



Turpmākajos septiņos gados 30% no Eiropas Savienības finansējuma tiks novirzīti dažādiem videi draudzīgiem projektiem, tai skaitā veloinfrastruktūrai. Vai droši, pārdomāti un labi savienoti veloceliņi maina cilvēku ieradumus? Runājamies par šo ar infrastruktūras izbūvētājiem, velobraucējiem un arī autobraucējiem, kas ar velosipēdistiem satiekas satiksmē.

Situācija uzlabojas

Aiga Meri ir Kurzemes plānošanas reģiona Projektu nodaļas vadītāja. Viņas skatījumu uz veloceliņu infrastruktūru veido gan profesionālā pieredze, gan ceļojumos pieredzētais, jo Aiga ir velobraukšanas entuziaste. “Ne visi cilvēki saprot atšķirību starp to, kas ir velomaršruti un to infrastruktūra un kas – veloceliņi. Pēdējie ir satiksmes infrastruktūras daļa, kas dažkārt mēdz iekļauties arī velomaršrutā. Veloceliņus veido pilsētās, lai tiešā veidā risinātu satiksmes drošības jautājumus, lai katra plūsma – gājēji, riteņbraucēji un automašīnas – virzītos pa savu joslu. Latvijā celiņi tiek veidoti pamazām, bet apzināti. Svarīgi, lai tie būtu funkcionāli un savienotu dzīvojamo zonu ar mācību iestādēm, darbvietām, pakalpojumu un atpūtas vietām,” skaidro A. Meri.

Viņas novērojumi liecina, ka Kurzēmē plašs veloceliņu tīklojums ir Liepājā un Ventspilī: “Ideāli, ja celiņi iziet ārpus pilsētas un savieno mikrorajonu vai piepilsētu ar centru. Piemēram, no Grobiņas pa veloceliņu var aizbraukt līdz Liepājai. Situācija ar veloceliņiem uzlabojas, bet, protams, ja ielas un reģionālie ceļi ir sliktā stāvoklī, to remontēšana ir primāra. Tomēr, manuprāt, valstiska mēroga kļūda – rekonstruējot ceļus, nav paredzēts uzreiz izveidot arī veloceliņu, tas summāri samazinātu izdevumus. Svarīga ir politiku izpratne par šo problēmu. Kamēr viņi brauks ar auto, nevis velosipēdu, nebūs kas iestājas par finansējuma palielināšanu šai vajadzībai.” Speciāliste min netiešus ieguvumus no velokustības attīstības: mazinās cilvēku mazkustīgums, tēriņi par degvielu.

Latvija ir iekļauta EuroVelo (Eiropas Riteņbraucēju federācijas projekts, kas paredz izveidot vienotu veloceļu tīklu, kas aptvertu visu Eiropu un pa kuru riteņbraucēji varētu droši un veselīgi nokļūt no vienas valsts otrā pa speciālu velosipēdistiem

domātu ceļa joslu vai veloceliņu) tīklā, caur mūsu valsti iet trīs maršruti. “Apmēram pirms 20 gadiem, kad mēs varējām pievienoties šim kopīgajam projektam, daudzas pašvaldības vēlējās, lai ceļš ved gar tās namdurvīm. Tomēr investēt infrastruktūrā, lai trasējums atbilstu eiropiešu gaidām, gan nevēlējās,” tendences iezīmē A. Meri. Viņa uzsver, ka arī starptautiskas nozīmes veloceliņš primāri kalpo vietējiem.

Problēmas ar zīmēm

“Esmu riteņbraucēja, jo domāju par veselību un ekoloģiju. Manā uztverē veloceliņš ir pielīdzināms ielai, tikai pa to brauc transporta līdzeklis ar diviem riteņiem. Tāpēc manas prasības pret to ir tādas, kā pret jebkuru citu vietu, kas paredzēta satiksmei. Esmu ievērojusi, ka daļa cilvēku veloceliņus izmanto brīvā laika pavadīšanai, un tas ir saprotams, jo, piemēram, kur gan bērnam mācīties braukt ar riteni, ja daudzdzīvokļu māju pagalmi pilni ar mašīnām? Tomēr man tas traucē, jo es vēlos ātri nokļūt no vienas vietas uz citu,” ikdienas braucēja prasības iezīmē Aiva Jakovela, kas jau 20 gadu uz darbu brauc ar velosipēdu un izmanto to arī brīvdienās, apceļojot Latviju.

Mazapdzīvotās vietās pieredzējuši riteņbraucēja izvēlas pārvietoties pa ielu, nevis veloceliņu. “Tā daru mazpilsētās, kur uz brauktuves tikpat kā nav automašīnu. Šāda izvēle nav mana kaprīze, bet atvieglo braukšanu, jo nobrauktuve no veloceliņa uz ielu ne vienmēr ir prasmīgi uztaisīta. Augšā-lejā uzbraucieni mēdz būt nevienmērīgi, tāpēc izmantoju kalnu divriteni, tā amortizatori mazina triecienu. Dodu priekšroku asfalam, lai gan vizuāli pievilcīgāks varbūt ir bruģis, bet tas bieži vien ir izdrupis. Latvijā veloceliņi bieži ir par šauriem, vajadzētu vismaz trīs metru platumā. Ja celiņš ir šaurs un kopējs ar gājējiem, tad braucējiem izmainīties gandrīz neiespējami. Manā izpratnē ideāls veloceliņš ir gludi asfaltēts, tam pa vidu nav stabu, un ceļš nav jādala ar gājējiem,” daļu problēmu iezīmē riteņbraucēja.

Pie trūkumiem Aiva min arī norāžu zīmju neesamību: “Ir vietas, kur, braucot pirmo reizi, maldos, ļoti pietrūkst navigācijas, kurā iezīmēti veloceliņi. Autobraucēji var iepriekš izpētīt maršrutu, velobraucējiem tādu iespēju nav. Kad remontē ielas, tad parasti uzstāda pārdomātu informāciju autosatiksmes

VELOSIPĒDISTS UZ CEĻA. Autovadītāji iecietīgi, gājēji – neprognozējami



“Mēs mēdzam mīlīgi teikt – veloceliņš. Tomēr tas ir tāds pats ceļš kā jebkurš cits. Riteņbraucēji, elektroskrejriteņu lietotāji pārvietojas pietiekami ātri, lai apdraudētu gājēju drošību. Nepietiek, ka joslas nodala ar dažādu krāsu bruģi. Viens no veidiem, kā tās nošķirt, – visās ceļa garumā pa vidu likt bruģi ar pumpām vai, vēl labāk, kā redzams šeit, – zaļā zona nepārprotami katru satiksmes dalībnieku virza pa savu ceļu. Pozitīvi, ka laternu stabi nav nevienā joslā,” komentē pieejamas vides eksperts Jurģis Briedis.

plūsmai un gājējiem. Riteņbraucējiem atliek minēt, kā pārvietoties droši. Norāžu vai nu nav vispār, vai arī tās ir pārprotamas. Tādās vietās velobraucējs koncentrējas uz ceļa *nolasīšanu* un kļūst bīstams citiem satiksmē iesaistītajiem.”

Velobraucēja atzīst, ka infrastruktūra uzlabojas, viņa paslavē veloceliņu tīklojumu Valmierā, Salaspilī, ceļa posmu Liepāja–Grobiņa, Jēkabpils celiņu gar promenādi: “Nesen braucu maršrutu Dobeles–Gardene un priecājos, ka tur infrastruktūra pielāgota riteņbraucējiem, jo šajā posmā ir intensīva satiksme, tās dēļ vienmēr braukšana bija neomulīga. Drošs ceļš velobraucējiem, visticamāk, atslogos autosatiksmi. Domāju, ka mobilitātes dēļ aizvien vairāk cilvēku pārsēdīsies uz velosipēda. Sastrēgumstundās es savā maršrutā noteikti esmu ātrāka nekā autobraucēji.”

Bīstami ir mūzikas cienītāji

Vieglo automašīnu vadītāji ir pieklājīgi un iecietīgi pret

velobraucējiem, par traucēkli viņus uztver satiksmes autobusu šoferi. “Kopumā autovadītāju kultūra attiecībā pret riteņbraucējiem mainās uz labo pusi, šoferi reizēm dod priekšroku riteņbraucējiem vietās, kur tas nemaz nebūtu jādara. Savukārt gājēji ir neprognozējami, viņi mēdz sapņaini kļīst no savas joslas mums domātajā. Tie, kas kaut ko klausās austiņās, velobraucējus vispār nepamana. Cilvēki neizprot, ka velojosla ir atvēlēta ātrai kustībai, tāpat potenciāli bīstami uz tās atriekties. Es ļoti koncentrējos, lai nenotiktu negadījumi ne sadurties ar cilvēkiem, ne automašīnām. Arī tad, kad zinu; man ir priekšroka, esmu uzmanīga,” stāsta Aiva.

Uldis Balodis savukārt ir pieredzējis šoferis autopārvadājumu firmā. Viņš zina, kā velobraucēji iekļaujas satiksmē gan Latvijā, gan citās Eiropas valstīs. “Ja pilsētā ir veloceliņš, tad riteņbraucēji ir korekti un pārvietojas pa sev paredzēto satiksmes joslu. Ja tādas nav,

viņi mēdz braukt pa ietvi. Šoferiem visvairāk nepatīk, ja velobraucēji pārvietojas pa šoseju. Pirmkārt, viņi ne vienmēr brauc pa malu. Otrkārt, ja velobraucējs kaut ko klausās austiņās, tad nemaz nedzird, ka no aizmugures tuvojas automašīna. Protams, ka apdzēnot rodas pastiprināta vēja pūsma, kas ietekmē velobraucēju. Visi šie faktori nav patīkami ne velobraucējam, ne automašīnas vadītājam.” U. Balodis pamanījis, ka veloceliņu infrastruktūra uzlabojas, riteņbraucēju skaits palielinās un viņi satiksmes noteikumus ievēro apzinīgi. Arī Uldis brīvdienās pievienojas tiem, kas izmet līkumu ar divriteni.



Latvijas vides aizsardzības fonds

Materiāli tapuši ar Latvijas vides aizsardzības fonda atbalstu. Par publikāciju saturu atbild SIA “Kurzemes Vārds” un reģionālās izdevniecības.