

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA

iv06064

Irbe Vecenāne

**KĀJĀMIEŠANAS KĀ PĀRVIETOŠANĀS VEIDA IESPĒJAS
RĪGAS CENTRA APKAIMĒ**

Maģistra darbs

Zinātniskais vadītājs: Pēteris Šķiņķis

Dr. geogr. Asoc. prof.

Ar savu parakstu apliecinu,
ka esmu šī darba autore

RĪGA 2013

ANOTĀCIJA

Maģistra darbā „Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespējas Rīgas Centra apkaimē” tiek pētīts, kā būtu jāmaina Rīgas pilsētvidi, lai tā būtu piemērotāka kājāmiešanai. Pētījums ir balstīts uz lauka pētījuma metodēm – novērojumiem, anketēšanas un intervēšanas metodēm. Rezultātā noskaidrots, ka, lai gan kājāmgājēji ir galvenie satiksmes dalībnieki vairumā novērojumu paraugvietu, kopumā cilvēki nav apmierināti ar kājāmiešanas situāciju Rīgas Centra apkaimē un saskata daudzas iespējas, kā to uzlabot. Būtiskākās no tām ir velojoslu ieviešana uz brauktuves, satiksmes intensitātes mazināšana, kājāmgājēju tīklu izveide un kvalitatīvas publiskās ārtelpas attīstība.

Atslēgas vārdi: kājāmgājēji, Rīgas Centra apkaime, satiksmes organizēšana, veloinfrastruktūra, publiskā ārtelpa.

ANNOTATION

Master thesis „Possibilities for pedestrians as traffic participants in Riga city center area” researches how urban environment in Riga should be changed to adapt it for pedestrians. This research is grounded on field research methods such as observations, questionnaire and interview methods. The results show that although pedestrians are the main traffic participants in majority of observation points, in general people aren't satisfied with the conditions for pedestrians in Riga city center area and they see a lot of opportunities how to improve the situation. The most important of those opportunities are cycling lanes on carriageway, reducing of automobile traffic intensity, creating a network especially for pedestrians and development of qualitative public space.

Key words: pedestrians, Riga city center area, traffic organization, cycling infrastructure, public space.

SATURS

ANOTĀCIJA	2
ANNOTATION	3
IEVADS	5
1. KĀJĀMIEŠANAS KĀ PĀRVIETOŠANĀS VEIDA NOZĪME VITĀLAS PILSĒTAS ATTĪSTĪBĀ	7
1.1. Kājāmiešana un tās loma pilsētas dzīvē	7
1.1.1. Kājāmiešana kā pārvietošanās veids	7
1.1.2. Pilsētu attīstība un pārvietošanās ieradumu maiņa	9
1.2. Kājāmiešanas loma cilvēku vajadzību nodrošināšanā	10
1.2.1. Kājāmiešanas loma cilvēku sociālo vajadzību nodrošināšanai	10
1.2.2. Kājāmiešanas nozīme sabiedrības veselības veicināšanā	12
1.3. Kājāmiešanu ietekmējošie apstākļi	13
1.4. Kājāmiešanas mijiedarbība ar citiem pārvietošanās veidiem pilsētā	16
1.5. Pieeja kājāmiešanas iespēju izpētei Rīgas Centra apkaimē	19
1.5.1. Rīgas pilsētas specifiskais konteksts	19
1.5.2. Izpētes teritorija - Rīgas Centra apkaimē	22
1.5.3. Līdzšinējie pētījumi un pētījuma pieejas iespējas	24
2. METODES	26
3. CILVĒKU PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI RĪGAS CENTRA APKAIMĒ	31
3.1. Satiksmes dalībnieku un cilvēku pārvietošanās veidu sadalījums Rīgas Centra apkaimē	31
3.2. Kājāmgājēju paradumi Rīgas Centra apkaimē	41
3.3. Cilvēku dzīves veids un pārvietošanās paradumus ietekmējošie faktori	46
3.3.1. Cilvēku dzīvesveids, kājāmiešanas loma un prakse pilsētas dzīvē	46
3.3.2. Kājāmiešanas problēmas un iespējas Rīgas Centra apkaimē	50
3.4. Rīgas Centra apkaimē stratēģiskais nākotnes redzējums	64
4. KĀJĀMIEŠANAS IESPĒJU ANALĪZE RĪGAS CENTRA APKAIMĒ	71
4.1. Risināmie jautājumi	71
4.2. Attīstības priekšlikumi kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespēju izmantošanai Rīgas Centra apkaimē	72
SECINĀJUMI	86
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI	88
PIELIKUMI	94
Dokumentārā lapa	95

IEVADS

Kājāmiešana jau no cilvēces pirmsākumiem ir bijis nozīmīgākais cilvēku pārvietošanās veids (Grava, 2003). Tāpat arī Rīgā, kurai jau kopš 1201. gada ir pilsētas tiesības, bet kā apdzīvotā vieta tā pastāv jau gandrīz divus gadu tūkstošus, lielāko laika daļu galvenais pārvietošanās veids tajā ir bijis iešana ar kājām. Savukārt mūsdienās pilsētai izplešoties, pieaugot automobilizācijas līmenim, attīstoties tehnoloģijām, mainoties cilvēku dzīves veidam un augot komforta prasībām, pastāv iespēja, ka šis, videi un cilvēkam visdraudzīgākais pārvietošanās veids tiks lietots arvien retāk. Tomēr daudzviet pasaulē cilvēki ir no jauna atklājuši šī pārvietošanās veida pozitīvos aspektus un aktivizējušies daudzu valstu lokālās kājāmgājēju apvienībās (IFP, 2013), kā arī starptautiskās organizācijās (Walk21, 2013; FEPA, 2013), lai aizstāvētu savas intereses un veicinātu cilvēkiem draudzīgākas pilsētvides veidošanu. Tāpat arī no zinātnieku aprindās kājāmgājēji kā telpiskās plānošanas pētījumu tēma ir aktuāla daudzās pasaules valstu pilsētās, piemēram, Kopenhāgenā Dānijā (Lemberg, 1974; Gehl, 1989; Gemzoe; 2001), Melburnā, Austrālijā (Yencken, 1994; Rossiter & Gibson, 2000; Gehl Architects, 2004) un Stokholmā, Zviedrijā (Dawidson, 2009; Pernilla, 2009; Choi, 2011). Tikmēr Rīgā ir manāmi pirmie iedīgļi kājāmgājēju apvienībām, kā, piemēram, jauno māmiņu rīkotais projekts „NorthMama”, ar mērķi uzlabot pastaigu iespējas ziemā ar maziem bērniem. Bet tā kā mēs visi, pat tie, kas tikko izkāpuši no sava auto (Grava, 2003) esam kājāmgājēji komfortabla kājāmiešana ir aktuāla ikvienam no mums (Brög et al., 2003).

Šobrīd gan ir maz pētījumu par to kā lēmumu pieņemšanu par pārvietošanās veidiem motivē konkrētā indivīda dzīvesveids un vērtību sistēma (Goodman & Tolley, 2003). Katra indivīda brīva izvēle ir veidā, kā viņš pārvietojas. Šo izvēli nosaka daudzi aspekti, kuru izzināšana sniegtu ieskatu kā sabiedrības intereses saskaņot ar indivīda interesēm. Tādēļ būtiski šī pētījuma jautājumi ir: kāda ir indivīda pārvietošanās veidu izvēli noteicošā motivācija? Tāpat kā – kāda ir motivācijas saistība ar dzīvesveidu un vērtību sistēmu? Un kādi apstākļi varētu veicināt kājāmiešanas kā pārvietošanās lomas pieaugumu? Izzinot atbildes uz šiem jautājumiem ir iespēja sasniegt pētījuma mērķi.

Pētījuma mērķis ir izvērtēt kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespējas un izstrādāt priekšlikumus publiskās ārtelpas plānošanai Rīgā.

Lai sasniegtu darba mērķi, izvirzītie uzdevumi ir:

1. Pamatot kājāmiešanas kā pārvietošanās veida nozīmi pilsētvidē balstoties uz pasaules pilsētplānošanas teorētiskajiem darbiem un praksi.

2. Izvērtēt Rīgas Centra apkaimes fiziskās struktūras un noskaidrot cilvēku kustības veidu sadalījumu Rīgas Centra apkaimē.
3. Raksturot cilvēku lēmumu pieņemšanas procesu ietekmējošos faktorus pārvietošanās veida izvēlē.
4. Izstrādāt priekšlikumus plānošanas risinājumiem kājāmiešanas kā pārvietošanās veida kvalitatīvai nodrošināšanai mūsdienu Rīgas pilsētplānošanas praksē.

Maģistra darbs „Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespējas Rīgas Centra apkaimē” ir oriģināls vietas pētījums, tādēļ liela daļa pētījuma dati iegūti uz vietas Rīgas Centra apkaimē, veicot novērojumus, videofiksāciju un intervējot Rīgas Centra apkaimes iedzīvotājus, lietotājus un dažādu jomu ekspertus.

Pētījums ir strukturēts 4 nodaļās no kurām pirmajā ir darba teorētiskās nostādnes par kājāmiešanas kā pārvietošanās veida nozīmi vitālas pilsētas attīstībā, otrajā ir raksturota Rīgas Centra apkaime un uzskaitīti izmantotās metodes. Trešajā nodaļā ir izklāstīti novērojumus, aptaujā un intervijās iegūtie rezultāti par cilvēku pārvietošanās paradumiem Rīgas Centra apkaimē un tos ietekmējošiem faktoriem, savukārt ceturtnā nodaļa ir veidota kā diskusiju sadaļa, kurā analizētas kājāmgājēju iespējas Rīgas Centra apkaimē un sniegti attīstības priekšlikumi kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespēju izmantošanai Rīgas Centra apkaimē.

Maģistra darbs satur 95 lapas puses, 37 attēlus un 2 pielikumus.

1. KĀJĀMIEŠANAS KĀ PĀRVIETOŠANĀS VEIDA NOZĪME VITĀLAS PILSĒTAS ATTĪSTĪBĀ

1.1. Kājāmiešana un tās loma pilsētas dzīvē

1.1.1. Kājāmiešana kā pārvietošanās veids

Ikviens no mums ir kājāmgājējs, jo, lai ar ko mēs pārvietotos, brauciena sākumā un beigās mums kaut īsa distance ir jāveic ar kājām (Grava, 2003; Brög et al., 2003). Bieži vien gan kājāmiešana tiek piemirsta kā pārvietošanās veids, jo tā ir tik visuresoša un ikdienišķa. Šo ignoranci veicinājusi ir arī zinātnieku attieksme, kas līdz pat nesenaī pagātnei nav pievērsuši pētniecisku uzmanību pastāvīgi līdzās esošajai kājāmiešanai. Tikai 1997. gadā Apvienotajā Karalistē norisinājās pirmā Nacionālā kājāmiešanas konference (National Walking Conference), kas kopš tā kļuvusi par ikgadēju sanākumi, ko organizē CAST jeb The Centre for Alternative and Sustainable Transport (Tolley, 2003).

Līdz ar zinātnieku aktivizēšanos, arvien vairāk pilsētu (Kopenhāģenas, Stokholmas, Barselonas, Londonas u.c.) vadība apzinās, ka kājāmiešanai kā pārvietošanās veidam ir daudzi pozitīvie aspekti, tādēļ to būtu vērts veicināt. Kājāmiešana kā pārvietošanās veids ir efektīva, gaisu nepiesārņojoša, neagresīva un veselīga (Cavill, 2003). Līdz ar to, kājāmiešana uzskatāma par ilgtspējīgu pārvietošanās veidu, jeb tādu, kas nodrošina šodienas paaudzes vajadzības, neierobežojot iespēju nākamajām paaudzēm nodrošināt to vajadzības (Tolley, 2003). Pretstatā šobrīd pastāvošajam uz auto orientētajam pārvietošanās modelim, kura neilgtspēja ir pierādīta ar neskaitāmiem pētījumiem. Tādēļ, sabiedrības kopējam labumam būtu nepieciešams palielināt tādu ilgtspējīgu pārvietošanās veidu kā kājāmiešanas un velobraukšanas veidu īpatsvaru, vienlaicīgi samazinot auto lietošanu (Tolley, 2003).

Problēma ilgtspējīgu transporta veidu lietošanas veicināšanai ir zemais sociālais statuss kājāmiešanas, velobraukšanas un publiskajam transporta lietošanai praktiskos nolūkos, jo kā liecina Lielbritānijā veiktie pētījumi, šos pārvietošanās veidus lieto galvenokārt cilvēki ar zemiem ienākumiem, tie, kas nevar atļauties braukt ar auto, sievietes, bērni un veci cilvēki (Finch & Morgan, 1985; Davies et al., 1997; Turner & Pilling, 1998 after Goodman & Tolley, 2003). Lai gan pasaules praksē regulāri notiek neskaitāmi daudz veiksmīgas akciju ar mērķi palielināt nemotorizēto pārvietošanās veidu popularitāti lokālā līmenī – drošie maršruti uz skolu, staigājošie autobusi, diena bez auto, kājāmiešanas uz darbu dienas u.tml. Tomēr tas ir tikai neliels medus piliens darvas mucā, kurā joprojām pasaulē nemitīgi pieaug (auto)motorizācijas līmenis. Valdības, kas veicina zaļo pārvietošanos vienlaicīgi tomēr

samierinās ar pieaugošo autosatiksmi, *tādēļ aktuāls ir aforisms: „we talk the talk but we don't walk the walk” (Tolley, 2003).*

Kavējošais faktors, kājāmiešanas kā pārvietošanās veida uzvaras gājienam paradoksālā kārtā ir tās relatīvais lētums un nodrošināšanas vienkāršība. Līdz ar to kājāmiešana nav plānotāju izaicinājums un tā kā tā neprasa lielu budžetu, kājāmiešana nepiesaista ietekmīgas personas, kas nodarbojas ar lobēšanu kājāmiešanas labā, pretstatā kā tas ir automobilizācijai (Local Authorities Walking Group, 2000 after Goodman & Tolley, 2003). Gribam to vai nē, mūsu dzīvi nosaka tirgus ekonomika, tādēļ naudai ir būtiska vara. Globālā pasaulē liela nauda un līdz ar to liela vara ir naftas un auto uzņēmumiem – tā ir vesela industrija - ražošana, tirdzniecība, apkalpe, remonts, un visbeidzot iznīcināšana, kā arī neskaitāmi piegādātāji un citi saistītie uzņēmumi. Tāpat arī ceļu būve un labošana, kā arī nekustamā īpašuma tirdzniecība (piepilsētās, kur auto ir primāra nepieciešamība) – viss ir saistīts ar naftas un auto industriju. Saskaņoties ar šādu ekonomisko pārspēku ikviens lokālais politiķis kļūst nespēcīgs. Politiķiem ir pārāk grūti atteikties no kārdinājuma atklāt auto rūpnīcu ar 1000 jaunām darba vietām vai jaunbūvēto automaģistrāli, kas tiek pasniegta kā laiku ietaupoša un ekonomiku stimulējoša. Šādi politiķiem ir iespēja gozēties prožektoru gaismās, saņemt uzslavas un tikt ievēlētam atkal. Kamēr vien lieli finansiālie resursi tiek ieguldīti autoceļu un vērienīgos sabiedriskā transporta projektos, ir nepieciešams liels profesionāļu un tehniķu skaits šajās nozarēs. Līdz ar to, kājāmgājēju apvienībām, ja vien tādas ir, ir grūti stāties pretī milzīgajam auto industrijas lobijam (Napier, 2003).

Rezultātā ir veidojusies situācija, ka pēdējo simts gadu laikā mainoties uztverei no gājēju perspektīvas uz automašīnu vadītāju perspektīvu, kā ietekmē publiskā ātrekla ir kļuvusi nepievilcīga, ceļi ir bīstami, ir nepietiekami dati un izkropļota statistika, neadekvāta līdzekļu pārorientācija un zema valdības un administrācijas interese par kājāmgājēju jautājumiem (Souter, 2003). Lai mainītu šo situāciju un radītu patīkamu vidi, kurā cilvēki labprāt izvēlas kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu, ir jāsāk ar izpratnes maiņu. Vispirms svarīgi apzināties, ka kājāmiešana ir ne tikai pārvietošanās veids, tā tikpat labi ir arī sākums vai iemesls dažādām citām aktivitātēm – saulrieta vērošanai, skatlogu pētīšanai, draugu satikšanai u.tml. Kājāmiešana nav tikai iešana no punkta A uz punktu B, tā sevī ietver daudz vairāk - cilvēks var bez grūtībām apstāties, mainīt savu iešanas virzienu, paātrināt vai palēnināt iešanas tempu vai arī pārslēgties uz cita veida aktivitāti, piemēram, stāvēšanu, sēdēšanu, skriešanu, dejošanu, rāpšanos vai atgulšanos (Gehl, J. 2010). Līdz ar to kājāmiešanai ir neatsverama loma mūsu vajadzību nodrošināšanā. Kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu būtu vērts atbalstīt arī tādēļ, ka:

- tā prasa ļoti nelielus izdevumus – gan privātos, gan publiskos;

- ietves parasti būvē kopā ar autoceļa izbūvi un sastāda nelielu daļu no kopējām ceļu būves izmaksām;
- ejot tiek sadedzinātas kalorijas (70kg smags cilvēks stundas laikā ejot sadedzina 280 kalorijas), kas nav mazsvarīgi mūsdienās, kad sabiedrība kopumā aptaukojas;
- ietves ir pieejamas visu diennakti, visos apstākļos;
- kājāmgājēji ir ciešā kontaktā ar apkārtni;
- kājāmiešana ir videi visdraudzīgākais pārvietošanās veids (Grava, 2003).

1.1.2. Pilsētu attīstība un pārvietošanās ieradumu maiņa

Vairāku miljonu gadu garumā kopš pastāv cilvēce, kājāmiešana bija izdzīvošanas pamatā. Mednieku-vācēju sabiedrība, lai sagādātu sev pārtiku, iešana bija obligāts nosacījums (Newman, 2003). Kājāmiešana izsenis ir arī galvenais urbānās pārvietošanās veids, kas jau gadu tūkstošiem nodrošina apdzīvoto vietu un pilsētu darbību. Pilsētām bija jābūt kājāmgājējiem sasniedzamām – lielu daļu teritorijas varēja aizsniegt līdz 15 minūšu gājienā (Grava, 2003), savukārt pilsētu šķērsot varēja vienas stundas gājienā, bet vidēji viens gājiens no mājām līdz darbam vai no mājām līdz pilsētas centram prasīja pusstundu (Newman, 2003). Jau senatnē pašās lielākajās pilsētās (Romā, Pekinā, Parīzē, Londonā) cilvēku ikdienas vajadzības, tai skaitā darbavietas bija nodrošinātas viņu apkaimēs, lai tās būtu viegli sasniedzamas kājām. Tādejādi lielāko pilsētu attīstības laika daļu tās bija gandrīz tikai kājāmgājēju vide, vienīgi karavīri un vadoņi pārvietoījās zirgos (Grava, 2003). Šī tradicionālā kājāmgājēju pilsēta bija raksturojama kā blīva ar jauktu zemes lietojumu un organiska (Newman, 2003).

Industriālā revolūcija 19. gadsimtā iznīcināja kājāmejamu pilsētu būtību, radot tranzīta pilsētas, kurās cilvēki dzīvoja gar tranzīta koridoriem, kas sniedza pat 20-30 km garumu, bet pateicoties dzelzceļam, pilsētas vēl jo projām bija „stundas brauciena platumā” (Newman, 2003). Savukārt ielas tika izmantotas kā dzīvojamā telpa un spēļu laukums bērniem (Souter, 2003). Vēl 1922. gadā Šveices tiesa bija lēmusi, ka „kājāmgājējam uz ielas ir pilnīga brīvība izvēlēties, kur viņš vēlas iet. Ikviens cilvēks, neatkarīgi no tā vai viņam ir normāla dzirde, vai viņš ir vājdzirdīgs, vai pilnīgi kurls, vai arī nēsā smagās koka kurpes, drīkst atrasties uz ielas, jo arī viņi neapdraud citus kājāmgājējus” (Fisher, 1979 after Souter, 2003). Šajā laikā cilvēkiem ļautā kustību brīvība pārvietojoties pa ielu nodrošināja aktīvu pilsētas dzīvi ielās, cilvēki gāja krustu šķērsu, pārdeva, pirka, bērni skraidīja, jaunieši spēlējās ar bumbu. Viss mainījās, kad sadzīvē tika ieviests jaunizgudrojums – automobilis (Souter, 2003).

Nākamajā pilsētu attīstības posmā līdz ar 1940tajos aizsākto auto mobilizācijas ēru tika veicināta pilsētu izplešanās un suburbijas veidošanās starp tranzīta koridoriem. Auto teorētiski arī nodrošināja pārvietošanos 40-50 km attālumā vienas stundas ietvarā. Bet tas radīja arī neskaitāmas problēmas, kas skar dažādas sfēras – ekonomisko (nemitīga nepieciešamība pēc jauniem ceļiem, lielās jaunveidojamās infrastruktūras ierīkošanas izmaksas, produktīvo lauksaimniecības zemju zudums, urbāno zemju zudums infrastruktūras ierīkošanai, auto negadījumu seku likvidācijas izmaksas), vides (zemes dziļļu resursu izsmelšana, fotoķīmiskais smogs, augsta siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisija, urbānā izplešanās, lietus ūdeņu savākšanas problēmas, satiksmes problēmas – troksnis, nodalīšana), kā arī ievērojamas sociālās problēmas (ielu dzīves zudums, sabiedrības kopienu zudums, publiskās drošības zudums, izolācija suburbijās, sasniedzamības problēmas tiem, kam nav automašīnas un ir pārvietošanās apgrūtinājumi) (Newman, 2003). Paradoksāli ir tas, ka ielu dzīves zudums ir apzināti veicināts „cilvēku interešu vārdā”, lai pasargātu tos no auto apdraudējuma. Interesanti, ka Cīrihē jau 1923. gadā tika aizliegts spēlēt futbolu ielās, cilvēku drošības labad, lai gan tad ielās bija vēl tikai daži auto. Šie satiksmes drošības vārdā īstenotie ierobežojumi ir atņēmuši iespēju bērniem spēlēties ielās (Souter, 2003).

Nākotnes attīstības scenārijs, kas varētu novērst šīs automotorizācijas radītās problēmas ir reurbanizācija un uz zināšanām balstītu pilsētu attīstība, kurās atkal no jauna pieaug blīvums pilsētas centrā. Šādām pilsētām raksturīga jaukta tipa apbūve, kafejnīcas, blīva urbānā vide pilsētas centrā un apkaimēs, kur nedominē automašīnas. Apkaimes ir kļuvušas par nozīmīgu jauno globālās ekonomikas pilsētu komponenti. Lai tas tā notiktu, suburbijās arī nepieciešama urbānā dizaina pārveidošana, izveidojot sub-centrus, kuri ir pievilcīgi cilvēkiem – kājāmejami attālumi ar labu sabiedriskā transporta savienojumu. Uz cilvēkiem orientētu pilsētu attīstības veicināšanā svarīgi ir atcerēties, ka cilvēkos ir „iebūvēta” nepieciešamība pēc iešanas, tādēļ mums tā ir jāiebūvē arī mūsu pilsētās (Newman, 2003).

1.2. Kājāmiešanas loma cilvēku vajadzību nodrošināšanā

1.2.1. Kājāmiešanas loma cilvēku sociālo vajadzību nodrošināšanai

„Ja pilsēta vēlas būt piemērota dzīvošanai, tai jābūt staigājamai”

(Pharoah, 1992 after Goodman & Tolley, 2003).

Pilsēta vienmēr ir kalpojusi cilvēku ikdienas vajadzību nodrošināšanai, būtiska loma tajā vienmēr ir bijusi publiskajai ārtelpai, kas vēsturiski ir nodrošinājusi satikšanās, tirdzniecības un satiksmes vietas funkcijas. Publiskajās ārtelpās tādās kā ielās, skvēros cilvēki senatnē

vienmēr ir satikušies, apmainījušies ar informāciju par pilsētu un sabiedrību, kā arī piedalījušies dažādos nozīmīgos pasākumos – kronēšanā, baznīcas procesijās, svētkos un festivālos, pilsētas sanāksmēs un publiskajās soda izpildēs. Savukārt 20. gs. industrializētajās valstīs līdz ar tramvaju, vilcienu, velosipēdu un visbeidzot automašīnu ieviešanu ir strauji mainījusies publiskās telpas loma. Cilvēki pārvietojas ar mehānizētiem transporta līdzekļiem, informāciju iegūst drukātajos un elektroniskajos medijos, bet iepērkas lielajos iepirkšanās centros, kas bieži vien lokalizēti ārpus pilsētas robežām. Tas tā ir radies tādēļ, ka intensīva satiksme nespēj miermīlīgi līdzās pastāvēt ar publisko dzīvi (Gehl & Gemzoe, 2003).

Pretēja kustība aizsākās 20. gs. 60tajos un 70tajos, kad Eiropas valstīs izplatījās kājāmgājēju ielas, kuru izveides galvenā motivācija bieži vien bija komerciāli nolūki. Rezultātā atkal no jauna publiskā ārtelpa tika lietota kā atpūtas un sociālo aktivitāšu telpa. Tādejādi daudzveidīgās publiskās dzīves formas atvērtajā pilsētas telpā un publiskās ārtelpas atjaunošana ir uzlabojusi pilsētas dzīves kvalitāti. Mūsdienās šī jaunā publiskā dzīve nav versija par senajām urbānās dzīves tradīcijām, bet gan pilnīgi jauns fenomens. Mūsdienu sabiedrībā, kura arvien vairāk laika pavada privātajā sfērā – mājās, pie sava datora, savā automašīnā, individuālā darba vietā un stingri kontrolētos iepirkumu centros – šī mijiedarbība ar citiem cilvēkiem publiskajā telpā ir kļuvusi ļoti pievilcīga (Gehl & Gemzoe, 2003).

Svarīgi gan atcerēties, ka kājāmgājējiem ir dažādas motivācijas, kādēļ tie atrodas ielā jeb publiskajā telpā. Kājāmgājēju uzvedības modeļi ietilpst sekojošajās kategorijās: steidzīgais gājējs, klejojošais (līkločojošais) gājējs un ieildzis (laiku kavējošais) gājējs. Savas ikdienas vajadzības pēc iespējas ātrāk no punkta A uz punktu B nokļūstot, vēlas nokārtot steidzīgais gājējs, kas ignorē citus iespējamus galamērķus un aktivitātes. Pārsvārā šis kājāmiešanas modelis tiek lietots uz darbu no rīta dodoties un apmeklējot pasākumus ar noteiktu sākuma laiku, laika taupības nolūkos izvēloties iespējami īsāko distanci. Steidzīgajam kājāmgājējam svarīga ir drošība, bet viņš nepievērš uzmanību estētiskajai pusei un speciālām ērtībām. Turpretī klejojošais (līkločojošais) gājējs dodas no punkta A uz punktu B bez steigas, izbaudot apkārtni, pievēršot uzmanību apkārt notiekošajam, pēta citus cilvēkus. Izmanto katru izdevību, uzvedās brīvi, nepiespiest. Klejojošā gājēja iešanas ilgums atkarīgs no tā, cik daudz brīva laika ir gājējam, cik saistoša ir apkārtnē un kādi ir laika apstākļi. Publisko ārtelpu galvenais patērētājs ir ieildzis (laiku kavējošais) gājējs, kas nedodas no punkta A uz punktu B. Viņš nav ieinteresēti kaut kur nokļūt, galvenais iemesls, kādēļ viņš atrodas ielā, lai gūtu personīgu prieku. Ieilgušais (laiku kavējošais) gājējs, bauda apkārtni, satiekas ar citiem cilvēkiem un ietur pusdienas ārtelpā (Grava, 2003).

1.2.2. Kājāmiešanas nozīme sabiedrības veselības veicināšanā

Staigāšana ir viena no pirmajām lietām, ko bērns vēlas apgūt un viena no pēdējām lietām, no kā pieaugušais ir gatavs atteikties (London Walking Forum, 2000 after Cavill, 2003), jo tā nodrošina mums kustību brīvību, līdz ar to, neatkarību. Tai pat laikā kājāmiešana ir visnaturālākā fizisko aktivitāšu forma.

Turpretī regulāras fiziskās aktivitātes palīdz uzlabot veselību sekojošos veidos:

- mazina pāragras nāves risku;
- mazina pāragras nāves risku no sirds slimībām;
- mazina risku saslimt ar diabētu;
- mazina risku attīstīties paaugstinātam asinsspiedienam;
- cilvēkiem, kuriem jau ir augsts asinsspiediens, palīdz samazināt to;
- samazina iespēju attīstīties resnās zarnas vēzim;
- samazina nemieru un depresiju;
- palīdz kontrolēt svaru;
- palīdz attīstīt un uzturēt veselīgus kaulus, muskuļus un locītavas;
- palīdz vecāka gada gājuma cilvēkiem nodrošināt kustību stabilitāti;
- veicina psiholoģisko labklājību (US Department of Health and Human Services, 1996 after Cavill, 2003).

Viens no veidiem, kā piekopt regulāras fiziskās aktivitātes, līdz ar to veicinot veselības uzlabošanu ir kājāmiešanas kā pārvietošanās veida izvēle. Īpaši rekomendējami tas ir tādēļ, ka kājāmiešana kā fiziskās aktivitātes forma ir vistuvāk perfektam vingrinājumu kompleksam, jo tā ir aerobiska, nodarbina visas galvenās muskuļu grupas, ietekmē svaru, un var tikt veikta dažādos intensitātes līmeņos (Morris and Hardman, 1997 after Cavill, 2003). Pats galvenais, ar kājāmiešanu var nodarboties jebkur, bez speciāla aprīkojuma un īpašām spējām, līdz ar to kājāmiešana ir piemērota fiziskā aktivitāte lielākajam vairumam cilvēku (Cavill, 2003).

Pētījumos ir noskaidrota interesanta nianse, ka vienlīdz lielu efektu snieg kājāmiešana katru dienu 30 minūtes piecas reizes nedēļā un kājāmiešana, kad šīs 30 minūtes sadalītas atsevišķos posmos pa, piemēram, 10 minūtēm (Murphy & Hardman, 1998 after Cavill, 2003). Līdz ar to nav nepieciešams piekopt regulārus garos kājāmiešanas treniņus jeb aktīvas pastaigas, bet pietiek ar kājāmiešanas ieviešanu savu ikdienas aktivitāšu veikšana, kas summāri sakrāj šo garo kājāmiešanas treniņu. To izdarīt ir daudz vienkāršāk, kā nodarboties ar kādu no sporta veidiem, jo lielai daļai sporta veidu ir arī dažādi ierobežojošie faktori, kas liedz ar to nodarboties plašām cilvēku masām, piemēram, baseinu, slidotavu vai tenisa kortu skaits.

Pretstatā dažādiem sporta veidiem, kājāmiešanai ir arī zema traumu gūšanas iespējamība. Šie faktori nosaka to, ka kājāmiešanai ir labs potenciāls, lai ar to nodarbotos lielas tautas masas. Līdz šim staigāšana ir vispopulārākā brīvā laika aktivitāte, kuru var baudīt visa vecuma cilvēki ar dažādu fizisko stāvokli, jo tā neprasa īpašas prasmes un aprīkojumu pretstatā sporta aktivitātēm, ar kurām regulāri nodarbojas vien 10 % no cilvēkiem (Cavill, 2003). Tāpat arī pētījumi pierāda, ka kājāmiešana kā brīvā laika fiziskā aktivitāte vislabprātāk tiek izvēlēta tādēļ, ka ar to var sākt nodarboties uzreiz no mājām. Līdz ar to kājāmiešanai mūdrā solī ir vislielākais potenciāls palielināt sēdošās populācijas vispārējos aktivitāšu līmeni un sniegt publiskā veselības uzlabošanas iespējas (Hilldon & Therogood, 1996 after Cavill, 2003).

Ja cilvēki visā pasaulē biežāk izmantotu kājāmiešanu un velobraukšanu kā pārvietošanās veidus, tas ievērojami uzlabotu gaisa kvalitāti un samazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju (Cavill, 2003). Ik gadu 24 000 cilvēku mirst un tikpat tiek hospitalizēti gaisa piesārņojuma dēļ. Interesanti, ka autovadītāji ir pakļauti divas līdz trīs reizes lielākam gaisa piesārņojumam kā kājāmgājēji (DETR, 1998 after Cavill, 2003). Būtisks ir arī ekonomiskais aspekts - ASV katru gadu varētu ietaupīt 5,6 miljardus dolāru uz veselības aprūpes rēķina, ja 10% no iedzīvotājiem uzsāktu regulāru kājāmiešana programmu (Jones & Eaton, 1994 after Cavill, 2003).

„Šis bioloģiskais pamatfakts, ka cilvēki staigā, dažkārt tiek piemirsts. Neraugoties uz visām tehnoloģijām un urbānajiem artefaktiem, ja mēs neiekļaujam kājāmiešanu mūsu ikdienas ritmā, mūsu pilsētās, mēs radīsim panīkušas neveselīgas dzīves un sliktas pilsētas” (Newman, 2003).

1.3. Kājāmiešanu ietekmējošie apstākļi

Pasaulē valdošās tendences ir novedušas pie tā, ka kājāmiešana ir kļuvusi gandrīz neiespējama lielā daļā pasaules pilsētu. Ielas ir pārņēmusi autosatiksmes un saspiedusi kājāmgājējus arvien šaurākā ietvju joslā (Gehl & Gemzoe, 1999). Kā rezultātā bēdīgā realitāte ir tāda, ka lielākā daļa ielu mūsdienās ir lineāri auto stāvlaukumi ar ātruma sacīkšu trasi vidū (Guthrie, 2000). Tikmēr kājāmgājējiem ir jāgaida pat divas minūtes pie luksofora, līdz tie var šķērsot ielu. Daudzviet ēku fasādes gar ielām ir kļuvušas „aklas” - bez durvīm, logiem, bez saistošas pieredzes kājāmgājējiem. Šādos apstākļos, kājāmgājēju skaits, loģiski ir samazinājies. Daudzu pilsētu centri ir kļuvuši brīvi no kājāmgājējiem, padarot pilsētas tukšas, pamestas un neapšaubāmi nedrošas (Gehl & Gemzoe, 1999).

Kājāmiešanu būtu iespējams veicināt, bet vispirms jāapzina galvenie faktori, kas ietekmē pārvietošanās veida izvēli. Lai gan par šo tēmu vēl jo projām ir maz pētījumu,

zinātniskajās publikācijās visbiežāk minētie kājāmiešanas izvēli ietekmējošie faktori ir ietves kvalitāte, satiksmes intensitāte, laika apstākļi, attālums, laiks un drošība (Goodman & Tolley, 2003).

Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida izvēles ietekmējošie faktori:

1. Ietves kvalitāte daudzos pētījumos minēts kā galvenais iemesls kājāmiešanas izvēlē.

Dažviet ietves mēdz nebūt pavisam, bet arī ja ietves ir, potenciālos kājāmgājējus atbaida:

- saplaisājušas, bedrainas ietves (galvenais šķērslis);
- atkritumi, suņu izkārnījumi;
- uz ietves novietoti automobiļi un velosipēdi;
- ietves remontdarbi;
- šaura vai neeksistējoša ietve (cilvēkiem ar pārvietošanās traucējumiem, bērnu ratiņiem);
- nosedzoši koki;
- sniegs vai ledus;
- augstas ietves malas (cilvēkiem ar pārvietošanās traucējumiem, bērnu ratiņiem);
- šķēršļi tādi kā ceļa zīmes (Goodman & Tolley, 2003; Grava, 2003).

Līdz ar to galvenie veidi, kā palielināt kājāmiešanas kā pārvietošanās veida īpatsvaru ir plašāks ietvju tīkls, platākas ietves ar gludāku segumu un velosipēdistu pārvietošanās aizliegums pa ietvi (Goodman & Tolley, 2003).

2. Satiksmes ir nozīmīga barjera kājāmgājējiem (Forsyth & Southworth, 2008). Cilvēkus atbaida sarežģītas un bīstamas ielu pārejas un satiksmes ātrums. Tādēļ būtu jāsamazina satiksmes apjoms un ātrums (Goodman & Tolley, 2003).

3. Laika apstākļi – bieži ir galvenais iemesls, kādēļ kājāmiešanas vietā izvēlas braukt ar auto. Tādēļ daudzi pētnieki iesaka nodrošināt ietves ar patvērumu nelabvēlīgu laika apstākļu gadījumā (arkas, koki) un uzlabot pārgērbšanās iespējas darbā (Ramsey, 1997; Walking, 1998 after Goodman & Tolley, 2003; Grava, 2003; Forward, 2003).

4. Attālums – viens no galvenajiem iemesliem kājāmiešanas izvēlē ir distances garums. Eiropas valstīs vidējā kājāmgājējiem pieņemamā distance ir 1 līdz 2 kilometri, atkarībā no gājēju sistēmas fiziskajiem parametriem (dizaina un seguma), paša gājēja personiskajām īpašībām un pārvietošanās iemesla un konteksta (Fruin, 1987; Goodman, 2001a after Goodman & Tolley, 2003; Grava, 2003).

5. Laiks – tiek uzskatīts, ka kājāmiešana prasa pārāk daudz laika, lai būtu alternatīvs pārvietošanās veids braukšanai ar auto (Walking, 1998 after Goodman & Tolley, 2003). Bieži izpratne par laiku atkarīga no indivīda dzīves stila, to izpratnei par laika nozīmi

(Goodman, 2001a after Goodman & Tolley, 2003; Grava, 2003). Bet kājāmiešanas laiku var ietekmēt, piemēram, samazinot cilvēku gaidīšana slaiku pie luksofora, kā arī nodrošinot iespēju izvēlēties pēc iespējas īsākus maršrutus, bez liekiem šķēršļiem (Grava, 2003).

6. Drošība – tā ir gan fiziska, gan sociāla barjera kājāmiešanai (Forsyth & Southworth, 2008). Toties to viegli ietekmēt mainot vidi. Cilvēki galvenokārt baidās no tumšām, urbānām, izolētām lokācijām (Goodman, 2001a after Goodman & Tolley, 2003; Forward, 2003). Pasargā sajūta, ka policija ir tepat, ir labs apgaismojums, skaidra redzamība visos virzienos, slēpņu neesamība, un pāri visam – citi cilvēki ielās, visu diennakti (Grava, 2003).

Tomēr, neskatoties uz šiem daudzajiem kājāmiešanas kā pārvietošanās veida limitējošajiem faktoriem, cilvēki uz jautājumiem par kājāmiešanu parasti atbild ļoti pozitīvi, jo viņiem kājāmiešana, ja tā ir piemērotā distancē, liekas atslābinoša (Heiden and Rooijers, 1994; Forward, 1998 after Forward, 2003), patīkama (Wigan, 1995 after Forward, 2003) un brīvību sniedoša (Heiden and Rooijers, 1994; Forward, 1998 after Forward, 2003), kā arī veselību un aktīvu dzīvesveidu veicina (Forward, 1998 after Forward, 2003).

Zinot šos iepriekš minētos faktoros, kas ietekmē kājāmiešanas kā pārvietošanās veida izvēli, ar telpiskās plānošanas rīcībām un pilsētvides dizaina palīdzību ir iespējams panākt, lai cilvēki kājāmiešanu kā videi un pašu veselībai visdraudzīgāko pārvietošanās veidu izmantotu biežāk. Kā tieši to panākt? Starptautiskajā kājāmiešanas hartā, kas izstrādāta 2006. gadā globālajā konferencē Walk21 Melburnā, Austrālijā, uzskaitīti 8 principi un darbības, ar kuru palīdzību var veicināt tādas sabiedrības veidošanos, kura izvēlas iet ar kājām (Walk21, 2006). Pirmkārt, mobilitātei ir jābūt iekļaujošai, lai ikvienam, neatkarīgi no viņa vecuma, dzimuma, ienākumu līmeņa u.c. faktoriem būtu iespēja brīvi pārvietoties. Otrkārt, vietu dizainam jābūt piemērotam cilvēkiem, tā piemēram, dizainējot ielas tās jāveido cilvēkiem, nevis automašīnām, jo ielas ir ne vien satiksmes nodrošinātājas, tās pilda arī sociālo funkciju. Tādēļ ielām būtu jābūt piemērotām arī atpūtai un rotaļām – gan cilvēkiem gados, gan bērniem. Sprotams, ka tām jābūt arī tīrām, pietiekami platām un ar iespēju regulāri šķērsot ielu, bez apdraudējumiem un nemainot iešanas līmeni uz pazemi vai šķērsojumiem otrā stāva līmenī (Walk21, 2006). Ļoti svarīga ir arī ielu infrastruktūra, jābūt pieejamām sabiedriskām tualetēm, soliņiem, kur atpūsties, miskastēm u.tml.. Tāpat kā aizsardzība pret laika apstākļiem, ko var nodrošināt arkas, koki. No ielu dizaina elementiem, būtiska loma ir arī ceļa zīmēm, dažādām norādēm, kas ļauj gājējiem orientēties apvidū un plānot savu maršrutu (Walk21, 2006; Grava, 2003). Un viena no svarīgākajām lietām, lai vides dizains būtu piemērots cilvēkiem, ir kvalitatīva un viegli pieejama pilsētas zaļā struktūra un ūdensmalas. Treškārt ir jābūt uzlabotai gājēju tīkla integrācijai – lai cilvēki var viegli pārvietoties pa taisniem, drošiem gājēju maršrutiem, kuri ir komfortabli, pievilcīgi un labi uzturēti, savienojot cilvēku mājas ar

skolām, veikaliem, zaļām teritorijām, sabiedriskā transporta pieturvietām un citiem ikdienā būtiskiem galamērķiem. Ceturtkārt, zemes izmantošanas un telpiskā attīstības plānošanai ir jābūt kājāmiešanu atbalstošai, veidojot tādu plānošanas politiku, kas nodrošina iedzīvotājiem iespēju ar kājām sasniegt visus ikdienā nepieciešamos pakalpojumus, paplašinot kājāmiešanas iespējas, samazinot auto-atkarību un veicinot kopienas dzīves attīstību. Piektkārt, ļoti svarīgi ir samazināt apdraudējumu uz ceļiem, nodrošinot kopienām tiesības uz ielām, kuras ir dizainētas tā, lai neapdraudētu gājēju drošību un būtu patīkamas iešanai, īpaši maziem bērniem, veciem cilvēkiem un cilvēkiem ar pārvietošanās ierobežojumiem. Sestais princips vēsta, ka ir jāsamazina noziedzības līmenis, ar urbānā dizaina palīdzību, veicinot kopienas drošību, savukārt septītais princips nosaka, ka kopienām ir tiesības uz atbalstošu autoritāti, kas nodrošina, atbalsta un garantē cilvēku iespējas izvēlēties kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu. Visbeidzot astotais princips norāda, ka ir nepieciešams veicināt kājāmiešanas kultūru, nodrošinot cilvēkus ar aktuālu, kvalitatīvu, viegli pieejamu informāciju par viņu iespējām pārvietoties ar kājām ikdienas vajadzību veikšanā un sagaidāmās pieredzes kvalitāti, lai cilvēki iemācītos izbaudīt kājāmiešanu, kā viņu ikdienas sociālās, kultūras un politiskās dzīves sastāvdaļu, Tādēļ būtiski ir iedrošināt cilvēkus izvēlēties kājāmiešanu, piemēram, ar dažādu akciju, izstāžu palīdzību radot pozitīvu kājāmiešanas tēlu, pasniedzot to kā būtisku mūsu kultūras mantojuma sastāvdaļu (Walk21, 2006).

1.4. Kājāmiešanas mijiedarbība ar citiem pārvietošanās veidiem pilsētā

Kājāmgājēji un automašīnas

Kājāmgājējiem, tāpat kā automašīnām un citiem satiksmes dalībniekiem ir nepieciešama telpa, pa kuru pārvietoties - jo ātrāks ir pārvietošanās veids, jo vairāk telpas tas pieprasa. Piemēram, kājāmgājēji pārvietojas vidēji ar 5km/h un šādā ātrumā pārvietojoties viņiem ir nepieciešama 0,8 m² plaša telpa, savukārt vieglā automašīnai, kura pārvietojas 10 km/h un ir pilna ar cilvēkiem, ir nepieciešami 6,2 m² uz cilvēku, bet ja tajā atrastos tikai viens cilvēks, tam būtu nepieciešami 18,7 m² pilsētas telpas. Turpretī palielinot auto ātrumu uz 40km/h pārvietojoties pilnā automašīnā uz vienu cilvēku būs nepieciešami jau 20 m² savukārt, ja šajā automašīnā atradīsies tikai viens cilvēks, viņam būs nepieciešami jau 60 m² no pilsētas telpas. Tātad vienam gājējam ir nepieciešama 75 reizes (60/0,8=75) reizes mazāka telpa nekā vienam cilvēkam, kurš pārvietojās automašīnā. Rezultātā automašīnas, kurās pārvietojās vidēji 1,6 cilvēki, pieprasa lielāko daļu no ielas, atbīdot cilvēkus uz ielas malām, ietvju joslās, kuras pieaugot automašīnu skaitam, kļūst arvien šaurākas. Šādā veidā, pilsētu pakārtojot automašīnu vajadzībām, netiek efektīvi izmantota urbānā telpa (Navarro, 1985 after Whitelegg, 1994).

Autosatiksmē pilsētas ielās sadala kājāmgājēju ceļu nelielos nogriežņos ar krustojumu palīdzību. Krustojumos kājāmgājējiem ir jāgaida ielas šķērsošanu atļaujošais zaļais signāls, kas pārsvarā ir daudz īsāks par sarkano, ielas šķērsošanu aizliedzošo signālu, kura laikā krustojumu šķērso automašīnas. Tādejādi automašīnā komfortablos apstākļos sēdošajiem tiek dota prioritāte pār gājējiem, kuri ir pakļauti laikapstākļiem, troksnim un piesārņojumam. Tā rezultātā, kājāmgājējiem ir liela vēlme šķērsot ielu pie sarkanā luksofora signāla, kas savukārt noved pie nelaiemes gadījumiem. Jo lielāks ir automašīnu ātrums, jo smagākas ir nelaiemes gadījumu sekas. Saduroties ar automašīnu, kas pārvietojas ar ātrumu 20 km/h, negadījuma sekas kājāmgājējiem ir letālas 15% gadījumu, savukārt kājāmgājējam saduroties ar automašīnu, kas pārvietojas ar 40 km/h nelaiemes gadījuma sekas ir letālas jau 74%. Turpretī pie automašīnu ātruma 60 km/h, sadursmes rezultātā kājāmgājējam pat virs 95% gadījumu ir letālas sekas. Hamburgas pilsētas pieredze parāda, ka vienā rajonā samazinot automašīnu atļauto pārvietošanās ātrumu līdz 30 km/h, par 90% ir samazinājušies nelaiemes gadījumi ar letālām sekām un par 27% ir samazinājies kopējo negadījumu skaits (Whitelegg, 1994).

Uzreiz letālas sekas neizraisa, bet neskatoties uz to, būtisks aspekts, kā automobiļi pasliktina vides kvalitāti gājējiem ir gaisa piesārņojums, kas rodas no automašīnu izplūdes gāzēm. Izplūdes gāzes ne vien ir nepatīkamas ožai, tās izraisa arī veselības stāvokļa pasliktināšanos, veicinot plaušu saslimšanu. Problēma, ka pieaugot automobilziācijas līmenim, pieaug arī gaisa piesārņojums, tādēļ, jo vairāk ir automašīnu, jo neveselīgāk ir pārvietoties ar kājām pilsētvidē (Whitelegg, 1994).

Šie dažādie kājāmgājēju un automašīnu mijiedarbības aspekti parāda, ka nodrošināt abiem vienlīdz labus apstākļus nav iespējams, tādēļ ir jāizvērtē prioritātes, kam atvēlēt pilsētas telpu – cilvēkiem vai automašīnām. Līdz šim kājāmgājēju jautājumiem ir pievērsta visai maza uzmanība, toties lielo attālumu mobilitātes problēmas ir tās, par ko plaši diskutē politiķi un mediji, lai gan divas trešdaļas no ikdienas mobilitātes mēs veicam īsās distancēs – līdz 5 kilometriem un reti kad ikdienā mēs veicam vairāk par 50 km. Tikmēr kājāmgājējiem pašiem jārisina savas ikdienas pārvietošanās problēmas, piemēram, vecākiem jāpavada bērņus uz skolu, jo ielās ir nepietiekama drošība, lai viņi vieni varētu iet (Souter, 2003).

Kājāmgājēji un sabiedriskais transports

Kājāmgājējs 30 minūtēs ejot lēnā pastaigas tempā spēj veikt 2,4 km, bet ejot raitā tempā 3,2 km, savukārt lokālais autobuss esot blīvai pilsētas satiksmei pusstundā veic 4,8 km, toties ekspresis no pilsētas centra uz suburbāno rajonu pusstundā veic 24 km (Grava, 2003), tādēļ, ja nepieciešams pārvietoties lielākā attālumā, kājāmiešanas vietā, laika taupības nolūkos, ir izdevīgāk izmantot citu pārvietošanās veidu, piemēram, sabiedrisko transportu. Sabiedriskais transports ir ļoti saistīts ar kājāmiešanu, jo katru braucienu ar sabiedrisko transportu pavada

divi gājieni ar kājām – no un uz pieturu. Pieturās gaidot transportu cilvēkiem ir svarīgs viņu komforts, ko veicina apkārtējās vides tīrība, drošība un aizsardzība pret netīkamiem laika apstākļiem (Parkin, 2010). Tādēļ uzlabota kājāmgājēju vide veicina iedzīvotājus izmantot sabiedrisko transportu, kas savukārt nodrošina tā dzīvotspēju un veicina sabiedriskā transporta turpmāku attīstību (Napier, 2003).

Interesanta sakarība ir atklāta pētījumā par tramvaju un kājāmgājēju saistību pilsētās - pilsētās ar tramvaju parasti ir garākas kājāmgājēju zonas kā pilsētās bez tramvaja. Tas skaidrojams ar to, ka tramvaja koridori parasti nodrošina vairāk vietu cilvēkiem nekā citi sabiedriskā transporta veidi (Hass-Klau, 2003). Tādēļ ir iespējams veidot kājāmgājēju zonu ar tramvaja kustību tajā, kā tas ir, piemēram, Beļģijā, Ģentes pilsētas centrā, kur kājāmgājēju/iepirkumu ielā, kā arī daļā galveno centra laukumu, gājēji sadzīvo ar tramvaju, dalot vienu telpu.

Kājāmgājēji un velosipēdi

Dažos īpašos apstākļos kājāmgājēji arī ar velosipēdistiem spēj ļoti veiksmīgi sadalīt vietu, kā tas, piemēram, ir Nīderlandē vai Freiburgā Vācijā, tomēr lielākoties kājāmgājēji velosipēdistus uz ietves uztver kā lielu traucēkli, piemēram, Lielbritānijā tas nesen bija ļoti aktuāls temats, kā rezultātā šobrīd ir aizliegts velosipēdistiem pārvietoties pa gājēju ietvēm. Daudzviet citur arī ir aizliegta braukšana ar velosipēdu gājējiem paredzētajās iepirkumu ielās, jo starp gājējiem un velosipēdistiem pastāv vairāki potenciālie konflikti. Pirmkārt jau maršrutu sakritība, kā rezultātā lēnais gājējs traucē velosipēdu pārvietoties tam komfortablā ātrumā, otrkārt gājēju apdraud iespēja sadurties ar velobraucēju vietās, kur to maršruti pārklājas. Treškārt, ja velosipēdisti pārvietojas pa ietvi, viņi ar gājējiem sacenšas par telpu, kā rezultātā velosipēdi aizņem gājējiem paredzēto vietu. Tas savukārt padara iešanu mazāk komfortablu un ne tik patīkamu, kamēr uz ietves novietotie velosipēdi var būt ievērojams šķērslis. Tomēr pastāv arī daži faktori, pie kuriem kājāmgājēji un velosipēdisti spēj sadzīvot vienā telpā. Visupirms tas atkarīgs no telpas tipa, visticamāk, ka urbānajā telpā velobraucēji ar kājāmgājējiem nespēs kopā pastāvēt vienā telpā, ja vien kājāmgājēju skaits nav niecīgs. Otrkārt tas ir atkarīgs no velobraucēja tipa, jo pastāv ievērojama atšķirība starp velobraucēju, kurš lēnu garu ir iepirkumu grozu dodas uz veikalu un tādu velobraucēju, kurš cenšas uzstādīt ātruma rekordu nokļūšanā līdz darbam. Velobraucējus var iedalīt bērnos ar nelieliem velosipēdiem, kurus pārsvarā pavada pieaugušie; lokālajos velosipēdistos, kas lielākoties dodas iepirkties tuvējā apkaimē, pārsvarā ar vienkāršiem pilsētas velosipēdiem; brīvā laika velosipēdistus, kurš izbauda apkārtējo ainavu; velobraucējs, kuram svarīgs laiks un ātrums, viņam lielākoties ir ātrs velosipēds, atbilstošs apģērbs un speciāls ekipējums, kā arī atsevišķs tips ir sacīkšu velobraucējs, kurš trenējas. Tajā pašā laikā viens velosipēdistis brauciena laikā

var pārslēgties uz citu velosipēdista tipu, piemēram, lokālais velosipēdists var pēkšņi aizrauties ar ātrumu vai arī ātruma braucējs sākt vērot un baudīt apkārtni (Pharoah, 2003).

Tāpat ir svarīgi apzināties, ka arī ne visiem kājāmgājējiem ir tikai viens mērķis – nokļūt no punkta A uz punktu B. Aktuāli ir jau iepriekšminētie kājāmgājēju veidi - steidzīgais gājējs, klejojošais (līkločojošais) gājējs un ieildzis (laiku kavējošais) gājējs (Grava, 2003). Un neskatoties uz atšķirīgajiem kājāmiešanas mērķiem, kājāmgājēji lielākoties spēj bez problēmām sadalīt tiem paredzēto telpu, izņemot gadījumus, kad lielam kājāmgājēju blīvumam ir neadekvāti maz vietas. Šim dažādo kājāmgājēju sajaukumam pievienojot vēl velobraucējus var tikai gadījumos, ja to mērķis ir līdzīgs vairākumam kājāmgājēju mērķim un velobraucēji jebkurā virzienā braucot vienmēr dod ceļu gājējiem. Tas ir ļoti svarīgi, jo kājāmgājēju vidējais pārvietošanās ātrums ir 6 km/h, tikmēr velobraucējam tas ir minimālais ātrums, kādā tas var braukt. Līdz ar to velosipēdisti, kas pārsvarā pārvietojas ar vidēji 15km/h rada apgrūtinājumu kājāmgājējiem pārvietoties, vai pat reālu apdraudējumu (Pharoah, 2003).

1.5. Pieeja kājāmiešanas iespēju izpētei Rīgas Centra apkaimē

1.5.1. Rīgas pilsētas specifiskais konteksts

Ekonomiskā lejupslīde un Rīgas pašvaldības budžeta samazinājums

Laika posms kopš 2008. gada nogales Latvijā raksturojams kā strauja ekonomiskā lejupslīde jeb krīze, kad ievērojami tika samazināts finansējums daudzās nozarēs, kā rezultātā samazinājušies arī pašvaldību budžeta ieņēmumi, kurus galvenokārt veido iedzīvotāju ienākumu nodoklis. Rīgā vislielākie budžeta ieņēmumi bija 2008. gadā kopumā 554,8 miljonu latu apmērā, bet 2009. gadā sekoja straujš budžeta ieņēmumu kritums līdz 433,1 miljoniem latu, līdzīgi tie bija arī 2010. gadā. Budžeta ieņēmumi nedaudz palielinājās 2011. gadā sasniedzot 459,7 miljonus latu, tomēr tie vēl jo projām ievērojami atpaliek no 2008. gada budžeta ieņēmumiem (SUS, [bez dat.]) Šādos apstākļos svarīgi domāt par ierobežoto līdzekļu racionālu izmantošanu.

Viens no sektoriem, kurā iespējams samazināt pašvaldības budžeta izdevumus ir satiksmes sistēmas nodrošināšana. Šveices aprēķini par vidējām pārvietošanās veida izmaksām uz iedzīvotāju gadā rāda, ka publiskā sektora investīcijas kājāmgājēju satiksmes nodrošināšana izmaksā vidēji 4-9 Eiro uz cilvēku gadā, nedaudz lielākas ir velosipēdistu satiksmes nodrošināšanai nepieciešamās investīcijas 7-16 Eiro uz cilvēku gadā, vislielākās investīcijas publiskajam sektoram sagādā autosatiksmes nodrošināšana, kas gadā prasa investīcijas 300-350 Eiro apmērā uz cilvēku, bet nedaudz mazākas ir sabiedriskā transporta investīcijas – 190 – 220 Eiro uz cilvēku gadā. Toties, aprēķinot kopējās publiskā sektora

izmaksas satiksmes nodrošināšanai, ieskaitot satiksmes negadījumu un piesārņojuma radītās izmaksas, kuras ir izraisījusi satiksme, bet tās nesedz izraisītājs, autosatiksmes izmaksas ievērojami palielinās. Rezultātā kopējās izmaksas publiskajam sektoram autosatiksmes nodrošināšanai ir 720-750 Euro, sabiedriskā transporta satiksmes kopējās izmaksas ir 510-540 Euro. Toties kājāmgājēju kopējās izmaksas ir vienādas ar investīcijām kājāmgājēju satiksmē 4-9 Euro uz cilvēku gadā un tikai nedaudz lielākas ir velosatiksmes kopējās izmaksas 7-18 Euro uz cilvēku gadā. Jāpiemin arī, ka lielākā daļa līdzekļu, kas iztērēti kājāmgājēju infrastruktūras uzlabošanai, kājāmiešanai nemaz nebūtu nepieciešami, ja to neapdraudētu automašīnu satiksme, piemēram, kājāmgājēju salas satiksmes krustojumos, kājāmgājējiem nemaz nebūtu vajadzīgas, ja nebūtu autosatiksme, līdz ar to ir nepamatoti šos izdevumus pieskaitīt pie izdevumiem kājāmiešanas izmaksām (Souter, 2003).

Ņemot vērā iepriekšminētos faktus, Rīgā būtu jāatbalsta kājāmiešana un velobraukšana kā pārvietošanās veidi, jo tie prasa vismazākos pašvaldības budžeta finansējumus. Arī iedzīvotājiem šie pārvietošanās veidi prasa vismazākos personīgos izdevumus. Kājāmiešanai tie ir nulle, jo apavus un apģērbu mēs iegādājamies un velkam jebkurā gadījumā. Velobraukšanai nepieciešams iegādāties velosipēdu un ar to saistītos drošības aksesuārus – ķiveri, atstarotājus, lampiņas. Kopējās izmaksas atkarīgas no katra vēlmēm, un svārstās no dažiem desmitiem latu līdz dažiem tūkstošiem latu, vel ik pa laiku nepieciešama apkalpe, kas prasa zināmas izmaksas. Tomēr tās gan nevar salīdzināt ar auto uzturēšanas izmaksām, kuras ir ļoti augstas, tāpat kā auto iegādes izmaksas un beidzot jau degvielas patēriņa izmaksas. Iedzīvotājiem salīdzinoši nelielas izmaksas ir pārvietojoties ar sabiedrisko transportu, tam nav nepieciešamas lielas izmaksas vienā reizē, var maksāt tik, cik brauc, izvērtējot savu nepieciešamību katru reizi. Rezumējot, cilvēkiem visizdevīgāk ir pārvietoties ar kājām un velosipēdu kombinējot tos ar sabiedrisko transportu. Tāpat arī pašvaldībai visizdevīgāk ir nodrošināt kājāmiešanu un velosatiksmi, kas Rīgā būtu ļoti aktuāla budžeta racionālai izmantošanai.

Otrs finansiāli izdevīgais aspekts, ko sniedz kājāmgājēju vides uzlabošana ir kopējā pilsētas ekonomiskās situācijas uzlabošanās. Jo reģenerējot pilsētvidi, radot kājāmgājējiem labvēlīgus apstākļus, līdzī kājāmgājējiem seko arī uzņēmēji, kuri zina, ka kājāmgājēju koncentrācija nodrošina viņu biznesa attīstību (Souter, 2003). Tātad radot kājāmiešanai labvēlīgu vidi, tiek nodrošināta arī konkrētās apkaimes ekonomiskā dzīvotspēja.

Pārsniegtas gaisa piesārņojuma normas

Diemžēl šobrīd rādās, ka Rīgai drīzumā būs papildus budžeta izdevumi, jo iestājoties Eiropas Savienībā Latvija kopš 2004.gada ir apņēmusies ievērot visas direktīvas, kādas attiecas uz jebkuru no ES dalībvalstīm, tās iestrādājot Latvijas normatīvajos aktos, tajā skaitā

direktīvu par gaisa kvalitātes normu ievērošanu. Tomēr kopš 2005.gada Rīgā regulāri tiek pārsniegtas apstiprināto gaisa kvalitātes indikatoru noteiktās robežvērtībās (Latvijas Vides..., 2012). Rīgas kontekstā galvenie gaisa piesārņojuma avoti ir autotransports, kā arī Rīgas ostas termināļi. Vides kvalitāti Rīgā vistiešākā veidā pasliktina autotransports, jo to radītās izplūdes gāzes lielā koncentrācijā tiek emitētas piezemes slānī, respektīvi, gājēju pārvietošanās līmenī attiecībā pret zemes virsmu (Biedrība “Baltijas...”, 2011), tādējādi radot cilvēku veselībai nelabvēlīgus apstākļus. Pēdējos gados ziemas periodā Rīgā regulāri ir novērojams smogs, kurš, protams, arī vislielāko negatīvo ietekmi atstāj tieši uz gājējiem. Diemžēl kopumā Rīgas pilsētā gaisa kvalitātei ir tendence pasliktināties, ko galvenokārt nosaka iepriekš minētā intensīvā autotransporta satiksme un Rīgas ostas attīstības. To ir pamanījusi arī Eiropas Komisija un atzinusi, ka „Latvijas galvaspilsētā ir slikta gaisa kvalitāte. Galvenais piesārņojuma avots – auto izplūdes gāzes. Par to mums draud gandrīz 300 000 latu liels sods”, ziņo masu mediji, kuri pauž viedokli, ka „risinājums varētu būt pareiza transporta sistēmas organizēšana” (Kas Jauns, 2013).

Iedzīvotāju skaita samazināšanās centrā un suburbanizācijas process

Iespējams tieši intensīvā autosatiksmē un gaisa piesārņojums Rīgas centrā ir veicinājis suburbanizācijas procesus, kad iedzīvotāju koncentrāciju pilsētas centrā nomaina pilsētu izplešanās jeb aglomerācijas veidošanās un iedzīvotāju blīvuma pieaugums tuvējās no centra ērti sasniedzamās piepilsētas teritorijās. Rezultātā Pēdējo 10 gadu laikā, bijušā Rīgas rajona iedzīvotāju skaits ir pieaudzis par apmēram 22 000 cilvēku, tai pat laikā Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā dzīvojošo cilvēku skaits ir samazinājies par 75 000 (SIA „Analītisko pētījumu...”, 2008). Īpaši lielos apjomos iedzīvotāju skaits ir samazinājies tieši pašā pilsētas centrā – laika posmā no 1997. gada līdz 2010. gadam iedzīvotāju skaits Rīgas Centra apkaimē ir samazinājies par veseliem 48,5% jeb no 66 569 iedzīvotājiem 1997. gadā uz 34 284 iedzīvotājiem 2010. gadā (Apkaimes, [bez dat.]). Daļa no tiem varētu būt pārcēlušies uz Rīgas suburbānajām teritorijām. To lielā mērā veicina tieši ģimenes veidošanai, it īpaši bērnu audzināšanai tīrā un dabiskā vidē neesoša telpas pieejamībā Rīgas centrā. Kā rezultātā tieši ģimenes ar maziem bērniem un nereti izvēlās pārcelties no Rīgas centra rajona uz Rīgas pilsētai pavadoņpilsētām un pieguļošajām pašvaldībām.

Sezonalitāte

Rīgā ir izteikta klimatisko apstākļu sezonālitate ar aukstu zimu, slapju un lietainu laiku pavasaros un rudenos un bieži vien karstu vasaru. Daudziem tas var šķist kā limitējošais faktors aktīvai pilsētas dzīvei publiskajā ārtelpā. Tomēr relatīvi netālās, Eiropas ziemeļu daļā esošās Kopenhāgenas piemērs rāda, ka ielu atbrīvošana no mašīnu satiksmes un autostāvvietām skvēros ir ievērojami uzlabojusi vasaras aktivitāšu iespējas pilsētā. Cilvēki

tver un bauda saulaino laiku, uzturas ielās arvien vairāk. Cilvēkiem ir iepatikusies šī vasaras pilsētas dzīves baudīšana un tā kļūst arvien garāka gadu no gada - pavasaris cilvēku apziņā iestājas arvien agrāk un ziema sākas arvien vēlāk. Āra kafejnīcas sākas ar pirmajiem saules stariem 1.aprīlī un beidzas vēlā oktobrī. Līdz ar sabiedrības augošo atkarību no publiskās dzīves, aug pielāgošanās spēja laika apstākļiem – uzvelkot papildus džemperus un mēteļus, bet paliekot skvēros (Gehl & Gemzoe, 1999).

1.5.2. Izpētes teritorija - Rīgas Centra apkaime

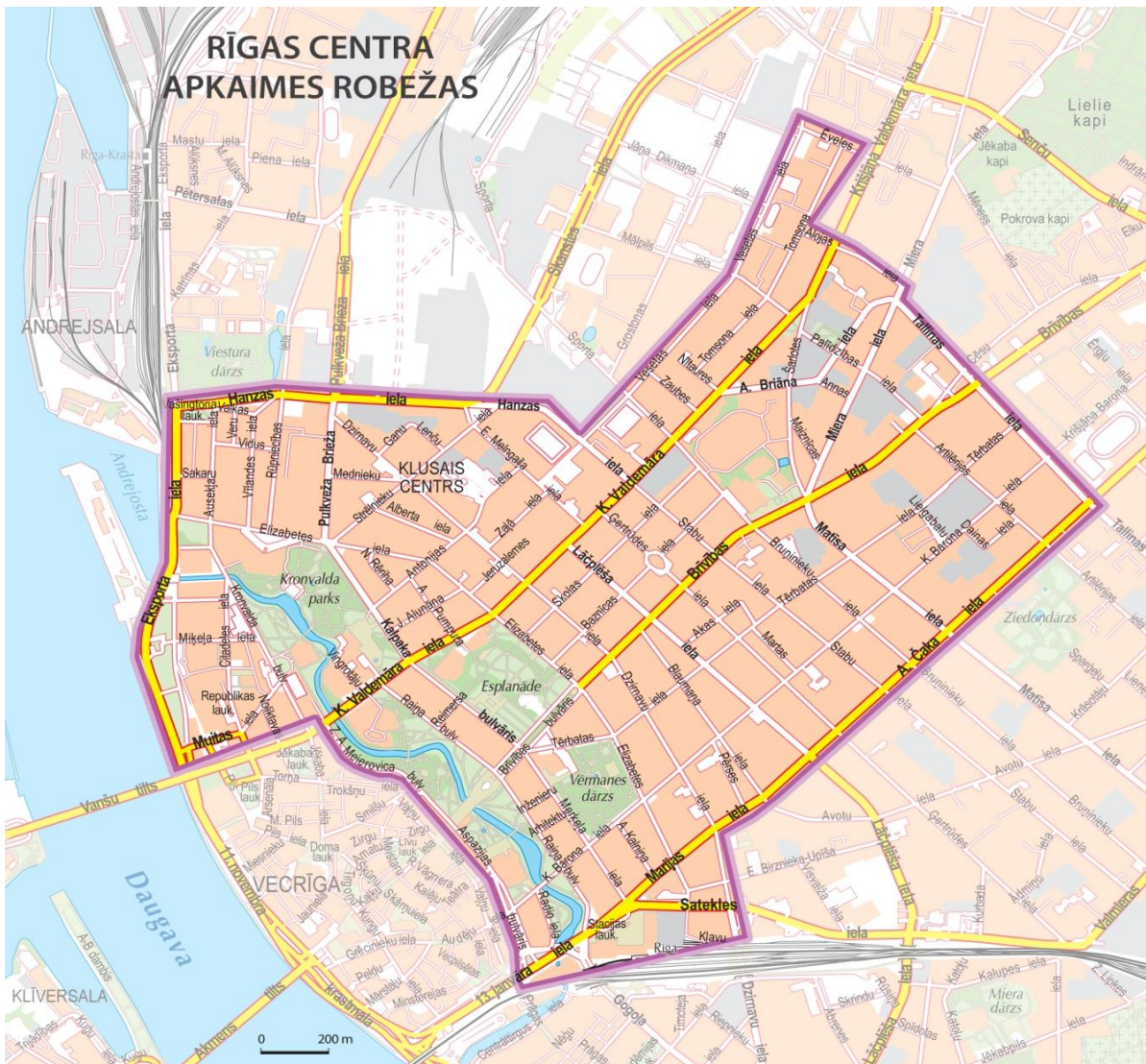
Ikvienam rīdziniekam un pilsētas viesim ir sava izpratne par to, kas tad īsti ir Rīgas centrs, tādēļ šī pētījuma izstrādei korektuma labad tika pieņemts, ka Rīgas centrs ir saprotams kā Centra apkaime pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta definīcijas (1. attēls). Vadoties pēc portālā www.apkaimes.lv pieejamās informācijas, Rīgas Centra apkaimes robežas ir - Hanzas iela, Eksporta iela, Daugava, Vanšu tilts, Krišjāņa Valdemāra iela, Z.A. Meirovica bulvāris, Aspazijas bulvāris, dzelzceļš, Dzirnava iela, Aleksandra Čaka iela, Tallinas iela, Miera iela, Alojās iela, Tomsona iela, Ēveles iela un Vesetas iela (2. attēls) (Apkaimes, bez dat. a). Rīgas Centra apkaime ir izvēlēta kā izpētes teritorija, jo tajā ir koncentrējusies Rīgas lietišķā, sociālā un kultūras dzīve, līdz ar to apkaimes piemērotība kājāmīšanai ir būtiska ne vien tās iedzīvotājiem, bet arī apkaimes viesiem.



1. attēls Rīgas Centra apkaimes novietojums Rīgas teritorijā (Wikimedia, 2009)

Centra apkaimes piesātinājumu ar plašu piedāvājumu spektru apliecina www.apkaimes.lv pieejamā statistiskā informācija par Rīgas apkaimēm. Lai gan Centra apkaime nav lielākā apkaime ne platības (Centra apkaimes platība ir 373,2 ha, bet Kleistu apkaimes platība ir 1873 ha), ne iedzīvotāju skaita ziņā (Centra apkaimē 2010. gadā dzīvoja vien 34284 iedzīvotāji, kamēr Purvciemā 62053 iedzīvotāji), tajā ir vislielākais nodarbināto

skaits 69341 cilvēki, kas ir ievērojami vairāk nekā Maskavas forštatei ar otru lielāko nodarbināto skaitu 27074 nodarbinātie (Apkaimes, bez dat. b). Nodarbinātības rādītājs liecina arī par plašo pakalpojumu pieejamību Centra apkaimē, jo centrā nav plaša rūpniecība ar



2. attēls Rīgas Centra apkaimes robežas (izstrādājusi autore izmantojot SIA “Karšu izdevniecība Jāņa sēta” vektora datu karšu pamatni)

daudziem tūkstošiem strādnieku, toties ir daudz kafejnīcu, restorānu, veikalu, banku filiāļu, skaistumkopšanas salonu u.c. cilvēku pieprasītu ikdienišķu pakalpojumi. Centra apkaimē ir koncentrējušās arī ārstniecības iestādes (kopumā 203, kamēr otrajā vietā Maskavas forštate ar 71 ārstniecības iestādi), vispārējās izglītības iestādes (kopā 15, kamēr otrajā vietā Purvciems ar 9 iestādēm), augstākās izglītības iestādes (kopumā 19, kamēr otrajā vietā Maskavas forštate ar 14 iestādēm) un citas izglītības iestādes (kopā 48, kamēr otrajā vietā Āgenskalns ar 18 iestādēm). Tāpat ir pieejams lielākais bibliotēku skaits Rīgā (kopā 17 un netālajā Vecpilsētā vēl 10, kamēr Āgenskalnā 4, kas ir trešais lielākais skaits) un visvairāk sporta būves (kopā 30,

kamēr otrajā vietā Maskavas forštate ar 15 sporta būvēm) (Apkaimes, bez dat. b). Tomēr reliģisko un kultūras iestāžu skaita ziņā Centra apkaimi apsteidz Vecpilsēta, kurā ir 19 reliģiskās iestādes, kamēr Centra apkaimē 18 (trešais lielākais rādītājs Maskavas forštatei ar 17 reliģiskajām iestādēm) un 54 kultūras iestādes, kamēr Centra apkaimē 45 iestādes (trešais lielākais rādītājs Brasai ar tikai 3 kultūras iestādēm) (Apkaimes, bez dat. b). Šie rādītāji, lai gan ir lielāki Vecpilsētai, parāda Centra un Vecpilsētas apkaimju lielo saikni un kopējo nozīmi visā Rīgas kontekstā. Tādēļ loģisks ir arī rādītājs, ka Centra apkaimē ir vislielākais sabiedriskā transporta reisu skaits dienā – 8847 reisi, kamēr otrs lielākais rādītājs ir Maskavas forštatei ar 4508 reisiem dienā (Apkaimes, bez dat. b), jo daudzi Rīgas iedzīvotāji no citām apkaimēm, kā arī pilsētas viesi ik dienu vēlas nokļūt līdz Centra apkaimei, jo tieši „tur viss notiek”. Šī iemesla dēļ kvalitatīvu pārvietošanās iespēju nodrošinājums līdz Centra apkaimei un tajā ir īpaši aktuāls visas Rīgas mērogā, tāpēc tieši Rīgas Centra apkaime ir izvēlēta kā izpētes teritorija kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespēju izzināšanai.

1.5.3. Līdzšinējie pētījumi un pētījuma pieejas iespējas

Būtiskākie līdzšinējie pētījumi par cilvēku ikdienas pārvietošanās paradumiem Rīgā ir 2004. gadā SIA “Imink” veiktā iedzīvotāju aptauja izstrādājot „Transporta infrastruktūras esošās situācijas novērtējumu” un Pētījumu centra „SKDS” 2011.gada augusta veiktā Rīgas iedzīvotāju aptauja, kurā respondentiem tika lūgts raksturot, kādā veidā viņi ikdienā pārvietojas Rīgas robežās. SIA “Imink” pētījums atklāj, ka Rīgā vienlīdz populāri ir abi galvenie pārvietošanās veidi - kājāmiešana un sabiedriskais transports, katru no tiem izmanto 35% Rīgas iedzīvotāju. Savukārt ar vieglajām automašīnām pārvietojas 29% Rīgas iedzīvotāju, bet 1% iedzīvotāju izmanto citus pārvietošanās veidus, tostarp velosipēdu (SIA “Imink”, 2005). Turpretī 2011. gadā Pētījumu centra „SKDS” veiktās aptaujas rezultāti liecina, ka 49,3% iedzīvotāju Rīgā katru vai gandrīz katru dienu pārvietojas ar sabiedrisko transportu, 18,8% iedzīvotāju regulāri izmanto vieglo automašīnu, bet 3,5% iedzīvotāju ikdienā pārsvarā izmanto velosipēdu, lai pārvietotos Rīgā (Pētījumu centrs „SKDS”, 2011). Savdabīgi, ka šajā pētījumā kā atbilžu variants nav ietverts kājāmiešana, lai gan iepriekšējais 2004. gadā veiktais pētījums liecina, ka tas līdz ar sabiedrisko transportu kājāmiešana ir populārākais pārvietošanās veids Rīgā. Šis fakts norāda uz kājāmiešanai kā pārvietošanās veidam piešķirtos maznozīmīguma tendenci no pilsētas pārvaldes puses.

Lai gan vēl 2002. gadā pasaulē slavenais arhitekts/pilsētplānotājs Jans Gēls (Jan Gehl) ar komandu veica pētījumu par Rīgas centra, ar to saprotot Vecrīgu un tai piegulošo tirgus teritoriju, publisko ārtelpu, izvērtējot problēmas un iespējas Rīgas publiskās dzīves attīstībai

(Gehl, 2002). Publiskā ārtelpas pētīšanai Rīgā pievērsušies arī studenti savos studiju noslēguma darbos, piemēram, 2011. gadā LU ĢZZF Telpiskās attīstības plānošanas studente Lita Akmentiņa savā maģistra darbā „Tirdzniecības ielas kā publiskās telpas plānošanas risinājumi: Tērbatas ielas piemērs Rīgā” un RTU Arhitektūras studiju programmas students Oļegs Stefjuks savā darbā „Gājēju ielu arhitektoniski telpiskās attīstības iespējas Rīgas centrā” (RTU, 2011).

SIA “Imink” un Pētījumu centra „SKDS” veiktie pētījumi ir tehniski pārvietošanās veidu sadalījuma pētījumi, bez padziļinātas dažādu pārvietošanās veidu izvēli noteicošajiem faktoriem no cilvēku skata punkta un personīgās pieredzes. Turpretī Gēla pētījums, lai gan skata Rīgas centru (Vecrīgu) no daudz cilvēcīgāka viedokļa, vairāk ir akcentēts tieši uz ārtelpas kvalitātes radītājiem, ne no kājāmiešanas viedokļa. Savukārt Akmentiņas un Stefjuka pētījumos uzmanība pievērsta pilsētas telpas neliela fragmenta izmaiņu iespējām, veidojot gājēju ielu, bet neskata kājāmiešanas fenomenu kopumā.

Tādēļ šī pētījuma pieeja ir skatīt kājāmiešanu kā pilsētas dzīves veidojošo faktoru no cilvēka perspektīvas, kas ietekmē viņa izvēli par labu kājāmiešanai vai citam pārvietošanās veidam un kādu cilvēki vēlas redzēt Rīgas Centra apkaimi, lai tā būtu patīkama kājāmiešanai. Jo pārvietošanās paradumu pētīšana saistībā ar dzīvesveidu un ģimenes statusu sniedz izpratni par dažādu cilvēku grupu vēlmēm un vajadzībām, kājāmiešanas prakses veicināšanai, atšķirībā no tehniskā skatījuma, kur galvenais ir apjomi un plūsmas. Otra pētījuma pieeja ir skatīties uz pilsētelpu, ka tā ir potenciāli cauraužama ar kājāmgājējiem, pētīt, kā varētu būt, ja kājāmiešana tiktu nostādīta priekšplānā. Trešais pētījuma princips ir balstīts uz Pasaules praksi, kura parāda, ka kājāmiešana ir saistīta ar mūsu ieradumiem. Lai izmainītu ierasto rutīnu, ir nepieciešams vispirms mainīt attieksmi. Tādēļ šajā pētījumā tiek meklēti risinājumi Pasaules pieredze, kuri nodrošina kājāmiešanas veicināšanu, vispirms mainot attieksmi pret to un izvirzot cilvēku kā prioritāti pilsētas attīstībā.

2. METODES

Maģistra darba „Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespējas Rīgas Centra apkaimē” izstrādāšanā, pētījuma mērķa sasniegšanai, izmantotas vairākas metodes, tās savstarpēji integrējot. Pētījuma izstrādei nozīmīgi dati ir ievākti ar lauka pētījuma metodes palīdzību, padziļinātai kājāmiešanas kā pārvietošanās veida lomas un iespēju izpētei Rīgas Centra apkaimē. Tās ietvaros veikti novērojumi pilsētvidē un satiksmes dalībnieku sadalījumu mērījumi ar videofiksācijas starpniecību septiņās paraugvietās, Rīgas iedzīvotāju un lietotāju anketēšana un intervijas gan ar dažādu jomu ekspertiem, gan pilsētas iedzīvotājiem un Rīgas Centra apkaimes lietotājiem. Savukārt kartogrāfisko materiālu un tālīzpētes datu analīzes metode kopā ar lauka pētījuma metodi sniedz informāciju par Rīgas Centra apkaimes funkcionālajām telpām, kas tālāk kalpo mērījumu paraugvietu izvēlē. Turpretī foto fiksācijas metode lietota teritorijas apsekošanas laikā (2012. gada septembrī un 2013. gada martā), kājāmiešanas apstākļu, paradumu un iespēju vizuālās informācijas saglabāšanai.

Satiksmes dalībnieku sadalījuma noteikšana

Iepriekš tika aplūkoti līdzšinējie pētījumi, par cilvēku pārvietošanās veidiem, kuri, kā jau minēts, nesniedz pietiekamu informāciju par cilvēku pārvietošanās veidu sadalījumu. Tādēļ kājāmgājēju jautājuma aktualizēšanai un situācijas atspoguļošanai šī darba ietvaros ir veikts jauns pētījums par satiksmes dalībnieku sadalījumu un no tā aprēķināmo cilvēku pārvietošanās veidu sadalījumu. Līdzšinējie pētījumi izstrādāti balstoties uz iedzīvotāju aptaujām par to pārvietošanās veidiem pilsētā, savukārt šajā pētījumā pielietota pavisam cita metodoloģija, kas ļauj noskaidrot galvenos konkrētu ielu lietotājus. Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida Rīgas Centra apkārtnē lomas noskaidrošanai vispirms tika veikts lauka pētījums un analizēti kartogrāfiskie materiāli (Open street map, 2012; Google map, 2012), lai izstrādātu Rīgas Centra apkaimes funkcionālo telpas konceptuālo analīzi (3. attēls). Tajā atspoguļots Rīgas Centra apkaimes telpas funkcionālais iedalījums publiskajos parkos, publiskajos laukumos, tranzīta ielās, iekšpilsētas satiksmes ielās, pakalpojumu koncentrācijas vietās atsevišķi izdalot vasaras kafejnīcas un ielās brīvā laika pavadīšanai, kurās koncentrējusies sabiedriskā dzīve. Balstoties uz šo Rīgas Centra apkaimes funkcionālo telpas analīzi tika izvēlētas septiņas dažādas satiksmes dalībnieku sadalījumu mērījumu paraugvietas dažādās funkcionālajās telpās. Pirmā satiksmes dalībnieku sadalījumu mērījumu paraugvieta ir Elizabetes ielas posms no Tērbatas ielas līdz Brīvības ielai, tajā ir koncentrējušie dažādi pakalpojumi, tai skaitā atrodas kinoteātris „Splendid Palace”. Šis posms arī savieno divus parkus (Esplanādi un Viestura dārzu), līdz ar to tas tiek lietots brīvā laika pavadīšanai – tajā koncentrējusies sabiedriskā dzīve. Otra mērījumu paraugvieta ir Tērbatas ielas posms no



3. attēls Rīgas Centra apkaimes funkcionālās telpas analīze (izstrādājusi autore izmantojot SIA “Karšu izdevniecība Jāņa sēta” vektora datu karšu pamatni)

Elizabetes ielas līdz Dzirnau ielai, tajā ir vairākas vasaras kafējnīcas un plašs pakalpojumu klāsts kā rezultātā sakoncentrējusies sabiedriskā dzīve, kā arī kursē sabiedriskais transports (1.trolejbuss). Savukārt trešajā mērījumu paraugvietā Barona ielas posmā no Blaumaņa līdz Lāčplēša ielai kursē vairāki tramvaju maršruti (3., 6. un 11. tramvajs), bet pateicoties plaši pieejamiem pakalpojumiem un vasaras kafējnīcām tā ir iela ar koncentrētu sabiedrisko dzīvi. Ceturtā satiksmes dalībnieku sadalījumu mērījumu paraugvieta ir Lāčplēša ielas posms no Barona ielas līdz Tērbatas ielai. Lai gan ārpus centra apkaimes robežām Lāčplēša iela ir tranzīta iela, kas ved uz Salu tiltu, Centra apkaimē tai ir vairāk iekšpilsētas satiksmes ielas raksturs. Savukārt piektā mērījumu paraugvieta ir tranzīta satiksmes iela, kurā ir koncentrējušies pakalpojumi, kā arī ir daudzi sabiedriskā transporta maršruti – Brīvības iela posmā no Ģertrūdes ielas līdz Lāčplēša ielai. Toties sestā mērījumu paraugvieta – Eksporta

ielas posms no Muižas ielas līdz Miķeļa ielai ir tikai tranzīta satiksmes iela, jo tajā nav koncentrējušies pakalpojumi un sabiedriskā dzīve. Pavisam atšķirīga rakstura ir septītā mērījumu paraugvieta – Alberta iela starp Antonijas ielas un Strēlnieku ielas, tajā ir ne vien apstādījumi, bet arī pateicoties Jūgendstila arhitektūras koncentrācijai un vasaras kafejnīcām, kas veicina tūristu piesaisti, ielai ir raksturīga izmantošana aktīva sabiedriskā dzīve.

Satiksmes dalībnieku sadalījuma noskaidrošanai izvēlētajās paraugvietās tika veikta videofiksācija 15 minūšu garumā katrā paraugvietā divas reizes diennaktī – priekšpusdienā laika posmā no 9.00-13.00 un pēcpusdienā laika posmā no 13.00-17.00. Mērījumi veikti 26.septembrī (Elizabetes ielā, Tērbatas ielā, Barona ielā, Lāčplēša ielā, Brīvības ielā un Eksporta ielā) un 28. septembrī Alberta ielā. 26. septembra laikapstākļi bija mēreni silts no 13° pēc Celsija dienas pirmajā pusē līdz 19° pēc Celsija dienas otrajā pusē, dienas pirmajā pusē vairāk mākoņains, dienas otrajā pusē vairāk saulains. Līdzīgi laikapstākļi bija 28. septembrī, vienīgi dienas otrajā pusē saules vietā bija neliels, īslaicīgs, smidzinošs lietus.

Iegūtie videofiksācijas materiāli tika caurskatīti veicot satiksmes dalībnieku uzskaiti tajos - atsevišķi skaitot kājāmgājējus, velosipēdistus, motociklus, vieglās automašīnas, sabiedrisko transportu un kravas transportu. Šādā veidā pētījuma rezultāti sniedz precīzu pārskatu par satiksmes dalībnieku sadalījumu mērījumu paraugvietās noteiktajā laika posmā. Tas savukārt palīdz izprast kopsakarības satiksmes dalībnieku sadalījumā dažāda funkcionālā rakstura Rīgas centra ielās. Iegūti satiksmes dalībnieku sadalījuma dati ļauj aprēķināt arī cilvēku pārvietošanās veidu sadalījumu automašīnu un sabiedriskā transporta skaitu reizinot ar koeficientu, cik vidēji cilvēki tajos pārvietojams. Vienā vieglajā automašīnā pārvietojas vidēji 1,6 pasažieri, šis skaitlis aprēķināts no datiem, ka darba darīšanās vienā automašīnā vidēji pārvietojās 1,1 cilvēks, bet sociālos-atpūtas braucienos 2,1 cilvēks (Grava, 2003). Savukārt sabiedriskajā transportā atkarībā no to veidiem pēc SIA „Rīgas satiksmes” sniegtajiem datiem 2012. gada septembrī, kad ir veikts pētījums, vidēji ir pārvietojušies 41,4 cilvēki vienā autobusā, 60,4 cilvēki vienā tramvajā un 34,4 cilvēki vienā trolejbusā (SIA „Rīgas...”, 2013).

Šī pētījuma metodoloģijas ievērojami atšķiras no līdzīgiem pētījumiem, jo atspoguļo nevis cilvēku pārvietošanās veidu sadalījumu, bet gan satiksmes dalībnieku sadalījums, katru satiksmes dalībnieku uztverot kā vienu atsevišķu vienību. Tādejādi tiek precīzi parādīts kas konkrētajās mērījumu paraugvietās ir biežākais ielas lietotājs, līdz ar to norāda, kuriem satiksmes dalībniekiem konkrētā iela ir visbūtiskākā. Tādejādi iespējams pamatot un pieņemt lēmumus, kas vērsti uz kājāmgājēju situācijas uzlabošanu nevis pasliktināšanu, piemēram, plānojot velojoslas tās būtu jāparedz automašīnu brauktuves zonā, lai netiktu traucēta intensīvā kājāmgājēju kustība, atņemot tiem telpu.

Rīgas Centra apkaimes iedzīvotāju un lietotāju anketēšana

Kājāmgājēju paradumu un iešanu ietekmējošo faktoru noskaidrošanai Rīgas Centra apkaimē 2013. gada februāra beigās un marta sākumā divu nedēļu garumā tika veikta aptauja virtuālajā vidē (portālā www.visidati.lv). Kopējais aptaujāto respondentu skaits ir 200 cilvēki, adekvāti pārstāvējot dažādas vecuma grupas (līdz 20 gadu vecumam 19%; 20-30 g. 31%; 30-40 g. 16%; 40-50 g. 18,5%; 50-60 11% un virs 60 gadu vecumam 4,5%). Lielākā daļa no anketu aizpildījušajiem respondentiem ir sieviete (69,5%; vīrieši 30,5%) un cilvēki ar augstāko izglītību (67,5%). Savukārt raugoties no nodarbošanās viedokļa lielākais vairums aptaujāto respondentu ir darba ņēmēji (52%) un mājsaimniecības vidējais ienākumu līmenis uz vienu ģimenes locekli lielākajai daļai aptaujāto vērtējams kā vidējs jeb skaitliski 200-500Ls (61%). Kopumā vairums aptaujāto respondentu vērtējami kā ģimenes cilvēki, jo vieni paši dzīvo vien 17,5% respondentu, kamēr 40,5% dzīvo nukleārā ģimenē, 19,5% dzīvo partnerattiecībās un 18,5% dzīvo paplašinātā ģimenē. Sasniegta cerētā anketas mērķauditorija - rīdzinieki un pilsētas viesi, jo respondenti pārstāv visas iedzīvotāju skaita ziņā lielākās apkaimes (Centrs 16,5%; Teika 7%; Āgenskalns 5,5%; Purvciems 4,5%, Vecmīlgrāvis 8% u.c.) kā arī Pierīga (Ķekava, Babīte, Mārupe, Jūrmala, Sigulda, Salaspils, Ogre, Ikšķile, Carnikava u.c.).

Rīgas iedzīvotāju, lietotāju un ekspertu intervēšana

Rīgā dzīvo un pilsētu lieto dažādi cilvēki ar atšķirīgiem dzīvesveidiem un līdz ar to ar daudzveidīgiem pārvietošanās paradumiem – to izzināšana sniedz ieskatu par pilsētas iedzīvotāju kopējām vajadzībām un vēlmēm. Tādēļ tika intervēti cilvēki ar atšķirīgiem dzīvesveidiem - gan sportiski studenti, gan zaļā dzīvesveida piekritēji, gan jaunās māmiņas, gan ģimenes ar bērniem un ar vai bez automašīnas, gan vietējā paaudze, kuriem jau ir paauguši bērni un pensionāri, tāpat arī gan iedzīmtie Centra iedzīvotāji, gan jaunprienācēji un ikdienas lietotāji no citām Rīgas apkaimēm vai Pierīgas. Tā kā aptaujas anketu atbildes un novērojumi pilsētvidē parādīja saasināto velobraucēju un kājāmgājēju situāciju, intervijās tika meklēts skaidrojums un atrisinājums šim jautājumam, intervējot gan pieredzējušus riteņbraucējus, gan brīvdienu riteņbraucējus un nozares ekspertus.

Būtiskas atziņas par Rīgas patreizējo publiskās vides kvalitāti un perspektīvu sniedz intervijas ar dažādu jomu ekspertiem – stratēģiskajiem pilsētplānotājiem, satiksmes plānotāju, ainavu arhitektiem un veselīga dzīvesveida lietpratēju. Pilsētas attīstības politikas nākotnes vīziju noskaidrošanai tika intervēti RD Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji - Stratēģiskās plānošanas nodaļas vadītājs Guntars Ruskuls, kurš šobrīd vada „Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam” izstrādi un Stratēģiskās plānošanas nodaļas galvenais telpiskās attīstības speciālists, ĢIS eksperts Andris Ločmanis, kurš ir atbildīgs par Rīgas pilsētas zaļā tīklojuma koncepcijas izstrādi „Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijai līdz 2030.gadam”.

Savukārt satiksmes organizēšanas iespēju izzināšanai intervēts RD Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļa vadītāja vietnieks Jānis Andiņš, bet ieskatu par Rīgas Centra apkaimes šī brīža vides kvalitātes problēmām un iespējamiem risinājumiem nākotnē sniedz intervijas ar dažādos privātuzņēmumos praktizējošām ainavu arhitektēm Ilzi Rukšāni, Sabīni Zāgeri un Lindu Zaļo. Turpretī intervija ar Latvijas Ārstu biedrības un Latvijas Orientēšanās federācijas prezidentu Pēteri Apini atklāj kājāmiešanas kā pārvietošanās veida lielo nozīmi sabiedrības veselības veicināšanā.

Ekspertu, Rīgas Centra apkaimes iedzīvotāju un lietotāju intervijas tāpat kā viss maģistra darba pētījums tika strukturētas 3 galvenajās sadaļās:

- kājāmiešanas loma pilsētas dzīvē;
- kājāmiešanas prakse (cilvēku motīvi un vajadzības);
- kājāmiešanas problēmas Rīgā (šī brīža politika un vēlamie risinājumi).

Lai aptvertu pētījuma tēmas, galvenie strukturētajās intervijās iedzīvotājiem uzdotie jautājumi bija: Kādi ir Jūsu ikdienas pārvietošanās paradumi? Uz kuriem parasti dodaties ar kājām? Vai Rīgas Centra apkaime ir piemērota kājāmiešanai/velobraukšanai? Vai Jums patīk izbaudīt pilsētas dzīvi? Vai ir vajadzīgas gājēju ielas Rīgas Centra apkaimē? Vai Rīgas Centra apkaime ir pietiekoši zaļa? Kādas un kur ir lielākās problēmas Rīgas Centra apkaimē? Kas būtu jāmaina Rīgas Centra apkaimē? Savukārt intervijās ar ekspertiem no sākuma tika noskaidroti jautājumi par viņu personīgo pieredzi pārvietojoties Rīgas Centra apkaimē: Kāda ir Jūsu personīgā pārvietošanās pieredze – kurā apkaimē dzīvojat, kur strādājat un kā pārvietojaties no darba uz mājām? Vai brīvajā laikā arī pārvietojaties pa Rīgas Centra apkaimi? Cik liela loma, Jums personīgi ir kājāmiešanai? Bet ekspertu profesionālā redzējuma noskaidrošanai galvenie uzdotie jautājumi bija: Kā Jūs raksturotu Rīgas Centra apkaimi šobrīd? Kas ir vajadzīgs, lai Rīgas Centra apkaime būtu draudzīgāka vide cilvēkiem? Cik svarīga ir kājāmiešana kā pilsētas publiskās dzīves komponente? Vai nākotnē būtu jāpalielinās kājāmiešanas lomai? Kādu Jūs vēlētos redzēt Rīgas Centra apkaimi pēc 30 gadiem? Kā arī atsevišķi jautājumi, kas atbilst katra eksperta specifiskajai kompetencei, piemēram, Pēterim Apinim ar kājāmiešanas nozīmi veselības uzturēšanā u.tml..

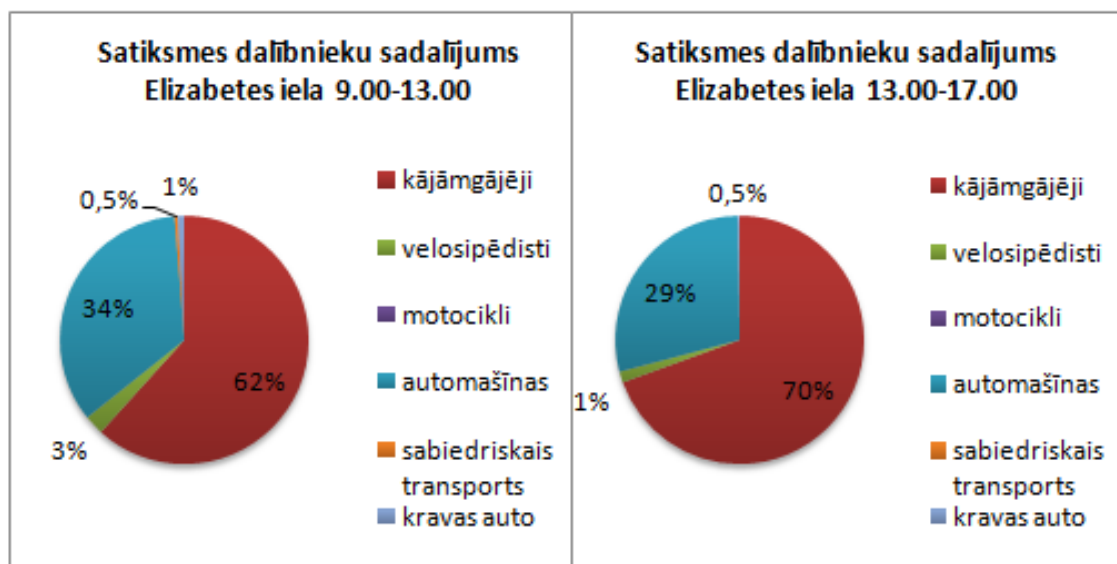
Intervēšana notika 2013. gada martā, aprīlī un maija sākumā, katru cilvēku intervējot 30 minūtēm līdz pusotrai stundai. Tā kā intervijas atklāj cilvēku dziļi personiski - viņa dzīvesveidu, ikdienas paradumus un iespējas, dažiem no intervētajiem ir mainīti vārdi pēc viņu lūguma.

3. CILVĒKU PĀRVIETOŠANĀS PARADUMI RĪGAS CENTRA APKAIMĒ

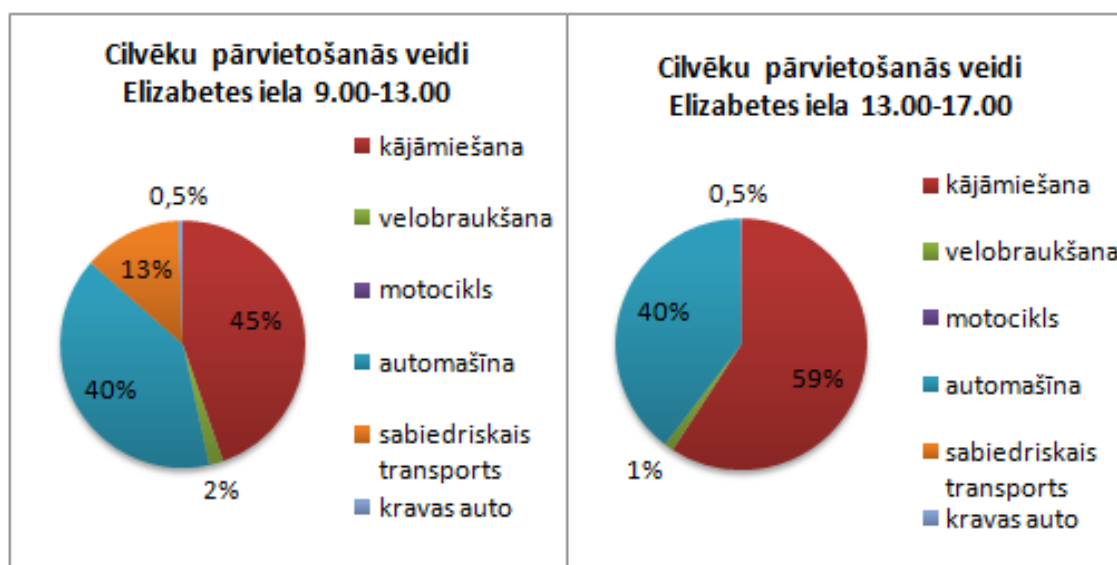
3.1. Satiksmes dalībnieku un cilvēku pārvietošanās veidu sadalījums

Rīgas Centra apkaimē

Pirmajā satiksmes dalībnieku sadalījuma mērījumu paraugvietā Elizabetes ielā (4.attēls) konstatēts, ka dominējošie satiksmes dalībnieki ir kājāmgājēji, kuru proporcionālais sadalījums priekšpusdienā un pēcpusdienā ir līdzīgs, attiecīgi 62% jeb 580 kājāmgājēji stundā un 70% jeb 1364 kājāmgājēji stundā (1. pielikums). Otrs izplatītākais satiksmes dalībnieks ir automašīnas – 34% jeb 324 automašīnas stundā priekšpusdienā un 29% jeb 568 automašīnas stundā pēcpusdienā. Trešais biežākais satiksmes dalībnieks ir velosipēdisti, priekšpusdienā tie ir 3% no satiksmes dalībniekiem jeb 24 velo stundā, savukārt pēcpusdienā 1% jeb 28 velo



4. attēls Satiksmes dalībnieku sadalījums Elizabetes ielā (izstrādājusi autore)



5. attēls Cilvēku pārvietošanās veidi Elizabetes ielā (izstrādājusi autore)

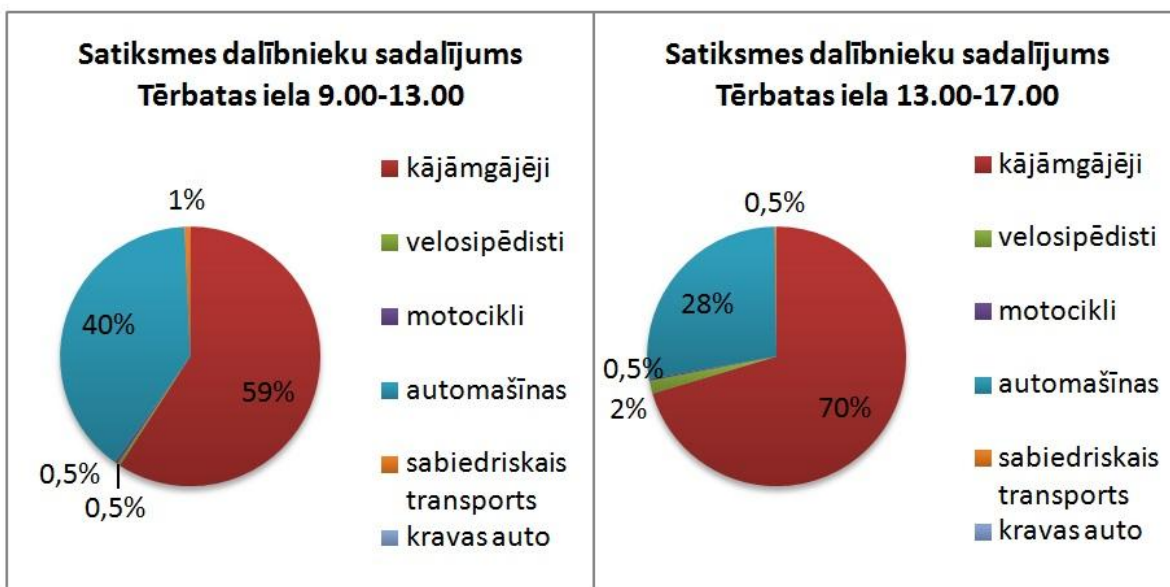
stundā. Šajā Elizabetes ielas posmā nav izplatīta sabiedriskā transporta kustība, jo nav neviena sabiedriskā transporta maršruta, bet neskatoties uz to priekšpusdienā konstatēti 4 pasažieru autobusi stundā veidojot mazāk par 1% no satiksmes dalībniekiem, savukārt pēcpusdienā nav konstatēts neviens sabiedriskais transports. Preču piegādi nodrošina kravas transports, vidēji 8 kravas automašīnas stundā priekšpusdienā un 4 kravas automašīnas stundā pēcpusdienā gandrīz sasniedzot 15 no satiksmes dalībnieku kopskaita. Toties mērījumu paraugvietā nav konstatēts neviens motobraucējs videofiksācijas laikā.

Elizabetes ielā iegūtos satiksmes dalībnieku sadalījuma datus pārrēķinot par cilvēku pārvietošanās veidu sadalījumu (5. attēls) noskaidrots, ka kājāmiešana vēl jo projām ir galvenā cilvēku pārvietošanās forma šajā ielas posmā. Priekšpusdienā 45% cilvēki, bet pēcpusdienā jau 59% no cilvēki pārvietojušies ar kājām. Otrs populārākais pārvietošanās veids tāpat kā satiksmes dalībnieku sadalījuma datus ir automašīnas ar tām Elizabetes ielā pārvietošanās 40% cilvēku gan priekšpusdienā, gan pēcpusdienā. Kā trešais nozīmīgākais cilvēku pārvietošanās veids priekšpusdienā ir sabiedriskais autobuss, ar kuru ir pārvietojušies 13% cilvēku, toties pēcpusdienā neviens.

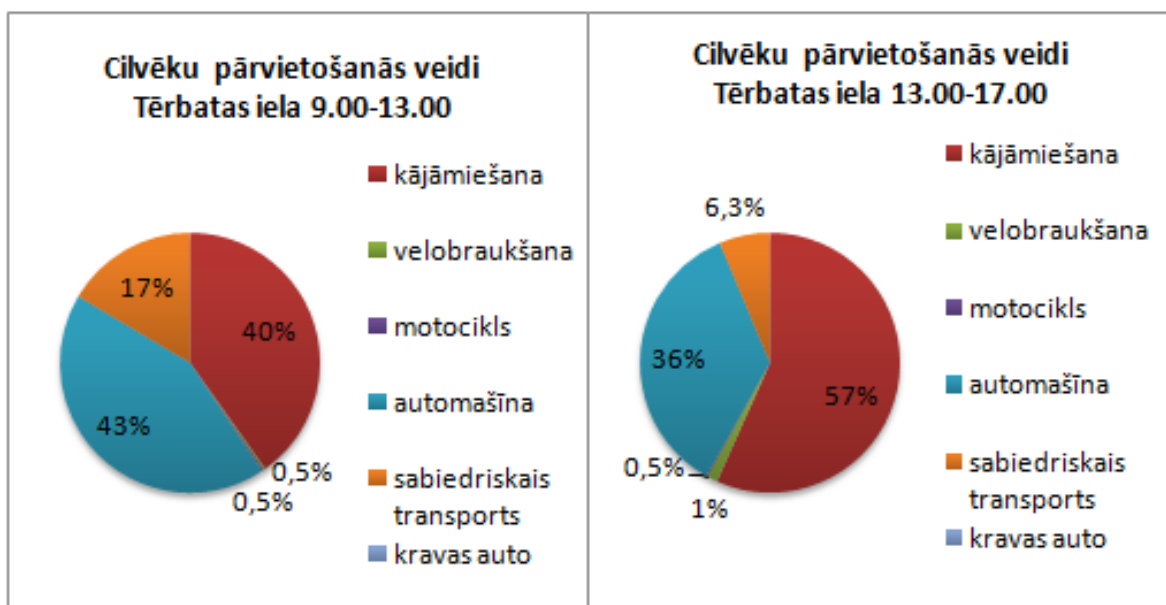
Otrajā satiksmes dalībnieku sadalījuma mērījumu paraugvietā Tērbatas ielā (6. attēls) konstatēts, ka galvenie satiksmes dalībnieki tāpat kā Elizabetes ielā arī ir kājāmgājēji, bet to proporcionālais sadalījums dienas griezumā ir atšķirīgs. Priekšpusdienā 59% no satiksmes dalībniekiem ir kājāmgājēji jeb 672 kājāmgājēji stundā, savukārt pēcpusdienā 70% satiksmes dalībnieku ir kājāmgājēji jeb 1236 kājāmgājēji stundā. Otrs biežāk izplatītais satiksmes dalībnieks šajā ielas posmā ir vieglās automašīnas 40% no satiksmes dalībniekiem jeb 448 automašīnas stundā priekšpusdienā un 28% no satiksmes dalībniekiem jeb 484 automašīnas stundā pēcpusdienā. Trešais biežāk sastopamais satiksmes dalībnieks Tērbatas ielā ir velosipēdisti, lai gan priekšpusdienā konstatēti vien 7 velosipēdisti stundā, pēcpusdienā tie bija jau 28 velosipēdisti stundā jeb 2% no visiem satiksmes dalībniekiem. Sabiedriskais transports Tērbatas ielā kursē vidēji 8 reizes stundā priekšpusdienā sasniedzot gandrīz 1% no satiksmes dalībnieku kopskaita un 4 reizes stundā pēcpusdienā. Līdzīgi arī motocikli ir sastopamai 4 priekšpusdienā un tāpat arī 4 pēcpusdienā, kas ir mazāk par 1% no satiksmes dalībnieku kopskaita. Savukārt kravas transports šajā pētījuma paraugvietā dotajā laika posmā nav konstatēts.

Tērbatas ielas cilvēku pārvietošanās veidu sadalījums (7. attēls) rāda, ka pēcpusdienā kājāmiešana ir galvenais pārvietošanās veids, jo to izmanto 57% cilvēku, kamēr priekšpusdienā nedaudz populārāks ir pārvietošanās ar automašīnu, ko izmanto 43% cilvēku, pretstatā kājāmiešanai – 40% cilvēku. Arī šajā ielā trešais biežāk lietotais pārvietošanās veids

ir sabiedriskais transports, kuru izmanto 17% cilvēku priekšpusdienā un 6,3% cilvēku pēcpusdienā.

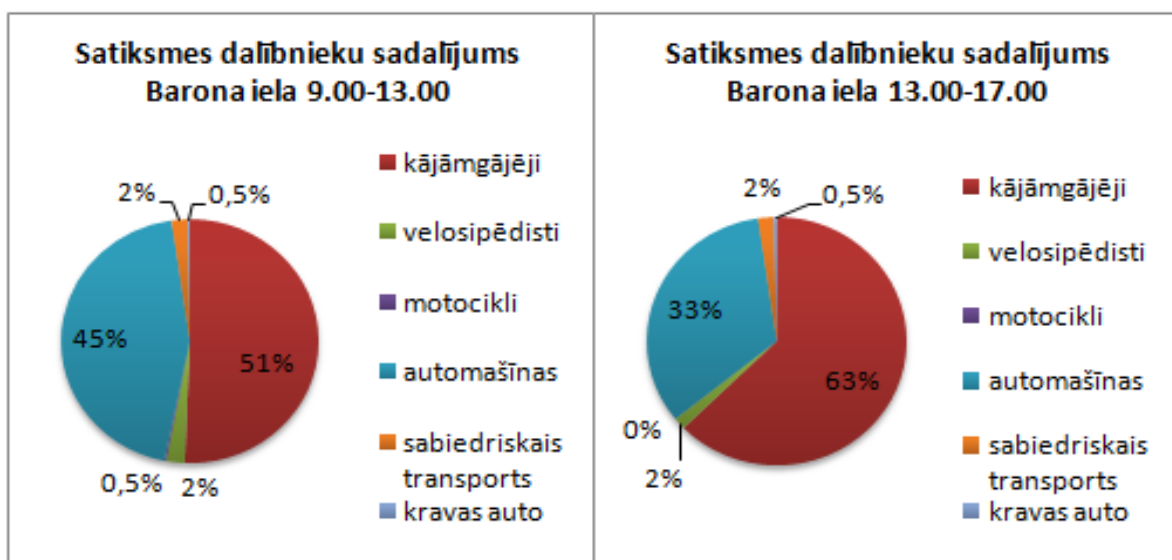


6. attēls Satiksmes dalībnieku sadalījums Tērbatas ielā (izstrādājusi autore)

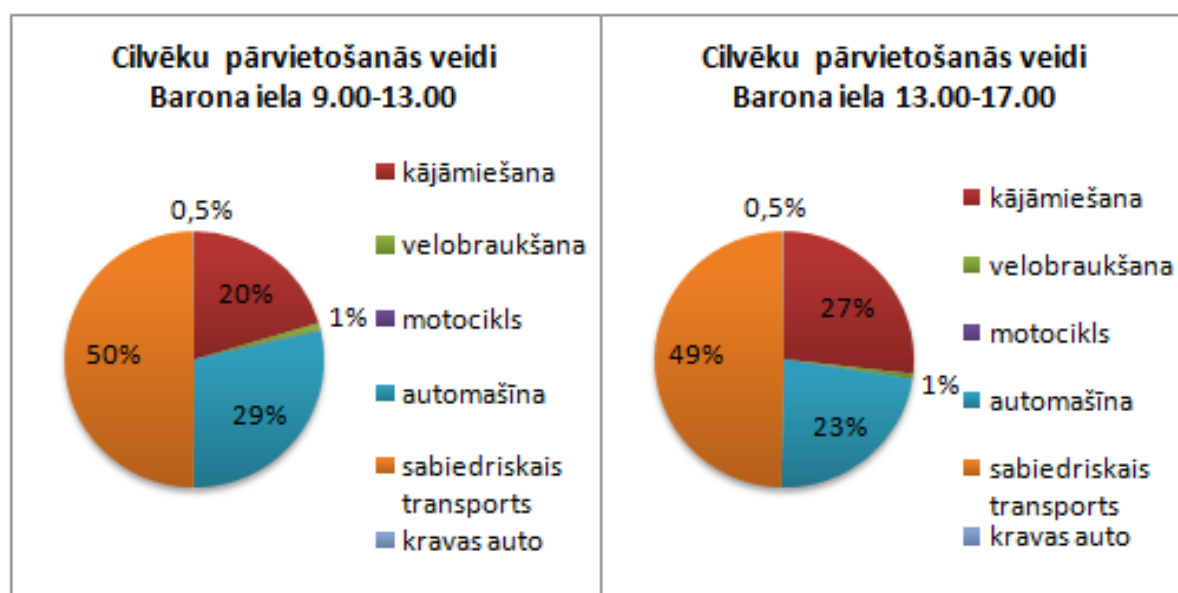


7. attēls Cilvēku pārvietošanās veidi Tērbatas ielā (izstrādājusi autore)

Trešajā satiksmes dalībnieku sadalījuma mērījumu paraugvietā Barona ielā (8.attēls) arī ir konstatēts, ka galvenie satiksmes dalībnieki ir kājāmgājēji un to proporcionālajam sadalījumam ir atšķirības priekšpusdienā un pēcpusdienā, kad gājēji ir attiecīgi 51% no satiksmes dalībniekiem jeb 792 kājāmgājēji stundā un 63% no satiksmes dalībniekiem jeb 13-8 kājāmgājēji stundā. Tāpat kā iepriekšējās paraugvietās arī šajā Barona ielas posmā otri biežāk sastopamie satiksmes dalībnieki ir vieglās automašīnas, vairāk to ir priekšpusdienā – 45% no satiksmes dalībniekiem jeb 696 auto stundā, savukārt pēcpusdienā automašīnas



8. attēls Satiksmes dalībnieku sadalījums Barona ielā (izstrādājusi autore)

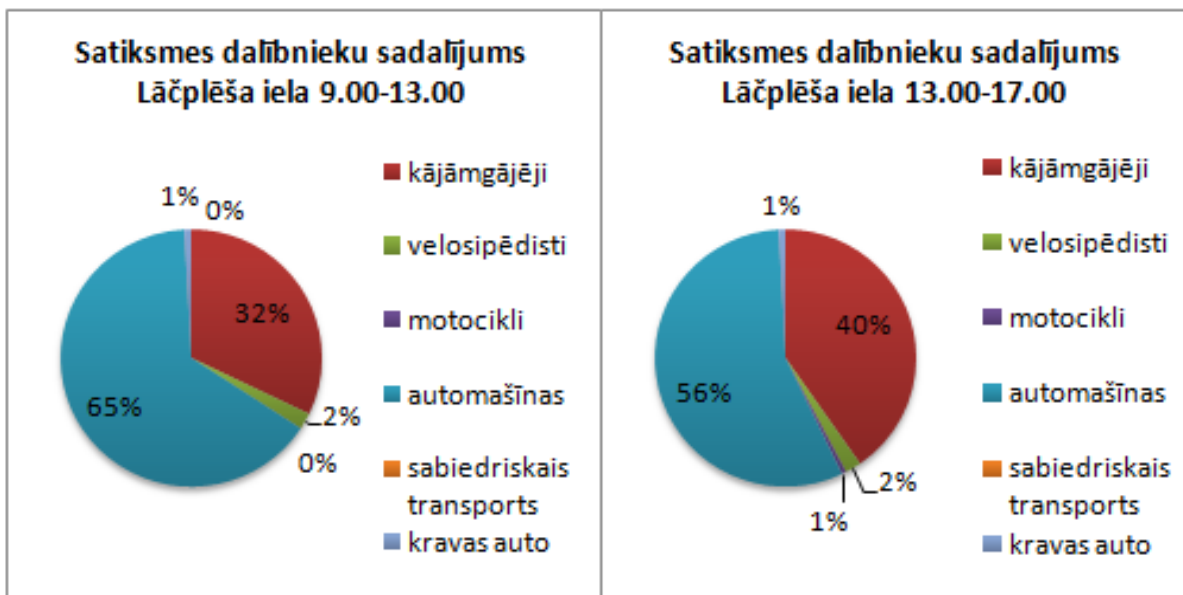


9. attēls Cilvēku pārvietošanās veidi Barona ielā (izstrādājusi autore)

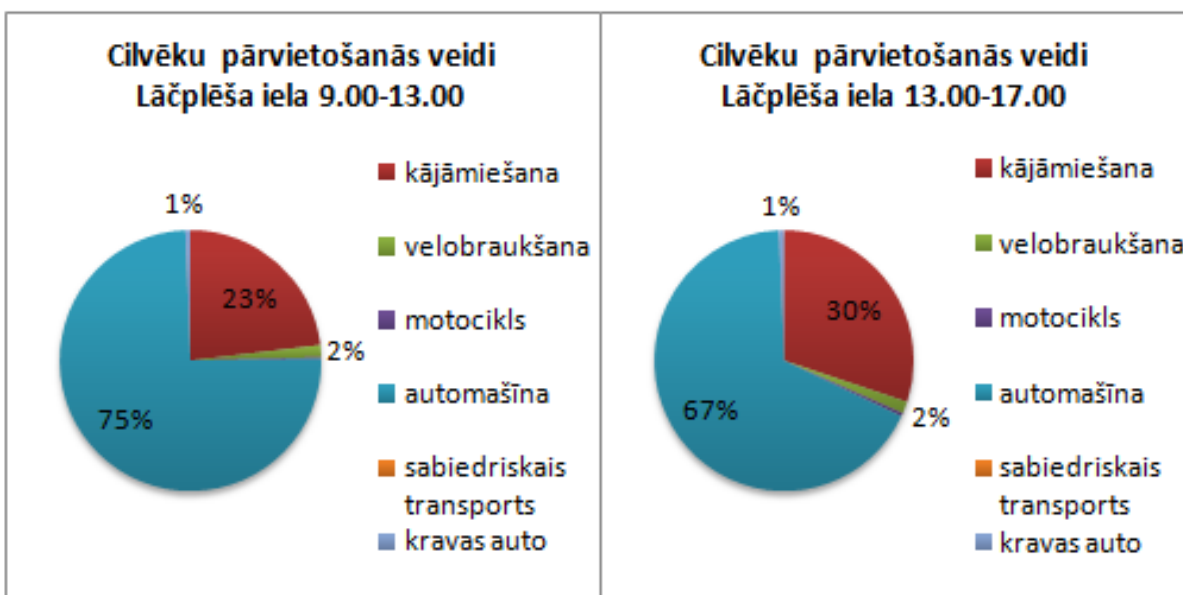
sastāda 33% no satiksmes dalībniekiem jeb 700 au to stundā. Toties trešais biežāk novērotais satiksmes dalībnieks ir sabiedriskais transports, precīzāk tramvajs, kas gan priekšpusdienā, gan pēcpusdienā sastāda 2% no satiksmes dalībniekiem jeb tie ir 32 tramvaji stundā priekšpusdienā un 40 tramvaji stundā pēcpusdienā. Līdzīgi arī velosipēdisti sastāda 2% no satiksmes dalībniekiem un skaitliski tie ir 36 velosipēdisti stundā priekšpusdienā un 32 velosipēdisti stundā pēcpusdiena. Mazāk par 1% no satiksmes dalībnieku sadalījuma novērots kravas transports - 4 reizes stundā priekšpusdienā un 8 reizes stundā pēcpusdienā un motocikli 4 reizes stundā priekšpusdienā un nevienu reizi pēcpusdienā.

Cilvēku pārvietošanās veidu sadalījums Barona ielā (9.attēls) atšķirībā no satiksmes dalībnieku sadalījuma rāda pavisam citu ainu – biežāk izmantotais pārvietošanās veids ir

sabiedriskais transports, kuru lieto 50% cilvēku priekšpusdienā un 49% cilvēku pēcpusdienā. Toties kājāmiešana ir otrs populārākais pārvietošanās veids tikai pēcpusdienā, kad to izmanto 27% cilvēku šajā ielas posmā, savukārt priekšpusdienā vien 20% cilvēku. Tādēļ, ka priekšpusdienā otrs iecienītākais pārvietošanās veids ir automašīna, kuru lieto 29% cilvēku, toties pēcpusdienā tas ir trešais iecienītākais pārvietošanās veids un to izmanto 23% cilvēku.



10. attēls Satiksmes dalībnieku sadalījums Lāčplēša ielā (izstrādājusi autore)



11. attēls Cilvēku pārvietošanās veidi Lāčplēša ielā (izstrādājusi autore)

Pavisam atšķirīga situācija ir ceturtajā satiksmes dalībnieku sadalījuma mērījumu paraugvietā Lāčplēša ielā (10. attēls), kur galvenie satiksmes dalībnieki ir vieglās automašīnas, kas sastāda 65% no satiksmes dalībniekiem jeb 880 auto stundā priekšpusdienā un 56% no satiksmes dalībniekiem jeb 792 auto pēcpusdienā. Šajā Lāčplēša ielas posmā otri

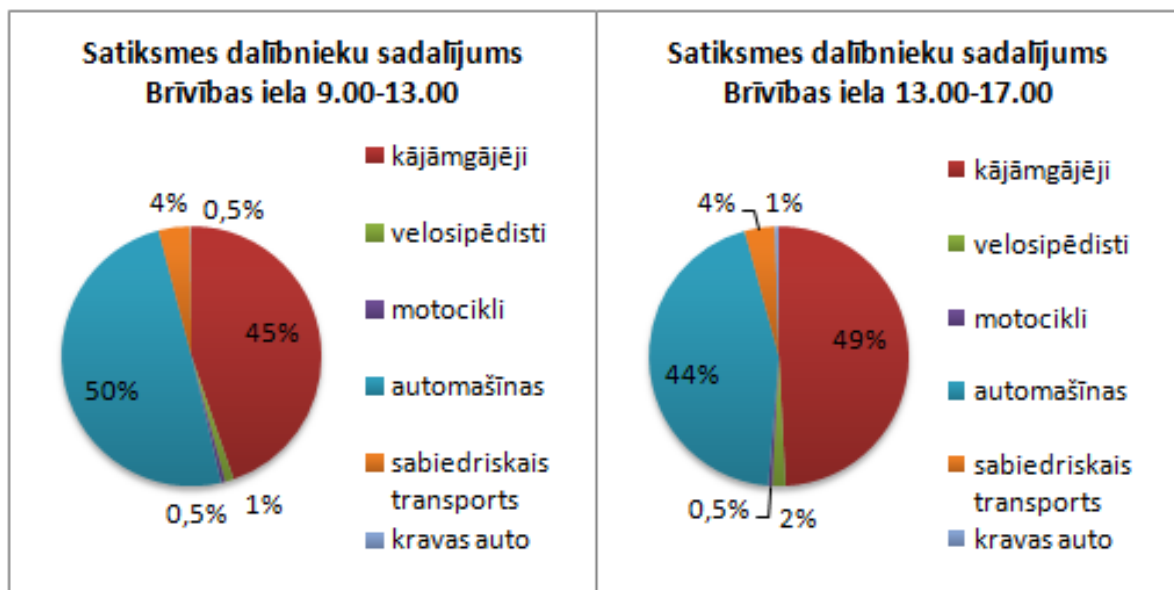
biežāk novērotie satiksmes dalībnieki ir kājāmgājēji, priekšpusdienā 32% jeb 436 kājāmgājēji stundā, savukārt pēcpusdienā to ir vairāk – 40% jeb 568 kājāmgājēji stundā. Trešie biežāk novērotie satiksmes dalībnieki ir velosipēdisti, kas gan priekšpusdienā, gan pēcpusdienā sastāda 2% no visiem satiksmes dalībniekiem jeb 28 velosipēdisti stundā abos novērojuma posmos. 1% no satiksmes dalībniekiem Lāčplēša ielā ir kravas automašīnas, kas gan priekšpusdienā, gan pēcpusdienā ir 12 auto stundā, bet mazāk par 1% gadījumu novēroti motocikli – priekšpusdienā to nav vispār, savukārt pēcpusdienā ir 8 motocikli stundā. Toties sabiedriskais transports Lāčplēša ielas šai posmā nekursē, līdz ar tas nav novērots nemaz.

Pārrēķinot satiksmes dalībnieku sadalījuma datus Lāčplēša ielā par cilvēku pārvietošanās veida datiem (11. attēls), vēl izteiktāka ir automašīnas kā galvenā pārvietošanās veida loma, jo to izmanto 75% cilvēku priekšpusdienā un 67% cilvēku pēcpusdienā. Otrs populārākais pārvietošanās veids ir kājāmiešana, kuru lieto 23% cilvēku priekšpusdienā un 30% cilvēku pēcpusdienā. Toties trešais populārākais pārvietošanās veids ir velobraukšana, lai gan to izmanto tikai 2% cilvēku gan priekšpusdienā, gan pēcpusdienā.

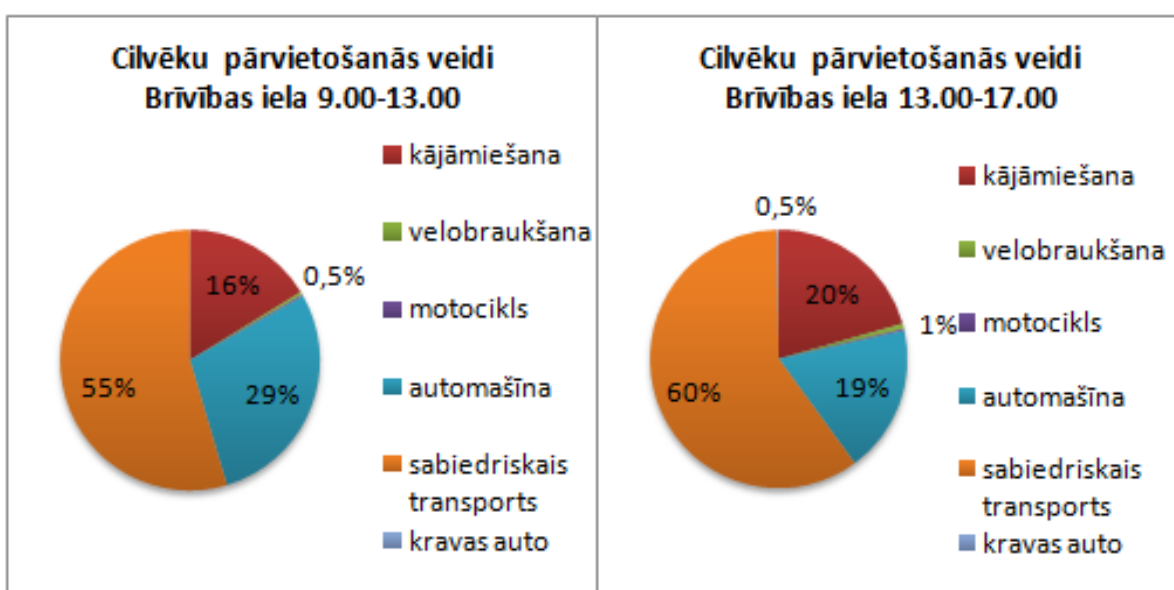
Piektajā satiksmes dalībnieku mērījumu paraugvietā Brīvības ielā (12. attēls) ir vislīdzīgākais kājāmgājēju un automašīnu sadalījums. Priekšpusdienā vairāk novērotas automašīnas – 49% jeb 1496 automašīnas stundā, savukārt gājēji priekšpusdienā ir 45% no visiem satiksmes dalībniekiem jeb 1352 kājāmgājēji stundā. Toties pēcpusdienā kājāmgājēju ir vairāk – tie sastāda 48% no visiem satiksmes dalībniekiem jeb 1564 kājāmgājēji stundā, bet auto pēcpusdienā sastāda 44% no visiem satiksmes dalībniekiem jeb ir 1412 automašīnas stundā. Šajā brīvības ielas posmā otrs biežāk novērotais satiksmes dalībnieks ir sabiedriskais transports, kas novērots 4% gadījumi jeb 120 sabiedriskā transporta vienības (autobusi un trolejbusi) stundā, gan priekšpusdienā, gan pēcpusdienā. Trešais biežāk novērotais satiksmes dalībnieks ir velosipēdi 1% gadījumu jeb 32 velosipēdi stundā priekšpusdienā un 52 velosipēdi stundā jeb 2% no visiem satiksmes dalībniekiem pēcpusdienā. Priekšpusdienā kravas auto sastāda mazāk par 1% no satiksmes dalībniekiem, sasniedzot 4 kravas automašīnas stundā, bet pēcpusdienā kravas auto gandrīz sasniedz 1% no satiksmes dalībniekiem jeb ir 16 kravas auto stundā. Arī motocikli ir novēroti 16 stundā, gan priekšpusdienā, gan pēcpusdienā, kopā sastādot gandrīz 1% no satiksmes dalībniekiem šajā Brīvības ielas posmā.

Brīvības ielā cilvēku pārvietošanās veidu sadalījums (13.attēls) rāda, ka kājāmiešanai un automašīnām ir daudz maznozīmīgāka loma cilvēku pārvietošanās veidos kā satiksmes dalībnieku sadalījumā, jo galvenais cilvēku pārvietošanās veids Brīvības ielā ir sabiedriskais transports, kuru izmanto 55% cilvēku priekšpusdienā un 60% cilvēku pēcpusdienā. Savukārt otrs nozīmīgākais cilvēku pārvietošanās veids ir automašīna - to izmanto 29% cilvēku

priekšpusdienā un 19% pēcpusdienā. Toties tikai trešais iecienītākais pārvietošanās veids Brīvības ielas posmā ir kājāmiešana, kuru savu pārvietošanās vajadzību nodrošināšanai lieto 16% cilvēku priekšpusdienā un 20% pēcpusdienā.



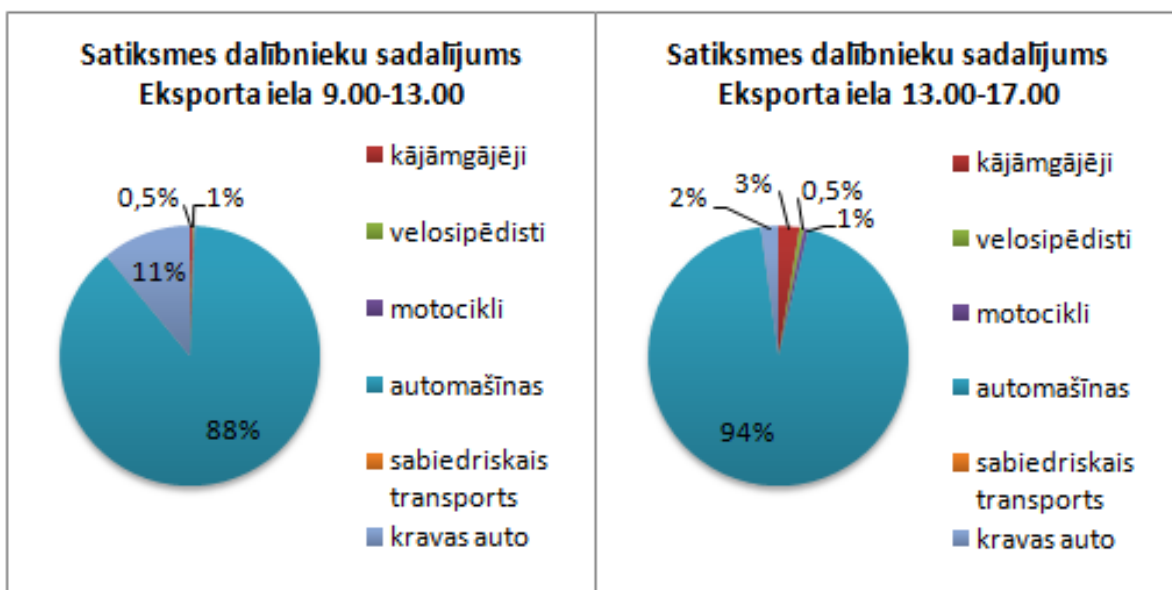
12. attēls Satiksmes dalībnieku sadalījums Brīvības ielā (izstrādājusi autore)



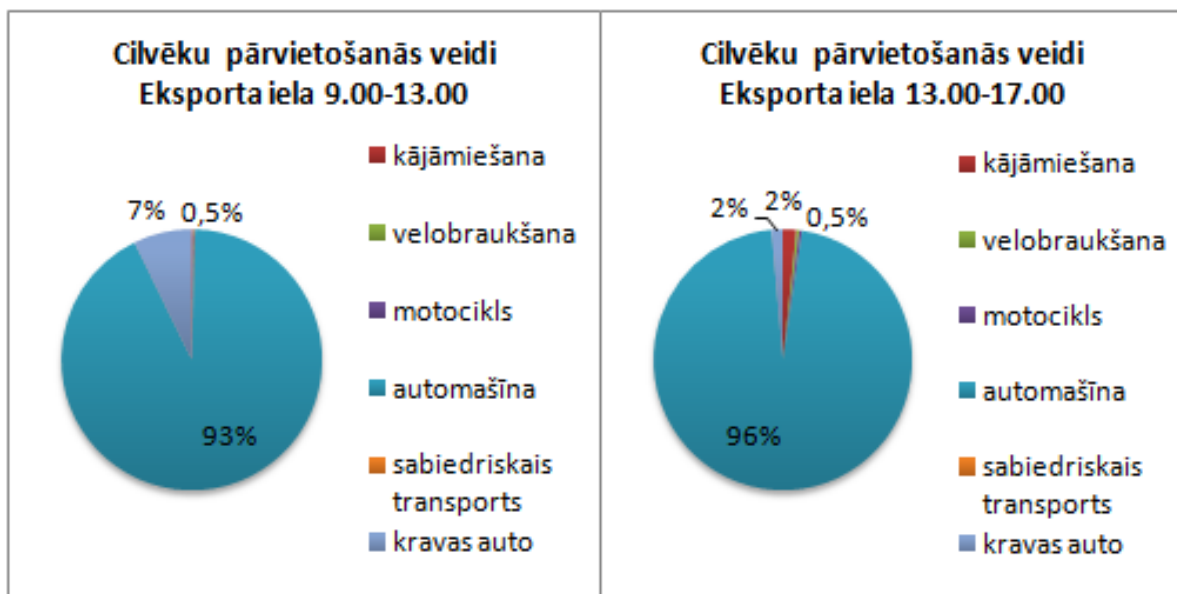
13. attēls Cilvēku pārvietošanās veidi Brīvības ielā (izstrādājusi autore)

Sestajā satiksmes dalībnieku mērījumu paraugvietā Eksporta ielā (14.attēls) iegūtie dati pavisam atšķiras no pārējām mērījumu vietām, jo šeit ir novēroti ļoti maz kājāmgājēju, toties novērotas ļoti daudz automašīnas, kas sastāda 89% no satiksmes dalībniekiem jeb 2104 automašīnas stundā priekšpusdienā un 93% no satiksmes dalībniekiem jeb 2740 automašīnas stundā pēcpusdienā. Šajā Eksporta ielas posmā novērota arī ļoti liela kravas automašīnu plūsma, kopumā sastādot 11% no visiem satiksmes dalībniekiem priekšpusdienā, kas skaitliski ir 264 kravas automašīnas stundā. Savukārt pēcpusdienā, kad sāk darboties kravas

transporta ierobežojums šajā ielas posmā novērotas 64 kravas automašīnas stundā, kas sastāda 2% no satiksmes dalībniekiem pēcpusdienā. Toties tieši pretēji ir ar kājāmgājēju kustību, priekšpusdienā novēroti vien 8 kājāmgājēji stundā, kas nesasniedz pat 1% no visiem satiksmes dalībniekiem, savukārt pēcpusdienā, kad pēdējie pasažieri dodas uz prāmi Rīgas pasažieru ostā, novēroti 76 gājēji stundā, kopumā sastādot 3% no visiem satiksmes dalībniekiem. Velosipēdisti un motocikli dotajā ielas posmā novēroti vienādi bieži, 4 reizes stundā priekšpusdienā un 16 reizes stundā pēcpusdienā, bet šis skaits nesasniedz vienu procentu no kopējā satiksmes dalībnieku skaita. Savukārt sabiedriskais transports šajā ielā nav nekursē un nav novērots mērījumu veikšanas laika posmā.

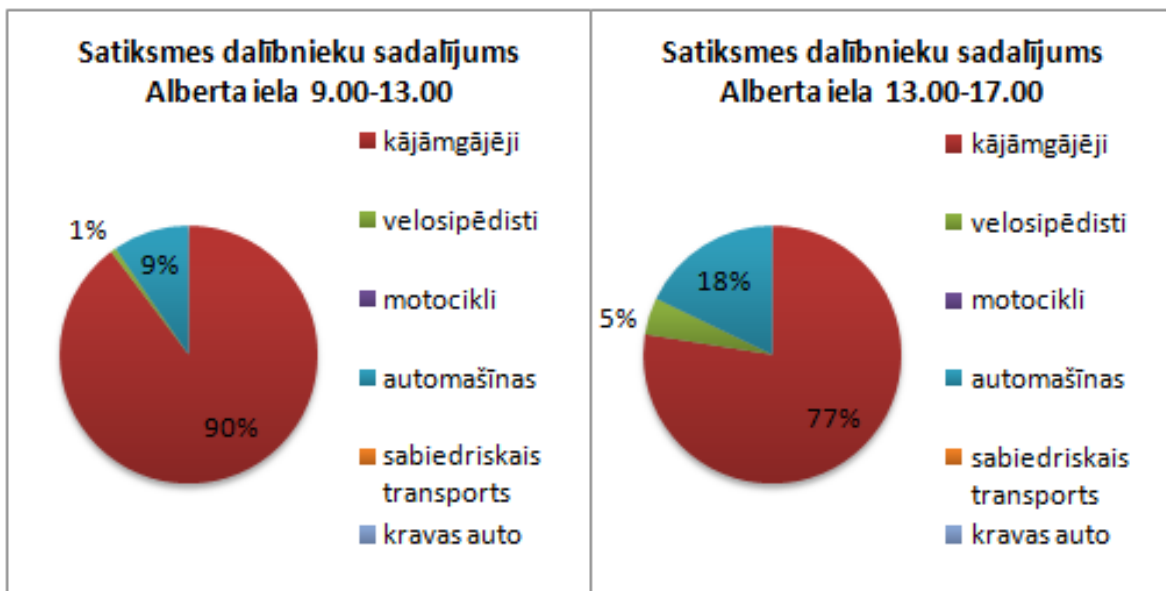


14. attēls Satiksmes dalībnieku sadalījums Eksporta ielā (izstrādājusi autore)

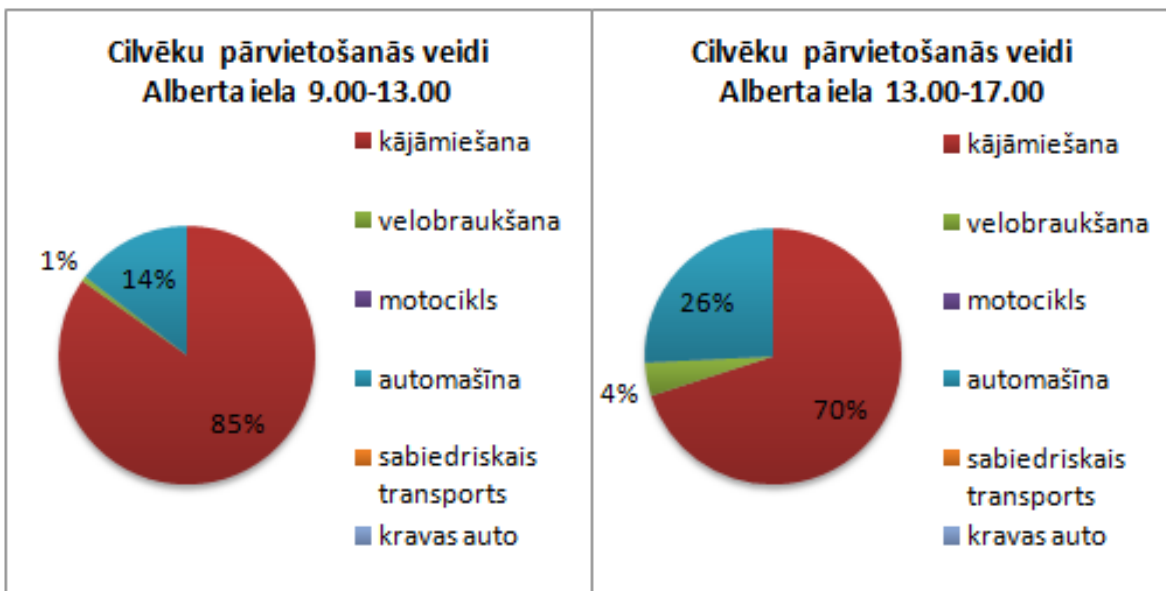


15. attēls Cilvēku pārvietošanās veidi Eksporta ielā (izstrādājusi autore)

Cilvēku pārvietošanās veidu sadalījums Eksporta ielā (15.attēls) rāda ļoti līdzīgu ainu kā satiksmes dalībnieku sadalījuma mērījumi, vien pieaugot automašīnu skaitliskajiem rādītājiem. Rezultātā 93% cilvēku priekšpusdienā un 96% cilvēku pēcpusdienā Eksporta ielas posmā pārvietojas ar vieglo automašīnu, kamēr otrs biežākais pārvietošanās veids ir pie kravas automašīnas stūres – 7% cilvēku priekšpusdienā un 2% pēcpusdienā, kamēr ar kājām pārvietojas vien 0,5% cilvēku priekšpusdienā un 2% cilvēku pēcpusdienā.



16. attēls Satiksmes dalībnieku sadalījums Alberta ielā (izstrādājusi autore)



17. attēls Cilvēku pārvietošanās veidi Alberta ielā (izstrādājusi autore)

Pretēji iepriekšējai septītajā mērījumu paraugvietā Alberta ielā (16.attēls) dominējošie satiksmes dalībnieki ir kājāmgājēji, kas sastāda 89% no satiksmes dalībniekiem priekšpusdienā un 77% no satiksmes dalībniekiem pēcpusdienā, jeb skaitliski ir attiecīgi 524 un 400 kājāmgājēji stundā. Otrs biežāk novērotais satiksmes dalībnieks Alberta ielā ir vieglās

automašīnas, kas novērotas 10% gadījumu priekšpusdienā sastādot 56 automašīnas stundā, savukārt pēcpusdienā automašīnas ir 18% no visiem satiksmes dalībniekiem jeb 92 automašīnas stundā. Trešais novērotais satiksmes dalībnieks ir velosipēdisti, kuri priekšpusdienā gandrīz veido 1% no satiksmes dalībniekiem jeb ar 4 velosipēdistiem stundā, savukārt pēcpusdienā novēroti jau 28 velosipēdisti stundā, kas kopumā sastāda 5% no satiksmes dalībniekiem. Toties ne sabiedriskais transports, ne motocikli Alberta ielā nav novēroti pētījuma laikā.

Cilvēku pārvietošanās veidu sadalījums Alberta ielā (17.attēls) atspoguļo, ka iecienītākais cilvēku pārvietošanās veids ir kājāmiešana, kuru lieto lielākais vairums jeb 85% cilvēki priekšpusdienā un 70% pēcpusdienā, lai pārvietotos pa Alberta ielu. Savukārt ar automašīnu pārvietojās tikai 14% cilvēku priekšpusdienā un nedaudz vairāk 26% cilvēku pēcpusdienā. Trešais iecienītākais cilvēku pārvietošanās veids ir velobraukšana, priekšpusdienā šo pārvietošanās veidu izmanto 1% cilvēku, bet pēcpusdienā jau 4% no visiem cilvēkiem, kas pārvietojas pa Alberta ielu - tas ir lielākas rādītājs no visām mērījumu paraugvietām.

Kopumā šis pētījums par satiksmes dalībnieku sadalījumu un kājāmgājēju lomu Rīgas Centra apkaimē uzskatāmi parāda, ka kājāmgājēji ir pārsvarā dominējošie satiksmes dalībnieki tajā. Atšķirīga situācija tranzīta satiksmes funkcionālajā telpā Eksporta ielā, kur nav plaši pieejami pakalpojumi, tādēļ dominējošais satiksmes dalībnieks ir vieglās automašīnas. Toties Brīvības ielā, kura arī ir tranzīta funkcionālā telpa, ir līdzīgs vieglo automašīnu un kājāmgājēju sadalījums, pateicoties plaši pieejamajiem pakalpojumiem un intensīvai sabiedriskā transporta kustībai. Savukārt Lāčplēša ielā, kura Rīgas apkaimes robežās ieklasificēta kā iekšpilsētas satiksmes funkcijas telpa, bet ārpus tām ir tranzīta satiksmes telpas raksturu, automašīnas ir nelielā pārsvarā par kājāmgājējiem. Vislielākais kājāmgājēju kā satiksmes dalībnieku īpatsvars ir Alberta ielā, jo tā tiek lietota brīvā laika pavadīšanai – jūgendstila arhitektūras apbrīnošanai un vasaras kafejnīcu piedāvājumu baudīšanai, kas ir koncentrējušās tās apkārtnē. Interesanti, ka visās satiksmes dalībnieku mērījumu paraugvietās kājāmgājēju proporcija palielinās pēcpusdienā, izņemot Alberta ielā. Tas varētu būt skaidrojams ar to, ka Alberta ielā tūristu ekskursijas pārsvarā tiek vadītas tieši priekšpusdienā, savukārt Eksporta ielā pēcpusdienā kājāmgājēji dodas uz prāmi Rīgas pasažieru ostu. Pārējās Rīgas Centra apkaimes satiksmes dalībnieku mērījumu paraugvietās kājāmgājēju proporcionālā palielināšanās varētu būt skaidrojama ar došanos pusdienas laikā un citās aktivitātēs. Savukārt raugoties uz cilvēku galvenajiem pārvietošanās veidiem Centra apkaimē tie ir atšķirīgi dažāda rakstura ielās. Ielās, kurās ir pieejami daudzi pakalpojumi, vasaras kafejnīcas un nav pārāk intensīva autosatiksmē, kā tas ir piemēram, Elizabetes ielā, Tērbatas

ielā un jo īpaši Alberta ielā, cilvēki galvenokārt izvēlas pārvietoties ar kājām. Turpretī ielās, kur ir intensīva sabiedriskā transporta kustība, piemēram, Barona un Brīvības ielā, cilvēku galvenais pārviešanās veids ir sabiedriskais transports, līdzīgi arī ielās ar intensīvu autosatiksmi, tādās kā Lāčplēša un Eksporta ielās, cilvēki lielākoties izvēlas pārvietoties ar automašīnu. Tas liecina par cilvēku vēlmi pārvietoties ar kājām viņiem saistošā vidē, kurā iešana ir kā piedzīvojums, kuru netraucē pārlieku intensīva motorizēto transporta līdzekļu satiksme ielās, to apliecina arī turpmākie pētījumi, anketējot un intervējot Rīgas Centra apkaimes iedzīvotājus un viesus.

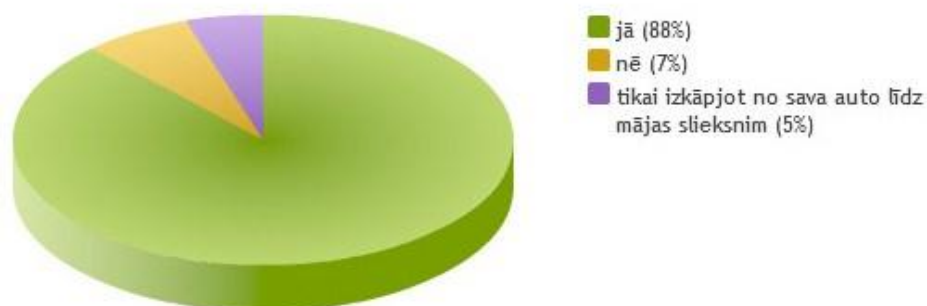
3.2. Kājāmgājēju paradumi Rīgas Centra apkaimē

Aptaujas „Kājāmgājēju paradumi Rīgas Centra apkaimē” veikšanas mērķis bija izzināt cilvēku pārvietošanās paradumu tendences un galvenās motivācijas, kas ietekmē kājāmiešanas kā pārvietošanās veida izvēli Rīgā. Kā arī noskaidrot Rīgas Centra apkaimes lomu, izmantošanas biežumu un nolūkus cilvēku ikdienas gaitās un izzināt vēlamās izmaiņas apkaimē kājāmgājēju situācijas uzlabošanai.

Centra apkaimes un kājāmiešanas loma Rīga

Aptaujas „Kājāmgājēju paradumi Rīgas Centra apkaimē” rezultāti parāda (rezultātu kopsavilkumu skatīt 2. pielikumā), ka 88% respondentu ir svarīga kājāmgājēju situācija Rīgā, jo viņi sevi uzskata par kājāmgājējiem galvaspilsētā, kamēr 5% sevi uzskata par kājāmgājējiem vien no sava auto līdz mājas sliekšnim, bet tikai 7% neuzskata sevi par kājāmgājējiem Rīgā (18. attēls). Kopumā Rīgā kājāmiešanu kā visbiežāko pārvietošanās veidu

Vai Jūs uzskatāt sevi par kājāmgājēju Rīgā?



18. attēls Aptaujas rezultāts – kājāmgājēju procentuālais skaits Rīgā (izstrādājusi autore)

Rīgā izvēlas lielākā daļa jeb 39,6 % aptaujāto cilvēku, kamēr sabiedriskais transports ir galvenais pārvietošanās veids Rīgā 33,5 % aptaujāto cilvēku. Savukārt auto kā galvenais pārvietošanās veids Rīgā ir 13,7% respondentu, tikmēr velo ir galvenais pārvietošanās veids 13,1% respondentu. Kā liecina aptaujas rezultāti, īpaši būtiska loma ikdienas mobilitātē ir tieši Rīgas Centra apkaime, jo to vismaz 3 reizes nedēļā vai biežāk apmeklē 67% aptaujāto cilvēku. Daļa no tiem Centra apkaimē veic lielāko daļu savu dienas aktivitāšu (strādā, mācās) – kopumā 57,5% aptaujāto respondentu, lai gan jau iepriekš tika minēts, ka Centra apkaimē dzīvo vien 16,5% no respondentiem. Līdz ar to var secināt, ka Rīgas Centra apkaime ir būtiska ne vien tās iedzīvotājiem, bet arī pārējiem rīdziniekiem un pilsētas viesiem. Kā liecina aptaujas rezultāti, lielākais vairums jeb 54% cilvēku līdz Centra apkaimē nokļūst ar sabiedrisko transportu, bet otrs populārākais pārvietošanās veids līdz Centra apkaimē ir ar kājām (19,5%) kamēr ar personīgo auto vai taksometru līdz pilsētas centram pārvietojas 18,5% apkaimes viesu. Turpretī nonākuši līdz Centra apkaimē, cilvēki maina savus pārvietošanās paradumus un pašā Centra apkaimē ar kājām pārvietojās jau 68% aptaujāto respondentu, kamēr ar sabiedrisko transportu tikai 16% un auto vien 10,5% aptaujāto cilvēku. Turpretī velosipēds vēl jo projām vērtējams kā mazpopulārs pārvietošanās veids Rīgas Centra apkaimē, jo lai nokļūtu līdz Centra apkaimē velo izmantot vien 4,5% aptaujāto iedzīvotāju, kamēr Centra apkaimē pārvietošanās vajadzībām vien 3,5% aptaujāto cilvēku. Tādēļ varam secināt, ka kājāmgājējiem piemērota vide tieši Rīgas Centra apkaimē ir īpaši svarīga.

Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida motivācija

Rīgas pilsētas kopējā kontekstā raugoties aptaujāto cilvēku galvenais kājāmiešanas mērķis ir ikdienas vajadzību veikšanai (49%), kā arī apvienojot patīkamo ar lietderīgo – pastaigu un būšanu cilvēkos ar ikdienas vajadzību veikšanu (38%), līdz ar to svarīga ir kājāmgājējiem labvēlīga vide tieši visaktīvākajās pilsētas daļās, kur koncentrējušie daudzveidīgi pakalpojumi, tādā kā Rīgas Centra apkaime. Jo lielākā daļa aptaujāto respondentu ar kājām pārsvarā dodas uz veikalu (14,6%), sabiedriskā transporta pieturu (12,6%), satikties ar draugiem (11,1%), pastaigā pa pilsētvidi (10,9%), uz kultūras pasākumiem (9,6%), kafejnīcām (8%) un darbu (7,5%). Kā biežākie atbildes „cits” skaidrojumi minēti pastaiga ar bērnu(-iem). Tādēļ pētījuma turpmākajā gaitā tiks pievērsta pastiprināta uzmanība arī atšķirīgajām nepieciešamībām, kas ir svarīgas dodoties pastaigā pa pilsētvidi ar maziem bērniem.

Kopumā aptaujātie cilvēki vienā dienā lielākoties noiet aptuveni 1,5 – 3 km (44,5%), daudzi aptaujātie 3-6 km dienā (27%), daži aptaujātie noiet arī virs 6km vienā dienā (6,5%), bet nav mazums tādu, kas vienā dienā ar kājām veic vien līdz 1,5km (22%). Interesanti, ka ļoti līdzīgi rezultāti ir 1995. gadā Kopenhāgenas centra apkaimē veiktajam pētījumam, kurā

noskaidrots, ka Kopenhāgenā cilvēki vidēji dienā pārsvarā noiet 1-3 km (50%), 3-6 km ar kājām dienā veic 34%, virs 6km vienā noiet 7%, bet vien līdz 1km veic 9% aptaujāto (Gehl & Gemzoe, 1999). Šie rezultāti Kopenhāgenas pētījumā raksturoti kā vērā ņemams attālums, bet Rīgas Centra apkaimes kontekstā cilvēku noietais attālums dienā gan varētu būt lielāks, ņemot vērā pakalpojumu un aktivitāšu ievērojamo koncentrāciju tajā, salīdzinot ar pārējām Rīgas apkaimēm.

Izvēli starp dažādiem pārvietošanās veidiem (kājāmiešana, sabiedriskais transports, automašīna, velo) galvenokārt ietekmē attālums līdz mērķim (21,8%) – jo tas ir mazāks, jo biežāk cilvēki izvēlēšies kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu. Līdz ar to raugoties no telpiskās plānošanas viedokļa, kājāmiešanu ir iespējams stimulēt, veidojot pašpietiekamas apkaimes, kurās kājāmejamā attālumā ir sasniedzams gan darba vietas, gan pakalpojumi. Daudzu cilvēku izvēles motivāciju ietekmē laiks, kas paiet ceļā (18,7%), dodot priekšroku ātrākiem pārvietošanās veidiem. Tādēļ, kājāmiešanas veicināšanas nolūkos svarīgi būtu samazināt distanci, līdz ar to attāluma veikšanai nepieciešamo laiku. To ir iespējams realizēt veidojot gājējiem atsevišķu celiņu tīklu, kas nav balstīts tikai uz autoceļu malās esošām ietvēm, bet izmantojot parkus, pagalmus, laukumus, zaļās struktūras u.tml.. Cilvēku pārvietošanās veida izvēli bieži vien nosaka arī laika apstākļi (16,5%), izmaksas (11,4%) un bagāžas lielums (10,3%). Liela daļa aptaujāto respondentu ir atzīmējuši atbildi „cits” kurā norādījuši, ka viņu pārvietošanās veida izvēli nosaka personīgās veselības apstākļi. Tas tiek interpretēts dažādi - daļa labprāt izvēlās kājāmiešanu, „veselības uzturēšanas” nolūkos kā „minimālo fizisko slodzi”, bet otram daļai, savukārt ir būtiskas veselības problēmas, kas liedz bieži un ilgstoši izmantot kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu.

Anketas atbildes atklāj, ka cilvēkus varētu motivēt biežāk pārvietoties ar kājām, ja tiktu uzlaboti apkārtējās vides apstākļi. Vairums atbildes uz jautājumu „Kādi apstākļi motivētu Jūs biežāk izvēlēties kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu?” ir saistītas ar fizisko un estētisko komfortu. 14,7% respondentu atzīmē, ka ietvju augstāka tīrības pakāpe (bez suņu izkārnījumiem, nomestiem atkritumiem, dubļiem un sniega) ir galvenais veids kā motivēt viņus biežāk iet ar kājām. Gandrīz tikpat būtiska (14,2%) ir aizsardzība pret netīkamiem laika apstākļiem (peļņu neesamība, lietus/saules sargi/arkas/koki virs ietvēm). Daudzi uzskata, ka viņi biežāk izvēlētos iet ar kājām, ja ielās ar intensīvu kājāmgājēju kustību būtu mazāka auto satiksmes intensitāte (11,8%), kā rezultātā nebūtu jāgaida luksofora atļaujošais signāls un ielu varētu šķērsot jebkurā vietā, tikpat lielai daļai respondentu (11,8%) svarīga motivācija būtu labāka ietvju seguma kvalitāte (bez bedrēm, plaisām, grubiņiem). Mazsvarīga nav arī kriminogēnās situācijas uzlabošana, kas veicinātu augstāku drošību (11,4%) un motivētu biežāk izvēlēties kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu. Tāpat daudziem (11,2%) būtisks

aspekts, kas veicinātu izvēlēties kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu ir augstāka apkārtējās vides estētiskā kvalitāte (11,2%). Savukārt pie atbildēm „cits” bieži minēts, ka sabiedriskā transporta izmaksu pieaugums viņus motivētu biežāk iet kājām, bet citiem tas ir attālumš līdz mērķim un tā veikšanai nepieciešamais laiks. Komentāros rakstīts, ka: „īsāki maršruti gājējiem no A līdz B, ar salīdzinošām priekšrocībām cilvēkiem ne auto (zaļās gaismas ilgums u.t.t.)” motivētu viņus biežāk izvēlēties kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu. Līdz ar to var secināt, ka cilvēku labprāt regulāri ietu kājām, ja būtu piemērotāki apstākļi ar augstāku iešanas komforta līmeni. To apliecina arī fakts, ka lielākā daļa aptaujāto cilvēku vasarā, kad pārsvarā ir silts un sauss laiks, lapas sazaļojušas un daba ir visā savā krāšņumā, izvēlas iet biežāk (45,9%) un garākas distances (32,9%). Daļa cilvēku gan atzīst, ka vasarā iet retāk, tādēļ, ka tieši vasarā lielākoties pārvietojas ar velosipēdu.

Kājāmiešanas situācijas raksturojums Centra apkaimē

Neskatoties uz to, ka aptauju aizpildīja visu lielāko Rīgas apkaimju un arī Pierīgas iedzīvotāji, lielākais vairums no viņiem (53%) atzīst, ka visbiežāk pārvietojas ar kājām tieši Rīgas Centra apkaimē, savas dzīvesvietas apkaimi atstājot otrajā vietā – tajā visbiežāk kājām pārvietojas 37% respondentu. Tādēļ var apgalvot, ka Centra apkaimes piemērotība kājāmiešanai ir būtiska ne tikai tās iedzīvotājiem, bet arī viesiem. Lielākā daļa no viņiem (30,2%) apmeklē Centra apkaimi savu ikdienas vajadzību veikšanai, lai izmantotu plaši pieejamos pakalpojumus, iepirktos veikalos. Daudzi no aptaujātajiem apmeklē Centra apkaimi darba vajadzībās (25,5%), bet 18,8% apvienojot patīkamo ar lietderīgo – ikdienas vajadzību veikšanu ar pastaigām. Tādējādi var secināt, ka Rīgas Centra apkaime raksturojama kā ļoti darbīga apkaime, kurā kūsā pilsētas dzīve.

Jautāti par Centra apkaimes piemērotību kājāmiešanai, lielākā daļa jeb 58,5% aptaujāto uzskata, ka nelieli uzlabojumi kājāmgājēju pārvietošanos varētu ievērojami uzlabot, 35% uzskata, ka Centra apkaime jau ir piemērota kājāmiešanai, bet vien 5% saka, ka apkaime nav piemērota kājāmiešanai, tomēr pie atbildēm „cits” ir arī skarbi izteikumi par to, ka „ir nepieciešami diezgan daudzi uzlabojumi!!! It īpaši, ja pārvietošanās kājām notiek ar bērnu/-iem līdz 7 gadiem” un piemērotība „attālumu ziņā jā, bet infrastruktūras ziņā priekšroka ir auto”. Līdzīgas, neviennozīmīgas atbildes ir arī uz jautājumu „Kā Jūs raksturotu kājāmiešanu Rīgas Centra apkaimē?”, jo, lai gan lielākai daļai tā šķiet patīkamu (33,4%), daudzi kājāmiešanu Centra apkaimē tomēr raksturo kā nedrošu (16,2%), sarežģītu (15,3%) un satraucošu (14%), norādot uz vājajām pusēm, kuras iespējams uzlabot. Atbildes „cits” skaidrojumi, liecina, ka kājāmiešana Centra apkaimē arī telpiski ir neviennozīmīgi vērtējama, jo tā ir „dažāda, kā kur” ar „mainīgu kvalitāti” – „parkos – viss OK, uz ielām intensīvā

satiksme traucē gājējiem”. Līdz ar to skaidrs, ka dažādās apkaimes telpās ir nepieciešami atšķirīgi risinājumi kājāmiešanas iespēju attīstīšanai Centra apkaimē.

Kopumā pati apkaime tiek raksturota visnotaļ pozitīvi, lielākā daļa aptaujāto vērtē, ka Rīgas Centra apkaime kļūst arvien saistošāka (36,3%) vai arī jau ir pievilcīga (35,2%). Vislabāk iedzīvotājiem un viesiem Centra apkaimē patīk tās urbānās struktūras dzīvīgums un vizuālās kvalitātes - 25,2% aptaujāto apkaimē visvairāk patīk parki un laukumi, bet 22,5% senās ēkas. Lielai daļai patīk arī pilsētas dzīve un cilvēki (14,1%) kā arī kafējnīcas un veikali (12,9%) un pilsētas atmosfēra (12,1%) tāpat arī plašā pakalpojumu pieejamība (12,1%), jeb visas tās komponentes, kas raksturo aktīvu pilsētas dzīves ritmu. Toties visnepatīkamākie Centra apkaimes aspekti aptaujātajiem šķiet tie, kas tieši ietekmē kājāmgājēju vides kvalitāti. 18,7% aptaujāto Rīgas Centra apkaimē visvairāk nepatīk auto satiksmes radītais piesārņojums un gandrīz tikpat daudziem - 18,4% visvairāk nepatīk nekoptās ietves un sliktā ietvju seguma kvalitāte Rīgas Centra apkaimē. Lielai daļai jeb 16,7% aptaujāto nepatīk neatjaunotās/nekoptās ēkas, bet 12,4% visvairāk nepatīk citu cilvēku uzvedība. Tas ir saistīts arī ar nedrošības sajūtu ko rada autosatiksmes apdraudējums, kas visvairāk nepatīk 12% aptaujāto. Interesanti, ka pie atbildēm „cits” ļoti bieži minēts, ka aptaujātajiem Centra apkaimē visvairāk nepatīk nedrošība, kuru rada „velobraucēji, kuriem īsti nav savas vietas, kur droši pārvietoties”, tādēļ ietvēs ir „haotiska riteņbraucēju kustība”. Līdz ar to turpmākajās nodaļās ir vērts sīkāk izpētīt riteņbraucēju un kājāmgājēju attiecības Rīgas Centra apkaimē un meklēt risinājumus to uzlabošanai.

Kājāmiešana kā pilsētas piedzīvošana

Atbildes uz anketas jautājumiem atklāj, ka cilvēkiem patīk baudīt pilsētas dzīvi un kājāmiešana ļauj to piedzīvot vispilnīgāk. To apliecina arī atbildes uz jautājumu par publiskās ārtelpas izmantošanas paradumiem brīvajā laikā. Lielākā daļa aptaujāto cilvēku labprāt izmanto publisko ārtelpu brīvā laika pavadīšanai, visieciētākie ir Centra apkaimes parki (25,1%) un vasaras kafējnīcas ielās un laukumos (23,7%). Tāpat cilvēki izvēlas pavadīt savu brīvo laiku skvēros un laukumos (17,8%) un pastaigāties pa ielām, vērojot skatlogus un citus cilvēkus (16,8%). Tādēļ vairums aptaujāto vēlētos, lai Rīgas Centra apkaimē būtu kājāmgājēju zonas - 49% vēlas, lai Centra apkaimē būtu tikai kājāmgājēju un velo ielas, bet 22% uzskata, ka piemērotas būtu kājāmgājēju/velo ielas ar sabiedriskā transporta kustību. Mazākumā ir tie, kuri vēlētos kājāmgājējiem prioritārās ielas ar lēnas kustības autosatiksmi, bet kājāmgājēju ielas Centra apkaimē nevēlas vien 11,5% aptaujāto.

Jautāti par citām nepieciešamajām izmaiņām Rīgas Centra apkaimē vairums aptaujātie vēlētos vairāk ielu apstādījumus (19%) kā arī uzskata, ka būtu nepieciešams mazāk auto un kravas auto ielās (18,2%), jāizveido kājāmgājēju zonu (18,2%) un nepieciešams labāks ietvju

segums (16,2%). Savukārt pie atbilžu varianta „cits” ļoti daudzi aptaujātie norādījuši, ka būtu nepieciešami vairāk velo celiņi, kārtējo reizi izgaismojot šo Rīgas Centra apkaimē pastāvošo problēmu. Liela daļa norādījusi, ka svarīga ir augstāka ietvju tīrība, īpaši ziemā, kad sniegs un apledojušs ievērojami ierobežo kājāmgājēju pārvietošanās iespējas, kā arī būtu nepieciešami vairāk soliņi. Līdz ar to var teikt, ka galvenās vides pārmaiņas Rīgas Centra apkaimē, kuras tās lietotāji vēlas ir vērstas uz kājāmgājēju situācijas uzlabošanu. Lai veiktu šādas pārmaiņas ir nepieciešami finansu līdzekļi, tādēļ lielākā daļa aptaujāto jeb 77,5% cilvēku uzskata, ka Rīgas domei vajadzētu tērēt vairāk nauda no budžeta līdzekļiem kājāmgājēju situācijas uzlabošanai.

3.3. Cilvēku dzīves veids un pārvietošanās paradumus ietekmējošie faktori

Rīga ir daudzkrāsaina pilsēta un tikpat raibi ir tās iedzīvotāji un lietotāji. Izjust pilsētu, tās ritmu, daudzveidību, saskatīt problēmas un to risinājumus palīdz spēja paraudzīties uz pilsētu no dažādiem skatu leņķiem, individuāliem piedzīvojumiem. Tādēļ tika intervēti Rīgas Centra apkaimes iedzīvotāji un lietotāji, lai izzinātu viņu pārvietošanās paradumus, kājāmiešanas motivāciju, šī brīža Centra apkaimes pilsētvides redzējumu un nākotnes skatījumu. Jāpiebilst gan, ka katram no intervētajiem iedzīvotājiem ir sava izpratne par Centra apkaimes teritoriālo veidolu, tādēļ bieži vien tika apspriestas Centra apkaimē pieguļošās teritorijas - Vecrīga un Daugavmala, Avotu apkaimē ar Ziedoņdārzu un Brasa apkaimē ar Lielajiem kapiem – vietas, kuras cilvēki uztver kā Rīgas centra sastāvdaļu. Cilvēku stāstījums papildināts ar novērojumu gaitā veiktajām autores fotofiksācijām.

3.3.1. Cilvēku dzīvesveids, kājāmiešanas loma un prakse pilsētas dzīvē

Savā pārvietošanās pieredzē Rīgā, lai sīkāk izzinātu velobraucēju un kājāmgājēju mijiedarbību pilsētvidē, dalījās velobraucēšanas entuziasts Kaspars Cēbers (24 gadi) - sportisks jauneklis, kurš dzīvo Teikas apkaimē un šobrīd, gan studē, gan strādā kartogrāfijas jomā. Viņš katru darba dienu dodas uz savu biroju, kas atrodas uz Centra un Vecpilsētas apkaimes robežas, ceļu veicot „ar velo, ja vien nelīst, tad gan ar trolejbusu, bet ziemā arī vienmēr ar velo, ja nav ļoti auksti” (Cēbers, 2013). Kaspars ikdienā brauc ar savu velomaratonu sacensību velo, tādēļ viņam „ļoti svarīgi ir drošības apsvērumi, lai ir kur droši pieslēgt velo, piemēram, ja man jānokļūst līdz veikalam, vai kādam citam mērķim, kur es zinu, ka nebūs kur

pieslēgt velo, tad es izvēlos labāk iet kājām” (Cēbers, 2013). Bet neskatoties uz šiem sarežģījumiem, Kaspars uzskata, ka „velo ir vislabākais pārvietošanās veids Rīgā, jo tas sniedz brīvību, nav jāspiežas sabiedriskajā [transportā]. Pats vari izlemt, precīzi rēķināties ar laiku, cik ilgi prasa ceļš un pārsvarā tas ir ātrāk kā ar citiem pārvietošanās veidiem. Un vispār, braukt ar velo ir veselīgi, zaļi un stilīgi!” (Cēbers, 2013). Līdzīgi uzskata arī students Artūrs Ādamsons (25 gadi), kurš dzīvo Centra apkaimē, strādā alternatīvā tūrisma birojā Vecrīgā un vada veloekskursijas tūristiem pa Rīgu. Viņš stāsta, ka „noskatījos, kā citi brauc ar velo pa Rīgu un sapratu ka es ar tā gribu. Vēl pie tam tas ir finansiāli ļoti izdevīgi – nopērkot velo „Latgalītē” tas atpelnās pa 3 mēnešiem. Uzskatu, ka iekš dzelzceļa loka velo arī ir ātrākais pārvietošanās veids, tādēļ tagad ikdienā visu laiku braucu ar velo. Vienīgi, ja dodos uz Autoostu, tad gan braucu ar sabiedrisko, jo pie Autoostas nav kur droši novietot velosipēdu, kur nu uz vairākām dienām” (Ādamsons, 2013).

Jaunieši, kuri ir raduši Rīgā pārvietoties ar velosipēdu, labprāt to turpina darīt arī mainoties viņu sociālajam stāvoklim un dzīvesveidam. Piemēram, Intars un Austra Ziļicki ir jauna ģimene (25 un 26 gadus veci) ar mazu bērnu (2,5 gadi) un šobrīd gaida otru bērniņu, viņi dzīvo Rīgas Centra nomalē uz robežas ar Brasas apkaimi un viņiem nav sava automašīna. Ikdienas gaitas ģimenei paiet strādājot katram savā Rīgas daļā – Intars ir IT jomā nodarbinātais ar biroju Ķengaragā, bet Austra ir muzeja speciāliste un strādā Juglā, kamēr mazā meitiņa Irbīte iet bērnudārzā Grīziņkalnā. Ģimenes iemīļotākais pārvietošanās veids ikdienā ir velosipēds, jo viņiem saistošs liekas zaļais dzīvesveids, domājot par pašu veselību un apkārtējo vidi. Kā stāsta Austra: „mēģinām pēc iespējas vairāk visur braukt ar velo” (Ziļicka, 2013). Intars skaidro, ka „pa ceļam uz darbu vedu Irbī uz bērnudārzu uz sava velo bērnu sēdekliņā, ja vien nav slapjdraņķis, tad gan ir grūti, vietām netīra ietves, kad ir apledojis, bīstami. Tādā gadījumā ar kājām vedu Irbī līdz bērnudārzam kukuragā un pats pēc tam braucu ar tramvaju plus autobusu uz darbu” (Ziļickis, 2013). Bet daudz labāk Intaram patīk ar velo, jo tas sanāk arī ātrāk „ja vien tas autobuss neietu tik reti un ilgi nebūtu jāgaida, būtu vienādi ilgs ceļš, kādas 40 minūtes” (Ziļickis, 2013) un ar velo „tu esi neatkarīgs, kur un kā gribi, tā brauc. Ja vajag veikalā, iebrauc pa ceļam, ja ieraugi ko interesantu, apstājies, paskaties, var izlaist kādu likumiņu un izvēdināt prātu” (Ziļickis, 2013). Tāpat arī Austrai patīk velo sniegtā neatkarības sajūta – „bez velo es jūtos kā bez rokām. Kopš puncis ir jau lielāks, sapratu, ka nevaru braukt vairs ar velo, jo tas daudz kur ir jānes, bet smagumus celt nevaru” (Ziļicka, 2013). Agrāk Austra uz darbu parasti brauca ar riteni, vienīgi „ziemā, aukstumā ar autobusu un līdz tam ar kājām 10 minūtes. Man kopā sanāk kādi 7-8 km vienā virzienā, kas tikai aukstā laikā liekas par tālu” (Ziļickis, 2013).

Turpretī pilnīgi atšķirīga pārvietošanās pieredze ir Centrā, Barona ielā dzīvojošajai Avotnieku ģimenei – Jānim un Asnātei (30 un 27 gadi), kuriem ir divas meitas (Līnai ir 5 gadi un Elzai 2,5 gadi) un automašīna. Viņiem visa ikdiena paiet dažu kvartālu robežā – bērnus darbadienās pieskata vecvecāki, vai nu Grostonas vai Matīsa ielā, bet paši strādā kopā Šarlotes ielā birojā kā projektu vadītāji. Avotnieki šo attālumu veic „ar auto, jo bērni ir tādā vecumā, kad ērtāk un laika ziņā izdevīgāk ar auto, arī pašiem slinkums, bet vispār ir vasaras apņemšanās – bērnu ar velo vest, esam sagādājuši visu aprīkojumu, katram pa bērnu krēsliņam” (Avotniece, 2013), skaidro Asnāte. Ar kājām viņiem sanāk pārvietoties ļoti reti, kā Jānis stāsta: „uz teātri divi kvartāli, līdz piemājas veikalam 0,5 kvartāli” (Avotnieks, 2013), citreiz Asnātei sanāk iet ar kājām „ja Jānis kur aizbraucis, auto aizņemts, tad bērnus vedu ar kājām, citkārt vēl no jogas nodarbībām braucu ar sabiedrisko, lai Jānim nav ar visiem bērniem jābrauc man pakal” (Avotniece, 2013). Asnāte arī stāsta, ka šobrīd „ar velo vien rekreatīvos nolūkos braukājam, uz Mežaparku vai uz nakts tirgu iepirkties, savukārt brīvdienās ārpus Rīgas atpūšamies, vasarnīcā Saulkrastos vai ciemos pie radiem, draugiem bieži braucam” (Avotniece, 2013).

Kamēr Avotnieku ģimene vēl gatavojas mainīt savus pārvietošanās paradumus, to nesen ir izdarījusi Blanku ģimene - Linda (32 gadi) un Mārtiņš (33 gadi) ar 8 gadus veco dēlu Jēkabu - kuri dzīvo Brasā, Miera ielas galā un līdz šim ik dienu pārvietojās ar divām automašīnām. Mārtiņam tā ir darba nepieciešamība, jo viņam kā sava uzņēmuma īpašniekam un pārdošanas vadītājam darbs paiet nemitīgā kustībā, veicot lielus attālumus. Savukārt Lindas ikdiena kā uzņēmuma līdzīpašniecei un dizaineri paiet galvenokārt birojā Andrejsalā, līdz kuram viņa bija ieradusi braukt ar automašīnu, bet pirms pāris mēnešiem nolēma mainīt savus paradumus, jo „ar automašīnu braucot tu neko neredzi. Viss paslīd garām caur tādu nelielu stikliņu” (Blanka, 2013). Tagad ar kājām ejot Lindai ceļš līdz darbam prasa „40 minūtes līdz 1 stundai, kā kuru reizi, jo es katrreiz eju citādāk. Katrai ielai ir sava unikāla atmosfēra. Brīvības ielā ir baigā satiksme, tāda skaudra tā iela, man nepatīk. Valdemāra iela man liekas forša, tāda zaļāka. Patīk arī Barona iela, tur satiksme mazāka, bruģis, cilvēki tādi...nu nezinu, kaut kā tāda cita noskaņa. Es vienmēr pēc sava noskaņojuma izvēlos, kur iet, lai pēc iespējas patīkamāk būtu. Kur forša kafija, ieeju nopērku” (Blanka, 2013). Turpretī „ar auto cits temps ir, nevar kā tagad, pamanu, kas ir izmainījies, kur jauni veikali, pavēroju cilvēkus, kopējo noskaņojumu. Ar auto dzīvojot tu satiec tikai sevis izvēlētus cilvēkus, draugus, radus, bet ar kājām ejot redzi dažādus cilvēkus. Man nelikās, ka ir tik daudz vecu cilvēku, es visu laiku neredzēju viņus” (Blanka, 2013). Interesanti, ka Blanku dēls Jēkabs arī vēlas būt kājāmgājējs, kā Linda stāsta „viņš no rītiem lūdz tēti, lai ved viņu līdz skolai ar kājām, bet tā kā mums tik agri uz darbu nav jābrauc, Mārtiņam jau vieglāk un ātrāk ir ar auto

viņu aizvest. Tomēr bērnam patīk izstaigāties no rīta, laikam jau, lai vieglāk pamostos un izvēdinātu galvu pirms skolas, kafijas vietā” (Blanka, 2013).

Atšķirībā no ģimenēm ar bērniem, vidējai paaudzei, kuriem bērni jau ir izauguši lieli, savās ikdienas gaitās nav jāreķinās ar citu nepieciešamībām un var brīvi izvēlēties savus pārvietošanās veidus un maršrutus. Tā piemēram pasniedzēja un uzņēmēja Māra Ansone (53 gadi), kura ir dzimusi, augusi un visu mūžu dzīvojusi un strādājusi Rīgas centrā ziemas sezonā pārvietojas ar kājām, bet vasarā ar velosipēdu pārsvarā starp Avotu (mājas), Matīsa (viena darbavieta) un Valdemāra (otra darbavieta) ielu, jo „pilsētas izmērs nosaka to, ka ar kājām vai velo ir vieglāk” (Ansone, 2013). Interesanti, ka viņa gan to sauc par atpūtu starp darbiem „relaksējos braucot ar velo vai ejot kājām, uztveru kā pastaigu ar mērķi. Principā man atpūta ir pārvietošanās. Es ņemu kaifu, apskatu pilsētu. Turpretim braukšana ar trolejbusu ir stresaina - šaurā telpā kopā ar daudz cilvēkiem” (Ansone, 2013). Vispār „ja dzīvo un darbs centrā, tad auto nemaz nav vajadzīgs, arī sabiedrisko gandrīz nelietoju, man pat beidzās derīguma termiņš e-talonam” (Ansone, 2013). Vienīgi ziemā ir grūtāk, jo „ar velo nevar nobremzēt, ir bijusi bēdīga pieredze, tāpēc tagad ziemā tikai ar kājām eju. Bet vispār man darbi ir sadalīti pa sezonām. Vasarā, kad ar velo braucu, nokārtoju visas papīru lietas, uz visādām iestādēm aizbraucu, visu sakārtoju tā, lai ziemā nekur citur nav jāiet, kā tik uz dabu. Ziemā tad tāda mazkustīgāka esmu” (Ansone, 2013). Savukārt 51 gadus vecais Elmārs Vītiņš, kurš dzīvo viens pats Pētersalas apkaimē un strādā par zobu tehniķi turpat Pētersalā esošajā klīnikā gan ziemā, gan vasarā izvēlas kājāmiešanu kā galveno pārvietošanās veidu, daudzu dažādu apstākļu vadīts. Viņaprāt ir „jākustas, kamēr vien var paiet, lai uzturētu sevi veselu, tāpat nav mazsvarīgs finansiālais aspekts - ja būtu pa brīvu sabiedriskais, tad jau ar to biežāk brauktu. Lai gan dienās, kad visiem par brīvu, nepatīk braukt, jo publika nesimpatizē” (Vītiņš, 2013). Elmāram bieži vien „iešanas maršruts nesakrīt ar sabiedriskā transporta piedāvājumu, piemēram, ejot pusdienās līdz Skolas ielai nav citu variantu kā tikai ar kājām, katru dienu tas ir vismaz 2km vienā virzienā. Kopumā man sanāk dienā kādus 10-12 tūkstošus soļu noiet, tādejādi es ar iešanu kompensēju sportošanu” (Vītiņš, 2013). Viņaprāt ejot ar kājām ir „brīnišķīga iespēja pabūt pašam ar sevi, sakārtot savas domas” (Vītiņš, 2013), bet automašīnu viņš izmanto vien brīvdienās, lai izbrauktu ārpus pilsētas, uz laukiem, jūras piekrasti pastaigāties, jo „centrā dārgi noparkoties, tādēļ tikai ja ko lielāku vajag aizvest/atvest, tad ar auto braucu” (Vītiņš, 2013). Turpretī Aija Pore (47 gadi), kura kopā ar ģimeni – vīru un pieaugušiem bērniem dzīvo Mārupē, ik pa laikam uz darbu Vecrīgā, kur viņa strādā par ierēdni ministrijā, brauc ar automašīnu, „ja vīrs pa ceļam aizved, bet tā kā man darbs sākas vēlāk kā viņam, ja negribu tik agri celties, braucu ar autobusu. Šā vai tā katru dienu sanāk sēdēt sastrēgumā pie Uzvaras bulvāra” (Pore, 2013). Savukārt „pa centru es pārvietojos ar

kājām, darba vajadzībās līdz kādai ministrijai, kad jāaiziet, jo attālums nosaka, to, ka ar kājām izdevīgāk” (Pore, 2013). Tāpat arī 68 gadus vecajai Dacei Gasiņai, kura strādā LNB par pakalpojumu departamenta vadītāju un dzīvo Salaspilī, „darba vajadzībās nākas bieži staigāt no vienas bibliotēkas ēkas uz otru, vienīgi līdz Tērbatas ielai 77 pie Matīsa ielas man citreiz slinkums iet no Barona ielas 14 vai Vecrīgas, tad parasti braucu ar tramvaju, īpaši ziemā un sliktos laika apstākļos. Bet vispār man patīk pastaigāties pa centru, ejot es vēroju apkārtni, skatos, kas jauns, tāpēc katru reizi eju pa citu celiņu” (Gasiņa, 2013).

Beidzot darba gaitas un kļūstot par pensionāru, cilvēkiem bieži vien ievērojami sarūk nepieciešamība pārvietoties pa pilsētvidi. Bet tie, kuri negrib vientulīgi nīkt mājās pie TV ekrāniem, vienmēr atradīs iemeslu, lai dotos ārpus mājas. Tā piemēram 77 gadus vecā Ināra Kalniņa, kura visu savu mūžu ir dzīvojusi Matīsa ielā uzskata, ka „kustība ir visam pamatā! Tiklīdz apsēdīšos, tā beigšu eksistēt. Es jau 2-3 stundas no vietas sēžot jūtos diskomfortā, tādēļ regulāri eju ar suni uz Ziedoņdārzu” (Kalniņa, 2013). Viņasprāt „galvenais ir staigāt, kaut nekur nav kur iet. Tad nu es pēc katra produkta eju uz savu veikalu – maize garšīga vienā veikalā, biezpiens citur... Nu tā, lai nebūtu pa tukšo jāiet” (Kalniņa, 2013). Ināra vienīgi uz Vecrīgu un Pārdaugavu brauc ar sabiedrisko transportu un arī tad „ja nebūtu brīvbiļete, ietu ar kājām, vienīgi no tirgus citreiz smagi jānes” (Kalniņa, 2013). Līdzīga nostāja ir arī 83 gadus vecajam pensionāram, bijušajam poligrāfiķim Kārlim Rozenfeldam, kurš ar sievu dzīvo Imantā un stāsta, ka „uz veikalu vienmēr izvēlos iet trīs reizes lielāku gabalu, lai pastaigātos” (Rozenfelds, 2013). Vēl viņš, neskatoties uz savu ievērojamo vecumu ir pieteicies par aizbildni invalīdu ģimenei, kuri dzīvo Grīziņkalnā „tā nu man katru nedēļu vismaz trīs reizes sanākt doties pie viņiem apraudzīt, aprūpēt, aiziet uz veikalu iepirkties. Līdz centram no Imantas es braucu ar autobusu, bet tālāk līdz Grīziņkalnam vienmēr eju ar kājām, jo man svarīgi ir kustēties modrībai un mundrumam” (Rozenfelds, 2013). Kārlis atsaucas uz seno grieķu teicienu, ka „kustībā ir dzīvība” (Rozenfelds, 2013) un ar kājām izvēlas pārvietoties „lai uzturētu sevi labā formā, jo kopš ceļa operācija vairs nevaru skriet kā pirms pieciem gadiem, tādēļ tagad speciāli braucu uz Jūrmalu pastaigāties” (Rozenfelds, 2013).

3.3.2. Kājāmiešanas problēmas un iespējas Rīgas Centra apkaimē

Velo infrastruktūras nepietiekamība

Intervijās ar rīdniekiem un pilsētas lietotājiem, gan velobraucējiem, autobraucējiem un kājāmgājējiem, izkristalizējies, ka viena no lielākajām problēmām Rīgā ir nepietiekamā veloinfrastruktūra, kā rezultātā velobraucēji, kuri nav gatavi riskēt ar savu drošību, izvēlas braukt pa gājēju ietvēm, apdraudot viņu drošību (19. attēls). Līdz ar to nepietiekamā

veloinfrastruktūra ir ne vien velobraucēju, bet arī pārējo satiksmes dalībnieku un jo īpaši kājāmgājēju problēma. Velobraucēji līdz šim ir bijuši tāda no visām pusēm atstumtā pabērna lomā, kā stāsta Artūrs „ir psiholoģiskā trauma, ka ielas pieder automašīnām” (Ādamsons, 2013), savukārt Asnāte skaidro, ka viņai „*busy* laikā nevar iedomāties sevi braucam pa ietvēm caur cilvēku burzmu” (Avotniece, 2013), bet pa ielām braukt ar bērnu sēdekli liekas neprāts, jo „šoferi Rīgā nerada drošības sajūtu” (Avotniece, 2013). Asnāte gan pati ir ikdienas autobraucēja, tādēļ viņasprāt „noteikti ir jāattīsta veloceliņi uz gājēju ietvju līmeņa, ietves ir platas, lai iet rindā” (Avotniece, 2013), toties viņas vīrs Jānis gan nepiekrīt: „bet es kā gājējs tādā gadījumā nejustos labi, manuprāt, drīzāk ir jāpievērš uzmanība, ka visiem satiksmes dalībniekiem iemācīties sadzīvot kopā, jo šobrīd autobraucēji nepamana velo, nesaprot, kādas ir velo tiesības un kur pašiem jābrauc” (Avotnieks, 2013). Līdzīgās domās ir Ziļicku ģimene, kā izklāsta Austra „jābūt vairāk veloceliņiem un kampaņām, kas skaidro, lai gājēji neiet pa veloceliņiem, šobrīd pat policija pastaigājas pa veloceliņu. Tāpēc jau daudzi nemaz nesaprot, ko tas veloceliņš īsti nozīmē” (Ziļicka, 2013).



19. attēls Velobraucēji pa gājēju ietvi lavierē starp kājāmgājējiem, Brīvības ielas un Miera iela piemēri (Autores foto, 2012)

Pagaidām, kamēr lielākajā daļā pilsētas centra ielu vēl nav veloceliņi, pēc veiktajiem novērojumiem satiksmes dalībnieku sadalījuma uzskaites ietvaros konstatēts, ka velosipēdisti 69% gadījumu izvēlas braukt pa ietvi, kamēr tikai trešdaļa, jeb 31% velobraucēju brauc pa ielu (kopā visās mērījumu paraugvietās uzskaitīti 84 velobraucēji, no kuriem 58 brauca pa ietvi, bet 26 pa ielu). Šāda aina neapmierina Aiju, jo viņai „velosipēdisti traucē - negribas būt iespiestai - patīk iet tā plašāk, ar kādu kopā, sarunājoties” (Pore, 2013), savukārt Māra skaidro, ka „es izvēlos braukt pa ielu vai ietvi atkarībā no tā, cik brīvs ir ceļš – ja auto stāv gar malu, tad nevaru pa ielu braukt un jābrauc pa ietvi” (Ansone, 2013). Turpretī ikdienas velobraucēja Austra par velosipēdistu paradumiem skaidro, ka „velobraucēji jau ar ir dažādi,

citi uz ietvēm lavierē starp gājējiem, radot stresu un sliktu kopējo iespaidu par velobraucējiem” (Ziļicka, 2013). Ar šādiem velobraucējiem saskāries ir arī Kārlis, tādēļ viņaprāt „velosipēdisti ir agresīvi, kā rezultātā notiek sadursmes. Nu nevar ļaut viņiem braukt pa trotuāriem” (Rozenfelds, 2013). Rādās, ka tieši vecākās paaudzes cilvēki ir īpaši neapmierināti ar velobraucēju klātesamību uz ietves, jo kā skaidro Dace, viņai „godīgi sakot ir bail no velosipēdistiem Rīgas centrā, jo nevar ne redzēt, ne just, ja no muguras brauc. A ja nu es apstājos, vai mainu virzienu... Ja es eju aizdomājusies, satrūkstos, kad negaidīti pabrauc garām – tāds lieks stress. Bet principā jau es skatos ļoti pozitīvi uz velobraukšanu pilsētā – noteikti vajadzētu iezīmēt veloceliņus, kā tas ir Dānijā, Nīderlandē, jo kaut kādai kārtībai jau ir jābūt. Jo saprotamāki noteikumi, jo vienkāršāk visām pusēm” (Gasiņa, 2013).

Veidojot veloinfrastruktūru pilsētplānotāju rokās ir izlemt, uz kā rēķina tiek veidotas velojoslas – vai mēs vēlam samazināt gājēju skaitu pilsētā vai ierobežot autosatiksmes iespējas. Piemēram, velobraucējai Austrai absurdas liekas, ka veloceliņš ir uzzīmēts uz ietves, jo tur „ar bērnu nevar iet, jo viņš nespēj saprast, ka otra puse ietves pieder velobraucējiem, rezultātā bērns ir apdraudēts” (Ziļicka, 2013), tam piebalso arī Māra, kuras ikdienas maršrutā ir uz ietves uzzīmētais veloceliņš „to neviens nepamana, neievēro” (Ansons, 2013). Bet Ziļicikiem drīz būs vēl nopietnākas pārvietošanās problēmas, jo līdz ar otra bērniņa ierašanos ģimene varēs pārvietoties tikai visiem kopā, katram vedot savu bērnu, tādēļ, ka Rīgā nav iespējams uz velo vienam vest divus bērnus, nepērkot dārgus speciālus velosipēdus „Mama Bike”. Intars stāsta, ka: „man gribētos to riteņu piekabi, ka mazos var sasēdināt un doties pa pilsētu, uz bērnu dārzu, visur. Ok, mums līdz dārziņam visur platas ietves, toties apmales augstas, bet kur šauras ietves, ar tādu piekabi jau nav kur likties. Es tak savus bērnus nevedīšu pa ielu starp mašīnām. Latvijas autobraucējs jau nav pieradis pie velo un īpaši ar „astēm” jeb piekabēm. Tāpēc reāli vajag veloceliņus!” (Ziļickis, 2013). Savukārt Linda saskata, ka veloceliņi, ne vien atrisinātu šādas ikdienišķas problēmas, bet spētu sniegt Rīgai jaunu elpu, jo „Rīga jau ir maziņa, nav nekāda megapole, visu var viegli sasniegt, tāpēc uz veloceliņiem jābūt lielākam uzsvaram. Ja tie būs daudz, tad arvien vairāk cilvēki izvēlēsies velo un rezultātā tā autosatiksmē samazināsies. Piemēram, kā Nīderlandē viss izplānots tā, ka ar velo braukt ir ērti un patīkami, bez šķēršļiem, ar velo var „slīdēt” pa pilsētu. Ar velo var arī paņemt mantas, ielikt grozā, nav jānes smagumi. Jā..., ja būtu šāda „Riteņu Rīga” nebūtu jāga izvēlēties braukt ar auto” (Blanka, 2013). Tāpat arī Māra atsaucas uz ārvalstīs pieredzēto: „gribas, lai Rīgā ir kā Dānijā ar sakārtotu veloinfrastruktūru. Jo šobrīd situācija ļoti mainījies, nav kā pirms 10 gadiem es viena pati braucu, tagad 3 velobraucēji vienlaicīgi cenšas izmanevrēt pa ietvi starp gājējiem” (Ansons, 2013). Līdzīgi arī Kaspars uzskata, ka „velobraukšanai ir ļoti slikta infrastruktūra, principā katastrofāla, jo gandrīz vispār nav. Es

braucu pa Brīvības ielu visā garumā, man pa ietvēm nepatīk, jo tā ir daudz lēnāk. Tikai citreiz tajā ielā ir tāda saspīestības sajūta, ka pa tuvu auto tev garām nobrauc, bet problēmas par laimi nav bijušas” (Cēbers, 2013), Artūrs gan piebilst, ka „Kaspars ir sportisks jauniešs, bet tantiņa pa Brīvības ielu ar velo noteikti nebrauks! Pasaules prakse ir tāda, ka atbilstoša veloinfrastruktūra ir, ja pensionārs ar diviem iepirkuma maisiem var izbraukt. Tā kā Rīgai ir uz ko tiekties” (Ādamsons, 2013). „Un, protams, jādomā arī kur var glabāt tos velo” (Ziļickis, 2013) - „vajadzētu daudz vairāk drošu velonovietņu” (Blanka, 2013). Bet Elmāru satrauc, ka „Rīgas dzīvokļi nepieļauj velo kultūru, jo mājās tos nav kur atstāt, tāpēc arī man nav velo. Bet ja arī būtu, ir otra problēma – iespēja darbā nomazgāties un pārgērbties” (Vītiņš, 2013).

Autosatiksmes intensitāte

Pilsētas draudzīgumu kājāmgājējiem nosaka autosatiksmes intensitāte, piemēram, Kārlis uzskata, ka šobrīd Centra apkaime nav piemērota kājāmgājējiem, jo „satiksme ir pārāk intensīva” (Rozenfelds, 2013), bet Māra aizdomājas, ka nākotne varētu būt vēl biedējošāka „Kas Rīgā notiktu, ja esot labvēlīgiem finansu apstākļiem, varētu divas reizes palielināties auto skaits – šausmas tad būtu!” (Ansona, 2013). Artūrs domā, ka to varētu risināt „padarot autobraucējiem dzīvi grūtāku varētu daudz ko uzlabot, piemēram, ātruma samazināšana, daudz lielāka maksa auto novietošanai centrā, jo tā ir privilēģija. Tā varētu daudz patīkamāku vidi veidot, vienīgi ierobežojumiem jāiet kopā ar citiem kompleksiem risinājumiem Tikai vajag politisko gribu, lai mainītu situāciju, kā tas, piemēram, ir Londonā, Parīzē, kur spēcīgi mēri veicina kājāmgājēju” (Ādamsons, 2013). Tāpat arī Dace piekrīt, ka „Rīgā būtu jāliek lielāki ierobežojumi autobraucējiem, Vecrīgā vispār vajadzētu aizliegt braukt ar auto, tagad pa Domu laukumu mašīnas krustu šķērsu brauc cauri un es nesaprotu kur likties, jo nevar paredzēt kādā trajektorijā brauc [kā liecina 22.attēls Doma laukums ir kājāmgājēju zona un auto pa to pārvietoties nemaz nedrīkst]. Laukumā jau tomēr būtu simpātiski, ja tikai gājēji ietu. Es, protams, saprotu, ka tiem auto ar ir jābrauc, bet varbūt tomēr var kaut kā apbraukt apkārt, jo tā braukšana bez noteikumiem Vecrīgā bojā kopējo noskaņu, Rīgas tēlu” (Gasiņa, 2013). Tikai veicot šādas pārmaiņas būtu „jāatrod līdzsvars starp auto un cilvēkiem, jābūt loģikai” (Blanka, 2013) – auto ierobežošanai „jābūt balansā, lai tomēr ir iespēja piekļūt centram ar auto, kad tas ir nepieciešams” (Vītiņš, 2013). Varbūt ārvalstīs pieredzētais varētu noderēt, mainot Rīgas centra autobraucēju paradumus, piemēram, Dace bija ļoti patīkami pārsteigta par Čikāgā piedzīvoto „tur auto brauc ļoti lēni, skatās uz gājējiem kā uz līdzvērtīgiem. Čikāgas centrā pat vairāku joslu noslogotai satiksmes ielai var mierīgi pāriet pāri caur auto plūsmu, jo viņi respektē. Tā nedaudz mistiski, bet auto ar gājēju sadzīvo brīvā silā. Es vispār esmu novērojusi, ka ārzemēs ir humānākas auto un gājēju savstarpējās attiecības” (Gasiņa, 2013). To pamanījis ir arī Elmārs, kurš uzskata, ka Rīgā būtu svarīgi

„sabiedrībai mācīt empātiju, lai būtu cilvēcīgāki viens pret otru – autobraucēju un kājāmgājēji, cienītu viens otru” (Vītiņš, 2013).

Satiksmes intensitātes mazināšana Centra apkaimē, pēc intervēto cilvēku domām varētu ievērojam manīt centra vidi, piemēram, Artūram šķiet, ka „daudzi centrā negrib dzīvot, jo tagad tas kalpo kā transporta koridors. Bet kad cilvēkiem ir bērni un viņi nespēj savus bērnus droši izlaist ārā, viņi pārceļas citur, kur ir drošāka vide. Tā rezultātā pilsētas centrs par geto sāk pārvērsties” (Ādamsons, 2013). Viņaprāt „labāka vide centrā padarītu pilsētu dzīvotspējīgu – vitālu. Pagaidām, iespējams, ja dzīvo centrā, tieši tāpēc negrib bērnus, jo nevar nodrošināt vidi, drošību. Šāda situācija, kad visapkārt ielās ir pārāk daudz apdraudējumu, nav normāla” (Ādamsons, 2013). Tieši autosatiksmes intensitāte ir viens no galvenajiem apdraudējumiem šobrīd, bet to ierobežojot, daudziem nāktos pārvērtēt savus pārvietošanās paradumus, tā, piemēram, Jānis domā, ka nākotnē, „ja centrā būtu ievērojami ierobežojumi izbraukt cauri ar auto, tad mums būtu jādomā, ko izvēlēties auto vai tomēr labāk velo. 90% cilvēki noteikti būtu pret auto ierobežošanu, būs šokā un nepatikā gānīs pašvaldību. Bet tas varētu beidzot likt cilvēkiem apstāties... vispār būtu stilīgi – ļoti labi!” (Avotnieks, 2013). Tāpat arī Mārai tā šķiet laba ideja: „ja ierobežotu auto, veselīgus cilvēkus veidotu!” (Ansone, 2013). Vienīgi „autosatiksmes ierobežošanai gan noteikti būtu jāiet kopā ar pilsētas sakārtošanu” (Avotnieks, 2013).

Gājēju luksofora signāls

Vēl viena tehniska un mentāla kājāmgājēju problēma ir luksofora signālu ilgums, kas liecina par faktisko autosatiksmes prioritāti, pretstatā spēkā esošajos plānošanas dokumentos vēstītajam (RD, 2009 a). Kaspars uzskata, ka tā ir „lielākā gājēju problēma Rīgā, jo pat man 7 sekundes liekas par maz, lai pārietu pāri, kur nu večiņai. Piemēram, Tērbatas, Merķeļa un Brīvības bulvāra krustojumā vispār tikai 5 sekundes, rezultātā visi iet pie sarkanā, bet tur tikai trolejbuss brauc, nav nekāda lielā satiksme uz Tērbatas ielas tai posmā, tāpēc absurds liekas” (Cēbers, 2013). Arī Artūrs uzskata, ka „ļoti īsais luksoforu zaļais signāls gājējiem liecina par auto prioritāti, jo tas ir domāts tikai jauniem, fiziski spēcīgiem cilvēkiem, ne pensionāriem” (Ādamsons, 2013). Tāds pats viedoklis ir Dacei, kura arī ir ievērojusi, ka „luksofora vairāk domā par autobraucējiem ne gājējiem, kā piemēram zaļās joslas ir auto, ne gājējiem. Tāpat arī pārāk īsi intervāli – pie [Latvijas] Universitātes es pat biju šokā, kad ar draudzeni sākām iet momentā kā sākās zaļais, gājām sarunāties un nepamanījām, ka pēkšņi esam ielas vidū, kad jau ir iedezies sarkanais un automašīnas brauc mums virsū. Tur burtiski skrienot ir jātiek pāri!” (Gasiņa, 2013). Līdzīgi arī Kasparam pavisam neizprotami liekas tas, ka šis īsais zaļais gājēju kustību atļaujošais „signāls tik īss pārsvarā ir tieši kājāmgājēju iecienītos pārvietošanās maršrutos, Vecrīgas un Centra apkaimes savienojošajā Bulvāra loka rajona – Raiņa bulvārī,

Brīvības bulvārī, pie [Latvijas] Universitātes, Merķeļa ielā, visur zaļais ir 7 sekundes, kamēr sarkanais vismaz minūti. Tā nedrīkst!” (Cēbers, 2013).

Ietvju apmales un seguma kvalitāte

Šķērsojot krustojumus, viena lieta ir laiks, kādā to jāpaspēj veikt, bet otra, ne mazāk svarīga ir šķēršļi, kas gadās pa ceļam. Īpaši aktuāli tas ir jaunajiem vecākiem ar bērniem ratiņos, cilvēkiem ratiņkrēslos un veciem cilvēkiem, kuriem ir apgrūtinātas pārvietošanās spējas. Linda skaidro, „kad puika bija mazs, ar ratiņiem pārvietoties bija reāla problēma” (Blanka, 2013), Austra stāsta, ka vislielākā problēma ir tieši „apmales, īpaši kur tādas simboliskas, daži centimetri, jo tādas stumjot ratus sev pa priekšu var nepamanīt un bērns var izkrist ārā (Ziļicka, 2013), „īpaši no to pilsētas ratiem, ar mazajiem riteņiem” (Avotniece, 2013). Ar ratiem, tāpat kā ar ratiņkrēsliem pārvietojoties problēmas sagādā ne vien apmales, bet arī kāpnēs, kā skaidro „North Mama” projekta līdzautore Līga „centrā ir katastrofāla situācija jaunajām māmiņām, jo reti kur var tikt iekšā ar bērnu ratiem” (Zemozdzika, 2013). Bet „centrālā stacija un rati - nekas briesmīgāks nevar būt. Pirmkārt tunelis ar nobrauktuvi nenormāli stāvu, vai ja no trolejbusa izkāp, tad vispār nav nobrauktuves, stiep vien pati ratus, grūtniece, ja. Pie Stockmann atkal ir lifts, kas nekad nestrādā (20. attēls)... Jābūt ļoti spēcīgai sievietei. Ā, un pēc tam pašā stacijā vēl tās dzelzs durvis, aiz kurām mazu bērnu pie rokas neredz pretimnākošais un var iebelst viņam pa galvu. Un tad vēl beigās, lai tiktu uz vilcienu ir tikai tās invalīdu uzbrauktuves, uz kuras lai tiktu ir jāzvana, lai kāds atnāk un iedarbina. Pilnīgs absurds” (Ziļicka, 2013).



20. attēls Centrālās dzelzceļa stacijas tunela trepes un lifts ar regulāro uzrakstu „Atvainojiet, lifts nestrādā” (Autores foto, 2013)

Savukārt 83 gadnieku Kārli satrauc ielu tīrība (21. attēls), īpaši ziemā, jo: „ledus ir bīstams tādiem kā man, nedod dievs, paslīdēt un salauzt kādu kaulu - manā vecumā vairs nedzīst nekas” (Rozenfelds, 2013). Ziema baida arī 68 gadus veco Daci, jo: „sniegs ietvju



21. attēls Ietvju tīrība ziemas/pavasara gadalaiku mijā Rīgas Centra apkaimē, Kalpaka bulvāra piemērs (Autores foto, 2013)

malās traucē pārvietoties, visi tie nesavāktie sniega vaļņi sašaurina ietvi tā, ka vietām nemaz nevar izmīties divi cilvēki, savukārt ja to sāli vēl ber un pēc tam tā šļura visa piesalst, tad viss ir slidens. Vienreiz es pat raudāju, kad nokavēju tramvaju un izdomāju iet kājām, jo nācās pa slidenu ietvi iet no Matīsa ielas līdz stacijai” (Gasiņa, 2013), tādēļ, piemēram, 77 gadus vecā Ināra „ziemā, kad ietves ir apledojušas, vispār neēju no mājas ārā” (Kalniņa, 2013). Savukārt Aijai ziemā „šausmas uzdzen kūstošo lāsteku bieds. Citi namīpašnieki, lai viņus neapsūdzētu, uzliek tās sarkanās lentes, bet tad vispār nav kur likties, pa ielu jāiet – man tas liekas tikpat bīstami kā zem tām lāstekām iet” (Pore, 2013). Tāpat arī lietus laikā ir „traki, kad ielas ir pilnas ar peļķēm, īpaši visās lielajās ielās - Čaka, Barona, Tērbatas – kājāmgājējiem pat nav kur palekt malā, kad auto ir ieskrējušies un brāžas caur tām peļķēm. Tad es braucu ar tramvaju, vai meklēju citus maršrutus” (Gasiņa, 2013).

Grūtības pārvietoties sagādā ne vien laika apstākļi, bet arī seguma veids, piemēram, vēsturiskais „bruģis izskatās ļoti skaisti, iederīgi pilsētā, bet ar augstpapēžu korpēm pa to iet ir murgs” (Pore, 2013), šai sakarā arī Artūrs uzdod retorisku jautājumi „Cik bieži cilvēkus ar ratiņkrēsliem var redzēt Vecrīgā?” (Ādamsons, 2013), jo viņaprāt bruģis ir novecojusi tehnoloģija. Savukārt 77 gadīgajai Inārai bruģis netraucē, jo „pa bruģi zinu kā ir jāiet. Patīk man bruģa senatnes dvaša, toties pa asfaltētiem nelīdzeniem ceļiem bailīgi iet, ka nepaklūpu” (Kalniņa, 2013), arī Elmārs ir satraukts, ka „daudzviet ietves kvalitāte ir nožēlojama (22. attēls), tāpat kā cilvēku un sētnieku attieksme pret ietvju tīrību” (Vītiņš, 2013). Rezultātā neapmierinošā ietvju segumu kvalitāte no pilsētvides izstumj tās sabiedrības grupas, kurām ir dažāda veida pārvietošanās apgrūtinājumi, kā, piemēram, Artūra pieminētie cilvēki ratiņkrēslos, tāpat kā vājredzīgi cilvēki vai gados vecāki cilvēki ar pārvietošanās palīgierīcēm.



22. attēls Ietvju seguma kvalitāte Rīgas Centra apkaimē, Satekles ielas, Palīdzības ielas, Elizabetes ielas un Tallinas ielas piemēros (Autores foto, 2012)

Fragmentēta, neatbilstoša zaļā struktūra

Pilsētniekiem, tāpat kā pilsētas lietotājiem svarīgi ikdienas steigā sajūst arī dabas klātbūtni, tādēļ vairums intervēto, tāpat kā Dace jūsmo par centra zaļajām zonām „man patīk iet caur parku rajonu – Vērmanes dārzam, Operas skvēram un Līvu laukumam un priecāties par ziediem, zaļumiem, arī cilvēkiem - patīk baudīt pilsētas dzīvi. Parkos bieži vien ir atraisīti cilvēki, atnākuši izklaidēties, kā arī nereti dažādas akcijas notiek, patīk pavērot, tāpat kā ārzemniekus, kas apmeklē Rīgu, kādās valodās viņi runā... Tā es iegūstu informāciju pa Rīgu, jo man ir svarīga vide, kurā es apgrozos, svarīgi izprast to” (Gasiņa, 2013). Līdzīgi arī Elmārs stāsta, ka „labprāt eju caur parku, jo patīk vērot kā gaismas mainās diennakts garumā, izjust dabas ritmu un gadalaiku maiņu” (Vītiņš, 2013). Toties Asnāti satrauc tas, ka šobrīd „zaļā zona ir domāta priekš skatīšanās, ne izmantošanas – nevar spēlēt futbolu, OK, it kā gulēt var, bet visur suņu kakas, tāpat arī strūklakā plūncāties nevar” (Avotniece, 2013). Līdzīgi arī divu mazmazmeitiņu vecvecmāmiņu Ināru neapmierina centra zaļo zonu izmantošanas iespējas, jo: „pat uz parku nevar aiziet, tur viss suņu piekakāts - grūti ar bērniem pastaigāties, ka no

rociņas nemaz nevari atlaist” (Kalniņa, 2013). Savukārt Jānim nepatīk, ka „bērnu laukumi visos parkos ir dubļos un bērnus jālaiž tajā zampā spēlēties” (Avotnieks, 2013).

Atšķirībā no maziem bērniem un jauniem aktīviem cilvēkiem, kuriem svarīgas ir plašo parku sniegtās daudzveidīgas, kvalitatīvas atpūtas iespējas, veciem cilvēkiem ir svarīgi, lai parki un citas zaļās struktūras nebūtu pārāk atstātas izkliedētas viena no otras. Kā skaidro Dace, „veciem cilvēkiem vajag vairāk zaļo zonu Rīgā ar kādu soliņu, kur apsēties, atpūsties, jo citādi viņa nespēj noiet lielu gabalu no vietas. Ja nav šādu vietu, večiņai principā ir liegta iespēja kustēties. Agrāk vēl bija šādas zaļās kabatiņas Tērbatas/Matīsa ielā, bet vairs to nav. Tagad ir aizbūvēti visi skvēri, piemēram, arī Tērbatas/Lāčplēša ielā vairs nav zaļās saliņas” (Gasiņa, 2013). Arī māmiņa Austra piekrīt, ka „varētu vairāk soliņu, galdiņu un atpūtas zonu pa ceļam” (Ziļicka, 2013). Viegli risinājumu šim jautājumam saskata Māra, viņasprāt „neorganizētās, nesakoptās vietās varētu uzlikt sabiedriskos puķupodus, pagaidu dārziņus un organizēt kopīgas talkas, kurās katrs kaut ko iestāda, sakopj teritoriju un tā pie reizes arī saliedētu kaimiņus” (Ansone, 2013).

Rīga – pilsēta pie ūdeņiem – bez piekļuves ūdeņiem

Rīgas Centra apkaimes iedzīvotāji un arī lietotāji izjūt ne vien zaļo struktūru nepietiekamību centrā, bet arī pārāk niecīgu saikni ar ūdeņiem, lai gan Rīga ir pilsēta gan pie upes, gan jūras un Centra apkaimes teritorijā ir pilsētas kanāls. Jāatgādina gan, ka cilvēki ar Rīgas centru pārsvarā saprot plašāku teritoriju par Centra apkaimes apturto – iedzīvotāju un pilsētas lietotāju apziņā centra aptuvenās robežas ir no Daugavas aptuveni līdz dzelzceļa lokam, ietverot gan Daugavas krastmalu, gan Vecrīgu tajās.

Asnāti neapmierina esošā situācija, kad „centrā ir apgrūtināta pieeja ūdeņiem – nav iespējams, piemēram, mērcēt kājas kanālā vai Daugavā” (Avotniece, 2013). Tāpat arī Lindai „gribētos apdzīvotāku krastmalu, jo liekas, kas šobrīd ir tā neįdzīgi izmantota, apkārt jocīga arhitektūra sacelta, tad vēl auto straumes, tur nemaz tā nevar piekļūt klāt. Manuprāt, varētu kā foršāk izmantot, kādiem pasākumiem, tā kā pilsētas svētkos, kad ir slēgta satiksme un organizēti koncerti, kafejnīcas, cilvēku pulcēšanās. Nu jā...Rīga taču ir pilsēta pie upes!” (Blanka, 2013). Upes trūkumu izjūt arī Dace, viņasprāt „piekļūt Daugavai tagad ir praktiski neiespējami, jo satiksme tāda, ka tikai naktīs var tikt pār. Manā bērniībā, tad gan es bieži gāju pie Daugavas, tur pie Akmens tilta pavisam citādāk tad izskatījās – braucamā daļa bija daudz šaurāka, auto jau ar tajā laikā nebija tik daudz, varēja viegli piekļūt krastmalai un otrā pusē, kur tās ēkas tagad, viss bija tāds zaļāks, ar kokiem, platāka tā zaļā josla” (Gasiņa, 2013). Šī ūdens trūkuma sajūta pilsētai, kura ir lielas upes krastā, liecina, ka „Daugavas krastmalai ir neizmantošs potenciāls” (Cēbers, 2013). Līdzīgi arī Ziļickiem gribētos redzēt pārvēršamies Daugavmalu, jo viņuprāt „svarīgi ir jaunas vietas attīstīt, kur gājējus var novirzīt. Būtu ļoti

labi, ja gar Daugavu līdz tirgum, Spīķeriem varētu aiziet. Tagad jau tur gar Daugavu ar kājām nemaz nevar tikt” (Ziļickis, 2013). Šī lineārā pastaigu iespējai Centra apkaimes iedzīvotājiem ir ļoti svarīga, jo „cik tad var uz riņķi staigāt parkos, bet ja tā tūlumā gar Daugavu varētu aiziet, izbēgt no pilsētas burzmas, līdz pat Ķengaragam - tas būtu nenormāli forši!” (Ziļicka, 2013). Būtiska ir ne vien spēja aiziet tūlumā, bet arī spēja skatīties tūlumā, to uzsver Elmārs, kurš stāsta, ka „darbā daudz laika pavadu skatoties tuvumā, tāpēc ir svarīgi atpūtināt acis, skatoties tūlumā, dabiskā vidē” (Vītiņš, 2013). Viņaprāt, viens no skaistākajiem skatiem pilsētā ir tieši „ejot pāri tiltiem, kad vari izjust prieku par Rīgas siluetu, vērojot kā saule iespīd baznīcu torņos” (Vītiņš, 2013). Toties Aija, kura dzīvo Mārupē un ik dienu iekļūst sastrēgumos uz tiltiem stāsta, ka viņai „negribētos iet pāri Akmens tiltam ar kājām, blakus ir automašīnas ar savām izplūdes gāzēm un es apzinos, ka nekāda veselīgā pastaiga tā nebūtu. Tāpat arī mūsu klimatiskie apstākļi – aukstums, vējš – ir tādi, ka neredzu iemeslu, kāpēc lai es pār tiltu ietu ar kājām” (Pore, 2013). Šo pašu iemeslu dēļ Linda uzskata, ka „būtu nepieciešams gājēju un velo tilts, lai uz Daugavas otru pusi normāli varētu tikt” (Blanka, 2013).

Gājēju ielu neesamība Centra apkaimē

Speciāla tikai gājējiem paredzēta infrastruktūra, pēc intervēto cilvēku domām, būtu nepieciešama ne vien šķērsojot Daugavu, bet arī citās centra daļās. Šobrīd gājēju ielas Rīgā ir tikai Vecpilsētas apkaimē, bet kā var redzēt kartē (23. attēls), nav viena nepārprotama gājēju



23. attēls Gājēju ielas Vecrīgā (RDSD, 2010)

iela visā ielas garumā, bet gan daudzi nelieli gājēju posmiņi, radot neizpratni kā gājējos, tā autobraucējos. Tādēļ Artūrs uzskata, ka „Vecrīgai būtu jābūt pilnībā prioritātei gājējiem, jo šobrīd ir pārāk daudz auto un paliekot arvien vairāk tūristiem, visi pa Vecrīgu staigā ar kājām un auto ir pilnīgi lieks. Tāpat arī velo varētu tikai dažās ielās braukt, lēnai caurbraukšanai” (Ādamsons, 2013). Arī Aijai liekas, ka „Vecrīgai vajadzētu mainīties, jo, lai gan šobrīd skaitās gājēju, realitātē daudz auto brauc iekšā, neredzu vajadzību tam” (Pore, 2013).

Savukārt tieši Centra apkaimes robežās gājēju ielas arī „ir vajadzīgas, tikai rūpīgi pārdomājot, kur tieši. Piemēram, Tērbatas ielā varētu būt sarežģītāk, jo tā ir saistīta ar daudzām pavadošām satiksmes ielām un varētu radīt problēmas izbraukt caur Rīgu” (Cēbers, 2013). Arī Elmāru satrauc, ka „Tērbatas ielā būtu pārāk sarežģīti, jo pārāk daudz šķērsojošo ielu, nobloķētu visu rajonu, bet Vecrīga gan visa varētu būt kā gājēju zona” (Vītiņš, 2013). Toties Aijai liekas, ka „Tērbatas iela būtu piemērota kājāmgājēju ielai” (Pore, 2013), tāpat arī Māra uzskata, ka „Tērbatas iela būtu forša kā gājēju iela, saglabājot bruģi, izeju uz parkiem, pieminekli, tikai velo labāk atsevišķi” (Ansone, 2013). Bet gados jaunāki cilvēki kā gājēju ielu saredz drīzāk Miera ielu „Miera ielā varētu būt forši, kopā ar tramvaju un velo, tā simboliski „Miera iela”, auto šobrīd tur tāpat tikai kratās pa bruģi un piesmirdina gaisu” (Cēbers, 2013), tāpat arī Austrā domā, ka vispiemērotākā kā „gājēju iela varētu būt Miera iela” (Ziļicka, 2013), tādās pašās domās ir Avotnieku ģimene, Jānim liekas saistoši, ka „viens pēc otra Miera ielā ir atvērušās kafejnīcas, mazi konceptveikaliņi, veidojot tādu foršu gaisotni” (Avotnieks, 2013).

Daudzus intervētos cilvēkus gan satrauc, kas tieši būtu šādā gājēju ielā, piemēram, Intars uzskata, ka „vajag konceptu kājāmgājēju ielai, lai nav tikai kazino, lombardi u.c. ūķi, kā tas tagad ir Merķeļa ielā, kur koncentrējušās lielākās gājēju masas” (Ziļickis, 2013). Viņaprāt gājēju ielā būtu „jābūt soliņiem, kokiem, velo novietnēm. Vai arī ar velo drīzāk nevajag braukt, labāk, lai bērni var brīvi skraidīt” (Ziļickis, 2013). „Vai arī velojosla varētu būt norobežota ar puķu podiem, tā lai arī skaisti ir” (Ziļicka, 2013). Avotnieku ģimene, gribētu, lai „būtu gājēju/kafejnīcu/galeriju/restorānu iela lēnai baudīšanai” (Avotniece, 2013), bet „nav jēgas, jo tā ir dārga *shopping* iela, kurā parastie nevar nevienu apģērbu nopirkt, kā tas pārsvarā Rīgas veikalos ir” (Avotnieks, 2013). Arī jaunajai vecmāmiņai Mārai liekas, ka tai jābūt kafejnīcu ielai, jo „kaifs būtu pa tādu kafejnīcu ielu ar bērniem pastaigāties, pusiepkoties un nav jābaidās, ka bērni var kur izskriet” (Ansone, 2013). Līdzīgi arī Linda gribētu tieši „nevis *shopping* ielu, bet galeriju/butiku/koncertu/kafejnīcu rajonu, kas būtu piemērots ģimenes atpūtai” (Blanka, 2013), jo viņas ģimenei šobrīd „pietrūkst, kur brīvdienās aiziet, negribas kā liela daļā to dara, katrās brīvdienās uz lielveikalu braukt” (Blanka, 2013). Viņai, līdzīgi kā

citiem intervētajiem, šķiet, ka tieši „Tabakas fabrikas rajons, Miera iela tam varētu būt piemērota” (Blanka, 2013).

Pagalmu patreizējā izmantošana

Gājēju ielas ir viens veids, kā veicināt cilvēkus biežāk iziet pilsētvidē, bet tas vairāk ir domāts atpūtas brīžiem. Savukārt, lai veicinātu cilvēkus ikdienā biežāk pārvietoties ar kājām, būtiski ir pēc iespējas īsāks maršruts, salīdzinot ar citiem pārvietošanās veidiem. Neizmantoto pagalmu potenciālu saskata Jānis, uzsverot, ka „vajag caurstaigājamus pagalmus – nevar visu tikai slēgt piekļuvei, kaut ko vajag arī atvērt!” (Avotnieks, 2013), jo šobrīd „pagalmi ir vienos žogos, lai auto no vienas mājas nenovietotu otras mājas pagalmā, bet piemēram, Berga bazārā forši var iziet cauri, ir kafejnīcas, soliņi un forša atmosfēra (24. attēls)” (Avotniece, 2013). Jānis domā, ja „iekšpagalmi būtu sasaistīti, varētu iziet cauri, vēl kāds soliņš, zaļā zona, varētu šērot pagalmus viens otram, rezultātā visi priecīgi. Jā...tad es būtu daudz lielāks kājāmgājējs” (Avotnieks, 2013).



24. attēls Iekšpagalmu izmantošanas veids, Dzirnavu ielas un Berga bazāra iekšpagalmu piemērs (Autores foto, 2012)

Šobrīd Māra jau izmanto iekšpagalmus iešanai, jo viņai „patīk atklāt ko jaunu, izmest līkumu, kaut vai nomaldīšos, cenšos caur iekšpagalmiem iziet, pa taisno. Bieži gan rezultātā sanāk daudz garāks ceļš” (Ansona, 2013). Līdzīga pieredze ir Dacei, kura brīnās par centra iekšpagalmiem: „citreiz, ja uz kādu iestādi jāiet un atveras iekšpagalmu vārti, sanāk atklāt jaunu pilsētu - esmu redzējusi tādu vienu fantastisku zaļu iekšpagalmu ar rozēm” (Gasiņa, 2013). Tādēļ viņasprāt „iekšpagalmu atvēršana, būtu ļoti svarīga cauriešanai, vai arī kaut vai lai ieietu atpūsties – pagalmi kā tādas oāzes starp ēkām pašā Rīgas centrā, katrs ar savu raksturiņu” (Gasiņa, 2013). Citādāk „vasarā pilsētā ir panika, ka nav ko elpot” (Avotniece, 2013), bet pagalmu apzaļumošana un atvēršana gājējiem sniegtu centram pilnīgi jaunu zaļo tīklu un priecētu visus, arī Kārli, kuram apkārtējās vides estētiskā kvalitāte ir ļoti svarīga -

viņam rūp, lai „būtu zaļāks un tīrāks, putniņi čivinātu dvēseli par prieku” (Rozenfelds, 2013). Jānis saredz, ka pagalmu atvēršanu varētu risināt ar pašvaldības atbalstu „pašvaldība varētu maksāt iedzīvotājiem, namīpašniekiem par pagalmu izmantošanu, sakopšanu un atvēršanu citiem tādu kā nomas maksu – par sabiedrības labuma veicināšanu” (Avotnieks, 2013).

Auto novietošana Centra apkaimē

Šobrīd Centra iekšpagalmi lielākoties kalpo par autonovietnēm, tādēļ, lai tos varētu izmantot kā zaļās kabatas, cauriešanai un atpūtai, ir jārisina auto novietošanas jautājumi, jo, kā jau iepriekš minēts, centra iedzīvotāji vēlas savu auto. Tādejādi auto novietošanas problemātika, ir arī kājāmiešanas problēma. Un ne vien centra iedzīvotāju auto novietošana, bet arī Centra apkaimes lietotāju auto novietošana šobrīd nav risināta labākajā iespējamā veidā. Aija uzskata, ka „vajadzētu daudzstāvu autonovietnes, jo, piemēram, es labprāt brauktu līdz Akmens tiltam, tad atstātu savu auto Pārdaugavas pusē un labā laikā ietu ar kājām vai brauktu ar sabiedrisko pār tiltu” (Pore, 2013). Elmārs stāsta, ka „Park&Ride sistēma šobrīd jau reāli ir, te, Pētersalā visi atstāj auto mazās šķērsieliņās, jo pa brīvu var un tālāk ar tramvaju brauc, vienīgi viņi bīstamās vietās atstāj, radot satiksmes problēmas te. Ja vēlētos centrā ierobežot satiksmi, tad nopietna P&R sistēma būtu nepieciešama” (Vītiņš, 2013). Attīstot P&R sistēmu kopā ar pārdomātu sabiedriskā transporta sistēmu, ir iespējams panākt Centra apkaimes daudz lielāku pievilcību kājāmiešanai un velobraukšanai, jo samazinātos satiksmes intensitāte.

Rīgas vizuālais tēls

Kājāmiešanai pievilcīgāka Centra apkaime varētu būt uzlabojot arī tās ”seju”, jo pagaidām vēl daudzus intervētos neapmierina Rīgas vizuālais tēls. Kārli satrauc, ka centrā itin bieži sastopamas „gadu desmitiem brūkošas mājas” (Rozenfelds, 2013). Ēku neapmierinošo stāvokli pamana arī Jānis, viņš skaidro, ka „es, piemēram, nesaprotu, kā saimnieks Barona/Stabu ielas stūrī varēja nokrāsot visu māju vienā pelēkā krāsā, pat pāri logiem! Tas bojā apkārtējiem sajūtu – degradē cilvēku attieksmi pret pilsētu” (Avotnieks, 2013). Savukārt Ināra izvairās no sev netīkamiem skatiem, viņa pamāca, ka „jāskatās augstāk, virs importa nosaukumiem, jo, manuprāt, skatlogu noformējumi mūsdienās ir kļuvuši briesmīgi” (Kalniņa, 2013). Turpretī Māru neapmierina uz ietvēm redzamais, viņasprāt „Rīga varētu būt tīrāka – pārāk maz miskastes, visur ar kaudzi pilnas un pilsētas svētkos, tad vispār nav miskašu, visi atkritumus zemē met – tas izlaiž cilvēku tikumu” (Ansonē, 2013). Arī Inārai šķiet, ka lielāka tīrības pakāpe būtu nepieciešama, jo „šobrīd centrā ļoti maz publisko tuaļu, kā rezultātā visas vārtrūmes ir smirdīgas, piečurātas” (Kalniņa, 2013).

Netīkamu Centra apkaimes vizuālo tēlu rada ne vien nekopti īpašumi un ielas, bet arī neloģiski vides risinājumi, piemēram, Austru satrauc, ka „Autoostai un stacijai ir jābūt

centrālai vietai pilsētā, bet Rīga te tikai vietējie var kaut ko saprast, pārāk liels haoss valda” (Ziļicka, 2013). „Pie stacijas ir sarežģīti pāriet, mums vēl ir maz vecīšu ar stumjamajiem ratiņiem, bet nākotnē viņiem būs sarežģīti pārvietoties te” (Vītiņš, 2013), jau šobrīd „stacijas pārejā ir milzīgas cilvēku plūsmas, un šaurība, ka knapi var izmīties - viens ar otru saduras” (Gasiņa, 2013). Savukārt „stacijas tuneli ar to bardaku, kas tajos notiek, atbaida normālus cilvēkus – tie ir pārāk drūmi, pilni piebāzti ar veikaliņiem, ubagi no vienas vietas... vienīgi tas Tele 2 tunelis ar krāsainām bildēm tāds dzīvespriecīgāks, ka vismaz patīkami skatīties” (Gasiņa, 2013). Savukārt Aijai ar tuneļiem ir ļoti bēdīga pieredze, viņa stāsta, kā „skaidrā dienas laikā, skaidrā prātā ejot pa tuneli nepamanīju pēdējo pakāpienu un nolikos uz sejas - acs pārsista, seja nobrāzta, plecs sadauzīts, baltās bikses melnas, izskatījās jau pēc kārtīga bomža, rezultātā nedēļu bija mājās jāatkopjas. Bet galvenais nesaprotu, kā tas notika, vai tādēļ, ka steidzāmies, pļāpājām un saulesbrilles bija” (Pore, 2013). Kopš tā laika viņi izvairās no tuneļiem.

Stacijas rajona tēla pārmaiņas varētu ievērojami uzlabot kopējo Rīgas „seju”, bet vietu loģiska organizētība ir nepieciešama arī pārējā Centra apkaimē, tā uzskata Māra, kura priecātos, ja Rīga būtu „smukāka, skaistāka, loģiskāka – sakārtota pa rajoniem, piemēram, Miera iela, kā radošais rajons, kāda cita, iepirkumu iela, viena, kurpju, otra apģērbu” (Ansone, 2013). Mārai liekas, ka dažādiem centra kvartāliem varētu būt katram savs „ceļvedis, kurā var uzzināt, kas pieejams katrā rajonā, piemēram, tās pašas Miera ielas gids, kurā ir aprakstīta vēsture, patreizējās vietas, veikaliņi, kafejnīcas, lai cilvēki zina, kas tepat notiek, nevis visu caur TV un radio jāuzzina. Šādi gidi, vai tā ir kā plāksnes ielas sākumā, varētu palīdzēt cilvēkiem ceļot tepat uz vietas, Rīgā un tādejādi veicināt patriotismu” (Ansone, 2013). Piederības sajūtu vietai varētu veicināt arī ar mākslas starpniecību, piemēram, grafiskā dizainere Linda uzskata, ka Rīgā pietrūkt „instalācija un māksla - varētu centrā atvēlēt kādu vietu, lai jaunie mākslinieki izpaužas, citādāk pilsēta pelēka un noplukusi liekas” (Blanka, 2013). Savukārt Mārai šķiet, ka „ir jārada kaut kas kopīgiem spēkiem, lai veidotos saikne ar kaimiņiem. Piemēram, ar talku starpniecību, kurā sakopj savu kvartālu, savu mazo apkaimīti, piemēram, Ziedoņdārza apkaimes iedzīvotāji savācas kopā un apstāda parku ar dzeltenām puķēm, kaimiņu apkaimē savu rajonu ar sarkanām puķēm, varbūt tā varētu veidoties „novadu izjūta” kā laukos, arī centra iedzīvotājiem, un viņi vairāk iemīlētu savu vietu, kļūtu par lokālpatriotiem” (Ansone, 2013). Jānis domā, ka daudz kam šķērslis ir finansu iespējams - „viss te ir nabadzīgs, bet var būt arī kārtīgi nabagi, jo vide jau tiešā veidā ietekmē to, kā mēs domājam. Ja viss smuki būtu, cilvēkiem izmainītos domāšana par tīrību un kārtību” (Avotnieks, 2013).

3.4. Rīgas Centra apkaimē stratēģiskais nākotnes redzējums

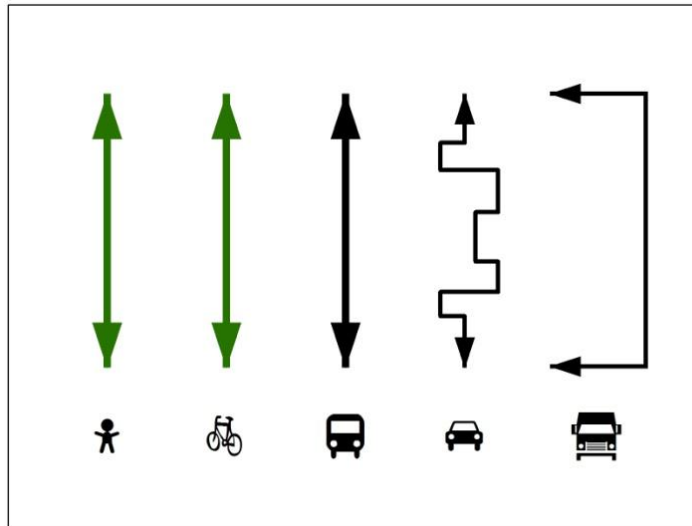
Cilvēku domāšanas veids un ikdienas paradumi nākotnē varētu mainīties – tā vismaz cer intervētie dažādu jomu (stratēģiskās plānošanas, satiksmes plānošanas, ainavu arhitektūras un veselīga dzīvesveida) eksperti, kuri dalījās savā redzējumā par Rīgas Centra apkaimes nākotnes vīziju.

Kompakta pilsēta

Galvenās politikas pārmaiņas saistītas ar jaunu skatījumu par pilsētas telpiskās struktūras izpausmēm – pirmskrīzes laikā izstrādātajos, spēkā esošajos, Rīgas teritorijas attīstības plānošanas dokumentos dominējusi multicentriskas pilsētas koncepts, bet „krīze ir parādījusi, ka nav nepieciešams policentriska Rīga ar tukšiem centriem, jo reāli jau iedzīvotāji pamet Rīgu, tādēļ tagad aktuāla ir kompaktas pilsētas ideja” (Ločmanis, 2013), skaidro RD PAD Stratēģiskās plānošanas nodaļas galvenais telpiskās attīstības speciālists, ĢIS eksperts Andris Ločmanis. Attīstot šādu „dinamisku, kompaktu” (Ločmanis, 2013) pilsētu ar „izteiktu kodolu centrā” (Ruskuls, 2013) īpaši aktuāls jautājums ir Rīgas Centra apkaimes piemērotība pilsētas centra funkciju nodrošināšanai – tās spēja uzņemt lielu skaitu ikdienas lietotāju, vienlaicīgi nodrošinot patīkamu vidi kā tās iedzīvotājiem, tā apmeklētājiem.

Satiksmes pārorganizēšanas modelis

Līdz šim Rīga ir bijusi uz „auto orientēta pilsēta” (Andiņš, 2013), bet nākotnē iespējams, ka varētu mainīties Rīgas pilsētas politika autosatiksmes jautājumos, tā vismaz sola RD PAD Stratēģiskās plānošanas nodaļas vadītājs Guntars Ruskuls, kurš šobrīd vada „Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gadam” izstrādi. Viņš skaidro, ka „Rīgas vēsturiskajā centrā ir ievērojami pārsniegti gaisa kvalitātes pieļaujamie rādītāji un nenoliedzami autotransports ir galvenais piesārņotājs. Tādēļ būtu svarīgi maksimāli ierobežot autosatiksmi pilsētas centrā un, manuprāt, nav pat obligātas alternatīvas” (Ruskuls, 2013), jo „lieta tāda, ka Rīgas aglomerācijā dzīvo aptuveni 1,1 miljons iedzīvotāju, kas faktiski lieto Rīgu un pagaidām valsts grib domāt par Rīgas lietotājiem, nevis par Rīgas iedzīvotājiem” (Ruskuls, 2013). Viņaprāt ir pienācis pēdējais laiks rūpēties par to, lai Rīgā būtu „patīkama dzīvesvide, kas veicinātu cilvēkus nepārcelties uz Pierīgu” (Ruskuls, 2013). Tādēļ topošajā Rīga stratēģijā ir iekļauts jauns Rīgas centra mobilitātes princips (25. attēls), kur „gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam ir prioritāte centrā – viņi viegli, elementāri, ātri un ērti var nokļūt no punkta A uz punktu B pa taisnākiem ceļiem, savukārt vieglajam auto ir sarežģīts ceļš caur centru, atļaujot iebraukt tajā, bet sagādāt mocības” (Ruskuls, 2013). Tomēr tajā pašā laikā tā „lai nepazaudējam vietējos iedzīvotājus, ir jāļauj viņiem iebraukt pie



25. attēls **Rīgas centra mobilitātes princips** (RD Pilsētas attīstības departaments, 2013)

savām mājām, nevis braucot uz laukiem no centra no sākuma aizbraukt ar sabiedrisko līdz milzīgam P&R Pļavniekos un tad atpakaļ pēc mantām un bērniem” (Ruskuls, 2013). Savukārt ainavu arhitekta Sabīne Zāģere uzskata, ka „nav obligāti pie durvīm auto jānovieto” (Zāģere, 2013), līdzīgi arī ainavu arhitekta Ilze Rukšāne domā, ka nākotnē centra iedzīvotāji varētu ar savu auto „atvest bērnus, mantas, iepirkuma maisus līdz mājām, uznest augšā un tad aizvest auto līdz tuvākajai daudzstāvu autostāvietai, kura varētu būt dažu kvartālu attālumā” (Rukšāne, 2013). Tādēļ būtu svarīgi „ieguldīt naudu P&R sistēmas izveidē” (Zaļā, 2013), uzskata ainavu arhitekta Linda Zaļā, bet pašā centrā viņai „gribētos, ka ir Dānijas modelis, kur 18 Ls stundā maksā noparkot automašīnu” (Zaļā, 2013). Arī RD Satiksmes departamenta Transporta būvju plānošanas pārvaldes Projektēšanas dokumentācijas nodaļa vadītāja vietnieks Jānis Andiņš domā „vislabākais veids, kā regulēt automašīnu daudzumu centrā ir autonovietņu pieejamība – ja nav autonovietnes, nav arī mašīnas, savukārt šobrīd ielas pilnas ar autonovietnēm - tā tās nākotnē nevar vairs pastāvēt – būs jārēķinās, ka nevarēs vairs lēti nolikt auto centrā” (Andiņš, 2013). Toties jaunradītā „brīvā vieta būs noderīga gājējiem, velobraucējiem un sabiedriskajam transportam – tiem pārvietošanās veidiem, kas pilsētas centrā ir efektīvāki” (Andiņš, 2013).

Ierobežojot iespēju Centra apkaimē pārvietoties ar vieglo automašīnu, nepieciešams risināt arī alternatīvu pārvietošanās veidu atbilstošu nodrošinājumu – Guntars Ruskuls uzskata, ka jau šobrīd „sabiedriskais transports kļūst arvien pievilcīgāks, bet nākotnē būtu jāpagarina tramvaju maršruti, jāveido arvien vairāk sabiedriskā transporta joslu un jāiemāca cilvēkiem mīlēt sabiedrisko transportu” (Ruskuls, 2013). Savukārt Jānis Andiņš saskata, ka „dzelzceļš netiek pilnvērtīgi izmantots iekšpilsētas satiksmes nodrošināšanai” (Andiņš, 2013).

Tomēr galvenais neizmantotais Rīgas centra satiksmes potenciāls ir velosatiksmē. Pilsētas politikas pārmaiņu nepieciešamību veloinfrastruktūras jautājumos saskata arī nozares eksperti, piemēram, RD Satiksmes departamenta pārstāvis, velobraukšanas entuziasts Jānis Andiņš atzīst, ka „ir problēma, kad riteņbraucēji pa ietvēm brauc”, jo „velobraucējiem vienā līmenī ar autotransportu būtu jābūt”, kā viņš skaidro „velobraucēju ātrums pilsētā ir daudz līdzīgāks autotransporta ātrumam, ne gājēju tempam, jo tas ir aptuveni 3x lielāks par iešanas ātrumu” (Andiņš, 2013). Tādēļ svarīga ir veloinfrastruktūras attīstība, kuru varētu ieviest dažādos veidos, piemēram, „velo/auto dalītā telpa, rekomendējošo joslu veidā. Savukārt kur intensīva satiksme, atsevišķu atdalītu joslu veidā” (Andiņš, 2013). Kā ziņo masu mediji, šopavasār tikko kā ir apstiprināta šīs vasaras laikā plānotā rekomendējošo velojoslu ieviešana Elizabetes, Dzirnavu un Lāčplēša ielā– „tomēr jāņem vērā, ka zilajiem simboliem nebūs velociņa spēks, - to mērķis ir pievērst uzmanību velosipēdistu klātesamībai satiksmē, taču kopumā automašīnām joprojām būs atļauts pa tām gan braukt, gan ielu malās stāvēt un apstāties (...). Satiksmes departamenta Transporta būvju uzturēšanas un būvniecības pārvaldes priekšnieks Tāļvaldis Vectirāns uzsvēra, ka ceļu satiksmes noteikumi neparedz "rekomendējošas" velojoslas, savukārt pastāvīgas joslas iezīmēt šajās ielās nav iespējams, jo tad ielas malā nebūs iespējams apstāties, (...), savukārt, piemēram, Lāčplēša ielā tas nozīmētu aizliegumu novietot automašīnas ielas malā, kas varētu izraisīt autovadītāju neapmierinātību” (Focus, 2013). Šis satraukums par autovadītāju iespējamo neapmierinātību tomēr vēl jo projām liecina par šī brīža faktisko fokusu uz autoorientētu pilsētu, nevis patiesām rūpēm par velobraucējiem.

Atšķirīgā no velobraucējiem, kuru infrastruktūras uzlabošana ir nonākusi attiecīgo iestāžu dienas kārtībā, pagaidām par kājāmiešanai labvēlīgas vides radīšanas nepieciešamību Rīgas Centra apkaimē, netiek skaļi runāts, toties par to „lai būtu forši staigāt, caur skvēriem, parkiem, svaigā gaisā” (Ruskuls, 2013) RD Pilsētas attīstības departamentā tiek domāts arvien biežāk. Kājāmiešanas situāciju uzlabot gan nav tik vienkārši, kā izveidot atbilstošu veloinfrastruktūru, jo nepieciešami kompleksi risinājumi pilsētvides uzlabošanai.

Kājāmiešanas situācijas uzlabošanas nepieciešamība

Nepieciešamību mainīt esošo situāciju apliecina gan eksperti, gan anketēšanas rezultāti un intervijas ar iedzīvotājiem. Latvijas ārstu biedrības prezidents Pēteris Apinis, skaidro, ka „katru dienu ir jānoiet vismaz 10000 soļi, lai normāli dzīvotu, nepieņemtos svarā, neslimotu ar sirds un asinsvadu slimībām” (Apinis, 2013), tas ir pielīdzināms 7-8 kilometriem un „vēlams ar palielinātu pulsu, uz anaerobo robežu” (Apinis, 2013), respektīvi, ejot aktīvi, ātrā tempā. Otrs variants, kā saglabāt labu veselību visa mūža garumā pēc „Pasaules veselības organizācijas rekomendācijām, vismaz 5 reizes nedēļā minimums 30 minūtes ir aktīvi jākustas

ar svīšanu” (Apinis, 2013). Interesanti gan, cik no mums tā dara? Kā jau iepriekš minēts, ar sporta aktivitātēm regulāri nodarbojas vien 10 % no cilvēkiem (Cavill, 2003). Toties 7-8 kilometrus ik dienu noiet pilsētas apstākļos nav nemaz tik neiespējami, bet tomēr veiktā anketēšana liecina, ka vien 6,5% aptaujāto cilvēku ik dienu veic virs 6 kilometriem. Savukārt intervijas ar rīdziniekiem un pilsētas viesiem atklāj, ka ar kājām parasti tiek veikti nelieli attālumi, piemēram, Kapars kājām iet vien „līdz veikalam pie mājas, 50 metrus” (Cēbers, 2013), bet Artūrs „līdz 5 minūtēm, kas ir kādi 500 metri” (Ādamsons, 2013), jo pārsvarā jaunie vīrieši izvēlas braukt ar velo. Daži no intervētajiem ir nedaudz lielāki kājāmgājēji, piemēram, Māra ir gatava iet kājām „visur, kur vien nav pārāk tālu”, tas ir „līdz 5 [sabiedriskā transporta] pieturu attālumā” (Ansons, 2013). Savukārt 77 gadus vecā Ināra saka, ka „kājas nedrīkst žēlot!” un vienmēr izvēlas pārvietoties ar kājām jeb „kamištramvaju”, ja vien nav pārāk smags nesamais (Kalniņa, 2013). Arī Pēteris Apinis uzskata, ka „kustēties ir svarīgi jebkuram cilvēkam, jebkurā vecumā” (Apinis, 2013). Savukārt intervijas ar iedzīvotājiem atklāj, ka īpaši liela nozīme kājāmiešanai ir jaunajām māmiņām, kuras dodas regulārās pastaigās ar saviem bērniem. Piemēram, Austra, kura ir māmiņa 2,5 gadīgai meitiņai un šobrīd gaida otro bērniņu, uzskata, ka „galvenie kājāmgājēji ir jaunās māmiņas ar ratiņiem”, jo tieši viņas pavada ārā visilgāko laiku. Toties „North Mama” projekta līdzautore Līga brīdina par negatīvām tendencēm – pēc viņu veiktās aptaujas rezultātiem „situācija ir katastrofāla, jo lielākā daļa jauno māmiņu ziemā ar bērniņu ārā pavada vien 10 minūtes, tik vien kā aizejot līdz veikalam. Lai gan no bērna veselības viedokļa raugoties ziemā līdz -15° C ar bērniem no 0,5 gadu vecuma ir jāuzturas ārā vismaz 1,5 – 4 stundas” (Zemozdzika, 2013).

Publiskās ārtelpas kvalitāte

Cilvēkus būtu iespējams veicināt pārvietoties ar kājām arvien biežāk un ilgāk, nodrošinot „patīkamu vidi kājāmiešanai – ar apstādījumiem, zemāku satiksmes intensitāti, kvalitatīvu dizainu un dzīvīgumu, ko sniedz kājāmgājēju ielas” (Andiņš, 2013). Pagaidām „Rīgai ļoti pietrūkst publiskās ārtelpas” (Ruskuls, 2013), tādēļ šī brīža Rīgas Centra tēlu ainavu arhitektes Ilze Rukšāne un Sabīne Zāgere raksturo kā „skarbu” (Rukšāne, 2013), ir „žēl skatīties, tāds karastāvoklis pilnīgi” (Zāgere, 2013), Ilzei patīk pastaigāties, bet parasti viņa brauc ārpus centra, lai pastaigātos, jo „centrs nav piemērots pastaigām - nav kur apsēties, izdzert savu līdzpaņemto kafiju, vienīgais variants klasiski sēdēt Vērmanītī [Vērmanes dārzā]” (Rukšāne, 2013), bet „tā ir pilnīga ikdiena, gribas citu sajūtu noķert, piemēram, Lielajos kapos var dabūt to dabas sajūtu, bet tur atkal nav soliņu” (Zāgere, 2013).

Telpiskās attīstības plānotājs Andris Ločmanis saskata, ka tieši zaļo struktūru attīstība varētu radīt daudz patīkamāku vidi pilsētas centrā, viņaprāt „lielo parku skaits šobrīd ir pietiekams, bet vajadzīgas mazas zaļas taciņas - savienojumi” (Ločmanis, 2013). Viņš pats

personīgi ir piedzīvojis, ka kļūstot par tēvu, „nav kur iziet pastaigāties ar ratiņiem patīkamā vidē, piemēram, var doties uz Vērmanes dārzu, bet lai līdz tam nokļūtu no manām mājām Brasā, nav piemērotas vides” (Ločmanis, 2013). Viņaprāt risinājums ir „*pocket park* [burtiski kabatas parki, jeb zaļās kabatiņas, saliņas] kā Kopenhāgenā – mazi zaļi laukumiņi ar trīs kokiem, dažiem soliņiem un ēniņu, kur pa ceļam atpūsties. Šie zaļie savienojumu pašreiz Rīgā ir būtiskākais, kas pietrūkst” (Ločmanis, 2013). Andri gan satrauc, ka „atšķirībā no Helsinkiem, Rīgai nepieder 60% pilsētas zemes, tādēļ jāmeklē citi mehānismi, lai privātie piedalītos zaļo struktūru realizācijā. Mums bija ideja par pagaidu parkiem, kad privātajiem tiek piešķirtas zemes nodokļa atlaides, ja viņi pagaidām neizmanto zemē ierīko parku uz laiku, liela daļa privāto investoru būtu ar mieru, tikai viņiem bija spēcīgs pretarguments – ka cilvēki pieradīs pie parka un pēc tam neļaus viņiem vairs neko tur celt” (Ločmanis, 2013). Arī ainavu arhitekta Linda Zaļā domā, ka „pagaidu parciņi centrā būtu nepieciešami” (Zaļā, 2013) un nebūtu problēmas pēc laika atkal kaut ko būvēt, ja „iedzīvotāji jau no paša sākuma tiktu informēti, ka šis zaļais laukums ir uz laiku, pa privātiem līdzekļiem veidots un vēlāk tas varētu tikt izmantots citiem mērķiem” (Zaļā, 2013). Viņaprāt, „ar komunikācijas jautājumiem varētu daudz ko atrisināt, galvenais vajag aktīvi runāt ar sabiedrību” (Zaļā, 2013).

Kājāmiešanai labvēlīgas vides radīšana varētu veicināt ne vien cilvēkus biežāk pārvietoties ar kājām, bet arī „atdzīvināt pilsētas centru, uzlabojot dzīves kvalitāti centra iedzīvotājiem” (Ruskuls, 2013). „Vienīgais veids, kā pašvaldība var mudināt cilvēkus dzīvot centrā, ir radot patīkamu apkārtējo vidi, ar skvēriem, parkiem, kur cilvēki vēlētos dzīvot” (Ruskuls, 2013). Līdzīgi arī Andrim Ločmanim šķiet, ka „sakārtota pilsētvide pievilinās vairāk iedzīvotājus ar vērtībām un tas varētu radīt vairāk darbavietu, nekā investīcijas uzņēmējdarbības attīstībai” (Ločmanis, 2013). Patreizējos pilsētas publisko ārtelpu ainavu arhitektes gan raksturo visai negatīvi – „ārtelpa demonstrē vienaldzību un nabadzību, gara nabadzību” (Zāģere, 2013), tā ir „dvēseles spogulis – nesavākta, nesakopta – bardaks valda centra ārtelpā” (Rukšāne, 2013). Nākotnē „vajadzētu vienotu publiskās ārtelpas koncepciju, piemēram, Vecrīgā, ar vienotiem ieseguma principiem, saglabājot vēsturisko un nodrošinot vides pieejamību gan māmiņām, gan cilvēkiem ratiņos un velobraucējiem, lai vieglāk braukt un iet ar augstiem papēžiem” (Rukšāne, 2013). Šobrīd gan „nevienam neinteresē centrs, vienaldzīga ir ielas grīda, gan kā tā tiek savstarpēji dalīta, gan segumu kvalitāte” (Rukšāne, 2013). Viss, kas šobrīd tiek darīts ir tādu „ielāpiņu likšana, mēģinot nedaudz piepucēt atsevišķas vietiņas, bet vajadzētu stratēģisku piegājieni. Piemēram, pie Katedrāles, lai izmantotu Brīvības aleju pa vidu, vajag satiksmi pārorganizēt, nevis cerēt, ka veiksmīga publiskā ārtelpa var būt iespiesta starp intensīvu satiksmi, bez piekļuves tai. Nevajag baidīties

pieņemt drosmīgus lēmumus!” (Rukšāne, 2013), vajadzētu beidzot „izlīst no likuma noteiktajiem rāmjiem un domāt radošāk” (Zāgere, 2013).

Pagaidām likumdošana un īpašumtiesības ierobežo veidot kvalitatīvu pilsētas vidi, izmantojot iekšpagalmus, kā publiskās piekļuves telpu, bet Andris Ločmanis uzskata, ka „lielie pagalmi būtu jāpārkarā, ieviešot tajos zaļo un savedot kārtībā notekūdeņus, nevis kā tagad domnieki vēlas asfaltu atjaunot - absurds. Iekšpagalmu izmantošana, iekļaušana zaļo taku tīklā, varētu veicināt apkaimju reģenerāciju. Tādēļ mūsu mērķis būtu ieviest nākotnē prasību īpašniekiem, ka ir jānodrošina savienojums. Tikai tas būtu juridiski jāatrisina....viegli un ātri tas noteikti nebūs, jo nav šīs vienotās formulas, kā to izdarīt” (Ločmanis, 2013).

Likumu šaurās robežas sagādā ieviest arī citus jauninājumus, piemēram, „Rīgā varētu pielietot ārzemēs populāros *shared space* [burtiski dalītās telpas jeb koplietošanas telpas] principus, bet problēmas ar būvnormatīviem un CSDD zīmēm, jo pagalmu zīme gluži neatbilst - doma, ka visi kopā, bet hierarhija tāda, ka auto ir jāskatās, kur kāds bērns izskrien, kur tramvajs brauc” (Ruskuls, 2013). RD Satiksmes departamenta pārstāvim Jānim Andiņam arī gribētos, lai Rīgā vietām būtu „jaukta satiksme kā pilsētas pirmsākumos, piemēram, Vecrīgā, visi vienā zupā vārās, sadzīvo savā starpā” (Andiņš, 2013), bet ainavu arhitekte Linda Zaļā uzskata, ka „audzināšanas darbs būtu vajadzīgs, lai šoferi izprastu, respektētu gājējus, velobraucējus, piemēram, tagad pavasarī, kad ielas atkal pilnas ar velobraucējiem, ar vides reklāmu palīdzību mācīt cilvēkus draudzīgi sadzīvot pilsētvidē” (Zaļā, 2013). Savukārt ainavu arhitekte Ilze Rukšāne skaidro, ka šādu *shared space* principu, kur „visi satiksmes dalībnieki sadzīvotu kopā, respektējot viens otru var panākt ar vides dizaina palīdzību, radot tādu telpu, kurā viens otru sajūtam, ar acu skatienu komunicējam” (Rukšāne, 2013). Viņaspriekš vienā no bēdīgākajām vietām Rīgas centrā, kur būtu nepieciešama satiksmes reorganizācija, šobrīd ir Centrālās stacijas rajons, kurā „13. janvāra iela ir milzīga fiziska robeža, megarobeža, kas nošķir staciju, Autoostu un tirgu no pārējās Rīgas centra daļas” (Rukšāne, 2013), Sabīne piebilst, ka „Autoostas/stacijas rajons ir vieta, kur šobrīd pa gabalu cilvēki turas, bet ar labas organizācijas palīdzību varētu to padarīt cilvēcīgāku” (Zāgere, 2013). Šim viedoklim piekrīt arī Jānis Andiņš, kurš uzsver, ka „stacijas rajonā ir visintensīvākā gājēju kustība, bet viņi visi tiek saspiesti vienā gājēju pārejā un pārejā „žurku alās” kā tuneļus sauca [Sigurds] Grava” (Andiņš, 2013). Ilze prāto, ka „stacijas rajonā arī bez tuneļiem visu to iešanu varētu sakārtot, piemēram, kā Antverpenē - arī ir intensīva satiksme, un nav tā briesmīgā sajūta apkārt, arī kaut vai tajā pašā Kopenhāgenā tāpat ap centrālo staciju ir megatroniska iela, bet tas kā ir sakārtota tā telpa pa vidu... pilnīgi cita sajūta un nedomāju, ka mazāka satiksme tur būtu, vienkārši labāka organizācija un nejūt to satiksmi, tāpat arī Helsinkos, visur gājēju pārejas... baigi cilvēcīgi tur ir. Līdzīgi arī autoostas ēka pati jau laba ir, bet tikai apkārtnes

problēmas dara nepievilcīgu” (Rukšāne, 2013). Otra lielā problēmteritorija, kurā nav izmantots kvalitatīvas publiskās ārtelpas potenciāls ir krastmalas, kā skaidro Andris Ločmanis, „pilsētvidē jābūt daudz izmantotākiem ūdeņiem - Rīgas ūdeņiem jābūt dzīviem – ar darbību uz tiem un krastmalā” (Ločmanis, 2013), savukārt Guntara Ruskūļa izjūtas šajā jautājumā ir daudz saasinātākas: „vasarā stāvot krastmalā, kaut vai gaidot to pašu tramvaju, man asaro acis, kad es tur esmu – tā nav normāla situācija, ka tik tāda tranzīta satiksme ir, nākotnē noteikti būtu jāatbrīvo Daugavas krastmala” (Ruskuls, 2013). Līdz šim gaisā ir virmojušas dažādas idejas, kā atbrīvot krastmalu no tranzīta satiksmes, Ilze uzskata, ka „muļķības, ka krastmalā pazemē vai pa augšu kaut ko vajag laist. Kad tiks visi pārvadi un apvedceļi sakārtosies, tad satiksme tur mazināsies un krastmala var kļūt par foršu bulvāri, tā ideja tramvaju atgriezt atpakaļ kā 30tajos – ģeniāli! Tāds dzīvojams bulvāris kļūst un tad var arī posmā pretī Vecrīgai veidot to terasējumu un atvērt Vanšu tiltapakšu, kur tagad prezidenta pils stāvvietu, un tad sāktu tā vieta dzīvot. Krastmalā principā var izveidot ļoti modernu pilsētelpu, un tad Rīga būtu kā otra Barselona” (Rukšāne, 2013).

4. KĀJĀMIEŠANAS IESPĒJU ANALĪZE RĪGAS CENTRA APKAIMĒ

4.1. Risināmie jautājumi

Veiktie pētījumi – satiksmes dalībnieku veida sadalījums, aptauja „Kājāmgājēju paradumi Rīgas Centra apkaimē” un intervijas ar Rīgas centra iedzīvotājiem un lietotājiem, kā arī ekspertiem, apliecina, ka kājāmiešana ir būtisks pārvietošanās veids Rīgas pilsētvidē, bet tam šobrīd nav pievērsta pietiekoša uzmanība.

Centra apkaimē veiktais satiksmes dalībnieku veidu sadalījuma pētījums parādīja, ka gājēji ir dominējošie satiksmes dalībnieki lielākajā daļā Rīgas Centra apkaimes mērījumu ielās, savukārt anketēšanas rezultāti pauž, ka 88% respondentu no Rīgas un tai pieguļošajām teritorijām uzskarta sevi par kājāmgājējiem Rīgā. Tādēļ būtu loģiski, ja kājāmgājējiem Rīgas Centrā, kur koncentrējās pilsētas dzīve, būtu nodrošināta atbilstoša vide. Tomēr intervijās cilvēki atklāj, ka daudzējādā ziņā par kājāmgājēju labsajūtu nav pietiekoši padomāts, sākot jau ar neapmierinošo ietvju segumu kvalitāti un tīrības pakāpi skarbākos laikapstākļos, kas apgrūtina pārvietošanos īpaši mazaisargātākajiem satiksmes dalībniekiem – maziem bērniem, jaunažiem vecākiem ar ratiņiem, veciem cilvēkiem un personām ar pārvietošanās apgrūtinājumiem un beidzot ar vides estētisko kvalitāti. Tā kā kājāmgājēji pilsētā pārvietojas vislēnāk - vien ar aptuveni 5 km/h, atšķirībā no citiem satiksmes dalībniekiem, kas pārvietojas daudz ātrākā tempā – velo ap 15 km/h, auto ap 50 km/h, tieši kājāmgājēji pamana un pievērš vislielāko nozīmi detaļām. Kā liecina aptauja, lielākā daļa cilvēku uzskata, ka Centra apkaimē galvenās nepieciešamās izmaiņas ir saistītas ar kājāmgājēju situācijas uzlabošanu: vairāk ielu apstādījumus (19%); mazāk auto un kravas auto ielās (18,2%); jāizveido kājāmgājēju zonu (18,2%) un nepieciešams labāks ietvju segums (16,2%). Arī intervijas ar iedzīvotājiem un Centra apkaimes lietotājiem, atklāj, ka viņiem ļoti svarīga ir patīkama apkārtējā vide, tā piemēram Linda Blanka, izvēlas iet tikai pa sev tīkamām ielām, savukārt Elmārs Vītiņš, tāpat kā Dace Gasiņa, pārsvarā plāno savus iešanas maršrutus caur parkiem, lai izbaudītu pilsētas zaļo zonu ikdienas gājumā. Līdz ar to, viens no svarīgākajiem risinājumiem ir gājējiem labvēlīgas vides radīšana, kas iešanu pa pilsētvidi padarītu drošu, veselīgu un patīkamu vienlaicīgi.

Diemžēl šobrīd kājāmgājēji Rīgas Centra apkaimē ir apdraudēti no vairākām pusēm. Kā liecina intervijās un arī anketēšanā paustais viedoklis, gājējus Rīgā neapmierina augstā autosatiksmes intensitāte un īsie luksofora zaļie, kājāmgājēju kustību atļaujošie signāli, kā rezultātā ainavu arhitekta Linda Zaļā stāsta: „nekad negaidu zaļo gaismu, jo man riebjas, ka mani ierobežo” (Zaļā, 2013). Toties ielas šķērsošana pie sarkanā luksofora signāla var būt

bīstama pat dzīvībai, jo īpaši Rīgas Centra apkaimē, kur automašīnām atļautais braukšanas ātrums ir 50km/h, tādējādi ievērojami palielinot negadījumu letālo seku biežumu, nekā pie zemākiem braukšanas ātrumiem (Whitelegg, 1994). Otrs kājāmgājēju drošības drauds Rīgas centrā ir velobraucēji, kuru skaits pēdējos gados ir ievērojami pieaudzis. Velosipēdisti pārvietojas mazā ātrumā, tādēļ nav tik bīstami, kā automašīnas, tomēr tie pārsvarā izvēlas pārvietoties pa gājēju ietvēm, tādējādi radot neizpratni un neadekvātu rīcību gājējos. Īpaši jau vecāku gada gājuma cilvēki apmulst un nesaprot kur likties, viņus velobraucēji apdraud netieši, radot lielu satraukumu. Diemžēl daudz tiešāk velo apdraud visneaizsargātākos no gājējiem – cilvēkus ar redzes, dzirdes un kustību traucējumiem. Lai netiktu apdraudēts neviens no dažādajiem gājējiem, būtisks risināmais jautājums ir satiksmes pārorganizēšana Rīgas Centra apkaimē, tai skaitā paredzot velobraucējiem atbilstošu infrastruktūru.

Ar satiksmes pārorganizēšanu un velojoslu ieviešanu cieši saistīts ir autonomietņu jautājums Rīgas Centra apkaimē. Šobrīd liela daļa ielu Rīgas centrā ir lineāras autostāvvietas, tādēļ pietrūkst telpas, kuru varēt atvēlēt veloinfrastrukturāi. Svarīgi arī, ka daudziem intervētajiem cilvēkiem šķiet nepietiekams nodrošinājums ar P&R autonomietnēm ārpus centra, tādēļ būtu nepieciešams risināt daudzstāvu P&R autonomietņu jautājumu, kas sekmētu arī satiksmes pārorganizēšanas iespējas Rīgā.

Līdz šim nepietiekoša uzmanība pievērsta arī pārsniegtā gaisa piesārņojuma normu jautājumam Rīgā, ko arī varētu risināt ar satiksmes pārorganizēšanu Rīgā. Tādēļ viens no būtiskākajiem risināmajiem jautājumiem ir plānošanas dokumentu īstenošana.

4.2. Attīstības priekšlikumi kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespēju izmantošanai Rīgas Centra apkaimē

Kājāmgājēju situācijas uzlabošanai Rīgas Centra apkaimē neapšaubāmi ir nepieciešamas pārmaiņas daudzās jomās. Lai situācija tiktu patiesi uzlabota risināmajiem jautājumiem ir jāsavijamas „risinājumu ķēdē”, kurā vienai pēc otras jāseko vairākām darbībām, kas izmaina vidi Rīgas centrā un cilvēku komunikācijas līmeni tajā. Šobrīd esot autoorientētai pilsētai, cilvēki norobežojas no vides, no līdzcilvēkiem, pārvietojoties katrs savā automašīnā. Savukārt kājāmiešanas process nav tikai pārvietošanās veids, kājāmiešana ir sabiedrību integrējoša un savstarpējo komunikāciju veidojoša prakse. Tādēļ būtiski ir izmainīt ielu dabu, pārorientējot to no prioritātes automašīnām uz prioritāti cilvēcīgākiem pārvietošanās veidiem - kājāmiešanai un velobraukšanai. Lai to īstenotu ir jāsāk ar velojoslu izveidi, kas veicinātu kājāmgājēju brīvu pārvietošanos gājēju ietvēs un velobraucēju drošību pārvietojoties pa ielām.

Tamdēļ ir nepieciešama satiksmes pārorganizācija Rīgas centrā, ievērojami samazinot autosatiksmes apjomu ar dažādiem ierobežojošiem līdzekļiem un mainot autostāvvietu veidu no lineārām ielas malu stāvvietām uz daudzstāvu autostāvvietām, kā rezultātā tiek atbrīvota vieta velosatiksmei. Līdz ar autosatiksmes samazināšanos Centra apkaimē, mazināsies arī gaisa piesārņojuma līmenis, kā rezultātā vide vairs neapdraudēs cilvēku veselību uzturoties tajā. Tādēļ aktuāls jautājums būs kvalitatīva publiskā ārtelpa, kura vilinās cilvēkus uzturēties tajā arvien biežāk - doties savās ikdienas gaitās ar kājām, atpūsties nelielos skvēros, ēst pusdienas āra kafējnīcās un spēlēt futbolu ar bērniem parkos.

Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespēju izmantošanai Rīgas Centra apkaimē izstrādāti priekšlikumi, kuri ir atdresēti gan Rīgas politikas veidotājiem – Rīgas Domei, gan Rīgas plānotājiem – RD Pilsētas Attīstības departamentam, gan satiksmes organizētājiem – RD Satiksmes departamentam, gan projektu virzītājiem – Vidzemes priekšpilsētai, gan nevalstiskajām organizācijām un Rīgas Centra apkaimes iedzīvotājiem, kuri nākotnē savu interešu aizstāvībai varētu veidot lokālo apkaimes apvienību.

Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespēju izmantošanai Rīgas Centra apkaimē izvirzīti sekojošie priekšlikumi:

Politikas īstenošana

Spēkā esošie Rīgas attīstības plānošanas dokumenti vēsta, ka gājēji ir prioritāte Rīgā (RD, 2009 a; RD, 2009 b; RDPAD, 2013). Rīgas teritorijas plānojumā 2006. – 2018. gadam gan ir tikai nedaudz ieskicētas nepieciešamās rīcības mērķa sasniegšanai, savukārt Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma spēkā esošajā redakcijā un īpaši jaunajos 2013. gada, vēl neapstiprinātajos grozījumos ir jau daudz plašāks un detālāks nepieciešamo rīcību saraksts, ar kuru palīdzību uzlabot gājēju situāciju Rīgā, domājot arī par vides estētisko kvalitāti un publiskās ārtelpas attīstību. Savukārt plānu īstenošanai nepieciešama programma, kā tos paveikt - Rīgas attīstības programmā 2010.-2013. gadam (RD, 2010) no daudzajiem aplūkotajiem transporta jautājumiem, par gājēju situācijas uzlabošanas nepieciešamību liecina vien vājo pušu sadaļā norādītais: „drošu un ērtu ceļu gājējiem trūkums atsevišķās pilsētas vietās (Beberbeķi, Mūkupurvs, Maskavas forštate, Kleisti, Spilve, Skanste)”, kā arī „daļas ielu un sabiedriskā transporta infrastruktūras nepiemērotība cilvēkiem ar kustības traucējumiem” (Rīgas attīstības..., 2010). Līdz ar to arī Rīgas attīstības programmas stratēģiskās uzraudzības sistēmā (SUS) nav pieejama nekāda informācija par kājāmgājējiem, jo transporta sadaļā aplūkoti tikai gaisa, ūdens un sauszemes transports, bet ne kājāmgājēji kā satiksmes dalībnieki (SUS, [bez dat.]). Tādēļ pat RD Satiksmes departamenta pārstāvis Jānis Andiņš atzīst, ka Rīga vēl jo projām ir „autoorientēta pilsēta” (Andiņš, 2013).

Toties aptaujājot Rīgas iedzīvotājus un viesus, 88% cilvēku sevi uzskata par kājāmgājējiem un 77,5% no respondentiem šķiet, ka RD vajadzētu vairāk naudu tērēt kājāmgājēju situācijas uzlabošanai. Tādēļ šis būtu īstais laiks, lai sāktu īstenot plānošanas dokumentos atspoguļoto politiku un ar tam sekojošām reālām rīcībām patiesi parādītu, ka kājāmgājēji Rīgā ir prioritārais satiksmes dalībnieks.

Informācija par kājāmgājējiem

Šobrīd reālo attieksmi pret kājāmgājējiem parāda arī informācijas iztrūkums par kājāmgājējiem kā satiksmes dalībniekiem. Tādēļ turpmāk vajadzētu ievākt gan kvantitatīvus, gan kvalitatīvus datus par kājāmgājējiem, kas atspoguļotu to īpatsvaru satiksmes dalībnieku kopskaitā, kājāmgājēju galvenās plūsmas, pārvietošanās paradumus un vajadzības. Līdzīgi kā to vienreiz Vecrīgai ir veicis Jans Gēls (Jan Gehl) savā pētījumā „Publiskā telpa un publiskā dzīve Rīgas pilsētas centrā” (Public spaces & public life – in Riga city center) (Gehl, 2002), vai apjomīgajā Adelaidas pilsētas publiskās telpas un dzīves pētījumā (Gehl, 2011). Šādus pētījumus atkārtojot ir iespējams noskaidrot izmaiņas, kā ir palielinājusies cilvēku aktivitāte publiskajā ārtelpā un kādas ir turpmākās nepieciešamās rīcības, piemēram, Melburnā, salīdzinot 1993. gada pētījuma rezultātus ar 2004. gada pētījuma rezultātiem (Gehl, 2004). Savukārt Kopenhāgenā uzskata, ka, jo vairāk cilvēki pārvietojās ielās, jo vitālāka ir pilsēta, tāpēc katru gadu tiek skaitīts, cik ilgi cilvēki uzturās ielās – publiskajā ārtelpā (Saaby 2012). Bet kājāmiešana ir svarīga ne vien pilsētas centrā, tāpat arī pārējās apkaimēs, tādēļ būtiski ir izzināt kājāmgājēju situāciju visās apkaimēs, piemēram, anketējot cilvēkus par apkaimju piemērotību kājāmiešanai (U.S. Departament..., S.a.).

Iedzīvotāju iesaistīšana plānošanas procesā

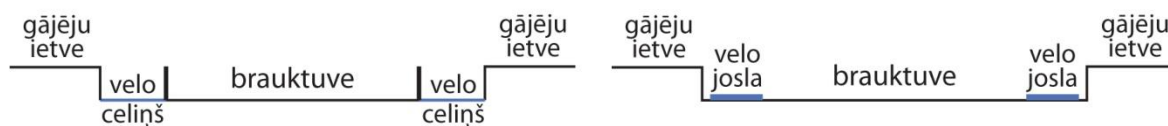
Iedzīvotāju apmierinātību ar vides piemērotību kājāmiešanai lielākā mērā garantētu iedzīvotāju iesaistīšana plānošanas procesā jau no tā pašas sākumstadijas. Protams, visefektīvāk cilvēku iesaiste plānošanā notiek ar dažādu apvienību starpniecību, piemēram, lokālām apkaimju apvienībām vai kājāmgājēju organizācijām (Vanderslice, 2003). Šobrīd Rīgā jau ir izveidojušās dažas lokālās apkaimju apvienības, piemēram, Vecpilsētas, Kundziņsalas un Mežaparka, bet izjūtot lielāku ietekmes iespēju uz savu apkārtējās vides attīstību, šādas lokālās apvienības varētu papildināt plānošanas procesu, iedzīvotāju viedokli paužot jau no paša sākuma, nevis kā tas ir šobrīd, kad Guntars Ruskuls atzīst, ka „vēl nav zinām cilvēku viedoklis par Rīgas stratēģiju, jo nav bijusi sabiedriskā apspriešana” (Ruskuls, 2013). Lai gan dokuments ir gandrīz pabeigts, tas vēl nav publiski pieejams. Bet ja tā izstrādē jau no sākuma būtu iesaistītas cilvēku apvienības, piemēram, „North Mama” projekta autori, tas garantētu, ka plānošanas dokuments atbilstu cilvēku interesēm, šajā gadījumā, jaunajām māmiņām un no sabiedrības puses tiktu arī uzraudzīts, lai plāni tiek īstenoti.

Velojoslu ieviešana visā Rīgas Centra apkaimē



26. attēls Gājēji ignorē uz ietves uzzīmēto veloceliņu Valdemāra ielā, bet rekomendējošās velojoslas nav pamanāmas Tērbatas ielā (Autores foto, 2012; NRA, 2013)

Velobraucēju interešu aizstāvībai plānošanas procesā būtu nepieciešama arī viņu līdzdalība, varbūt tad Rīgā jau tagad būtu velojoslas ar likumisku spēku. Pagaidām vēl ir tikko kā tikai ieviestas rekomendējošās velojoslas bez likumiska spēka, Lāčplēša, Dzirnavu un Elizabetes ielā, kuras paši velobraucēji presē dēvē par nepamanāmām, jo „zilā krāsa uz asfalta "pazūd" un tādējādi diez vai pievērs autovadītāju uzmanību velosipēdu klātesamībai satiksmē” (NRA, 2013). Un vēl jo projām Rīgā ir tikai daži veloceliņi, kuru nozīmi, īpaši to, kas uzzīmēti uz ietves, neizprot kājāmgājēji (26. attēls). Savukārt baidoties no satiksmes velobraucēji izmanto gājēju ietves, lai pārvietotos ar velosipēdu. Lai nodrošinātu kājāmgājējiem iespēju brīvi, netraucēti pārvietoties pa ietvēm, Rīgā, tāpat kā daudzās citās pasaules pilsētās, piemēram, Londonā (GOV.UK, 2013), Toronto (Toronto, S.a.) vai Sanfrancisko (SFBC, S.a.), būtu jāaizliedz velobraucējiem izmantot gājēju ietves, vienlaicīgi ierīkojot tiem atbilstošu veloinfrastruktūru visā Rīgas Centra apkaimē, jo velobraucēji nav mazāk nozīmīgi cilvēki par autobraucējiem un gājējiem, tāpēc arī viņiem vajadzētu savu, speciāli viņiem paredzētu telpu. Maģistrālajās ielās, ar intensīvu autosatiksmi, kas centru savieno ar citām apkaimēm, ir jābūt atsevišķi nodalītiem veloceliņiem, lai velobraucējus neapdraudētu automašīnas, savukārt visās vidējās kategorijas ielās ir jābūt iezīmētām velojoslām uz brauktuves, tādejādi norādot velobraucējiem paredzētu telpu, kā tas attēlots principiālajā profilā un foto piemēros (27. attēls). Tikai ielās ar zemas intensitātes satiksmi, varētu neveidot atsevišķu veloinfrastruktūru, bet gan veidot koplietošanas telpu, bez nodalītās brauktuves un ietvēm (Andiņš, 2013). Pasaules pieredze gan rāda, ka pielietot koplietošanas telpas principu var pielietot arī ielās ar intensīvu satiksmi, piemēram, Londonā Exhibition road. Tomēr rezultāts nav viennozīmīgi vērtējams, jo, lai gan ir uzlabojusies publiskā ārtelpas



27. attēls Ielu principiālais profils ar veloceliņiem un velojoslām ielas malās un foto piemēri no Korttreikas Beļģijā (Izstrādājusi autore, 2013; Autores foto, 2012)

kvalitāte, automašīnu skaits ir liels, kā rezultātā gājējiem vēloties pāriet ielu, bieži vien ir ilgstoši jāgaida, kad auto tos palaidīs (As Easy..., 2013). Tādēļ pielietojot koplietošanas telpas principu, ir jāizvērtē, kur tas varētu darboties, kā samazināt satiksmi, lai netiktu iegūts pretējais efekts cerētajam un automašīnas nevis ar respektu izturēsies pret gājējiem un velobraucējiem, bet gan lietotu telpu braukšanai bez noteikumiem.



28. attēls Koplietošanas telpas zīmes aicina braukt uzmanīgi un dot ceļu gājējiem, Exhibition road Londonā piemērs (Keenan, 2011; As Easy..., 2013).

Autosatiksmes intensitātes samazināšana

Radot kājāmgājējiem labvēlīgu vidi ir nepieciešams samazināt autosatiksmes intensitāti, kas rada gaisa piesārņojumu, troksni un apdraud cilvēku drošību. Autosatiksmes intensitātes samazināšanos var veicināt dažādos veidos – samazinot autostāvvietu skaitu vai paaugstinot autotransporta stāvvietu maksu, līdzīgi kā tas ir Kopenhāgenā, vai iebraukšanas maksu pilsētas centrā, kā tas ir Londonā, kur jāmaksā 10 mārciņas par iebraukšanu centrā katru darba

dienu no 7.00-18.00 (Wikipedia, 2013). Tāpat autosatiksmi var samazināt ar aprūtinātiem maršrutiem, neļaujot caurbraukšanu, kā tas šobrīd ir Vecrīgā, bet viens no efektīvākajiem veidiem, kā padarīt autosatiksmi draudzīgāku cilvēkiem ir braukšanas ātruma samazināšana, piemēram, līdz 30 km/h. Tādejādi ļaujot piekļūt Centra apkaimei tajā dzīvojošajiem, bet atvērto no centra caurbraucošās automašīnu plūsmas. Tam gan ir nepieciešama Rīgas apvedceļu pilnīga izbūve. Autosatiksmes intensitātes ierobežošana atrisinātu samilzušo Rīgas gaisa kvalitātes problēmu un veicinātu cilvēkiem labvēlīgas vides veidošanos.

Park&Ride sistēmas izveide

Park&Ride sistēmas izveide būtu viens no veidiem, kā veicināt satiksmes intensitātes samazināšanos Rīgas Centra apkaimē. Tāpat arī velojoslas daudzviet Rīgas Centra apkaimē būtu iespējams ieviest tikai tad, kad tiktu atbrīvota telpa, ko šobrīd aizņemt ielas malās novietotās automašīnas. To iespējams īstenot izveidojot Park&Ride sistēmu, kas ļaut Pierīgā un tālākās apkaimēs dzīvojošajiem līdz Rīgas vai centra pievārtei nokļūt ar savu automašīnu, atstāt to daudzstāvu P&R autostāvvietā un tālāk doties ar jebkuru no sev ērtākajiem un patīkamākajiem pārvietošanās veidiem - kājām, velo vai sabiedrisko transportu. Protams, līdz ar P&R sistēmas ieviešanu kompleksi ir jāattīsta arī pārdomāti kājāmiešanas un veloinfrastruktūras tīkli un sabiedriskā transporta maršruti, kas sakrīt ar pieprasījumu. Jo šobrīd cilvēkus neapmierina nodrošinājums ar sabiedrisko transportu centra iekšienē, perpendikulāri galvenajām sabiedriskā transporta plūsmu ielām – Valdemāra, Brīvības, Barona un Čaka un ielām.

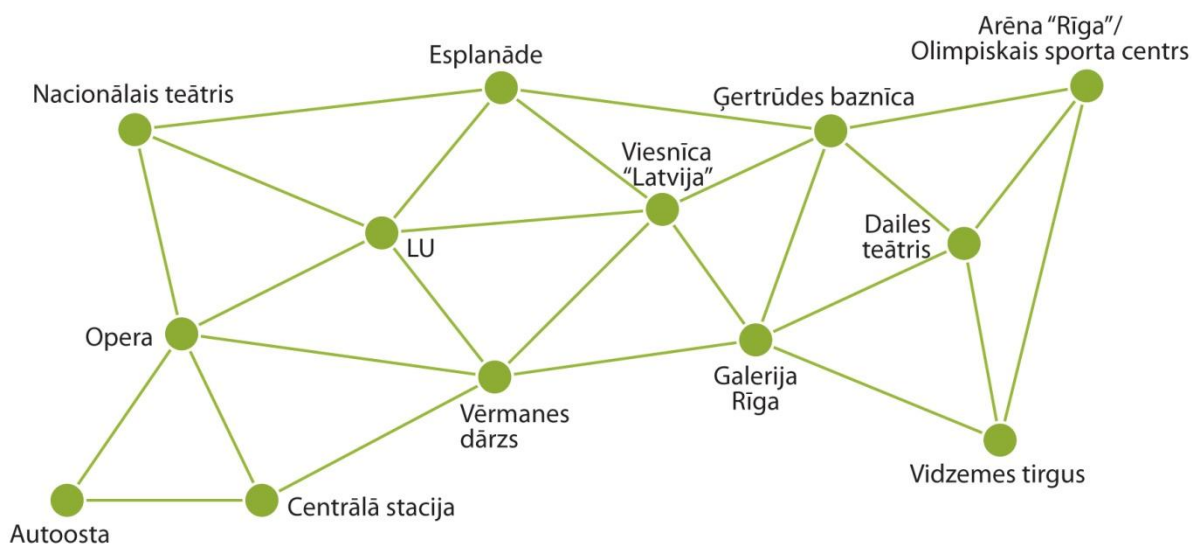
Sabiedrības veselības veicināšana

Veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu Rīgas Centra apkaimē gan ir rūpīgi jāizvērtē, kuri pasākumi nestu patiesu labumu sabiedrībai. Pašlaik esošā sabiedriskā transporta biļešu atlaižu sistēma, kad skolēniem un pensionāriem nav jāmaksā par sabiedriskā transporta izmantošanu, veicina mazkustīgu dzīvesveida pieradumu topošajiem pieaugušajiem un samazina gados vecāko cilvēku ikdienas kustību biežumu. Tādejādi sabiedrība kopumā veidojas daudz mazkustīgāka un līdz ar to neveselīgāka. Kā rezultātā valsts kopējās izmaksas ir daudz lielākas šīm biļetēm, jo cena ir sabiedrības veselība. Mazkustīgā dzīvesveida popularitātes pieaugumu ir pamanījuši arī masu mediji, vienā no iecienītākajiem interneta portāliem – „Tvnetā” kardiologs Vilnis Dzērve stāsta savus novērojumus: „Jūs pajautājjiet cilvēkiem, cik reizes nedēļā viņi kustas vismaz 30 minūtes no vietas! Atbildes jūs šokēs. Labākajā gadījumā tā būs viena divas reizes. Tāpat pajautājjiet Latvijas iedzīvotājiem, cik daudz stundu viņi ik dienas pavada pie televizora ekrāniem! Tās būs četras, sešas un pat astoņas stundas. Daudz veco cilvēku pie televizora ekrāniem pavada gandrīz visu dienu. Līdz ar straujo mazkustīgā dzīvesveida izplatību, var teikt, ka sācies «slinko dibenu» laikmets”

(Kvaste, 2013). Tādēļ sabiedrības veselība ir jāveicina, nodrošinot fiziskām aktivitātēm piemērotu vidi publiskajā ārtelpā.

Kājāmgājēju tīkla izveide

Kājāmgājēju situācijas uzlabošanai ļoti svarīgs nosacījums ir kājāmgājēju tīkla izveide, kas sniegtu iespēju gājējiem pārvietoties patīkamā vidē pa iespējami īsāko maršrutu, tādējādi dodot iespēju laika ziņā pat konkurēt ar citiem pārvietošanās veidiem. Kājāmgājēju tīklam ir jānodrošina ērti, ikvienam pieejamai un visām maņām patīkami savienojumi starp visiem galvenajiem mezglu punktiem, cilvēku ikdienā svarīgiem objektiem, piemēram, Autoostu, Centrālo dzelzceļa staciju, lielveikaliem, kultūras un izglītības iestādēm un brīvā laika pavadīšanas vietām, piemēram, parkiem un sporta bāzēm, kā tas ir parādīts principiālajā shēmā (29. attēls). Svarīgi, lai šādas „pilsētas takas” būtu pielāgotas ikvienam no mums, gan



29. attēls **Kājāmgājēju tīkla savienojumu principiālā shēma** (Izstrādājusi autore, 2013)

vājdzirdīgiem, gan vājredzīgiem, gan cilvēkiem ar kustību traucējumiem, jaunajiem vecākiem ar bērnu ratiņiem, maziem bērniem un gados vecākiem cilvēkiem. Tādēļ īpaši aktuāla ir Centrālās dzelzceļa stacijas pieejamība, kas jānodrošina ar jauniem risinājumiem, tuneļus aizstājot ar gājēju pārejām virszemes līmenī. Kā to apliecina gan līdzšinējie pētījumi, gan cilvēku anketēšana un intervijas, mums visiem ir svarīga ir vides estētiskā kvalitāte un iespēja atpūsties pa ceļam. Līdz ar to, lai nodrošinātu gājējiem labvēlīgu vidi, kājāmgājēju tīkls jāveido ar kvalitatīva dizaina ielu aprīkojumu – soliņiem, ceļazīmēm, informācijas punktiem, publiskām tualetēm un atkritumu urnām (Grava, 2003). Savukārt gadalaiku mija un laikapstākļu mainība nosaka to, ka cilvēkiem svarīga ir aizsardzība pret nepatīkamiem laika apstākļiem. Viens no veidiem kā likt kājāmgājējiem nebaidīties no laikapstākļiem ir arkas, kolonādes, pasāžas un galerijas, kas pasargā no pārāk spēcīgas saules un lietus (Grava, 2003).

Iekšpagalmu atvēršana gājējiem

Pētījuma rezultāti liecina, ka cilvēkiem attālums un laiks ir vieni no svarīgākajiem pārvietošanās veida izvēli noteicošajiem lielumiem, tādēļ ejot ar kājām cilvēki vēlas saīsināt savu maršrutu izmantojot īsceļus, kā tas ir redzams 30 attēlā. Tādēļ kājāmgājēju tīkla izveides nolūkos, lai nodrošinātu gājējiem pēc iespējas īsākus un patīkamākus iešanas maršrutus, ir nepieciešams veidot jaunus savienojumus, atvērto lielo kvartālu iekšpagalmus, izveidojot tajos gājēju un velobraucēju celiņus un atpūtas iespējas ar koku ēnu un soliņiem. Par privātās telpas izmantošanu sabiedrības kopējam labumam pašvaldībai būtu jāsniedz arī savs ieguldījums, piemēram, labiekārtošana ar segumu, apgaismojums u.tml., veidojot pusprivāto iekšpagalmu ārtelpu. Protams, pirms tam ir nepieciešams izvērtēt, kuru pagalmu atvēršana ir svarīga kājāmgājēju tīkla izveidei, tas atkarīgs gan no kvartāla lieluma, kas ietekmē apkārtnes lielumu, gan no apkārt esošo kājāmgājējiem saistošo mezglpunktu blīvuma.



30. attēls Gājēji iestaigā īsceļu takas Kronvalda parka un Vesetas ielas piemēros (Autores foto, 2012)

Zaļo taku un saliņas struktūras izveide

Kājāmgājēju tīklam svarīgi ir būt ne vien praktiskam, nodrošinot īsākos maršrutus, bet arī patīkamam piedzīvojumam pilsētvidē ar iespēju atpūsties, tādēļ kājāmgājēju tīklam ir jāsakrīt ar zaļajām struktūrām – takām un atpūtas kabatiņām. Tādejādi sniedzot iespēju pilsētvidē izjusta dabas klātbūtni, jo kā pierāda dažādi pētījumi, cilvēki, kuriem ir viegli sasniedzama daba ir daudz laimīgāki, optimistiskāki, produktīvāki, spēj ātrāk atveseļoties un piedzīvo mazāk stresu ikdienas gaitās (UrbanRelations, 2013). Rīgas Centra apkaimes nodrošinājums ar parkiem apmierina cilvēkus, daudziem aptaujātajiem un intervētajiem tieši parki ir mīļākā vieta Rīgā. Toties neapmierinoša ir lineāro zaļo struktūru nepietiekamība un niecīgās atpūtas iespējas pa ceļam. Cilvēki labprāt ikdienas gājienā (31.attēlā), lai pabaudītu pilsētvidi, sēžot nelielos skvēriņos, kuru skaits Rīgas centrā turpina sarukt, nododot tos apbūvei. Tādēļ lai pilsētvidi padarītu pievilcīgāku baudīšanai cilvēcīgā līmenī, ir jāsauglabā vēl

esošie un jāattīsta arvien vairāk jaunu skvēriņu ar dažiem soliņiem un apstādījumiem, piemēram, tai skaitā jau pieminētajos iekšpagalmos šobrīd neizmantotās teritorijās kā pagaidu parkus. Šādi skvēri ir nepieciešami ne vien patīkamas ārtelpas radīšanai, bet gados vecākiem cilvēkiem un cilvēkiem ar maziem bērniem vitāli svarīgi, lai būtu iespējams pārvietoties pa pilsētvidi lielākos attālumos, tos sadalot mazākos gājienos ar atpūtu pa vidu.



31. attēls Cilvēki atpūšas Barona ielas skvērā un pagaidu kabatas parks pie pilsētas slimnīcas Kortreikā, Beļģijā (Autores foto, 2012)

Informācija zīmes visiem satiksmes dalībniekiem

Iespēju viegli orientēties un izzināt pilsētvidi, maršrutus un noskaidrot intereses objektus nodrošinātu speciālas kājāmgājēju un velobraucēju informācijas zīmes. Atšķirībā no automašīnām, kas pārvietojās lielā ātrumā un nespēj izšķirt daudz objektu, kājāmgājēji un velobraucēji var viegli apstāties un izlasīt sev saistošo informāciju, tādēļ viņiem piemērota ir arī daudz detālāka informācija, tai skaitā kartogrāfiska. Ar šādu „lēno satiksmes dalībnieku” informācijas zīmju palīdzību ir iespējams virzīt kājāmgājējus pa noteiktiem maršrutiem – kājāmgājēju tīklu un sadalīt kājāmgājēju plūsmas. Cilvēkiem labpatiktos uzzināt sīkāk un izvēlēties savu maršrutu – ātrāko īsceļu, lēnas pastaigas taku ainaviskā apvidū vai aktīvās atpūtas maršrutu ar bērnu spēļlaukumiem.

Amērikas pieredze vēsta, ka šādas cilvēcīga mēroga zīmes ir ļoti ietekmīgs kvalitatīvas pilsētvides veidošanas līdzeklis, jo ar to palīdzību kājāmgājēji var atrast savus interesējošos objektus apkaimē, zīmes var stāstīt stāstus par konkrēto vietu un apzīmēt ievērojamas vietas. Kā tas redzams 32. attēlā, kur atspoguļota Pensilvānijas hospitāļa zīme ar aprastu par ievērojamo vēstures objektu, Louis Kahn parka zīme, kurā aprakstīta īsa parka vēsture, arhitektūra un apkārtesošā teritorija, kā arī Society Hill ceļa zīme, Filadelfijā, kurā parādīti iešanas virzieni uz ievērojamiem objektiem. Jāpiebilst, gan, ka gājējiem daudz piemērotāk būtu, ja tiktu norādīti arī attālumi līdz katram objektam. Šīs zīmes kalpo ne vien tūristiem, bet arī vietējie tās ir iecienījuši, lai labāk orientētos apvidū un iegūtu jaunu informāciju par savu

pilsētu, tādejādi cilvēkiem rodas konkrētās vietas sajūta, kā arī piederības sajūta tai. Filadelfijas pilsēta ir izmantojusi šo iespēju, kā rezultātā pastaiga pa pilsētu ir burvīgs piedzīvojums, kurā uzzināt daudz jauna par pilsētu, nav nemaz jāiet uz vēstures muzeju, vajag tik ik pa laikam apstāties, lai izlasītu zīmes (Gurley, 2013). Turpretī Ričmondā ir izstrādātas jaunas vienojošs tūristu zīmju dizains katrai apkaimē ar norādēm par apkaimē sastopamajiem objektiem un virzieniem (Sinclair, 2012), tādejādi identificējot katru apkaimi atsevišķi un piešķirot vietai spēcīgāku identitāti (33. attēls).



32. attēls Kājāmgājēju zīmes Filadelfijā, Amerikā – Pensilvānijas hospitālis, Louis Kahn parks un Filadelfijas gājēju ceļa norādes (Gurley, 2013).



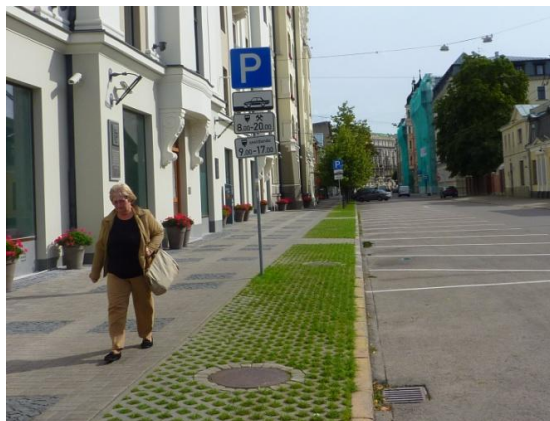
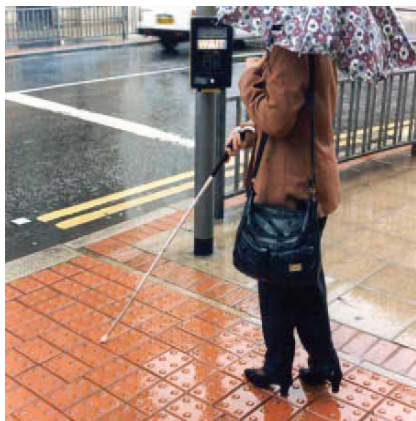
33. attēls Vienota stila informācijas zīmes katrai apkaimē (Sinclair, 2012)

Luksoforu signāli draudzīgi kājāmgājējiem

Būtiski, lai kājāmgājēju maršrutos nebūtu lieli šķēršļi tādi kā ilgstoši sarkanās gājēju kustību aizliedzošās gaismas signāli, kas vilina cilvēkus šķērsot ielu tam neparedzētā laikā un vietā, apdraudot savu drošību. Tādēļ zaļās un sarkanās gaismas signālu proporcijai jābūt kājāmgājējiem draudzīgiem, neliekot neadekvāti ilgi gaidīt zaļo, kustību atļaujošo signālu. Tādejādi tiku uzskatāmi atspoguļota un veicināta izpratne par to, ka kājāmgājēji ir prioritārie satiksmes dalībnieki, pretstatā automašīnām.

Ietvju segumu kvalitāte

Ietvju segumu kvalitāte daudzos līdzšinējos pētījumos tāpat kā šajā ir izkristalizējusies kā viena no būtiskākajām kājāmgājēju situāciju ietekmējošajām komponentēm. Ar labu ietves segumu ir iespējams atrisināt daudzas lietas vienlaicīgi – veidot ikvienam cilvēkam piemērotus iešanas apstākļus, sniegt pilsētai jaunus dizaina elementus, kas ir vizuāli pievilcīgi un saistoši, un pat nodrošināt gaisa kvalitātes uzlabošanu ar „elpojošiem” zaļajiem segumiem, kā arī veicināt lietus ūdeņu sekmīgāku infiltrāciju, palīdzot risināt Rīgas plūdu draudu problēmas (34. attēls). Tādēļ arī Rīgas Centra apkaimē būtu jāveido kvalitatīvi gājēju ietvju segumi, kas nav tikai monolīts asfalts, vai ātri drūpošie betona ķieģeļi. Tā kā mūsu sabiedrība noveco, ietvēm jābūt piemērotām gados veciem cilvēkiem – bez nobrauktuvēm, bedrēm, lai tie varētu pārvietoties ar palīglīdzekļiem – stumjamajiem ratiņiem vai ratiņkrēsliem, tāpat tas atvieglotu jauno vecāku pārvietošanu ar bērnu ratiņiem. Tādejādi arī Rīgas Centra apkaimes veidols paustu, ka esam humāna sabiedrība, kas spēj pret vecākajiem un bērniem labi attiekties. Kā rāda ārvalstu pieredze, Barselonas un Lisabonas piemērā (35. attēls), neparasti ielas seguma veidi var kalpot arī kā vietas identitāti veicinošs elements.



34. attēls Ielas segums piemērots ikvienam cilvēkam Londonas piemērā un nodrošina ūdens infiltrāciju Elizabetes ielas piemērā, Rīgā (DPTAC, 2011; Autores foto, 2012)



35. attēls Ielas segums veicina vietas identitāti, La Rambla ielas piemērs Barselonā un Avenida da Liberdade ielas piemērs Lisabonā (Kellahan, 2009; ROC2C, 2012)

Gājēju ielu izveide

Gājēju ielas izveide Rīgā ir veids kā izmainīt sabiedrisko dzīvi un veicināt pilsētvides baudīšana kultūras attīstību. Jau šobrīd daudzi aptaujātie cilvēki atzīst, ka viņi labprāt izmanto Rīgas Centra apkaimes publisko ārtelpu brīvā laika pavadīšanai, galvenokārt parkus (25%) un vasaras kafejnīcas (23%), savukārt kājāmgājēju ielas izveide sekmētu kustību prieku pilsētā, aicinot arvien vairāk cilvēkus izbaudīt to. Jo kājāmiešana ir kā neiztrūkstoša pilsētas dzīves piedzīvošanas sastāvdaļa, par to arvien biežāk parādās informācija arī dažādos masu medijos, piemēram, vietnē „Mana Rīga” jauns grafiskais dizaineris Jānis Milzarājs intervijā pauž viedokli: „man patīk vienkārši iet pa ielu, patīk cilvēki, kas ir uz ielām. Man patīk atrasties kustībā” (Zamurajeva, bez dat.), kustības prieku un ārstniecisko spēku atlabstot no vēža intervijā portālam TVNET pauž arī aktrise Dace Bonāte: „staigāšanā kaut kas ir – ritmiskums, kustības un iespēja domāt palīdz sevi sakārtot gan fiziski, gan garīgi” (Krongorne, 2013). Tieši ar labiekārtotas gājēju ielas izveides palīdzību iespējams uzrunāt to sabiedrības daļu, kura ārtelpā pavada ļoti ierobežotu laiku, pārsvarā dodot priekšroku darbadienu vakaru un brīvdienų atpūtai lielveikalos. Kā rāda Nurnbergas piemērs Vācijā, kājāmgājēju zonas izveidošana pilsētā veicina vēsturiskā centra reģenerāciju. Tādejādi „pagātnei tiek piešķirta nākotne”, ielās atkal pieder cilvēkiem un kalpo kā publiskā ārtelpa, kurā cilvēkiem satikties, apmainīties ar informāciju, pirkt un pārdot. Veidojot kājāmgājēju ielu, svarīgi ir pārdizainēt to, pielāgojot cilvēkiem - ar soliņiem, kur atpūsties, koku ēnu, nelielu bērnu spēļu zona (36. attēls). Viens no galvenajiem iemesliem, kas padara kājāmgājēju Nurnbergas zonu pievilcīgi ir plašā varietāte ar dažādiem veikaliem – lieliem masu zīmolu tīkla veikaliem, mazām vienkāršām bodītēm un izsmalcinātiem veikaliņiem. Tāpat arī ēdināšanas iestādes pārstāv plašu spektru – no ielu uzkodām, līdzņemamiem ēdieniem, āra kafejnīcām līdz smalkiem restorāniem. Tādejādi ikviens var atrast savai gaumei un iespējām piemērotu piedāvājumu (Monheim, 2003).



36. attēls Skvērs gājēju zonas vidū ar mini bērnu rotaļu laukumu un lielāks skvērs ar strītbola laukumu Antverpenes pilsētas centrā, Beļģijā (Autores foto, 2012)

Jārada vietu identitāte – atpazīstams vizuālais tēls

Gājēju ielas loģisks turpinājums ir laukums vai skvērs ar tikai šai vietai raksturīgiem, individuāliem, vietas identitāti veidojoši elementi, kā, piemēram, atraktīviem vides objektiem, skulptūrām, strūklaku vai pat strītbola laukums (36. attēls). Publiskā māksla ir šis veids, kā piešķirt vietai identitāti. Protams, ka senās pilsētās ir jārespektē vēsturiskais mantojums, bet tas nenozīmē, ka ir jāizliekas „vēsturiskam” veidojot vēstures pakaļdarinājumus. Arī mūsdienu dizainu var veiksmīgi savienot ar vēsturisko mantojumu (Farrando, 2011), kā tas ir redzams attēlā no Beļģijas pilsētu vēsturiskajiem centriem (37. attēls).



37. attēls Briseles publiskā māksla centra ielā un gigantisks krēsls Kortreikas centrālajā laukumā kā aicinājums uz interjera dizaina izstādi „Interieur 2012” (Autores foto, 2013)

Centra apkaimes attīstība jāskata kontekstā ar pieguļošajām teritorijām

Mainot publisko ārtelpu un satiksmes dalībnieku attiecības Rīgas Centra apkaimē, tā ir jāskata kontekstā ar pieguļošajām teritorijām. Kā jau minēts, intervijas ar cilvēkiem liecina, viņi ar Centra apkaimi izprot jēdzienu, kas ir daudz plašāks par noteiktās teritorijas robežām, ietverot arī Vecrīgu un Daugavas piekrasti, tādēļ arī šīm teritorijām jāmainās līdz ar Centra apkaimi. Ļoti svarīga ir iespēja cilvēkiem bez lielām grūtībām piekļūt Daugavai, lai cilvēki no jauna spētu izjust saikni ar upi, ne vien braucot ar auto pāri tiltu, bet arī aktīvi lietojot pilsētas ūdenstelpu un krastmalu. Savukārt Vecrīgai ir iespēja kļūt par kājāmgājēju zonas sākumu, to savijot ar Centra apkaimes attīstāmajām gājēju ielām.

Kampaņu rīkošana

Kājāmiešanai piemērotas vides radīšana (iepriekšminētie priekšlikumi) ir galvenais aspekts, kas maina cilvēku pārvietošanās paradumus no autotransporta uz ilgtspējīgākiem pārvietošanās veidiem – kājāmiešanu un arī velobraukšanu. Bet vēl efektīvāka ir prakse, kad tiek kombinēta fiziskā vides pārveide ar informēšanu, izglītošanu, servisa uzlabošanu,

likumdošanu, un aktīvu politiku, masu mēdiju un lokālo kopienu līdzdarbošanos. Kā to pierāda veselības aprūpes sektors, liela mēroga publiskās kampaņas var veicināt cilvēku ieradumu maiņu (piemēram, smēķēšanu un braukšanu dzērumā) (Hamer, 1998 after Goodman & Tolley, 2003). Rīgas Centra apkaimes gadījumā svarīga ir iedzīvotāju informēšana un izglītošana ar dažādām kampaņām, lai panāktu pozitīvāku savstarpējo atšķirīgo satiksmes dalībnieku mijiedarbību vienā telpā, skaidri definējot, kādas kuram ir tiesības un pienākumi. Lēmumu pieņēmēju komunikācija ar sabiedrību Rīgā sniegtu daudz lielāku izpratni un atbalstu plānotajām darbībām, piemēram, ierobežojot autosatiksmi. Ja tas tiktu darīts bez plašas informēšanas, dialoga veidošanas ar sabiedrību, cilvēki visticamāk nesaprastu iemeslu un protestētu. Savukārt regulāri informējot, pamatoti argumentējot un laicīgi brīdinot, cilvēkiem tiek veidota sapratne, ka šādi tiek domāts tieši par viņiem, lai izveidotu kvalitatīvu publisko un dzīves vidi. Šādā veidā, cilvēkus informējot var atrisināt praktiski visu.

Daudzviet pasaulē tiek lietota prakse, kad ar kampaņu palīdzību tiek reklamētas kājāmiešanas kā pārvietošanās veida priekšrocības un cilvēki aicināti izvēlēties kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu (Fenton, 2003; Walker, 2003). Rīgas Centra apkaimē, kā jau visdarbīgākajā pilsētas apkaimē, kājāmgājēju ir diezgan daudz, toties sabiedrības veselības veicināšanas un sociālo attiecību uzlabošanas nolūkos, kājāmiešanas pasniegšana kā videi draudzīgs, veselīgs un patīkams pārvietošanās veids varētu vairojot tās prestižu, tādejādi mazinot sabiedrības segregāciju pēc ienākumiem, kā tas ir esot autoorientētai pilsētai. Iespējams gan, tā vietā, lai veicinātu kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu, lai nokļūtu konkrētā galamērķī, daudz efektīvāk būtu reklamēt ieguvumus, ko gājējs saņem, kā grāmatā „Kājāmiešanas maģija” ir raksturots – kājāmiešana ir tik dabiska kā elpošana, tā ir vingrošana bez sporta zāles apmeklēšanas, recepte bez zālēm, svāra samazināšana bez diētas, kosmētika, kas nav nopērkama veikalā, nomierinošs līdzeklis bez tabletēm, terapija bez psihoanalīzes, jaunības eliksīra strūklaka bez leģendas un atvaļinājums, kas nemaksā ne santīma (Sussman & Goode after Fenton, 2003).

Kājāmiešanas veicināšanā, kā jau tas iepriekš noskaidrots, ļoti svarīga ir publiskās ārtelpas kvalitāte ar to izprotot visu pilsētvides publisko telpu – ielas, laukumus, skvērus, parkus, ūdensmalas u.c. publiski pieejamās telpas. Un tieši sociālās iesaistes pasākumu, kas ietver mērķtiecīgu sabiedrības izglītošanu, iesaistīšanu un iespēju līdzdarboties, ir galvenais veids, kā publisko ārtelpu cilvēkiem piemērojot ikvienai no mērķa grupām – jaunajiem vecākiem ar bērniem, sirmgalvjiem, vājredzīgiem, vājdzirdīgiem, cilvēkiem ar kustību traucējumiem, suņu saliniekiem, tūristiem un visiem pārējiem par kuriem šajā pētījumā vēl nav runāts, bet nākotnē būtu jādomā, meklējot risinājumus publiskās ārtelpas humanizēšanā.

SECINĀJUMI

Kājāmiešanu ietekmējošie faktori ir vispārzināmi, tikai reti tiek pielietoti praksē

Veiktie pētījumi parāda, ka Rīgas Centra apkaimē tāpat kā visur citur pasaulē ir vieni un tie paši iemesli, kas liek izvēlēties kājāmiešanu vai kādu citu pārvietošanās veidu, jo anketēšanas rezultāti un intervijās paustais viedoklis sakrīt ar līdzšinējiem pētījumiem par kājāmiešanas kā pārvietošanās veida ietekmējošajiem faktoriem. Arī šajā pētījumā noskaidrots, ka cilvēku pārvietošanās veida izvēli galvenokārt nosaka attālums līdz mērķim un laiks, kā arī svarīga ir ietves seguma kvalitāte, laika apstākļi un vides estētiskā pievilcība. Līdz ar to iegūtie rezultāti nav pārsteidzoši, tikai apstiprina jau zināmās lietas. Savukārt pārsteidzoši ir tas, ka Rīgas pilsētas plānošanas praksē līdz šim, izstrādājot praktiskus risinājumus, ļoti maz ir tikušas izvērtētas kājāmgājēju nepieciešamības, kuru nodrošināšana veidotu ikvienam tīkamu vidi. Tādēļ, lai pilsētvidi padarītu labāku jāveido acīmredzama politika. Tomēr šobrīd priekšplānā ir dažādi lieli projekti, kamēr vienkāršas pašsaprotams lietas ir aizmirstas, bet tieši šīs vienkāršās lietas ir tās, kas veido cilvēkiem piemēroti vidi. Tādēļ atkal no jauna pilsētas politikas veidošanā un attīstības plānošanā būtu jāliek priekšplānā cilvēks, tā pamatvajadzību nodrošināšana – iespēja dzīvot, strādāt un uzturēties labvēlīgā vidē.

Kājāmiešanas vides uzlabošana prasa mazus ieguldījumus un sniedz lielu atdevi

Vēl jo būtiskāka ir cilvēka nostatīšana priekšplānā tādēļ, ka tā neprasa lielas investīcijas, bet sniedz ievērojamus rezultātus. Kājāmiešanas nodrošināšanai ir vismazākās izmaksas no visiem pārvietošanās veidiem, kā indivīdam, tā sabiedrībai kopumā – no pilsētas budžeta. Turpretī ieguvums no kājāmiešanai labvēlīgas vides ir ne vien iedzīvotājiem, pilsētas lietotājiem un viesiem, bet arī pilsētas dzīvotspējai, jo kājāmgājēju vides reģenerācija spēj atgriezt pilsētas centra vitalitāti - ja centrā būs pircēji, tad atgriezīsies arī pārdevēji – gan mazās jaukās bodītes, gan lieli tīklu veikali, kas nodrošina ekonomisko procesu norisi. Tāpat kājāmiešanai labvēlīga vide nozīmē arī dzīvošanai piemērotus apstākļus, līdz ar to kājāmiešanas situācijas uzlabošana nodrošinātu arī šobrīd sarūkošās Rīgas Centra apkaimēs iedzīvotāju skaita pieaugumu. Nav mazsvarīgi, ka kājāmiešanas apstākļu uzlabošanu ir iespējams veikt pakāpeniski, tādejādi investējot relatīvi nelielas summas, bet regulāri. Rezultātā pa vienam fragmentam pārvēršot pilsētas publiskās ārtelpas, pielāgojot tās kājāmiešanai, pilsēta ik pa laikam iegūst jaunu elpu, jaunus piesaistes objektus un arvien plašāku teritoriju, kurā uzturēties sagādā prieku ikvienam.

Viesiem satiksmes dalībniekiem jānodrošina piemērotus apstākļus

Veidojot pilsētas publiskās ārtelpas reģenerāciju ir jādiferencē ielu tīklu izdalot ielas, kuras ir būtiskas autosatiksmes nodrošināšanai, uzsvāru liekot uz sabiedrisko transportu, un ielas, kuras galvenokārt jākalpo kājāmgājējiem un velobraucējiem. Tādejādi tiek nodrošināta līdzvērtīgs, visiem pieņemams satiksmes dalībnieku sadalījumu publiskajā ārtelpā ar mērķtiecīgu ielu tīklu plānošanas palīdzību, kas acīmredzami pauž prioritāti ilgtspējīgākajiem pārvietošanās veidiem.

Sabiedrība pati zina, kas tai ir visvairāk vajadzīgs, tādēļ jāsadarbojas ar to

Ļoti svarīgi visos pilsētas plānošanas procesos iesaistīt sabiedrību, sadarbojoties ar to, nevis izstrādāt plānojumus tikai „no augšas”. Jo kā apliecina šis pētījums, risinājumi ir meklējami pašos cilvēkos, gan iedzīvotājos, gan apkāmes lietotājos, tāpēc, ka tieši viņi ir tie, kas reāli lieto pilsētvidi, piedzīvojot to ik dienas. Tādēļ viņi ir piefiksējuši savas problēmas, pamanījuši izmaiņas, izvērtējuši to piemērotību un apdomājuši, kādas varētu būt labākās iespējas. Cilvēku personīgie stāsti palīdz izprast visu sabiedrības grupu vajadzības, paraudzīties uz pilsētvidi no līdz šim neapzinātiem skatu punktiem. Izjust, ko nozīmē pārvietoties pa pilsētu ar bērnu ratiņiem vai ratiņkrēslā, ar vecuma radīto nogurumu vai bez acu gaismas. Kā ir uzturēties pilsētā ar suni, kur to var izvest pastaigāties un kas publiskajā ārtelpā piesaista skolniekus, pusaudžus un jauniešus, atšķirībā no cilvēkiem darba gados, vientuļniekiem un ģimenēm ar bērniem. Kā arī ar ko atšķiras tūrista skatījums uz pilsētu, no vietējā iedzīvotāja vai pilsētas viesu skatījuma. Šīs visas dažādās pilsētas grupas ir jāapzinās un turpmākos pētījumos jāņem vērā, lai izstrādātie plānošanas risinājumi būtu piemēroti ikvienam no mums. Tādēļ, lai pilsētu padarītu cilvēcīgāku, tā ir jāveido kopā ar cilvēkiem.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI

Publicētā literatūra

Brög, W, Erl, E. & James, B. 2003. Does anyone walk anymore? In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 59-69.

Cavill, N. 2003. The potential of non-motorised transport for promoting health. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 144-158.

Choi, E. 2011. Understanding Walkability: From 3 Neighborhoods in Stockholm, Sweden. *18th International Seminar on Urban Form ISUF. Book of Proceedings*. Montréal, Canada, pp. 58-67.

Dawidson, E. 2009. Pedestrian Navigation in Stockholm - How Local Data Together with Advanced Positioning Techniques can be Used for Detailed Routing. *16th ITS World Congress and Exhibition on Intelligent Transport Systems and Services. Book of Proceedings*. Stockholm, Sweden, pp. 128-136.

Fenton, M. 2003. Promoting walking in the US: overcoming the „stickiness” problem. . In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 550-564.

Forsyth, A. & Southworth, M. 2008. Guest Editorial: Cities A foot—Pedestrians, Walkability and Urban Design. *Journal of Urban Design*. 13 (1), pp. 1-3.

Forward, S. 2003. Attitudes to walking and cycling. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 210-223.

Gehl, J. 1989. A Changing Street Life in a Changing Society, *Places*, 6(1), pp. 8-17.

Gehl, J. 2010. *Cities for people*. USA, Island Press.

Gehl, J. (ed.) 2002. *Public Spaces and Public Life in Riga City Centre*. Rīga, Rīgas Domes Pilsētas Attīstības departaments.

Gehl, J. & Gemzoe, L. 1999. *Public spaces - public life, Copenhagen 1996*. 2nd edn. Copenhagen, Department of urban design, School of Architecture.

Gehl, J. & Gemzoe, L. 2003. Winning back publicē space. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 97-106.

Gemzoe, L. 2001. Copenhagen on foot: thirty years of planning & development. *World Transport Policy & Practice*. 7 (5), pp. 19-27.

Goodman, R. & Tolley, R. 2003. The decline of evryday walking in the UK: explanation of and policy implication. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 70-83.

- Grava, S. 2003. *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. New York [ect], Mc Graw – Hill.
- Hass-Klau, C. 2003. Walking in the relationship to public transport. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 189-199.
- Lemberg, K. 1974. Pedestrian streets in central Copenhagen. *Ekistics*. 37(2), pp. 129-133.
- Napier, I. 2003. The walking economy. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 159-171.
- Newman, P. 2003. Walking in a historical, international and contemporary context. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 48-58.
- Monheim, R. 2003. The role of pedestrian precincts in adapting city centre to new lifestyle. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 326-339.
- Parkin, J. 2010. Planning walking networks and cycling networks. In: Givoni, M. & Banister, D. (eds.) *Integrated transport. From policy to practice*, Oxford Routledge, 163-175.
- Pernilla, J. 2009. Stockholm – A City for Everyone. How New Technology Can Make Every Day Life Easier for Elderly and People With Disabilities. *16th ITS World Congress and Exhibition on Intelligent Transport Systems and Services. Book of Proceedings*. Stockholm, Sweden, pp. 212-218.
- Pharoah, T. 2003. Walking and cycling: what to promote where. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 360-370.
- Rossiter, B. & Gibson, K. Walking and performing “the city”: a Melbourne chronicle. In: *A Companion to the City*. Bridge, G. & Watson, S. (eds.). Blackwell Publishing, pp. 437-448.
- Souter, D. 2003. Perceptions of walking – ideologies of perception. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 200-209.
- Tolley, R. 2003. Introduction: talking the talk but not walking the walk. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. XV-XXI
- Vanderslice, E. 2003. Fundamentals of pedestrian advocacy. In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 375.-383.
- Walker, J. 2003. Promoting walking in the UK: bottlig walking and make it sell. . In: *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environment*. Torlley, R. (ed). Cambridge [etc.], Woodhead Publishing Limited, pp. 564-573.
- Whitelegg, J. 1994. *Transport for a sustainable future. The case for Europe*. 2nd. edn. England, John Wiley & Sons Ltd.

Yencken, D. 1994. *Central Melbourne pedestrian surveys, 1991 and 1993*. Melbourne, Dep. of planning and development.

Elektroniskie resursi

Apkaimes [Bez dat.] a. *Statistika*, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Sk. 14.09.2012. Pieejams <http://www.apkaimes.lv/stat/>

Apkaimes [Bez dat.] b. *Fizģeogrāfiskais raksturojums*, Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments. Sk. 14.09.2012. Pieejams <http://www.apkaimes.lv/sakums/centrs/fizgeo>

As Easy As Riding A Bike , 2013. Lessons from Exhibition Road. Sk. 21.05.2013. Pieejams <http://aseasyasridingabike.wordpress.com/2013/01/21/lessons-from-exhibition-road/>

Biedrība "Baltijas Vides Forums", 2011. *Rīgas pilsētas gaisa kvalitātes uzlabošanas rīcības programma 2011.-2015. gadam*. Sk. 14.10.2012. Pieejams mvd.riga.lv/uploads/videgaiss/gais.../02_programma_nr.3285.doc

DPTAC, 2011 *Access to air travel - guidance for disabled and less mobile passengers*, Access for all. SK. 14.05.2013. Pieejams <http://dptac.independent.gov.uk/pubs/aviation/access/05.htm>

Eurostat, 2011 a. *Overweight and obesity*, European Commission. Sk. 3.12.2011. Pieejams http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Overweight_and_obesity_-_BMI_statistics

Eurostat, 2011 b. *Causes of death statistics*, European Commission. Sk. 3.12.2011. Pieejams http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Causes_of_death_statistics

FEPA, 2013. Federation of European Pedestrian Associations. Sk. 18.01.2013. Pieejams <http://www.walk-europe.org>

Focus, 2013. *Uz Elizabetes, Dzirnavu un Lāčplēša ielas iezīmēs rekomendējošas velojoslas*, Ziņas Focus. Sk. 18.01.2013. Pieejams <http://www.focus.lv/content/uz-elizabetes-dzirnavu-un-lacplesa-ielas-iezimes-rekomendejosas-velojoslas>

Gehl Architects. 2004. *Places for people*. City of Melbourne. Sk. 19.11.2012. Pieejams: http://www-dev.futuremelbourne.com.au/system/files/COM_SERVICE_PROD-4248297-v1-PlacesforPeople_2004_final_full_version.pdf

Gehl, J. (ed.) 2011. *Public Spaces & Public Life Study, City of Adelaide 2011*. Gehl Architects ApS. Sk. 27.02.2013. Pieejams <http://www.adelaidecitycouncil.com/assets/acc/Council/research/docs/Public-Spaces-Public-Life-Study-City-of-Adelaide-2011-Gehl-Architects.pdf>

GOV.UK, 2013. Rules for cyclists (59 to 82), GOV.UK. Sk. 19.05.2013. Pieejams <https://www.gov.uk/rules-for-cyclists-59-to-82/overview-59-to-71>

Google map, 2012. Google Earth satelītkarte. Sk. 16.11.2012. Pieejams <http://maps.google.com/maps?hl=lv&tab=wl>

Gurley, K. 2013. The power of signage and wayfinding, Metro Atlantic. Sk. 19.05.2013. Pieejams <http://metroatlantic.org/2013/02/13/the-power-of-signage-and-wayfinding/>

IFP, 2013. *Welcome on foot*, International Federation of Pedestrians. Sk. 18.01.2013. Pieejams <http://www.pedestrians-int.org/>

Kas Jauns, 2013. *Rīgas piesārņotā gaisa dēļ valstij var nākties maksāt iespaidīgu soda naudu*, Kasjauns.lv. Sk. 23.03.2013. Pieejams <http://www.kasjauns.lv/lv/zinas/109640/rigas-piesarnota-gaisa-del-valstij-var-nakties-maksat-iespaidigu-soda-naudu-video>

Keenan, C. 2011. *What If We All Shared the Road?* EcoLocalizer. 21.05.2013. Pieejams <http://ecolocalizer.com/2011/12/05/what-if-we-all-shared-the-road/>

Kellahan, K. 2009. *Street smart: La Rambla, Barcelona*, The Sydney Morning Herald. Sk. 19.05.2013. Pieejams <http://www.smh.com.au/travel/activity/shopping/street-smart-la-rambla-barcelona-20091002-gexm.html>

Krongorne, I.S. 2013. *Dace Bonāte atklāti par pārdzīvoto vēzi...*, TVNET. Skatīts 17.05.2013. Pieejams http://www.tvnet.lv/sievietem/attiecibas/463979dace_bonate_atklati_par_pardzivoto_vezi

Kvaste, S. 2013. *Sācies «slinko dibenu» laikmets*, Tvnet. Sk. 9.04.2013. Pieejams http://www.tvnet.lv/zinas/latvija/459835-sacies_slinko_dibenu_laikmets

Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs, 2012. *Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2008.gadā; Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2009.gadā; Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2010.gadā; Pārskats par gaisa kvalitāti Latvijā 2011.gadā*. Sk. 14.10.2012. Pieejams meteo.lv/lapas/vide/gaiss/gaisa-kvalitate/parskati-un-novertejumi-par-gaisa-kvalitati/parskati-un-novertejumi-par-gaisa-kvalitati?id=1037&nid=509

NRA, 2013. *Rīgā uz ielām iezīmētas praktiski neredzamas rekomendējošas velojoslas*. Sk. 21.05.2013. Pieejams <http://nra.lv/latvija/riga/95156-riga-uz-ielam-iezimetas-praktiski-neredzamas-rekomendejosas-velojoslas.htm>

Movability Austin, 2013. *Hey You, Get off the Sidewalk!* Sk. 21.05.2013. Pieejams <http://movabilityaustin.org/2013/04/hey-you-get-off-the-sidewalk/>

Open street map, 2012. *Open street map atvērtā Wiki pasaules karte*. Sk. 16.11.2012. Pieejams <http://www.openstreetmap.org/>

RD, 2009 a. *Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam, ar grozījumiem. Paskaidrojuma raksts*. Rīgas Dome. Sk. 27.12.2012. Pieejams http://www.rdpad.lv/uploads/rpap_doc/RTP_Paskaidrojuma_raksts_ar_grozijumiem.pdf

RD, 2009 b. *Rīgas vēsturiskā centra teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam, ar grozījumiem. Paskaidrojuma raksts*. Rīgas Dome. Sk. 14.05.2013. Pieejams http://www.rdpad.lv/uploads/rpap_doc/RTP_Paskaidrojuma_raksts_ar_grozijumiem.pdf

RD, 2010. *Rīgas attīstības programmā 2010-2013. gadam, aktualizēta 2010. gadā*. Sk. 14.05.2013. Pieejams http://rdpad.lv/uploads/rpap/programma_1.dala.pdf

RDSD, 2010. *Satiksme Vecrīgā*, Rīgas Domes Satiksmes departaments. Sk. 13.04.2013. Pieejams <http://www.rdsd.lv/?ct=satiksmevevecrigaa>

RDPAD, 2013. *Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas plānojuma galīgā redakcija, Paskaidrojuma raksts*. Rīgas domes Pilsētas Attīstības departaments. Sk. 14.05.2013. Pieejams http://rdpad.lv/uploads/news/260313/01_RVC_Paskaidrojuma_raksts/01_RVC_AZ_TP_Paskaidrojuma_raksts_Grozijumi_Galiga_red.pdf

ROC2C, 2012. *Art at your feet: lisbon's 10 most beautiful pavements*. Sk. 14.05.2013. Pieejams <http://roc2c.blogspot.com/2012/11/art-at-your-feet-lisbons-10-most.html>

RTU, 2011. Oļegs Stefjuks, Gājēju ielu arhitektoniski telpiskās attīstības iespējas Rīgas centrā. Studiju darba apraksts. Sk. 14.10.2012. Pieejams <https://nda.rtu.lv/view.php?id=2597&lan=lv>

SFBC, [S.a.]. *Sidewalks are for Walking: Respect the pedestrian right-of-way – stay in the street*, Sanfrancisko. Sk. 21.05.2013. Pieejams <http://www.sfbike.org/?sidewalks>

SIA „Analītisko pētījumu un stratēģiju laboratorija”, 2008. *Rīgas pašvaldības rīcībā esošo datu un informācijas apkopojums un tās sekundārā analīze*, Rīgas domes Ārlietu pārvalde. Sk. 14.11.2012. Pieejams http://www.sus.lv/files/datums_apkopojums.pdf

SIA “Imink”, 2005. *Transporta infrastruktūras esošās situācijas raksturojums. Galīgā redakcija*. Rīgas Domes Pilsētas Aattīstības departaments. Sk. 11.02.2012. Pieejams http://www.rdpad.lv/uploads/rpap/att_plan_izpetes/17_transp_esosas_situac_raksturoj-izpete_un_skaitiis_aptaujas_dati.pdf

Sinclair, M.S. 2012. *New Tourism Signs Coming to Downtown Richmond*, Style Weekly. Sk. 19.05.2013. Pieejams <http://www.styleweekly.com/richmond/new-tourism-signs-coming-to-downtown-richmond/Content?oid=1724229>

SUS [Bez dat.]. *Rīgas pilsētas pamatbudžeta ieņēmumi un izdevumi, milj. Ls*. Stratēģiskās uzraudzības sistēma, Rīgas domes pilsētas attīstības departaments. Sk. 12.02.2013. Pieejams <http://sus.lv/lv/22-rigas-pilsetas-pasvaldibas-budzets>

Toronto, [S.a.]. *Sidewalks are for Pedestrians*. Sk. 21.05.2013. Pieejams <http://www.toronto.ca/cycling/safety/sidewalk/sidewalk.htm>

UrbanRelations, 2013. *Livable cities are essential to humanity's future*. Sk. 27.04.2013. Pieejams <http://urbanrelations.info/post/47718789258>

U.S. Department of Transportation, (S.a.). *Walkability Checklist How walkable is your community?* U.S. Department of Transportation. Sk. 18.04.2013. Pieejams http://katana.hsrb.unc.edu/cms/downloads/walkability_checklist.pdf

Walk21, 2006. *International Charter for Walking*, WALK21 international conference series. Sk. 12.09.2012. Pieejams <http://www.walk21.com/papers/International%20Charter%20for%20Walking.pdf>

Wikimedia, 2009. *Centra karte*, Vikipēdija. Sk. 14.09.2012. Pieejams http://upload.wikimedia.org/wikipedia/lv/d/d4/Centrs_karte.png

Wikipedia, 2013. *London congestion charge*. Sk. 23.05.2013. Pieejams http://en.wikipedia.org/wiki/London_congestion_charge

Zamurajeva, K. [bez dat.]. *Dalām Rīgu*, Mana Rīga. Skatīts 27.04.2013. Pieejams <http://manariga.com/dalam-rigu/>

Nepublicētie avoti

Akmentiņa, L. 2011. *Tirdzniecības ielas kā publiskās telpas plānošanas risinājumi: Tērbatas ielas piemērs Rīgā: maģistra darbs*. Rīga, LU.

Andiņš, J. 2013. *Intervija*. Rīga, 24. aprīlī.

Ansone, M. 2013. Intervija. Rīga, 19. aprīlī.

Apinis, P. 2013. Intervija. Rīga, 24. aprīlī.

Avotnieks, J. 2013. Intervija. Rīga, 22. aprīlī.

Avotniece, A. 2013. Intervija. Rīga, 22. aprīlī.

Ādamsons, A. 2013. Intervija. Rīga, 12. aprīlī.

Blanka, L. 2013. Intervija. Rīga, 29. aprīlī.

Cēbers, K. 2013. Intervija. Rīga, 12. aprīlī.

Farrando, J. 2011. Re-shaping the city, some practical tools, atklātā lekcija. Rīga.

Gasiņa, D. 2013. Intervija. Rīga, 9. maijā.

Kalniņa, I. 2013. Intervija. Rīga, 19. aprīlī.

Ločmanis, A. 2013. Intervija. Rīga, 7.maijā.

Pētījumu centrs "SKDS", 2011. Rīgas iedzīvotāju aptauja. Rīga.

Pore, A. 2013. Intervija. Rīga, 9. maijā.

RD Pilsētas attīstības departaments, 2013. Rīgas centra mobilitātes princips [attēls]. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.g. Projekts.

Rozenfelds, K. 2013. Intervija. Rīga, 30.martā.

Rukšāne, I. 2013. Intervija. Rīga, 29. aprīlī.

Ruskuls, G. 2013. Intervija. Rīga, 18. aprīlī.

Saaby, T. 2012. Projekta Radi Rīgu atklātā diskusija, Rīga.

SIA „Rīgas satiksme”, 2013. Atbildes vēstule Irbei Vecenānei uz iesniegumu par pieprasītajiem pārvadāto pasažieru skaita datiem. SIA „Rīgas satiksme”.

Vītiņš, E. 2013. Intervija. Rīga, 24.aprīlī.

Zaļā, L. 2013. Intervija. Rīga, 18.aprīlī.

Zāģere, S. 2013. Intervija. Rīga, 29. aprīlī

Zemozdzika, L. 2013. Intervija. Rīga, 27. martā

Ziļicka, A. 2013. Intervija. Rīga, 8.aprīlī.

Ziļickis, I. 2013. Intervija. Rīga, 8.aprīlī.

PIELIKUMI

1. pielikums

Satiksmes dalībnieku sadalījuma mērījumu dati

1. Elizabetes iela	9.00-13.00		13.00-17.00	
	15 min	stundā	15 min	stundā
satiksmes dalībnieki				
kājāmgājēji	145	580	341	1364
velosipēdisti	6	24	7	28
motocikli	0	0	0	0
automašīnas	81	324	142	568
sabiedriskais transports	1	4	0	0
kravas auto	2	8	1	4

2. Tērbatas iela	9.00-13.00		13.00-17.00	
	15 min	stundā	15 min	stundā
satiksmes dalībnieki				
kājāmgājēji	168	672	309	1236
velosipēdisti	1	4	7	28
motocikli	1	4	1	4
automašīnas	112	448	121	484
sabiedriskais transports	2	8	1	4
kravas auto	0	0	0	0

3. Barona iela	9.00-13.00		13.00-17.00	
	15 min	stundā	15 min	stundā
satiksmes dalībnieki				
kājāmgājēji	198	792	327	1308
velosipēdisti	9	36	8	32
motocikli	1	4	0	0
automašīnas	174	696	175	700
sabiedriskais transports	8	32	10	40
kravas auto	1	4	2	8

4. Lāčplēša iela	9.00-13.00		13.00-17.00	
	15 min	stundā	15 min	stundā
satiksmes dalībnieki				
kājāmgājēji	109	436	142	568
velosipēdisti	7	28	7	28
motocikli	0	0	2	8
automašīnas	220	880	198	792
sabiedriskais transports	0	0	0	0
kravas auto	3	12	3	12

5. Brīvības iela	9.00-13.00		13.00-17.00	
satiksmes dalībnieki	15 min	stundā	15 min	stundā
kājāmgājēji	338	1352	391	1564
velosipēdisti	8	32	13	52
motocikli	4	16	4	16
automašīnas	374	1496	353	1412
sabiedriskais transports	30	120	30	120
kravas auto	1	4	4	16

6. Eksporta iela	9.00-13.00		13.00-17.00	
satiksmes dalībnieki	15 min	stundā	15 min	stundā
kājāmgājēji	2	8	19	76
velosipēdisti	1	4	4	16
motocikli	1	4	4	16
automašīnas	526	2104	685	2740
sabiedriskais transports	0	0	0	0
kravas auto	66	264	16	64

7. Alberta iela	9.00-13.00		13.00-17.00	
satiksmes dalībnieki	15 min	stundā	15 min	stundā
kājāmgājēji	131	524	100	400
velosipēdisti	1	4	6	24
motocikli	0	0	0	0
automašīnas	14	56	23	92
sabiedriskais transports	0	0	0	0
kravas auto	0	0	0	0

Aptaujas "Kājāmgājēju paradumi Rīgas Centra apkaimē" rezultātu kopsavilkums

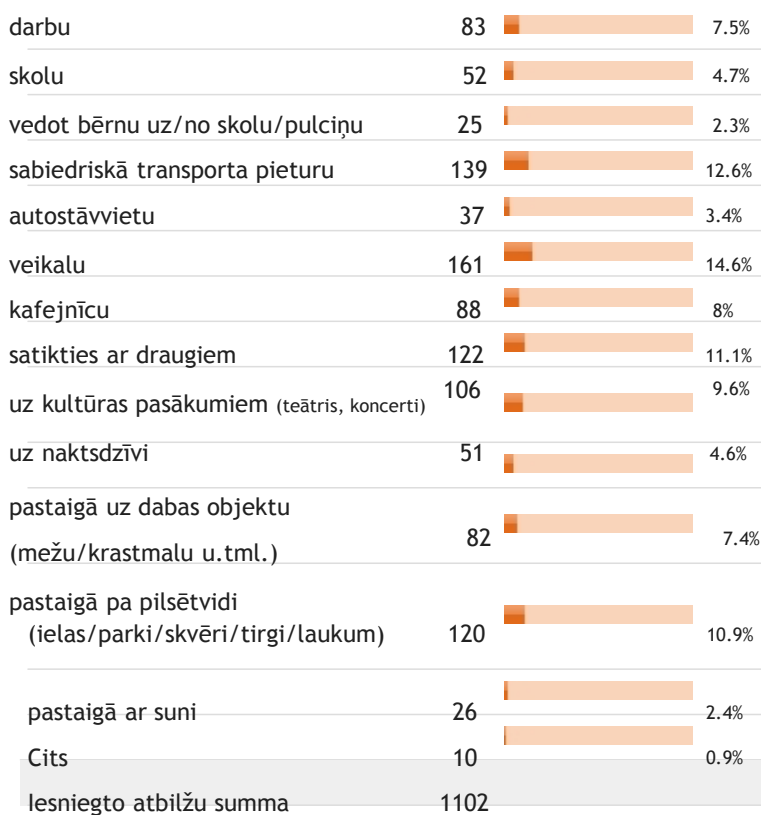
Respondentu statistika: Respondentu skaits 200

Rezultātu kopsavilkums:

1. Vai Jūs uzskatāt sevi par kājāmgājēju Rīgā?



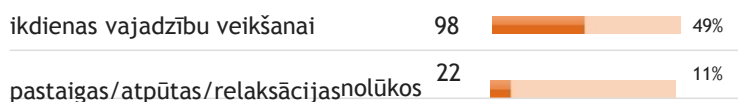
2. Uz kurieni Jūs parasti dodaties ar kājām? (vairākas atbildes iespējamās)



Citas atbildes:

- pastaigā ar bērnu
- pastaigā ar bērnu
- vispār esmu velobarucēja
- Pulciņiem, nodarbībām
- bez iemesla
- Pastaiga ar bērnu
- uz mājām
- rīgas centrā parasti izmantoju tikai kājāmiešanu vai velo
- uz šīm vietām dažkārt dodos ne tikai kājām
- tirgu

3. Kāds ir Jūsu biežākais kājāmiešanas mērķis?



lai būtu cilvēkos	2		1%
apvienojot patīkamo ar lietderīgo - pastaigu, būšanu cilvēkos ar ikdienas vajadzību veikšanu	76		38%
Cits	2		1%
iesniegto atbilžu summa	200		

Citas atbildes:

Lai sportazālē noietu ikdienas 500 metrus

4. Kuru pārvietošanas veidu Jūs visbiežāk izvēlaties Rīgā? (vairākas atbildes iespējamās)

kājāmiešana	130		39.6%
velo	43		13.1%
auto	45		13.7%
sabiedriskais transports	110		33.5%
iesniegto atbilžu summa	328		

5. Kas galvenokārt nosaka Jūsu pārvietošanās veida (kājāmiešana/velobraukšana/auto/sabiedriskais transports) izvēli? (vairākas atbildes iespējamās)

izmaksas	77		11.4%
laiks	127		18.7%
attālums līdz mērķim	148		21.8%
komforta līmenis	44		6.5%
bagāžas lielums	70		10.3%
laika apstākļi	112		16.5%
alternatīvu pārvietošanās veidu pieejamība	23		3.4%
ģimenes vajadzību nodrošināšana	20		2.9%
drošība	20		2.9%
vides estētiskā kvalitāte	24		3.5%
Cits	13		1.9%
iesniegto atbilžu summa	678		

Citas atbildes:

slinkums

racionālisms

kāju sāpes

veselība

pārvietošanās veids atkarīgs no kompānijas; kopā ar bērnu iešu kājām, lai vairāk pabūtu svaigā gaisā, ar vīru kopā brauksim ar velosipēdiem, bet, ja kaut kur jādodas ar kādu, kuram nav velo, tad labāk izvēlos sabiedrisko transportu

sieviešu apģērbs

Sezonālie apstākļi. Vasaras periodā pārvietojos ar motociklu.

kustību vajadzība

kājāmiešana kā minimālā fiziskā slodze

veselības stāvoklis

veselības uzturēšana

nav tiesību un sava auto. :)

ar kājām eju, lai uzturētu savu veselību

6. Kā vasara ietekmē Jūsu kājāmiešanas paradumus? (vairākas atbildes iespējamās)

neietekmē	39		13.4%
eju retāk	10		3.4%
eju īsākas distances	1		0.3%

eju biežāk	134		45.9%
eju garākas distances	96		32.9%
Cits	12		4.1%
Iesniegto atbilžu summa	292		

Citas atbildes:

- laika apstākļi
- mazāk, ja nav jāiet uz darbu
- eju pa pliko
- Eju mazāk, jo braucu ar riteni vairāk.
- eju retāk jo vairāk pārvietojos ar velo
- Izbaudu to
- eju retāk, jo tad braucu ar divriteni
- maz laiku pavadu Rīgā vasarā
- eju retāk, jo biežāk braucu ar velo
- salīdzinot ar ziemu, vairāk braucu ar velo (nav sniegs, var notvert vēju
- paradoksāli, bet vasarā gan retāk (jo velo), gan biežāk eju kājām; grūti atbildēt uz šo
- vairāk brauco ar velo

7. Kādi apstākļi motivētu Jūs biežāk izvēlēties kājāmiešanu kā pārvietošanās veidu? (vairākas atbildes iespējamas)

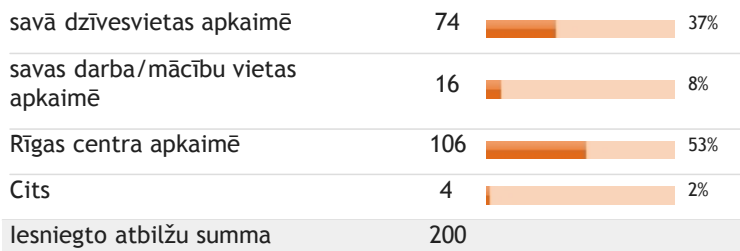
ietvju seguma labāka kvalitāte (bez bedrēm, plaisām, grubiņiem)	64		11.8%
augstāka ietvju tīrības pakāpe (bez suņu izkārnījumiem, nomestiem atkritumiem, dubļiem, sniega)	80		14.7%
platākas ietves (bez stabiem u.c. kustību apgrūtinājošiem objektiem ietves vidū)	47		8.7%
mazāka auto satiksmes intensitāte pilsētas ielās ar intensīvu kājāmgājēju kustību (iespēja jebkurā vietā šķērsot ielu, negaidīt luksoforu atļaujošos signālus)	64		11.8%
augstāka drošība (kriminogēnās situācijas uzlabošanās)	62		11.4%
aizsardzība pret netīkamiem laika apstākļiem (peļķu neesamība, lietus/saules sargi/arkas/koki virs ietvēm)			14.2%
sabiedriskā transporta pieturu lielāks biežums	24		4.4%
ierobežojumi pārvietoties ar auto	30		5.5%
paaugstināta auto stāvvietu maksa	9		1.7%
Cits	25		4.6%
augstāka apkārtējās vides estētiskā kvalitāte	61		11.2%
Iesniegto atbilžu summa	543		

Citas atbildes:

- ja palielinātos sab.transporta biļešu cena
- veselība/izkustēšanās
- nekas no tā nemotivē
- veselības problēmu atrisinājums
- ja sabiedriskais transports būtu dārgāks
- Patīkami laikapstākļi
- ja būtu vairāk laika :)
- pēc iespējas eju ar kājām vai braucu ar velo. Tikai tālus gabalus braucu ar sabiedrisko vai auto, kur ar kājām nevar aiziet

Nekas mani nemotivētu pārvietoties ar kājām, drīzāk auto vietā motocikls vai velosipēds man vienmēr patiks iet pastaigā, lai kādi būtu laika apstākļi.
 dzīvot tuvāk centram!
 tā gan nav motivācija, bet izvēlos iet kājām, lai ietaupītu naudu
 vairāk laika
 Bailes no gripas
 ja būtu vairāk laika
 attālums līdz sabiedriskā transporta pieturai un sabiedriskā transporta maršruts (lai nav vairākas reizes jāpārkāpj)
 veselīgāk
 īsāki attālumi starp galamērķiem
 neietekmē
 attālums līdz mērķim
 vairāk laika
 īsāki maršruti gājējiem no A līdz B, ar salīdzinošām priekšrocībām cilvēkiem, ne auto (zaļās gaismas ilgums utt)
 labāks veselības stāvoklis
 ledus uz ielām bīstams, ja ietves bez ledus būtu, ziemā varētu vairāk iet

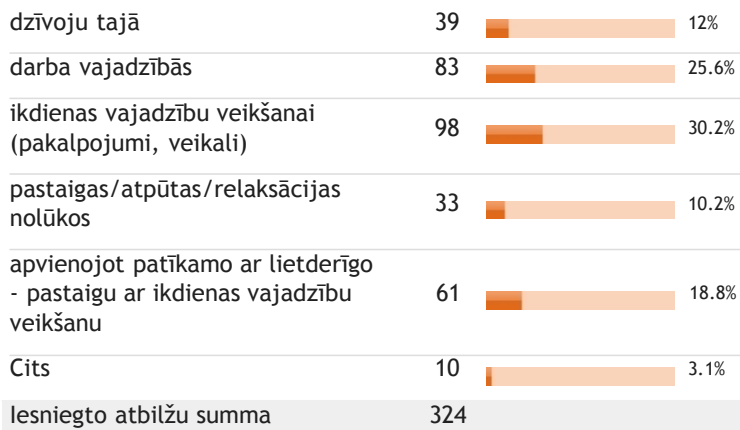
8. Kurā apkaimē Jūs visvairāk pārvietojaties ar kājām?



Citas atbildes:

- Parkā
- visi iepriekš minētie
- mežā ar suni
- visur vienādi


9. Kādos nolūkos Jūs apmeklējat Rīgas centra apkaimi (Aspazijas bulvāris līdz Tallinas ielai)? (vairākas atbildes iespējamas)








Citas atbildes:

- dodoties uz teātriem
- kekāt
- Došanās ciemos pie draugiem
- lepikšanās
- Skola
- neapmeklēju
- Nedzīvoju tur
- tikties ar draugiem
- uz baznīcu, pasākumiem
- braucu uz bodēm un agri no rīta uz tirgu

10.. Cik bieži Jūs dodaties uz Rīgas centra apkaimi?

3 reizes nedēļā vai biežāk	134		67%
1-2 reizes nedēļā	36		18%
1-3 reizes mēnesī	21		10.5%
retāk	9		4.5%
iesniegto atbilžu summa	200		






11. Ar kādu pārvietošanās veidu Jūs pārsvarā nokļūstat līdz Rīgas centra apkaimei?

sabiedrisko transportu	108		54%
personīgo auto vai taksometru	37		18.5%
velo	9		4.5%
kājām	39		19.5%
Cits	7		3.5%
iesniegto atbilžu summa	200		

Citas atbildes:

es tur dzīvoju un strādāju
ja ņem vērā govuļa ielu vai raiņa bulvāri, tad ar sabiedrisko, bet savā centra apkārtnē ar kājām
gan sabiedrisko, gan personīgo auto
dzīvoju tur
Ar veo un sabiedrisko transportu
ziemā ar kājām, vasarā - ar velo
es tajā dzīvoju



12. Kādu pārvietošanās veidu Jūs pārsvarā izmantojat Rīgas centra apkaimē?

sabiedrisko transportu	32		16%
personīgo auto vai taksometru	21		10.5%
velo	7		3.5%
kājāmiešanu	136		68%
Cits	4		2%
iesniegto atbilžu summa	200		

Citas atbildes:

gan sabiedrisko, gan personīgo auto
kājāmiešanu un velo
ziemā kājāmiešanu, vasarā - velo
ziemā kājām, pārējā laikā velo

13. Kā Jums liekas, vai Rīgas centra apkaime ir piemērota kājāmgājējiem?

jā	71		35.5%
nē	10		5%
nelieli uzlabojumi kājāmgājēju pārvietošanos varētu ievērojami atvieglot	117		58.5%
Cits	2		1%
iesniegto atbilžu summa	200		

Citas atbildes:

Ir nepieciešami diezgan daudz uzlabojumu!!! It īpaši, ja pārvietošanās kājām notiek kopā ar bērnu/niem līdz 7 gadiem.
attālumu ziņā jā, infrastruktūras ziņā priekšroka ir auto...

14. Kā Jūs raksturotu Rīgas centra apkaimi? Tā ir: (vairākas atbildes iespējamas)

aizraujoša	33		12.4%
------------	----	-------------------------------------------------------------------------------------	-------

garlaicīga	19		7.1%
kļūst arvien saistošāka	97		36.3%
kļūst slīktāka	12		4.5%
pievilcīga	94		35.2%
nepievilcīga	12		4.5%
iesniegto atbilžu summa	267		

15. Kā Jūs raksturotu kājāmiešanu Rīgas centra apkaimē? Tā ir: (vairākas atbildes iespējamas)

patīkama	105		33.4%
relaksējoša	13		4.1%
mierpilna	12		3.8%
satraucoša	44		14%
neinteresanta	19		6.1%
sarežģīta	48		15.3%
nedroša	51		16.2%
Cits	22		7%
iesniegto atbilžu summa	314		

Citas atbildes:

Dažāda, atkarīga no garastāvokļa
 reizēm stresaina trokšņa un lielā cilvēku un auto skaita dēļ
 normāla
 dažāda, kā kur
 kā kuram
 ļoti dažādi, jo centrs brīvības bulvārī un vecrīgā ir sakopts, tamdēļ, protams, pastaiga pa to centra daļu ir patīkama, bet pat rīgas centrs dažās vietās ir ļoti nolaists
 dažāda atkarībā no vietas
 Ziemā, tā ir nedroša. Vasarā tā ir vairāk patīkama. Protams laikapstākļi diezgan lielā mērā ietekmē to, cik patīkama tā ir :)
 grūti tā novērtēt
 dinamiska
 atkarīgs no garastāvokļa
 kā vietējam iedzīvotājam - ikdienišķa, neviens no minētajiem raksturojumiem. tūristam tā varētu būt interesanta
 normāla :)
 mainīga kvalitāte
 reizēm pārāk piesārņots gaiss
 grūti pateikt, to ietekmē vairāki faktori - steiga, iešanas mērķis, noskaņojums u.tml.
 Parkos - viss OK, uz ielām intensīvā satiksme traucē gājējiem
 normāla
 ikdienas vajadzība, kurai nav adekvāts nodrošinājums
 trokšņaina
 viss atkarīgs no mērķa un noskaņojuma









16. Kas Jums vislabāk patīk Rīgas centra apkaimē? (vairākas atbildes iespējamas)

senās ēkas	113		22.5%
atmosfēra	61		12.1%
kafejnīcas/veikali	65		12.9%
plaša pakalpojumu pieejamība	61		12.1%
pilsētas dzīve un cilvēki	71		14.1%
Cits	5		1%
parki un laukumi	127		25.2%
iesniegto atbilžu summa	503		

Citas atbildes:

neapmeklētu ja nebūtu vajadzības








17. Kas Jums visvairāk nepatīk Rīgas centra apkaimē? (vairākas atbildes iespējamās)

auto satiksmes radītais piesārņojums	103		18.7%
nekoptas ietves/slikta ietvju seguma kvalitāte	101		18.4%
neatjaunotas/nekoptas ēkas	92		16.7%
nepievilcīgās veikalu fasādes, reklāmu zīmes	52		9.5%
nedrošība - autosatiksmes apdraudējums	66		12%
nedrošība - kriminogēnās situācijas apdraudējums	51		9.3%
citū cilvēku uzvedība	68		12.4%
Cits	17		3.1%
iesniegto atbilžu summa	550		

Citas atbildes:

- burzma
- bomži pie stacijas
- auto satiksmes radītais apgrūtinājums
- viss apmierina
- nekas
- tuneļos pie centrālās stacijas, UZSVEROT cetrālās, ir vienkārši briesmīgi cilvēki, ubagojuši bomži, smirdoņa, podkurss un urlas vienmēr rindā stāv.. tur tiešām ir baisi. un man arī nomāc tas, ka rīgā ir tik ļoti daudz skaistas ēkas, bet nolaistas smēķēšana, spļaušana un nesavāktās suņu kakas
- Man nepatīk pārāk lielais automašīnu daudzums
- ledus gabali virs galvas ziemā
- nedrošība - velobraucēji, kuriem īsti nav savas vietas kur droši pārvietoties
- haotiska ritenbraucēju kustība
- pārāk daudz betona, maz zaļumu un apstādījumu
- tūristi
- slikta bruģa kvalitāte Vecrīgā
- auto prioritāte, nepietiekama vieta gājējiem
- ka velobraucējiem nav sava vieta, brauc pa ietvēm. un vispār automašīnas citur ir pārāk daudz
- īss luksafora signāls, grūti šķērsot ielu

18. Vai Jūs labprāt izmantojat Rīgas centra apkaimes publisko ārtelpu brīvā laika pavadīšanai? (vairākas atbildes iespējamās)




jā, parkus	103		25.1%
jā, skvērus, laukumus	73		17.8%
jā, vasaras kafejnīcas ielās/laukumos	97		23.7%
jā, bērnu spēļu laukumus	23		5.6%
jā, ielas pastaigām, skatlogu un citu cilvēku vērošanai	69		16.8%
nē, neizmantoju	38		9.3%
Cits	7		1.7%
iesniegto atbilžu summa	410		

Citas atbildes:

- reti izmantoju
- Pārsvārā izmantoju vasarā, ziemā ļoti reti, tik daudz cik cauri ejot.
- pasākumos

brīvdienās diezgan reti
sabiedriskie pasākumi
ja nav citas iespējas vai laika izbraukt vispār no pilsētas
labprāt, bet reti



19. Vai Jūs vēlētos, lai Rīgas centra apkaimē būtu kājāmgājēju ielas?

jā, tikai kājāmgājēju/velo	98		49%
jā, kājāmgājēju/velo + sabiedriskā transporta	44		22%
jā, kājāmgājēju prioritārās ar lēnas kustības autosatiksmi	30		15%
nē	23		11.5%
Cits	5		2.5%
lesniegto atbilžu summa	200		


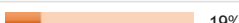






Citas atbildes:

Visas trīs un vēl tā sauktās dzīvojamās jeb spēļu ielas, kurās motorizētajam transportam pārvietošanās ātrums ir 7-16 km/h un priekšroka ir bērnu spēļu iespējām.
sab.transp.prioritāti
jā, bet saprāta robežās
grūti atbildēt, nezinu
jā, tikai kājāmgājēju

20. Vai jūsuprāt Rīgas domei vajadzētu tērēt vairāk naudas no budžeta līdzekļiem kājāmgājēju situācijas uzlabošanai Rīgas centra apkaimē?

jā	155		77.5%
nē	45		22.5%
lesniegto atbilžu summa	200		

21. Kas būtu jāmaina Rīgas centra apkaimē? (vairākas atbildes iespējamas)





mazāk auto un kravas auto	98		18.2%
vairāk ielu apstādījumu	102		19%
labāka ēku kvalitāte	63		11.7%
jāizveido kājāmgājēju zonu	98		18.2%
labāks ietvju segums	87		16.2%
vairāk veikalu	12		2.2%
plašāks izklaides iespēju piedāvājums publiskajā ārtelpā	56		10.4%
Cits	22		4.1%
lesniegto atbilžu summa	538		

Citas atbildes:



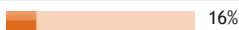

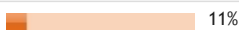
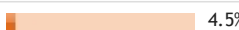
vairāk velo ceļiņu
sab.transp.prioritāte
veloceliņi/-joslas, ietvju uz/nobrauktuves, biznesa intereses neaizēno veselo saprātu
velo ceļiņi uz ielām
LABĀKA ĒKU KVALITĀTE!!!! vėlreiz.
mazāk kravas auto, parastie auto tik ļoti nesatrauc
Plašākas ietves, jo cilvēkiem ir paradums pārvietoties lēnām, pa ietves vidu, tā ka citi nevar tikt garām.
vairāk velo ceļiņu
ir jau tik daudz mainīts, liekas mierā
vairāk soliņu
Atvieglo krustojumus autosatiksmei, sasaurināt gājēju ietves lai palielinātu auto braucamo daļu.
ziemā notīrīts sniegs un lāstekas no jumtiem
apgaismoti gājēju/velo ceļiņi
Jāļauj kājāmgājējiem pāriet pāri Zemitānu tiltam, kas jau 2 gadus kājāmgājējiem ir aizšķērsots. Līdz ar to vai nu jāiet uz

brauktuves un jākāpj pāri šķērslim vai arī jāiet zem tilta, kur nav droša un sakārtota vide, pat bīstama tumšajās dn stundās
 vairāk veloseliņu
 notīrītas ietves, bez sniega kaudzēm ielu krustojumos
 jābūt tīrāk (jauzlabo sētnieku darbs)
 ļoti labi savienojumi sabiedriskajam transportam, daudz mazāk, vienlaikus dārgākas autostāvvietas
 vairāk soliņi, kur atpūsties
 veloseliņus vajag, citādi brauc virsū tie velobraucēji pa ietvi, izraisa bīstamas situācijas
 kā ziemā - lai nekrīt lāstekas un notīrītas ietves
 jauzlabo dzīves apstākļi



22. Vidēji cik daudz Jūs nostaigājat vienā dienā?

līdz 1,5 km	44		22%
1,5-3 km	89		44.5%
3-6 km	54		27%
virš 6km	13		6.5%
iesniegto atbilžu summa	200		

23. Jūsu vecums?

līdz 20	38		19%
20-30	62		31%
30-40	32		16%
40-50	37		18.5%
50-60	22		11%
virš 60	9		4.5%
iesniegto atbilžu summa	200		







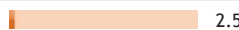
24. Jūsu dzimums?

sieviete	139		69.5%
vīrietis	61		30.5%
iesniegto atbilžu summa	200		

25. Jūsu izglītības līmenis?

pamatzglītība	26		13%
vidējā	24		12%
profesionālā	15		7.5%
augstākā	135		67.5%
iesniegto atbilžu summa	200		

26. Jūsu nodarbošanās?

skolnieks/-ce	29		14.5%
students/-te	24		12%
darba ņēmējs/-ja	104		52%
darba devējs/-ja	13		6.5%
pašnodarbinātais/-ā	14		7%
mājsaimnieks/-ce	6		3%
šobrīd bez darba	5		2.5%

pensionārs/-e	5		2.5%
iesniegto atbilžu summa	200		



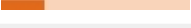
27. Jūsu mājsaimniecībā dzīvo?

Jūs viens pats	35		17.5%
pāris (gan reģistrētā, gan neregistrētā laulībā)	39		19.5%
pāris ar bērniem vai viens no vecākiem ar bērniem	81		40.5%
aplašinātā ģimene	37		18.5%
Cits	8		4%
iesniegto atbilžu summa	200		





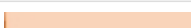


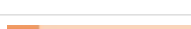
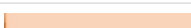



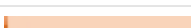


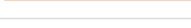

Citas atbildes:

- divatā ar draudzeni
- es + tēvs
- ar māsu
- 3 cilvēki
- 2.personas
- ar ģimeni
- es un mans brālis
- bariņš jauniešu

28. Jūsu mājsaimniecības vidējais ienākumu līmenis mēnesī uz vienu ģimenes locekli?

zems (līdz 200 Ls)	33		16.5%
vidējs (200-500 Ls)	122		61%
augsts (virs 500 Ls)	45		22.5%
iesniegto atbilžu summa	200		

29. Kurā Rīgas apkaimē (vai Pierīgā) Jūs dzīvojat?

Avoti	2		1%
Āgenskalns	11		5.5%
Beberbeķi/Mūkupurvs	0		0%
Bergī/Brekši	2		1%
Bieriņi/Atgāzene	6		3%
Bišumuiža/Katlakalns	1		0.5%
Bolderāja/Kleisti	1		0.5%
Brasa	4		2%
Buļļi/Daugavgrīva	0		0%
Centrs	33		16.5%
Čiekurkalns	1		0.5%
Dārziems	0		0%
Dārziņi	1		0.5%
Dreiliņi	3		1.5%
Dzirčiems	0		0%
Grīziņkalns	3		1.5%
Imanta	7		3.5%
Iļģuciems	4		2%
Jaunciems/Trīsciems	0		0%

Jugla	3		1.5%
Kundziņsala	0		0%
Ķengarags	1		0.5%
Ķīpsala	3		1.5%
Mangaļsala	4		2%
Maskavas foršstate	5		2.5%
Mežaparks	4		2%
Mežciems	2		1%
Mīlgrāvis	1		0.5%
Pierīga	4		2%
Pētersala-Andrejsala	2		1%
Pleskodāle	1		0.5%
Pļavnieki	2		1%
Purvciems	9		4.5%
Rumbula	0		0%
Sarkandaugava	2		1%
Skante	1		0.5%
Spilve/Voleri	0		0%
Suži/Bukulti	0		0%
Šampēteris	0		0%
Šķirotava	0		0%
Teika	14		7%
Torņakalns/Salas	3		1.5%
Vecāķi	1		0.5%
Vecdaugava	2		1%
Vecmīlgrāvis	16		8%
Vecpilsēta	0		0%
Zasulauks	4		2%
Ziepniekkalns	7		3.5%
Zolitūde	2		1%
Cits	28		14%
Iesniegto atbilžu summa	200		

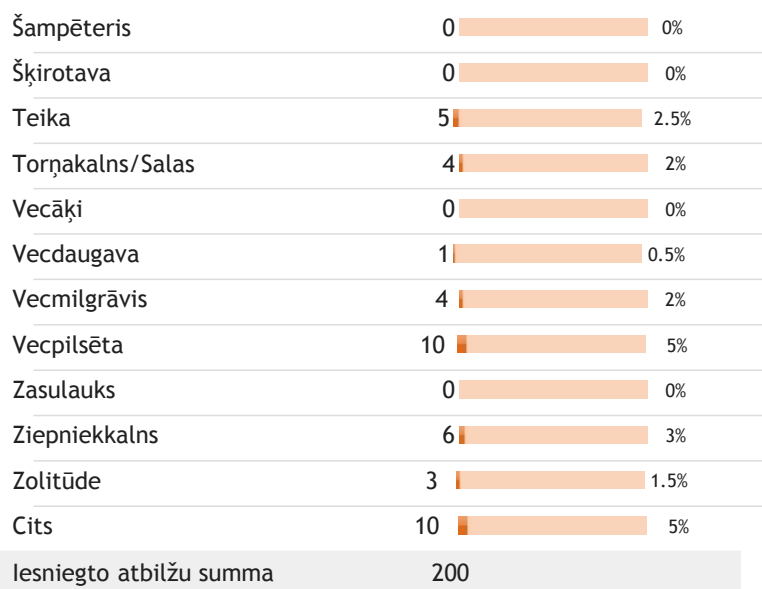
Citas atbildes:

- Jūrmala
- Uz robežas starp centra un Grīziņkalna apkaimi.
- miera iela
- Ikšķile
- Ķekavas pagasts
- Babītes novads
- Rīgas rajons
- Vecmīlgrāvis
- GArupe
- Babīte
- Jelgava
- Sigulda
- Dārziņi un Āgenskalns
- Jelgava
- Mārupe
- Carnikava
- Rīgas centrs - dzīvoklis, Rīgas rajons - maja
- Sigulda
- gandrīz centrs
- Salaspilī

Mārupe
 Sigulda
 Ogre
 Daugmale
 Ķekava
 salaspils
 ārpus Rīgas, Rīgas apmeklējumsdarījumiem
 Sigulda

30. Kurā apkaimē Jūs strādājat/mācāties - veicat lielāko daļu savas dienas aktivitātes?

Avoti	3		1.5%
Āgenskalns	6		3%
Beberbeķi/Mūkupurvs	0		0%
Bergī/Brekši	0		0%
Bieriņi/Atgāzene	1		0.5%
Bišumuiža/Katlakalns	0		0%
Bolderāja/Kleisti	0		0%
Brasa	1		0.5%
Buļļi/Daugavgrīva	0		0%
Centrs	115		57.5%
Čiekurkalns	1		0.5%
Dārziems	0		0%
Dārziņi	0		0%
Dreiliņi	0		0%
Dzirčiems	1		0.5%
Grīziņkalns	1		0.5%
Imanta	1		0.5%
Iļģuciems	1		0.5%
Jaunciems/Trīsciems	0		0%
Jugla	0		0%
Kundziņsala	0		0%
Ķengarags	4		2%
Ķīpsala	2		1%
Mangaļsala	0		0%
Maskavas foršate	2		1%
Mežaparks	2		1%
Mežciems	1		0.5%
Mīlgrāvis	0		0%
Pierīga	3		1.5%
Pētersala-Andrejsala	2		1%
Pleskodāle	0		0%
Pļavnieki	1		0.5%
Purviems	7		3.5%
Rumbula	0		0%
Sarkandaugava	1		0.5%
Skatste	1		0.5%
Spilve/Voleri	0		0%
Suži/Bukulti	0		0%



Citas atbildes:

- Babīte
- starp centru, sarkandaugavu un grīziņkalnu
- Jelgava
- Maskačka
- Mārupe
- Ādaži
- Mārupe
- Vecrīga
- ķekava
- Ogre

Skaidrojums: Izvēlēto atbilžu summa ir iegūta saskaitot respondentu visas atzīmētās atbildes uz šo jautājumu. Katras atbildes procentuālā vērtība tiek iegūta konkrētās atbildes izvēlēto reižu skaitu dalot ar kopējo iesniegto atbilžu summu.

Dokumentārā lapa

Informācija par darbu un tā aizstāvēšanu

Ar šo apliecinām, ka maģistra darbs

Kājāmiešanas kā pārvietošanās veida iespējas Rīgas Centra apkaimē

ir sagatavots aizstāvēšanai gala pārbaudījumu komisijā
maģistra grāda un profesionālās kvalifikācijas Telpiskās attīstības plānošanā iegūšanai

Autors Irbe Vecenāne Paraksts, datums

Zinātniskais vadītājs Pēteris Šķiņķis Paraksts, datums

Noslēguma darba saņemšanas reģistrācija:

Darba reģistrācijas Nr.

Nodaļas lietvede Paraksts, datums

Noslēguma darba aizstāvēšanas rezultāti:

Darbs aizstāvēts studiju gala pārbaudījumu komisijā

.....

gads, datums, mēnesis

un aizstāvēts ar atzīmi

Priekšsēdētājs Paraksts, datums
Vārds, uzvārds

Sekretārs Paraksts, datums
Vārds, uzvārds