

VELOSIPĒDI VĒL NAV ALTERNATĪVA.

Daina Veško, Marciana Krauze

Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga aicinājusi braukt ar divriteņiem. Šodien - dienā bez auto - tā parādiski uz darbu brauks gan Eiropas Savienības komisāri, gan daudzu valstu ministri. Taču Rīgā tas ir diezgan bīstams pasākums. Riteņbraucēji ir vienīgie satiksmes dalībnieki galvaspilsētā, kuriem nav atvēlēta pašiem sava vieta - veloceliņi. To, ka braukšana ar divriteņiem pa Rīgas ielām drīzāk ir cīņiņš par veselības saglabāšanu, nevis iegūšanu, pierāda arī šis attēlā redzamais negadījums nesen Rīgā uz Brīvības ielas. Mercedes notriektais velosipēdistis pakļuva tieši zem mašīnas, un viņu varēja atbrīvot, tikai paceļot auto.

Braukšana ar divriteņiem pa Rīgas ielām ir cīņiņš par veselības saglabāšanu, nevis iegūšanu

Dienā bez auto - velosipēds nav alternatīva

Paklausīsi aicinājumam-cietīsi

Ģirtam Zvirbulim ir liela rēta uz kreisās uzacs. To viņš ieguva, braucot ar riteni. "Minos normālā ātrumā pa ielu, kurai abās malās bija novietotas mašīnas. Pēkšņi vienai atvērās durvis, es ieskrēju tieši tajās," stāsta Ģirts. Ar divriteņiem viņš brauc joprojām, jo tas ir daudz lētāk nekā ar sabiedrisko transportu. Autovadītāja tiesību viņam nav. Briesmīga sajūta puisim parasti ir uz Salu tilta, pa kuru viņam jāpārbrauc uz skolu. Mašīnas uz tā neatstāj pietiekami daudz vietas riteņbraucējam, bet trošuāra apmale ir tik augsta, ka no brauktuves uz ietves uzbraukt nevar. "Vienkārši nav kur likties." Sandis Ābelītis, kurš trīs gadus strādā par velokurjeru, uz ceļiem piedzīvojis ne vienu vien satiksmes negadījumu. Tomēr Sandis, lai gan viņam ir automašīna, Rīgā vienmēr brauc ar riteni, jo tas ir daudz ātrāk nekā kājām un nekā ar mašīnu: "Man nav vajadzīga caurlaide, lai iebruktu Vecrīgā, un stāvvietā, kur mašīnu atstāt, nav jāpērk benzīns. Pa tiem septiņiem latiem, kas nepieciešami benzīnam, lai kaut kur aizbrauktu, es nopērku sviestmaizes un enerģijas dzērienu, un man vēl paliek pāri 5 lati."

Rīgas Stradiņa universitātes pasniedzēju Ilvu Skulti šovasar arī notrieca uz gājēju pārejas, viņa brauca ar velosipēdu. "Es nokritu, tomēr nopietnus savainojumus neguvu. Ritenis gan bija astonekniekā." Uz divriteņa I. Skulte kopā ar ģimeni brauc, jo tas ir veselīgi: "Svaigs gaiss, fizikultūra mums kā garīga strādniekiem ir nepieciešama. Braucot trolejbusā vai automašīnā, nav iespējams atpūsties. Visu laiku tu uzdod jautājumu: kāpēc tik lēni? Braucot ar velosipēdu, ir savs ritms, tu tam velti noteiktu laiku."

Jauni projekti top gausi

Ja Rīgas domes balsojums būs pozitīvs, tad pēc piecu gadu pārtraukuma 2006. gadā veloceliņu no Rīgas centra līdz Vecmīlgrāvim, kas no Rīgas domes budžeta izmaksās vairāk nekā miljonu latu. Tas sāksies Hanzas un Skanstes ielas krustojumā. Līdz gada beigām izprojektēs arī šim veloceliņam pievienojošos posmus Vecmīlgrāvis — Vecāķi, kas varētu tapt vēl pēc gada. Jātop arī citiem projektiem, lai velosipēdisti varētu pārvietoties droši un savus braucamos bez bažā, atstāt pie veikaliem, birojiem vai skolām.

Rīgas domes deputāti aizvadītajos gados veloceliņu būvniecību nav atbalstījuši ne ar vienu latu. Tehniskais projekts veloceliņam Rīgas centrs - Bergi ir jāpārsakņo, jo tā divu gadu derīguma termiņš ir beidzies, Rīgas domes Satiksmes departamenta starptautisko projektu direktore Olita Sproģe gan manot, ka šā domes sasaukuma deputāti pret velosipēdistiem ir vēlīgāki.

Virzienam Rīgas centrs — Dārziņi ir uzsākta priekšizpēte, lai saprastu, pa kurām ielām vislabāk veidot veloceļa trasi. Vai labāk gar Daugavas krastu vai pa Maskavas ielu? Tāpat jānoskaidro, kādas būtu viena vai otra varianta izmaksas.

Veloceliņš no Rīgas pils, jo, kā uzsvēra O. Sproģe: "Svarīgi, lai veidotos vienots veloceliņu tīkls, 2001. gadā jau izbūvējām veloceliņu Vecrīga - Imanta."

Velobraucēji negrib gaidīt

Taču velosipēdisti negrib gaidīt. Sandis Ābelītis uzskata, ka Rīgā uz ielām vajadzētu novilkt līnijas, kas atdalītu riteņbraucējiem paredzēto braucamo daļu no autovadītāju daļas. Velobraucējiem nebūtu jāpārvietojas pa trošuāru un jātraucē gājēji. Pie tam apgalvo puisis, ka joslas novilkt ir daudz lētāk nekā izveidot veloceliņus.

Arī CSDD sabiedrisko attiecību vadītājs Jānis Aizpors uzskata, ka vienīgais risinājums, kā palielināt drošu braukšanu velosipēdistiem, ir izveidot celiņus, Tas palielinātu to cilvēku skaitu, kuri izvēlas divriteņus.

"Saprotot Rīgas mazo caurlaides spēju, varētu atļaut pa velojoslām braukt arī transportam laikā, kad tur nav velosipēdistu," iesaka SIAVelokurjers direktors Oļegs Stoļarovs-Freibergs. Savukārt veloceliņus Rīgas centrā varētu atvēlēt arī māmiņām ar bērnu ratiņiem, cilvēkiem ratiņkrēslos, skrituļslidotājiem un skeitbordistiem.

Domes ierēdņi pieļauj, ka tīklu varētu veidot centrā tikai ar veojoslām, bet par to nav pārliecināti. "Mēs veiksime centra daļas ielu inventarizāciju un tad redzēsim, vai mums ir kāda iela, kur iespējams šis risinājums- velojosla. Dānijas speciālistu pētījums pirms diviem gadiem apliecināja, ka Rīgas centrā ir tikpat kā neiespējami izveidot velojoslas. To varbūt varētu paveikt Antonijas, Matīsa, Valmieras, Artīlērijas ielā, kur satiksme ir mazāka. Visur citur ir jābūt norobežotajiem veloceliņiem. Tas nozīmē atdalīt veloceliņu no satiksmes un paceļt vienā līmenī ar trošuāru," secina O.

Sproģe.

Velosipēdistu ērtībām arī tagad ir veikti daži uzlabojumi uz ielām. "Mēs modernizējam visus luksoforu objektus. Katrā no tiem veidojam nobrauktuves bērnu ratiņiem, ratiņkrēsliem, tās izmantos arī velosipēdisti. Esam saņēmuši velosipēdistu pārmetumus, ka viņiem ir sarežģīti šķērsot krustojumus. Piemēram, ērti varēs šķērsot Skanstes ielu, kur būs iespēja velosipēdistam piebraukt un nospiegt luksofora pogu," domes Satiksmes departamenta satiksmes organizēšanas un kustības drošības daļas vadītājs Tālvāldis Vectirāns. Rīgas pilsētas attīstības programmā 2006. - 2012. gadam norādīts, ka nav statistikas par velosipēdu skaitu Rīgā, bet tas ir audzis. Tomēr Rīgas domes pieņemtā Velotransporta attīstības programma ir tā, kura nosaka veloceļu infrastruktūras attīstīšanu, lai savienotu Rīgas centru un mikrorajonus, un velonovietņu izveidi.

Aksenoka hobijs var nest labumu

Pašreizējā Rīgas dome velosipēdistu intereses droši vien pamanījusi tāpēc, ka mērs A. Aksenoks labprāt pārvietojas ar velosipēdu un piedalījies arī dažādos velobraucienos.

"Ja salīdzinām ar piemērotu apstākļu radīšanu velosipēdistiem citur Eiropā, tad Rīgā nekas nenotiek. Tagad gan ir nomainījies Rīgas domes priekšdētājs, un izskatās, ka šim mēram ir sava veida iniciatīva jautājuma risināšanā," novērojis SIA "Velokurjers" un biedrības "Latvijas Veloinformācijas centrs" direktors Oļegs Stoļarovs-Freibergs.

Viņš cer, ka nākotnē Rīgā izdosies sakārtot visu tā, lai velosipēdisti ne tikai teorētiski būtu pilsietieši satiksmes dalībnieki, bet arī tāds justos. Piemēram, tagad jāizmanto dažādas viltības, lai automašīnu plūsmā, tiktu uz priekšu. Šodienas paradokss- jo lielāki sastrēgumi, jo drošāk rītenbraucējam. To pierādīja arī nesensais eksperiments, kad no Brīvības pieminekļa velosipēdisti caur sastrēgumu noteiktajā punktā nokļuva ātrāk nekā autovadītājs.

Arī velosipēdu tirgotājiem bizness iet no rokas un ar katru gadu izdodoties pārdot par 5 - 20% vairāk, uzņēmēji aizvien atver jaunas velosipēdu tirdzniecības vietas.

Smalkas velonovietnes būs tikai Vecrīgā

Sasniedzot ceļa mērķi, velobraucējiem bieži vien nav kur nolikt savu braucamrīku, jo Rīgā tiem nav radītas speciālas novietnes. Pie ēkām pieslēgtu velosipēdu atstāt vienmēr ir risks. Sandim trīs gadu laikā ir nozagti septiņi velosipēdi. "Pēdējo reizi man tiešām bija liels pārdzīvojums. Biju aizbraucis uz "Olimpiju" pakaļ krekliņiem, ar kuriem nākamajā dienā vajadzēja piedalīties velosacensībās. Iznāku no veikala, un riteņa nav. Tas maksāja aptuveni pusotru tūkstoši latu."

O. Stoļarovs-Freibergs pozitīvi vērtē Rīgas domes sadarbību ar "Rietumu banku", lai izvietotu velonovietnes. "Iespējams, vēl šogad Vecrīgā izvietos sešas velonovietnes. Divās no tām vienlaikus varēs atstāt astoņus velosipēdus, bet pārējās katrā pa diviem, — par "Rietumu bankas" velonovietņu dāvinājumu," sacīja sabiedrisko attiecību speciālists Raimonds Ločmelis. Tās ir vairāku autoru darbi, kas veidoti no betona un nerūsējoša metāla.

"Rīgā nav nepieciešamas lielas velonovietnes, drīzāk tām jābūt praktiskām. Ir trīs veidu velonovietnes, no kurām piemērotākās Rīgai varētu būt cinkotās, uzskata O. Stoļarovs-Freibergs. "Tās nevajadzētu ražot rūpnieciski, bet gan pielāgot katrai to izvietojuma vietai."

O.Stoļarova-Freiberga skatījumā šeit liela nozīme ir arī sabiedriskajai kārtībai un policijas darbam pilsētā, jo velosipēdu zagšana pat gaišu dienu laikā joprojām ir aktuāla. Tāpat diez vai arī drīzumā tiksīm līdz Briseles līmenim, kur pie velonovietnēm ir ierīkotas arī glabātavas ķiverēm.

Uzziņa

- Pēdējo deviņu gadu laikā negadījumos Vislielākais bojā
- Šogad astoņos gājušo velosipēdistu skaits bija 2000. gadā - 48.
- mēnešos velosipēdisti ir mazāk cietuši satiksmes negadījumos (233) salīdzinājumā ar pērnā gada to pašu laika posmu (259).