

Priekšlikumi par veicamajiem darbiem Rīgas pilsētvides un ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, kuru veikšanai būtu jāpiešķir finansējums Rīgas pilsētas pašvaldības 2021.gada budžetā

1. Bīstamo gājēju pāreju sakārtošana

Rīgā ir 97 ļoti bīstamas gājēju pārejas, kur ir vai nu pārlietu plata brauktuve, vai arī pirms pārejas skatu aizsedz autostāvvietas. Tā rezultātā uz šīm gājēju pārejām gājēji regulāri gūst smagas traumas vai tiek nogalināti. Lielāko daļu no tām var uzlabot ar plastikāta stabiņu salām (1. ilustrācija), atsevišķās vietās vajag uzstādīt pagaidu luksoforus uz betona pamatnēm (2. ilustrācija). Rīgas domes Satiksmes departaments 2019. gada nogalē uzsāka šo pāreju drošības uzlabošanu, tomēr ir nepieciešams speciāls papildu finansējums, lai šo gājēju pāreju sakārtošana notiktu ātrāk. Pašreizējos tempos bīstamās gājēju pārejas tiks sakārtotas pēc vairāk nekā 20 gadiem.



Ilustrācija 1 Stabiņu saliņa



Ilustrācija 2 Pagaidu luksofors

2. Satiksmes mierināšana dzīvojamajās zonās

Apvienība “Pilsēta cilvēkiem” regulāri saņem sūdzības un saucienus pēc palīdzības no iedzīvotājiem, kuri dzīvojamajās zonās saskaras ar ātri braucošu tranzīta autosatiksmi. Lai šo problēmu atrisinātu, primāri nepieciešams dzīvojamo zonu ielas padarīt necaurbraucamas – lai tām būtu tikai piekļuves funkcija. To izdarīt var ar tiem pašiem plastikāta stabiņiem vai arī puķupodiem. Ja tas nav iespējams, tad ātrais risinājums ātruma nomierināšanai ir stabiņu salīgas (3. ilustrācija).



Ilustrācija 3 Salīgas autotransporta ātruma samazināšanai Siguldā

3. Esošo velojoslu norobežošana ar gumijas atdurēm un stabiņiem

Nepieciešams norobežot Rīgā esošās velojoslas (Meža prospektā, Anniņmuižas bulvārī, Dzirnavu ielā, Elizabetes ielā, Sporta ielā un Bruņinieku ielā) ar gumijas atdurēm un stabiņiem pēc Lāčplēša ielas parauga, jo šobrīd uz tām regulāri tiek novietotas automašīnas vai arī pa tām pat tiek braukts ar automašīnām, tādējādi apdraudot velosipēdistu drošību. Nepieciešams mācīties no kļūdas Lāčplēša ielā un stabiņus uzstādīt arī pie iebrauktuvēm, lai izslēgtu iespēju autovadītājiem uzbraukt uz ietves/velojoslas (4. ilustrācija)



Ilustrācija 4 Norobežota velojosla Lāčplēša ielā. Ar sarkano bultu iezīmēts trūkstošais stabiņš iebrauktuvēs.

4. Ietvju apmaļu pieasfaltēšana

Rīgā ir simtiem, ja ne tūkstošiem ietvju apmaļu, kas vietās, kur gājējiem jāšķērso brauktuve vai iebrauktuve, nav vienā līmenī ar brauktuvi. Šādas brauktuves cilvēkiem ar kustību traucējumiem ir grūti šķērsot, savukārt cilvēkiem invalīdu ratiņos pa šādām ietvēm pārvietoties nav iespējams vispār. Šo situāciju iespējams ātri atrisināt ar vairākām kravām asfalta – nav nepieciešams desmitiem darba stundu apmales pazemināt, tās var vienkārši pieasfaltēt (5. ilustrācija). Daļu no apmalēm, kuras nepieciešams pieasfaltēt var aplūkot mājaslapā: <https://veloslazdi.datuskola.lv/>

Šis ir labs pagaidu risinājums, kas nodrošinās iespēju invalīdiem cilvēcīgi pārvietoties pa esošajām ietvēm arī negaidot pārbūvi, kas, iespējams, būs pēc 5-10 gadiem. Nepieciešams apkopot informāciju par ielām, kurās apmales nav nolīdzinātas un kurās tuvāko 2 gadu laikā nav plānota seguma atjaunošana un uz šīm vietām novirzīt būvniekus un veikt apmaļu pieasfaltēšanu.



Ilustrācija 5 Pieasfaltēta apmale

5. Apmāļu likvidēšana veloinfrastruktūrai

Veloinfrastruktūrai nav pieļaujamas apmales, kas padara braukšanu ar velosipēdiem un sevišķi elektriskajiem skrejriteņiem un invalīdu ratiņiem nekomfortablu vai pat bīstamu. Nepieciešams pēc [citu velosipēdiem draudzīgu valstu parauga](#) likvidēt apmales uz veloceļiem vietās, kur tie piekļaujas brauktuvēm vai iebrauktuvēm. Apmāles jālikvidē uz veloceļiem Centrs-Berģi, Centrs-Mežaparks, Imanta-Vecrīga un uz veloceļa A. Deglava un Šmerļa ielā. Likvidējot apmales, veloceļa savienojuma vieta ar brauktuvi līdzēni jānoasfaltē.



Ilustrācija 6 Labais piemērs no krustojuma Stokholmā



Ilustrācija 7 Sliktais piemērs no iebrauktuves Rīgā

6. Ietvju atbrīvošana no autostāvvietām

Pagājušā gadsimta 90. gados ierīkotās autostāvvietas uz ietvēm apgrūtina un pat padara bīstamu pārvietošanos gājējiem un velosipēdistiem, kā arī ziemas laikā sētniekiem nav vietas, kur veidot sniega valni, kā rezultātā šādās ielās ir neiespējami kvalitatīvi notīrīt sniegu, jo tas visu laiku tiek izbraukāts. Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma paskaidrojuma rakstā rakstīts “reorganizēt un pārbūvēt autostāvvietas, kas pašlaik pilnīgi vai daļēji atrodas uz ietvēm, nepieļaut jaunu šādu stāvvietu veidošanu;”

Daļu no esošajām autostāvvietām uz ietvēm var pārvietot uz brauktuves, pārorganizējot satiksmi. Vietās, kur to nav iespējams izdarīt, autostāvvietas jālikvidē, to vietā atsevišķās platākajās ietves daļās izveidojot īstermiņa preču piegādes vietas.



Ilustrācija 8 Tallinas iela. Autostāvvietas uz ietves un sniega valnis sašaurina efektīvi izmantojamo telpu gājējiem

7. Koplietošanas auto stāvvietu maksas samazināšana "Rīgas Satiksmes" stāvvietās

Lai koplietošanas automašīnu pakalpojums kļūtu lētāks un attiecīgi vairāk cilvēku izvēlētos nevis iegādāties privāto auto, bet gan izmantot koplietošanas auto, nepieciešams samazināt koplietošanas autotransporta stāvvietu maksu vai vispār atbrīvot koplietošanas automašīnas no maksas par stāvvietām. Viens koplietošanas auto var aizvietot līdz pat 35 privātajiem auto, tādēļ ir viens no rīkiem, kā samazināt autotransporta skaitu Rīgas ielās. Šobrīd par katras automašīnas novietošanu RS stāvvietās uzņēmumi mēnesī maksā 250 *euro*.



Ilustrācija 9 Bez maksas stāvvietas koplietošanas automašīnām t/c Origo

8. Mobilitātes punktu ierīkošana skrejriteņiem, velosipēdiem

Rīgā ir liels velonovietņu trūkums pat ielās ar veloinfrastruktūru. Piemēram, Lāčplēša ielā, kur ierīkotas velojoslas abās ielas pusēs, ir tikai viena velonovietne diviem velosipēdiem. Savukārt elektriskie skrejriteņi tiek novietoti uz ietvēm kur nu pagadās, traucējot kustību gājējiem. Lai šīs problēmas atrisinātu, jāizveido tā sauktie mobilitātes punkti, kur varētu novietot gan velosipēdus, gan koplietošanas skrejriteņus, koplietošanas velosipēdus un mopēdus. Koplietošanas velosipēdiem un skrejriteņiem vēlams uzdot izvietot īpašus turētājus, lai izvairītos no šobrīd bieži redzamās situācijas, kad vēja laikā šie velosipēdi un skrejriteņi ir sagāzti. Šos punktus pēc iespējas jāveido uz brauktuves esošo autostāvvietu vietā, atvēlot 2-3 autostāvvietas šādām vajadzībām katrā kvartālā. Lai izvairītos no ilgstošām saskaņošanām velonovietņu pieskrūvēšanas dēļ, iespējams izveidot pārvietojamu risinājumu pēc [Nīderlandes parauga](#), ko iespējams uzstādīt ikvienas autostāvvietas vietā, turklāt ar to iespējams novērot, vai konkrētā vieta novietnei ir veiksmīga un, ja tā nav, tad to var pārvietot uz citu vietu.



Ilustrācija 10 Pārvietojamas velonovietnes uz koka platformas



Ilustrācija 11 Velonovietnes un skrejriteņu novietošanas zona uz brauktuves autostāvvietas vietā

9. Luksoforu ciklu pārskatīšana gājējiem

Daudzviet gājējiem ir nepamatoti īss zaļā luksofora cikls. Visizteiktākais piemērs ir gājēju pārejās pār vienvirziena ielām, kur gājējiem sarkanais luksofora signāls ieslēdzas 15-20 sekundes pirms sarkanais luksofora signāls ieslēdzas transportlīdzekļiem, kaut gan nav nekāda pamata šādiem signāliem, jo vienvirziena ielā pretējā virzienā neviens transportlīdzeklis iegriezties nedrīkst ([piemērs](#)). Nepieciešams uzdot Rīgas domes Satiksmes departamentam pārskatīt visu Rīgas luksoforu objektu gājēju zaļo signālu laikus un tos pēc iespējas palielināt. Tāpat nepieciešams gājēju zaļo luksoforu signālu ieslēgt īsi pirms zaļais luksofora signāls ieslēdzas transportlīdzekļiem, lai uzlabotu gājēju drošību.



Ilustrācija 12 Gājēju pāreja pie Brīvības pieminekļa pāri Raiņa bulvārim - zaļā signāla ilgums 8 sekundes

10. Pogu luksoforu gaidīšanas laika pārskatīšana

Nepieciešams pārskatīt, lai gājēju luksofori, kurus gājējs iedarbina ar pogu, pārslēgtu zaļo signālu ne ilgāk kā 30 sekunžu laikā. Ieteicams – likt gājējam gaidīt ne ilgāk kā 10 sekundes. 30 sekundes ir maksimālais laiks, [jo pētījumi liecina](#), ka tas ir maksimālais laiks, ko gājēji gatavi gaidīt pēc pogas nospiešanas, pirms sāk šķērsot brauktuvi pie sarkanā signāla.



Ilustrācija 13 Ar pogu regulējama gājēju pāreja A. Čaka ielā, kur gājējiem jāgaida līdz 80 sekundēm

11. Pogus likvidēšana velosipēdu luksoforiem

Pogas velosipēdistu luksoforiem Brīvības gatvē un Reimersa ielā provocē velosipēdistus braukt pie sarkanā luksofora signāla, jo, nospiežot pogu, automātiski iedegas zaļais signāls gājējiem un automašīnām, bet velosipēdisti spiesti gaidīt 2 ciklus, līdz nākamajam zaļajam signālam. Nepieciešams likvidēt šīs pogas, un mainīt luksofora iestatījumus, lai zaļais luksofora signāls velosipēdistiem ieslēdzas līdz ar zaļo luksofora signālu gājējiem.



Ilustrācija 14 Veloceļš Brīvības gatvē - ja pirmais velosipēdistis nav nospiedis pogu, tad cieš visi velosipēdisti aiz viņa

12. 824. papildzīmju uzstādīšana ielās ar sabiedriskā transporta joslām, ja blakus nav veloceļa.

Ja velosipēdists brauc pa brauktuves malu ielā, kurā ir sabiedriskā transporta josla, viņš pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus, jo atbilstoši noteikumiem, velosipēdists nedrīkst braukt pa sabiedriskā transporta joslu un viņam jābrauc pa 2. joslu starp sabiedrisko transportu un autotransportu. Šāda rīcība apdraud velosipēdistus, tāpēc ir jāuzstāda 824. papildzīmes visās ielās ar sabiedriskā transporta joslām, ja uz šīs ielas nav veloceļa.



LIETAS, KAS MAN BESĪ RĪGĀ (un kā tās uzlabot)

17 005 skatījumi • 2020. gada 28. aug.

1,2 TŪKST. 101 KOPĪGOT SAGLABĀT ...

Ilustrācija 15 Fragments no video, kur 2017. gadā Brīvības ielā atbilstoši CSN brauc velosipēdisti blakus A joslai.

13. Metāla stabiņu uzstādīšana uz ietvēm

Rīgā liela problēma ir automašīnas, kas novietotas uz ietvēm. Lai šo problēmu risinātu, pakāpeniski problemātiskākās vietas, kā arī šaurākās ietves (kuras ir šaurākas par 3m) jāapriko ar metāla stabiņiem, kā tas tiek darīts daudzās citās Eiropas pilsētās (Varšava, Viļņa, Berlīne utt.). Problemātiskākās vietas var noskaidrot no Rīgas pašvaldības policijas statistikas – kurās ielās, kuros kvartālos visvairāk sodīti autovadītāji par automašīnas novietošanu uz ietves.



Ilustrācija 16 Uz ietves īslaicīgi novietota automašīna K. Barona ielā



Ilustrācija 17 Stabiņi uz ietvēm Kauņā

14. Soliņu uzstādīšana sabiedriskā transporta pieturās un ielās, kur nebrauc sabiedriskais transports

Soliņu uzstādīšana Rīgas ielās kā minimums visās pieturās, bet ieteicams arī ielās, kur nebrauc sabiedriskais transports katrā kvartālā rast vietu soliņiem, lai senioriem nav jāsēž uz miskastēm, palodzēm, u.t.t.



Ilustrācija 18 Cilvēks sēž sabiedriskā transporta pieturā bez soliņa uz atkritumu kastes

15. Gājēju pāreju ierīkošana blakus gājēju tuneļiem

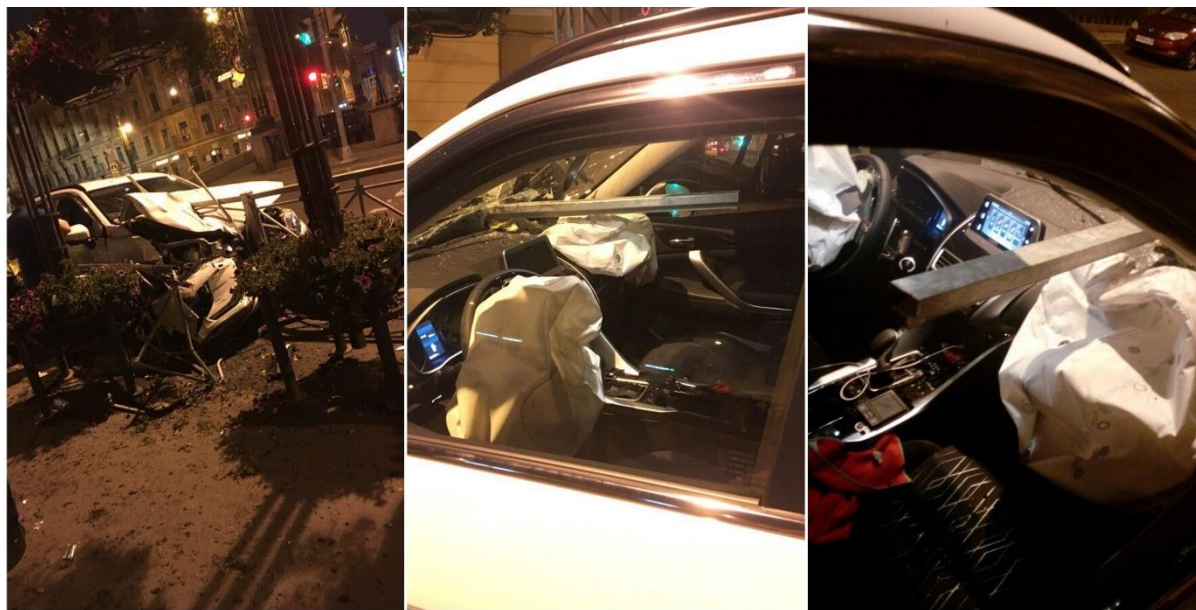
Esošie gājēju tuneļi Rīgā ir nepieejami cilvēkiem ar invaliditāti, kā arī liels apgrūtinājums cilvēkiem ar kustību traucējumiem, senioriem, velosipēdistiem, tūristiem ar koferiem utt. Lai šo risinātu, jāierīko gājēju pārejas ar pagaidu luksoforiem uz betona balstiem blakus tuneļiem.



Ilustrācija 19 Vizualizācija gājēju pārejai no Vecrīgas uz Autoostu

16. Gājēju barjeru likvidēšana

Nepieciešams izvērtēt iespēju likvidēt gājēju barjeras, izņemot vietas, kur barjeras ir svarīgas gājēju drošībai (tramvaju pieturvietās barjeras ir nepieciešamas, lai, gaidot tramvaju neuzkristu uz brauktuves no liela augstuma, tāpat barjeras ir nepieciešamas pie tiltiem un lieliem augstumiem, tiesa, nepieciešams izmainīt to dizainu). Esošās gājēju barjeras degradē publiskās ārtelpas izskatu, kā arī gājējus no automašīnām nepasargā un pat pretēji – rada drošības sajūtu autovadītājiem, ka šeit var braukt ātrāk. Sadursmes gadījumā barjeras izšķīst, apdraudot visu sadursmē iesaistīto veselību, tikt sadurtiem ar asajām barjeru atlūzām.



Ilustrācija 20 Automašīnas motora pārsegu caurdūrusi gājēju barjeras sastāvdaļa



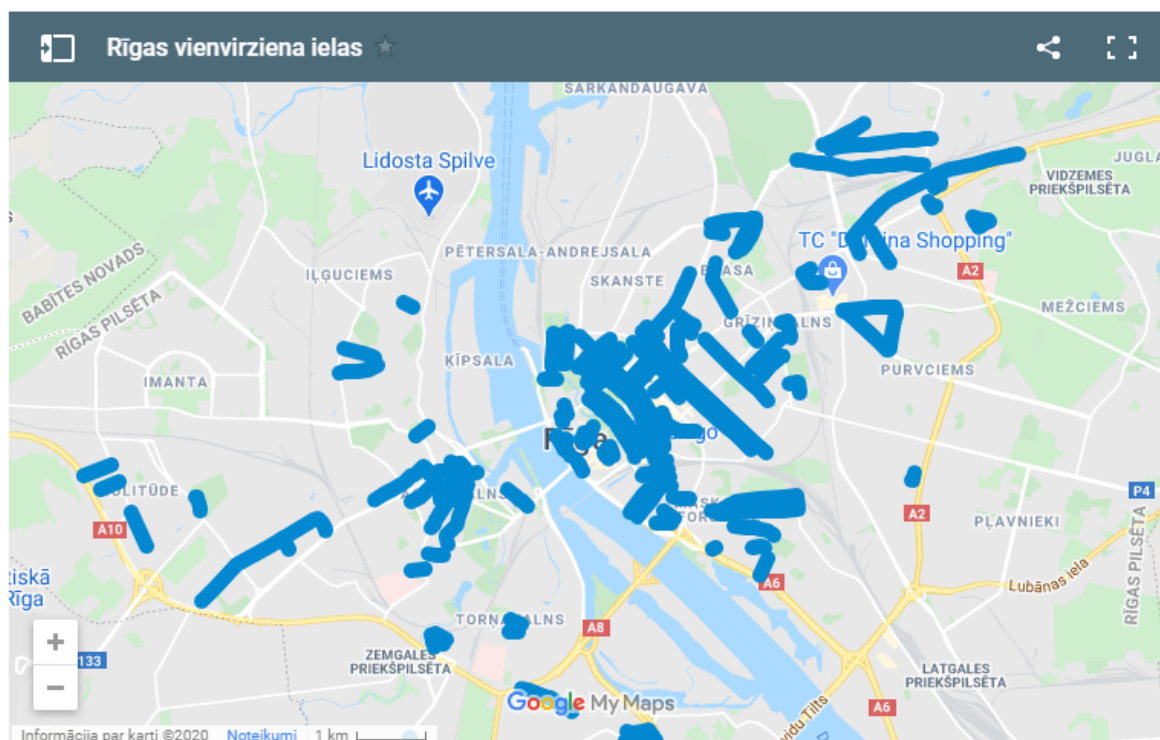
Ilustrācija 21 Gājēju drošības barjeras sadragātas Rīgā, Lāčplēša ielā

17. Vienvirziena ielās atļaut divvirzienu velosatiksmi

Vienvirziena ielās ar vienu joslu jāatļauj velosipēdistiem pa brauktuvi braukt abos virzienos. Šādas izmaiņas jāveic komplektā ar maksimālā braukšanas ātruma 30 km/h zīmes uzstādīšanu. Šāda satiksmes organizācija ir [populāra velobraukšanai draudzīgākās valstīs](#) un uzlabos gājēju drošību, jo ļaus velosipēdistiem braukt pa brauktuvi, nevis pa ietvi, potenciāli apdraudot gājējus.



Ilustrācija 22 Ceļa zīmju paraugi no vienvirziena ielām dažādās valstīs



Ilustrācija 23 Karte ar Rīgas vienvirziena ielām

18. Gājēju pārejās vēsturiskā bruģa vietā uzstādīt līdzenu bruģi

Rīgā ir daudzas bruģētas ielas, kur ir līdzenas ietves, bet gājēju pārejām nav ierīkots līdzens segums, līdz ar to tās nav pieejamas cilvēkiem invalīdu ratiņkrēslos. Šo problēmu iespējams salīdzinoši vienkārši atrisināt, gājēju pāreju vietā izņemot vēsturisko bruģi un tā vietā uzstādot līdzenu bruģi.



Ilustrācija 24 Labais piemērs pie Jēzus baznīcas, kur gājēju šķērsošanas vietas padarītas pieejamas invalīdiem



Ilustrācija 25 Piemērs ar vietu, ko vajadzētu sakārtot - gājēju pāreja Tērbatas ielā ar apaļo bruģi, nepieejama invalīdiem.