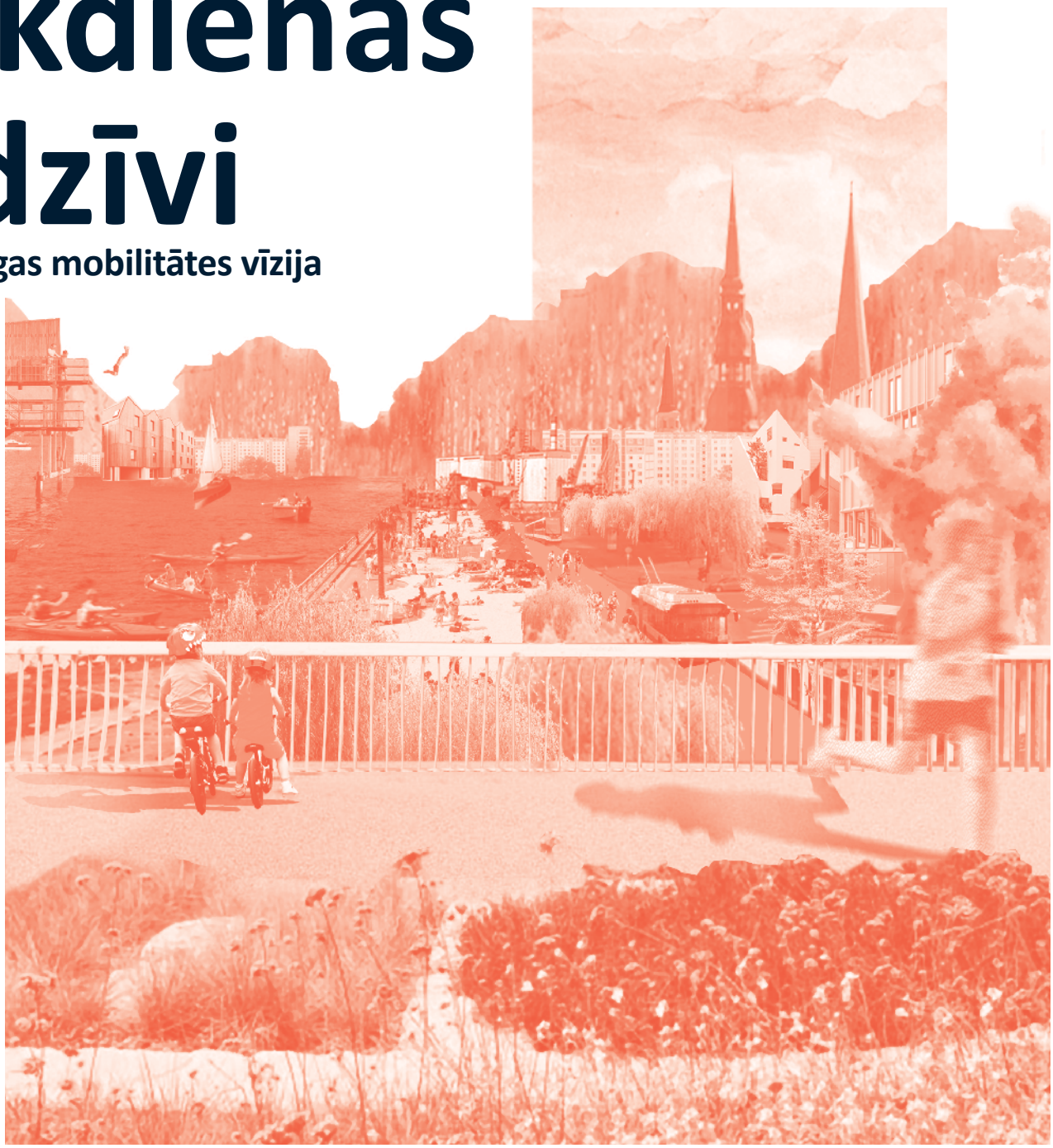
Ceļā uz labāku ikdienas dzīvi

Rīgas mobilitātes vīzija



Gehl

Rīga- 2020. gada decembris

Rīgas pilsēta
sadarbībā ar Gēla arhitektu biroju (Gehl)

Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

Ilze Purmale, direktore
Kristaps Niedols, Mobilitātes plānošanas nodaļas vadītāja vietnieks
Elmārs Daniševskis, konsultants, SIA"E. Daniševska birojs"
Ivars Bergs, SIA "Laurus konsultācijas"

RĪGAS DOMES
PILSĒTAS ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

Tulkojums

Ieva Vinceviča

Gēla arhitektu biroja projekta komanda

Andreas Røhl, projektu vadītājs
Solvejg Reigstad, projektu vadītājs
Tamāra Kalantajevska, projekta arhitekte
Marta Zabik, arhitektūras asistents
Rikke Linneberg Bæk, grafiskais dizains
Per Bergström Jonsson (Sweco)
Jakob Høj (MOE)

Gehl
www.gehlpeople.com

Priekšvārds

Mūsu vīzija ir zaļa, sakārtota un atvērta Rīga - Pilsēta, kurā valda dzīvotprieks.

Modernas pilsētas ir tādas, kas attīstās ar dedzīgu un cieņpilnu uzmanību uz to, kas ir svarīgi tās iedzīvotāju ikdienā, un spēj veiksmīgi konkurēt par iedzīvotājiem, par jaunu, inovatīvu uzņēmumu piesaisti un investīcijām. Tas viss nevar būt iespējams bez kvalitatīvas un labvēlīgas dzīvēs vides pilsētā.

Tāpēc Rīgu 30 gadu perspektīvā redzu kā pilsētu, kurā ir svaigs gaiss, kur ir ērti pārvietoties ar kājām, velosipēdu un sabiedrisko transportu. Pilsētu, kurā ir atvēlēta vieta cilvēkam.

Rīgas mobilitātes vīzija ir būtisks priekšnosacījums ceļā uz mūsu mērķi un pamato nepieciešamās pārmaiņas, jo tajā ir gan uzskaitīti konkrēti veicamie uzdevumi, gan ieguvumi no tiem.

Ieguldījumi tādas vides veidošanā, kurā cilvēki jūtas ērti un laimīgi, vienlaikus ir ieguldījumi Rīgas ekonomiskajā konkurētspējā, bet arī klimata mērķu sasniegšanā un ilgtspējīgā nākotnē. Un tieši uz to mums ir jātiecas un jāveic pirmie soļi jau tagad!

Mārtiņš Staķis

Cienījamais lasītāj, mēra kungs un rīdzinieki

Ar lielu interesi esmu sekojis darbam ar šo jauno mobilitātes vīziju Rīgai. Es ceru, ka šī vīzija darbosies kā plānošanas pamats Rīgā turpmākajos gados. Mana pirmā tikšanās ar Rīgas pilsētu notika 2002.-2004. gadā , kad kopā ar Gehl Architects komandu veicām pilsētas centra publiskās telpas un sabiedriskās dzīves pētījumu. Caur šo darbu es iepazinu un ļoti loloju skaisto Rīgas pilsētu.

Pēdējos pāris gadus jau cita Gehl komanda ir atgriezusies darbam Rīgā- šoreiz lai, sadarbojoties ar Rīgas pilsētu, veidotu šo mobilitātes vīziju. Tas, ko es īpaši novērtēju šajā vīzijā, ir koncentrēšanās gan uz mobilitātes sistēmu, kas nodrošina piekļuvi tur, kur mēs vēlamies doties, gan koncentrēšanās uz to, ka mobilitātes aspektiem ir daudz plašāka nozīme nekā tikai nokļūšanai no A līdz B. Tas ir par mūsu ikdienas dzīves kvalitāti un to, kā mēs rūpējamies par savu planētu. Tādā veidā šī vīzija dod redzējumu uz to, kā izveidot mobilitātes sistēmu, kas vislabākajā veidā var ietekmēt visus 21. gadsimta plānošanas procesa svarīgos jautājumus: dzīvīgumu, ilgtspējību, ekonomiku un veselību.

Pēdējos gados visas pasaules pilsētas cenšas panākt klimatam draudzīgāku mobilitāti un radīt dzīvīgākas pilsētas teritorijas. ES tikko ir vienojusies par Eiropas zaļo vienošanos. Parīzes līgums ir aicinājums uz rīcību. Ja šī mobilitātes vīzija noteiks pieeju mobilitātei, Rīgai ir iespēja ne tikai kļūt par vēl labāku pilsētu, kurā dzīvot un ieguldīt, bet arī kļūt par iedvesmas avotu citām pilsētām.

Es ceru, ka Rīgas pilsēta sadarbībā ar iedzīvotājiem un citām ieinteresētajām pusēm izmantos iespēju un turpmākajos gados pieņems nepieciešamos lēmumus- arī reizēm ne tik vieglus lēmumus-, lai īstenotu šo vīziju. Jums ir visi priekšnoteikumi – pievilcīgas apkaimes, vēsturiskā arhitektūra, lieliska upe, skaisti parki, plaša sabiedriskā transporta sistēma un iedzīvotāji, kuri mīl savu pilsētu, ja jānosauc daži.

Es novēlu jums lielāko veiksmi, sperot nākamos soļus, lai padarītu Rīgu par īstu pilsētu cilvēkiem.

Jans Gēls

Jan Gehl

Foto: Sandra Henningsson

Saturs

6
Rīga šodien
Ieskats Rīgā
Mobilitātes situācija Rīgā
Izaicinājumi
Potenciāls

16
Vīzija
Mobilitāte ir atslēga uz labāku ikdienas dzīvi Rīgā
Mobilitāte un pilsētvide iet roku rokā
5 atslēgas soļi uz Rīgu 2050

60
Rādītāji
Ar ko sākt
Kā to novērtēt
Ikdienas dzīve 2050. gadā

Att. avots: Rīgas pašvaldības arhīvs

Rīga šodien

Runājot par mobilitāti, ar kādiem izaicinājumiem Rīga šodien saskaras un kāds ir potenciāls, uz kuru Rīga var balstīties?

Ieskats Rīgā

↑

Rīga
Latvijas lielākā pilsēta un arī valsts galvaspilsēta

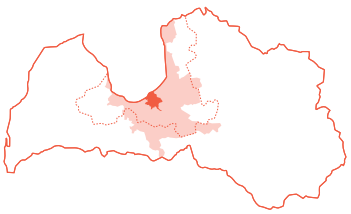
Latvijas galvaspilsēta Rīga ir lielākā pilsēta Baltijā un šobrīd lielākā pilsēta valstī ar 630,000 iedzīvotājiem. Rīga ir daudzējāda pilsēta gan telpiski, gan arī sociāli. Tā ir pilsēta ar unikālām kultūras, arhitektūras un ainavas kvalitātēm.

Rīga ir viena no zaļākajām pilsētām Eiropā, kas ar tās skaistajām ainavām iekļaujas pilsētvides audumā. Dabiskās zonas aizņem četrdesmit procentus Rīgas teritorijas. Upe Daugava, kas plūst cauri pilsētai, pēdējo 800 gadu garumā ir bijusi pilsētas rakstura noteicēja, un tai ir liels potenciāls būt integrētai Rīgas iedzīvotāju ikdienas dzīvē.

Rīga ir Latvijas ekonomiskais centrs, konsolidējot vairāk kā pusi valsts ekonomiskās aktivitātes, taču Latvijas populācijai pašlaik tiek prognozēta samazināšanās. Novecojošā populācija nākotnē kļūs par aizvien lielāku izaicinājumu, sarūkot darbspējas vecuma populācijai un augot atkarībai no veselības sistēmas.

Kamēr Rīgā šīs tendences ir mazāk dramatiskas kā citviet valstī, jo daudzi cilvēki darba dēļ pārvācas uz pilsētu vai tās apkārtni, arī galvaspilsēta saskaras ar līdzīgiem izaicinājumiem. Vidējais vecums pēdējos 7 gados ir pieaudzis no 41,1 2011. gadā uz 42,4 2018. gadā. Zemās dzimstības rādītāju un migrācijas kombinācija radīs neatbilstību pensionāru un darbspējīgās populācijas rādītājos. Tajā pašā laikā tiek prognozēts, ka populācijas, kas vecāka par 80 gadiem proporcija 2040. gadā sasniegs 9,2%.

Pāreja uz cilvēku orientētu mobilitāti spēlēs galveno lomu, reaģējot uz demogrāfijas izmaiņām. Tās potenciāls samazināt atkarību no veselības aprūpes sektora, celt dzīves kvalitāti un ekonomisko ilgtspējību, pievilināt un noturēt talantus bieži vien tiek palaists garām.



↑
Pilsēta ar lielu aglomerāciju un daudziem cilvēkiem, kas ikdienā ceļo uz Rīgu

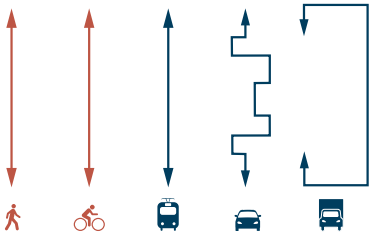
Mobilitātes situācija Rīgā

Pārvietojoties pa Rīgu šodien

Urbānā attīstība Rīgā veido šodienas mobilitātes izvēles. Lai gan Rīgas centrs ir relatīvi kompakts, pārējā pilsētas daļa ir izkliedēta. Sešdesmit procenti iedzīvotāju dzīvo augsta blīvuma masu dzīvojamo ēku teritorijās, kas atrodas tālāk no centra. Tomēr arvien vairāk un vairāk cilvēku izvēlas pārvākties uz apkārtesošajām pašvaldībām Rīgas aglomerācijā. Pilsētas monocentriskās struktūras dēļ bieži vien šie cilvēki strādā vai mācās centrā, pārslogojot pilsētas centru un tās savienojumos ar citām pilsētai apkārtesošajām teritorijām.

Lai gan daudzi iedzīvotāji sabiedrisko transportu lieto regulāri (Iedzīvotāju apmierinātības aptauja 2018), arvien pieaug cilvēku skaits, kas kā pārvietošanās līdzekli izvēlas personīgo automašīnu. Tas izraisa nopietnu satiksmes pārslogojumu, īpaši pīķa stundās, rezultējoties nevajadzīgi pavadītā laikā transportā un sliktā gaisa kvalitātē. Pilsētas topogrāfija ar cauri plūstošo Daugavas upi rada pudeles kakla efektu, radot vēl lielākus izaicinājumus satiksmei.

Velobraukšana pēdējos gados arī ir pieaugusi, bet tai joprojām ir vieta attīstībai. Iešana tiek izmantota, pārvietojoties pa centru, apkaimju centriem un, lai nokļūtu uz sabiedrisko transportu. Rīgai raksturīgās izplestās urbānās struktūras dēļ ir izveidojušās garās distances. Tas kalpo par iemeslu, ka bieži vien pilna maršruta veikšanai cilvēki iešanas vietā izvēlas citus pārvietošanās veidus.



Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam ir ierosināta pieeja “uz cilvēkiem orientēta mobilitāte”, piedāvājot gājējiem, velosipēdistiem un sabiedriskajam transportam vistiešākos maršrutus

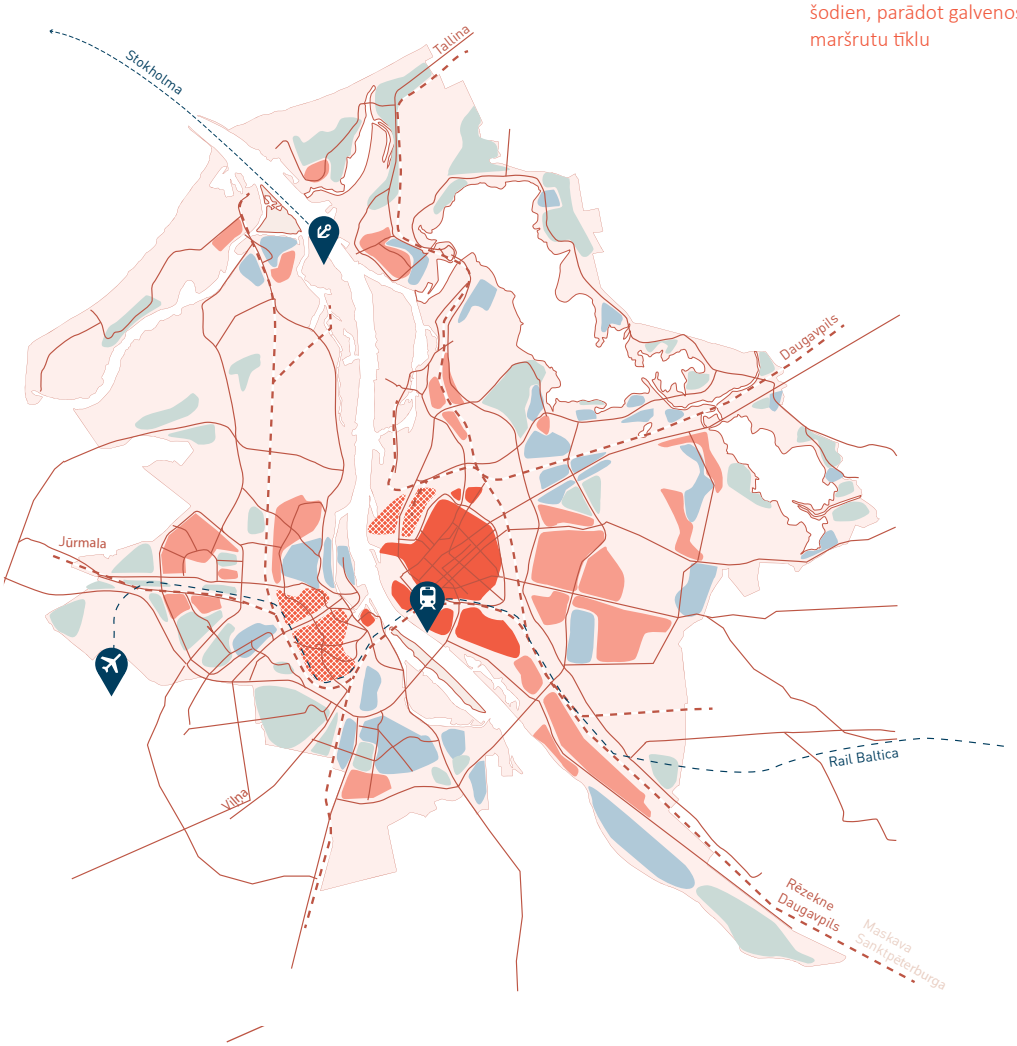
Savienojot austrumu un rietumu pilsētas daļas

Plašākā mērogā skatoties, Rīga tiek raksturota ar tās transporta mezgla būtisko lomu. Osta ir svarīga Rīgas daļa ar daudzām darba vietām, prāmju un kruīzu kuģu pasažieriem, kā arī kravas kuģiem. Rīgas lidosta apkalpo gandrīz pusi visu Baltijas valstu gaisa pasažieru un tai ir savienojumi ar aptuveni 80 pilsētām. Reģionālā mērogā autobusi Rīgu savieno ar 350 iekšzemes un 80 internacionāliem galamērķiem. Vilcienu braucieni ir vēl viens svarīgs reģionāla līmeņa elements. Starptautiskā perspektīva tiks stiprināta ar jaunā ātrgaitas savienojuma Rail Baltica ierašanos Rīgā, kas radīs efektīvu un mūsdienīgu savienojumu ar Berlīni dienvidos un Tallinu ziemeļos.

Eksistējošie plānošanas dokumenti
Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam tika izstrādāta 2014.
2017. gadā tika izveidots Transporta attīstības tematiskais plānojums, pārvēršot attīstības stratēģiju konkrētos priekšlikumos jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam.
Abi dokumenti ir palīdzējuši informēt šo vīziju par mobilitāti Rīgā, domājot par 2050. gadu.
Vīziju papildina Ilgtspējīgas mobilitātes rīcības programma, kurā līdz detalizētām aktivitātēm ierosinātas īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa darbības attiecībā uz mobilitāti Rīgā

*Transporta Attīstības Tematiskais Plānojums 2017

←
Mobilitāte un blīvums Rīgā
šodien, parādot galvenos mezglus un maršrutu tīklu



- Blīva daudzstāvu centra apbūve
- Retināta daudzstāvu centra apbūve
- Daudzstāvu dzīvojama apbūve
- Jaukta mazstāvu un daudzstāvu dzīvojama apbūve
- Savrūpmāju apbūve
- Dzelzceļš
- Ielu tīkls

Potenciāls

Fantastiskas iespējas pilsētā
Rīga ir pilsēta ar bagātīgām kultūras, dabas un atpūtas iespējām. Tajā ir 750 kultūras iestādes, zaļās zonas aizņem 40% no Rīgas kopējās platības, un daudzās publiski pieejamās ūdensmalas aicina cilvēkus uz aktivitātēm visa gada garumā.

Daugava kā resurss
Daugava ir liela mēroga dabas objekts pilsētas centrā, atpūtas vieta, ikdienas pieredze iedzīvotājiem, kas balstīta uz maņām, saikne ar pagātni un kaut kas tāds, kas Rīgas nākotnē var būt vēl lielāka dzīves sastāvdaļa.

Eksistējošas centrā esošās vietas attīstīšanai
Katra ceturtā ēka Rīgas centrā ir tukša, un centrā ir pieejami vairāki zemes gabali to attīstīšanai nākotnē.

Daudzveidīgs un labi pieņemts sabiedriskais transports
Rīgas sabiedriskā transporta kopējais tīkla garums ir 1201.2 km, iekļaujot tramvajus, trolejbusus, autobusus, mikroautobusus un vietējos vilcienus. Plaši izplatītais sliežu transporta tīkls rada labu pamatu, uz kura balstīties. Sabiedriskais transports nav stigmatizēts, piesaistot visdažādākās izcelsmes lietotājus.

Mobilitātes pieeja, kas jau tagad ir draudzīga cilvēkiem
Pašreizējās Rīgas stratēģijās prioritāte ir piešķirta nevis motorizētajai satiksmei, bet gan iešanai kājām, riteņbraukšanai un sabiedriskajam transportam. Daži no nesen realizētajiem projektiem tika veikti, fokusējoties uz pārvietošanās kājām un riteņbraukšanas uzlabošanu. Nākamie projekti pēc tam dos papildus efektu, palīdzot “savienot punktus”.

Iešanai ar kājām draudzīgs pilsētas kodols
Aktīvās nomales (active edges), cilvēku mēroga ēkas, bagātīgais mantojums un ielas raksturo centru un vairākus citus Rīgas rajonus.

Pieprasījums pēc riteņbraukšanas
Velobraucēju skaita pieaugums, arvien vairāk veloceliņu un topogrāfija, kas atbalsta riteņbraukšanu.

Svarīgs transporta mezgls
RailBaltica, kā arī arvien pieaugošās nozīmes lidosta palielinās Rīgas kā galvenā mobilitātes centra Baltijā lomu.

Iesaistīti un ieinteresēti iedzīvotāji
Fakts, ka daudzi iedzīvotāji ir iesaistīti NVO un dažādās iesaistīšanās formas, liecina, ka viņiem rūp sava pilsēta un viņi vēlas radīt pozitīvas pārmaiņas.

Att avots: Rīgas

Daudzi gājēji, piepildot ielas
ar dzīvi
- ne tikai centrā
↓

↑
**Investīcijas sabiedriskajā
transportā**

←
**Iespēja peldēties un nodarboties ar
ūdens sportiem** pašā pilsētas centrā

Izaicinājumi

Demogrāfiskās izmaiņas
Rīga pēdējās dekādēs ir zaudējusi daudzus iedzīvotājus, kas pārvākušies uz apkārtesošajām pašvaldībām un ārzemēm. Samazinājums ir stabilizēts, bet demogrāfiskās izmaiņas ar pieaugošo populācijas novecošanas ietekmēs mobilitāti nākotnē.

Izkliedētā pilsēta
Par spīti Rīgas kompaktajam centram, vispārējā pilsētas struktūra ir izkliedēta, jo 60% cilvēku dzīvo priekšpilsētas daudzdzīvokļu lielmēroga rajonos un pārvācas uz apkārtējām pašvaldībām. Tajā pašā laikā katra ceturtā vēsturiskā centra ēka stāv tukša.

Sastrēgumi
Monofunkcionālā pilsētas struktūra, upe kā pudeles kakls, kā arī lielais cilvēku daudzums, kas ikdienā dodas uz darbu ar mašīnu, rada nemitīgus sastrēgumus, īpaši pīķa stundās. Izaicinājums ir pieaudzis, jo ap Rīgu trūkst pilnvērtīga un nepārtraukta apvedceļa.

Veloinfrastruktūra ar pārrāvumiem
Riteņbraukšanas tīklā ir lieli pārrāvumi. Pat, ja veloinfrastruktūra ir izveidota, tās sistēma būtiski atšķiras, radot izaicinājumus orientēšanai un drošībai.

Cieņas trūkums kājāmiešanai
Katru dienu iedzīvotāji saskaras ar izaicinājumiem, kad jāšķērso ielas, jāpavada laiks pie luksoforiem vai ievainojamāko iedzīvotāju gadījumā- ar problemātisko pieejamību.

Mazāk konkurētspējīgais sabiedriskais transports
Automašīnas bieži vien bloķē sabiedrisko transportu, kas ietekmē gan pārvietošanās laiku, gan arī iedzīvotāju uztīcēšanās līmeni. Kapacitāte un neregulārie grafiki ir izaicinājums īpaši pīķa stundās. Ceļi pārsvarā ved caur pilsētas centru, paaugstinot pudeles kakla efektu. Dažas pilsētas centra teritorijas ir sarežģīti sasniedzamas, bet citām teritorijām gar Daugavu trūkst ātru savienojumu.

Automašīna kā statusa simbols
Par spīti iedzīvotāju skaita samazinājumam mašīnu skaits pēdējos gados ir pieaudzis. Automašīnas tiek uzskatītas ne tikai kā pārvietošanās līdzeklis, bet arī statusa simbols.

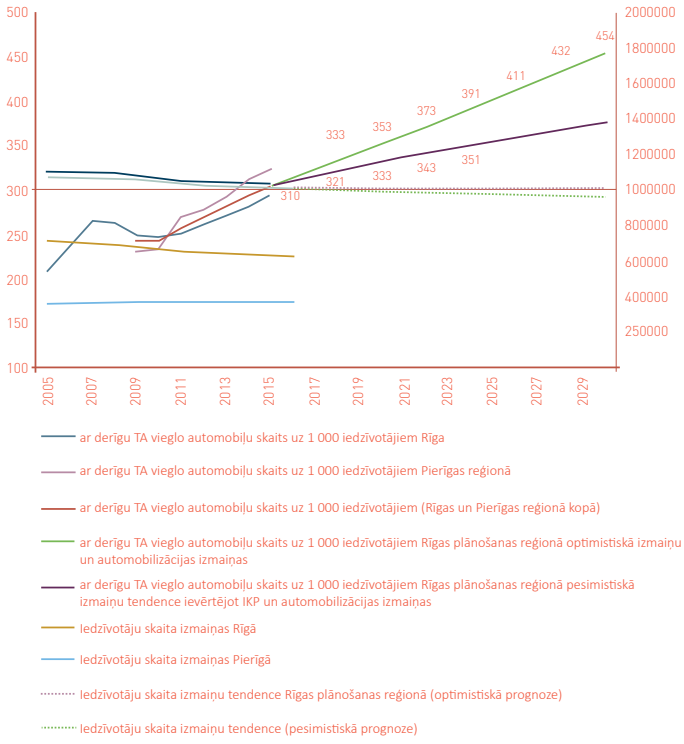
Ierobežotie finansiālie resursi
Pastāv augsta atkarība no ES transporta infrastruktūras investīciju fondiem, tādā veidā radot risku priorizēt mazāk, bet lielāka mēroga infrastruktūras projektus, kas labāk atbilst ES atbalsta kritērijiem, nevis vairākus mazākus projektus, kas Rīgai būtu vērtīgāki.

Reģionālās pieejas trūkums
Rīgas aglomerācija iekļauj vairākas apkārtesošās pašvaldības, bet starp tām trūkst sadarbības. Tas kļūs acīmredzami, kad apskata tādus piemērus kā integrētās biļešu sistēmas neesamība.

Cieņas trūkums kājamiešanai- zālājs, kurā redzama cilvēku staigāšanas vēlmju līnija

↓

Vieglo automobiļu skaits uz 1 000 iedzīvotājiem prognoze līdz 2030g.



↑

Novietotas automašīnas dominē publiskajā telpā

↑

Paredzams, ka automašīnu īpašumtiesības pieaugs, neskatoties uz iedzīvotāju skaita samazināšanos vai stabilu pieaugumu

←

Sastrēgumi kā galvenā problēma īpaši sastrēgumstundā, pie tiltiem un ap pilsētas centru

Vīzija

Kāda varētu būt Rīga 2050. gadā?

Vīzija 2050

Mobilitāte ir atslēga uz labāku ikdienas dzīvi Rīgā

Transports ir daudz vairāk par tikai transportu un daudz vairāk par nokļūšana no punkta A līdz punktam B. Tas ir par veselību, par to, kā mēs satiekam savus līdzpilsoņus, un par mūsu bērnu neatkarību. Mobilitāte ir par mūsu ikdienas dzīvi un dzīves kvalitāti.

Lai mobilitāti izmantotu kā atslēgu uz labāku ikdienas dzīvi Rīgā, tiek izvirzīti arī citi vispārējie pilsētas mērķi: radīt ilgtspējīgu pilsētu, uzturēt un piesaistīt cilvēkus un talantus, kā arī piesaistīt un ģenerēt investīcijas.

Lai šos mērķus sasniegtu, galvenā uzmanība jāpievērš pārvietošanās laikam cilvēkiem nevis automašīnām un sabiedriskā transporta kapacitātei. Tas prasa arī vēlmi pārskatīt prioritātes ieguldījumos un transporta veidu līdzsvaru pilsētvidē un uz ielām, kā arī vēlmi strādāt pāri robežām gan ģeogrāfiski, gan administratīvi.

> *Visi ilgtermiņa attīstības mērķi ir [...] panākt pilsētas iedzīvotāju skaita krituma apstādināšanu un iedzīvotāju skaita palielināšanās sākumu, paaugstinot dzīves kvalitāti pilsētā ar plašām nodarbošanās iespējām, ar dažādām grupām atbilstošu mājokļu piedāvājumu, ar kvalitatīviem un daudzveidīgiem pakalpojumiem, ar interesantu sociālo dzīvi un ērtu pilsētvidi.*
>
> Rīgas ilgtspējīgas attīstbas stratēģija līdz 2030. gadam, 24. lpp.14

Kā mobilitāte var veicināt labākas ikdienas dzīves sasniegšanu?

Pozitīva ietekme uz veselību
Ja mūsu vide aicina mūs izmantot aktīvākus transporta veidus, mūsu veselība tiek pozitīvi ietekmēta. Pastaigas vai riteņbraukšana 30 minūtes dienā kā ikdienas sastāvdaļa var uzlabot veselību un samazināt aptaukošanos. Tajā pašā laikā samazināta motorizētā satiksme nozīmē mazāku piesārņojumu un labāku gaisa kvalitāti, kas ievērojami samazina elpošanas ceļu slimības.

Laimīgāki iedzīvotāji
Neliels blīvums un monofunkcionāls izkārtojums liek mums samierināties ar garākiem braucieniem uz darbu un mājām, atstājot mazāk brīva laika darīt to, kas mūs dara laimīgus. Labāka ikdienas dzīve nozīmē, ka mazāk laika ir jāpavada iestrēgušiem satiksmē un vairāk- kopā ar draugiem, ģimeni un mūsu hobijiem. Tas nozīmē arī brīvību mūsu bērniem un vecvecākiem, jo viņi spēj pārvietoties patstāvīgi.

Drošāka vide
Labāka mobilitāte nozīmē lielāku drošību no satiksmes un satiksmē, un uztvertā drošība ir vienlīdz svarīga, piemēram, izmantojot nodalītu un nepārtrauktu veloinfrastruktūru. Pastaigas vidē, kur ir vairāk cilvēku un kur logi ir vērsti uz ielu, arī liek mums justies drošāk.

Vairāk komforta caur reālu izvēli
Vien maza daļa no mums ir ideālisti, kuri vienmēr dara tā, kā ir "pareizi", tāpēc mums ir vajadzīgas pilsētas, kuras pareizo izvēli padara par vieglāko. Jautājot cilvēkiem Kopenhāgenā, kāpēc viņi brauc ar velosipēdu, viņi neatbild, ka tas ir veselības vai vides apsvērumu dēļ. 63% cilvēku atbild, ka brauc ar velosipēdu, jo tas ir viegli, ātri un ērti.

Finansiālie ieguvumi
Mājsaimniecības ietaupa naudu, ja tām nav automašīnas un tā nav jāuztur, vai 2 automašīnu vietā ir tikai viena, vienlaicīgi izmantojot citus pārvietošanās veidus. Tādējādi paliek vairāk naudas citām lietām, kas dod pienesumu mūsu dzīves kvalitātē un vietējos uzņēmumos. Arī sabiedrība tērē naudu par katru ar automašīnu nobraukto kilometru un ietaupa naudu par katru ar velosipēdu nobraukto vai kājām noieto kilometru, pateicoties zemākām infrastruktūras būvniecības izmaksām un ietaupījumiem, kas saistīti ar mazāk sastrēgumiem, mazāku piesārņojumu, labāku veselību un mazāk slimības lapām, kā arī retākiem negadījumiem.

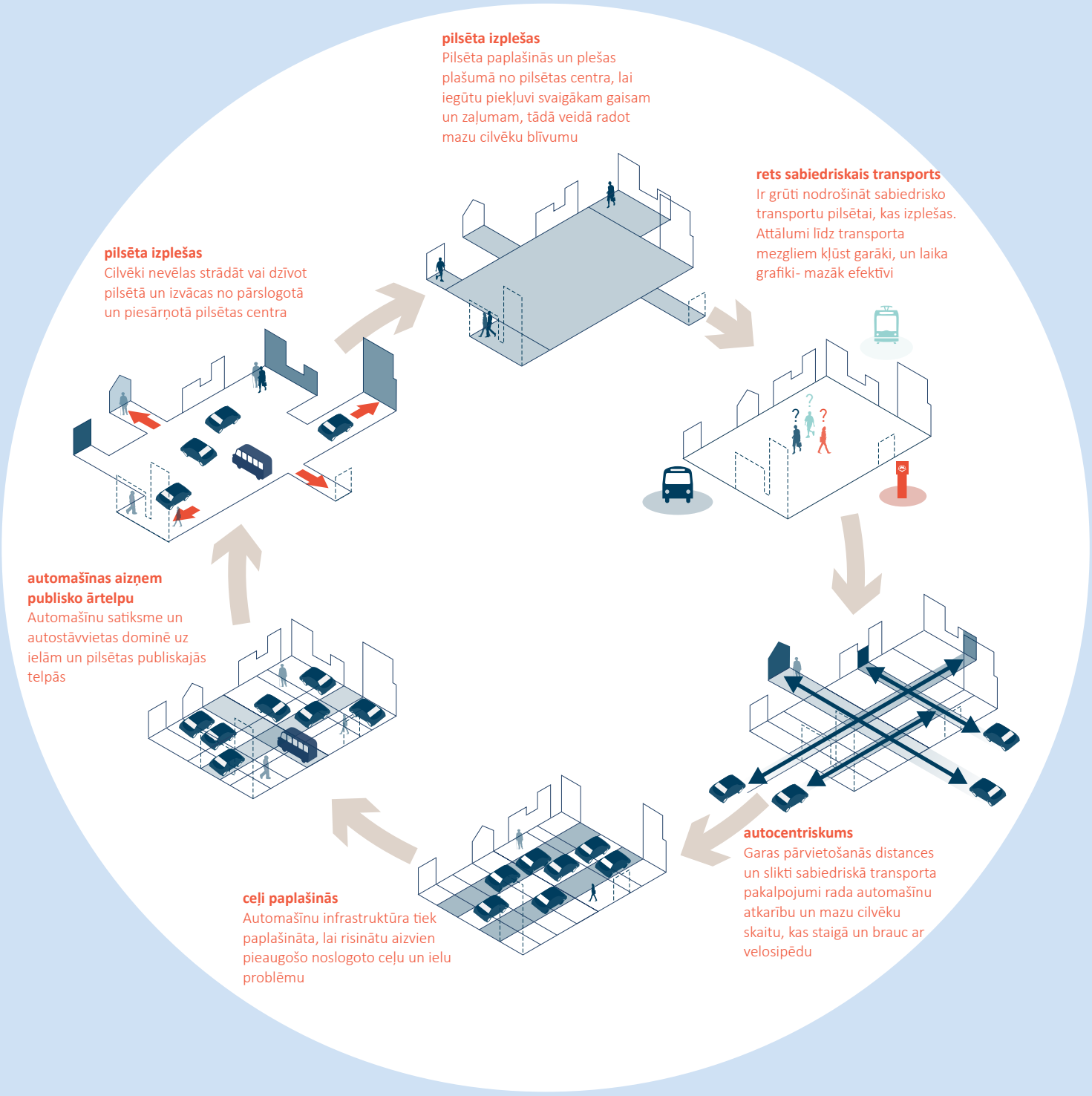
Pozitīva ietekme uz klimatu un gaisa kvalitāti
Urbānā mobilitāte ir atbildīga par 40% no visām autotransporta radītajām CO_2 emisijām, tāpēc uzvedības maiņai, dodot priekšroku ilgtspējīgākiem transporta veidiem būs tūlītēja ietekme uz CO_2 emisijām, tādējādi arī atbalstot Latvijas apņemšanos ievērot Parīzes nolīgumu. Turklāt tas palīdzēs uzlabot gaisa kvalitāti Rīgas pilsētā.

Mobilitāte un pilsētvide iet roku rokā

Negatīvā spirāle, kas ved uz mazāk apdzīvojamu pilsētu

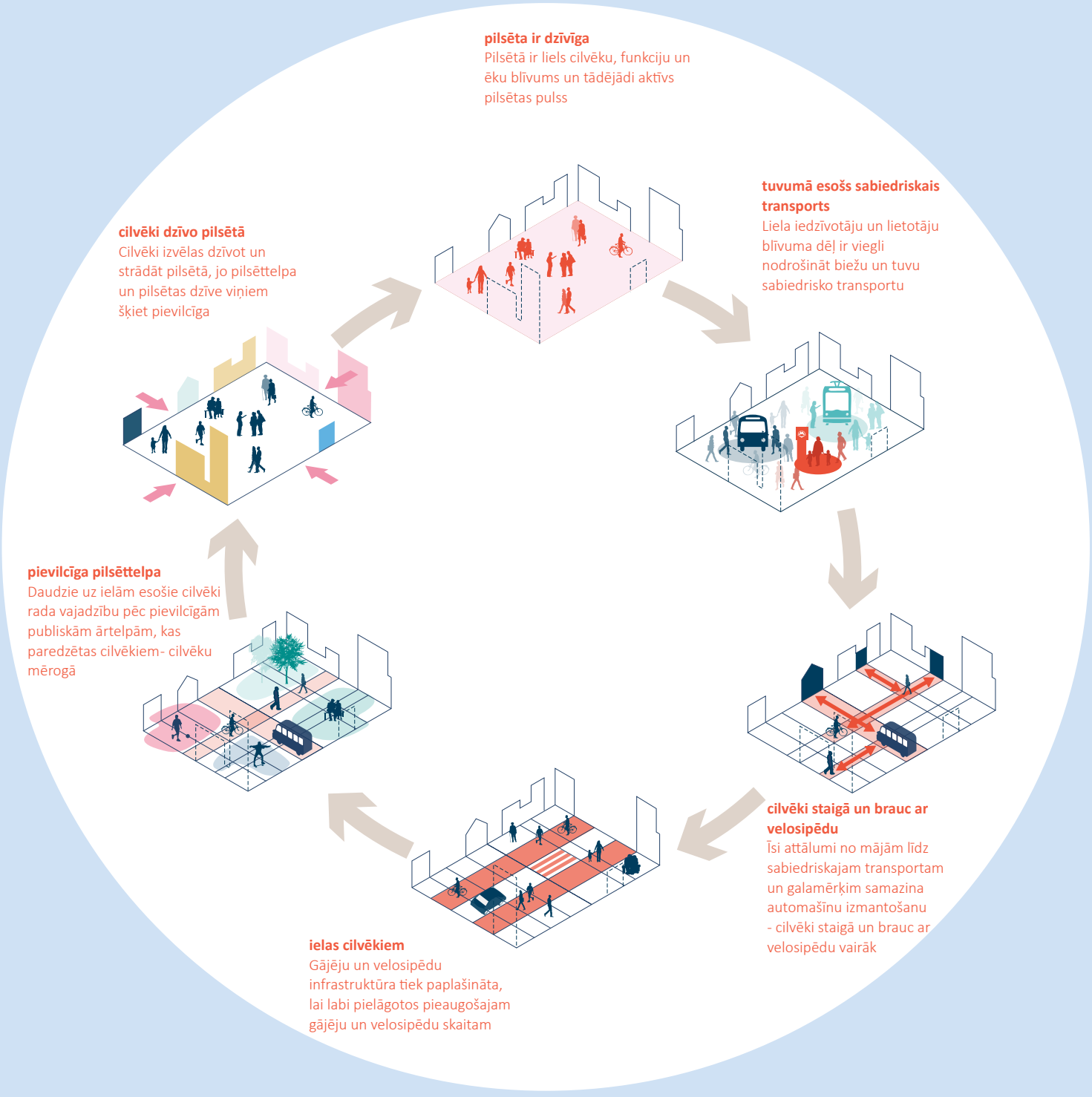
Daudzus gadus mūsu pilsētas ir tikušas plānotas, fokusējoties uz cilvēku pārvietošanu no pilsētas centra uz zaļajām zonām priekšpilsētās un nodrošinot automašīnu vieglāku piekļuvi uz pilsētas centru un no tā. Tā rezultātā ir izveidojušās mazapdzīvotas centrālās zonas un automašīnu dominēšana publiskā ārtelpā.

Rīga tiek izaicināta ar daudziem no aprakstītajiem elementiem. Ja Rīga turpinās šo ceļu, dzīves kvalitāte pasliktināsies. Ilgtermiņā tas palielinās risku iedzīvotāju skaita samazinājumam un talantu pārcelšanos uz pilsētām ar labākām iespējām.



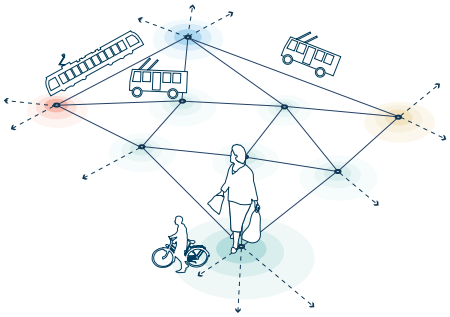
Pozitīvā spirāle, kas ved uz pilsētu ar labāku dzīves kvalitāti

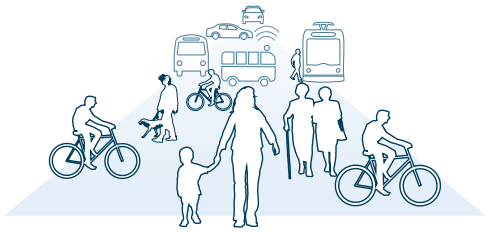
Vai Rīga 2050. gadā varētu kļūt par pavisam citādāku pilsētu? Balstoties uz lielo potenciālu, kas tai jau ir, pozitīvā spirāle var katalizēt Rīgu, lai tā kļūtu par ilgtspējīgāku, kompaktāku un sociāli saskanīgāku pilsētu. Pilsēta ar fantastiskām publiskām ārtelpām tās pamatā, kas cilvēkiem piedāvā dažādas satikšanās iespējas. Pilsēta, kas ir dāsna pret saviem iedzīvotājiem, atdodot tiem daļu viņu vērtīgā laika. Pilsēta, kas piesaista cilvēkus dzīvot, strādāt un viesoties tajā, pateicoties tās augstās kvalitātes pilsētvidei, ērtajai piekļuvei galamērķiem un efektīviem, ērtiem mobilitātes risinājumiem.



5 atslēgas soļi uz Rīgu 2050

Ceļš uz apdzīvojamāku Rīgu ir ilustrēts 5 soļos. Šie 5 soļi nodrošinās mobilitātes sistēmu, kas veicinās ikdienas dzīves kvalitātes Rīgā celšanos.





1

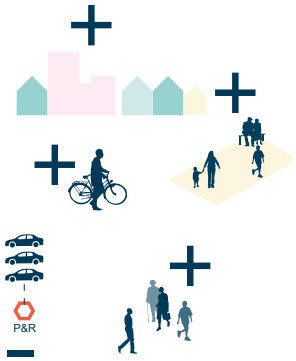
Sabiedriskais transports kā mugurkauls

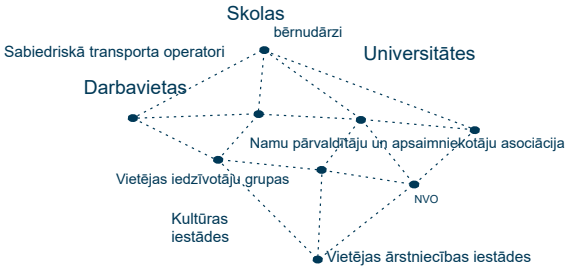
Jau šodien Rīga piedāvā plašu sabiedriskā transporta klāstu, augstas kvalitātes sliežu transportlīdzekļu izvēli un sabiedriskā transporta izmantošanas kultūru. Galvenais solis ir balstīties uz šīm kvalitātēm, turpinot attīstīt sabiedrisko transportu kā Rīgas mobilitātes mugurkaulu. Tajā pašā laikā tehnoloģijas aizvien vairāk integrēsies mūsu ikdienas dzīvē, ievērojami sekmējot transporta attīstību Rīgā.

2

Uz cilvēkiem orientēta mobilitāte

Rīgas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā, Rīga jau ir nolēmusi likt cilvēkus pirmajā vietā, “mobilitātes piramīdā” par prioritāti nosakot gājējus un velosipēdistus. Atslēgas solis ir vienkārši sekot šai piramīdai, strādāt ar to un īstenot projektus, lai Rīga 2050. gadā kļūtu par daudz labāku pilsētu pastaigām un riteņbraukšanai.





3

Sabalansēta attīstība

Cilvēku mobilitātes izvēles ir cieši saistītas ar urbāno struktūru. Koncentrējiet dzīvi un esiet attapīgi, nosakot attīstības robežas, lai samazinātu pilsētas izplešanos. Rīgā, kur iedzīvotāju skaita pieaugums tuvākajos gados nav sagaidāms un kur telpa attīstībai ir pieejama centrālajos rajonos, tas būs izdevīgi. Tāpat "limita noteikšana" attiecas arī uz automašīnu stāvvietām un ceļa telpas pārvaldību.

4

Pievilcīga pilsētvide ikdienas dzīvei

Rīgai 2050. gadā saviem iedzīvotājiem ir jānodrošina visaugstākās kvalitātes pilsētvide. "Īsu attālumu pilsēta" ir labāka pilsēta dzīvošanai. Tā ir pilsēta, kurā lielu lomu var spēlēt staigāšana un riteņbraukšana. Īsas distances ir saistītas ar kompaktu attīstību, blīvumu un labu teritorijas plānošanu. Tāpat īsās distances ir saistītas arī ar visu apkaimju augstas kvalitātes publiskajām telpām, radot pievilcīgus vietējos galamērķus.

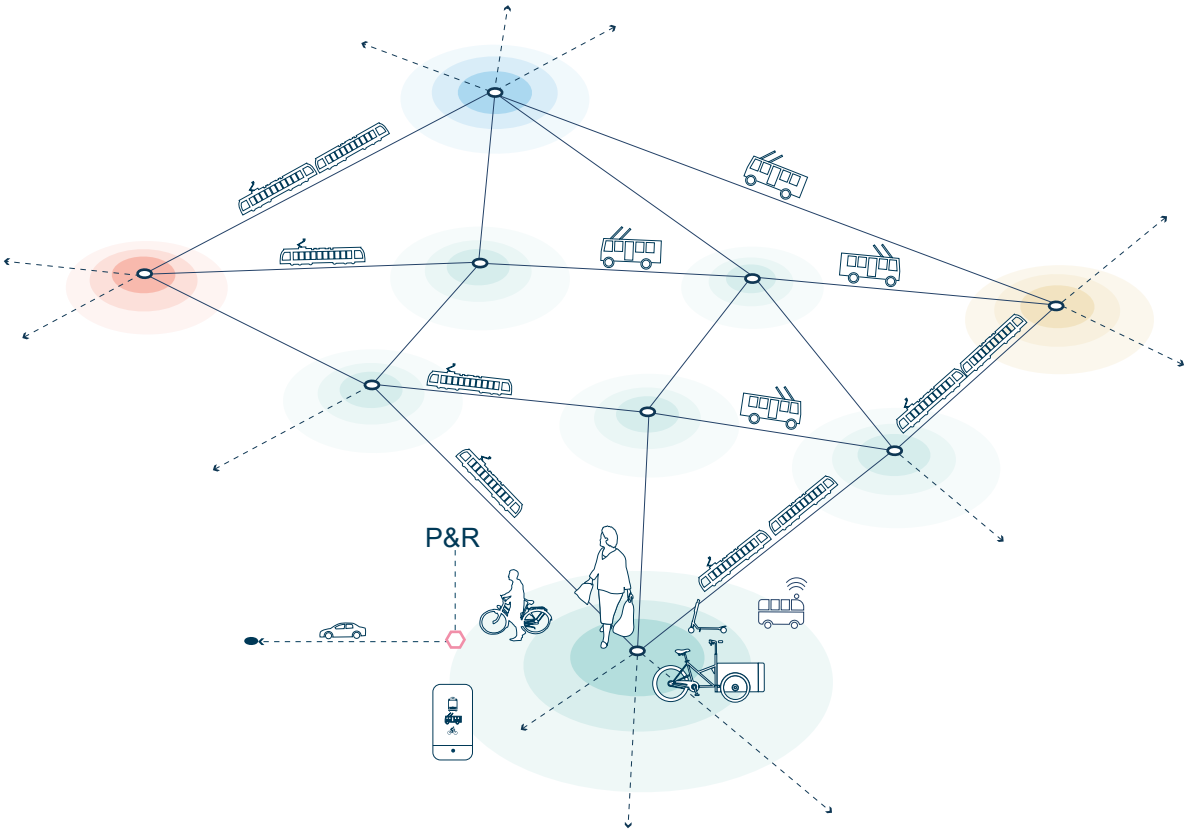
5

Sadarbojieties!

Rīgā ir liels skaits vietējo uzņēmumu, izglītības iestāžu un kultūras iestāžu, kurām vajadzētu kalpot pilsētai kā galvenajiem partneriem turpmākajā attīstībā. Turklāt iedzīvotāji ir vērtīgs resurss lēmumu pieņemšanas procesos. Labāku ikdienas dzīvi 2050. gadā var sasniegt tikai ar kopīgiem centieniem un kopīgu vīziju.

Sabiedriskais transports kā Rīgas mugurkauls

Sabiedriskais transports kā mugurkauls



Rīga šobrīd piedāvā ļoti plašu sabiedriskā transporta klāstu, augstas kvalitātes sliežu transporta opcijas un sabiedriskā transporta izmantošanas kultūru. Galvenais solis ir balstīties uz šīm kvalitātēm, turpinot attīstīt sabiedrisko transportu kā Rīgas mobilitātes mugurkaulu, un pakāpeniski integrēt jaunās transporta tehnoloģijas sabiedriskā transporta sistēmā.

Sabiedriskais transports droši vien ir sabiedriskā telpa, kur satiekas un mijiedarbojas vairums rīdzinieku. Augstas kvalitātes sabiedriskais transports ir cieņas apliecinājums gan pret publisko ārtelpu, gan pret katru iedzīvotāju individuāli. Vairumam viesu sabiedriskā transporta sistēma ir "Rīgas seja" neatkarīgi no tā, vai viņi to izmanto, vai tikai redz uz ielām.

Iedzīvotāji un mobilitātes paradumi neseko administratīvajam robežām. Sliežu sabiedriskajam transportam starp punktiem A un B būtu jānodrošina ātri, ērti un lielas kapacitātes savienojumi, tādējādi piedāvājot pievilcīgu transporta veidu, kas pieejams, cilvēkiem neatkarīgi no to ienākumiem.

Pieredze no gara Eiropas pilsētu saraksta parāda, ka šāds piedāvājums var konkurēt ar automašīnu. Autobusi vai mazāki transportlīdzekļi, potenciāli izmantojot bezpilota transportlīdzekļu tehnoloģiju (AV tehnoloģijas) ne tik tālā nākotnē, ir papildinājums sliežu transportam, un tie var nosegt mazāk blīvās teritorijas un kalpot cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, kuriem ir grūtības piekļūt sliežu transportam.

*AV: Autonomous Vehicles (Autonomie transportlīdzekļi)

5 min staigājot

5 min braucot ar velosipēdu vai skrejriteni

5 min braucot ar sabiedrisko transportu

kaimiņu pašvaldības

Kā īstenot vīziju:

Piedāvājot lielāku kapacitāti un mazāku brauciena laiku

- Veiciniet pastāvīgus uzlabojumus un palieliniet sabiedriskā transporta kapacitāti, izmantojot lielākas vienības un augstāku frekvenci, lai palielinātu pasažieru skaitu
- Samaziniet tramvaju, autobusu un trolejbusu brauciena laiku, pastiprināti fokusējoties uz signālu prioritāti un izvairoties no automašīnām sabiedriskajam transportam paredzētajā telpā, piemēram, izmantojot ITS
- Modernizējiet dzelzceļa sistēmu, lai tā spēlētu lielāku un pilnībā integrētu lomu reģionālajā transporta sistēmā.

Ievērojiet reģionālo pieeju

- Padariet Rīgas sabiedriska transporta pārvaldi par vienu vienotu organizāciju, kas apkalpotu visu Rīgas reģionu.
- Kā daļu no šī īstenojiet vienotu tarifu sistēmu, kas darbotos visos sabiedriskā transporta veidos un visā reģionā.

Lai tiktu galā ar izaicinājumiem pilsētā, izmantojiet jaunākās transporta tehnoloģijas

- Pakāpeniski iekļaujiet jaunus pakalpojumus, piemēram, koplietošanas sistēmas un autobusus, kas balstās uz bezpilota tehnoloģiju, kā pilnībā integrētus sabiedriskā transporta piedāvājuma elementus.
- Sadarbojieties ar publiskajiem un privātajiem partneriem, lai nodrošinātu tiesisko regulējumu, kas spētu uzņemt jaunākās transporta tehnoloģijas tādā veidā, kas Rīgai dotu pienesumu, t.i., ietves laukuma pārvaldību (curb space management), sabiedriskā transporta datu apmaiņu un pieeju joslu kapacitātei.

Fokusējieties uz pēdējo kilometru

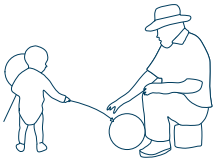
- Pilsētai ir aktīvi jāiesaistās labas kvalitātes iešanas un riteņbraukšanas savienojumu attīstībā no un uz sabiedriskā transporta pieturām un jānodrošina tādas iespējas kā velosipēdu stāvvietas pie iedzīvotāju mājām kā arī gaidīšanas zonas pie pieturām.
- Sabiedriskā transporta pārvaldei jānodrošina pārvaldei jānodrošina ērtas un kvalitatīvas pieturvietu nojumes.
- Veidojiet automašīnu stāvparkus (P&R) pie stacijām mazāk blīvās teritorijās prom no pilsētas centra un īstermiņā, iespējams,izmantojot pagaidu stāvparku risinājumus.
- Strādājiet, lai nodrošinātu vidēja līdz ilgtermiņa risinājumus mazāka blīvuma teritorijā, izmantojot bezpilota mikroautobusus, lai nodrošinātu labāku piekļuvi sliežu transporta sistēmai.

Neļaujiet RailBaltica kļūt par barjeru

- Nodrošiniet, lai RailBaltica infrastruktūra nerada pilsētā barjeru, kļūstot neiespējamai to šķērsot
- Izmantojiet RailBaltica kā impulsu stacijas laukuma atjaunošanai un tā integrēšanai apkārtējā urbānajā audumā.

Ietekme uz ikdienas dzīvi:

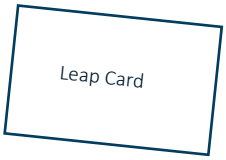
> *Es agrāk meitu un viņas ģimeni redzēju reti. Man nav automašīnas, un lai līdz viņiem tiktu, bija vajadzīgas vairāk nekā 1,5 stundas. Man nācās pārsēsties divas reizes. Tagad man tas prasa tikai 30 minūtes. Es varu izņemt mazdēlu no bērnudārza, kad vien man patīk, un pavadīt ar viņu vairāk laika! Pat ārsts pamanīja, ka mans asinsspiediens tagad ir daudz labāks.*
>
> *Raimonds - pensionārs, 74 gadi*



> *Tā kā automašīnas vairāk nebloķē tramvajus, es tiešām varu paļauties uz to, ka universitātē ieradīšos laicīgi.*
>
> *Evelīna, 24 gadi*

Labā prakse

Leap karte - viena integrēta sabiedriskā transporta sistēma visam Dublinas (Greater Dublin) reģionam.



Par Rīgas galveno prioritāti jābūt dažādu pakalpojumu sniedzēju un reģionu ar vienu transporta un biļešu sistēmu integrēšanai. Leap karte Īrijā ar tās integrēto tarifu sistēmu, kas sniedzas tālu ārpus Dublinas pilsētas robežām, kalpo par lielisku piemēru Rīgai.

Līdz 2011. gadam Dublinā (Greater Dublin) bija trīs nesavienojamas standarta braucienu sistēmas: Luas karte, lai maksātu par atsevišķiem braucieniem, Dublinas Autobusu smart-karte (Bus smart-card) dienas, nedēļas vai gada biļetēm un Iarnród Éireann karte DART vai ikdienas braucēju biļetēm.

Leap karte tika ieviesta 2011. gadā, panākot sabiedriskā transporta izmantošanu Dublinas aglomerācijas (Greater Dublin) teritorijā un Īrijas pilsētās:
- vienkāršāku: apvienojot visus sabiedriskā transporta veidus vienā integrētā, reģionālā biļešu pārdošanas sistēmā
- lētāku: Leap cenas ir līdz par 30% zemākas nekā skaidras naudas maksājumi
- ērtāku: labāka grafiku apmaiņa

Nākamajos gados pēc kartes ieviešanas ir tikuši veikti vairāki uzlabojumi: studentu Leap karte, tūristu Leap karte un karte multimodāliem braucieniem. Savienojumu tīkls tiek nepārtraukti paplašināts, pašlaik nosedzot gandrīz visu valsts teritoriju.
Kopumā vērtējot, sistēmas ieviešana ir guvusi lielus panākumus. Kopējā kartes "uzpildīšanas" un pārdoto biļešu vērtība ir palielinājuies no €23.6 miljoniem 2012. gadā uz €247.7 miljoniem 2016. gadā ar ikgadēju pieaugumu par 21% laika posmā no 2015. līdz 2016. gadam. Pasažieru skaits ievērojami palielinājās ar kopējo pieaugumu par 4,4% (= 10 miljoni pasažieru) laikā no 2011. līdz 2017. gadam.

Rīga - pastāvīga sabiedriskā transporta uzlabošana

Pastāvīgi sabiedriskā transporta uzlabojumi un tā tīkla paplašināšana spēlē izšķirošu lomu tā nozīmes Rīgā uzturēšanā.

Rīgas pilsētā pastāvīgi tiek veikti uzlabojumi sabiedriskā transporta ritošajā sastāvā, uzlabojot pasažieru komforta līmeni un samazinot tā ietekmi uz klimatu.

Nørreport (Norerportas) stacija, Kopenhāgena - stacija kā publiska telpa

Spēja uztvert mobilitāti ne tikai kā veidu, kā nokļūt no punkta A līdz punktam B, bet arī kā kaut ko, kas cieši saistīts ar pilsētas publisko telpu, spēlē būtisku lomu dzīves kvalitātes uzlabošanā un spējā ietekmēt cilvēku izvēles.

Norerportas stacija ir piemērs tam, kā labi izstrādāta dizaina mobilitātes telpa var mainīt pilsētas raksturu. Šīs attīstības pamatā citu starpā bija gājēju ceļu izpēte, lai laukumu pārveidotu gājējiem draudzīgu.

Šis projekts ne tikai uzlaboja pārvietošanās laiku un vienkāršoja viena transporta veida nomaiņu uz citu, bet arī deva Kopenhāgenai vietu, kur cilvēki labprāt satiekas un pavada laiku. Jaunais stacijas laukums piedāvā arī vairāk kvalitatīvu velosipēdu novietņu un kalpo kā vārti uz pilsētu.

Efektīvs stacijas laukums un vienlaikus dzīvīga tikšanās vieta

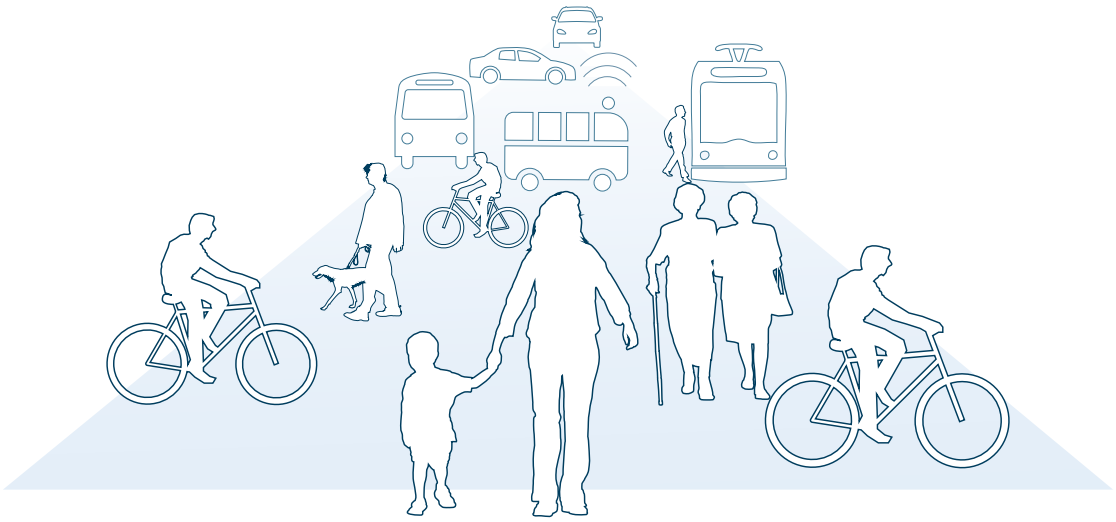
Reģionalās sabiedriskā transporta asociācijas Vācijā, Austrijā un Šveicē

Pēdējo piecu dekāžu laikā Vācija, Šveice un Austrija ir veiksmīgi ieviesušas reģionālā sabiedriskā transporta asociācijas (sauktas par Verkehrsverbund vai VV), kas apvieno pakalpojumus, cenas un biļešu pārdošanu, koordinējot sabiedriskā transporta plānošanu, mārketingu un informāciju par klientiem viscaur lielpilsētu teritorijām vai pat visos reģionos.

Galvenā atšķirība starp VV un citām reģionālā sabiedriskā transporta veidu koordinēšanām ir sadarbība un savstarpēja konsultēšana starp valdības jurisdikcijām, kā arī ST sniedzējiem visā lēmumu pieņemšanas procesā. VV ir ārkārtīgi veiksmīgs organizatoriskais modelis integrēta sabiedriskā transporta nodrošināšanā plašā lielpilsētu teritorijā un pat ārpus tās. Ietekme ietver labāku pakalpojumu kvalitāti un kvantitāti, pasažieru skaita pieaugumu un stabilu sabiedriskā transporta modālo daļu, neskatoties uz automašīnu īpašumtiesību skaita pieaugumu.

Uz cilvēkiem orientēta mobilitāte

Uz cilvēkiem orientēta mobilitāte



Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 Rīga ir pieņēmusi lēmumu likt cilvēkus pirmajā vietā, par prioritāti mobilitātes veidu piramīdā nosakot staigāšanu un velobraukšanu. Atslēgas solis ir sekot piramīdā izvirzītajām prioritātēm, strādāt ar tām un īstenot projektus, lai Rīga 2050. gadā kļūtu par daudz labāku pilsētu pastaigām un riteņbraukšanai.

Staigāšana un riteņbraukšana jau šobrīd ir svarīga pārvietošanās pa Rīgu daļa. Sekošana piramīdā izvirzītajām prioritātēm nozīmē ņemt vērā gājēju un velosipēdistu vajadzības vēl nopietnāk.

Lielāks gājēju un velosipēdistu skaits nozīmēs ne tikai to, ka Rīgas ielas paliek dzīvīgākas. Tas nozīmēs arī to, ka iedzīvotāji savā ikdienā kļūst arvien aktīvāki, samazinoties ar dzīvesveidu saistītajām slimībām un uzlabojoties vispārējam cilvēku veselības stāvoklim.

Laba pilsēta ikdienas dzīvei atzīst, ka mēs visi esam gājēji. Tā novērtē mazus uzlabojumus gājēju infrastruktūrā, bet arī uzdrošinās īstenot lielus projektus plašākā mērogā, tādā veidā uzlabojot gan staigāšanas, gan riteņbraukšanas kvalitāti.

Riteņbraukšana ne tikai pamudina cilvēkus kustēties, bet tā nozīmē arī fleksibilitāti, brīvību un dzīves kvalitāti. Pilsētas, kuras ir ērtas riteņbraukšanai, pareizi izvirza pamatprioritātes un piedāvā savstarpēji savienotu tīklu, kur cilvēks var droši un tieši nokļūt uz jebkuru galamērķi.

Riteņbraukšana ir ērta un izdevīga

Kopenhāgenas pētījums ir parādījis, ka galvenais stimuls riteņbraukšanai ir vienkāršs: cilvēki brauc ar velosipēdu, kad velobraukšana ir visparocīgākais transporta veids. Sarežģītā daļa šajā ir nodrošināt, lai tas tā ir arvien vairāk un vairāk braucieniem.

Kaut arī biznesu īpašnieki bieži tic, ka automašīnu vadītāji ir visienesīgākie klienti, pētījumi no Kopenhāgenas un citām pilsētām ir parādījuši, ka velosipēdisti un gājēji ir vienlīdz svarīgi. Pat ja vienā reizē vietas trūkuma dēļ viņi iepērk mazāk, gada laikā velosipēdisti piestāj daudz biežāk un tāpēc tērē tikpat daudz kā autovadītāji.

Kā īstenot vīziju:

Koncentrējoties uz pamatuzlabojumiem

- Veiciet daudzus nelielus uzlabojumus, kuriem ne obligāti nepieciešams liels finansējums vai dārga infrastruktūra, bet kas dod pozitīvu efektu un daudzu dzīves padara daudz vieglākas, piem.:
  - ieviesiet celiņus un īsceļus iešanai un ielieciet ietves tur, kur to šobrīd trūkst
  - izveidojiet labākus krustojumus un nodrošiniet to, lai fāzes ir pielāgotas, lai samazinātu gājēju un riteņbraucēju gaidīšanas laiku.

Visur piešķirot prioritāti staigāšanai

- Izveidojiet pievilcīgu un staigājamu vidi ārpus pilsētas centra, kas samazina brauktuvi un aizsargā gājējus no satiksmes
- Nodrošiniet gājēju tīklu, kas veido vistiešāko piekļuvi visiem vietējiem galamērķiem, piemēram, skolām, darba vietām un sabiedriskajam transportam.

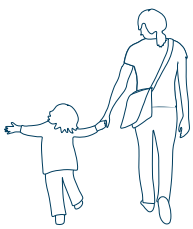
Ņemot vērā cilvēkus ar īpašām vajadzībām

- Projektējiet pilsētu tādu, lai tā būtu piemērota arī vecāka gadagājuma cilvēkiem, bērniem un cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, un tā būs pievilcīga un pieejama visiem:
  - nodrošiniet labu apkopšanu ziemas laikā, prioretizējot sniega un ledus tīrīšanu no ietvēm
  - integrējiet visos plānojumos orientēšanās norādes neredzīgajiem, izveidojiet pārbrauktuves ielas līmenī un regulāras sēdvietas gar ielām
- - iekļaujiet plānošanas procesā tādas grupas kā vecāka gadagājuma cilvēki un bērni, lai viņu balsis tiktu uzklausītas.

Ietekme uz ikdienas dzīvi:

> *Es varu iet uz skolu pats! Dažreiz es mammai ļauju nākt man līdzi, es jūtu, ka viņai tā pietrūkst!*

Kristaps - pirmais gads skolā, 6 gadi



> *Man tiešām patīk riteņbraukšana, bet ikdienā pārvietoties ar velosipēdu tas bija tik apgrūtinoši, ka es to darīju tikai atpūtai un fiziskām aktivitātēm ārpus pilsētas. Tagad, kad veloceliņi pilsētā ir nepārtraukti un tieši savienoti ar veikaliem un citām vietām, kur es vēlos nokļūt, es nejūtos ierobežots, dodoties ar velosipēdu savos ikdienas uzdevumos.*

Viktors, 48

Labā prakse

Tulūza - pieejamība visiem

Kad runa ir par visiem pieejamāku ielu izveidi, Rīga var mācīties no Tulūzas. Tulūzas Metropole ir pazīstama ar tās apņēmību uzlabot dzīvi iedzīvotājiem ar īpašām vajadzībām, un tās "pieejamība publiskām telpām" politikas īstenošana ir svarīgs solis ilgtspējīgas pilsētvides veidošanā, kas būtu spējīga uzrunāt visus.

Haute-Garonne reģionā, kura galvaspilsēta ir Tulūza, gandrīz 150 000 cilvēku ir reģistrēti kā cilvēki ar īpašām vajadzībām. Tikai 2015. gadā vien reģistrēto skaits palielinājās par 11%. Visā Tulūzas Metropolē ir cilvēki ar īpašajām vajadzībām ir labi pārstāvēti. Lai pārliecinātos, ka cilvēki ar īpašajām vajadzībām tiek ņemti vērā, aptuveni 30 no simtiem asociāciju darbojas Metropoles organizētās konsultāciju grupās.

Plaša pieejamības politika Tulūzā tika ieviesta 2011. gadā, novedot pie daudziem nozīmīgiem uzlabojumiem. Tie sniedzas no sabiedriskā transporta, kur metro, tramvaji un autobusi ir pilnībā pieejami, līdz pat sabiedriskajām autostāvvietām, kur pilsēta pārsniedz likumā noteikto 2% minimālo vietu skaitu cilvēkiem ar īpašajām vajadzībām.

Tomēr visas pilsētas un tās apkārtnes pašvaldību uzlabojumi pieejamībā neaprobežojas tikai ar cilvēkiem ar fiziskiem vai garīgiem traucējumiem. Tie attiecas arī uz vecāka gadagājuma cilvēkiem, vecākiem ar bērnu ratiņiem vai tūristiem, un fokusējas uz iedzīvotāju mainīgajām vajadzībām- tādām kā rūpes par vidi vai vēlme pēc dzīvošanai patīkamas vides- ar pārliecību, kas uzlabota pieejamība ir labvēlīgāka visiem.

↑ **Pilsēta, kas ir ērta un pieejama visiem,** cilvēkiem ar īpašajām vajadzībām, veciem cilvēkiem un bērniem

← **Pieejamība visiem!** Ziņojums pilnā apjomā: https://www.toulouse.fr/documents/106827/10678408/RapportAccessibilite2016.pdf

Helsinki - pilsēta ziemeļos, kas kļūst par velopilsētu

Rīgā bieži vien klimatiskie apstākļi tiek uztverti kā šķērslis velopilsētas veidošanā. Tomēr Somijas galvaspilsēta Helsinki, neskatoties uz to, ka atrodas vēl tālāk uz ziemeļiem nekā Rīga, par taisnību pierāda pretējo.

Helsinku pašvaldība pilnībā atzina mobilitātes problēmu nozīmi pilsētā, kur pieaug gan iedzīvotāju, gan darba vietu skaits, un apzinājās ieguvumus no investīcijām, ko riteņbraukšanas stratēģija var dot. Ne tikai ar ievērojamo braucienu daudzumu riteņbraukšana var kļūt daudz ērtāka, salīdzinot ar autobraukšanu, bet arī ekonomiski tā ir daudz ilgtspējīgāka. Pētījumi rāda, ka 1 € ieguldījums Helsinku veloceliņos radīs gandrīz 8 € ieguvumu.

Pilsēta sāka investēt riteņbraukšanā: 2012. gadā pirmais "Baana savienojums", augstas kvalitātes galvenais veloceliņš tika atvērts kā pirmais solis projektā, kura mērķis ir izveidot Baana tīklu cauri visai pilsētai, veidojot 130 km kopgarumu. Pašvaldība jau ir ierosinājusi ievērojami palielināt finansējumu, fokusējoties uz velosipēdu koridoru veidošanu ikdienas braucējiem. Tas savienotu dzīvojamo māju teritorijas ar darba vietām vai atdalītu velo un iešanas joslas.

11% Helsinku iedzīvotāju brauc ar velosipēdu visa gada garumā, kas nozīmē, ka 1/10 iedzīvotāju pārvietojas ar velosipēdu arī ledus un sniega apstākļos. Ziemas riteņbraukšanu var stimulēt ar labu ceļu uzturēšanu ziemā: vairāk nekā puse iedzīvotāju, kuri pārvietojas ar velosipēdu, darītu to arī ziemā, ja vien veloceliņi tiktu labāk uzturēti.
Šī iemesla dēļ Helsinki pēdējos gados ir fokusējušies uz ziemas uzturēšanas uzlabošanu, piedaloties arī NVO. Helsingin Polkupyöräilijät ry (Helsinku riteņbraucēji) piedalījās uzturēšanas plānošanas eksperimentā un organizēja lietotāju- braucēju (user-driver) veloceliņu kvalitātes kontroli. Turklāt caur online aptauju ir ievāktas atsauksmes gan no velobraucējiem, gan no tiem kas gribētu pārvietoties ar velosipēdu.

(Velosipēdu pētījums 2017, Helsinku pilsēta)(Bicycle account 2017, City of Helsinki)

"**11% iedzīvotāju ar velosipēdu brauc arī ziemā** un daudz vairāk cilvēku to darītu, ja ceļi tiktu labāk uzturēti"

Bicycle account 2017, City of Helsinki

Labā prakse

Kopenhāgenas reģionālie augstas kvalitātes velosavienojumi

Tālu distanču veloceļi varētu būt nozīmīgs pienesums Rīgas riteņbraukšanas tīklam. Kopenhāgenā ir veiksmīgi izveidoti jau 200km šādu ceļu.

Kopenhāgena un apkārtesošās 23 pašvaldības ir apvienojušas spēkus, lai radītu tā saukto riteņbraukšanas maģistrāļu tīklu ("Supercycle Highways") cauri pašvaldību robežām ar labākiem apstākļiem velobraucējiem. Sadarbība starp pašvaldībām ir koordinēta riteņbraukšanas maģistrāļu birojā, kas nodrošina ceļu tīklu būvi un popularizēšanu.

Riteņbraukšanas maģistrāles kalpo kā veids, kā palielināt velosipēdu izmantošanu pilsētā, kurā puse iedzīvotāju ikdienā jau pārvietojas ar velosipēdu uz darbu vai skolu. Tomēr Kopenhāgenas pilsēta vēlējās būt vēl labāka. Pilsēta izpētīja velosipēdistu kustību un atklāja, ka distancēs starp 5 un 20 km tikai 24% no visiem braucieniem notiek ar velosipēdu. Šī iemesla dēļ Riteņbraukšanas maģistrāļu galvenais mērķis bija mudināt cilvēkus izvēlēties garākus velobraucienus nekā ierastos 5 km braucienus.

Kopenhāgena un apkārtesošās pašvaldības īstenoja vairākas riteņbraukšanas maģistrāles. Tie ir augstas kvalitātes garu distanču veloceliņi, kas ir orientēti uz piepilsētas braucējiem, no kuriem lielākā daļa, lai sasniegtu pilsētu, pirms tam izmantoja automašīnas vai sabiedrisko transportu. Galvenais mērķis ir padarīt riteņbraukšanu par galvenās izvēles pārvietošanās veidu, uztverot šo transporta veidu kā vienlīdzīgu alternatīvu automašīnas, autobusa vai vilciena izmantošanai
Riteņbraukšanas maģistrāle tiek raksturota gan ar novietojumu, gan ar kvalitātēm, esot ērtai, drošai un ar labām orientēšanās norādēm. Tā savieno dzīvojamās, izglītības un darba teritorijas, padarot ikdienas braucienus vienkāršākus. Braucieniem jābūt pēc iespējas īsākiem, ar pēc iespējas mazāku pieturu skaitu. Lai to panāktu, izmanto tādu paņēmienu kā "zaļie viļņi", kas ļauj riteņbraucējiem pārvietoties ar ātrumu 20 km/h, bez nepieciešamības apstāties pie luksoforiem. Vēl viens Riteņbraukšanas maģistrāļu mērķis ir pēc iespējas vieglāk savienot velobraucienus ar sabiedrisko transportu.

Uz doto brīdi ir izbūvēti gandrīz 200 Riteņbraukšanas maģistrāļu kilometri un vēl vairāk ceļu tiks būvēti.

Lasiet vairāk
http://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2016/03/Supercykelstier_UK.pdf

→
Skaidri iezīmēti maršruti, daži ved cauri dabiskākai videi (Avots: Supercykelstier Region Hovedstaden)

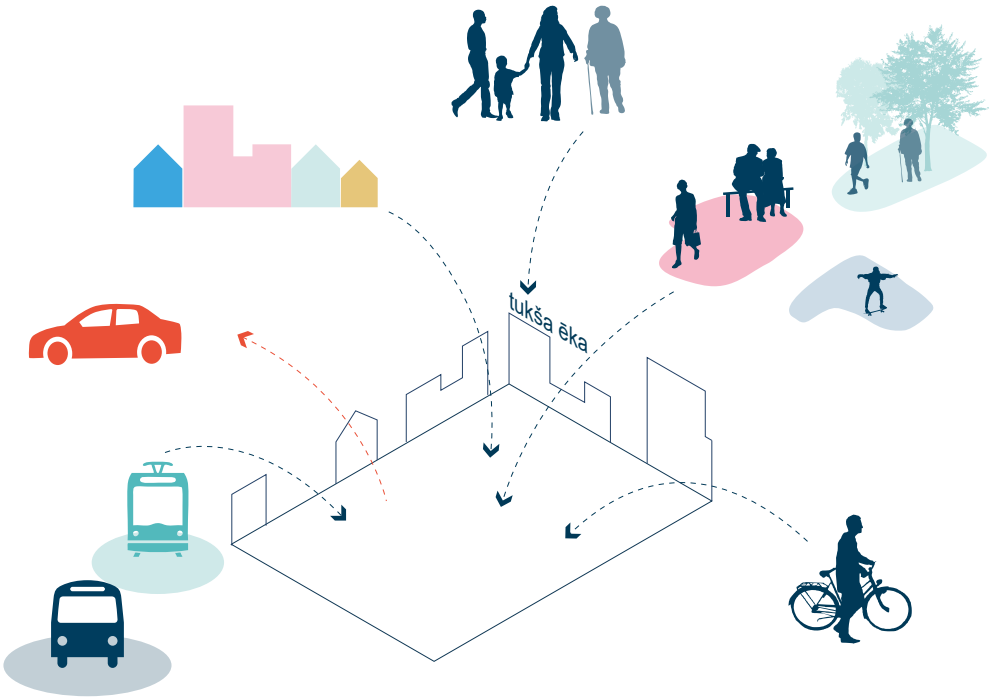
↑
Augstas kvalitātes pilsētas maršruti
(Avots: Supercykelstier Region Hovedstaden)

Ir izbūvēti jau

200 km

Sabalansēta attīstība

Sabalansēta attīstība



Mobilitātes izvēles, kuras cilvēki veic šodien ir cieši saistītas ar urbāno struktūru. Lai nodrošinātu konkurētspējīgu sabiedrisko transportu un pievilcīgus apstākļus staigāšanai un riteņbraukšanai, svarīgākais ir koncentrēt dzīvi un būt precīzam, iezīmējot attīstības robežas, kas samazinātu pilsētas izplešanos. Jo īpaši tas ir aktuāls Rīgā, kur tiek prognozēts, ka iedzīvotāju skaits samazināsies, un kur ir pieejamas tik daudz brīvas telpas un teritorijas pilsētas centrā.

Izaugsmes kūrēšana nav tikai par fokusētu urbāno attīstību, bet arī par telpisko plānošanu. Tas ir arī par stratēģisko pieeju citām mobilitātes pamatnostādnēm, tādām kā automašīnu stāvvietas un pieejamās ceļu telpas pārvaldību. Nodrošinot labus mobilitātes izvēles veidus un nosakot automašīnu satiksmes limitu var kļūt par galveno Rīgas mobilitātes veiksmīguma rādītāju. Tas ne tikai nodrošina ikdienas dzīves kvalitāti Rīgā, bet arī ir pamats, lai veidotu Rīgu kā konkurētspējīgu pilsētu investīciju piesaistīšanā.
Jānosaka limiti auto satiksmei, tajā pašā laikā paaugstinot papildus pasākumus un nodrošinot pievilcīgas un ērtas alternatīvas. Tas nākotnē nodrošinās to, ka Rīgas iedzīvotāji mazāk laika pavadīs sastrēgumos, publiskajā ārtelpā automašīnu būs mazāk un gaisa kvalitāte uzlabosies. Turklāt attīstības stratēģija, kas fokusējas gan uz mājokļu, gan biroju attīstību pilsētas centrā ar labu pieejamību sabiedriskajam transportam, staigāšanai un riteņbraukšanai, sekmēs ģimeņu palikšanu pilsētā un līdz ar to palielinās nodokļu maksātāju bāzi Rīgas pilsētai.

Kā īstenot vīziju:

Prioritizējot svarīgos centrālos zemes gabalus

- Izmantojiet šo iespēju, lai uzlabotu vispārējo plānošanas pieeju pilsētai
- Prioritizējiet pilsētas centrā esošos brīvos vai maz attīstītos un viegli pieejamos zemes gabalus un ēkas, nevis attīstiet mazāk, bet lielākas teritorijas, kas atrodas tālāk no centra. Centrs ir ērti savienots ar transportu un tajā koncentrējas liela pakalpojumu daļa. Šī iemesla dēļ, lai arī bieži vien tas ir juridiski sarežģītāk, tomēr ieguvumi no tā izmantošanas un apdzīvošanas ilgtermiņā ir daudz lielāki

Attīstot skaidru ielu hierarhiju

- Atjaunojiet pašlaik esošo ielu hierarhiju.
- Pārliecinieties, ka ielas ir drošas gan gājējiem, gan riteņbraucējiem
- Ieviesiet ielu hierarhiju, kurā dažas no tām būs paredzētas lielākam auto noslogojumam, dažas- lieliem kravu pārvadājumiem, bet citas- lielākam sabiedriskā transporta noslogojumam
- Veiciet tādus pasākumus, kā visaptverošu satiksmes nomierināšanu dzīvojamās apbūves rajonos, un pabeidzīet Dienvidu maģistrāli (dienvidu apvedceļu), lai nodrošinātu alternatīvu automašīnu un kravas transporta braucieniem caur pilsētas centru

Saskaņojot strukturālos pasākumus ar vīziju

- Pārliecinieties, ka strukturālie pasākumi neveicina pilsētas izplešanos. Tas attiecas uz tādiem faktoriem kā nekustamā īpašuma nodokļa līmenis Rīgā, salīdzinot ar apkārtesošajām pašvaldībām, kā arī autovadītājam maksājot īsto cenu par braukšanu uz pilsētas centru

Koordinējiet starpsektorālo attīstību

- Ieviesiet zemes izmantošanas likumdošanu, fokusējoties uz to teritoriju attīstību, kas atrodas iešanas attālumā no augstas kvalitātes sabiedriskā transporta mezgliem
- Norobežojiet dzīvojamo, komerciālo un biroju platību attīstību ārpus sabiedriskā transporta koridoriem, lai samazinātu atkarību no automāšīnu izmantošanas un samazinātu risku vēl vairāk palielināt sastrēgumus.

Ierobežojot automašīnu izmantošanu, lai nodrošinātu veiksmīgu mobilitāti

- Lai panāktu veiksmīgu mobilitāti, kura nodrošina labāku ikdienas dzīvi, jāizmanto gan sodīšana, gan arī pozitīvi iedrošināšanas pasākumi
- Ieviesiet autostāvvietu stratēģiju, kas palīdzētu sasniegt mērķi palielināt sabiedriskā transporta, iešanas un riteņbraukšanas īpatsvaru
- Apsveriet kaut kāda veida sastrēguma nodokļa ieviešanu, lai atbalstītu vīziju un palīdzētu radīt valsts pieprasīto zemo emisiju zonu
- Pakāpeniski ieviesiet ekoloģisko zonu, kurā tiktu ierobežota vidi piesārņojošu automašīnu un kravas mašīnu pieeja Rīgai

---

Ietekme uz ikdienas dzīvi:

> *Mēs dzīvojām priekšpilsētā gandrīz 5 gadus, līdz nolēmām pārvākties tuvāk pilsētas centram. Es jutos izolēts un biju gandrīz pārstājis tikties ar draugiem. Ir grūti tam noticēt, ka pirms tika ieviests brīvo īpašumu likums (vacant property law), visas šīs fantastiskās mājas bija tukšas gadiem. Tagad mēs saprotam, ka pašā pilsētas centrā ir tik daudz vietas un dabas!*
>
> *Otto - dzīvokļa īpašnieks, 2 bērni, 42*

> *Pēc tam, kad mūsu birojs pārvācās uz pilsētas centru, gandrīz pusei mūsu darbinieku ikdienas brauciens uz darbu ir saīsinājies. Turklāt tas, ko es vispār nebiju gaidījusi - ir ievērojami pieaugusi interese strādāt mūsu uzņēmumā no jauniem un talantīgiem kandidātiem!*
>
> *Ināra, uzņēmuma īpašniece, 54*

> *Manā apkaimē ir lielveikals un ārsts, tāpēc vairāk nav nepieciešams ņemt mašīnu, lai speciāli kaut kur brauktu!*
>
> *Jānis, 89*

Labā prakse

No “virtuļa” uz dzīvīgu pilsētas centru

Pilsētas atjaunošana un uz tranzītu orientēta attīstība - mācoties no Melburnas

Katra 4. ēka Rīgā ir tukša, un stratēģiskās attīstības plānošanas trūkums paaugstina pilsētas izplešanās risku. Kad runa ir par sabiedriskā transporta koridoru attīstību un pilsētas centra aktivizēšanu, Melburna kalpo kā labs piemērs Rīgai.

Melburna kādreiz bija zināma kā “virtuļa” pilsēta, nozīmējot to, ka ārpus biroja durvīm tās centrs bija nedzīvs. Pēdējo 30 gadu laikā, pilsēta ir aktīvi strādājusi, lai pārvērstu kādreiz monofunkcionālo un automašīnām dominējošo pilsētas centru par dzīvīgu dažādas pielietojamības pilsētas centru, kurā cilvēki var dzīvot, strādāt un pavadīt laiku visdažādākajās aktivitātēs gan dienā, gan naktī, darba dienās un nedēļas nogalēs. Staigāšana šobrīd ir neatņemama pilsētas un sabiedriskās dzīves tajā daļa 24/7/365.

Ārpus centra Melburna ir fokusējusies uz attīstību gar sabiedriskā transporta koridoriem, lai samazinātu pilsētas izplešanos un automašīnu atkarību. Koncentrēšanai gar tramvaju un vieglo sliežu transporta tīkliem ir bijusi nozīmīga ietekme pilsētas veidošanā. Tā ir paaugstinājusi zemes vērtību, un apkārtējā aktivitāte ir devusi impulsu dažāda veida funkcijām un samazinājusi automašīnu atkarību. Šīs pārmaiņas dod sociālos, vides un ekonomiskos pienesumus.

Stratēģijas un pārmaiņas

Uzlabots tramvaju un riteņbraukšanas tīkls ir atvieglojis cilvēku pārvietošanos pa pilsētu un samazinājis atkarību no automašīnām.

Melburnas centrs ir paaugstinājis tā iedzīvotāju skaitu un palielinājis funkciju daudzveidību, attīstot brīvos zemes gabalus un pievienojot daudzīvokļu mājas pie jau eksistējošām struktūrām.

Melburnā atjaunotās alejas radīja lielāku tuvības pakāpi un smalkāku tīklu, kā arī radīja telpu daudzveidīgākai pilsētas izmantošanai, pievienojot neliela mēroga attīstības projektus.

@ Melbourne 5 mio, pašvaldības stratēģija ilustrē to, kādā veidā Melburna var dubultot savu iedzīvotāju skaitu, koncentrējoties uz esošā sabiedriskā transporta infrastruktūru.

Stokholmas sastrēgumu nodokļa sistēma - labāka piekļuve vairāk cilvēkiem

Viens risinājums, kā samazināt sastrēgumus un to negatīvo ietekmi Rīgā, varētu būt, ieviešot sastrēgumu nodokļa sistēmu, kas transportlīdzekļiem noteiktu maksu par iebraukšanu kādā pilsētas daļā. Lai gan šādas sistēmas ieviešanas iespējamību būtu jāizvērtē Rīgai specifiski, vairākas pilsētas kā Gēteborga, Londona un pat Jūrmala, ir veiksmīgi ieviesušas šo sistēmu, un Stokholmu var izcelt kā īpašu labās prakses piemēru.

2005. gada augustā Stokholmas teritorijā tika nostiprināta sabiedriskā transporta sistēma un pēc pāris mēnešiem sākās sastrēgumu nodokļa izmēģinājuma periods. Sabiedriskā transporta pilnveidošana turpinājās arī pēc izmēģinājuma beigšanās. Pēc referenduma 2007. gadā sastrēgumu nodoklis tika ieviests atkārtoti un uz palikšanu.

Papildus nodoklim pieņemtie mēri iekļāva: palielinātu sliežu satiksmi, jaunas tiešās autobusu līnijas uz pilsētas centru, pastiprinātas autobusu un tiešo autobusu līnijas, kā arī stāvparku paplašināšanu par aptuveni 2000 stāvvietām. Pētījumi no Stokholmas (Eliasson, 2008) parāda, ka cilvēki mainīja savu braucienu biežumu, ja saskārās ar nepieciešamību maksāt. Viņi izdarīja izmaiņas galamērķa izvēlēs un pārskatīja arī diennakts laiku, kurā braukt.

Galvenie ieguvumi sevī iekļauj autosatiksmes samazināšanos, kas dod tādu pienesumu kā samazināts pārvietošanās ilgums, uzticēšanās kāpums, samazinātas siltumnīcas efekta gāzes emisijas (-2,7% tikai vienā gadā: 2005- 2006) un paaugstināta sabiedriskā transporta izmantošana. Kopumā optimāla maksa var radīt sociālu ieguvumu visai sabiedrībai.

Šodien sastrēgumu nodoklis Stokholmas sabiedriskajā domā izraisa relatīvi maz nesaskaņu. Sistēma ir panākusi būtisku sastrēgumu mazināšanos un pārvarējusi sākotnējo dedzīgo pretošanos, kā arī izdzīvojusi sarežģīto politisko un tiesisko procesu, iegūstot ⅔ iedzīvotāju un visu politisko partiju atbalstu.

"Stokholmieši, kur jūs esat?"
Vāka virsraksts uz avīzes Stokholmā. Trīs fotogrāfijas parāda vienu un to pašu vietu pēcpusdienas pīķa stundā pirms (pa kreisi) un pēc sastrēguma nodokļa izmēģinājuma sistēmas ieviešanas (vidū un pa labi).

Labā prakse

Aspern Seestadt - mobilitātes pārvaldība kā pilsētas attīstības integrētā daļa

Strādājot ar mobilitātes pārvaldību kā pilnībā integrētu jaunu pilsētas teritoriju radīšanu strukturētā un ambiciozā veidā, dod iespaidīgu rezultātu gan ar ietaupīto finansējumu autostāvvietu zonām, gan arī ar iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanos.

Seestadt ir Vīnes 22. pašvaldības rajona daļa teritorijā, ko varētu pielīdzināt 340 futbola laukumiem, kas nodrošina dzīvesvietu 20 000 cilvēkiem un aptuveni tikpat daudz darba vietu.

Seestadt mobilitāte ir garantēta ar izciliem savienojumiem ar dažādiem ātrām un videi draudzīgām sabiedriskā transporta opcijām (pazemes/metro, tramvaju, lokālo, reģionālo un starppilsētu vilcienu servisu un autobusiem).

Tajā pašā laikā uzsvars tiek likts uz īsām distancēm un apzinātu palēninājumu, prioretizējot gājējus, riteņbraucējus un sabiedrisko transportu. E-mobilitāte un automašīnu koplietošanas (car sharing) iespējas, kā arī pievilcīgs ietvju un velocelinu tīkls paaugstina modālo daudzveidību

Fakts, ka efektīvais, augstas kapacitātes sabiedriskā transporta savienojums (U2 pazemes līnijas pagarinājums), ir ticis prioritizēts pirms vispārējā projekta attīstības, pieļauj vispārējo regulējumu, kas nodrošina 0,7 auto stāvvietas uz mājokļa vienību cauri visai apkaimei. Automašīnu novietošanas noslogojums publiskajā telpā ir ticis būtiski mazināts par labu ikdienas dzīves kvalitātes paaugstināšanai un vispārējai pieejamībai. Pazemes autostāvvietas ir izvietotas vienkāršotā komunālo apkārtnes garāžu sistēmā, no kuras sagaida, ka tā gan atdzīvinās publisko telpu, gan arī nodrošinās, ka sabiedriskais transports ir tikpat tuvu mājoklim kā privātā automašīna. Daļa no ietaupījumiem, kas iegūti, būvējot garāžas, nonāk atpakaļ mobilitātes fondā, ko izmanto, lai atbalstītu alternatīvas mobilitātes formas.

Daži no plānotajiem mobilitātes projektiem ir:
- Seestadt velosipēdu parks- velosipēdu nomas sistēma braucieniem gan Seestadt, gan ārpus tās
- Hallo Dienstmann!- piegādes serviss Seestadt iedzīvotājiem
- Lotte- velosipēda piekabe, ko var izmantot arī kā iepirkumu ratiņus
- Automašīnu koplietošana- automašīnu koplietošanas autoparks Seestadt iedzīvotājiem

Innovatīva pieeja mobilitātei jaunājā apkaimē

↑
Cycling event in Aspern Seestadt

Metro tika pagarināts pirms ieradījas pirmie iedzivotāji

Mybike: Seestadt velosipēdu koplietošanas sistēma

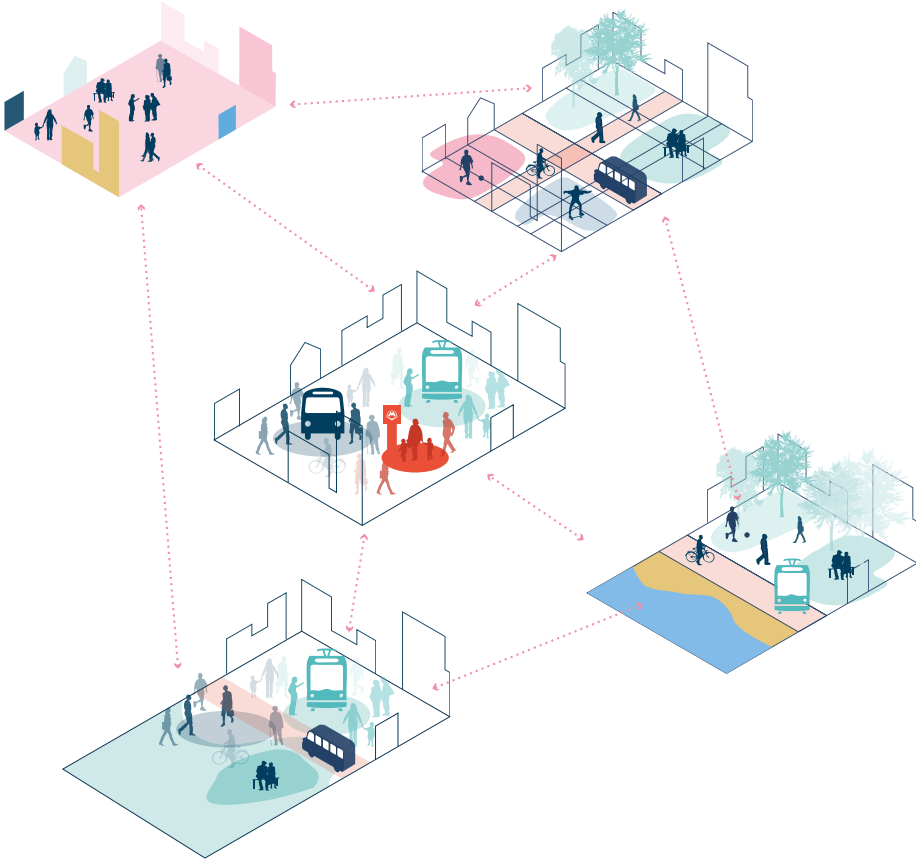
Cīrihes autostāvvietu ierobežošana

Runājot par stāvvietu pārvaldību, Rīga var mācīties no Cīrihes inovatīvās autostāvvietu ierobežošanas (parking cap) stratēģijas.

Cīrihes pilsētas automašīnu novietošanas politika tika pastiprināta 2010. gadā pēc tam, kad tika nolemts, ka ir jāsamazina privāto stāvvietu skaits un ka vieta jāatvēl mājokļiem bez automašīnu stāvvietām. Automašīnu novietošanas politika ir pīlārs mobilitātes politikai Cīrihē. Tā vairāk par visu citu regulē maksimālo autostāvvietu skaitu jaunceltnēm. Jo labāks sabiedriskais transports ir rajonā, jo striktāki ir auto novietošanas standarti. Automašīnu skaits desmit gadu laikā ir samazinājies, un 45% no mājsaimniecībām nemaz nav automašīnās. Pašlaik ir novērojams pieprasījums pēc mājokļiem bez autostāvvietām. Kalkbreites attīstība ir viens no piemēriem. Tās apkaimē ir 100 mājokļi, veikali, restorāni un kinoteātris, kā arī 10 autostāvvietas, 293 velosipēdu stāvvietas, 3 tramvaja līnijas un 1 pilsētas vilciena pietura. Tāpat Cīrihē mobilitātes pārvaldības programmas tiek īstenotas uzņēmumos un skolās.

Pievilcīga pilsētvide ikdienas dzīvei

Pievilcīga pilsētvide ikdienas dzīvei



“Īsu distanču pilsēta” ir labāka pilsēta dzīvošanai. Īsas distances ir saistītas ar kompaktu attīstību, blīvumu un labu teritorijas plānošanu. Bet īsas distances ir arī par staigāšanas un velobraukšanas padarīšanu pievilcīgām, radot augstas kvalitātes publiskās telpas visās apkaimēs un radot pievilcīgus vietējos galamērķus.

Publiskā telpa ir tur, kur notiek sociālā mijiedarbība,urbānā rekreācija un pilsēta tiek uztvērta balstoties uz maņām. Tieši tāpēc tās ir vitālas teritorijas un plānošanas procesiem jāsākas ar izpratni par telpu starp ēkām.

Bieži vien ielas tiek uztvertas kā savienojumi, pa kuriem pārvietojas transportlīdzekļi, cilvēki un preces no punkta A uz punktu B. Tomēr ielām, kas sastāda lielāko daļu no pilsēttelpas, ir jābūt uztvertām kā galvenajām publiskajām telpām, kas kalpo kā svarīgas vietas mijiedarbībai, ekonomikai un transportam.

Šīm ielām būtu jārada blīvu un pievilcīgu tīklu, kas mudinātu cilvēkus staigāt, braukt ar velosipēdu vai izmantot sabiedrisko transportu.

Investējot augstas kvalitātes publisko telpu tīklā ar augstas kvalitātes galamērķiem, rotaļlaukumiem un zaļajām zonām cilvēku māju tuvumā, iedzīvotāji tiek mudināti staigāt un pārvietoties ar velosipēdu īsās distancēs, samazinot atkarību no automašīnām.

Rīgai būtu jābalstās uz tās potenciālu, integrējot galvenos galamērķus, tādus kā upe vai zaļās rekreācijas zonas blīvā, uzlabotā, cilvēkiem draudzīgākā un ilgtspējīgākā ielu un laukumu tīklā.

Kā īstenot vīziju:

Integrējot mobilitāti publiskā telpā

- Ieviesiet pieeju ielu dizainam, kurās ielas tiek uztvertas kā publiska telpa, kas savieno vietas, un kalpo gan cilvēku plūsmai gan kā vieta, kur uzturēties.
- Piedāvājiet vairāku lielisku un augstvērtīgu ielu tīklu, kas cilvēkus savienotu ar nozīmīgākajām vietām un galamērķiem, aicinot viņus satikties un mijiedarboties.

Izturoties pret sabiedriskā transporta mezgliem kā pilsētas galvenajām publiskajām telpām

- Radiet augstas kvalitātes uzgaidāmās zonas un funkciju daudzveidību, lai nodrošinātu sabiedrisko dzīvi gan dienā, gan arī vakarā.
- Izvēlieties kvalitatīvu dizainu un materiālus, kas atspoguļo to, ka šīs vietas ir pilsētas seja un galvenās satikšanās vietas.
- Nodrošiniet labu pieejamību gājējiem un riteņbraucējiem, kā arī autobraucējiem, ja mezgli atrodas pilsētas perifērijā.

Spēļu laukumi - instrumenti satiksmes plānotājiem

- Fokusējieties uz kvalitatīviem vietējiem galamērķiem, lai uzlabotu ikdienas dzīvi un veicinātu "īso distanču braucienus".
- Radiet publisko telpu plānu, iekļaujot tādas funkcijas kā spēļu laukumi, parki, skeitparki utt., fokusējoties uz dažāda vecuma iedzīvotājiem.
- Ieviesiet šādas vietas vienā apkaimē pēc otras. Šādas pārmaiņas palielinās tādu vietu skaitu, kas būs pievilcīgas iedzīvotājiem, un kuras sasniedzamas gan kājām, gan ar velosipēdiem.

Atgrieziet pilsētu atpakaļ pie upes

- Paredziet ērtu gājēju un riteņbraucēju piekļuvi Daugavai kā svarīgu prioritāti jau īstermiņā.
- Strādājiet pie ilgtermiņa mērķa sasniegšanas- Vecrīgas un Daugavas savienošanas.

Uzlabojiet publisko telpu ilgtspējību

- Uzlabojiet pilsētas ilgtspējību, lai padarītu Rīgu izturīgāku pret lieliem plūdiem, lietusūdeņiem un urbānās uzkaršanas efekta.
- Piedāvājiet integrētu pieeju publiskai ārtelpai: analizējiet vājos punktus un iespējas, iesaistiet ieinteresētās puses un atrodiet risinājumus, lai samazinātu riskus un tajā pašā brīdī veidotu iedzīvotājiem pievilcīgākas vietas.

Nefokusējoties tikai uz dizaina aspektiem

- Plānojot publiskās telpas, vienmēr dodiet priekšroku cilvēku vajadzībām. Dizainam ir jābalstās uz pamatīgu lietotāju vajadzību un uzvedības pētījuma, nevis tikai estētiku.

Ietekme uz ikdienas dzīvi:

> *Mans suns nevarēja ciest braukšanu uz parku ar mašīnu. Ar jauno parku tepat aiz stūra mēs varam bez problēmām aiziet uz turieni un satikt citus suņus un viņu īpašniekus...*
>
> *Fiffi, 7 & Inga, 73*

> *Starp maniem pacientiem bija tik daudz bērnu ar astmu un alerģijām. Tas krasi izmainījās pēc tam, kad tika ieviesti satiksmes ierobežojumi pilsētas centrā un vairāk vietas tika piešķirts zaļajām zonām un parkiem.*
>
> *Artūrs - ģimenes ārsts vienā no centrālajām slimnīcām, 38 gadi*

Labā prakse

Kopenhāgenas pievilcīgie vietējie galamērķi

Kopenhāgena saprata, cik svarīgi ir augstas kvalitātes vietējie galamērķi. Ostas uzlabojumi tika veikti kopā ar skaistiem laukumiem, parkiem un rotaļu laukumiem, kā arī vietējām ielām. Sønder Bulvāris ir labs šādu uzlabojumu realizācijas piemērs.

Bulvāris iet cauri blīviem un galvenokārt dzīvojamajiem rajoniem. 2009. gadā tas tika pārveidots no ielas ar intensīvu satiksmi uz vietējo ielu ar dažādām funkcionālajām programmām tās centrā. Kopīga ainavas programma noteica galvenās vadlīnijas. Tas tika veidota pēc tam, kad dažādās bulvāra posmu programmas tika izvēlētas un attīstītas kopā ar vietējiem iedzīvotājiem, tādā veidā apmierinot viņu vajadzības un vēlmes katrā specifiskajā jomā.

Pateicoties jauno parku panākumiem, Sønder Bulvāris ir kļuvis par galamērķi ne tikai vietējiem lietotājiem, bet arī pārējiem pilsētas iedzīvotājiem.

↑

Sønder Boulevard
no ielas uz publisko ārtelpu

Atgriežot pilsētu atpakaļ pie upes - Ķengaraga promenāde

↑

Jaunā publiskā ārtelpa upes piekrastē

2009. gadā realizētā promenāde savieno centru ar vienu no apdzīvotākajiem rajoniem, kas bieži tika uztverts kā nedrošs un sociāli ievainojamāks. Projekts radīja lielas pārmaiņas gan Ķengaraga iedzīvotājiem, kas izmanto to atpūtai un, lai pārvietotos, gan arī pārējai pilsētai.

Promenādes izveide un krastmalas pieejamības nodrošināšana ne tikai radīja atpūtas iespējas, bet ietekmēja arī ikdienas izvēles, veicinot veselību un sociālo saskaņu. Tas uzlaboja dzīves kvalitāti lielam cilvēku daudzumam no dažādām grupām, ieskaitot vecāka gadagājuma cilvēkus un bērnus.

Rosengård - uzlabojot publisko telpu cilvēku durvju priekšā

60% Rīgas iedzīvotāju dzīvo augsta blīvuma mikrorajonos. Tie bieži atrodas zaļā vidē, bet acīmredzami trūkst augstas kvalitātes publisko atpūtas vietu. Automašīnas bieži vien dominē ārtelpā, un iedzīvotājiem ir maz iespēju pasēdēt, spēlēties un satikties. Lai uzlabotu dzīves kvalitāti turpat cilvēku durvju priekšā, Zviedrijas mikrorajons Rosengård var kalpot kā piemērs tam, kā nelieli uzlabojumi publiskajā telpā var ievērojami mainīt ikdienas dzīvi.

Rosengård mikrorajons Malmo tika uzbūvēts Zviedrijas "Miljons māju" programmas ietvaros laikā no 1960. līdz 1970. gadiem. Ar 10,000 dzīvokļiem un 25,000 iemītniekiem tā ir viena no lielākām daudzdzīvokļu māju teritorijām Skandināvijā.

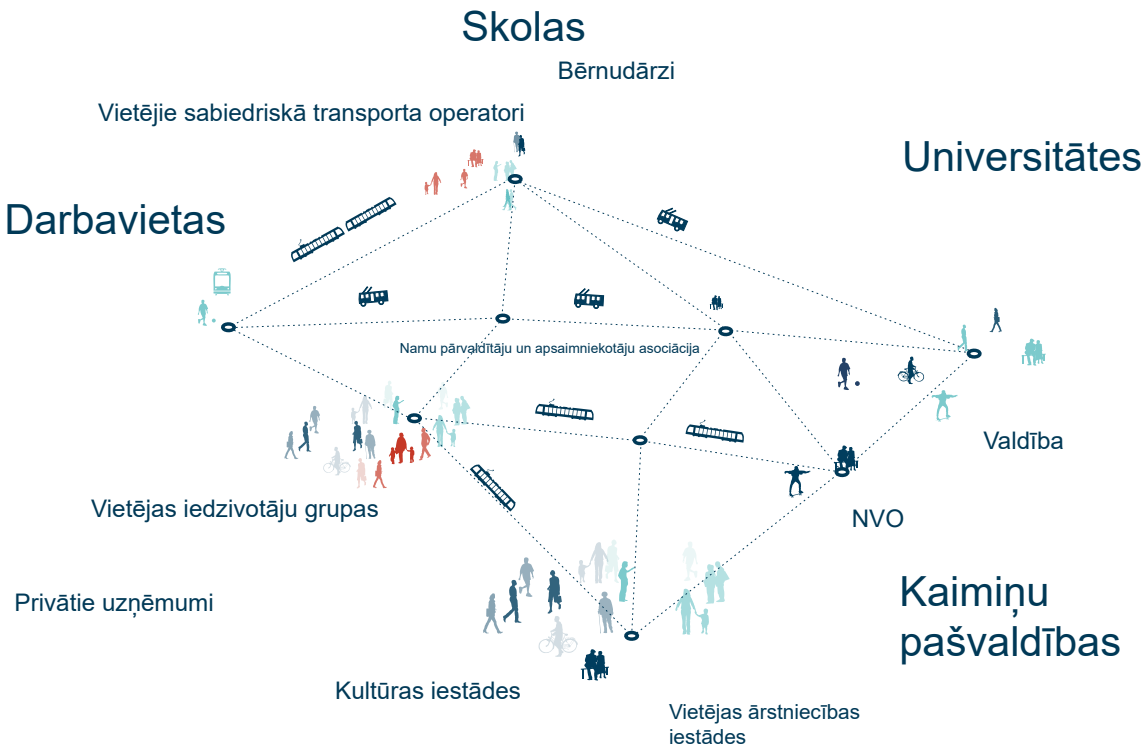
Rosengård ir noslēgta no pārējās pilsētas, gan infrastruktūras, gan arī sociālās sasaistes ar Malmo trūkuma dēļ. Dzīvojamajam rajonam nav centrālās telpas sabiedriskajām aktivitātēm, tajā nav kontakta vai sakaru starp iekšpusi un ārpusi, kā arī privāto un publisko sfēru. Teritorija ir pārbagāta ar zaļajām zonām un tajā kopumā trūkst funkcionalitātes un galamērķu.

Gēls izveidoja strukturālo plānu, kurā ieviesa jaunus savienojumus uz apkaimi no pārējās Malmo pilsētas. Saistībā ar projektu Gēls izstrādāja stratēģiju, kas ietvēra risinājumus teritorijas uzlabošanai. Dārzi tika projektēti ēku aizmugurē ar agro vakara sauli, velosipēdu nojumes tika uzceltas, lai tiktu vērstas uz dienvidos esošajiem soliņiem, pasargājot pagalmus no vēja un izveidojot daļēji privātas telpas, kuras cilvēki varētu uztvert kā viņu pašu. Divas pagalma telpas ir tikušas ļoti veiksmīgi pārveidotas, piedāvājot iedzīvotājiem

Labiekārtots pagalms
Jaunā vietējā tikšanas vieta
↓

Sadarbojieties

Sadarbojieties!



Rīgai ir daudz iesaistīto un ieinteresēto iedzīvotāju, kā arī liels skaits vietējo biznesu, izglītības un kultūras iestāžu. Tie ir svarīgi partneri nākotnes attīstībai. Tā kā sabiedrības vajadzības un to sarežģītība pieaug, zināšanas un resursi, kas nepieciešami to apmierināšanai ir sadalīti starp vairākām ieinteresētajām pusēm. Šī iemesla dēļ labākas ikdienas dzīves vīzija var tikt sasniegta tikai ar kopējiem spēkiem.

Laba partnerība atnes papildus zināšanas un ticamību, un ļoti iespējams, arī finansiālos resursus. Kvalitāte un piederības sajūta pārmaiņām palielinās, piesaistot dalībniekus no ārpuses. Pārmaiņas notiek ne tikai runājot par to, bet arī rīkojoties.
Labiem projektiem nav nepieciešams tikai liels finansējumus un ilgtermiņa plāns, un pārmaiņas ne vienmēr ir saistītas ar lielām izmaksām. Dažreiz maza mēroga iniciatīvas vai to kopums ir pietiekams lielām pārmaiņām.

Kā īstenot vīziju:

Paaugstinot efektu no ierobežotajiem resursiem, izmantojot gudru investēšanu

- Prioretizējiet projektus prātīgi- dažreiz mazāku projektu kopums ir pietiekams lielām pārmaiņām.

Uztverot iedzīvotājus kā resursu

- Iesaistiet iedzīvotājus, lai noteiktu projektus, piemēram, dibinot "dodiet mums mājienu" servisu mazākiem pamatuzlabojumiem
- Iesaistiet iedzīvotājus projektu dizainā, piemēram, caur pilotprojektiem un prototipiem- bet sāciet ar mazāko un realizējiet to, nevis ar lielāku un nerealizējot to.

Izmantojot sabiedriskos pasākumus, kā pārmaiņu ģeneratorus

- Radiet programmas, lai sekmētu un uzlabotu dažāda veida publiskos pasākumus visā pilsētas daļās. Tādai programmai ir jāiekļauj viss, no administratīvajām procedūrām, līdz pat "soli pa solim" atļauju protokoliem

Iesaistiet jaunus partnerus

- Īstenojiet arvien kompleksākus projektus, veidojot partnerības, piemēram, piesaistot vietējos biznesus, universitātes un NVO, kas var dot papildus pieredzi un zināšanas.

Veicinot starpnodaļu, starpdisciplināro un starprobežu sadarbību

- "Runā darot"; Nodrošiniet iekšējos procesus, kuri veicina starpnozaru sadarbību. Centieni ir tikai tik spēcīgi, cik ir iesaistītas puses.
- Domājiet reģionālā kontekstā- iesaistiet apkārtējās pašvaldības.

Dokumentējot un komunicējot procesu

- Centieties izprast, kā cilvēki izmanto pilsētu šobrīd, un kas varētu tikt darīts, lai uzlabotu pilsētas dzīvi nākotnē, lai informētu lēmumu pieņemšanu labākai ikdienas dzīvei Rīgā.
- Dokumentējiet pārmaiņas un nodrošiniet caurspīdīgu komunikāciju ar sabiedrību.

Izmantojot pilotprojektus kā ikdiena instrumentu testēšanai un kopīgai radīšanai

- Radiet jaunas idejas, veidojot ideju un risinājumu prototipus.
- Izmantojiet pilotprojektus, lai izmantotu brīdi, lai vizualizētu projektus un veicinātu sadarbību starp dažādām ieinteresētajām pusēm agrīnā stadijā
- Izmantojiet pilotprojektus kā instrumentus, lai pētītu uzvedības izmaiņas un novērtētu, kas darbojas, un kas nē

Dodot iedvesmu ES

ES ir tendēta atbalstīt mazāk, bet lielāka mēroga infrastruktūras projektus, kas atbilstošāki ES tradicionālajiem atbalsta kritērijiem.

- Iesaistieties dialogā ar ES par iespēju atbalstīt vairāk mazāka mēroga projektus, kas fokusējas uz ikdienas dzīvi: staigāšanu, riteņbraukšanu un publiskajām telpām.
- Neļaujiet potenciālajam ES atbalstam kļūt par šķērsli vietējo mazāka mēroga un lētāku projektu realizācijai, kas varētu būt Rīgai noderīgāki.

Ietekme uz ikdienas dzīvi:

> *Pirms tam bija grūti likt cilvēkiem braukt ar velosipēdu. Kopš transporta un mājokļu departaments sācis sadarboties, tas ir mainījies. Mēs sākām ar tādu nelielu uzlabojumu ieviešanu kā velosipēdu novietne pie cilvēku mājām, un uzbūvējām uz ielām izciļņus un citas lietas, kas samazina automašīnu ātrumu. Tagad esam sapratuši, ka dažās apkaimēs pusgada laikā cilvēku skaits, kas brauc ar velosipēdu, ir divkāršojies!*
>
> *Madara - inženiere, strādā transporta nodaļā, 30 gadi*

Pilsēta+attīstītājs

Sihlcity, Cīrihe

Sihlcity ir 98.000 m2 liels multifunkcionāls biroju, veikalu, atpūtas zonu un apartamentu komplekss, kas tika atvērts 2007. gadā. Tur strādā 2.300 darbinieki, un to katru dienu apmeklē 10.000 cilvēki. Mazāk kā 30% cilvēku uz to dodas ar automašīnu, kas ir pavisam neliels skaits, ja ņem vērā, ka komplekss atrodas pilsētas nomalē.

Attīstītājiem līguma ar pilsētu ietvaros bija pienākums nodrošināt:

- finansiālo ieguldījumu
- piekļuves ceļu teritorijai finansēšanu
- vismaz 600 un ne vairāk kā 850 autostāvvietu izveidi
- maksas un bezmaksas autostāvvietas
- maksimums 8 800 automašīnu braucienus uz lokāciju dienā (un sodu, ja to skaits ir lielāks)
- piegādes uz mājām pakalpojumus
- Pilsēta nodrošināja: informāciju par multimodāliem braucieniem pievilcīgu vidi
- Sabiedriskā transporta uzņēmums nodrošināja: sabiedrisko transportu mārketingu sabiedriskajam transportam Sihlcity virzienā

↑
Attīstītājs samaksāja par S Bahn vilciena platformas pagarināšanu, kas atrodas blakus Sihlcity lielveikalam

Pilsēta+ tehnoloģiju uzņēmumi

Bezpilota autobusi, Helsinki

Pasakainais Projekts (The Fabulous Project) fokusējas uz to, kā pilsētas sistemātiskā veidā var integrēt un pielietot jaunākās tehnoloģijas. Helsinki ir sapratuši, ka iepirkuma veiksmīgums ir atkarīgs no tehnoloģiju uzņēmumu iesaistīšanas jau agrīnā stadijā. Tas ir nepieciešams, lai iegūtu ieskatu par pašreizējo un turpmāko attīstību bezpilota mikroautobusu nozarē. Uzņēmumi saņem līdz pat 5,5 miljonus, lai sniegtu atbalstu sistēmu, kas ir spējīgas darbināt bezpilota mikroautobusus, pētniecībai un attīstībai.

Pilsēta+attīstītājs

Melburnas centrs

Pāreja uz dzīvojamo māju attīstību Melburnas centrā sākās kā sadarbība starp publisko un privāto sektoru. Kad biroju tirgus kritās,
valdība un privātais sektors uzsāka dialogu, lai uzsāktu sarunu par vecām biroju telpu pielāgošanu citām funkcijām. Tas pārveidoja CDR (Centrālais darījumurajons) monotono ainavu un palielināja aktivitāti un daudzveidību. Programma noņēma nozīmīgus riskus attīstītājiem un iedeva viņiem pārliecību attīstīt un izmēģināt netradicionālus mājokļu tipus, kas iepriekš Melburnā nav tikuši izmēģināti.

Pilsēta+iedzīvotāji

Dizaina galvaspilsēta Helsinki

Iedzīvotāju līdzdalības loma bieži vien aprobežojas tikai ar "jā" vai "nē". Helsinki ir atraduši daudz radošākus veidus, kā iesaistīt iedzīvotājus. Pasaules Dizaina Galvaspilsēta Helsinki 2012 vīzija radās diskusijās ar sabiedrību. Cilvēku gaidas un vēlmes būt Pasaules Dizaina galvaspilsētai 2012 tika pētītas ar anketēšanu, aptaujājot vairāk nekā 900 iedzīvotājus. Bez notikumiem un zināšanu par pilsētu paaugstināšanos, cilvēki vēlējās arī to, lai caur dizainu uzlabotos ikdienas dzīve. Visa procesa gaitā iniciatīvas tika tiešā veidā implementētas caur lietotājiem, un tās uzrādījās pilnīgi atklātā konkursa procesā. Organizācijas komiteja kūrēja priekšlikumus, kuri tika pieņemti neticami lielā skaitā, radot spēcīgu sabiedrības atbalstu.

Pilsēta+tehnoloģiju uzņēmumi

VEF apkaime Rīgā

Apkaimē esošie uzņēmumi ir apvienojušies ar kultūras institūcijām un attīstītājiem, lai sadarbotos ar pilsētu un attīstītu VEF apkārtni- gan kā pievilcīgu dzīvesvietu un darba vidi, gan kā jaunu mobilitātes tehnoloģiju izmēģinājumu vietu.

Pilsēta+universitāte

Roterdamas osta

Pēdējo desmitgažu laikā daudzas universitātes ir cieši iesaistījušās pilsētas pārveides procesos. Roterdamā, RDM Campus koncepcija izveidoja saikni starp pētniecību, biznesu un pilsētas pārveidošanu.
Profesionālās izglītības skola un lietišķās zinātnes universitāte kļuva par pirmajiem īrniekiem bijušajā kuģu būvētavā, cieši sadarbojoties ar Ostas pārvaldi un apsaimniekotājiem pārbūves procesos.

Pilsēta+publiskais veselības sektors

Veselīgās ielas, Londona

Veselīgās ielas Londonai (The Healthy Streets for London) ir projekts, kura mērķis ir samazināt pieaugušo nevienlīdzību veselības jomā, padarot ielas drošākas, viesmīlīgākas un dodot iespēju londoniešiem ikdienā staigāt un pārvietoties ar velosipēdu. Projekts ir sadarbība, apvienojot konsultantus sabiedrības veselības un transporta departamentā. Ja katrs londonietis staigātu vai brauktu ar velosipēdu 20 minūtes dienā, tas ietaupītu Nacionālajiem veselības dienestiem 1,7 miljardus sterliņu mārciņu ārstēšanas izmaksās nākamajos 25 gados. Projekts darbosies trīs līmeņos:
- ielu līmenī
- transporta tīkla līmenī
- stratēģiskajā līmenī

Rādītāji

Kā Rīga var mainīties labākai ikdienas dzīvei un kā novērtēt panākumus pārmaiņu procesā?

Ar ko sākt

Galvenais iniciatīvu prioritizēšanā ir ieviest atslēgas soļus, kas atbilstu “soli pa solim” pieejai četros soļos, sākot ar pirmo soli.
Šie četri soļi ir:

1.Izmantojiet nefiziskas iejaukšanās, lai saprastu, kā var tikt ietekmēts pieprasījums pēc mobilitātes un mobilitātes izvēle (zemes izmantošanas plānošana, pielāgots darba laiks, lai samazinātu sastrēgumus pīķa stundā, monetārais ieguvums no bezmaksas uzņēmumu autostāvvietām, lai motivētu pāriet no automašīnām uz sabiedrisko transportu vai velosipēdiem utt.)

2.Optimizējiet esošo infrastruktūru, piemēram, rādot konkrētajā brīdī aktuālo informāciju par autobusu kustības izmaiņām, ieviešot vairāk adaptīvo luksoforu, palielinot kapacitāti ar autobusu skaita palielinājumu vai ietilpīgākiem tramvajiem utt.

3.Uzlabojiet esošo infrastruktūru ar, piemēram, uzlabojot esošo sabiedrisko transportu pieturvietu pieejamību, veicot uzlabojumus krustojumos, nomierinot satiksmi, radot papildus telpu travajiem, lai izvairītos no automašīnu radaītajiem sastrēgumiem, vai esošajās ielās izveidojot jaunu veloinfrastruktūru.

4.Būvējiet jaunu infrastruktūru, tādu kā tiltus, jaunus ceļus vai jaunas stacijas.

! Šis solis ir veicams tikai tad, kad tas ir tiešām nepieciešams, un tikai tad, kad iepriekšējie nevar sasniegt vēlamo rezultātu!

Daļa no mobilitātes plānošanas: veidojiet pievilcīgus vietējos galamērķus, piemēram, zaļus pagalmus

Ātrie uzlabojumi

Popularizējiet riteņbraukšanu, staigāšanu un sabiedrisko transportu

- Pārveidojiet ielas un ieviesiet īsceļus, lai radītu labākus apstākļus staigāšanai, braukšanai ar velosipēdu un sabiedriskā transporta izmantošanai.
- Pielāgojiet krustojumus ar luksoforiem, lai tie dotu priekšroku gājējiem, riteņbraucējiem un sabiedriskajam transportam.
- Palieliniet kapacitāti un komfortu, uzlabojot sabiedriskā transporta autoparkus un pa-lielinot biežumu.
- Uzlabojiet vietējās publiskās telpas tādas kā sabiedriskā transporta uzgaidāmās zonas, parkus, spēļu laukumus un sporta infrastruktūru.

Pārvirziet automašīnas un kravas mašīnas uz piemērotākiem maršrutiem

- Pabeidziet trūkstošo savienojumu dienvidu maģistrālei
- Izvairieties no pudeles kakla efekta.
- Ierobežojiet pieeju centrālajām pilsētas zonām.
- Samaziniet ātrumu vietējās ielās, lai izvairītos no īsceļiem, ko mēdz veikt autovadītāji.
- Nodrošiniet pagaidu stāvparkus (Park & Ride) ārpus pilsētas centra.

Iesaistiet iedzīvotājus izaicinājumu noteikšanā un piedāvājiet atbilstošus risinājumus

- Pētiet un jautājiet cilvēkiem, lai izprastu viņu vajadzības un uzvedību pirms publisko telpu un ielu projektēšanas.
- Iesaistiet iedzīvotājus, lai izprastu " kur" un "kā".
- Testējiet dizaina risinājumus caur pagaidu intervencēm -> novērtējiet un mācieties no tā -> uzlabojiet risinājumu, lai tas atbilstu vajadzībām un pielietojumam vēl labāk.
- Vienkārši dariet to!

Integrētā plānošana

Restartējiet Rīgas sabiedriskā transporta uzņēmumu

- Strādājiet reģionālajai pieejai un vienotai biļetei visiem transporta veidiem un pāri administratīvajām robežām
- Veltiet telpu un izmantojiet ITS, lai tas dotu prioritāti sabiedriskajam transportam

Ieviesiet ilgtspējīgas mobilitātes pārvaldības programmu

- Sadarbojieties ar uzņēmumiem, lai veidotu augstas kvalitātes velosipēdu stāvvietas
- Attīstiet "Gamification" programmu, lai piesaistītu skolēnus riteņbraukšanai.
- Strādājiet ar vietējiem tehnoloģiju uzņēmumiem, lai piedāvātu labākus risinājumus

Izmantojiet zemes izmantošanas un teritorijas plānošanu lai atbalstīt mobilitātes vīziju

- Pārskatiet plānotos attīstības un lielo gaidāmo ceļu projektus
- Īstenojiet vadlīnijas staigāšanai, braukšanai ar velosipēdu un sabiedriskajam transportam jaunajos rajonos.
- Fokusējiet attīstību sabiedriskā transporta tuvumā.

Iepazīstiniet partnerus ar Rīgas vīziju

Dialogs ar ES
par vairāku, bet mazāka mēroga projektu atbalstīšanu

Dialogs valsts līmenī
par integrēto sabiedrisko transportu, iekļaujot vienoto biļeti

Dialogs ar apkārējām pašvaldībām
par sabiedriskā transporta plānošanu un augstas kvalitātes velo maršrutiem

Dialogs ar Rail Baltica,
lai nodrošinātu, ka projekts atbalsta nevis samazina vietējo mobilitāti Rīgā

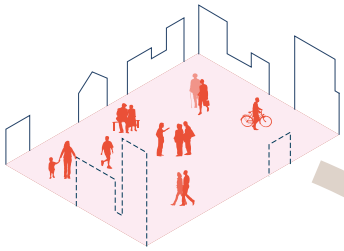
Kā to novērtēt

To, vai Rīga ir uz pareizā ceļa, var novērtēt ar iepriekš noteiktu rādītāju palīdzību. Zemāk ir norādīti galvenie rādītāji 2050. gadam.

pilsēta ir dzīvīga

Vismaz **550.000** darbvietu pilsētas centrā (šodien 469.000)

Par **+25%** vairāk cilvēku staigā un pavada laiku pilsētas centrā ārpus sastrēgumstundas

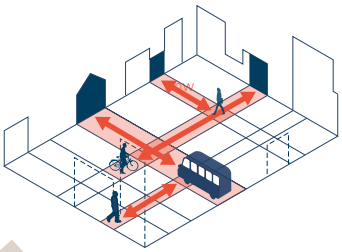


tuvumā esošs sabiedriskais transports

Vismaz **75%** no kopējās pārvietošanās pilsētā tiek veikta ar kājām, velosipēdu un sabiedrisko transportu (tagad 48%)

cilvēki staigā un brauc ar velosipēdu

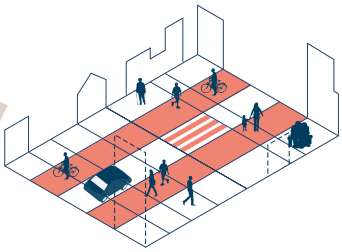
Vismaz par **+ 25%** vairāk no 12 gadus veciem bērniem brauc ar velosipēdu vai iet ar kājām uz skolu



ielas cilvēkiem

Maksimāli **0** dienas gadā ar Nox līmeni virs 50 mikrogr. Brīvības ielā (šodien 40)

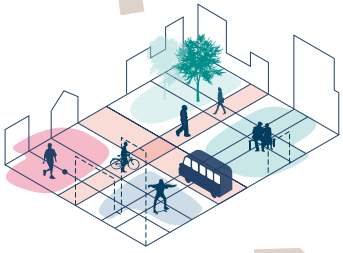
Maksimāli **280.000** automašīnu atrodas pašvaldības robežās vidējā darbā dienā (šodien 306.000)



pievilcīga sabiedriskā dzīve

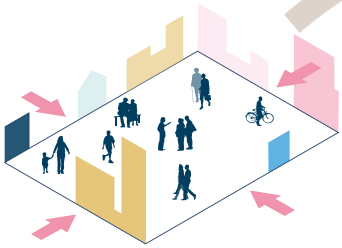
Vismaz **75%** iedzīvotāju ir pieejams publisks rotaļu laukums 500 m attālumā. (tagad 52%)

Vismaz **70** pagalmi, kas pārveidoti par kabatas parkiem kopīgai lietošanai (daļēji publiskā telpa)



cilvēki dzīvo pilsētā

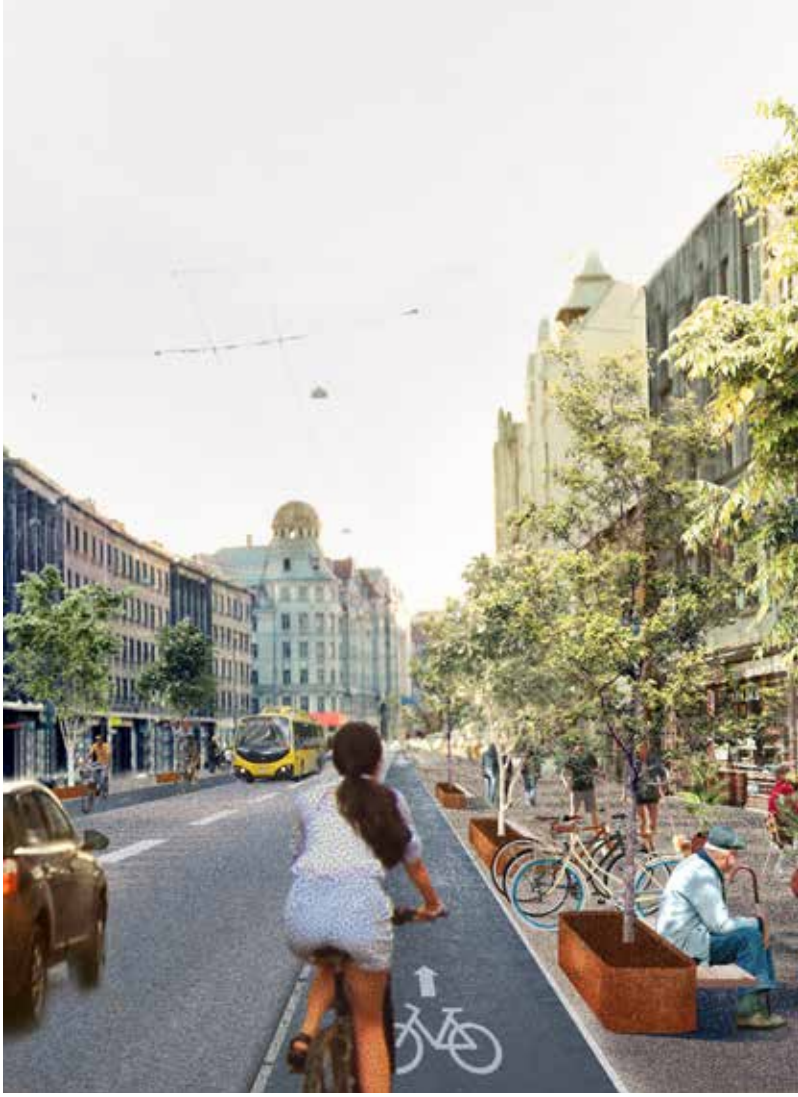
Vismaz **115.000** ģimenes ar bērniem dzīvo pilsētas centrā (tagad 97.000)



2050

Tagad

Brīvības iela



2030

Rīgā dzīvojošo cilvēku apmierinātības novertējums

54% tagad » 65% 2030 » 85% 2050

Pozitīvs viedoklis par gājēju infrastruktūru

81% » 85% » 90%

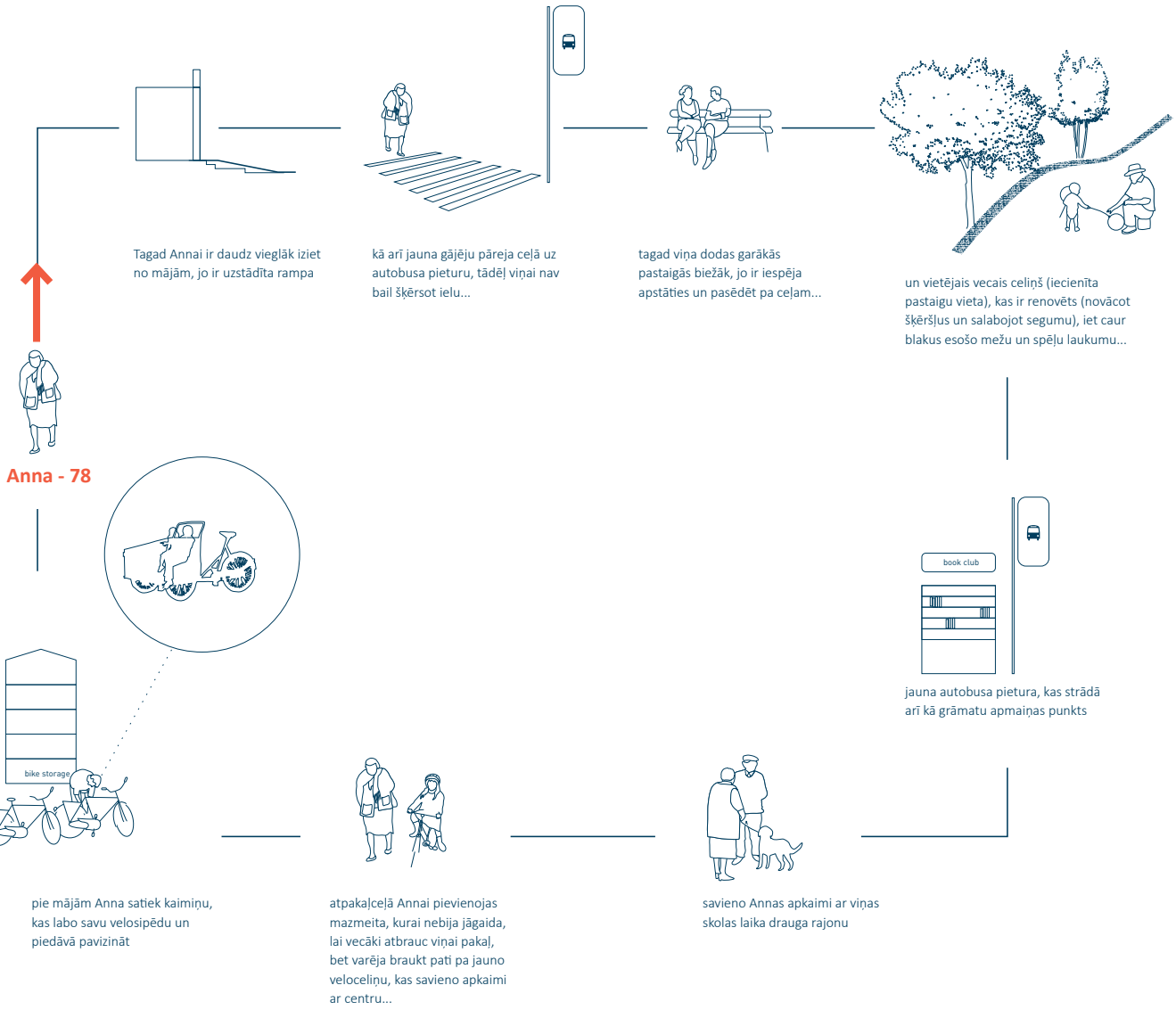
Pozitīvs viedoklis par sabiedrisko transportu

58% tagad » 65% 2030 » 85% 2050

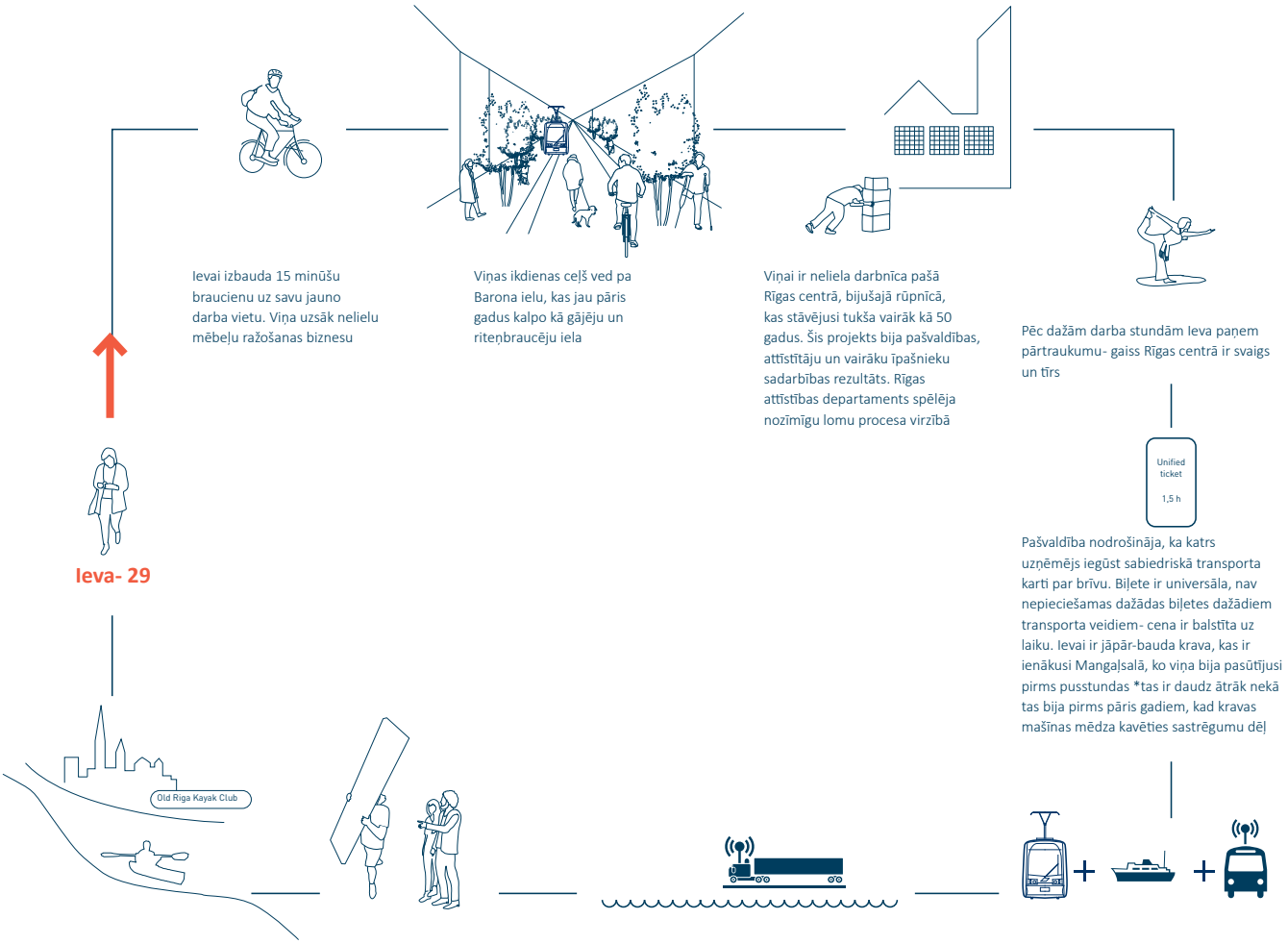
Pozitīvs viedoklis par iespēju braukt ar velosipēdu

Ikdienas dzīve 2050. gadā

2050. gadā vecāka gadagājuma cilvēkiem ir daudz vieglāk baudīt ikdienas dzīvi, socializēties un pārvietoties visapkārt. Vairāk brīvības pārvietoties un tuvumā esošas lieliskas publiskās telpas, kas parādījušās pēdējos gados, ļauj dažāda vecuma cilvēkiem justies vienotākiem un aktīvākiem. Cilvēki jūtas mazāk vientuļi. Veselība uzlabojas, ļaujot ietaupīt lielu daļu veselības budžeta.



2050. gadā Rīga ir fantastiska vieta, kur uzsākt savu biznesu. Daudzas vecas industriālās teritorijas atkal parādās kartē, integrējot ilgtspējīgu ražošanu pilsētas audumā. Tajā pašā laikā jaunais ūdens transports savieno abus Daugavas krastus labāk un ātrāk. Ražošanas un atpūtas vietu tuvuma dēļ, uzņēmējiem rodas vairāk brīva laika. Rīga piedāvā lielisku darba un brīvā laika līdzsvaru, piesaistot vairāk un vairāk talantīgu cilvēku katru gadu



Ieva- 29

Ievai izbauda 15 minūšu braucienu uz savu jauno darba vietu. Viņa uzsāk nelielu mēbeļu ražošanas biznesu

Viņas ikdienas ceļš ved pa Barona ielu, kas jau pāris gadus kalpo kā gājēju un riteņbraucēju iela

Viņai ir neliela darbnīca pašā Rīgas centrā, bijušajā rūpnīcā, kas stāvējusi tukša vairāk kā 50 gadus. Šis projekts bija pašvaldības, attīstītāju un vairāku īpašnieku sadarbības rezultāts. Rīgas attīstības departaments spēlēja nozīmīgu lomu procesa virzībā

Pēc dažām darba stundām Ieva paņem pārtraukumu- gaiss Rīgas centrā ir svaigs un tīrs

Pašvaldība nodrošināja, ka katrs uzņēmējs iegūst sabiedriskā transporta karti par brīvu. Biļete ir universāla, nav nepieciešamas dažādas biļetes dažādiem transporta veidiem- cena ir balstīta uz laiku. Ievai ir jāpār-bauda krava, kas ir ienākusi Mangaļsalā, ko viņa bija pasūtījusi pirms pusstundas *tas ir daudz ātrāk nekā tas bija pirms pāris gadiem, kad kravas mašīnas mēdza kavēties sastrēgumu dēļ

Pirms tam Ievai nebija daudz brīvā laika. Tā kā tagad viņa pārvietojoties ietaupa 1,5 stundas, Ievai ir parādījies laiks vakaros doties izbraucienos ar kajaku.

Ieva ierodas tieši tajā laikā, kad ierodas materiāls, ko viņa ir pasūtījusi. Viņa atkal nobrīnās, cik Rīgā ir efek-tīva loģistika. Viņa par to ieminas savam draugam Jēkabam, kas apsver iespēju pārcelt savu biznesu uz Lat-viju, bet vēl nav izlēmis, uz kuru pilsētu.

Materiāls nākamajiem projektiem iet pa vienu maršrutu, bet Ieva dodas pa citu. Tas tiek transportēts ar bezpilota kravas mašīnu ar prāmi, kas savieno Bolderāju ar Mangaļsalu, kravas mašīnām nav atļauts braukt cauri pilsētas centram jau vairākus gadus

Viņa iekāpj tramvajā, tad prāmī un tad bezpilota mikroautobusā. Tas kopā aizņem tikai pusstundu, tā kā visi transporta grafiki ir sinhronizēti

“Viss ir atkarīgs no aicinājumiem. Ja tu nopietnā veidā uzaicini, cilvēki vairāk brauks ar velosipēdiem, staigās un izmantos sabiedrisko transportu vai vairāk pārvietosies ar automašīnām. Tas nozīmē, ka mums ir izvēle, kāda veida dzīvi mēs gribam aicināt?”

Jans Gēls, Rīga 2018