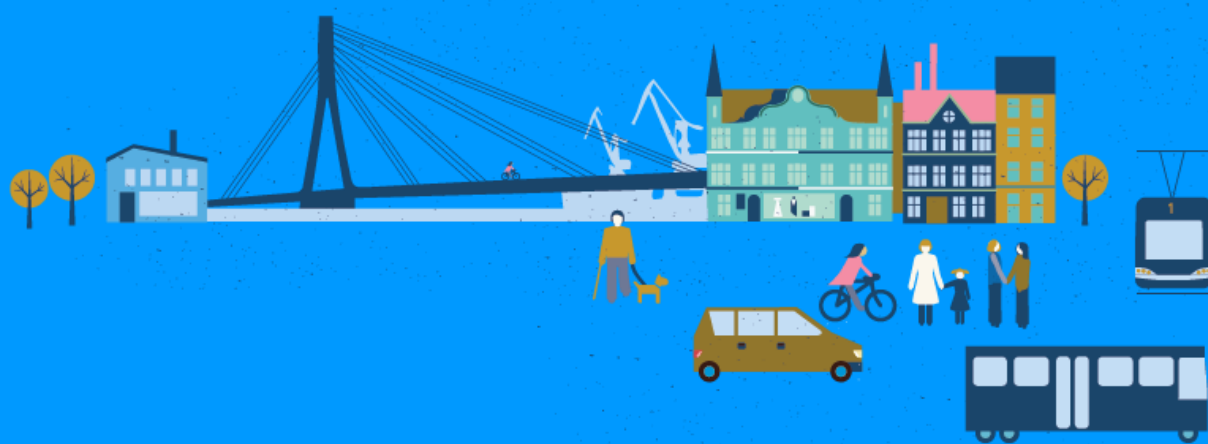


Rīgas īstermiņa mobilitātes rīcības plāns - novērtējums



Gehl, 2019. g. 28. februāris

Rīgas īstermiņa mobilitātes rīcības plāns - novērtējums

Ievads

Kopš 2018. gada augusta Gehl kopā ar partneriem MOE Tetraplan and SWECO ir strādājis kopā ar SIA "Rīgas satiksme" un Rīgas pilsētu, koncentrējoties uz 3 uzdevumiem, kas saistīti ar mobilitātes turpmāko attīstību Rīgā:

- Rīgas pilsētas ilgtermiņa mobilitātes vīzijas projekta izstrāde, ar skatu uz 2050. gadu.
- Izpēte par starptautisko pieredzi un labās prakses piemēriem mobilitātes sistēmām.
- Diskusijas un ad-hoc konsultācijas, kas saistītas ar Rīgas pilsētas un vietējo partneru sagatavoto mobilitātes rīcības plānu.

Kā daļa no pēdējā uzdevuma Gehl ir lūgts veikt novērtējumu 2019. gada februārī iesniegtajam Īstermiņa mobilitātes rīcības plānam. Ziņojuma pilnais nosaukums ir " Rīgas transporta sistēmas ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma - Īstermiņa rīcības plāns 2019. - 2025. gadam" vai īsumā "ĪRP".

Novērtējuma struktūra ir šāda:

- Vispārīgie komentāri
- Komentāri, kas saistīti ar konkrētiem pārvietošanās veidiem/apakšprogrammām
- Noslēguma piezīmes

Novērtējuma mērķis ir diskutēt par plāna kopējo fokusu un līdzsvaru. Tas nozīmē, ka novērtējumā komentāri konkrētā projekta līmenī ir tikai par dažiem lieliem projektiem.

Vispārīgie komentāri

Plānā tiek risināta tēma, kas ir izšķiroša Rīgas nākotnei. Automašīnu satiksme Rīgā un Pierīgā pēdējos pāris desmitus gadu ir nepārtraukti pieaugusi līdz līmenim, kur autotransporta skaits un to radītie sastrēgumi negatīvi ietekmē dzīves kvalitāti pilsētā un ir pasliktinājuši mobilitātes iespējas gan cilvēkiem, gan arī preču un pakalpojumu aprītei.

Pozitīvi ir tas, ka plāns:

1. ... skaidri nosauc tās prioritātes, kad runa ir par uzlabojumiem: vispirms kājāmiešana, tad riteņbraukšana un sabiedriskais transports, kam seko (privātā) auto satiksme un beidzot kravas satiksme.
2. ... ir reālistisks, atzīstot, ka attiecībā uz automašīnu satiksmes samazināšanu pasākumiem jābūt "nūju un burkānu" apvienojumam, jo tas nes vajadzīgo efektu.

3. ... skatās arī ārpus Rīgas robežām un arī uz nacionālo līmeni, atzīstot, ka uzlabot mobilitāti ir reģionāls izaicinājums, kur svarīga loma ir gan kaimiņu pašvaldībām, gan nacionālajam līmenim, piemēram dzelzceļa satiksme.

Lai mobilitāte tiktu uzlabota - un kā daļu no tā radīt situāciju, kad ir piedāvātas kvalitatīvas alternatīvas autotransportam, attiecībā uz pārvietošanās laiku un ērtībām - mūsu ieteikums ir, lai tālākā plānošanā **sekojošās tēmas saņemtu papildus uzmanību:**

- A. Zemes izmantošanas plānošana, koncentrējoties uz kompaktu attīstību un tādu teritoriju attīstību, kuras ir labi apkalpotas vai perspektīvā tiks apkalpotas ar kvalitatīvu sabiedrisko transportu.
- B. Vērsties pie galvenajiem virzītājspēkiem, kas šobrīd liek cilvēkiem pārcelties uz dzīvi no Rīgas un tā vietā dzīvot pilsētas apkārtnē, bet darba vajadzībās pārvietojās no un uz Rīgu, ļoti bieži ar auto. Tas nozīmē papildus uzmanību veltīt virzītājspēkiem, kas saistīti ar tādām tēmām kā mājokļu politika, nodokļu politika un publisko ārtelpu kvalitāte Rīgā.
- C. Kā tiks iesaistīti iedzīvotāji un citas interesētās personas. Iedzīvotāji ir resurss, tas pats ir ar tādām interesentiem kā NVO un lielie darba devēji. Plāns iegūtu ja tam tiktu pievienots apraksts par to, kā šie partneri tiks iesaistīti, gan kopējās debatēs, gan konkrētu iniciatīvu izvēlē un konkrētu rīcību plānošanas fāzē.

Tas, vai A un B ir detalizēti aplūkoti mobilitātes rīcības plānā vai citos plānošanas dokumentos, ir mazāk svarīgi. Izšķirošais ir tas, ka tie tiek risināti integrēti ar plānošanu un apsvērumi saistīti ar mobilitāti.

3 galvenās tēmas

Raksturīgi plānam ir 3 galvenās tēmas. Tēmas, kurām ir potenciāls gan ļoti pozitīvi veicināt Rīgas attīstību, gan ieviest/papildināt jau esošās problēmas.

Pirmkārt, Rīgas pilsētai ir drosme skaidri atzīt, ka Rīgas vēsturiskajā centrā " nav iespēju veikt būtiskus uzlabojumus transporta infrastruktūrā, lai absorbētu aizvien pieaugošās transporta plūsmas." UN uzņemoties sekas tam, ierosinot **sastrēgumu maksu** kā daļu no kopējā centiena, lai Rīga būtu pieejama ar auto un vienlaikus novirzītu pārvietošanos no privātajām automašīnām uz mazāk telpu ietilpīgiem transporta veidiem kā sabiedriskais transports, riteņbraukšana un kājāmiešana. Sastrēgumu maksa ir īstenota vairākās citās pilsētās, piemēram, Londonā, Stokholmā, Goteborgā un Singapūrā un var, ja pareizi pielietota, būt par ļoti efektīvu instrumentu, un kā sastāvdaļa no centieniem uzlabot kopējo mobilitāti. Turklāt ir sagaidāms, ka kaut kāda veida sastrēgumu maksa perspektīvā ar vien biežāks attīstītajās pilsētās kļūs par izplatītu līdzekli pilsētvides veidošanai, nodrošinot vidi bez pašbraucošām automašīnām, kas vienkārši pārvietojas pa ielām, lai izvairītos no maksāšanas par stāvvietu vai paņemtu no mājām aizmirstas pusdienas. Pieredze no pilsētām, kas īstenojušas sastrēgumu maksu, liecina, ka skaidra komunikācija ap pasākuma mērķi ("kāpēc?"), vienlaicīgi veidojot uzlabojumus autotransporta alternatīvām, kas plānoti sadarbībā ar apkārtējām pašvaldībām, kā arī atklātība attiecībā uz ieņēmumu izlietojumu, ir starp galvenajiem veiksmes parametriem. Ja tiek lemts par sastrēgumu maksas ieviešanu, Rīgas pilsētai tiek stingri ieteikts ņemt vērā un mācīties no šīs pieredzes un pārvērst to par darbībām, kas atbilst konkrētajam kontekstam.

Otrkārt, "**Rail Baltica**" ir milzīgs projekts kas drīzumā "ieradīsies" Rīgā ar mērķi savienot pilsētu ar citām Eiropas galvaspilsētām. Projektam būs lielas un potenciāli negatīvas sekas uz vietējo mobilitāti. Rīgas pilsētas mērķim jābūt nodrošināt, lai "Rail Baltica" būvniecība caur Rīgu tiktu veikta tā, lai atbalstītu kopējo pilsētas redzējumu par vietējo mobilitāti. Viens no piemēriem ir tas, kā tiek risināts "Rail Baltica" potenciālais barjeras efekts (mērķis ir pārveidot visus zemes līmeņa dzelzceļa šķērsojumus, kas ietekmēs daudzas esošās dzelzceļa pārejas). Darbs pie dzelzceļa jauniem vai pārveidojamiem šķērsojumiem – kur, kādiem transportlīdzekļiem un ar kādu pilsētvides kvalitāti utml. – būtu jāskata stratēģiskā perspektīvā, kur rezultātā kājāmiešana, riteņbraukšana un sabiedriskais transports kļūtu pievilcīgāks savukārt automašīnas izmantošana īsiem braucieniem – mazāk pievilcīga. Iedvesma šai pieejai varētu nākt no daudzajām Holandiešu pilsētām, kur automašīnām jāizbrauc ārā

no centra, pirms tās var tikt uz citu pilsētas galu, turpretī riteņbraucējiem un kājāmgājējiem ir pieejami daudz tiešāki maršruti. Vēl viens piemērs, kā izmantot "Rail Baltica" kā iespēju, ir jau šobrīd notiekošais darbs, lai nodrošinātu, ka Daugavas šķērsojums tiktu papildināts arī ar kājāmgājēju un riteņbraucēju pieslēgumu. Pēdējais punkts, kas šeit jāizceļ, ir tas, ka ir svarīgi izvairīties no tā, ka "Rail Baltica" un ar to saistītie projekti izveido situāciju, ka *vai nu* paņem visus pilsētas pārvaldes plānošanas resursus, *vai nu* arī plānošanas resursu trūkuma dēļ pilsētas mērogā, "paliek vieni" līdz situācijai, kur projekts Rīgas satiksmes sistēmai nodarītu vairāk sliktu nekā labu.

Treškārt, "no vārdiem pie darbiem": pasaule ir pilna ar pilsētu plāniem un vīzijām, kas uzņemas ilgtspējīgu attīstību un ierobežot automašīnu satiksmi, bet tas, kas notiek reālajā dzīvē, joprojām bieži vien ir "kā jau ierasts". Ja Rīga ieskrien šajā slazdā, tad tā noteikti nav pirmā pilsēta, kas to dara. Neskatoties uz to, ar izteikto apņemšanos veicināt un noteikt alternatīvas privātajai automašīnai par labu kopējai mobilitātei un dzīves kvalitātei Rīgā, būtu žēl iekrist šajā slazdā. Tāpēc ir vērts apsvērt iespēju veikt plāna "realitātes pārbaudi"; vai viss var tikt īstenots kā Īstermiņa mobilitātes plāna sastāvdaļa, vai ir pieejami nepieciešamie finanšu un personāla resursi šo daudzu iniciatīvu īstenošanai? Un ja nē, tad kāda būs augstākā prioritāte/absolūtais minimums kas jāveic un kas būtu tās "vēlmes", kad runa ir par to, lai tiktu realizētas ievadā noteiktās prioritātes? Pašreizējais rīcību saraksts ir iespaidīgs, taču rīcību apjomam ir arī sekas, ka kļūst drusku grūti saskatīt, kas ir prioritāte. Viens no veidiem, kā risināt šo jautājumu, varētu būt vienkāršā valodā ievadā pateikt pirmās 6-8 konkrētas izmaiņas, ko plāns radīs, vai ko var sagaidīt, ka 2 gadu laikā būs mainījies.

Instrumenti prioritāšu noteikšanai: "4-pakāpju modelis"

Ir ieteicams, lai Rīga, izvēloties ar mobilitāti saistītas darbības, pieņem t.s. "4-pakāpju modeli". Tas palīdzēs pārlicināties, ka lieli ieguldījumi infrastruktūrā tiek optimizēti, pirms tiek realizēta jauna infrastruktūra. Pēdējie soļi jāveic tikai tad, kad nepieciešams un kad agrākie soļi nevar sasniegt vēlamo rezultātu. 4 soļi ir:

1. Ietekmēt pieprasījumu pēc mobilitātes un mobilitātes izvēles ar nefiziskām intervencēm (pārplānot braucienus uz darbu, lai mazinātu sastrēgumus maksimumstundā; Sabiedriskā transporta biļešu sistēma, kas strādā vairākos transporta veidos un ārpus administratīvajām robežām; darba vietas, kas sniedz atbalstu velobraucējiem un sabiedriskajam transportam, kas līdzinās bezmaksas stāvvietas vērtībai u.c.).
2. Esošās infrastruktūras optimizēšana (t.i., dinamiska informācija par braukšanas laiku sabiedriskajam transportam; ieviešot dinamiskos luksoforus; modernizējot vietējās publiskās ārtelpas utt.)
3. Esošās infrastruktūras uzlabojumi (piemēram, pārbūves, satiksmes nomierināšana vai ST joslu vai velojoslu izveide un ieviešana uz esošās ielas).
4. Būvējot tādu jaunu infrastruktūru kā tilti, ceļi vai jaunas stacijas.

Tematiskie komentāri

Šajā sadaļā ir komentāri, kas saistīti ar īstermiņa mobilitātes rīcības plānā aplūkotajām konkrētajām tēmām jeb satiksmes veidiem.

Ceļu tīkls motorizētai satiksmei:

Lai gan ļoti lieli un dārgi projekti, uzlabojumi pilsētas loka Austrumu un Dienvidu posmos ir liela nozīme, lai atbrīvotu centra teritorijas no autosatiksmes un nodrošinātu auto un kravas automašīnu vadītājiem alternatīvu maršrutu apkārt pilsētas centrālajām teritorijām, kur savukārt tiek plānoti tālāki ierobežojumi automašīnu satiksmei.

Šo projektu būvniecības laikā gaidāms, ka tiks būtiski ietekmēts esošais ielu tīkls autotransportam. Uzlabojumi autovadītājiem - alternatīvās, kur iespējams, būtu jāveido laicīgi ar būvniecību.

Turklāt lieli ceļa tīkla uzlabojumi potenciāli var veidot jaunas vairāklīmeņu šķērsojuma vietas vai citos veidos ietekmēt arī veloinfrastruktūras un gājēju tīkla kvalitāti. Ir svarīgi, lai par to tiktu domāts, un kā daļa no šiem lielajiem ielu projektiem atcerēties palielināt krustojumu kvalitāti riteņbraucējiem un kājāmgājējiem, nevis otrādi. Daļa no tā ir panākt, lai potenciālie pazemes šķērsojumi gājējiem un riteņbraucējiem tiktu veidoti tā, lai novērstu to iespēju kļūt sociāli nedrošiem (šis punkts ir būtisks arī "Rail Baltica" projektā).

Sabiedriskais transports

Rīgā ir ievērojama apjoma sabiedriskā transporta sistēma. Pozitīvi ir tas, ka plāns koncentrējas uz to, kā turpināt attīstīt uz sliedēm balstīto transportu kā sistēmas mugurkaulu. Ambīcijas līmenim jābūt, lai sabiedriskais transports pakāpeniski būtu konkurētspējīgs ar automašīnu vairāk un vairāk braucieniem, tāpat kā tas noticis vairākās labās prakses pilsētās, piemēram, Cīrihē, Minhenē un Vīnē.

Laikmetīgi ir svarīgi, lai tramvaju tīkla ilgtermiņa uzlabojumi tiktu apvienoti ar uzlabojumiem, kas varētu būt īstenoti, kad tiek īstenoti ierobežojumi automašīnu satiksmei pilsētā.

Grūti modelēt tieši to, kur radīsies vajadzības pēc papildu sabiedriskā transporta kapacitātes, tāpēc svarīgi, ka daļa no sagatavotās papildu kapacitātes ir elastīga un spēj reaģēt uz pieprasījumu.

Detalizētākā līmenī:

- Esošās tramvaju joslas ir rets resurss, proti, vieta rezervēta sabiedriskajam transportam centrālajās teritorijās Rīgā. Apsvērt, vai šī resursa efektu var optimizēt tālāk, pieļaujot pārējā sabiedriskā transporta klātbūtni uz šīm joslām caur mazākām infrastruktūrālām intervencēm. Tas varētu attiekties arī uz potenciālajiem uzlabojumiem posmos, kur pašlaik nav vairāk vietas papildus joslai, kuras rezultātā auto satiksme brīžos bloķē tramvajus tikai dažu cm dēļ.
- Rīgas trolejbusu sistēma ir tikai nedaudz pieminēta plānā. Aplūkot, kā plāna ietvaros sīkāk izpētīt potenciālu šajā sistēmā. Mazāk un mazāk fosilā kurināmā dominētajā mobilitātes sistēmā trolejbusu sistēma potenciāli varētu būt viens no daudzsološākajiem Rīgas esošajiem infrastruktūras līdzekļiem. Viens scenārijs varētu būt trolejbusu sistēma 2.0, kur trolejbusi ar bateriju vai hibrīdbusi spēj atvienoties un atkal savienoties ar trolejbusu tīklu un tādējādi apkalpot vairāk reģionālus galamērķus, joprojām galvenokārt kā avotu izmantojot elektrību.

Autostāvvietas

Autostāvvietas ir ārkārtīgi svarīgs instruments, ar ko var ietekmēt satiksmes režīma izvēli pilsētvidē. Plānā tiek risinātas autostāvvietas un tiek atzīta nepieciešamība samazināt stāvvietu skaitu pilsētas centrā un telpu

pārdalīt par labu kājāmiešanai un riteņbraukšanai. Lai gan pasākumu sarakstā viskonkrētākās darbības ir saistītas ar jaunu autostāvvietu būvniecību. Ir ieteicams izstrādāt visaptverošu stāvvietu stratēģiju – tai skaitā īstermiņa rīcības. Šādai stratēģijai būtu īpaši jāpievēršas tādiem jautājumiem kā: aktualizētie dati par autostāvvietu (apjoms, aizpildījuma līmenis, izcenojums, piederība utml.), uz ielas autostāvvietu skaita samazināšana, ietekmes no teritorijām ar maksas stāvvietām uz teritorijām ar bezmaksas autostāvvietām, stāvvietas taisnīgu izcenojumu, u.c.

Svarīga tēma šādai stratēģijai ir arī, lai risinātu iekšpagalmus, to mērķi un nākotni Rīgas apdzīvotākajos rajonos. Pagalmiem ir milzīgs potenciāls būt kā puspubliskai telpai ar apstādījumiem un bērnu rotaļu iespējām, kas padara dzīvi pilsētā pievilcīgu arī ģimenēm. Ja no otras puses pagalmi galvenokārt tiek izmantoti autostāvvietām, tad tas ierobežo dzīves kvalitāti, kas saistīta ar dzīvošanu pilsētā un tajā pašā laikā padara pārvietošanos ar auto pievilcīgāku.

Stāvparki

Plānā ietvertas rīcības kas saistītas ar Stāvparku ieviešanu. ĪRP 3. attēlā attēlotie stāvparki ir labi izvietoti īstermiņa perspektīvā. Vidējā un ilgtermiņa perspektīvā tie visticamāk atrodas pārāk tuvu pilsētas centram. Tāpēc jāapsver iespēju veidot šos 6-7 stāvparkus elastīgā veidā, kas ļauj vēlāk pārveidot tos citai funkcijai pēc 10-15 gadiem (kad stāvparki potenciāli būtu jāpārvieto tālāk no pilsētas centra).

Svarīgi, lai fokuss uz stāvparkiem ietver arī labāku pieejamību sabiedriskajam transportam, izmantojot veloinfrastruktūru vai ejot ar kājām. Ir pozitīvi tas, ka plānā šādas iniciatīvas ir jau iekļautas. Paveikt un īstenot šo plānu jābūt augstai prioritātei un jākoncentrējas arī uz pieeju sabiedriskā transporta pieturām vispār, nevis tikai uz “nozīmēto” stāvparku laukumiem.

Mikro mobilitātes ierīces

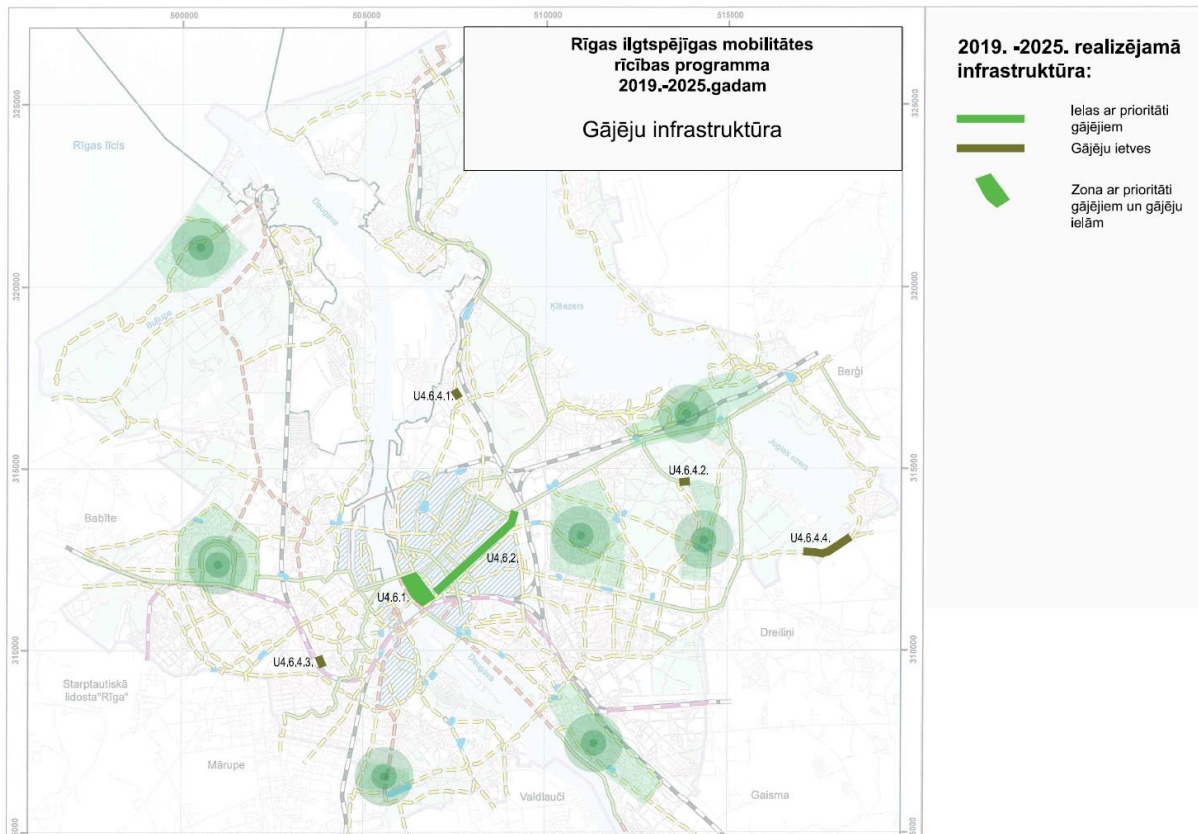
Īstermiņa plānā jaunajām transporta tehnoloģijām, piemēram, “mobilitāte kā pakalpojums” (MaaS) un autonomai transportlīdzekļu tehnoloģijai, visticamāk, nebūs liela mēroga ietekmes. Kaut gan viena joma, kur attīstība ir ātra un varētu ietekmēt pat īstermiņa, ir tas, ko bieži dēvē par “mikro mobilitātes ierīcēm”: e-skūteri, e-velokoplietošana, Segways utt.. Vietas, kas atvieglotu piekļuvi šādām ierīcēm, būtu jābūt daļai no stāvparkiem, tā kā mikro mobilitātes ierīces var būt arī pievilcīgs veids brauciena pēdējai daļai. Turklāt plānam būtu jārisina plašākais jautājums par to, kā regulēt šos režīmus/sistēmas, vēlams gan radīt pievilcīgu vidi šo sistēmu sniedzējiem, lai testētu šīs sistēmas, bet arī nodrošinātu, ka gājēji un citi publiskās telpas lietotāji dēļ šīm tehnoloģijām neizjustu diskomfortu.

Kājāmgājēji

Kājāmgājēji ir minēti plānā, pat atzīta par augstāko prioritāti. Un gan “sarkanā paklāja” principa izveide, gan uzlabojumi krustojumos ir starp pieminētajām darbībām. Turklāt papildinājums ar pilnīgu darbību sarakstu ietver nepieciešamību pēc dizaina vadlīnijām (t.sk. publiskajām ārtelpām) (t.i., 2B, 4B un 4C). Konkrēti infrastruktūras pasākumi, kas vērsti uz uzlabojumus iešanai ar kājām, joprojām ir nedaudz neskaidri un atvēlētie līdzekļi relatīvi ierobežoti un bieži paredzēti pabeigšanai īstermiņa programmas beigās.

Tiek ieteikts ar augstu prioritāti izstrādāt un īstenot dizaina vadlīnijas kā daļu no rūpīgākas gājēju programmas par to, kā un kur precīzāk uzlabot gājēju apstākļus, un kā tas tiks finansēts. Ieteicams, lai šāda programma koncentrētos arī uz daudzajiem diezgan vienkāršajiem gājēju uzlabojumiem, ko var veikt par relatīvi zemām izmaksām, ieviešot to arī apkaimēs, ne tikai pilsētas centrā.

Cieši saistīta ar uzsvāru uz gājējiem būtu jābūt vispārīgākai uzmanībai publiskām ārtelpām un lokālajiem galamērķiem, skat. piebildes par šo tēmu zemāk.



1. attēls: uzsvars uz uzlabotiem apstākļiem kājāmiešanai un labām sabiedriskām ārtelpām būtu jāiekļauj arī tādi vietējie apkaimes centri kā tie, kas norādīti šajā kartē

Veloinfrastruktūras tīkls

Plānā ir iekļauti vairāki jauni velosinfrastruktūras savienojumi, kas ir pozitīvi. Tomēr, spriežot pēc ĪRP 4. attēla, līdz 2025. gadam joprojām paliek būtiski iztrūkumi kopējā tīklā, un daži robi vēl būs tur līdz 2030. gadam. Pilsētai tiek ieteikts izpētīt, kā panākt to lai lielāko daļu, ja ne visus šos trūkumus var novērst ar mērķi, lai līdz 2025. gadam tiktu izveidots tīkls ar augstas kvalitātes riteņbraukšanas iespējām visā pilsētā.

Satiksmes nomierinātās ielas šobrīd ir aplūkotas plānā sadaļā par satiksmes drošību. Šādām ielām ir liela nozīme pilnvērtīga veloinfrastruktūras tīkla veidošanā – un ielu veidošanā, kuras būtu pievilcīgas kā publiskās ārtelpas un ne tikai koridori satiksmei. Plānā skaidri jāpievēršas šai plašākai satiksmes nomierināmo ielu nozīmei, tostarp, kā ir paredzēts darbs ar satiksmes nomierināšanu - ne tikai centrālajās teritorijās, bet arī vairāk dzīvojamās teritorijās un apkaimēs. Turklāt ieteicams izcelt, kur satiksmes nomierināmās ielas, nevis speciāli veidota veloinfrastruktūra ir prioritārais veids, kā likvidēt dažus no iepriekšminētajiem robiem tīklā.

Riteņbraukšanai Rīgā ir potenciāls sniegties pāri pašvaldības robežām. Lai to ilustrētu, iespējams apsvērt domu un pievienot 4. attēlā aplūkus ar 5 km un 10 km rādiusu ap pilsētas centru, šie aplūki norādītu ceļojuma laiku attiecīgi aptuveni 20 un 40 minūtēs.

Tiek risināts jautājums par velonovietnēm publiskajā ārtelpā un sabiedriskā transporta pārsēšanās punktos, lai gan jautājums par velonovietņu izveidi mājās arī būtu jārisina. Pilsētai jau ir standarti par velonovietņu izveidi jaunās apbūves teritorijās, kas ir pozitīvi, viena ieteicamā rīcība ir šo standartu izvērtēšana un nepieciešamības gadījumā koriģēšana. Velonovietnes esošajās dzīvojamās teritorijās ir vēl viena būtiska tēma, kas būtu jāpēta, to varētu risināt, piemēram, izstrādājot vadlīnijas, kā integrēt velonovietnes esošajos pagalmos un ēkās. Pēdējo

potenciāli varētu apvienot ar kāda veida pašvaldības līdzfinansējuma grantu sistēmas izveidi velonovietņu ieviešanai šādās vietās.

Vietējie galamērķi/publiskā ārtelpa

Kvalitatīva publiskā ārtelpa rosina vairāk cilvēku pastaigāties un pārvietoties ar velo, un jo vairāk cilvēku staigā un brauc ar velo jo tie vairāk padara pilsētas publiskās ārtelpas dzīvas un daudzveidīgas, kas savukārt piesaista vēl vairāk cilvēku un investīcijas pilsētai, nevis attīsta priekšpilsētas, kurām grūti piekļūt ar jebkuru citu transporta līdzekli izņemot automašīnu. No otras puses, dzīvošana blīvā pilsētvidē ar ciešu tuvumu augstas kvalitātes publiskai ārtelpai padara sabiedrisko transportu konkurētspējīgu un mudina cilvēkus pastaigāties vai doties ar velo uz tuvu galamērķi, nevis ņemt savu auto un doties uz galamērķi daudz tālāk no dzīvesvietas.

Šī ciešā saistība starp mobilitāti un publiskajām ārtelpām ir detalizēti aplūkota kā daļa no Gehl komandas sniegtās mobilitātes vīzijas 2050. gada projekta, bet ĪRP tas ir pieminēts tikai virspusīgi. Lai gan jāmin to, ka pielikums ar pilno rīcības programmu ietver nepieciešamību veidot publiskās ārtelpas programmu ar stratēģiju, dizaina pamatnostādņēm un konkrētiem īstenojamiem projektiem.

Mēs, Gehl Architects, atkal un atkal esam pieredzējuši, ka atraktīvas, daudzveidīgas un iekļaujošas publiskās ārtelpas ne tikai ir tās, kas padara pilsētu patiesi dzīvojamu saviem iedzīvotājiem, bet arī spēlē izšķirošu faktoru tajā, kā attīstās mobilitāte. Tāpēc iesakām Rīgas pilsētai piešķirt publiskās ārtelpas programmas izstrādei augstu prioritāti, kas sevī iekļautu darbu pie gan nelieliem, ātri ieviešamiem uzlabojumiem, gan pie lielākiem uzlabojumiem, lai nodrošinātu, ka publiskās ārtelpas uzlabojumi notiek pakāpeniski, sākot no 2020. gada. Šis ieteikums nes lielu nozīmi vel jo vairāk tā kā Rīgas pilsētai, ar skaistām zaļajām teritorijām un fantastisko atrašanos Daugavas krastā, ir liels potenciāls kļūt par pilsētu, kas ir slavēta ar savas publiskās ārtelpas kvalitāti.



2. attēls: Daugavas promenādes



3. attēls: viens no vairākiem jaunākiem rotaļu laukumiem (© Rīgas pilsēta)

Plānā pašlaik pietrūkstoša tēma ir zemes izmantošanas plānošana, tai skaitā nākotnes attīstības norises vietās. Tā kā zemes izmantošanas plānošanas jautājumam ir liela un ilgstoša ietekme uz mobilitāti, iesakām šo jautājumu risināt. Mūsu ieteikums ir 1) koncentrēties uz jaunu attīstību un atjaunošanu primāri centra teritorijās vai tieši blakus tām, teritorijās, kurām būtu jābūt labi savienotām ar citām pilsētas daļām, to nodrošinot ar kvalitatīvu sabiedrisko transportu, gājēju un velo infrastruktūru, kā arī 2) nodrošinot augstas kvalitātes publiskās ārtelpas un dažāda veida labiekārtojumus jaunajās apkaimēs jau no agrīnajām attīstības fāzēm. Tas mudinātu topošos iedzīvotājus uz dzīvesveidu bez auto, kam savukārt nākotnē būs iespaidīga ietekme uz mobilitāti Rīgā.

Kā minēts kopējos komentāros, vai jautājums par publiskās ārtelpas programmas izveidi un zemes izmantošanas plānošanu tiek detalizēti aplūkots mobilitātes rīcības programmā vai citos plānošanas dokumentos, ir mazāk svarīgs, izšķirošais ir tas, ka tie tiek risināti integrēti ar plānošanu un apsvērumiem, kas saistīti ar mobilitāti.

Darbība

Pilsētas ikdienas darbībām, kas saistītas ar administratīvām procedūrām vai uzturēšanu, ir liela nozīme, ja runa ir par labi funkcionējošas mobilitātes sistēmas izveidi un uzturēšanu. Tālāk tiek izceltas dažas tēmas, kas saistītas ar plānu būtiskām darbībām:

- Zieme: Rīgai ir skarbas ziemas. Tas 1) ietekmē atraktivitāti un līdz ar to arī potenciālu riteņbraukšanai, kājāmiešanai un sabiedriskā transporta izmantošanai (sabiedriskā transporta braucieni durvis-durvis bieži iekļauj gaidīšanu ārpusē un visbiežāk sākumā iešanu ar kājām vai braukšanu ar velo uz/no pieturu) un 2) ir sekas tādām darbībām kā sniega tīrīšana. Šis jautājums kaut kādā mērā būtu jārisina plānā.
- Ielu uzlabojumi/ielu uzturēšana: Rīgas pilsētā pastāvošais uzsvars par to, ka ne tikai atjauno 1: 1, bet arī redz to kā iespēju "no vārdiem pie darbiem", pakāpeniski pārkonfigurēt arvien vairāk ielas par labu iešanai ar kājām, riteņbraukšanai, sabiedriskajam transportam un vietējām publiskajām ārtelpām, ir jāturpina un potenciāli, caur standartiem un vadlīnijām, jāsāk darīt vēl vairāk.
- Sadarbība ar ES: ES ir nozīmīgs partneris mobilitātes sistēmas attīstībai Rīgā un ap to. Tiek ieteikts risināt tā sekas plānā, tostarp darbības, kas vērstas uz pastiprinātu korelāciju starp projektiem, kas saņem ES atbalstu, un Rīgas mērķiem attiecībā uz mobilitāti. Pašlaik ES Rīgā atbalsta galvenokārt lielformāta ceļu projektus, kas vērsti uz automašīnu un kravas automašīnu satiksmi, kas papildināta ar atbalstu pāris lielformāta tramvaju un dzelzeļa projektiem. Tiek ieteikts izpētīt iespēju nodrošināt lielāka mēroga ES finansējumu (arī) projektiem ar atšķirīgu profilu; t.i., apjomīgu projektu, ko veido daudzi mazāki apakšprojekti, kas saistīti ar tādiem jautājumiem kā riteņbraukšana, iešana ar kājām un publiskās ārtelpas. Dialogs ar ES par šo jautājumu būs jāveic ciešā sadarbībā ar valsti.
- Izmaksu-ieguvumu analīze: plāna 4. nodaļā sniegts pārskats par gaidāmajām sociāli ekonomiskajām izmaksām un ieguvumiem, kas ir pozitīvs elements. Lielajiem ceļu projektiem veiktie izmaksu un ieguvumu aprēķini (10. tabula) balstās uz standartmetodēm, kur galvenais ieguvums ir laika ietaupījumi auto lietotājiem. Jāpiebilst, ka tas, kā šīs standartmetodes izmaksu un ieguvumu aprēķināšanai strādā nedaudz pretstatīs ar plāna sākumā aprakstīto faktu, ka paplašinot ceļus tas tikai pārceļ sastrēguma problēmas uz nākotni, tos pamatā nerisinot. Turklāt šīs metodes, diezgan vispārīgā veidā apskata ilgstošāku ietekmi, kas saistīta ar tādiem faktoriem kā veselība, drošības uztvere, mobilitātes vienlīdzība un ietekme uz demogrāfiskajām tendencēm. Līdz ar to, ja šādas metodes ir vienīgās pateicoties kurām tiek pieņemti lēmumi, pastāv risks, ka viņi strādās pretī vispārējam redzējumam par dzīves kvalitāti Rīgā. Ar šo dilemmu par izmaksu-ieguvumu analīzes metodēm saskaras daudzas pilsētas, Rīgai šajā situācijā nav unikāla.
- Satiksmes monitorings un skaitīšana: ir svarīgi plānošanas kvalitātei un fokusam veikt datu apkopošanu un uzskaiti arī par gājējiem, riteņbraucējiem un pat par publiskās ārtelpas izmantošanu. Kā saka Jan Gehl: "Tu skaiti to kas tev rūp"

Noslēguma piezīmes

Īstermiņa mobilitātes rīcības plāns, loģiskā un tiešā veidā risina tēmu, kas ir izšķiroša Rīgas nākotnei. Automašīnu satiksme Rīgā un Pierīgā pēdējos pāris desmitus gadu ir nepārtraukti pieaugusi līdz līmenim, kur autotransporta skaits un to radītie sastrēgumi negatīvi ietekmē dzīves kvalitāti pilsētā un ir pasliktinājuši mobilitātes iespējas gan cilvēkiem, gan arī preču un pakalpojumu aprītei.

Plāns sastāv ne tikai no ieteiktajām rīcībām, bet arī satur pārskatu par gaidāmajiem sociāl-ekonomiskajiem ieguvumiem un izmaksām, un apjomīgu esošo situācijas ziņojumu par mobilitātes jautājumiem. Kopsummā tas veido visaptverošu pamatu tālākiem politiskiem lēmumiem par īstermiņa mobilitātes pasākumiem.

Mēs ceram, ka mūsu Novērtējums būs noderīgs papildinājums un palīdzēs nodrošināt plānu, kas ne tikai paliek uz papīra, bet reālā dzīvē būs svarīgs instruments izvirzītās politiskās vīzijas realizācijā - ilgtspējīga mobilitātes sistēma, kura orientēta uz tādas pilsētas izveidi, kas būtu pievilcīga dzīvošanai, strādāšanai un investīcijām.