

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
SOCIĀLO ZINĀTŅU FAKULTĀTE
SOCIOLOĢIJAS NODAĻA

RITENBRAUCĒJS PILSĒTĀ

BAKALaura DARBS

Autors: Inga Buša
Stud. apl. Soci 040085
Darba vadītājs: profesors Dr.soc. Aivars Tabūns

RĪGA 2009

ANOTĀCIJAS

Anotācija

Darbā pētīts jautājums kā riteņbraucējs iekļaujas pilsētas vidē. Pētījumā ir izmantotas Pjēra Burdjē sociālās telpas un Marka Gotdīnera sociotelpiskās perspektīvas teorijas. Pētījuma mērķis bija noskaidrot, kā velosipēdisti maina pilsētas sociālo telpu, un vai Rīgā ir izveidojušies visi nepieciešamie nosacījumi, lai notiktu riteņbraucējiem labvēlīgas sociotelpiskas izmaiņas pilsētas vidē. Pētījuma ietvaros tika veikta dokumentu analīze un padziļinātas, daļēji strukturētas intervijas.

Secinājumi. Rīgā ir visi nepieciešamie nosacījumi sociotelpiskām izmaiņām. Pašlaik notiek arī aktīvas izmaiņas sociālajā telpā. Lielākā problēma ir veloceliņu tīkla trūkums pilsētā, kas ir viens no būtiskākajiem velobraucēju iekļaušanās pilsētas vidē faktoriem. Otra problēma ir plaša starp valsts pārvaldes struktūrām, dotajā gadījumā, Rīgas Doma un sabiedrību.

Annotation

This article examines adaptation of cyclists in urban environment. In the research the P.Bourdieu social space and M.Gottdiener sociospatial approach theories were used. The aim of the research is to understand how the cyclists change the social space of the city and to clarify if Riga has all the necessary conditions so the sociospatial changes propitious for cyclists can occur in urban environment. The analysis of the documentation and partly structured interviews were realized within the framework of the research.

Conclusions. Riga has all the necessary conditions for sociospatial changes. At the moment appear also active changes in social space. The major problem is lack of net of bikeways in the city. This factor is one of the major for cyclists to get integrated in urban environment. Another factor is lack of collaboration between Council of Riga and society.

ATSLĒGVĀRDI

Socioloģija, kvalitatīvs pētījums, riteņbraucēji, velotransports, sociotelpiskā teorija, kvalitatīva dokumentu analīze, daļēji strukturētas, padziļinātas intervijas.

SATURS

IEVADS	5
1 TEORĒTISKĀ ANALĪZE	9
1.1. Mobilitātes iespēju un laika plānošanas ietekme uz dzīves kvalitāti.....	9
1.2. Sociālā telpa un indivīds	11
1.3. Sociotelpiskā perspektīva.....	12
1.4. Ieskats iepriekš veiktajos pētījumos	14
2 METODOLOĢIJA	18
2.1. Pētījuma pamatojuma teorijas apraksts.....	18
2.2. Pētījumu metožu izvēles pamatojums un apraksts	18
2.2.1. Oficiālo valsts dokumentu analīze	18
2.2.2. Padziļinātā, daļēji strukturētā intervija.....	19
2.2.3. Komentāru analīze	21
2.3. Respondentu atlases kritēriji	21
2.4. Interviju norise	22
3 REZULTĀTI UN DISKUSIJA	25
3.1. Oficiālo dokumentu analīze.	25
3.1.1. Velotransporta attīstības valsts programma 1999.- 2015.gadam.....	25
3.1.2. Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai 2000	26
3.1.3. Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam. 5.daļa Velotransports.....	27
3.1.4. Rīgas pilsētas satiksmes drošības baltā grāmata 2005. - 2009.gads ...	29
3.1.5. Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam.....	29
3.1.6. Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013.gadam	31
3.1.7. Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013.gadam	33
3.1.8. Ceļu satiksmes drošības programma 2007. – 2013.gadam	33
3.1.9. Kopsavilkums	34
3.2. Interviju analīze	37
3.2.1. Motivācijas bloks	37
3.2.2. Saskaņotības bloks	40
3.2.3. Sociotelpiskās vides redzējuma bloks.....	43
3.3. Komentāru analīze	44
3.4. Kopsavilkums.....	46
SECINĀJUMI	49

PATEICĪBA	52
IZMANTOTO INFORMĀCIJAS AVOTU SARAKSTS	53
PIELIKUMI	57
1.pielikums Respondentu saraksts	58
2.pielikums Interviju jautājumi	59

IEVADS

Paaugstinoties nodrošinātības līmenim un resursu pieejamībai, tagad praktiski ikviens var iegādāties automašīnu -, arī savā pilsētā esam saskārušies ar trim nopietnām problēmām, no kurām tieši ikdienā izjūtam divas – strauji pieaugošā transporta līdzekļu skaita radītos satiksmes sastrēgumus (vidējais motorizētā transporta pārvietošanās ātrums Rīgā 2007.gadā nepārsniedza 26km/h¹, bet saskaņā ar Rīgas attīstības plānā minētajiem datiem pilsētas sabiedriskā transporta ātrums pat ir tikai 14 – 16km/h²), un pārvietošanās ierobežojumus - autostāvvietu trūkuma dēļ. Rīgas priekšpilsētu dzīvojamo namu pagalmos novietotās automašīnas stipri apgrūtina gan gājēju, gan pašu autovadītāju drošu kustību. Otra problēma ir strauji pieaugošais gaisa piesārņojums, kuru rada izplūdes gāzes. Rīgas attīstības plānā 2006. – 2018.gadam tika konstatēts, ka motorizētā autotransporta radītais gaisa piesārņojums pilsētā ir ievērojami lielāks par stacionāro objektu radīto gaisa piesārņojumu.³

Lielas daļas iedzīvotāju nevēlēšanās sekot Rīgas Domes aicinājumam izmantot sabiedrisko transportu⁴ ir saprotama. Transports maksimuma stundās ir pārpildīts, satiksmes sastrēgumu dēļ regulāri kavējas vai izkrīt reisi, cilvēki ir nervozi, līdz ar to atmosfēra transporta līdzeklī bieži vien ir visai nepatīkama.

¹ ASV uzņēmums „Parsons Brinckerhoff” 2007.gadā pēc Rīgas Domes Satiksmes Departamenta pasūtījuma veica pētījumu par transporta kustību atsevišķās Pārdaugavas ielās un konstatēts, ka vidējais braukšanas šajās ielās no rīta no plkst. 8 līdz 9 bija 26,7 km/h, bet vakarā no pulksten 17 līdz 18 - 29,3 km/h. Pētījuma autore ir pārliecināta, ka vidējais braukšanas ātrums jau minētajās ielās īpaši neatšķiras no vidējā braukšanas ātruma noslogotākajās ielās vispār, kā, piemēram, Kr.Valdemāra ielā posmā no Stabu ielas līdz Raiņa bulvārim, kur vakara stundās transporta vidējais ātrums bieži vien ir pat mazāks nekā gājējam (Sal. http://www.rdsd.lv/box/files/Rigakrustceles2008/satiksmes_konferenceleonsbemens.pps+vid%C4%93jais+transporta+kust%C4%ABbas+%C4%81trums+R%C4%ABg%C4%81&cd=6&hl=lv&ct=clnk&gl=lv). Turklāt nav iemesla domāt, ka transporta kustības ātrums pēc 2007.gada Rīgas ielās būtu uzlabojies. Interesantas pētījuma autorei likās arī „Parsons Brinckerhoff” nākotnes prognozes, ka, Pārdaugavā, ja tiks veikti visi plānotie apbūves darbi, vidējai braukšanās ātrums 2012.gadā šajās ielās būs tikai 3,2 km/h no rīta, bet vakarā - 5,6 km/h. Skat. laikraksts „Diena” 2009.gada 29.marts (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.aprīlī], pieejams: http://www.diena.lv/lat/politics/riga/petijums-2012-gada-pardaugava-automasinas-parvietosies-kajamgajeja-atruma?comments=-pos_value-

² Skat. Rīgas Dome *Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam. paskaidrojuma raksts* – 130lpp. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/RTP-2006_Paskaidrojuma_raksts.pdf

³ Skat. Rīgas Dome *Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam. paskaidrojuma raksts* – 70lpp. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/RTP-2006_Paskaidrojuma_raksts.pdf

⁴ Katru gadu Eiropas Savienībā un arī Rīgā, kā ES dalībvalsts pilsētā notiek akcija, kas vērsta uz satiksmes problēmu risināšanu. Rīgā 2008.gadā dažādas akcijas notika no 18.līdz 24.septembrim. skat Rīgas Domes mājas lapu (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 25.februārī], pieejams: <https://www.riga.lv/NR/rdonlyres/5DEE93B2-FCA0-4D4E-9C4C-FBDF1D01F1CC/19269/EMN2008pasakumiRiigaa.doc>

„(riteni) Nu, izvēlējos tāpēc, ka apriebies mūžīgi spaidīties autobusā, tad tev kāds piedzēries dvašo virsū, tad kāds no gultas ar kreiso kāju izkāpis. Pa ziemu šito tā atēdos, ka nevarēju sagaidīt, kad sniegs nokusīs. Par braukšanu sabiedriskajā (transportā) nevis mums (pašiem) maksāt, bet mums piemaksāt vajadzētu.” (Ieva) Ierobežots transporta kustības laiks. Ja ir paredzēts doties mājup tikai pēc pusnakts⁵, nākas izvēlēties vai nu taksometru, vai braukt ar savu mašīnu.

Kā alternatīvs risinājums minētajai problēmai varētu būt velosipēds. Pēdējos gados velosipēdistu skaits uz Rīgas ielām ir krasi pieaudzis. Lai arī Latvija pieder pie riteņbraukšanai ne visai labvēlīgajām zemēm tīri klimatisko apstākļu dēļ, īpaši ziemas mēnešos, kad uzsnieg sniegs, vai ir ledus, 2008./2009.gada ziemā pētījuma autore pati ir novērojusi, ka atsevišķi iedzīvotāji neatsakās no augstāk minētā transporta līdzekļa arī ziemā.⁶

Saskaņā ar Rīgas Domes Satiksmes Departamenta firmai „Market Lab / FACTUM GROUP” 2006.gadā pasūtītā pētījuma „Velosipēdu izmantošana Rīgā” datiem riteņbraucēju skaita pieaugums pēdējo 4 gadu laikā kopš 2002.gada ir pieaudzis 3.25 reizes⁷, kas pēc autores domām ir pietiekoši liels pieaugums, lai velobraucējus Rīgā varētu sākt uzskatīt pilnvērtīgiem satiksmes dalībniekiem.

Diemžēl velobraucējs, kā satiksmes dalībnieks, pilsētā pašlaik ir neaizsargāts. Nav striktu satiksmes noteikumu, kas definētu velosipēdistu tiesības un pienākumus.⁸

„Kad tikko sāku braukāt (ar velosipēdu), reizēm jutos idiotiski – nesaprotu, ko nozīmē „ja netraucē gājējiem, var braukt arī pa ietvi”⁹, sanāk, ka es vienmēr viņiem vienmēr traucēju, pat tad, kad braucu pa kopīgo ietvi.”¹⁰ (Dace)

⁵ Tikai atsevišķos maršrutos sabiedriskais transports kursē pēc pusnakts, turklāt vēlākais reiss ir līdz plkst. 1.00 naktī. Skat. SIA „Rīgas satiksme” mājas lapu (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.februārī], pieejams:

<http://www.rigassatiksmelv/?sadala=367&PHPSESSID=7ea93d2fa30bf08d8be73b55e64245da>

⁶ Saskaņā ar 2006.gadā veiktā pētījuma „Velosipēdu izmantošana Rīgā” datiem tādu ir 6% no velobraucējiem. Skat. Rīgas Domes Satiksmes Departamenta pasūtīto pētījumu „Velosipēdu izmantošana Rīgā” 8.lpp. [skatīts 2009.gada 29.martā], pieejams:

http://www.sus.lv/files/Velo_atkaite_iedzivotaji.pdf

⁷ Skat. turpat.

⁸ Ceļu satiksmes noteikumos minēti tikai atsevišķi punkti, kas norāda, ka velobraucējiem ir jāturas ceļa labajā malā un vajadzības gadījumā tie var izmantot arī ietves. Netiek veikta transporta līdzekļu reģistrācija. Protams, ir nepieciešams iegūt tiesības, bet tās neviens nepārbauda. Skat. LR MK Noteikumi 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā], pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=90585>

⁹ Skat. tulk. Kļaspere, Valda *Ceļā ar velosipēdu. Ceļu satiksmes drošība pusaudžiem* – 21.lpp. respondente izmantoja minēto grāmatu, kad vēlējās iegūt zināšanas par tieši velosipēdistiem domātajiem satiksmes noteikumiem. Arī Ceļu satiksmes noteikumos 224.punktā ir līdzīgs formulējums

Līdz ar to arī pārējiem satiksmes dalībniekiem (gājējiem, motorizēto transporta līdzekļu vadītājiem) ir grūti veidot savu attieksmi pret velobraucēju kā satiksmes dalībnieku.

„Nu, nav jau tik traki, kā ar motociklistiem, bet vienalga besī ārā, viens krustojumā izlikās priekšā, knapi paspēju nobremzēt, bet es taču būtu vainīgs.(...) nespēju pierast, ka šos visu laiku labajā spogulī jāvaktē. Varēja viņiem sataisīt tos veloceliņus, lai braukā pa turieni.” (Mareks)

Dažādu apsvērumu rezultātā arvien nozīmīgāka daļa pilsētas iedzīvotāju izvēlas velosipēdu kā ikdienas pārvietošanās līdzekli, kas ir likumsakarīgs lielas pilsētas transporta attīstības modelis (šādi modeļi sevi parādījuši daudzās Eiropas pilsētās, tādās kā Amsterdamā, Stokholmā vai Odensē Dānijā, kuru izmanto arī kā modeļa pilsētu velobraukšanas attīstībai¹¹. Arī Londonā, par kuru paši tās iedzīvotāji atzīst, ka ar automašīnu tā nav izbraucama, ir uzsākusi velobraukšanas attīstīšanas veicināšanas plānu.¹²), tādejādi ietekmējot sociālo telpu ap sevi, bet lai šīs pārmaiņas veiksmīgi tiktu īstenotas dzīvē, ir nepieciešams valsts struktūru atbalsts. Un tikai tādā gadījumā minētās sociotelpiskās izmaiņas var nostiprināties urbānajā vidē un sakrītot sabiedrības, ekonomiskajām un politiskajām interesēm var kļūt par urbānās plānošanas inovācijām.

Pētījuma mērķis ir noskaidrot, vai Rīgā pašlaik īstenojas visi iepriekšminētie nosacījumi, lai no atsevišķas sabiedrības daļas pieņemtas izvēles tā kļūtu par sociāli telpiskām izmaiņām Rīgas pilsētplānošanā.

Hipotēzes. Pētījuma autore piedāvā sekojošas hipotēzes:

1. Ikdienā braucošo velosipēdistu izvēle ir racionalizēta¹³. To ietekmē sociālās vides spiediens un tā balstās uz indivīda vēlmi uzlabot savu dzīves kvalitāti.
2. Velosipēdistu, kā pastāvīgu satiksmes dalībnieku parādīšanās arvien lielākā skaitā Rīgas ielās, maina sabiedrības attieksmi, vienlaicīgi arī pašu velosipēdistu

– „Netraucējot gājējus, atļauts braukt pa nomali, bet velosipēdu vadītājiem - arī pa ietvi”” (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā], pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=90585>

¹⁰ Respondente braukšanai no darba uz mājām izmanto veloceliņu Mežaparks – Centrs un vienā tā posmā pirms Brasas tilta ir ietve, kuru vienlīdz drīkst izmantot gan gājēji, gan velosipēdisti, bet tai nav joslu dalījuma līnijas.

¹¹ Skat. Eiropas Velosipēdistu Federācijas Pētījumu atskaiti Nr.157 2004.gads (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.februārī], pieejams: www.kolesarji.org/mkm/uporabno/040311_BRR_157_English.pdf

¹² Skat. Eiropas Velosipēdistu Federācijas Pētījumu atskaiti Nr.167 2004.gads (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.februārī], pieejams: www.kolesarji.org/mkm/uporabno/041214_BRR_167_English.pdf

¹³ Sal. Gidenss, Entonijs *Sabiedrības veidošanās* – 38.lpp.

attieksmi pret sevi un pārējiem satiksmes dalībniekiem, proti, nevis viens indivīds, bet gan indivīdu grupa var mainīt sociālo telpu ap sevi.

3. Tikai savstarpēji sakrītot riteņbraucēju, kā arī pilsētas politiskajām un ekonomiskajām interesēm notiek sociotelpiskās izmaiņas pilsētas vidē. Rīgā ir visi nepieciešamie nosacījumi sociotelpisko izmaiņu īstenošanai.

Pētījumā ir paredzēts izmantot dokumentu analīzi un padziļinātas, daļēji strukturētas intervijas ar velobraucējiem, gājējiem, autovadītājiem.

1 TEORĒTISKĀ ANALĪZE

Tā kā cilvēku racionalizētie lēmumi bieži vien pamatojas vēlmē uzlabot savu dzīves kvalitāti, likumsakarīgi šķita apskatīt tos dzīves kvalitātes uzlabošanas aspektus, kas ir izvēles par labu velosipēdam kā transporta līdzeklim pamatā, kā šī izvēle īstenota dzīvē ietekmē apkārtējo sociālo telpu un pašus izvēles veicējus un vai tā ir viens no būtiskiem sociotelpisko izmaiņu rašanās aspektiem, kas savukārt cieši saistās ar urbāno sociotelpisko perspektīvu.

Tātad, sociālās vides spiediens uz indivīdu izsauc viņa pretreakciju. Dotajā situācijā tās ir ar transportu pilsētā saistītās problēmas: satiksmes sastrēgumi, ierobežota transporta līdzekļa atstāšanas iespēja pilsētas centrā vietu trūkuma vai dārdzības dēļ, ekonomiskie apsvērumi – ekonomiskās situācijas pasliktināšanās krīzes rezultātā, kas liek izvēlēties lētāku pārvietošanās līdzekli. Sekojoši indivīds veic racionalizētu¹⁴ izvēli par labu ekonomiskākam un kompaktākam privātā transporta līdzeklim, lai apmierinātu prasības pēc personiskās dzīves kvalitātes atsevišķu aspektu uzlabošanas. Darbā tiks tuvāk apskatīta tieši mobilitātes un laika plānošanas iespējas kā dzīves kvalitāti ietekmējoši faktori.

1.1. Mobilitātes iespēju un laika plānošanas ietekme uz dzīves kvalitāti

2006.gadā tika publicēts Stratēģiskās analīzes komisijas iniciētais pētījums „Dzīves kvalitāte Latvijā”¹⁵. Šis pētījums ir tematiski sazarots, daudzpusīgs un sniedz plašu ieskatu par gandrīz visiem cilvēkam svarīgiem, dzīves kvalitāti nodrošinošiem aspektiem. Tajā ir pausta atziņa, ka Latvijā dominē individuālistiska (skatupunkts no „es” pozīcijas) pieeja dzīves kvalitātei. Pēc pētījuma autores domām individuālistiska pieeja dzīves kvalitātei nav tikai Latvijai raksturīga. Tā ir raksturīga lielpilsētu dzīves stilam vispār. Georgs Zimmels savā darbā „Lielpilsētas un garīgā dzīve”, pētot dzīvei lielpilsētās raksturīgās iezīmes, secināja, ka indivīda brīvība pilsētās veicina cilvēku individualizāciju.¹⁶ Sekojoši arī ir likumsakarīgi, ka, pieaugot ekonomiskajai labklājībai, pilsētnieki dod priekšroku personīgajam transportam salīdzinājumā ar sabiedrisko.¹⁷

¹⁴ Sal. Gidenss, Entonijs *Sabiedrības veidošanās* – 38.lpp.

¹⁵ Skat. zinātn. red. Bela, Baiba, Tisenkopfs, Tālis *Dzīves kvalitāte Latvijā*. (2006) Rīga: Zinātne. 430 lpp.

¹⁶ Sal. Zimmels, Georgs *Lielpilsētas un garīgā dzīve* - 38.lpp.

¹⁷ Sal. Šūmane, Sandra *Mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse* – 326.lpp.

„Ar savu mašīnu es esmu laika kungs – braucu kad un kur gribu, neesmu saistīts ar kustību sarakstiem, pasažieru daudzumu. Tā ir sava veida neatkarība.”

(Mareks)

Savukārt Marks Gotdīners savā darbā „Key concepts in urban studies” kā hipotēzi transporta kustības intensitātes pieaugumam Eiropā ir minējis Amerikas kultūras vērtību izplatīšanos, kas ietver arī sapni par laikmetīgumu, par iespēju izvairīties no sabiedriskā transporta¹⁸, bet diemžēl daudzas Eiropas pilsētas tam pēc plānojuma izrādījās nepiemērotas un tas radīja satiksmes problēmas, līdzīgi kā tas ir arī Rīgā. Tomēr par spīti negatīvajiem efektiem cilvēki nav gatavi atteikties no individuālā transporta piedāvātās kustības brīvības.

Grāmatā „Dzīves kvalitāte Latvijā” ir aizstāvēta ideja, ka dzīves kvalitāte galvenokārt ir atkarīga no cilvēka radošas pieejas dzīvei, rīcībspējas un praktiskās darbības un ka tajā ne mazāk būtiska ir arī kolektīvā darbība – kopēju sabiedrības attīstības mērķu izvirzīšana, prasmīga politikas īstenošana, un gan valsts, gan privātā sektora ieinteresētība un atbalsts dzīves kvalitātes uzlabošanas centieniem.¹⁹ Lai veiksmīgi attīstītu velotransportu pilsētā, ir nepieciešami abi iepriekšminētie aspekti – iedzīvotāju radošā pieeja, kā alternatīvu transporta līdzekli izvēloties velosipēdu, un valsts sektora ieinteresētība tās īstenošanā praksē, nodrošinot veloceļņus, ar likumu palīdzību radot zināmas priekšrocības velosipēdistiem, līdzīgi kā tas tika veikts Odensē²⁰.

Sandra Šūmane darba „Dzīves kvalitāte Latvijā” ietvaros ir pētījusi ikdienas dzīves fizisko mobilitāti.²¹

Autore uzsver, ka viens no fiziskās mobilitātes veidiem ir ikdienas mobilitāte, kas ir attālumu veikšana, lai piekļūtu precēm, pakalpojumiem vai piedalītos aktivitātēs, kas pieder ikdienas dzīves vajadzībām un tā ir kā indivīda rīcībspējas raksturojums, kas arī lielā mērā nosaka viņa dzīves kvalitāti.²²

Kā vienu no fiziskās mobilitātes pieauguma iemesliem autore min pilsētnieciskā dzīvesveida izplatīšanos un dzīves un darba vietu ģeogrāfisko

¹⁸ Sal. Gottdiener, Mark *Key Concepts in Urban Studies* – p. 108

¹⁹ Skat. *Dzīves kvalitāte Latvijā* - 7.lpp.

²⁰ Skat. Eiropas Velosipēdistu Federācijas Pētījumu atskaiti Nr.157 2004.gads (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.februārī], pieejams: www.kolesarji.org/mkm/uporabno/040311_BRR_157_English.pdf

²¹ Skat. *Dzīves kvalitāte Latvijā: Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: Mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse* 319. – 338.lpp.

²² Skat. turpat - 320.lpp.

nošķiršanos.²³ S. Šūmane analizē mobilitātes milzīgo nozīmi mūsdienu sabiedrībā gan indivīda, gan sabiedrības attīstībā un sociālo tīklojumu veidošanā un atzīmē, ka mobilitāte ir viena no mūsdienu sabiedrības centrālajām pazīmēm, tā uzsverot tās lielo lomu kā vienam no dzīves kvalitātes aspektiem.²⁴

Mūsu laikmetā, kad informācijas paliek arvien vairāk, bet laika arvien mazāk, viens no dzīves kvalitātes ne mazāk svarīgiem faktoriem ir arī laiks – ne tikai iespēja veikt zināmus attālumus, lai piekļūtu sev svarīgiem pakalpojumiem vai precēm, bet arī spēja ietekmēt laiku, kas tam tiek patērēts. Tieši iespēja sabalansēt sev vēlamo laiku ar reālo laika izlietojumu ir viens no būtiskiem dzīves kvalitātes uzlabošanas nosacījumiem.²⁵ Pašlaik Rīgā arvien pieaugošie satiksmes sastrēgumi nosaka to, ka cilvēks kā satiksmes dalībnieks sabiedriskajā vai privātajā motorizētajā transportā ne vienmēr spēj ietekmēt laiku, kas tiek patērēts, lai nokļūtu no viena telpas punkta otrā. Satiksmes sastrēgumu rezultātā, laiks var stipri pārsniegt iecerēto. Velosipēds kā transporta līdzeklis nav atkarīgs no satiksmes sastrēgumiem.

„Tagad vismaz zinu, ka tas, cikos nokļūšu mājās ir atkarīgs tikai no manis pašas, kad uzsēdīšos uz riteņa un cik ātri mīšu pedāļus.” (Sanita)

Velosipēds kā transporta līdzeklis palielina gan ikdienas mobilitātes iespējas, gan iespējas plānot savu laiku sekojoši veicinot indivīda veiksmīgu iekļaušanos sabiedrības sociālajā, nodarbinātības sistēmā²⁶, kā arī nodrošina veiksmīgu sociālo kontaktu uzturēšanu ikdienā.

1.2. Sociālā telpa un indivīds

Pjērs Burdjē pētīja sociālo telpu kā to, kurā mēs dzīvojam un vienlaikus to iepazīstam. Savukārt fizisko telpu viņš uzskatīja par sociālās telpas sociālu konstrukciju un projekciju.²⁷ Tātad tās mūsu prakses, kuras ietekmē sociālo telpu, vienlaikus ir redzamas arī fiziskajā telpā kā mūsu prakšu objektivācija.

Savukārt Vladimirs Iļjins, balstoties uz Pjēra Burdjē teoriju, traktē sociālo lauku kā spēka lauku, kuru rada savstarpēji sadarbojošies indivīdi, bet paralēli tam ir

²³ Skat. *Dzīves kvalitāte Latvijā: Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: Mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse* - 321.lpp.

²⁴ Skat. turpat. – 332.lpp.

²⁵ Sal. *Dzīves kvalitāte Latvijā: Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: Laika izlietojums un dzīves kvalitāte Latvijā* – 339.lpp.

²⁶ Sal. *Dzīves kvalitāte Latvijā: Ikdienas pārvietošanās un dzīves kvalitāte: Mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse* – 332.lpp.

²⁷ Sal. Бурдье, Пьер *Социология политики* – 40.стр.

arī sava sistēmiska kvalitāte, kura nepiemīt indivīdiem (kā, piemēram, valsts, parašas u.c.), turklāt mijiedarbība atsevišķās telpas zonās var būt blīvāka, citās mazāk blīva.²⁸

Pilsēta ir zona sociālajā laukā ar ļoti blīvu mijiedarbības intensitāti, jo indivīdi esot lielā skaitā salīdzinoši nelielā fiziskā attālumā viens no otra, apzināti vai neapzināti viens otru ietekmē. Tā arī indivīds autovadītājs maksimuma stundās pārvietojoties pa ielu, īpaši, ja tas rada situāciju, kas aizkavē transporta vienmērīgu plūsmu, ietekmē citus satiksmes dalībniekus, indivīdus, kas dotajā laikā ir nonākuši minētajā ielas posmā. Kā viens no ietekmes rezultātiem ir riteņbraucēju parādīšanās pilsētas vidē, kas tam nav sagatavota. Parādoties riteņbraucējiem, mainās sociālā telpa ap viņiem, gājēji un braucēji pierod pie velosipēdista kā satiksmes dalībnieka un velosipēdists sāk iekļauties tajā. Mainās arī pašu velosipēdistu attieksme. Mainās atstumtības sajūta, redzot citus riteņbraucējus, mainās viņu attieksme pret citiem riteņbraucējiem tad, kad viņi paši uz laiku kļūst par gājējiem vai autobraucējiem.

„Kādreiz gāju pa trotuāru domās iegrimusi, nevēroju to, kas notiek apkārt, bet kopš braucu ar riteni, pašu vienmēr ir tracinājis, tas, ka gājēji absolūti nepievērš uzmanību tam, kas notiek uz ietves izņemot viņus pašus, iet kā aizsapņojušies pa ietves vidu. Es tagad pati ejot cenšos turēties gar ietves malu nevis brist pa vidu un skatos, lai velosipēdists var tikt man garām” (Anita)

Bet, lai veiktu izmaiņas sociālajā telpā, ar viena indivīda izvēli nepietiek. Pjērs Burdjē uzsvēra, ka sociālo telpu var iekarot kolektīvā līmenī, proti, veidojot grupas.²⁹

Velosipēdistu skaita pieaugums arī veicina sociālās telpas iekarošanu. Jo vairāk velosipēdistu iesaistās ikdienā satiksmē, jo biežāk ar šo pieredzi saskaras arvien lielāks skaits indivīdu, citu satiksmes dalībnieku un šajā saskarsmē izstrādājas jauna prakse, kas rēķinās ar riteņbraucēju, kā ar vairāk vai mazāk vēlamu, bet reālu satiksmes dalībnieku ikdienā.

1.3. Sociotelpiskā perspektīva

Bet ar izmaiņām sociālajā telpā vien ir par maz, lai velosipēdists pilsētas vidē varētu justies droši un būt pilnvērtīgs satiksmes dalībnieks. Kolektīvā darbība, veidojot grupas, ir nepietiekoša, lai veicinātu fiziskas pārmaiņas pilsētas vidē. Marks

²⁸ Skat. Ильин Владимир *Государство и социальная стратификация советского и постсоветского обществ. Глава 1* Социальное пространство и его структура. Типы структур: (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 28.aprīlī], pieejams:

<http://socnet.narod.ru/library/authors/Ilyin/strata/1.htm/>

²⁹ Skat. Бурдье, Пьер *Социология политики* – 40.стр.

Godtīners darbā „The new urban sociology” raksta, ka, no sociotelpiskās perspektīvas (socio-spatial perspective) skatoties, lielpilsētu izmaiņas un attīstība ir atkarīgas no ekonomikas, politiskās struktūras un kultūras savstarpējās ietekmes³⁰, ar kultūru domājot dzīves stilus, kas veidojas sociālo faktoru un telpiskās organizācijas faktoru mijiedarbības rezultātā.³¹

Sekojoši, arvien vairāk cilvēkiem izvēloties velosipēdu kā ikdienas transporta līdzekli, veidojas riteņbraucējiem raksturīgais dzīvesstils, kas savstarpēji ietekmējas ar telpisko vidi, pārējiem satiksmes dalībniekiem, ekonomiskajām interesēm - pie veikaliem, citām sabiedriskām institūcijām parādās velosipēdu novietnes, attīstās velosipēdu tirdzniecības un apkalpošanas vietas, tiek veikti sabiedriskie pētījumi³², izstrādāti projekti velobraukšanas attīstībai pilsētā.

Termins sociotelpiskā perspektīva parādījās pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados. Tā autors ir franču filozofs Henrijs Lefevrs (Henry Lefevre). Sociotelpiskā perspektīva aplūko valdības iejaukšanos un politiķu ieinteresētību kā svarīgākos faktorus lielpilsētu attīstībā. Šeit liela nozīme ir arī kultūrai kā noteicošajai metropoles dzīves izpratnē. Sociotelpiskā perspektīva aplūko lielpilsētu attīstību kā globālo ekonomisko izmaiņu un to savstarpējās ietekmes ar organizācijām nacionālajā un lokālajā līmeņos rezultātu.³³

Marks Godtīners apgalvo, ka visas mūsu darbības ir saistītas ar vidi. Vide nosaka mūsu uzvedību un arī vide tiek radīta un izmainīta, pamatojoties uz cilvēku vajadzībām.³⁴

Gājēji un braucēji telpisko vidi redz no dažādām perspektīvām un ir svarīgi spēt to pareizi izveidot un sabalansēt. Rīgas situācijā minētais jautājums ir aktuāls saistībā ar veloceļu izbūvi jau esošajā pilsētas telpiskajā struktūrā.

Minētajā jautājumā³⁵ Rīgā attīstības plānošana notiek saskaņā ar plurālo un valdības organizatorisko aspektiem.

Sociotelpiskā pieeja izmanto dažādus faktus, kas ietekmē urbāno attīstību un izmaiņas un mēģina sabalansēt abus faktorus urbānā un reģionālā izaugsmē.³⁶

³⁰ Skat. Gottdiener, Mark *The new urban sociology* – p. 58

³¹ Skat. turpat – p. 202

³² Skat. Factum Group *Velosipēdu izmantošana Rīgā* 8.lpp. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā], pieejams: http://www.sus.lv/files/Velo_ataskaite_iedzivotaji.pdf

³³ Skat. Bruhs, John G. *The sociology of community connections* – p. 43

³⁴ Skat. Gottdiener, Mark *Key Concepts in Urban Studies* – p.108, 144

³⁵ Skat. turpat – p. 173

³⁶ Skat. Bruhs, John G. *The sociology of community connections* – p. 43

1.4. Ieskats iepriekš veiktajos pētījumos

Diemžēl ar riteņbraukšanu saistītie pētījumi kā Latvijā, tā arī pasaulē nav socioloģiski, bet vairāk skar tādas jomas kā velosports, pilsētas arhitektoniskais plānojums, velobraukšanas kā alternatīva transporta veida attīstīšana pilsētās.

Pēc Rīgas Domes satiksmes Departamenta pasūtījuma uzņēmums „Factum Group” veica Rīgas iedzīvotāju aptauju par velosipēdu izmantošanu Rīgā³⁷. Aptaujas tika veiktas 2002. un 2006. gados. To ietvaros ar nejaušās izlases metodi tika aptaujāti Rīgas iedzīvotāji vecumā no 16 līdz 65gadiem. Ļoti zīmīgi ir tas, ka ja 2002. gadā velosipēdu, kā vienu no pārvietošanās līdzekļiem, izvēlējās tikai 12% aptaujāto, tad 2006. gadā to jau bija 39%, jeb 3,35 reizes vairāk.

Pēc aptaujas datiem lielākais vairums respondentu izmanto velosipēdu vai nu atpūtai, vai formas uzturēšanai, bet pētījuma autorei svarīgs šķita tieši fakts, ka kopš 2002. gada vidēji par 4% ir pieaudzis to respondentu skaits, kuri izmanto velosipēdu ikdienas vajadzībām – braukšanai uz darbu, uz veikalu u.tml.

Kā viens no būtiskākajiem faktoriem velobraukšanas veicināšanai tiek minēts attīstīts veloceliņu tīkls un vietas velosipēdu novietošanai. Šo abu minēto nosacījumu neapmierinošais līmenis tiek minēts kā visbiežākā problēma, ar kuru saskaras velobraucēji, arī pētījuma autores veikto interviju respondentu atbildēs.

Tas, ka 86% „Factum Group” aptaujāto rīdzinieku uzskata, ka velosipēdu izmantošanu Rīgā būtu nepieciešams attīstīt, liecina, ka liela sabiedrības daļa ir gatava akceptēt velotransportu kā alternatīvu satiksmes līdzekli. Turklāt 49% aptaujāto ir izteikuši gatavību velosipēdu kā transporta līdzekli izmantot no maija līdz septembrim.

SKDS 2009. gada februārī pēc Rīgas Domes pasūtījuma veiktās Rīgas iedzīvotāju aptaujas dati liecina, ka ikdienā kā galveno transporta līdzekli velosipēdu izmanto 5,7% respondentu.

Diemžēl minētos datus nav iespējams salīdzināt ar „Factum Group” veiktā pētījuma datiem, līdz ar to nav iespējams precīzi noteikt, vai to indivīdu skaits, kuri izmanto velosipēdu kā ikdienas transporta līdzekli ir pieaudzis kopš 2006.gada vai nē.

No starptautiskiem pētījumiem īpaši gribētos atzīmēt Eiropas Velosipēdistu Federācijas (European Cyclists' Federation) veiktos velobraukšanas pētījumus (Bicycle Research), kuri skar velobraukšanas prakses attīstīšanu dažādās pasaules

³⁷ Skat. Factum Group *Velosipēdu izmantošana Rīgā* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā] pieejams: http://www.sus.lv/files/Velo_atskaite_iedzivotaji.pdf

pilsētās, kā arī jautājumus, kas attiecas uz veloceliņu plānošanu un uzbūvi. Kopumā no 1990.gada Janvāra līdz 2004.gada decembrim veikti 167 pētījumi, ar kuru atskaitēm ir iespējams iepazīties federācijas mājas lapā.³⁸

Īpaši gribētos atzīmēt Eiropas Savienības Komisijas izstrādāto „Tematiskās stratēģijas attīstīšanu urbānajā vidē”.³⁹ Pētījumā analizēti lielpilsētām raksturīgie faktori – gaisa piesārņojums, troksnis, intensīva satiksme, nevērīgā apbūve, slikta stratēģiskā plānošana -, kas paaugstina veselības problēmu risku un ir par iemeslu pilsētu iedzīvotāju izvēlei dzīvot ārpus pilsētas. Šāda izvēle savukārt izraisa vēl lielāku satiksmes intensitātes pieaugumu. Intensīvā satiksme mudina cilvēkus atturēties no iešanas kājām un neļaut bērniem spēlēties ārā. Tam ir tīri sociālas sekas – vājinās kaimiņu attiecības un vietējo kopienu attiecību saites, kas noved pie vientulības, lielākas individualizēšanās. Kā risinājumu minētajām problēmām Eiropas Parlaments izvirzīja mērķi veicināt sabiedriskā transporta, kā arī velobraukšanas un pārvietošanās kājām attīstību, lai samazinātu privāto automašīnu izmantošanas monopolu. Sekojoši Eiropas lielākajām pilsētām (ar iedzīvotāju skaitu virs 100 000 iedzīvotāju) tika uzdots izstrādāt atbilstošas pilsētu plānošanas stratēģijas. Tā kā arī Rīga pieder pie minētā lieluma pilsētām⁴⁰, tad tāda veida stratēģijas izstrāde varētu būt saistoša arī Rīgai.

Alises Nelsones (Alyse Nelson) 2006. gadā veiktais pētījums par Kopenhāģenu kā Velosipēdistu dizaina pilsētas paraugu, lai arī skar tieši pilsētu plānošanas jomu, ir nozīmīgs arī pētījuma autores darbā, jo analizē tos aspektus, kuri veido urbāno vidi par velosipēdistam draudzīgu, tādejādi dodot pieturas punktus Rīgas, kā velosipēdistiem piemērotas vai nepiemērotas pilsētās analizē. A. Nelsone atzīmē, ka viena no raksturīgajām iezīmēm Kopenhāģenā ir tas, ka velosipēdistu ir vairāk nekā autovadītāju, līdz ar to autovadītāji pievērš vairāk uzmanības velosipēdistiem un tas padara velosatiksmi drošāku.⁴¹

Kā piemērs tiek minēta Nīderlandes pieredze, ka palielinoties velobraucēju skaitam samazinās ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros cietēji ir velosipēdisti.⁴²

³⁸ Skat. European Cyclists' Federation mājas lapu (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā] pieejams: http://www.ecf.com/37_1

³⁹ Skat. *Bicycle Research Report No160* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 24.aprīlī] pieejams: http://www.ecf.com/37_1

⁴⁰ Saskaņā ar Rīgas attīstības plānā minētajiem datiem Rīgā ir 710 000 iedzīvotāju. Skat. *Rīgas attīstības plāns 2006. – 2018.gadam.* – 111 lpp. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/RTP-2006_Paskaidrojuma_raksts.pdf

⁴¹ Skat. Nelson, Alyse *Livable Copenhagen: The Design of a Bicycle City* – 5. p

⁴² Skat. turpat – 9.lpp.

Vēl viens nozīmīgs aspekts velobraukšanas attīstībā ir valsts pārvaldes institūciju atbalsts, gan juridiski, konkrēti ceļu satiksmes noteikumos ietverot punktus, kuri attiecas uz velosipēdistiem un attiecas uz tiem kā uz līdztiesīgu un līdzvērtīgu transporta līdzekli, gan arī finansiāli, proti, Kopenhāgenā 1/3 daļa kopējā ceļu budžeta tiek atvēlēta velobraukšanas infrastruktūras attīstībai.⁴³

A. Nelsone tāpat apskata faktorus, kas nosaka, vai pilsētas vidē ir jāattīsta velobraukšana, vai tā ir tam piemērota. Noteicošie ir sekojoši aspekti – 50% no visiem maršrutiem nepārsniedz 8 kilometrus. Minētais aspekts, kā viens no pamatojumiem velobraukšanas attīstīšanai Rīgā minēts arī Rīgas Domes Satiksmes Departamenta mājas lapā.⁴⁴

Kā velobraukšanu veicinoši faktori tiek minēti ar paaugstinātais autovadītāju stresa līmenis satiksmes intensitātes un, Latvijā jau nu noteikti, autovadītāju braukšanas kultūras dēļ, kā arī aizvien pieaugošais vides piesārņojums. Interesants ir fakts, ka, ja 1 procentu nobraukto autodistanču aizstātu ar velosipēdu, tas samazinātu gaisa piesārņojumu par 2 līdz 4 procentiem.⁴⁵

Velobraukšanas attīstīšanas nosacījumi:

1. Pilsētas maršrutiem 50% nevajadzētu pārsniegt 8 km distanci, jo minētajā distancē velotransports ir ātrāks par autotransportu.
2. Jābūt samērā lielam gadu jaunu iedzīvotāju skaitam, jo tie ātrāk maina ieradumus, tai skaitā arī braukšanas ieradumus, piem., universitāšu pilsētas.
3. Veloceliņu plānošanai un izstrādei ir jākļūst par prioritāti.
4. Veloceliņiem ir jāveido nepārtraukts tīkls, kas nosedz pilsētas ielu tīklu. Paralēli jāveido arī „zaļie” veloceliņi (green cycle routes).
5. Jānodrošina regulāra veloceliņu apkope un tīrības uzturēšana arī ziemas mēnešos.
6. Jāattīsta gan apsargājama, gan neapsargājama velonovietņu tīkls.
7. Jāattīsta iespēja kombinēt velotransportu ar sabiedrisko transportu:
 - Apsargātas velonovietnes, velonomas un veloservisi pie dzelzceļa stacijām
 - Aprīkojums velotransporta pārvadāšanai sabiedriskajā transportā.
8. Jāuzlabo apstākļi velobraukšanai, piešķirot priekšrocības:

⁴³ Skat. Nelson, Alyse *Livable Copenhagen: The Design of a Bicycle City* – p. 12

⁴⁴ Skat. RDSM Mājas lapa sadaļa Veloceliņi – Attīstība (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 4.maijā] pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=velomarsruti>

⁴⁵ Skat. Nelson, Alyse *Livable Copenhagen: The Design of a Bicycle City* – p. 19 – 21

- Autotransporta ātruma samazināšana līdz 40km/h
- Iespēja velobraucējiem pārvietoties abos virzienos pa ielām, kuras paredzētas vienvirziena autotransporta kustībai
- Jāsadārdzina privātā auto izmantošanas izmaksas pilsētā

9. Jāveic regulāras kampaņas velobraukšanas popularizēšanai.⁴⁶

Vēl viens nozīmīgs informācijas avots, kuru gribētu šeit atzīmēt, ir Dānijas Satiksmes ministrijas (*Denmark Road Directorate*) 2000.gadā izdotā grāmata „Velo koncepciju krājums”⁴⁷. Minētā grāmata izmantota arī programmas „Velosatiksmes attīstības koncepcija 2005. – 2018 gadam” izstrādē.

Grāmatā apskatīti ar velotransporta izmantošanu saistītie ieguvumi, analizēta Dānijas situācija izvērtējot gan velotransporta popularitāti, gan drošības līmeni.

Grāmatā sniegtas arī idejas drošas velosatiksmes attīstībai.

Kā galvenie uzdevumi Dānijas velopolitikā 2002. – 2012.gadam ir minēti:

- velobraucēju mājas-darbs-mājas palielināšana no 34 % uz 40 %,
- drošības paaugstināšana samazinot satiksmes negadījumu skaitu par 50 %.

⁴⁶ Skat. Nelson Alyse *Livable Copenhagen: The Design of a Bicycle City* – p.11

⁴⁷ Skat. Denmark Road Directorate *Collection of Cycle Concepts* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 14.aprīlī] pieejams: <http://www.vejdirektoratet.dk/pdf/cykelrapport/999Complete.pdf>

2 METODOLOĢIJA

2.1. Pētījuma pamatojuma teorijas apraksts

Pētījumu autore balsta uz dzīves kvalitātes teoriju, apskatot, ka tieši indivīda vēlme uzlabot savu dzīves kvalitāti ir noteicošais faktors konkrētas izvēles veikšanai, un uz sociotelpisko teoriju apskatot un analizējot aspektu, ka skaitliski pieaugot indivīdu daļai, kas ir veikusi vienādu izvēli veidojas sociālās telpas izmaiņas, bet savukārt, tikai savstarpēji sakrītot indivīda personiskajām interesēm ar valsts un ekonomiskajām interesēm, pilsētas vidē veidojas sociotelpiskās izmaiņas.

2.2. Pētījumu metožu izvēles pamatojums un apraksts

Tā kā pētījuma mērķis ir noskaidrot, kā riteņbraucēji iekļaujas pilsētas struktūrā un, vai nepieciešamībai pēc velosipēda kā alternatīva pārvietošanās līdzekļa pilsētā ir visi nepieciešamie nosacījumi, lai no sabiedrības daļas veiktas izvēles tā kļūtu par sociotelpiskām izmaiņām pilsētas vidē, pētīt tieši iemeslus un pašu iesaistīto personu domas un uzskatus, pētījuma empīriskajai daļai tika izvēlētas kvalitatīvo pētījumu metodes.⁴⁸

No kvalitatīvo pētījumu metodēm autore izvēlējās dokumentu analīzi un padziļinātās, daļēji strukturētās intervijas.

2.2.1. Oficiālo valsts dokumentu analīze⁴⁹

Oficiālo valdības dokumentu analīze dod iespēju pārbaudīt vienu no svarīgākajiem faktoriem sociotelpisko izmaiņu veikšanai – vai velosipēda kā transporta līdzekļa pielietošanas pilsētā attīstīšanai ir atbalsts un ieinteresētība no politiķu puses valsts un Rīgas pašvaldības līmenī.

Dokumenti tika izskatīti to izstrādes hronoloģiskā secībā valsts un Rīgas pašvaldības līmenī analizējot, cik liela uzmanība pievērsta velotransporta attīstībai salīdzinājumā ar citiem transporta līdzekļiem, vai tas ir iekļauts dokumentā atsevišķā sadaļā vai kopā ar citiem transporta veidiem, vai ir tikai teorētiska atziņa par nepieciešamību stāvokli uzlabot, vai ir arī atrunātas un paredzētas konkrētas darbības situācijas izmaiņai, vai analizējot dokumentus hronoloģiski ir vērojama attieksmes attīstība, regress vai stagnācija. Tika veikts arī salīdzinājums starp to, kas paredzēts un kas ir reāli īstenots. Īpaši salīdzinājums starp plānoto un reāli īstenoto

⁴⁸ Skat. Kroplis, Artūrs, Račevska, Malgožata *Kvalitatīvās pētniecības metodes sociālajās zinātnēs* – 13.lpp

⁴⁹ Skat. Bryman, Alan *Social Research Methods* – p.386

attiecināms uz konkrēti velotransportam attiecinātajiem dokumentiem. Šiem dokumentiem plānotā un realizētā salīdzinājums bija vienīgais analīzes princips.

Dokumentu tekstos tika meklētas vietas, kurās tiek runāts par velotransportu, tās tika kodētas sadalot pa tēmām. Tika pētīts vai tēmas attiecas tikai uz fakta vai problēmas konstatāciju, vai piedāvā vispārējas stratēģijas vai arī rīcības programmu, kā arī, kādus aspektus skar rīcības programma.

Kvalitatīva datu kontentanalīze⁵⁰ tika veikta sekojošiem dokumentiem:

- Velotransporta attīstības valsts programma 1999. – 2015.gadam⁵¹
- Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai 2000⁵²
- Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam⁵³
- Rīgas pilsētas satiksmes drošības baltā grāmata 2005. - 2009.gadam⁵⁴
- Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam⁵⁵
- Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013.gadam⁵⁶
- Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013.gadam⁵⁷
- Ceļu satiksmes drošības programma 2007. – 2013.gadam⁵⁸

2.2.2. Padziļinātā, daļēji strukturētā intervija

Daļēji strukturēta intervija tika izvēlēta, jo ietver sevī tikai galvenās vadlīnijas, galvenos jautājumus. Tai nav noteikts jautājumu formulējums un to uzdošanas kārtība. Līdz ar to tā ir fleksibla un spēj pielāgoties attiecīgiem apstākļiem, jaunu aspektu aptveršanai, koncentrējoties uz pētījumam būtiskiem aspektiem.

⁵⁰ Skat. Bryman, Alan *Social Research Methods* – p.393

⁵¹ Skat. *Velotransporta attīstības valsts programma 1999. – 2015.gadam Anotācija*. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.bicycle.lv/rez/velotransports.html>

⁵² Skat. *Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai*. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=programma>

⁵³ Skat. *Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam. 5.daļa Velotransports*. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=attistiba>

⁵⁴ Skat. *Rīgas pilsētas satiksmes drošības baltā grāmata 2005. - 2009.gads* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 8.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=baltagramata>

⁵⁵ Skat. Rīgas Dome *Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam. paskaidrojuma raksts* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/RTP-2006_Paskaidrojuma_raksts.pdf

⁵⁶ Skat. *Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013.gadam*. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/DOC/item_1149_Pamn_Transp_att_pamatnost_2007-2013.doc

⁵⁷ Skat. *Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013.gadam* – 37lpp.

⁵⁸ Skat. LR Satiksmes Ministrija, *Ceļu satiksmes drošības programma 2007. – 2013.gadam*. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/DOC/item_1013_Celu_satiksmes_drosibas_programma_2007-2013_gadam.doc

Atšķirībā no anketēšanas intervija rada ciešu saikni starp intervētāju un respondentu, ļauj labāk izprast respondenta uzskatus, izpētīt intervētāju ieinteresējušu papildus informāciju.⁵⁹

Padziļinātās intervijas ļauj respondentam sniegt maksimāli daudz informācijas. Tomēr šāds datu ievākšanas veids ir laikietilpīgs, sarežģītāks no salīdzināšanas viedokļa, kā arī tādēļ, ka intervētājam paralēli verbālajai ir jāfiksē arī neverbālā komunikācija.

Datu analīze arī ir laikietilpīga, jo ievāktais materiāls ir plašs, liela nozīme šeit ir arī pētnieka subjektīvajai uztverei.

Daļēji strukturētās padziļinātās intervijas ir ļoti noderīgas, ja par pētījuma objektu ir kaut kāda informācija, bet ir nepieciešams minēto informāciju papildināt.

Tika veiktas divu veidu intervijas – ar velosipēdistiem pašiem, ar gājējiem un autobraucējiem.

Intervijas velobraucējiem tika iedalītas 3 jautājumu blokos:

- Motivācijas bloks, kurā tika noskaidrots, cik ilgi un regulāri respondents izmanto divriteni, kādi bija izvēles iemesli un vai respondents ar savu izvēli ir apmierināts.
- Saskarsmes bloks, kurā respondents sniedz informāciju par savu pieredzi braucot ar velosipēdu, kādas ir priekšrocības, ar kādām problēmām ir saskāries, kā viņu, pēc respondenta domām, uztver citi satiksmes dalībnieki – gājēji, autobraucēji, kā viņš uztver pārējos satiksmes dalībniekus, vai ir ievērojis izmaiņas pārējo satiksmes dalībnieku attieksmē pret viņu kā velobraucēju un kā mainījusies respondenta attieksme pret citiem velosipēdistiem pašam kļūstot attiecīgi par gājēju vai autovadītāju.
- Sociotelpiskās vides redzējuma bloks. Šajā blokā respondentam tiek uzdoti jautājumi par to, kā viņš vērtē Rīgas ielu un veloceļu plānojumu no riteņbraucēja viedokļa, kā vērtē pilsētas pašvaldības uz riteņbraukšanas attīstīšanu vērstās aktivitātes pašlaik un kāda ir riteņbraucēja paša vīzija par velosipēda kā alternatīva satiksmes līdzekļa nākotni Rīgā – gan reālās, gan vēlamās nākotnes perspektīvas.

Intervijā gājējiem un autovadītājiem tika izveidoti divi jautājumu bloki:

⁵⁹ Skat. Burns, Robert *Introduction to Research Methods* – pp.424;425

- Saskarsmes bloks, kurā tika noskaidrots, kāda ir respondentu pieredze, saskaroties ar velobraucējiem ikdienā, gan pozitīvā, gan negatīvā. Vai un kāpēc respondenti atbalsta vai neatbalsta divriteni kā alternatīvu transporta līdzekli pilsētā. Vai paši respondenti būtu gatavi kādā brīdī izvēlēties velosipēdu kā transporta līdzekli.
- Sociotelpiskās vides redzējuma bloks. Šajā blokā tika noskaidrots, vai, pēc respondentu domām, Rīga šodien ir piemērota braukšanai ikdienā ar velosipēdu un kā viņi saredz velosipēda kā izvēles transporta nākotnes perspektīvas Rīgā.

2.2.3. Komentāru analīze

Analīzei tika izvēlēti Ziņu portāla DELFI sadaļā „Drošas riteņbraukšanas ABC”⁶⁰ ievietoto rakstu komentāri, jo ir spilgts piemērs izmaiņām sociālajā telpā. Sadaļa un drošas riteņbraukšanas akcija tika izveidota sadarbojoties Drošas braukšanas skolai, AA/S „Balta”, A/S „Swedbank” un ziņu portālam DELFI. Tika izlasīti komentāri visiem sadaļā ievietotajiem rakstiem. Atlase tika veikta pēc komentāru atbilstības pētījuma tematikai. No 111 komentāriem tika atlasīti 98. Komentāriem tika veikta kontentanalīze. Tie tika analizēti pēc sekojošiem parametriem:

- Sociālā grupa, kurai pieder autors – riteņbraucējs, autovadītājs, kurš pats brauc ar velosipēdu, autovadītājs, kurš pats nebrauc ar velosipēdu, gājējs, nav nosakāms
- Komentāra emocionālā krāsa
- Komentāra tēma
- Komentāra saturs

2.3. Respondentu atlases kritēriji

Tā kā intervētāju interesēja riteņbraucēji, kuri izmanto velosipēdu kā ikdienas transportu braukšanai uz darbu, mācību iestādēm u.tml., laika ekonomijai un precīzāku datu ieguvei respondenti tika atlasīti izmantojot „sniega bumbas” (snow ball) metodi, izvēloties personas no pazīstamu cilvēku loka, bet tālāk intervējot iepriekšējo respondentu ieteiktos cilvēkus⁶¹, kuri atbilda sekojošām prasībām:

- Velosipēdisti – rīdzinieki, kuri ar velosipēdu brauc vidēji ne mazāk kā 2 gadus un ne retāk kā 4 reizes nedēļā, turklāt velosipēds tiek izmantots pamatā

⁶⁰ Skat. *Drošas riteņbraukšanas ABC* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 22.maijā], pieejams: <http://www.delfi.lv/archive/index.php?categoryID=24633643>

⁶¹ Skat. Burns, Robert *Introduction to Research Methods* – p.389

ikdienas vajadzībām, nevis darbam (velokurjeri, jo tā ir ļoti maza sabiedrības daļa ar visai mazām iespējām sasniegt tādu indivīdu skaitu, kas varētu kļūt sabiedriski nozīmīgs), sportam vai atpūtai⁶².

Kritērijs „ne mazāk kā 2 gadus un ne retāk kā 4 reizes nedēļā” tika izvēlēts, jo tas norāda, ka velosipēds respondentam ir ikdienas nepieciešamība, turklāt pats riteņbraucējs jau ir guvis pietiekoši lielu pieredzi un adaptējies pilsētas transporta vidē, līdz ar to spēj objektīvāk izvērtēt, kādā situācijā ir velosipēdisti kā satiksmes dalībnieki.

Respondenti pārstāvēja sociāli aktīvo vecuma grupu no 20 līdz 60 gadu vecumam. Pēc darba autores domām, tieši minētās vecuma grupas cilvēki visvairāk varētu izmantot divriteni kā ikdienas pārvietošanās līdzekli. Netika skatīta attiecība starp vecuma grupām un dzimumiem, jo intervētāju vairāk interesēja motivācija izvēlēties velosipēdu kā transporta līdzekli un pats iekļaušanās process pilsētas vidē, ne tik daudz statistiskie rādītāji.

- Gājēji un autovadītāji tika izvēlēti tikai pēc viena atlases kritērija, vai, ikdienā pārvietojoties, saskaras ar velosipēdistiem ne retāk kā 3 reizes nedēļā, jo, pēc autores domām, lai izveidotos kaut kāda saskarsmes pieredze, saskarsmei ir jābūt regulārai un samērā biežai.
- Abu grupu respondentu loka izvēle nav reprezentatīva, līdz ar to nav ievērotas attiecības starp dzimumiem, izglītību vai nodarbošanos.

2.4. Interviju norise

Laikā no 2009.gada 5. janvāra līdz 27. aprīlim tika veiktas 15 intervijas ar riteņbraucējiem un 13 intervijas ar gājējiem un autovadītājiem. No 28 veiktajām intervijām 4 bija telefonintervijas, jo nebija iespējams sarunāt tikšanās laikus respondentu un intervētāja noslogotības dēļ.

Cilvēki tika intervēti viņu dzīvesvietās vai viņiem neitrālās telpās, kur bija iespējams netraucēti aprunāties. Vidēji intervija ilga no 1 līdz 3 stundām velosipēdistu grupai. 3 stundu intervija bija ar respondentu Ilzi, kurai ir 15 gadu pieredze ikdienas braukšanā ar velosipēdu.

Savukārt gājēju un autovadītāju grupai interviju laiks vidēji bija no 35 minūtēm līdz 1 stundai 10 minūtēm.

⁶² Tie velomaršruti, kurus izmanto sportam vai atpūtai parasti neskar pilsētas transportam visproblemātiskākos rajonus un galvenās ielas, kuras savukārt ļoti intensīvi tiek izmantotas dodoties uz darbu, mācībām, vai iepirkties.

Kā interesanta intervēšanas pieredze pētījuma autorei pašai bija, ka velosipēdistu grupas respondenti, uzzinot, ka arī darba autore pati ikdienā brauc ar divriteni, atvērās un turpmākā intervijas daļa noritēja raiti un nepiespiesti, jo respondenti ar intervētāju runāja kā ar savējo. Bet gājēju un autovadītāju grupā pirmajā intervijā, kur respondentam par intervētāju bija zināms, ka viņa ikdienā brauc ar velosipēdu, bija novērojams, ka respondents cenšas veidot tādas atbildes, kuras pēc viņa domām būtu patīkamas intervētājam. Arī noslēgtā ķermeņa poza liecināja par to, ka respondents nejūtas brīvi. Tā arī bija visīsākā intervija. Turpmākajā intervēšanas gaitā darba autore ievēroja piesardzību, lai šāda netīša informācija netraucētu intervēšanas gaitu. Sekojoši, intervijām gājēju un autovadītāju grupā ar paziņu starpniecību tika atlasīti cilvēki, kuriem nebija informācijas par pētījuma autores braukšanas pieredzi.

Turklāt gājēju un autovadītāju grupā detalizētāku informāciju sniedza tie respondenti, kuri tika intervēti aprīlī. To varētu saistīt ar riteņbraukšanas sezonālo raksturu, jo pa ziemu velosipēdu izmanto ļoti maz cilvēku un saskarsmes iespāidi no iepriekšējās sezonas ir piemirsušies.

Vēl pētījuma autorei bija pašai interesanti saskarties ar saviem stereotipiem. Pirms intervijām pētījuma autore, lai arī pati neatbilda savam stereotipam, bija pārliecināta, ka velosipēds pamatā ir gados jaunu cilvēku, tātad studentu iecienīts pārvietošanās līdzeklis. Bet starp autores intervētajiem 15 respondentiem tikai viens bija students. Pārējie vai nu strādāja, vai arī apvienoja darbu ar mācībām. Turklāt lielākais vairums respondentu bija vecāki par 35 gadiem. Protams, ņemot vērā mazo respondentu skaitu, tas vēl neļauj izdarīt visaptverošus secinājumus, bet dod iespēju domāt, ka velosipēda kā transporta līdzekļa izvēle nav tik viennozīmīgi saistāma ar piederību kādai konkrētai vecuma grupai vai materiālās nodrošinātības līmenim.

Lai arī autores mērķis nebija ievākt informāciju par velobraucēju grupas respondentu profesijām, tomēr gribētos atzīmēt, ka atsevišķu respondentu stāstījumā tam bija liela nozīme, kā, piemēram, respondente advokāte, intervijas gaitā atzīmēja, ka ir atkārtoti nācies sastapties ar cilvēku neizpratni par statusam tik neatbilstoša transporta līdzekļa izvēli.

„Nu tā jau pieņemts, ka, ja esi advokāts, tev ir jābrauc ar mersedesu. Ir jau man arī mersedess (smejas), bet, kad tāda jauka, saulaina diena, kāpēc es nevarētu uz darbu aizbraukt ar riteni. (...) Reiz, kad slēdzu savu riteni pie elektrības staba

tiesas priekšā, pie manis pienāca kolēģis un jautāja: „Anitiņ, vai tad tev tiešām tik slikti iet ar lietām?” (smejas) nezinu, varbūt jau tikai pajokoja.” (Anita)

Iegūtais materiāls tika apstrādāts izmantojot atvērto kodēšanas metodi⁶³ un sākumā izdalītos jautājumu blokus iedalot sīkākās jēgpilnās kategorijās.

⁶³ Skat. Burns, Robert *Introduction to Research Methods* – p. 432

3 REZULTĀTI UN DISKUSIJA

3.1. Oficiālo dokumentu analīze.

3.1.1. Velotransporta attīstības valsts programma 1999.- 2015.gadam⁶⁴

Programma tika izstrādāta 1998.gadā un 1999.gadā akceptēta pieaicinot velotūrisma un veloakciju ekspertus.

Programmas mērķis - nodrošināt velotransporta plānveidīgu attīstību, uzdevums - radīt velotransporta attīstības valstiskās regulēšanas formas, iekļaujot šo programmu kopīgā LR Transporta attīstības valsts programmā. Tās realizācijas gaitā ieteikts ņemt vērā Eiropas Savienības valstu pieredzi.

Programmā ir apskatīta esošā situācija, analizēti priekšnoteikumi velobraukšanas attīstībai un konstatēta Latvijas atbilstība tiem gan ģeogrāfiskā izvietojuma, gan klimatiskās zonas ziņā.

Programmā paredzēts velobraukšanu attīstīt divos virzienos – velotūrisms un lietišķā velobraukšana.

Programmas realizācija ietverta 10 apakšprogrammās:

- velotūrisms,
- velotransporta infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana,
- velopakalpojumu attīstīšana (velonomas, servisi u. c.),
- starptautiskie maršruti,
- drošība,
- velotransports un vide,
- statistika un informācija,
- normatīvie akti un noteikumi,
- izglītība un zinātne.

Uzskaitīti arī finansēšanas avoti – valsts, pašvaldību, privātie, Eiropas Savienības fondu piesaiste. Interesants ir priekšlikums katru gadu 1% no valsts ceļu fonda un no autotransporta civiltiesiskās apdrošināšanas iemaksām novirzīt velotransporta infrastruktūras attīstībai.

Programmas izpildes vadība uzticēta Satiksmes ministrijai.

Secinājumi. Pirmais valsts dokuments, kas tiek veltīts velotransporta attīstībai Latvijā. Minētā programma dod juridisku pamatojumu konkrētu rīcības plānu

⁶⁴ Skat. *Velotransporta attīstības valsts programma 1999. – 2015.gadam Anotācija*. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.bicycle.lv/rez/velotransports.html>

izstrādei gan valsts, gan pašvaldību līmeņos. Ir aptverti visi velotransporta attīstīšanai nepieciešamie nosacījumi izņemot priekšrocību piešķiršanu velosipēdistiem.

3.1.2. Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai 2000⁶⁵

Rīgas dome 2000.gada 22.augustā apstiprināja "Velotransporta attīstības programmu Rīgas pilsētai" Tā ir izstrādāta kā valsts programmas turpinājums un sastāvdaļa. Programmas mērķis - iekļaut velotransportu kopējā Rīgas transporta sistēmā, kā ilgt spējīgu, citiem transporta līdzekļiem līdzvērtīgu, drošu un videi draudzīgu transporta līdzekli. Programmai pievienota perspektīvā izbūvējamo velomaršrutu galveno virzienu karte⁶⁶, kurā ir noteikti galvenie velomaršrutu attīstības virzieni savienojot pilsētas centru ar dzīvojamiem rajoniem.

Tās ietvaros izstrādātā rīcības programma balstās uz sekojošām daļām:

- velotransporta infrastruktūra
- veloizglītības un veloinformācijas sistēma
- velotransporta pārvaldības un informācijas sistēma

Ir iezīmēti galvenie veloattīstības principi – līdzvērtība, maršrutu nepārtrauktība, drošība, plūsmu atdalīšana. Atzīmētas velotransporta ekoloģiskās, ekonomiskās un telpiskās priekšrocības, kā arī atzīmēti programmas īstenošanas rezultātā gaidāmie ieguvumi gan atslogojot satiksmes infrastruktūru, iesaistoties starptautiskajā EuroVelo maršrutu tīklā un minēts arī dzīves kvalitātes aspekts – iespēja iegādāties sev vēlamāko transporta līdzekli, lai gan tas nav nopietni vērtējams aspekts, jo iespēja iegādāties ir vienmēr, bet galvenā problēma ir tā droša un ērta izmantošana. Tāpat ir atzīmēti velosipēdistu pašu populārākie maršruti.

Ir apzinātas galvenās problēmas – veloceliņu, velonovietņu trūkums, neiecietīga attieksme no autovadītāju puses, nepietiekama veloizglītība, neattīstīts velotūrisms, Ceļu satiksmes noteikumos nav atsevišķas sadaļas velobraucējiem.

Secinājumi. Tas, ka programma ir izstrādāta tūlīt pēc valsts programmas iznākšanas un ir balstīta uz to, liecina, par Rīgas pašvaldības ieinteresētību velotransporta esošajā situācijā un vēlmi to mainīt. Sekmīgi tas varētu būt priekšnosacījums sociotelpiskajām izmaiņām Rīgā par labu velotransporta attīstībai.

⁶⁵ Skat. *Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai*. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=programma>

⁶⁶ 2000.gada variants nav pieejams, bet tas ir tāds pats kā Rīgas attīstības plānā attēlotais, tikai bez iezīmētiem jau izbūvētiem veloceliņiem. Skat. Rīgas Dome *Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam. paskaidrojuma raksts. Veloceliņu tīkls* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/Pask_rakst_kartes/9.4._velocelinu_tikls.pdf

Lai arī plānā ir uzskaitīti velosipēdistu iecienītākie maršruti, tie vēl līdz šim nav reāli atdalīti ar velojoslām vai izbūvētiem veloceliņiem, sekojoši ievāktā informācija ir palikusi bez reāla pielietojuma. Salīdzinot ar reāli esošo informāciju, velomaršrutu karte pa gadiem ir ļoti maz mainījies, velotransporta infrastruktūras attīstīšana pašvaldības līmenī noris ļoti lēni.

Pozitīvi ir tas, ka Ceļu satiksmes noteikumos ir iestrādāta atsevišķa sadaļa „Papildu prasības velosipēdu un mopēdu vadītājiem”⁶⁷

3.1.3. Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam.⁶⁸

5.daļa Velotransports⁶⁹

Programmas pamatnostādne ir, ka sabiedriskā transporta attīstības mērķis ir nodrošināt kvalitatīvu un ar vieglajām personīgajām automašīnām konkurētspējīgu alternatīvu pārvietošanās veidu visām iedzīvotāju sociālajām grupām.

Tam ir izšķiroša loma iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā arvien pieaugošās auto kustības intensitātes un tai sekojošas apkārtējās vides kvalitātes pazemināšanās dēļ.

Minētajā dokumentā, papildus sabiedriskajam transportam, atsevišķa nodaļa tiek veltīta arī velotransportam, kas liecina par valsts institūciju gatavību veikt reālas izmaiņas pilsētas plānojumā.

Nodaļa sākas ar velosipēda kā transporta izvēles pamatojumu un ar fakta konstatāciju, ka par spīti citu Eiropas valstu pieredzei Rīgā velotransportam nav pievērsta nekāda uzmanība no valsts un pašvaldību puses.

Ir pārskats par velosipēdu izmantošanas intensitāti dažādās Eiropas valstīs. Apskatīta Dānijas valdības programmas velotransporta popularizēšanai un lietošanas veicināšanai. Apskatīta Francijas un Eiropas pieredze ieviešot dienu bez auto.

Seko īss atskats uz līdz šim Rīgā veļojomā paveikto, apskatīti 2002.gadā ievāktie dati par velosipēdu izmantošanu. Aptaujā tiek konstatēts, ka velosipēda kā braukšanas līdzekļa tieši lietišķajos braucienos zemo popularitāti izskaidro sabiedrības neviennozīmīgā attieksme pret velosipēdistiem. Tas arī ir saprotams, jo

⁶⁷ Skat. LR MK Noteikumi 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā], pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=90585>

⁶⁸ Skat. *Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam. 5.daļa Velotransports.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=attistiba>

⁶⁹ Programma ir pazīstama arī ar nosaukumu „Velosatiksmes attīstības koncepcija 2005. – 2018.gadam” variantā, kad no kopējās transporta koncepcijas ir izdalīta atsevišķi tikai velotransporta koncepcija Skat. Skat. Rīgas Domes Satiksmes Departaments, *Velosatiksmes attīstības koncepcija 2005 – 2018.gadam* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=velosatiksmeskoncepcija>

velobraukšanas kultūra Latvijā vispār nav bijusi populāra. Kā arī veloceļu infrastruktūras trūkums, kas, pēc pētījuma autores domām, arī ir noteicošais faktors, kas bremsē velosipēdu lietošanas attīstību. Kā vēl viens bremsējošais faktors ir minēta klimata nepiemērotība un samērā īsais velosipēda izmantošanas laiks (maijs – oktobris), bet tas ir pretrunā ar līdzvērtīgas klimata joslas Eiropas valstu – Dānijas, Holandes pieredzi, turklāt, kā liecina pētījuma autores novērojumi un pēdējo gadu arvien siltākās ziemas, riteņbraukšanas sezona jau ilgst vidēji no marta līdz novembrim ieskaitot, un arvien vairāk velosipēdistu brauc visu gadu, kad uz ielām nav sniega.

Konstatētas pastāvošās problēmas – nepietiekošs veloceļu un velonovietņu skaits, satiksmes bīstamība, sabiedrības neviennozīmīgā attieksme, nepietiekama sadarbība starp pašvaldības, valsts un privātajiem sektoriem. Konceptijas mērķis ir nodrošināt velotransporta kā alternatīvā pārvietošanās veida līdzsvarotu attīstību pilsētā.

Tā sasniegšanai tiek izvirzīti vispārīgi formulēti uzdevumi, bez konkrētiem termiņiem kā sadarbības attīstīšana, Rīgas A zonas veloceļu plāna pakāpeniskas realizācijas iespēju izvērtēšana, velonovietņu izvietojuma principu izstrāde, priekšlikumu velotransporta iekļaušanai kopējā satiksmes plūsmā izstrāde. Dienas bez auto ieviešana, socioloģisko aptauju veikšana, velotransporta reģistrācijas priekšlikumu izstrāde.

Secinājumi. Izvērtējot Rīgas sabiedriskā transporta koncepciju 2005.-2018. gadam kopumā, var secināt, ka velotransportam ir atvēlēta pietiekoša uzmanība šajā dokumentā. Ir gan veikta esošās situācijas analīze, gan apskatīta Eiropas valstu pieredze, gan izvirzīti konkrēti uzdevumi. Velotransportam ir izdalīta atsevišķa nodaļa koncepcijā, kurā privātais transports vispār netiek apskatīts. Atzīmēti arī velosatiksmes veicināšanas pozitīvie ieguvumi – ekonomiskums, ātrums, satiksmes atslogojums. Tiesa gan, problēmas nav mainījušās kopš 2000.gada – kādas tās tika iestrādātas Velotransporta attīstības programmā Rīgas pilsētai, tādas tās ir palikušas līdz pat 2005. gadam. Tas attiecas ne tikai uz telpisko situāciju, bet arī uz autovadītāju un sabiedrības attieksmi vispār. Domājams, ka valsts institūciju atbalsts velobraucējiem ir teorētisks, bet situācija vēl nav nobriedusi reālām telpiskām izmaiņām, jo visā piecu gadu posmā Rīgā ir uzbūvēts tikai viens velomaršruts Centrs – Imanta, kas turpina jau esošo maršrutu Imanta – Jūrmala.

3.1.4. Rīgas pilsētas satiksmes drošības baltā grāmata 2005. - 2009.gads⁷⁰

Dokumenta mērķi:

- Samazināt kopējo bojā gājušo skaitu par 20%;
- Samazināt cietušo un bojā gājušo bērnu skaitu par 20%;
- Samazināt par 5 % cietušo skaitu ceļu satiksmes negadījumos.

Dokumenta rīcības plānā ir paredzēta atsevišķa sadaļa velotransportam. Dokumentā atzīmēts, ka velotransports ir visekonomiskākais un videi visdraudzīgākais transporta veids.

Atzīmēts arī, ka arvien pieaugošā velosatiksmē un autotransporta izraisītā pilsētas infrastruktūras noslogotība nosaka nepieciešamību attīstīt atbilstošu un drošu infrastruktūru, kā vienu no pamatelementiem uzskatot veloceļu tīkla izveidi pilsētā, kas atslogotu pilsētas infrastruktūru, nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti un uzlabotu satiksmes drošību, atdalot velotransportu no autotransporta un gājējiem.

Plānā paredzēts katru gadu veikt viena veloceļu izbūvi pēc izstrādātajiem projektiem.

Secinājumi. Izvērtējot dokumentu var secināt, ka, lai arī ir atzīmētas velotransporta attīstīšanas priekšrocības, tomēr salīdzinot, cik detalizēta ir pasākumu uzskaitē gājēju un autobraucēju drošības uzlabošanai, velotransporta attīstībai pilsētā nav precīza detalizēta pasākumu plāna, kas ietvertu ne tikai velomaršrutu izstrādi, bet arī citus velotransporta kā līdzvērtīga satiksmes līdzekļa izveidošanai pilsētas vidē (izglītošana, popularizēšana, atrunātas braukšanas normas velosipēdistiem u.c.) svarīgus nosacījumus. Plānā paredzētā viena veloceļu izbūve gadā skatoties pēc veloceļu izbūves grafika 2005. un 2006.gados nav notikusi.

3.1.5. Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam⁷¹

Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam ir izstrādāts kā atsevišķs ilgtermiņa teritorijas plānošanas dokumentu kopums jaunā Rīgas attīstības plāna ietvaros. Teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam izstrādāts, ievērojot Rīgas attīstības plāna 1995.-2005. gadam pēctecību un balstoties uz visa jaunā Rīgas

⁷⁰ Skat. *Rīgas pilsētas satiksmes drošības baltā grāmata 2005. - 2009.gads* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 8.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=baltagramata>

⁷¹ Skat. Rīgas Dome *Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam. Paskaidrojuma raksts* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/RTP-2006_Paskaidrojuma_raksts.pdf

attīstības plāna izstrādes ietvaros veikto pētniecības darbu rezultātiem, privātpersonu un juridisko personu, iesniegtajiem priekšlikumiem, ekspertu, tai skaitā velosipēdistu intereses pārstāvošo nevalstisko organizāciju ekspertu, paustajiem viedokļiem un ieteikumiem, kā arī iedzīvotāju līdzdalību.

9.sadaļā “Transports – satiksmes infrastruktūra” tiek apskatīti visi transporta veidi, kuri pastāv Rīgā, viss, kas ir saistīts ar transportu (ceļu un ielu infrastruktūra, tilti u.c.) - pašreizējā situācija, attīstības principi, scenāriji, kā arī Rīgas domes politika attiecībā uz to.

Plānā tiek konstatēts, ka ir neplānoti strauji audzis privātā autotransporta skaits, kas rada satiksmes problēmas pilsētā. Ka motorizētā transporta radītais gaisa piesārņojums krietni pārsniedz stacionāro objektu radīto gaisa piesārņojumu.

Sekojoši tiek konstatēts, ka līdz šim vēl nav izveidoti droši un ērti veloceliņi un ir pieņemts lēmums, ka gan satiksmes organizācijā, gan satiksmes infrastruktūras plānošanā Rīgā priekšroka tiek dota gājējiem, velotransportam un sabiedriskajam transportam.

9.4. sadaļa ir veltīta tieši velotransportam. Noteikti veloceliņu tīkla izstrādes un attīstības principi – pēc iespējas veidot velomaršrutus gar pilsētas parku un zaļajām zonām, nodrošinot ne tikai lietišķos, bet arī atpūtas braucienus, kā arī savienot Rīgas apkaimes ar galvenajiem mērķiem centrā.

Definētas prasības, kuras ir jānodrošina velomaršrutu tīklam – pieejamība, drošība, vides kvalitāte, ērtums (pēc iespējas taisni un vienkārši maršruti), vienotība tīklā, pārskatāmība, informācija un pārvaldība.

Veloceliņu tīkls – esošais un plānotais ir attēlots pievienotajā kartoshēmā⁷² kartes izstrādes brīdī uz tās kā reāli esošs norādīts tikai viens veloceliņš Centrs (no Vanšu tilta) — Imanta - Jūrmala. Kartē redzams, ka veloceliņi izkārtoti līdzīgi, kā to var redzēt Kopenhāgenas piemērā⁷³, un nodrošina iespēju sasniegt galvenos maršrutu mērķus Rīgas centrā. Kā galvenā problēma pilnvērtīgai veloceliņu tīkla nodrošināšanai ir minēta Rīgas centrā esošo ielu nepiemērotība veloceliņu izveidei tajās. Velojostas ir iekļautas arī pilsētas rekonstruējamo un jaunbūvējamo lielceļu, pilsētas maģistrāļu un pilsētas ielu plānojumos.

Rīgas domes politika attiecībā pret velotransportu ir sekojoša:

⁷² Skat. Rīgas Dome *Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam. paskaidrojuma raksts. Veloceliņu tīkls* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/Pask_rakst_kartes/9.4._velocelinu_tikls.pdf

⁷³ Skat. Nelson Alyse *Livable Copenhagen: The Design of a Bicycle City* – p.11

- Attīstīt esošos maršrutus un izstrādāt nākošos saskaņā ar Veloceliņu kartē esošo shēmu tā, lai tie savienotu piepilsētas zonas ar galvenajiem mērķiem Rīgas centrā, lai maksimālais atstatums starp maršruti nepārsniegtu 500 – 800metrus.
- Pēc iespējas izvietot veloceliņus gar parka zonām.
- Palielināt velonovietņu skaitu
- Nodrošināt velomaršrutu sasaisti ar citiem transporta līdzekļiem
- Atļaut velobraucējiem pārvietoties pa ietvi vietās, kur nav iespējams izveidot veloceliņus vai velojoslas. Minētajās vietās veikt ietvju apmaļu pārbūvi, lai atvieglotu un nodrošinātu velokustību.
- Nodrošināt veloceliņu apgaismojumu.
- Veidot kampaņas velobraukšanas popularizēšanai, informēt sabiedrību caur masu saziņas līdzekļiem par velotransporta attīstīšanas projekta ieviešanas gaitu.
- Veidot veloizglītības programmas skolās.

Secinājumi. Izvērtējot Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018. gadam kopumā, var secināt, ka velotransportam ir atvēlēta pietiekoša uzmanība šajā dokumentā. Ir ne tikai noteikta vispārējā pozīcija attiekmē pret velotransportu kā līdzvērtīgu citiem transporta veidiem, bet arī konkrēta rīcības politika tās īstenošanā, kas lielā mērā sakrīt arī Rīgas sabiedriskā transporta koncepcijā 2005. – 2018.gadam izvirzītajiem uzdevumiem un arī ar Alises Nelsones izvēlētajiem kritērijiem un nodrošina arī tādus dzīves kvalitātes kritērijus kā fiziskās mobilitātes brīvība, drošība. Par sociālās telpas izmaiņām liecina arī Rīgas Domes sadarbība ar velokustības ekspertiem Rīgas attīstības plāna izstrādē. To var traktēt arī kā nelielu progresu plānošanā kopš 2000.gada, jo Rīgas sabiedriskā transporta koncepcijā 2005. – 2018.gadam minētā sadarbības attīstīšana bija izvirzīta kā viens no uzdevumiem. Protams, arī laika posms starp abiem projektiem ir samērā neliels – tikai 1 gads.

3.1.6. Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013.gadam⁷⁴

Dokumentā noteikti politikas pamatprincipi, attīstības mērķi un prioritātes transporta nozarē no 2007. līdz 2013.gadam.

⁷⁴ Skat. *Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013.gadam.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/DOC/item_1149_Pamn_Transp_att_pamatnost_2007-2013.doc

Dokuments balstās tai skaitā arī uz „Transporta attīstības nacionālās programmas 2000.-2006.gadam” rezultātiem un ir saskaņots ar Nacionālo attīstības plānu 2007. – 2013.gadam.

Analizējot esošo situāciju autotransporta un autoceļu jomā, slēdzienā konstatēts, ka galvenā uzmanība jāpievērš autoceļu uzturēšanai un attīstībai. Atzīmēts, ka tas ir saistīts arī ar satiksmes drošības līmeņa paaugstināšanu velobraucējiem.

Programmā ir atzīmēts arī, ka tuvāko gadu laikā nav paredzēts tieši pievērsties velotransporta attīstīšanai, bet minētie jautājumi tiks pakārtoti satiksmes drošības pasākumiem - veicot autoceļu rekonstrukciju vai būvniecību, tiks izvērtēta nepieciešamība atdalīt velosipēdu un gājēju satiksmi. Tiks izvērtēti arī EiroVelo izstrādātie maršruti.

Dokumentā ir atzīmēts, ka līdzīgi kā Eiropas Savienībā, viena no būtiskajām jomām ir satiksmes drošības uzlabošana, videi draudzīga transporta veicināšana, kas netieši varētu norādīt arī uz velotransporta attīstīšanas nepieciešamību, lai gan tiešā tekstā dokumentā par to runa neiet.

Secinājumi. Diemžēl šajā dokumentā netiek ievērots Velotransporta attīstības valsts programmas 1999.- 2015.gadam nosacījums iekļaut minēto programmu kopīgā LR Transporta attīstības valsts programmā, jo saskaņā ar dokumentā minēto izriet, ka veloceliņi vai velojoslās varētu tikt izveidotas tikai jau esošu ceļu rekonstrukcijas vai jaunu ceļu būvniecības gadījumā. Ņemot vērā, ka velotransporta infrastruktūra Latvijā salīdzinot ar autotransporta infrastruktūru ir ļoti vāji attīstīta, dokumentā minētā nostādne neliecina par to, ka plānā paredzētajā nākotnē situācija varētu kaut kādā mērā uzlaboties. Sekojoši, rodas jautājums, vai saskaņā ar šādu plānu pietiekošā mērā tiek nodrošināta transporta attīstības pamatnostādnēs uzsvērtā transporta drošības paaugstināšana, konkrēti runājot par velotransportu. Par to, ka velotransporta attīstība netiek atzīta par tikpat svarīgu kā pārējās autotransporta infrastruktūras attīstība, liecina arī tas, ka velotransports vispār netiek minēts ne sadaļā 5.1. „Sasniedzamie rezultāti transporta nozarē” , ne sadaļā 6. „Rīcības virzieni politikas mērķu un rezultātu sasniegšanai”.

3.1.7. Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013.gadam⁷⁵

Nacionālais attīstības plāns ir stratēģisks dokuments, kas izstrādāts saskaņā ar Latvijas Republikas Reģionālās attīstības likumu un ir vidēja termiņa plānošanas dokuments 2007. līdz 2013.gadam.

Plāna mērķis ir sekmēt līdzsvarotu un ilgtspējīgu valsts attīstību un nodrošināt Latvijas konkurētspējas palielināšanos. Kā izaugsmes mērķis tiek izvirzīta cilvēka dzīves kvalitātes paaugstināšanās.

Plāna 5.2. nodaļā par modernu infrastruktūru un pakalpojumiem, pie veicamajiem uzdevumiem transporta sistēmas attīstības jomā ir dotas kopējas norādes gan par satiksmes drošības paaugstināšanu, gan videi draudzīga transporta attīstīšanu, ko varētu attiecināt arī uz velotransportu, un ir izdalīts arī atsevišķs punkts par velotransporta infrastruktūras attīstīšanu un velotransporta kā alternatīva transporta līdzekļa izmantošanas veicināšanu.

Tāpat dokumentā ir atzīmēta arī valsts institūciju sadarbības ar ekspertiem no nevalstiskajām organizācijām nozīme.

Secinājumi. Lai arī transporta attīstības pamatnostādņēs velotransporta attīstīšanai uzmanība nav pievērsta, tomēr kopējā Nacionālajā attīstības plānā ir iekļauts punkts par velotransporta attīstīšanas nepieciešamību sekojoši apstiprinot Velotransporta valsts attīstības programmā definētās nostādnes, kas, ņemot vērā, ka dokuments ir stratēģiskās plānošanas dokuments, ir pilnīgi pietiekoši.

3.1.8. Ceļu satiksmes drošības programma 2007. – 2013.gadam⁷⁶

Programma izstrādāta pamatojoties uz dokumentā „Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013. gadam” izvirzītajiem mērķiem. Programma balstās arī uz Eiropas Savienības transporta Baltajā grāmatā izvirzīto mērķi – līdz 2010.gadam divkārt samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu.

Programmā atzīmēts, ka pastiprināta uzmanība jāpievērš satiksmes drošības uzlabošanai, radot drošu vidi visiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

Konkrētāk analizētas problēmas, kas saistītas tai skaitā arī ar velobraucējiem un piedāvāti problēmu risinājumi gan attiecībā uz redzamību tumšajās diennakts stundās, gan uz nepieciešamajiem aizsarglīdzekļiem.

⁷⁵ Skat. *Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013.gadam* – 37lpp.

⁷⁶ Skat. LR Satiksmes Ministrija, *Ceļu satiksmes drošības programma 2007. – 2013.gadam*.

(tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams:

http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/DOC/item_1013_Celu_satiksmes_drosibas_programma_2007-2013_gadam.doc

Dokumentā ir atzīmēta arī transporta joslu atdalīšanas nepieciešamība velosipēdistiem. Ir sniegts arī pārskats par 2000. – 2006.gadu periodā sasniegto atzīmējot kampaņas atstarotāju lietošanas veicināšanai rezultātus. Dokumentā ir atzīts, ka finansiālas problēmas kavē reālo veloceļu izbūvi.

Secinājumi. Lai arī velotransporta attīstības problēmām tiek pievērsta uzmanība, tomēr tā vēl joprojām vairāk ir ideju līmenī (veloceliņu būve, joslu izdalīšana, u.c.), nekā praktiskā darbībā, kaut gan velosipēdistu skaits ar katru gadu pieaug. Kā viens no velotransporta infrastruktūras un drošības attīstību kavējošiem faktoriem tiek minētas finansiālās problēmas.

3.1.9. Kopsavilkums

Velotransporta infrastruktūras attīstība.

1980-tajos gados izbūvēts vienīgais veloceļš Latvijā Imanta-Jūrmala.

1999. Izstrādāta pirmā valsts programma velotransporta attīstībai⁷⁷.

Pēc programmas pieņemšanas seko sadarbība ar Eiropas Riteņbraukšanas Federāciju programmas EuroVelo ietvaros. Programma paredz veloceļu tīkla izbūvi, kurš pārklātu visu kontinentu. Caur Latviju plānoti divi EuroVelo maršruti - rietumu-austrumu EV-10 veloceļš Baltijas jūras loks (Hanzas loks) un ziemeļu-dienvidu EV-11 veloceļš Nordkaps-Atēnas.

2000. gadā apstiprināta programma „Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai”⁷⁸.

2000. – 2002. Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekts.

Projekta mērķi:

- vispārējais - palielināt velosipēdu izmantošanu Rīgā īsiem braucieniem, tādā veidā samazinot transportlīdzekļu pieaugošo kaitējumu videi,
- konkrētie :
 - sagatavot velomaršrutu plānu pilsētas A-zonā, izņemot Vecrīgu,
 - sagatavot detalizētu projektu vienam konkrētam velomaršrutam.

2001. Pēc RDSD pasūtījuma izbūvēts veloceļš Vecrīga — Imanta, kas turpināja 80.gados izveidoto ceļu Imanta — Jūrmala.

2002-2003. Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekta ietvaros tika izstrādāts veloceļu tīkla plāns pilsētas A-zonā, kas sakrīt ar laikā no 1997. līdz

⁷⁷ Skat. *Velotransporta attīstības valsts programma 1999. – 2015.gadam Anotācija.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.bicycle.lv/rez/velotransports.html>

⁷⁸ Skat. *Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=programma>

2001.gadam reģistrēto nelaimes gadījumu, kuros cietuši velosipēdisti notikšanas vietām⁷⁹.

2004.

- Izstrādāti 2 projekti veloceļiem Pērnavas iela - Bergi un Centrs - Mežaparks - Vecmīlgrāvis.
- Rīgas domes un Dānijas Satiksmes ministrijas kopprojekta ietvaros izstrādāta projekta dokumentācija posmam Vecrīga - Pērnavas iela.
- Baltijas jūras loka starptautiskā veloceļa EV-10 maršruts Latvijā ir paredzēts virzienā Jūrmala – Rīga - Ādaži. Līdz ar to, izbūvējot veloceļa Imanta - Vecrīga turpinājumu Vecrīga - Bergi, tiktu izveidots šī starptautiskā veloceļa EV-10 posms cauri Rīgai.
- Tiek izstrādāta un apstiprināta Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam.
- Tiek izstrādāta un apstiprināta Rīgas pilsētas satiksmes drošības Baltā grāmata 2005. - 2009.gads.

2006.

- Ir izstrādāts un apstiprināts Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam.
- Rīgas domes Satiksmes departamentā tiek pieņemts darbā projektu vadītājs velosatiksmes jautājumos.

2007.

- Pēc RDS D pasūtījuma izbūvēts veloceļiņš Centrs — Mežaparks.
- Pēc RDS D pasūtījuma izbūvēti. Zaļā veloceļa ielu šķērsojumi. Pārējo celiņa posmu izbūve ir Rīgas domes Vides departamenta pārziņā. Maršrutā paredzēts: Vanšu tilts — Āgenskalna līcis — Uzvaras parks — Arkādijas parks — Māras dīķis — Bierīni.
- Izstrādāts tehniskais projekts veloceļa Mežaparks — Vecmīlgrāvis — Vecāķi izbūvei. Rīgas 2008.gada budžetā piešķirts finansējums veloceļa izbūvei līdz Vecmīlgrāvim. Šis ir veloceļa Centrs — Mežaparks turpinājums.

⁷⁹ Skat. *Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam. 4. un 5. pielikumu* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=attistiba>

- Vasarā uzsākta veloceļa Centrs — Bergi tehniskā projekta korekcija un pārskatīšana.

2008.

- Pēc RDSD pasūtījuma uzsākta būvniecība veloceļam Mežaparks — Vecmīlgrāvis, kas tiks pabeigta 2009. gadā.
- Ierīkots veloceļš Augusta Deglava ielā.
- Ierīkots veloceļš Brīvības ielas un Juglas ielas divu līmeņu šķērsojumā.
- Uzsākta veloceļa būvniecība Šmerļa ielā, kuru plānots pabeigt 2009.gadā.
- Eiropas mobilitātes nedēļa no 15. līdz 20.septembrim.

2009.

- Pēc RDSD pasūtījuma ir izstrādāts veloceļa Vecmīlgrāvis - Vecāķi tehniskais projekts. Tiek risināti zemju piederības jautājumi. Būvniecību plānots veikt tuvāko gadu laikā, kad būs atrisināti zemju piederības jautājumi un pašvaldības budžetā tiks piešķirts nepieciešamais finansējums būvdarbu veikšanai.
- No 2009.gada līdz 2012.gadam paredzēta veloceļa Centrs — Dārziņi tehniskā projekta izstrāde un būvniecība.
- Paredzēts uzsākt veloceļa Centrs – Bergi būvniecību.
- Uzsākta veloceļa būvniecība Juglas ielā no A.Deglava ielas rotācijas apļa līdz Biķernieku ielai, kuru plānots pabeigt 2010.gadā.
- 27.03. – 07.05.2009. Sadarbībā ar Dānijas Karalistes vēstniecību Latvijā un Dānijas kultūras institūtu noorganizēta Ceļojošā izstāde „Sapņi uz riteņiem”.
- Izstādes „Sapņi uz riteņiem” ietvaros organizēta velodiena 18.aprīlī.

Izskatot un apkopojot ar velotransporta attīstību saistītos datus hronoloģiskā secībā, var secināt sekojošo:

Rīgā tomēr labāka situācija, pēc dokumentiem spriežot, nekā Latvijā kopumā, jo Rīgā velotransportam ir veltīta īpaša uzmanība, atvēlot atsevišķu nodaļu sabiedriskā transporta attīstības programmā, pretēji tam, ka Nacionālā transporta attīstības pamatnostādņēs 2007. – 2013.gadam ir atzīmēts, ka velotransporta infrastruktūras attīstība tiks pakārtota ceļu infrastruktūras attīstībai.

Ceļu satiksmes drošības programmā 2007. – 2013.gadam, kā viens no velotransporta struktūras attīstību kavējošiem faktoriem, minēta finansējuma nepietiekamība.

Tas kopsummā liek domāt, ka valsts līmenī velotransporta attīstīšanas stratēģijas varētu tikt kavētas.

Tiesa, Nacionālajā attīstības plānā 5.sadaļā pie transporta infrastruktūras attīstīšanas jomā veicamajiem uzdevumiem ir atsevišķs punkts par velotransporta attīstīšanas veicināšanu, bet kopumā izskatot un analizējot pētījuma autores izvēlētos dokumentus var secināt, ka valsts līmenī izstrādātajos dokumentos velotransporta attīstība ir nodalīta kā atsevišķs dokuments, kas nav piesaistīts citiem ar kopējo valsts attīstību un transporta attīstību saistītajiem dokumentiem un pret to nav viennozīmīga attieksme, kamēr pašvaldību, konkrēti Rīgas Domes līmenī minētā programma ir iestrādātā kopējā pilsētas un pilsētas transporta attīstības programmās. Tas liecina, ka saistībā ar velotransporta infrastruktūras attīstību progresīvāka attieksme ir pašvaldību līmenī. Sekojoši arī velotransporta attīstība notiek nevis pēc valstī vienotas programmas vienmērīgi, bet tās attīstība ir atkarīga no konkrētās pašvaldības aktivitātes. Kā aktīvākā ir minama Rīgas pašvaldība.

Apskatot Rīgas pašvaldības velotransporta jomā reāli paveikto, var secināt, ka attīstība noris grūdienveidīgi atsevišķiem aktivitātes periodiem mijoties ar lielākiem vai mazākiem atslābuma periodiem. Laikā no 1999.gadā apstiprinātās „Velotransporta attīstības valsts programmas” līdz 2004.gadam, kad tiek izstrādāti 3 veloceļu projekti, tiek uzbūvēts tikai viens veloceļņš, kas ir ļoti maz, salīdzinot ar 2002.gadā izstrādāto velomaršrutu shēmu. Nākošais atslābuma periods ir vērojams no 2004. līdz 2007.gadam, kad reāli veloceļu būvniecība un projektēšana nenotiek. Savukārt pēc tam, kad 2006.gadā Rīgas domes Satiksmes departamentā tika pieņemts darbā projektu vadītājs velosatiksmes jautājumos, ar 2007.gadu sākas aktīvās darbības posms, kas turpinās līdz pat šim brīdim.

Uz doto brīdi Rīgā un tās apkaimēs ir izbūvēti 5 veloceļņi un pašlaik tiek būvēti 3 veloceļņi.

Tātad Rīgā ir pašvaldības atbalsts tam, lai nodrošinātu vides sociotelpiskās izmaiņas par labu velotransporta attīstībai, un lēnāk, nekā plānots, minētās izmaiņas jau tiek veiktas.

3.2. Interviju analīze

3.2.1. Motivācijas bloks

Intervijās ar velobraucēju grupas respondentiem motivāciju blokā kā izvēles iemesli vai ieguvumi kā pārvietošanās līdzekli izmantojot velosipēdu tika minēti pieci aspekti, kuri tiek arī ir sīkāk apskatīti un analizēti.

Lielākas mobilitātes iespēja un laika ietaupījums. No intervijā aptaujātajiem piecpadsmit respondentiem astoņi atzina, ka galvenais izvēles iemesls par labu ritenim kā transporta līdzeklim bija neapmierinātība ar satiksmes kustības pasliktināšanos Rīgas centrā rīta un vakara stundās. Pieci respondenti to formulēja kā pieaugošus satiksmes sastrēgumus, trīs kā vēlmi ietaupīt laiku,

„jo ar kājām līdz centram tagad tikt ir ātrāk nekā ar trolejbusu” (Luīze).

Turklāt septiņi respondenti uzsvēra nepatiku pret pārpildīto un neregulāri kursējošo sabiedrisko transportu. Savukārt pārējie četri respondenti laika ekonomiju un iespēju izvairīties no pārpildītiem transporta līdzekļiem un satiksmes sastrēgumiem minēja kā ieguvumu viņu izvēlei pārvietoties ar divriteni. Tā kā trīs respondenti velosipēdistu grupā paralēli velosipēdam regulāri izmanto arī automašīnu, tad viņi ne kā motivāciju, ne kā ieguvumu neminēja ne laika ekonomiju, ne iespēju izvairīties no satiksmes sastrēgumiem. Iespējams, ka to var sasaistīt ar personīgā autotransporta salīdzinoši lielāko mobilitāti, līdz ar to iespēju izvairīties no satiksmes sastrēgumiem, ko īpaši atzīmēja respondents Pauls, un arī salīdzinoši lielāko komfortu atrodoties sastrēgumā sēžot personīgajā autotransportā nekā sabiedriskajā transportā.

Hobijs. Pētījuma autorei pilnīgi negaidīti otrais populārākais iemesls izvēlei ikdienā pārvietoties ar velosipēdu bija tas, ka respondentiem ļoti patīk to darīt. To kā galveno iemeslu savai izvēlei minēja četri respondenti. Respondente Sanita atzina, ka sākusī braukt ar riteni, jo draudzene viņu pierunājusi to nopirkt, lai abas kopā varētu braukt uz jūru peldēties, savukārt respondente Keita stāstīja, ka ar riteni braukt viņai patīcis jau no bērnības, bet vecāki riteni nav pirkuši. Tad pati pieaugusi, kaut kā nav sanācis nopirkt un vēlāk arī bijis bail sākt braukt. Bet, kad viņa draugiem vienu reizi ieminējusies, ka gribētu sev nopirkt riteni, draugi viņai to uzdāvinājuši dzimšanas dienā. Sākusī braukt brīvdienās uz mežu un pamazām tā iepaticies un pieradusi, ka sākusī izmantot velosipēdu arī ikdienā:

„Ziemu pārlaižu ar mokām – visu laiku pēdas niez, kā gribās pamīties (smejas). Šogad nenocietos, ziema tāda nepadevusies – gan novembrī, gan janvārī, kad tāds sausāks, pabraukāju.” (Keita)

Respondents Ritvars jau četrus gadus brauc visu cauru gadu „arī pa sniegu”. Bet pārējie respondenti riteņbraukšanu kā hobiju atzīmē kā ieguvumu:

„Ar to vienkārši saslimst. Tu sākumā domā – es tā mazliet, tikai līdz darbam un atpakaļ – vienu dienu, otru dienu un aiziet!” (Ilze)

Respondente Marika atzīmē, ka ir iepazinusies ar jauniem draugiem, kopš regulāri sākusi braukt ar riteni.

Līdzekļu ekonomija. Ekonomiskumu kā galveno izvēles iemeslu min divi aptaujātie. Respondente Inta kā iemeslu izvēlei par labu velosipēdam min straujo sabiedriskā transporta biļešu cenu kāpumu pirms dažiem gadiem. Savukārt visa respondentu grupa vienprātīgi atzīst, ka braukšana ar riteni ļauj ietaupīt arī līdzekļus. Sekojoši ekonomiskums respondentu grupā tiek uzsvērts kā par labu velosipēdam veiktās izvēles ieguvums.

Veselība. Vēlmi uzlabot veselību kā izvēles iemeslu ir minējis viens respondents no aptaujātajiem:

„Pēc kārtējā saasinājuma sapratu, vai nu es kaut ko mainu, vai arī drīz būšu beigts. Treniņu zāle nav priekš manis. (...) Bembi noliku garāžā un kāpu uz riteņa.”
(Māris)

Savukārt pārējie velosipēdistu grupas respondenti vienprātīgi atzīst, ka braukšana ar velosipēdu palīdz uzlabot fizisko stāvokli:

„Kad braucu uz darbu ar veļluku, pa ceļam, gan esmu pamodies, gan garīgais labs. Ar autiņu citreiz tikai darbā atveras acis.” (Pauls)

„Ir taču starpība, vai tu mīcies pa piesvīdušu, smacīgu zāli, vai ārā, svaigā gaisā” (Anita)

Ekoloģija. Ekoloģija netiek minēta kā izvēle, bet septiņi respondenti to min kā vienu no ieguvumiem pamatojot, kāpēc vispār braukšanai ar velosipēdu pilsētā būtu jādod priekšroka. Respondents Vladimirs stāstīja, ka viņi visa ģimene ikdienā pārvietojoties tikai ar velosipēdu, bet automašīnu izmanto pamatā tikai tālākiem braucieniem ārpus Rīgas vai atsevišķos gadījumos.

„Es vēlos, lai arī maniem bērniem un bērnu bērniem pilsētā būtu gaisa ko elpot. Cilvēkiem par to būtu jāsāk nopietni domāt.” (Vladimirs).

Arī respondenti Ilze, Kintija un Atis runā par velosipēdu kā videi draudzīgu transporta līdzekli. Minētie respondenti vispār uzsver, ka domā par ekoloģiju, runājot arī par atkritumu šķirošanu. Kintija ikdienā ne trauku, ne virsmu mazgāšanai principā nelieto sintētiskos mazgājamus līdzekļus. Tiesa gan, interviju gaitā neradās tāds iespaids, ka tieši velosipēda kā pārvietošanās līdzekļa izvēle maina respondentu uzskatus par ekoloģiju, bet minētās kopsakarības pētīšana arī nebija pētījuma mērķis.

Uzmanības vērts ir tas fakts, ka velosipēda kā pārvietošanās līdzekļa izvēlē noteicošais tomēr ir iedzīvotāju neapmierinātība ar sabiedriskā transporta kvalitāti, jo

starp respondentiem, kuri izvēlējās velosipēdu satiksmes problēmu rezultātā, bija tikai tie cilvēki, kuri kā alternatīvu izvēlas sabiedrisko transportu, savukārt tie respondenti, kuri kā alternatīvu izmanto personīgo autotransportu, par satiksmes problēmām nerunāja.

Lai arī negaidīta bija tās respondentu daļas atbilde, kas kā iemeslu lietišķajai riteņbraukšanai minēja hobiju, jeb to, ka viņiem vienkārši patīk braukt ar riteni, lielākajai daļai respondentu noteicoša tomēr bija ārējo apstākļu ietekme, vai nu transporta vai ekonomisko problēmu rezultātā.

3.2.2. Saskarsmes bloks

Saskarsmes blokā iezīmējās sociālās interakcijas tīkli, kuri tika analizēti katrs atsevišķi.

Velosipēdisti – velosipēdisti. Trīspadsmit no velosipēdistu grupā aptaujātajiem velosipēdistiem kā pozitīvu atzīmēja tendenci velosipēdistu skaitam Rīgas ielās arvien palielināties. Varēja manīt neoficiālā sociālā tīklojuma iezīmes. Tika lietoti tādi apzīmējumi, kā „*mūsējo kļūst vairāk*” (Ritvars), respondente Kintija atzīst, ka redzot, ka velosipēdistu ielās paliek arvien vairāk, viņai ir bijis vieglāk izšķirties par to, lai sāktu braukt ar divriteni arī ikdienā. Arī runājot par nedisciplinētiem velobraucējiem tika izmantoti tādi teicieni kā „*viņi sabojā visu iespaidu par mums*” (Dace) nodalot sevi, tos, kuri vēlas, lai riteņbraukšana kļūtu arvien populārāka, un tos velosipēdistus, kuri pēc respondentu domām varētu šai popularitātei traucēt radot nepatiku gājējos pret velobraucējiem. Respondente Ieva pat stāsta, ka sajutusi kaunu, kad māte viņai stāstījusi, kā viņu gandrīz notriecis velosipēdisti:

„Jutos briesmīgi – mammas bija žēl un tā doma, viņi (gājēji) tagad domās, ka arī es esmu tāda”.

Kā vienu no problēmām, kas viņus uztrauc, respondenti minēja jauniešus, kas brauc pa ietvi pārāk ātri, kā arī tos, kuri tumšā laikā brauc ar velosipēdiem bez apgaismojuma un bez atstarotājiem, un uzsvēra, ka ceļu policijai būtu nepieciešams kontrolēt un sodīt arī velosipēdistus. To kā vēlamu atzīmēja trīspadsmit respondenti no velosipēdistu grupā aptaujātajiem.

Velosipēdisti – gājējs. Interesanti, ka lielā mērā par dažādiem jautājumiem sakrita gan gājēju grupas, gan velosipēdistu grupas, kuriem tika jautāts, kā viņi uztver velosipēdistus, kad paši ir gājēji, uzskati. Gājēji kopumā ņemot, tāpat kā velosipēdisti uzskatīja, ka velosipēdistu skaita pieaugums Rīgā ir pozitīva iezīme, turklāt arī

vairāki respondenti gājēju grupā – Antra, Gunta un Natālija, to vērtēja kā iespēju uzlabot gaisa kvalitāti pilsētā. Grūti pateikt, vai tas saistīts ar to, ka pār ekoloģiju pašlaik runāt ir moderni, vai arī tiešām sabiedrību sāk vairāk interesēt vides piesārņojuma problēmas. Tiesa gan, gājēju grupas respondenti uzsvēra, ka viņuprāt, situācija būtu drošāka, ja velosipēdistiem būtu savi, atsevišķi veloceļi.

Mierinošs ir fakts, ka, lai gan pieciem no sešiem gājēju grupas respondentiem pašiem bija bijusi arī nepatīkama saskare ar velosipēdistiem, tas tomēr neietekmē kopējo pozitīvo noskaņojumu. To varētu izskaidrot ar to, ka nepatīkamo atgadījumu bija maz salīdzinot ar ikdienā sastopamo velosipēdistu skaitu.

Tas, ko gājēji atzīmēja kā traucējošu saskarē ar velosipēdistiem, ir zvana signāla lietošana piebraucot aizmugurē, to atzīmēja Antra, Ilze un Natālija. Braukšana pa ietvi ar pārāk lielu ātrumu un apdzēnot piebraucot garām pārāk tuvu, to uzsvēra respondentes Gunta, Ilze, Gaļina un Natālija. Respondente Gaļina ierosināja, ka velosipēdistam braucot pa ietvi ir nevis jāzvina, bet jābrauc aiz gājēja tik ilgi, kamēr būs iespēja tikt tam garām. Interesanti, ka runājot par saskarsmi veicinošu uzvedību, arī velosipēdistu grupā to kā vēlamu pieklājības normu minēja pieci respondenti no aptaujātajiem. Divi no gājēju grupas respondentiem gan atzina, ka viņuprāt labāk velosipēdistiem būtu pārvietoties pa ielu nevis pa gājēju ietvi, bet tajā pašā laikā kā vienu no iemesliem, kāpēc paši nebrauktu ar velosipēdu, minēja to, ka nav veloceļiņu, bet pa ielām pārvietoties ar velosipēdu ir pārāk bīstami.

Interesanta tendence saskarsmē velosipēdisti – gājējs parādījās velosipēdistu grupas respondentiem, jo pieci no aptaujātajiem minēja, ka arī ejot ar kājām viņi vairāk rēķinās ar to, lai velosipēdisti viņiem varētu tikt pa ietvi garām, un ievēro arī velojoslas, kuras tiek iezīmētas uz ietvēm.

Savukārt kā pārmetumu gājēju grupai velosipēdisti minēja to, ka arī vietās, kur ar zīmēm ir norādīts, ka ietve ir domāta gan gājējiem, gan ritenbraucējiem, gājēji zīmi neievēro un reizēm ir grūti tikt tiem garām. Tāpat gājējiem tika pārņemts, ka netiek ievērotas arī velojoslas vietās, kur ietve ir sadalīta, bet kopumā velosipēdisti uzskatīja, ka velosipēdistam ir jādod priekšroka gājējam.

Respondents Ritvars kā joku minēja 3D principu, pēc kura viņš vadās braucot vispār un kas vienādi ir attiecināms gan uz autovadītājiem, gan gājējiem, gan velosipēdistiem:

„Даў дарогу дыраку”⁸⁰

Secinājumi. Interviju gaitā noskaidrojās, ka gājēji un velosipēdisti viens otru uztver pozitīvi kā satiksmes dalībnieku grupas un arī priekšlikumi attiecībā uz velosipēdistu uzvedību uz ietves gan velosipēdistu, gan gājēju grupās ir vienādi. Domājams, ka arī gājēji velosipēdistu skaitam pieaugot un attīstoties veloceliņu infrastruktūrai pieradīs pie sadalītajām ietvēm un ievēros joslas. Arī paši velobraucēju grupas respondenti domāja līdzīgi.

Velosipēdisti – autovadītāji. Minētajā saskarsmes blokā interviju gaitā noskaidrojās, ka tiem velosipēdistu grupas dalībniekiem, kuri kā alternatīvu izmantoja arī automašīnu, pa ielu braucoši velosipēdisti nelikās traucēklis, bet savukārt autovadītāju grupas dalībnieki uzsvēra, ka pa ielu braucošs velosipēdisti viņus traucē gadījumos, kad iela ir šaura vai ir satiksmes sastrēgums. Divi no septiņiem autovadītāju grupas respondenti atzīmēja, ka baidās, ka varētu riteņbraucēju nepamanīt labā skata spogulī un notriekt, savukārt pieci autovadītāju grupas respondenti atzina, ka baidās no nejaušas riteņbraucēja kļūmes apdzīšanas brīdī, kas varētu novest pie sadursmes.

Uz jautājumu, vai paši būtu gatavi ikdienā pārvietoties ar velosipēdu, četri no septiņiem autovadītāju grupas respondenti atbildēja apstiprinoši, bet ar nosacījumu, ka tikai tādā gadījumā, ja būs pietiekoši nodrošināta veloceliņu infrastruktūra.

Velosipēdistu grupas respondenti atzīmēja, ka nebaidās pilsētā braukt pa ielu un arī neuzskatīja, ka attiecības ar autovadītājiem kā ar satiksmes dalībniekiem sagādātu īpašas problēmas, tiesa, gandrīz katrs velobraucēju grupas respondents minēja gadījumus, kad atsevišķi autobraucēji apzināti traucē velosipēdistam braukt pa ielas labo malu., bet līdzvērtīgi gājēju negatīvajai pieredzei arī tie ir tikai atsevišķi gadījumi, kuri kopējo attieksmi neietekmē.

Pilnīgi vienprātīgi gan autobraucēju, gan velosipēdistu grupas respondenti, īpaši tie, kuri paši vada automašīnu, atzina, ka tas, kas autovadītājiem traucē visvairāk, ir, ja velosipēdisti sliktas redzamības apstākļos brauc pa ielu bez apgaismojuma vai atstarotājiem. Īpaši tika atzīmēts, ka pat, ja tiek tikai šķērsota iela, redzamība ir stipri apgrūtināta, ja velosipēda spieķos nav atstarotāju. Arī autovadītāju

⁸⁰ Dod ceļu muļķim (krievu val.)

grupa atzīmēja, ka ceļu policijai būtu nepieciešams vairāk kontrolēt un sodīt velobraucējus.

Secinājumi. Kopumā intervijās saskarsmes blokā iegūtā informācija ļauj secināt, ka starp autovadītājiem, gājējiem un velosipēdistiem pagaidām nepastāv ne konfliktējošas, ne sadarbības attiecības. Tās ir trīs neitrālas grupas, kuras nonāk periodiskā saskarsmē maršrutiem saskaroties. Tomēr var atzīmēt, ka velosipēdisti ir labāk pielāgojušies jaunajai situācijai, ko varētu skaidrot ar to, ka minētā grupa pašlaik iekaro savu sociālo telpu, bet abas pārējās grupas, to jau ir izdarījušas. Interesanti, ka velogrupas respondenti kļūstot par gājējiem vai autovadītājiem izmanto jauno pieredzi un savādāk reaģē un izturas pret velosipēdistiem nekā tie respondenti, kuriem līdzīgas velobraukšanas pieredzes nav.

Īpaši gribētos atzīmēt, ka abu grupu respondenti atzīmēja identiskus jautājumus, kuru atrisināšana varētu veicināt sociālās telpas pārkārtošanu par labu velosipēdistiem – tā ir veloceļu infrastruktūras attīstība un varas izpildinstitūciju realizēta velosipēdistu kontrole. Minēto problēmu atrisināšana veidotu skaidrākus spēles noteikumus un skaidrāk iezīmētu katra satiksmes dalībnieka vietu sociālajā telpā.

3.2.3. Sociotelpiskās vides redzējuma bloks

Interviju rezultāti visās respondentu grupās liecināja par to, ka sociotelpiskās vides izmaiņas attiecībā uz velotransportu Rīgā respondenti nav pamanījuši. Kā vienīgā izmaiņa tika minēta riteņbraucēju skaita palielināšanās.

Zīmīgi, ka arī riteņbraucēju grupā tikai četri respondenti atzīmēja to, ka pēdējo divu gadu laikā Rīgā ir parādījušies jauni veloceļi. Tas varētu būt saistīts ar to, ka jaunie celiņi neietilpst pārējo velobraucēju grupas respondentu izmantotajos maršrutos.

Arī Rīgas pašvaldības atbalsts velosatiksmes attīstīšanai tika vērtēts negatīvi un velobraucēju grupas respondenti uzskatīja, ka viņi paši nav spējīgi mainīt pašvaldības attieksmi. Desmit respondenti velobraucēju grupā bija informēti par Rīgā notikušo velosipēdu izstādi, bet nesaistīja to ar pašvaldības iniciatīvu un, interesanti, ka tikai trīs no velosipēdistu grupas respondentiem bija informēti un izmantoja kādā no velosipēdistiem domātajām mājas lapām pieejamo informāciju.

Visi velosipēdistu grupas respondenti un desmit no trīspadsmit autovadītāju un gājēju grupas respondentiem piekrita tam, ka velobraukšanu Rīgā vajadzētu

turpināt attīstīt par iemeslu minot gan pieaugošo satiksmes intensitāti, gan gaisa piesārņojumu, gan iespēju dzīvot veselīgu dzīves veidu vispār.

Visi respondenti kā galveno iemeslu, kas kavē riteņbraukšanas popularizēšanu, minēja veloceliņu infrastruktūras trūkumu. Diemžēl tikai pieci no aptaujātajiem uzskatīja, ka tuvāko piecu gadu laikā situācija šajā ziņā Rīgā varētu uzlaboties. Tam par iemeslu tika minēts valsts institūciju ieinteresētības trūkums, finansiālo līdzekļu trūkums, kā arī valsts ekonomiskā krīze, lai gan, kā atzīmēja desmit respondenti, krīze varētu būt viens no velobraukšanas popularitāti veicinošajiem faktoriem, bet respondenti bija pārliecināti, ka arī velobraucēju skaita vēl lielāks pieaugums neveicinās lielāku ieinteresētību no pašvaldības puses velotransporta ieviešanas attīstīšanā.

Secinājumi. Kopumā respondentu vērtējumā sociotelpiskās izmaiņas Rīgā ir neapmierinošā līmenī un situāciju vēl pasliktina tas, ka cilvēki ir ļoti negatīvi noskaņoti pret valdības iestādēm un to darbu vispār. Domājams, ka tam nav tik daudz objektīvs iemesls, cik sabiedrībai pēdējā laikā vispār raksturīgā negatīvā nostāja pret valsts pārvaldes institūcijām un pārliecība, ka indivīda nostāja un rīcība neko nevar mainīt.

3.3. Komentāru analīze

Ziņu portāla DELFI sadaļā „Drošas riteņbraukšanas ABC” ievietoto rakstu komentāru analīzes gaitā, vadoties no komentāra satura, tika izdalītas vairākas respondentu sociālās grupas. Skaitliski vislielākā bija velosipēdisti – 67 komentārs no 98 tika izteikts no velosipēdistu viedokļa. 13 komentārus varēja attiecināt uz autovadītāju grupu, deviņus uz autovadītāju, kas ir arī riteņbraucēji, grupu, savukārt divi komentāri aizstāvēja gājēju intereses, bet pēc septiņu komentāru satura nebija iespējams noteikt autora piederību kādai no grupām.

Sociālas grupas veidošanās. Analizējot komentārus pēc tēmām, emocionālās nokrāsas un pieņemot, ka komentāros paustie viedokļi atspoguļo to, kas pašlaik norisinās sabiedrībā Rīgā, varēja redzēt ar jaunu sociālo grupu veidošanos un robežu pārdalīšanu saistītās norises.

Velosipēdisti ir salīdzinoši jauna sociāla grupa, kura pašlaik veidojas vai arī strauji pieaug. Tajā ir jau noformējušies grupas dalībnieki, velosipēdisti ar pieredzi, kuri pārzina un pieņem sociālās vides izvirzītos noteikumus, dotajā gadījumā ceļu satiksmes noteikumus, kas attiecas uz visiem satiksmes dalībniekiem un uz riteņbraucējiem konkrēti. Ir daļa grupas, kuri, iespējams, ir iesācēji un nevēlas

pieņemt vai arī nezina, vai neizprot pastāvošās normas. Tie bija komentāri, kuros tika pausts protests, pēc rakstiem, kuri attiecās uz prasībām velosipēda aprīkojumam, drošas riteņbraukšanas principiem, gan arī saturēja izvilkumu no Ceļu satiksmes noteikumiem. Protests tika pausts gan nenopietnas attieksmes formā visu pārvēršot par joku, gan kā atklāta netīksme pret prasīto, gan arī izceļot un apspriežot šķietami neloģiskas vietas Ceļu satiksmes noteikumos, gan mēģinot novelt atbildību uz citām sociālajām grupām - visvairāk uz autovadītāju grupu.

Interesanta bija iezīme, ka šādi protesti izraisīja grupas iekšējas diskusijas, kur pieredzējušie riteņbraucēji dalījās savā pieredzē uzsverot prasību pamatotību. Tas, pēc pētījuma autores domām, varētu liecināt par sociālās grupas iekšienē norītošu intensīvu formēšanās procesu. Pieaugot riteņbraukšanas popularitātei velosipēdistu grupai pievienojas daudz jaunu dalībnieku, kuri vēl nav pazīstami ar noteikumiem, un, iegūstot informāciju par jaunajām uzvedības normām, noris diskusijas starp jaunpienākušajiem un jau pieredzējušajiem grupas locekļiem. Vēl viena spilgta iezīme analizējot komentārus velosipēdistu grupā bija tas, ka velosipēds tradicionāli asociējas nevis ar transportu, bet gan ar atpūtu (tūrisms) vai sportu. Jo līdz šim sabiedriskajā telpā runājot par velobraukšanu, tas vairāk tika saistīts ar atpūtu un brīvo laiku. Tas redzams arī „Factum Group” veiktajā pētījumā⁸¹. Iespējams, ka tā ir viena no barjerām, kura traucē pieņemt oficiālās prasības velobraucējiem kā satiksmes dalībniekiem. Minētajam faktam noteikti vajadzētu pievērst uzmanību. Sniedzot informāciju sabiedriskajā telpā vajadzētu mērķtiecīgi veidot velosipēda kā transporta līdzekļa un velosipēdistu kā satiksmes dalībnieka tēlus neatkarīgi no brauciena mērķa un braukšanas iemesla.

Robežu pārdale starp sociālajām grupām. Otra liela komentāros pārstāvēta tēma bija savstarpēji apvainojumi un pretenzijas starp sociālo grupu velosipēdisti, autovadītāji un gājēji dalībniekiem. Gājējiem bija tikai divi komentāri, kas arī bija līdzīgi autovadītāju grupas pretenzijām: protests pret gājēju teritorijas – ietvju izmantošanu un protests pret agresīvi braucošiem velosipēdistiem uz ietvēm. Pieņemot, ka, ja gājēju grupas pārstāvju aktivitāte komentējot būtu lielāka, minētās

⁸¹ saskaņā ar kompānijas Factum Group 2006.gadā veiktās aptaujas datiem 81% rīdzinieku velosipēdu izmantoja atpūtai, 34% sportam un tikai 19% gadījumu citiem nolūkiem. Skat.Factum Group *Velosipēdu izmantošana Rīgā* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā] pieejams http://www.sus.lv/files/Velo_ataskaite_iedzivotaji.pdf

grupas pārstāvju uzskati lielā mērā sakristu ar autovadītāju grupas uzskatiem, pētījuma autore koncentrējās uz autovadītāju un velobraucēju grupu savstarpējām attiecībām attiecinot tās uz visām trim savstarpēji ieinteresētajām grupām.

Komentāru saturs, lai arī bija agresīvs un kritisks, neliecināja par nopietnām konfliktējošām attiecībām minēto sociālo grupu starpā, bet gan par procesiem, kas saistīti ar intensīvu robežu pārdali jaunai sociālajai grupai velosipēdistiem ieņemot savu vietu sociālajā telpā. Izejot no savas vai citu negatīvās pieredzes tika izteiktas pretenzijas pret gadījumiem, kad vienas sociālās grupas pārstāvji ignorē vai pārkāpj otras sociālās grupas nospraustās robežas, kas, pēc autores domām, ir normāls process, kamēr grupas sāk apzināties un samierināties ar jauno novietojumu sociālajā telpā. Vienlaicīgi komentāros redzama arī savas sociālās grupas piederības apziņa, jo komentāru autori vērsās pie otras grupas izmantojot formulējumus „lūgums velosipēdistiem”⁸² vai „jūs autovadītāji”⁸³

Visinteresantākā bija marginālā sociālā grupa autovadītāji ar riteņbraucēju pieredzi. Minētie indivīdi vienlaicīgi piederot pie abām grupām un izprotot katras grupas iekšējos noteikumus un problēmas ir jau pielāgojušies izmaiņām sociālajā telpā, jo komentāri ir lietīšķi, abu pušu viedokli izskaidrojoši un konfliktus samierinoši.

Tas, kas bija abām sociālajām grupām kopējs, neapmierinātība ar veloinfrastruktūru pilsētā, nepietiekams veloceļu daudzums, nekvalitatīvs, velosipēdistam nedraudzīgs ielu segums, kļūmes jau esošo veloceļu plānošanā un arī ieteikumi situācijas uzlabošanā.

3.4. Kopsavilkums

Ikdienā braucošo velosipēdistu izvēle ir racionalizēta. To ietekmē sociālās vides spiediens un tā balstās uz indivīda vēlmi uzlabot savu dzīves kvalitāti.

Minētā hipotēze ir pilnībā apstiprinājusies. Sociālās vides spiediena ietekme tiek konstatēta desmit respondentu atbildēs no piecpadsmit. Tās ir transporta kustības un ekonomiskās problēmas. Savukārt racionalizēta rīcība ar mērķi uzlabot savu dzīves kvalitāti ir raksturīga visai respondentu grupai. Dzīves kvalitāte tiek uzlabota sekojošās kategorijās – uzlabojas fiziskā mobilitāte, rodas laika ekonomija un paaugstinās iespēja plānot savu laiku, naudas ekonomija – iespēja pārplānot savas

⁸² Skat. digna <http://www.delfi.lv/news/national/velo/article.php?id=24633911&com=1>

⁸³ Skat. eee <http://www.delfi.lv/news/national/velo/article.php?id=24634133&com=1>

finanses, fiziskā aktivitāte uzlabo veselību un dažiem respondentiem arī palīdz dibināt sociālos kontaktus.

Velosipēdistu, kā pastāvīgu satiksmes dalībnieku parādīšanās arvien lielākā skaitā Rīgas ielās, maina sabiedrības attieksmi, vienlaicīgi arī pašu velosipēdistu attieksmi pret sevi un pārējiem satiksmes dalībniekiem, proti, nevis viens indivīds, bet gan indivīdu grupa var mainīt sociālo telpu ap sevi.

Kā spilgta iezīme intervijās ar velobraucēju grupas dalībniekiem iezīmējās pašu velosipēdistu attieksmes maiņa kļūstot par gājējiem vai autovadītājiem. Iegūtā pieredze braucot ar velosipēdu palīdzēja mainīt arī paša indivīda kā gājēja vai autovadītāja attieksmi pret salīdzinoši jaunāko sociālo grupu. Minētā iezīme bija vērojama arī ziņu portāla DELFI sadaļas Drošas riteņbraukšanas ABC ievietoto rakstu komentāru analīzē.

Sabiedrības attieksmes maiņa pret velosipēdistiem kā satiksmes dalībniekiem vairāk ir teorētiska nekā praktiska. Gājēju un autovadītāju grupas respondenti atbalsta velobraukšanas attīstību pilsētā, bet praksē respondentu atbildes liecināja, ka velosipēdisti kā līdzvērtīgi satiksmes dalībnieki vēl netiek pieņemti. Par to liecināja gan autovadītāju grupas respondentu paustās bailes no velosipēdistiem uz ielas, gan velosipēdistu grupas respondentu atbildēs atzīmētais, ka gājēji bieži vien ignorē kopīgi lietojamās gājēju un velosipēdistu ietves, kuras nav nodalītas ar velojoslu un sadales joslu uz ietvēm, kur gājēju un riteņbraucēju plūsmas tiek nodalītas atsevišķi. Tas varētu būt izskaidrojams ar to, ka gājēju un autobraucēju grupas kā salīdzinoši vecākas sociālās grupas mazāk elastīgi reagē uz pārmaiņām nekā velobraucēji, kas ir salīdzinoši stipri jaunāka sociāla grupa un spiesti pielāgoties, lai varētu pastāvēt un nostiprināt savas pozīcijas sociālajā telpā.

Vērojama arī attiecību starp sociālajām grupām skaidrošana, kas saistīta ar izvietojuma maiņu un robežu pārdali sociālajā telpā jaunai sociālai grupai ieņemot savu vietu. Domājams, ka laika gaitā velosipēdistu skaitam pieaugot, gājēju un autovadītāju attieksme mainīsies, jo izveidosies pieradums pie jaunās sociālās grupas. To apliecina arī marginālā grupa autovadītāji ar riteņbraucēju pieredzi, kas veiksmīgi integrējušies abās grupās un saprot gan grupu noteikumus, gan problēmas.

Kā veicot komentāru analīzi portālā DELFI varēja redzēt, ka masu mēdijiem, sevišķi virtuālajā telpā, ir liela nozīme sociālās telpas izmaiņu veidošanā un veicināšanā. Jo virtuālajā telpā ievietotā informācija ir viegli komentējama, to var izdarīt ātri, ērti, un šeit nav nozīmes fiziskam attālumam starp komentāru autoriem.

Tas sekmē domu apmaiņu, kas palīdz nostiprināt sociālās saites, identificēties ar savu sociālo grupu, apzināt grupas vietu un robežas sociālajā telpā.

Pētījuma autore izvirza domu, ka virtuālie masu mēdiji varētu būt kā katalizators sociālās telpas izmaiņu procesā. Minēto iezīmi arī būtu interesanti izpētīt sīkāk.

Tikai savstarpēji sakrītot riteņbraucēju, kā arī pilsētas politiskajām un ekonomiskajām interesēm notiek Sociotelpiskās izmaiņas pilsētas vidē. Rīgā ir visi nepieciešamie nosacījumi sociotelpisko izmaiņu īstenošanai.

Minētā hipotēze ir apstiprinājusies. Veicot dokumentu analīzi, un salīdzinot to ar reāli izdarīto, varēja secināt, ka no 1999.gada līdz 2006.gadam, kad Rīgas Domē darbā tika pieņemts projektu vadītājs velosatiksmes jautājumos, Rīgas pašvaldības interese par velosatiksmes attīstīšanu Rīgā bija vairāk formāla. Kā var secināt no apskatītajiem dokumentiem, valsts līmenī attieksme vēl joprojām ir formāla un velosatiksmes attīstīšana pilnībā ir atdota pašvaldību rokās, jo par veloceļu būvēšanu tiek domāts arī Siguldā⁸⁴, Liepājā⁸⁵.

Kopš atbildīgās personas par velosatiksmes attīstīšanu Rīgā ievēlēšanas, pēc reālās attīstības redzams, ka Rīgas pašvaldības atbalsts vairs nav formāls. Protams, grūti paredzēt, kā veloceļu turpmāku izbūvi ietekmēs ekonomiskā krīze, bet dotajā brīdī no trim sociotelpiskās izmaiņas noteicošajiem faktoriem divi ir noteikti apstiprinājušies – politiskais atbalsts, jaunas sociālas grupas – riteņbraucēji – veidošanās, kuri ietekmē sociālo telpu. Trešais faktors ekonomiskā ieinteresētība nav tik spilgti izteikts, jo, lai arī oficiālajos dokumentos ir minēts, ka velotransports ir ekonomiski izdevīgs, atvieglos satiksmes problēmas, tomēr paralēli ir arī atsauce uz līdzekļu trūkumu veloceļu infrastruktūras attīstīšanai. Tiesa, savā sociotelpiskajā teorijā M.Gotdīners kā trešo faktoru minēja nevis sociālo grupu, bet gan kultūru, bet traktējot to plašākā nozīmē. Dotajā gadījumā to var saprast kā velobraukšanas kultūru.

⁸⁴ Skat. Tūrisma ziņu portāla mājas lapā raksts *Siguldā izbūvēs veloceļus* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 20.maijā], pieejams: http://www.travelnews.lv/?m_id=18143&i_id=2&pub_id=46004

⁸⁵ Skat. Liepājas TV raidījumu *Vai nākamgad cauri Liepājai vīsies jauns veloceļš?* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 20.maijā], pieejams: <http://www.vimeo.com/1899290>

SECINĀJUMI

Tātad, sociālās vides spiediena rezultātā, konkrētajā gadījumā Rīgā, tās ir arvien pieaugošās satiksmes problēmas un pamazām arvien vairāk aktualizējušās ekonomiskās problēmas, noteiktā ierobežotā zonā zināmam indivīdu skaitam izdarot vienādu racionalizētu izvēli ar mērķi uzlabot savu dzīves kvalitāti, izvēloties ikdienā pārvietoties ar velosipēdu, lai ietaupītu laiku, uzlabotu savas fiziskās mobilitātes iespējas, ekonomisko situāciju, veselību, veidojas jauna sociāla grupa - riteņbraucēji, kura apzināti vai neapzināti kopīgi darbojoties rada izmaiņas sociālajā telpā. Apzinātā darbība ir velosipēdistu interešu grupu un nevalstisko organizāciju veidošanās, arī jaunu pakalpojumu veidu – velokurjeri, veloserviss – attīstība, neapzināta – velosipēdistu skaita pieaugums Rīgas ielās. Izmaiņas sociālajā telpā - velosipēdistu iekļaušanās satiksmes dalībnieku struktūrā, uz doto brīdi turpina attīstīties, jo par pilnvērtīgiem satiksmes dalībniekiem velosipēdistus patlaban var uzskatīt tikai formāli. Pārējie satiksmes dalībnieki pie velosipēdistiem vēl nav pieraduši, nav izveidots velociņu tīkls, arī riteņbraucēji vēl tikai pašidentificējas jaunajā sociālajā grupā. Patlaban Rīgā veidojas arī sociotelpiskās izmaiņas pilsētas vidē - pēdējos trīs gados sāk aktīvāk veidot velociņu maršrutus, tiek organizētas kampaņas velobraukšanas popularizēšanai.

Interesants, bet ne negaidīts pētījuma autorei bija secinājums, ka arī šajā jautājumā ir izteikta plaša starp varas eliti un iedzīvotājiem. Tā izpaužas kā respondentu neinformētība par to, kas tiek darīts no valdības puses, informācijas trūkums arī par uzbūvētajiem velociņiem, lai gan publiskajā telpā ir pieejama informācija.

To varētu skaidrot ar valstī jau ilgstoši pastāvošo plaisu starp politisko eliti un Latvijas iedzīvotājiem. Sabiedrībā ir izveidojusies apziņa, ka politiskās elites lēmumus nevar ietekmēt un iedzīvotāju viedoklis netiek uzklauts. Tāda pati situācija ir attiecināma arī uz Rīgas pašvaldības un iedzīvotāju attiecībām. Arī pēc intervijas rezultātiem ir redzams, ka respondenti netic, ka varētu likt pašvaldībai aktīvāk atbalstīt velosatiksmes attīstīšanu Rīgā. Sekojoši vilšanās minētajā aspektā kā sekas varētu radīt intereses trūkumu par sniegto informāciju. Līdzīgi sabiedrības

neapmierinātību ar informētības līmeni Rīgas attīstības plāna pārskatā komentē viens no ekspertiem Mg.Geogr. A.Kublačovs⁸⁶

Kā otru iespēju respondentu neticībai tam, ka velosatiksmes attīstība Rīgā tiks veicināta, varētu minēt arī to, ka Rīgas pašvaldība plānošanas procesā vēl ar vien pārāk maz iesaista iedzīvotājus, jo tikai divos no autores apskatītajiem dokumentiem tika atzīmēts, ka to izstrādes gaitā notikusi sadarbība ar velobraukšanas ekspertiem no nevalstiskajām organizācijām. Līdzīgu viedokli Rīgas attīstības plāna pārskatā pauž arī eksperts M.Sakalovskis.⁸⁷

Protams, tēmu, par iedzīvotāju negatīvo attieksmi pret valsts pārvaldes institūcijām un pašvaldībām, kā arī to, kāpēc bieži vien paliek neievērota arī mēdijos atspoguļota informācija, būtu lietderīgi pētīt sīkāk, bet tā jau ir atsevišķa pētījuma tēma.

Konkrētajā gadījumā situācijas uzlabošanai darba autore gribētu piedāvāt sekojošo. Tā kā pašlaik valstī ir sarežģīta finansiālā situācija un jaunu veloceļu izbūve varētu būt ļoti dārga, Rīgā ir daudzas ietves, kuru platums pieļautu to dalīšanu gājēju un velobraucēju joslās. Būtu lietderīgi apzināt, kādos posmos saskaņā ar velomaršrutu plānu to ir iespējams izdarīt un veikt interneta aptauju, kuri no maršrutiem Rīgā tiek visintensīvāk izmantoti, lai vispirms varētu velojoslas iezīmēt šajos maršrutos. Līdzīga akcija pēc dažu organizāciju ierosinājuma jau notiek ziņu portālā DELFI⁸⁸. Sekojoši ekonomiskajai situācijai uzlabojoties, savāktā informācija jau būtu izmantojama, lai saprastu, kurus veloceļus būtu jāveido vispirms un kuri būtu mazāk aktuāli orientējoties tieši uz pašu velosipēdistu interesēm. Iespējams, ka šāda sadarbība varētu veicināt iedzīvotāju atsaucību un likt viņiem sajust, ka arī viņu viedoklis tiek uzklauts.

Protams, tas arī būtu darba noslēguma galvenais ierosinājums, ko varētu attiecināt ne tikai uz Rīgas pašvaldību vien. Dažādu plānu un projektu izstrādes gaitā pēc iespējas vajag iesaistīt gan ekspertus no nevalstiskajām organizācijām, gan dot iespēju Rīgas iedzīvotājiem izteikt savus viedokļus, arī sekot līdzī masu mēdiju, visvairāk virtuālo masu mēdiju sniegtajai informācijai un komentāros esošajai

⁸⁶ Skat. 2006. – 2007.gada pārskats par Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas līdz 2025.gadam un Rīgas attīstības programmas 2006. – 2018.gadam ieviešanu (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 21.maijā], pieejams: <http://www.rdpad.lv/uploads/Strategija.pdf> - 38.lpp.

⁸⁷ Skat. 2006. – 2007.gada pārskats par Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas līdz 2025.gadam un Rīgas attīstības programmas 2006. – 2018.gadam ieviešanu (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 21.maijā], pieejams: <http://www.rdpad.lv/uploads/Strategija.pdf> - 38.lpp.

⁸⁸ Skat. konkurss *Radi savu drošo riteņbraukšanas maršrutu* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 22.maijā], pieejams: <http://www.delfi.lv/news/national/velo/article.php?id=24634535>

informācijai, jo tā var sniegt lielisku ieskatu par noskaņojumu sabiedrībā attiecīgajā jautājumā, kā arī sniegt idejas šo jautājumu risināšanā. Turklāt pašvaldībai ieteicams sniegt nevis tikai gala informāciju – izstrādātu projektu vai plānu, bet arī regulāri informēt par tā attīstības gaitu un arī par īstenošanas gaitu.

Vēl arī, lai veicinātu velokultūras attīstību, nepieciešams biežāk un vairāk rīkot izglītojošās kampaņas ne tikai velobraucējiem, bet arī gājējiem, autovadītājiem, jo pēc pētījuma ietvaros veikto interviju rezultātiem bija jūtams, ka respondenti ir maz informēti par to satiksmes noteikumu daļu, kas attiecas tieši uz velobraucējiem. Turklāt situāciju ļoti varētu uzlabot arī ekspertu sniegtā informācija gan gājējiem, gan autovadītājiem par to, kā izturēties, kurā brīdī kuram ir prioritāte, jo cilvēki vairāk dod priekšroku līdz viņiem nonākošai mutiskajai informācijai nekā informācijas meklēšanai dokumentos. Minētos izglītojošos pasākumus varētu organizēt pilsētas laukumos vai skvēros tos vairāk pasniedzot kā izglītojoši izklaidējošus, iesaistot tajos garāmgājējus.

Vienam no kampaņas būtiskiem aspektiem vajadzētu būt arī velosipēda tēla no izklaides un sporta piederuma uz transporta līdzekli maiņai, jo tas arī varētu veicināt velosipēdista kā satiksmes dalībnieka ātrāku iekļaušanos pilsētā pastāvošajā satiksmes struktūrā.

PATEICĪBA

Es vēlos izteikt vislielāko pateicību mana darba vadītājam profesoram Aivaram Tabūnam par atsaucību vadot bakalaura darbu un iesakot lasāmo literatūru, kā arī par praktiskajiem ieteikumiem un padomiem, un pacietību darbu lasot un labojot.

Sirsnīga pateicība Latvijas Universitātes Sociālo zinātņu fakultātes Socioloģijas bakalaura studiju programmas pasniedzējiem par sapratni un lielo darbu, ko viņi ir ieguldījuši mācot un sniedzot darba rakstīšanai nepieciešamo zināšanu bāzi.

Liels paldies manai kursa biedrenei Guntai Romulei un viņas vīram Dzintaram Zaļūksnim par neļaušanu krist izmisumā un atnest visam ar roku, un par ideju, kura man deva atspēriena punktu jaunam teorētiskajam skatījumam uz manis izvēlēto problēmu, proti, ideju manu darbu skatīt no sociotelpiskās perspektīvas.

Liels paldies visiem interviju dalībniekiem par atsaucību un pretimnākšanu veltot man savu brīvo laiku, par interesantajiem un aizraujošajiem stāstījumiem, dalīšanos pieredzē, atziņām un secinājumiem, kurus man bija brīnišķīga iespēja uzklaut.

IZMANTOTO INFORMĀCIJAS AVOTU SARAKSTS

Teorētiskie literatūras avoti:

1. Bruhn, John *The sociology of community connections*: Netherlands: Sprinkler, 2005. p. 303
2. Bryman, Alan *Social Research Methods 2nd edition*: New York: Oxford University Press, 2004. p. 592
3. Бурдье, Пьер *Социология политики*: (1993) Москва: Социо – Логос, 1993. 336стр.
4. Burns, Robert B. *Introduction to Research Methods 4th edition*: London: SAGE Publications, 2000. p.613
5. Giddens, Entonijs *Sabiedrības veidošanās*: AGB, 1999. 399lpp.
6. Gottdiener, Mark *The new urban sociology*: New York: McGraw-Hill Inc., 1994. p. 368
7. Gottdiener, Mark, Budd, Leslie *Key Concepts in Urban Studies*: London: SAGE Publications, 2005. p. 188
8. Ильин, Владимир *Государство и социальная стратификация советского и постсоветского обществ. Глава I Социальное пространство и его структура. Типы структур*: (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 28.aprīlī], pieejams: <http://socnet.narod.ru/library/authors/Ilyin/strata/1.htm/>
9. Kroplijs, Artūrs, Račevska, Malgožata *Kvalitatīvās pētniecības metodes sociālajās zinātnēs*: Rīga: RaKa, 2004. 178lpp.
10. red. Stepčenko, Anna *Nauda. Dzīvesstils. Identitāte. Veltījums Georgam Zimmelam - dzīves filosofam un sociologam* Latvijas Universitātes zinātniskie raksti Nr.629 Zimmels, Georgs *Lielpilsētas un garīgā dzīve*. Latvijas Universitāte: Rīga, 2000 27. - 38.lpp

Oficiālie valsts dokumenti:

11. Denmark Road Directorate *Collection of Cycle Concepts*: K.Larsen& Søn A/S, 2000. 184pg. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 14.aprīlī] pieejams: <http://www.vejdirektoratet.dk/pdf/cykelrapport/999Complete.pdf>
12. *Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2007. – 2013.gadam*: Jelgava: Jelgavas tipogrāfija, 2006. 56lpp. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 2.maijā], pieejams: http://www.nap.lv/lat/nacionalais_attistibas_plans/

13. LR MK Noteikumi 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 29.martā], pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=90585>
14. LR Satiksmes Ministrija, *Ceļu satiksmes drošības programma 2007. – 2013.gadam.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/DOC/item_1013_Celu_satiksmes_drosibas_programma_2007-2013_gadam.doc
15. LR Satiksmes Ministrija *Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013.gadam:* 2006. 30lpp.(tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/DOC/item_1149_Pamn_Transp_att_pamatnost_2007-2013.doc
16. Rīgas Dome *Rīgas attīstības plāns. Rīgas teritorijas plānojums 2006.- 2018.gadam. Paskaidrojuma raksts,* 2005. 206.lpp. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/RTP-2006_Paskaidrojuma_raksts.pdf
17. Rīgas Domes Satiksmes departaments *Rīgas pilsētas satiksmes drošības baltā grāmata 2005. - 2009.gads* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 8.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=baltagramata>
18. Rīgas Domes Satiksmes Departaments, *Velosatiksmes attīstības koncepcija 2005 – 2018.gadam* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=velosatiksmeskoncepcija>
19. *Rīgas sabiedriskā transporta koncepcija 2005. – 2018.gadam. 5.daļa* *Velotransports.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=attistiba>
20. *Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai 2000.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/?ct=programma>
21. *Velotransporta attīstības valsts programma 1999. – 2015.gadam Anotācija.* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams: <http://www.bicycle.lv/rez/velotransports.html>
22. 2006. – 2007. gada pārskats par Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģijas līdz 2025.gadam un Rīgas attīstības programmas 2006. – 2018.gadam ieviešanu (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 21.maijā], pieejams: <http://www.rdpad.lv/uploads/Strategija.pdf> 70lpp.

Pētījumi:

23. zinātn. red. Bela, Baiba, Tisenkopfs, Tālis *Dzīves kvalitāte Latvijā*: Lāce, Ilze
Laika izlietojums un dzīves kvalitāte Latvijā: Rīga: Zinātne, 2006. 339. – 354.lpp
24. zinātn. red. Bela, Baiba, Tisenkopfs, Tālis *Dzīves kvalitāte Latvijā*: Šūmane,
Sandra *Mobilitāte kā ikdienas dzīves prakse* :Rīga: Zinātne, 2006. 319. – 338.lpp
25. Eiropas Velosipēdistu Federācija *Eiropas Velosipēdistu Federācijas Pētījumu
atskaite Nr.157* , 2004. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.februārī],
pieejams:www.kolesarji.org/mkm/uporabno/040311_BRR_157_English.pdf
26. Eiropas Velosipēdistu Federācija *Eiropas Velosipēdistu Federācijas Pētījumu
atskaite Nr.167* , 2004. (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.februārī], pieejams:
www.kolesarji.org/mkm/uporabno/041214_BRR_167_English.pdf
27. Factum Group *Velosipēdu izmantošana Rīgā* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada
29.martā] pieejams http://www.sus.lv/files/Velo_atskaite_iedzivotaji.pdf
28. Nelson, Alyse *Livable Copenhagen: The design of a Bicycle City*: Center for
Public Space research, Copenhagen, university of Washington, Seattle, 2006.
(tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 6.maijā], pieejams:
http://www.sightline.org/research/spraw/res_pubs/Livable_Copenhagen_reduced.pdf

Mājas lapas:

29. Rīgas Domes mājas lapa (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 25.februārī], pieejams:
<https://www.riga.lv/>
30. Rīgas Domes Satiksmes Departaments. Mājas lapa (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada
12.maijā], pieejams: <http://www.rdsd.lv/>
31. SIA „Rīgas satiksme” mājas lapa (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 26.februārī],
pieejams:
<http://www.rigassatiksmelv/?sadala=367&PHPSESSID=7ea93d2fa30bf08d8be73b55e64245da>

Datu avoti:

32. BNS *Pētījums: 2012.gadā Pārdaugavā automašīnas pārvietosies kājāmgājēja
ātrumā*. laikraksts „Diena” 2009.gada 29.marts (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada
26.aprīlī], pieejams: <http://www.diena.lv/lat/politics/riga/petijums-2012-gada->

[pardaugava-automasinas-parvietosies-kajamgajeja-atruma?comments=-pos_value-](#)

33. *Drošas riteņbraukšanas ABC* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 22.maijā], pieejams:

<http://www.delfi.lv/archive/index.php?categoryID=24633643>

34. Liepājas TV raidījums *Vai nākamgad cauri Liepājai vīsies jauns veloceļiņš?* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 20.maijā], pieejams:

<http://www.vimeo.com/1899290>

35. Tūrisma ziņu portāla mājas lapā raksts *Siguldā izbūvēs veloceļiņus* (tiešsaiste) [skatīts 2009.gada 20.maijā], pieejams:

http://www.travelnews.lv/?m_id=18143&i_id=2&pub_id=46004

PIELIKUMI

Respondentu saraksts

Velosipēdisti

1. **Ieva** 22g.v., studē
2. **Dace** 38g.v., valsts ierēdne
3. **Anita** 32g.v., juriste
4. **Keita** 41g.v., skaistuma salona īpašniece
5. **Vladimirs** 39g.v., žurnālists
6. **Ritvars** 21g.v., pašnodarbinātais
7. **Sanita** 28g.v., personāla daļas vadītāja
8. **Kārlis** 57g.v., elektriķis
9. **Ilze** 58g.v., ārste
10. **Māris** 42g.v., uzņēmējs
11. **Luīze** 37g.v., mākslas salona īpašniece
12. **Marika** 35g.v., šuvēja
13. **Inta** 38g.v., māksliniece
14. **Pauls** 39g.v., firmas īpašnieks
15. **Kintija** 21g.v., studē

Gājēji un autovadītāji

16. **Mareks** 28g.v., autovadītājs
17. **Andris** 44g.v., autovadītājs
18. **Dzintra** 34g.v., autovadītāja
19. **Ineta** 45g.v., autovadītāja
20. **Atis** 60g.v., autovadītājs
21. **Artis** 35g.v., autovadītājs
22. **Zane** 43g.v., autovadītāja
23. **Antra** 20g.v., gājēja
24. **Gunta** 42g.v., gājēja
25. **Ilze** 59g.v., gājēja
26. **Galina** 57g.v., gājēja
27. **Rolands** 55g.v., gājējs
28. **Natālija** 43g.v., gājēja

Interviju jautājumi

Intervijas jautājumi velobraucēju grupai

1. Kāpēc Jūs izvēlējāties braukt ar velosipēdu? Kas pamudināja to darīt? Cik ilgi Jūs braucat? Cik bieži?
2. Ko Jūs esat ieguvis vai zaudējis kopš braucat ar velosipēdu?
3. Kā Jums liekas, kāda ir gājēju attieksme pret velosipēdistiem? Vai esat to kaut kā izjutis? Vai varat minēt kādu konkrētu gadījumu no savas pieredzes?
4. Kā Jums liekas, kāda ir autovadītāju attieksme pret velosipēdistiem? Vai esat to kaut kā izjutis? Vai varat minēt kādu konkrētu gadījumu no savas pieredzes?
5. Kā Jums šķiet, vai sabiedrības attieksme kopumā pret velosipēdistiem pēdējo gadu laikā ir mainījusies? Ja jā, kā tā ir mainījusies?
6. Kā Jūs vērtējat citus velosipēdistus ielās? Kas Jums patīk vai traucē? Kāda ir Jūsu pieredze saskaroties ar velosipēdistiem, kad braucat ar velosipēdu pats? Kad esat gājējs? Kad vadāt automašīnu? Vai varat minēt kādus gadījumus no savas pieredzes?
7. Kā Jūs vērtējat braucamās daļas piemērotību Jūsu ierastajos velomaršrutos? Kuras ir tās lietas, kuras Jūs kā velobraucēju tracina vai nepatīk? Ar kādām problēmām Jūs saskaraties ikdienā kā riteņbraucējs?
8. Kā Jūs vērtējat, vai situācija Rīgā attiecībā uz velosipēdistiem ir mainījusies pēdējo trīs gadu laikā? Kas ir mainījies?
9. Kāda Jūsu vērtējumā ir Rīgas Domes attieksme pret velosipēdistiem? Vai jūtat, ka pašvaldība atbalsta vai neatbalsta velobraucējus? Vai varat minēt konkrētus piemērus? Vai ir kādi faktori, kas varētu veicināt pašvaldības atbalstu velotransporta attīstīšanai Rīgā?
10. Kādas izmaiņas Jūs pats vēlētos, lai pilsētā varētu justies labi kā velosipēdisti?
11. Kā Jūsaprāt varētu tuvāko 5 gadu laikā mainīties situācija attiecībā uz velosipēdistiem Rīgā?

Intervijas jautājumi gājēju un autovadītāju grupai.

1. Vai bieži saskaraties ar velobraucējiem dodoties savās ikdienas gaitās? Kur saskaraties? Kā Jūs vērtējat šo saskarsmi? Vai varat minēt konkrētus piemērus?
2. Vai Rīga ir piemērota riteņbraukšanai vai nē? Vai situācija Rīgā attiecībā uz velosipēdistiem ir mainījies pēdējo trīs gadu laikā? Kas ir mainījies?
3. Kā Jūs domājat, vai velosipēda kā līdzvērtīga transporta līdzekļa ieviešana Rīgā varētu būt lietderīga vai nelietderīga? Kāpēc? Lūdzu, pamatojiet savu atbildi.
4. Vai Jūs būtu gatavs izvēlēties divriteni kā transporta līdzekli? Ja jā, tad pie kādiem nosacījumiem, kādam mērķim?
5. Kāda Jūsu vērtējumā ir Rīgas Domes attieksme pret velosipēdistiem? Vai jūtat, ka pašvaldība atbalsta vai neatbalsta velobraucējus? Vai varat minēt konkrētus piemērus? Vai ir kādi faktori, kas varētu veicināt pašvaldības atbalstu velotransporta attīstīšanai Rīgā?

Bakalaura darbs „Riteņbraucējs pilsētā.” izstrādāts LU Sociālo zinātņu fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autore: Inga Buša

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītājs: profesors Dr.soc. Aivars Tabūns

Recenzents: lektore Ilze Lāce

Darbs iesniegts Socioloģijas bakalaura studiju nodaļā 25.05.2009.

Metodiķe: Arita Skarnele

Darbs aizstāvēts komisijas sēdē

03.06.2009. prot. Nr. , vērtējums

Komisijas sekretārs: lektors Mareks Niklass