrēt no ietves uz ielu un atpakaļ. Citi vispār tam atmet ar roku un brauc pa ielu, bet tur savukārt dusmojas autovadītāji, norādot, lai velosipēdisti brauc pa ietvi, kura viņiem izbūvēta, ja ticam ceļazīmēm.

"Pašvaldību attieksme bieži vien tāda – nu mums tie velobraucēji visu laiku ko prasa, labi, kaut ko viņiem atmetīsim. Un tad izveido kaut ko pilnīgi neloģisku, sadzen velosipēdistus uz ietvēm vai par Eiropas fondu piešķirto naudu izveido velotūrisma maršrutu. Bieži vēlāk nav līdzekļu, lai to maršrutu pienācīgi uzturētu, un rezultātā nauda nomesta zemē. Mūsaprāt, investēt velotūrisma var tikai bagātas valstis," norāda Latvijas Riteņbraucēju apvienības pārstāvis.

Šanāk, ka ierīkojam velomaršrūtus tūristiem, kuru nav nemaz tik daudz, bet vietējiem iedzīvotājiem, lai tiktu no mājas uz darbu, skolu, nākas samierināties ar esošo situāciju.

"Dažkārt tiek izmantots arguments, ka nav nozīmes ieguldīt īpašā infrastruktūrā, jo velobraucēju nav daudz. Tas ir dīvains apgalvojums. Viņu nav daudz, jo neesam pieradinājuši

cilvēkus ikdienā braukt ar velosipēdu. Viņi var rasties, ja ir atbilstoša infrastruktūra, ja bērns sāk braukt uz bērnudārzu kopā ar mammu, tēti, sākumā ar savu skrejriteni vai uz vecāku riteņa krēsliņā. Tikai tā var veidoties paradums, un pēc tam bērns brauc ar riteni uz skolu, uz interešu pulciņiem, viņam nevajag, lai vecāki ved ar mašīnu. Kāpēc pie mums bērns nebrauc uz skolu ar riteni? Tāpēc, ka mammai viņu bail vienu laist, jo jābrauc pa ielu, pilsētā nav drošas veloinfrastruktūras. Ķeksīša pēc it kā infrastruktūra kaut kur sabūvēta, iztērēti lieli līdzekļi, bet rezultāta nav," situāciju vērtē R. Meļņiks.

Jāmainās paudzēm un domāšanai

Vide ir tā, kas maina cilvēku paradumus. Ja būtu pieejama laba, mūsdienīga veloinfrastruktūra, tas uzlabotu arī dažbrīd sašņepētās auto un velobraucēju attiecības. Tāpēc arvien svarīgāks kļūst jautājums – vai situācija uzlabosies un kad?

Viena no problēmām ir ielu, ceļu projektēšana. "Pie mums netiek gatavoti projektētāji ar mūsdienīgu domāšanu, joprojām valda vecie standarti, ka automašīna ir galvenais un jādomā tikai par autobraucēju ērtībām.

Ir cerības uz tiem speciālistiem, kuri mācījušies ārzemēs – Dānijā, Holandē, Skandināvijā – un atbraukuši atpakaļ strādāt dzimtenē. Viņi domā pilnīgi citā-

dāk, redz to lielo bildi un gatavi atbilstoši strādāt. Piemēram, Rīgas stratēģijā ierakstīts, ka centrā prioritāte ir gājēji, riteņbraucēji un tad – sabiedriskais transports, visiem viss skaidrs. Ja jāpārbūvē kāds krustojums, iela, tas jā dara, kā rakstīts stratēģijā. Primāri – lai vislabāk justos gājējs, tad velobraucēju ērtības un pēc tam domā, kā pārvietosies sabiedriskais transports. Automašīnas stratēģijā par satiksmi Rīgas centrā vispār nav pieminētas. Tā arī ir jāstrādā citviet. Taču notiek arī tā, ka nobalsots tiek par vienu stratēģiju, bet realitātē praktiski tiek darīts pilnīgi pretējais. Kad jaunā paaudze, kas domās tādās kategorijās, kā rakstīts stratēģijā, nomainīs veco paaudzi atbildīgajās institūcijās, tad tas mainīsies, bet uz to gaidām jau 20 gadus," uzskata velobraucēju kustības pārstāvis.

Acīmredzot jābūt kādam stingram uzraugam no augšas, kurš neapstiprina nekvalitatīvus ceļu, ielu projektus, kuros nav padošanās par gājējiem un velobraucējiem, tad gan valsts institūcijas, gan pašvaldības būtu spiestas mainīt attieksmi.



Materiāls tapis ar Latvijas Vides aizsardzības fonda atbalstu. Par publikāciju saturu atbild SIA "Kurzemes Vārds" un reģionālās izdevniecības.