



Latvijas  
Ritenbraucēju  
apvienība



## Velo Forums 2020

Atbildes uz auditorijas jautājumiem, kuri pasākuma laikā saņemti menti.com platformā.

Atbildes sniedza Satiksmes ministrijas un Autotransporta direkcijas pārstāvji.

1.	Vai ir plānots savienot tuvu esošās (+-10km) pilsētās ar velo ceļu, kā tas ir Igaunijā, lai nebūtu jābrauc pa lielceļiem?	Ir velosatiksmes attīstības plāns un būs mikromobilitātes plāns, kuri ieskicē/-ēs virzienus kam un kur vajadzētu būt. Līdz ar to galvenais uzdevums pašreiz ir izcīnīt finansējumu, lai šos plānus varētu īstenot, tai skaitā savienot tuvu esošās apdzīvotās vietās ar attiecīgu infrastruktūru. Pie tā tad pašreiz tieši tiek strādāts.
2.	Kādēļ, rekonstrējot valsts ceļus, tie kļūs šaurāki un ar metāla barjerām, līdz ar to daudz nedrošāki velobraucējiem. Nemaz nerunājot, ka pie tik apjomīgiem darbiem netiek ieprojektēti veloceļi kā daudz kur Eiropā, kaimiņzemēs.	Pamatā velosipēdam ir nepieciešami savi ceļi un automašīnai savi. Turklāt šaurāki ceļi ir ne tikai lētāki, bet reizēm arī drošāki no satiksmes drošības viedokļa. Vienlaikus šeit ir vairāk jautājums par finansējumu, kurš jau atbildēts 1.jautājumā.
3.	Vai tiek plānots ieviest vienotu braucienu apmaksas sistēmu gan vilcienos, gan pilsētu autobusus un citos transportlīdzekļos? Vienotā biļete.	Vienotās biļešu noliktavas izveide ir procesā, attiecīgi nākotnē plānots ieviest arī vienoto biļeti.
4.	Kas īsti būs mugurkauls – dzelzceļš vai ceļi? Ministrija abus dēvē par mugurkaulu. Un kur vieta velo?	Ministrija nekad nav dēvējusi abus par mugurkaulu. Pasažieru pārvadājumos vilciens ir mugurkauls, savukārt autoceļu tīklā valsts galvenie autoceļi ir mugurkauls. Citādu, protams, lai nejauktu prātus būtu vērts izvairīties no līdzīgas terminoloģijas lietošanas.
5.	“Dzelzeceļš kā mugurkauls” skan labi. Kas tiek darīts, lai realitātē tuvākajos gados vilcienu satiksme kļūtu svarīgāka par satiksmes autobusiem starppilsētu braucienos?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Elektrovilcienu iepirkums (pirmie vilcieni varētu būt ap 2022. gadu);</li> <li>2) Dīzeļvilcienu parka nomaiņa (pirmie vilcieni varētu būt ap 2022. gadu);</li> <li>3) Atbilstošu peronu izbūve;</li> <li>4) Rail Baltica projekta īstenošana;</li> <li>5) Pasažieru pārvadājumu sinhronizēšana ar vilcienu satiksmi;</li> <li>6) Multimodālu transporta mezglu izveide dzelzceļa stacijās.</li> </ol> <p>Šie visi pasākumi, ko plānojam īstenot tuvākajos gados.</p>

6.	Kad tiks ieviesti augstie peroni? Daudziem velobraucējiem tas ir liels ierobežojums.	Elektrovilcienu maršrutos visiem peroniem jābūt pielāgotiem līdz 2024. gada beigām. Par dīzeļvilcienu maršrutiem lēmums vēl procesā.
7.	Dzelzceļš kā mugurkauls. Tai pašā laikā LDz atlaiž 1500 darbinieku! Kā tas iet kopā?	Dzelzceļš kā mugurkauls ir pasažieru pārvadājumos, respektīvi, tas ir uzņēmums "Pasažieru vilciens", kur, visticamāk, pēc jaunu vilcienu iegādes darba apjoms pieaugs un būs nepieciešami vairāk darbinieku. Savukārt koncerns "Latvijas dzelzceļš" nodarbojas pavisam ar ko citu un, jau uzsākot darbu jaunajā valdībā, kā viens no uzdevumiem tika minēts šī uzņēmuma sakārtošana un padarīšana efektīvāku, attiecīgi kā to izdarīt ir uzņēmuma vadības kompetence.
8.	Vai jēdzienu mikromobilitāte ir plānots iekļaut normatīvajos aktos. Vai un kādi valsts līmeņi ir instrumenti, kā pietiekoši ātri uzlabot infrastruktūru velobraucējiem un gājējiem pašvaldībās, t.sk. Rīgā un pie Rīgā.	Ir trīs jēdzieni, kas savstarpēji nekad dzīvē nevar pastāvēt kopā, tas ir: 1) Ātri; 2) Kvalitatīvi; 3) Lēti. Kopā var pastāvēt tikai 2 no šiem jēdzieniem un ņemot vērā, ka Latvija nav bagāta valsts, tad situācijas risinājumi ir sarežģīti. To, vai mikromobilitāte kā jēdziens būs likumos vai Ministru kabineta noteikumos rādīs laiks, citādi tas jau tagad pastāv. Valsts ietekme uz pašvaldību iespējama tikai caur mērķdotāciju, attiecīgi nosakot, kur šis finansējums izlietojums, tieši šogad tas tika mainīts, paredzot tai skaitā izlietojumu satiksmes drošības uzlabošanai, kas ietver arī infrastruktūras izveidi gājējiem un velosipēdistiem, lai nodalītu no ceļa brauktuves.
9.	Kā tiek veicināta mikromobilitāte SM prasībā jaunajā Rīgas centrālajā stacijā izbūvēt autostāvvietu 80 automašīnām? (Te netiek runāts par Stockmann un Origo esošajām stāvvietām).	Mikromobilitāte nav automašīnas. Par to, kāda būs centrālā dzelzceļa stacija Rīgā, vēl nevaram komentēt, jo projekts vēl nav izstrādāts.
10.	Ko Satiksmes ministrija darīs tuvākajos 10 gados, lai uzlabotu velobraucēju drošību?	Satiksmes ministrija ir politikas izstrādātājs, un tas, ko tā var darīt, ir strādāt pie MK noteikumu izstrādes un iniciēt attiecīgus likumus.
11.	Kādus finanšu instrumentus konkrēti SM plāno, lai attīstītu velo infrastruktūru valstī?	Pašreiz pie tā strādājam.
12.	Kāds ir SM redzējums par EuroVelo maršrutu pilnīgu ieviešanu Latvijas teritorijā?	Eurovelo noteikti ir atbalstāms, un iespēju robežās jārod finansējums arī izbūves darbiem.
13.	Kāpēc Satiksmes ministrijas politika autoceļu jomā fokusējas uz ātrgaitas ceļu izbūvi, ne drošības līmeņa paaugstināšanu? Tieši pretēji: viens piemērs, gājēju pārejas aicina likvidēt, nevis top jaunas. Jaunajos projektos neparedz ietves.	Satiksmes ministrija nefokusējas uz ātrgaitas ceļu izbūvi, bet gan, dodot uzdevumu Latvijas Valsts ceļiem, ir sagatavots projekts, kāds varētu izskatīties valsts autoceļu tīkls jeb autoceļu mugurkauls. Pamata doma ir mobilitātes veicināšana (sasniedzamība), strukturēts plāns, kā attīstīt autoceļu infrastruktūru, finansējuma piesaiste.

		Plāna izstrādi veic Latvijas Valsts ceļi, un pašlaik notiek tā sabiedriskā apspriešana plānošanas reģionos, pēc kuras tad, varēs izdarīt secinājumus, ko un kas jāmaina.
14.	Kāds ir Satiksmes ministrijas viedoklis par pārtrauktajām līnijām uz via Baltica šosejas posma Latvijā no velobraucēju drošības viedokļa?	Ir veikts audits un atzīts, ka tās līnijas satiksmes drošībai par labu nenāk un ir izteikti priekšlikumi, ko darīt, īsumā tie ir apmēram šādi: a) Novilkt nepārtrauktu līniju gar malu, tādējādi samazinot apdzīšanas iespējas; b) Izbūvēt 2+2 ieguldot lielu finansējumu (2+1 izbūve nelietderīga, jo pārāk dārga).
15.	Kad tik atjaunota regulāra pasažieru vilcienu satiksme maršrutos Rīga – Liepāja, Rīga – Ventspils?	Vispirms jānodrošina, lai neapstājas esošā vilcienu satiksme, respektīvi, steidzami jānomaina esošais dīzelvilcienu parks (dēļ iepriekšējiem lēmumiem pirkt vilcienu dzinējus no krievu ražotājiem, kuriem tagad ir noteiktas sankcijas) un tad varēs domāts par attīstību citos maršrutos, primāri Liepāja, kur nepieciešami arī ieguldījumi sliežu ceļu infrastruktūra, lai būtu konkurētspējīgs ātrums. Ventspils virziens pagaidām nav plānos.
16.	Vai tiek domāts arī par streipuļojošiem gājējiem, kas aizņemti ar telefoniem, mūziku austiņās un pēc būtības apdraud gan sevi, gan citus? Kā?	Neesmu dzirdējis, ka ir plānotas informatīvas kampaņas, tādas ir tikai par dzelzeļa šķērsošanu. Citādi gājējs pa ietvi drīkst pārvietoties kā vēlas, jo pēc būtības nevienam citam uz gājēju ietves nav jāatrodas.
17.	Vai tiks piešķirts finansējums mobilitātes punktiem?	Tiek strādāts pie finansējuma piesaistes multimodālo punktu izveides, kura ietvaros vajadzētu finansējumu arī velonovietnēm utml., tomēr tas ir plānos tikai dzelzeļa stacijās. Vai būs arī citur, nevaru atbildēt, jo finansējuma iespējas ir būtiski ierobežotas.
18.	Kurš un kādu finansējumu piesaistīs infrastruktūras izveidei un kurš pārraudzīs tā izlietojumu	Galvenais finansējuma avots ir valsts budžets un ES fondu līdzekļi. Finansējuma izlietošanu uzrauga Satiksmes ministrija un deleģētās institūcijas.
19.	Par publisko transportu Rīgā - ko darīt ar bezpajumtniekiem un dzērājiem, kas vizinās un bojā iespaidu citiem?	Tas ir pašvaldības jautājums. Varētu domāt, kā šo risināt ar transportlīdzekļa vadītāja palīdzību, jo pašreizējā sistēma, kad jāizsauc policija, nestrādā.
20.	Ik gadu organizēju Velokruīzu uz Stokholmu, kurā piedalās 400+ riteņbraucēji. Kad varēs organizēt šāda veida velokruīzu pretējā virzienā? Kad zviedri nebaidīsies braukt par Rīgu ar velo?	Tas ir jautājums pašvaldībai un sabiedrībai kopumā. Jāmainās ir gan pašvaldībai, gan sabiedrībai.
21.	Par dzīvojamajām zonām – nav jau ‘jāizgudro ritenis no jauna”, kāpēc mums tik švaki iet ar citu valstu piemēru pārņemšanu pilsētvides pārkārtošanā?	Par dzīvojamām zonām - ceļa zīmi paredzēts likt, ja teritorija nav caurbraucama, citādi jāliek 30 km/h. Nezinot plašāk jautājuma būtību, atbildēt vairāk nevaru.
22.	Visu laiku pieminat pārvietošanos ar vilcienu – kā mugurkaulu. Bet, kā risināt to, ka brauc novadam garām vilciens, bet pieturā nepiestāj? Pietur ir! Mugurkauls ir, bet, kas notiek ar skrimslī!	Dzelzceļš kā mugurkauls darbojas tikai tad, ja tas ir konkurētspējīgs ar privāto transportu, respektīvi, ir ātrāks. Turklāt dzelzceļš ir paredzēts lielu cilvēku masu pārvadāšanai, savukārt vietās,

		kur pasažieru ir mazāk, ir paredzēts autobuss. Attiecīgi no minētā secināms, ka vietās, kur pasažieru skaits ir mazs, tam nav jāpiestāj, jo padara pārvietošanos lēnu un nepievilcīgu, to labi parāda dati, kur samazinot pieturu skaitu pieaug pasažieru skaits, jo vilciens kļūst ātrāks.
23.	Vai un kad CSDD un LVC būs vienots redzējums par satiksmes mierināšanas pasākumiem un dzīvojamo zonu izveidi pilsētvidē, lai padarītu pilsētvidi daudz drošāku un atbilstošu Ziemeļeiropas principiem.	Nav ziņu par šo uzņēmumu atšķirīgajiem viedokļiem, tomēr par risinājumiem satiksmes drošības jomā tiek domāts, tai skaitā abiem uzņēmumiem ir dots uzdevums domāt iespējami efektīvākus risinājumus.
24.	1,5 velo apdzīšanas intervālu kā minimumu likumā, nevis brīvprātīgi	Šis ir diskusiju temats ne tikai politiķiem, bet arī sabiedrībai, jo būtu jāliek kā administratīvs pārkāpums ar attiecīgu sodu, kā arī jādomā, kā nodrošināt kontroli.
25.	Kampaņa "Tuvāk Nē" – cik liels finansējums tika izlietots? Un kāds ir praktiskais, nevis teorētiskais rezultāts?	Jājautā kampaņas organizatoriem.
26.	Piemēram, Kopenhāgenā ir pilsētas vilcieni, kur velo var paņemt līdzī bez maksas un ir atsevišķi vagoni paredzēti tiem. Varbūt tā varētu darīt arī mūsu vilcienos?	Mēs vēl tikai domājam par pilsētas vilcieniem, piemēram, domājot par Bolderājas maršrutu. Attiecīgi pienāks arī brīdis šai diskusijai.
27.	Vai tika vērtēta veloceļu atbilstība standartam? Ja nē, tad šie skaitļi neko nenožīmē.	Jājautā pētījuma autoriem.
28.	Kā rīkoties pašvaldībai, lai LDz sadarbotos un piekristu velonovietņu izvietojumam arī pie tām stacijām, kuras šobrīd nav mobilitātes projektā?	Latvijas dzelzceļam ir nepieciešamas pārmaiņas, un ceram, ka pienāks diena, kad tas kļūs klientu orientēts uzņēmums.
29.	Vai svarīgāk nav par mērķi izvirzīt noteiktu kilometru skaitu, bet gan rūpīgi izplānot, kur tā ir visvairāk vajadzīga un dos vislielāko ieguldījumu vispārējā mobilitātē un drošībā.	Precīzi. Finansējums vienmēr ir bijis par maz, tāpēc tas jāizlieto racionāli.
30.	Nav jājautā, vai būs lietotāji multimobilitātei, bet gan jānodrošina šīs iespējas, un cilvēki sekos. Tā ir nākotne.	To arī nejaudājam, bet strādājam pie tā.
31.	Ārvalstīs (Vācija, Zviedrija) piepilsētu autobusiem mēdz būt velopiekabes. Vai Latvijā kaut kas tāds plānots?	Pašreiz notiek sabiedriskā transporta konkurss, kur viens no vērtēšanas kritērijiem paredzēja punktus par iespēju pārvadāt velosipēdus. Attiecīgi tas ir uzņēmēju jautājums, vai viņi paredzēs šādu iespēju vai nē.
32.	Kura no institūcijām šobrīd attīsta tūrisma velo izbūves maršrutus Latvijas reģionos?	Primāri, ja runā par Eurovelo, tad tie ir projekti, kuros tiek veidoti maršruti un ļoti aktīvi pie tā strādā Vidzemes tūrisma asociācijas vadītājs Raitis Sijāts.