

# Šā gada velosezona — ne drošāka, ne ērtāka

Reinis Kļavis

Lai arī velosipēdistu aktivitāte strauji aug, Latvijā joprojām trūkst būtiskākā, lai videi draudzīgais un ekonomiskais pārvietošanās veids izkāptu no «svētdienas transporta» statusa — nav veloceliņu, kas ļautu droši pārvietoties pilsētās un ārpus tām, nav kur novietot velosipēdu, kad esi sasniedzis galamērķi. Ne valsts mērogā, ne Rīgā šosezon nekādi uzlabojumi nav gaidāmi. Ietekmēt un mainīt situāciju varētu velotūrisma attīstība, taču tieši bīstamības un servisa, kā arī maršrutu trūkuma dēļ ciemiņi šeit iegriežas nelabprāt.

«Vainīgos pie tā var atrast daudz, to skaitā mani, kurš neatrod laiku, lai piesēstos pie galda un uzrakstītu projektu Eiropas finansējuma saņemšanai,» sāk Latvijas Velo informācijas centra projektu vadītājs Oļegs Stoļerovs - Freibergs un atzīst, ka Latviju par ritenbraucējiem draudzīgu nevar uzskatīt pat salīdzinājumā ar tuvākajam kaimiņvalstīm, kur nu vēl ar Nīderlandi vai Vāciju.

«Mana dzīvokļa priekšā bla kus universitātes galvenajai lekciju ēkai dienā tiek novietoti aptuveni 10 000 divriteņu. Rīgā neredzu nevienu kaut kur pieslēgtu ārā brīvā dabā, » stāsta Aija Ebdena, ritenbraucējiem ļoti draudzīgās pilsētas Minsteres iedzīvotāja.

Minsterē, kur ir tikai 290 tūkstoši iedzīvotāju, ar velosipēdiem pārvietojas trīs ceturtdaļas, jo to darīt ir ērtāk. Veloceliņi lielākoties veidoti no sarkaniem ķieģeļiem blakus ietvei. Kur to nav, celiņš no šosejas atdalīts ar baltu svītru un apzīmēts ar velosipēda simbolu.

## Projekti skapī

Sabiedriskās organizācijas Baltic Cycle pārstāvis Franks Vurfts no Vācijas atzīst — šādi

veloceliņi ir labākais un dārgākais, bet ne vienīgais risinājums. Vismaz Rīgā, kur notiek aptuveni puse no avārijām ar cietušiem velosipēdistiem, viņaprāt, veloceliņi nepieciešami nekavējoties. «Nav vienāda veloceliņu standarta un katra pilsēta tos veido, kā vēlas. Ja nevar atļauties dārgu variantu, maršrutus var vispirms iezīmēt un pēc tam pakāpeniski uzlabot, » saka F. Vurfts.

Līdzīgs viedoklis ir arī Rīgas pilsētas vides departamenta direktoram Askoldam Kļaviņam, tomēr viņš atzīst — ja pilsētā projektē jaunu ielu, tiek arī prasīts, lai projektā būtu paredzēta josla velosipēdiem. Šos projektus gan paredzēts realizēt agrākais pēc pāris gadiem, turklāt tie netiek iekļauti kopējā sistēmā.

Balstoties uz dāņu firmas COWI ieteikumiem, domes satiksmes departamentā jau kopš pērnā gada guļ gatavs projekts veloceliņiem uz Berģiem un Vecmīlgrāvi. Ieskiecīti tika veloceliņi arī pilsētas sarežģītākajai daļai — centram, taču tie paredzēja pārlieku radikālus pasākumus, piemēram, Tērbatas ielas slēgšanu autotransportam, nododot to gājējiem un velosipēdistiem. Komentāru, kāds būs šā projekta tālākais liktenis, Dienai neizdevās iegūt, jo atbildīgā darbiniece bija saslimusi, bet projekts – ieslēgts skapī. Nauda šogad šādiem projektiem Rīgas budžetā nav paredzēta. "Domāju, ka veloceliņi parādīsies tad, kad politiķi aptvers, ka arī velobraucēji varētu būt vērā ņemams vēlēšanu elektorāts", spriež A. Kļaviņš. Viņš uzsver, veloceliņi ir tikai viens no priekšnoteikumiem, lai Latvijā attīstītos velotransports. Patlaban gan Rīgā, gan citās Latvijas pilsētās izplatīti nav arī velostatīvi, lai riteni būtu ērti novietot. Vēlams, pēc departamenta direktora domām, būtu ne tikai vienkārši velostatīvs, bet arī labi pamanāma videonovērošanas kamera zagļu aizbaidīšanai. Savukārt darba devējiem, kuri rūpējas par savu darbinieku veselību, būtu laiks arī saprast, ka duša darbavietā, ko pēc bauciena varētu lietot darbinieks ar velosipēdu, vairs nav liela greznība, bet gan nepieciešamība.

## Starptautisks maršruts uz papīra

Lai gan uz kartes arī Latvija iekļauta Eurovelo veloceļu tīklā, tūristu vidū tā nav īpaši iecienīta galvenokārt tieši bīstamās satiksmes, kriminālās situācijas un servisa trūkuma dēļ. Patiesībā velotūrists no ārzemēm pat nevar atrast ērtāko ceļu caur Latviju, jo maršruts cauri Latvijai nekādi nav apzīmēts dabā, stāsta Veloinformācijas centra projektu vadītājs O. Stoļerovs - Freibergs. Igaunijā patlaban izvietotas 2084 Eurovelo maršruta norādes, bet Latvijā — nevienas.

Vēl nesen TV ziņās pat parādījās informācija, ka varētu aizliegt velotransporta un gājēju kustību pa Daugavpils šoseju, tomēr Ceļu satiksmes drošības direkcija pavēstīja, ka tā nav patiesība. Tiesa, arī uzlabojumi, lai pa Latvijas autoceļiem varētu pārvietoties droši, atlikti uz nenoteiktu laiku. Uz brīdi, kad tiks piesaistītas investīcijas ātrgaitas ceļu izveidei. Tad varētu arī izbūvēt ātrgaitas šosejām paralēlos ceļus, kas paredzēti visiem, kuri pārvietojas lēnāk, arī gājējiem un velosipēdistiem.

## Labi un pareizi ekipēts velosipēdists

Vēlams lietot aizsargķiveri, kā arī spilgtas krāsas apģērbu ar atstarotājiem

Velosipēdam jābūt aprīkotam ar bremzēm, zvanu un gaismas atstarotājiem: priekšpusē — baltu, aizmugurē — sarkanu, spieķos un pedāļos — diviem oranžiem. Spoguļu lietošana nav obligāta

Braucot pa brauktuvi vai ietvi, kā arī diennakts tumšajā laikā, priekšpusē jābūt iedegtam baltas gaismas lukturim, bet aizmugurē — sarkanas gaismas lukturim



## Kas jazina

### Braukšana

Pārvietoties ar velosipēdu pa brauktuvi drīkst no 12 gadu vecuma, un jābūt velosipēda vai cita transportlīdzekļa vadītāja apliecībai.

Netraucējot gājējus, drīkst braukt pa ietvi, par ceļa nedošanu draud sods (sākot no 1. jūlija) no 5 līdz 20 latiem.

### Pasažieri

Ar velosipēdu drīkst vest bērnu vecumā līdz 7 gadiem, ja ir iekārtots papildu sēdekļs.

### Kreisais pagrieziens

Velosipēdistiem kreisais pagrieziens jāveic no brauktuves labās malās, pirms tam dodot ceļu tajā pašā virzienā un arī pretim braucošajiem transportlīdzekļiem.

### Speciāli velomaršruti

Patlaban vienīgais ar speciālām ceļa zīmēm un marķējumu apzīmēts veloceliņš ir tikai maršrutā Rīga—Priedaine.

### Apdrošināšana

Pašreiz Latvijā netiek praktizēta velosipēdu apdrošināšana pret avārijām un nozagšanu. Dienas aptaujāti, apdrošinātāju BTA, Balta pārstāvji norādīja, ka risks ir pārāk augsts.

### Tiesības

Pārvietojoties ar velosipēdu, līdz jābūt ritenbraucēja vai motocikla, vai arī automašīnas vadītāja apliecībai. Patlaban par braukšanu ar velosipēdu bez tiesībām var sodīt ar naudas sodu līdz 5 latiem.

### Braukšana reibumā

Pašreiz par braukšanu alkohola reibumā velosipēdistus nesoda. No šā gada 1. jūlija jaunā kārtība paredz, ka pieļaujamā norma ir 1 promile. Par tās pārsniegšanu draud sods 20 latu, bet, ja pārsniegtas 1,5 promiles, — 30 latu.

### Ātrums

Ar sporta velosipēdiem iespējams pārvietoties arī ar ātrumu 60 km/h vai pat vairāk, taču sodīt par ātruma pārsniegšanu pilsētā velosipēdistu nevar, jo policijas radari velosipēda ātrumu fiksēt nespēj, lelas velosipēdu vidējais ātrums atkarībā no apvidus un vēja virziena ir ap 20—35 km/h.

