

SATIKSMI RĪGĀ ORGANIZĒT RACIONĀLĀK, UN ATRAISĪT DZĪVĪGUMU GALVASPILSĒTĀ

Vien retais nebūs pamanījis, cik Rīga ir kļuvusi nedraudzīga, neviesmīga un neērta ceļu satiksmes organizētības ziņā. Ikdienā sava dzīvesveida specifikas dēļ pārvietojos ar visa veida transportlīdzekļiem – ar vieglo un ar kravas auto, kā arī velosipēdu un motociklu. Esot ar vairāk nekā 20 gadu auto vadīšanas stāžu, esmu novērojis ļoti daudzas problēmas. Šeit uzskaitu dažas no tām un piedāvāju risinājumus.

Mākslīgie brauktuves sašaurināšanas veidi, kad tiek izveidoti “pudeles kakli”, ar šķēršļu palīdzību samazinot joslu skaitu pirms gājēju pārejām, un vienkārši šķēršļu radīšana brauktuves vidū. Tādi ir Kurzemes prospektā, Anniņmuižas bulvārī, Dzelzavas ielā, Kalna ielā un daudz kur citur.

Trūkumi – mākslīgs šķērslis uz brauktuves spiež veikt nevajadzīgus manevrus un rada papildu bīstamību, traucē operatīvā transporta kustībai, aizņem manevrēšanas vietu uz brauktuves, kā arī izraisa netīrumu uzkrāšanos.

Risinājums – izveidot regulējamās gājēju pārejas, likvidēt stabiņus un mākslīgos šķēršļus, atbrīvojot vietu visiem satiksmes dalībniekiem un dot iespēju gājējiem šķērsot brauktuvi tieši tad, kad tas ir nepieciešams.

Puķupodi, terases, stabiņu salīņas un citi šķēršļi – aizsedz skatu un redzamības iespēju, traucē pārvietošanās iespējas, kā arī samazina iespējamo stāvvietu skaitu. Tajā pašā laikā tiek likvidētas stāvvietas un bezmaksas stāvvietas jau aizvien tālāk no Rīgas centra. Stabiņi visneiedomājamākās vietās veicina netīrību un ierobežo manevrēšanas iespējas, padarot kustību saraustītu un bremzējošu, kā arī radot ievērojamus finansiālos zaudējumus līdz ar ieguldījumiem tajos.

Risinājums – atbrīvoties no nepiederīgiem objektiem, kas izvietoti uz ceļa, un atjaunot stāvvietas, tai skaitā bezmaksas stāvvietas, visā pilsētā pilsētnieku un pilsētas viesu uzturēšanās atvieglošanai un biznesa darbībai.

Uz brauktuves izveidotās velojoslās nevajadzīgi aizņem vietu uz brauktuves. Pat ja tās tiek lietotas, tad, mūsu mainīgo laikapstākļu dēļ, tas reāli ir vien dažus mēnešus gadā. Velojoslās veicina netīrību un haosu, jo bieži ir atdalītas ar stabiņiem un barjerām, ierobežojot kustību un apgrūtinot uzkopšanas tehnikas piekļūšanu. Izrietoši tas pašiem velobraucējiem rada neērtības. CSN paredz – gadījumos, kad ir velojoslā, tad velobraucējam ir obligāti jāpārvietojas pa velojoslu, atņemot izvēles iespēju prasmīgākam velobraucējam braukt pa brauktuvi, bet mazāk spējīgam un mazāk drošam – pārvietoties pa ietvi gājēju ātrumā.

Risinājums – veidot kvalitatīvu ceļa segumu bez bedrēm, nelīdzenumiem un netīrumiem, lai velobraucējiem būtu ērti braukt bez lavierēšanas. Likvidēt uz

brauktuves rēķina veidotās velojoslas un atstāt izvēles iespēju pašiem velobraucējiem izlemēt, vai braukt pa ietvi, netraucējot gājējiem, vai pārvietoties pa brauktuvi pēc iespējas tuvāk labajai malai. Šādi brauktuves varētu tikt izmantotas pilnvērtīgi gadījumos, kad nav velobraucēju.

Sabiedriskā transporta joslu līdzšinējie eksperimenti ir parādījuši, ka mūsu cilvēku mentalitāte neraisa vēlmi atteikties no personīgā transporta un pārsēties uz sabiedrisko transportu. Tas nav ne slikti, ne nosodāmi un norāda, ka šī sociālā inženierija šeit nedarbojas. Tas vienkārši parāda mūsu spēcīgās jūtas pret privātīpašumu un individuālajām izvēlēm.

Izvēlētais piegājiens ir aplams un nepareizs. Acīmredzot ir maldīgi uzskatīt, ka pie mums var vienkārši tā ieviest kādu ārzemēs darbojošos satiksmes organizēšanas programmu, neveicot izpēti un infrastruktūras salīdzināšanas darbus, neanalizējot vietējās īpatnības un cilvēku mentalitāti.

Risinājums – ir jādomā plašāk un jānāk klajā ar jaunām, tiešām oriģinālām idejām, veidojot būtiski atšķirīgu sabiedrisko transportu. Vienkārši tā noraidīt nevajadzētu nevienu pat šķietami trakāko ideju, bet gan nopietni modelēt iespējamus būtiski atšķirīgos pilsētas sabiedriskā transporta modeļus, piemēram, gaisa tramvajus, daudzlīmeņu krustojumus, metro vai kaut ko vēl unikālāku.

Ir jālikvidē liekās sabiedriskā transporta joslas un jāveido tās tikai tādās vietās, kur vienā virzienā ir vismaz trīs braukšanai paredzētas joslas, no kurām vienu var atvēlēt sabiedriskajam transportam. Kļedzošākie piemēri: Deglava iela, Čaka iela, Saharova iela utt.

Liekie ātruma ierobežojumi līdz 30 km/h, kas normālās pilsētas ielās ar atsevišķām ietvēm vai atdalošām apstādījumu joslām vai brauktuvi līmeni zemāk nevajadzīgi palēnina satiksmi. Atkal jau – tas sarausta vienmērīgu pārvietošanos pa pilsētu. Kā arī pagarinās caurbraucošu auto uzturēšanās laiks pilsētā, kas nozīmē palielinās kaitīgo izmešu skaits. Tā vietā vajadzētu vairāk izglītēt visus (gājēji, velobraucēji un autobraucēji) ceļu satiksmes dalībniekus par saviem pienākumiem piedaloties ceļu satiksmē, lai visi vienlīdz būtu atbildīgāki, atrodoties ceļu satiksmē.

Pakāpeniski ir jāpārveido nejēdzīgi un neracionāli izveidotā satiksmes organizācija Rīgā, izvēloties jaunu pilsētas satiksmes organizācijas attīstības politiku. Tā pilsētā tiks atjaunots tās dabiskais dzīvīgums. Jaunajai satiksmes attīstības politikai ir jābūt racionālākai, balstītai pētījumos un modelēšanā par ielu un satiksmes transformāciju un reālistiskāku sabiedrības veidošanu, reālistiski rēķinoties ar pašiem cilvēkiem.

Konceptuāli – ir jāatsakās no Rīgas domes tā sauktās “satiksmes mierināšanas” politikas.