

Vietējiem vai tūristiem

Tikko uzzinājuši, ka tiek plānota nacionālas nozīmes mikromobilitātes infrastruktūras izveide no Valmieras līdz Rīgai, līgatnieši saprata, ka arī viņu ikdienu kļūs drošāka.

Tie, kuri ikdienā mēro ceļu no Ieriķiem uz Augšlīgatni pa šosejas malu, jutās atviegloti – beidzot varēs droši pārvietoties. Taču drīz vien izskanēja ziņa, ka veloceliņu nebūvēs gar šoseju, bet gan gar dzelzceļu. Tiem, kuri dzīvo starp Ieriķiem un Augšlīgatni, īpaši jau Blodziņos, tas bija pārsteigums. Viņiem ikdienā jāpārvietojas pa šoseju, jādodas uz darbu Ieriķos, bērniem uz skolu Līgatnē un, ja nav auto, iet ar kājām vai braukt ar velosipēdu ir īsts izaicinājums.

Ne viens vien brīnās, kāpēc gan atjaunojot caurteku pār Līgatnes upi, gan rekonstruējot šoseju, netika padomāts par iedzīvotājiem. “Šosejas nomales, pa kurām iet gājēji un brauc velosipēdisti, tagad ir šaurākas. Ziemā jāiet pa ceļu, jo malas nav. Rudenī tumšā un lietainā laikā iet vai braukt pa šosejas malu ir bīstami,” stāsta līgatniete Sandra Jaunākā un atgādina: “Būvējot jādama ne tikai par ceļu, bet arī par cilvēkiem, kuri dzīvo tā malā.”

Ko tad līgatnieši grib saprast? Pēc aplēsēm tiek plānots blakus dzelzceļa uzbērumam izbūvēt 3,5 metrus platu asfaltbetona veloceliņu, kā arī drošības sienu. Bet šajā posmā uzbērumam abās pusēs ir purvs. Cik grants būs jāšaber? Turklāt, ne jau vietējie brauks pa šo ceļu. Tas noderēs tūristiem. Taču viņi brauks pa tukšu teritoriju, jo dzelzceļa malā, izņemot

pārbrauktuves, nekā cita nav. Līgatnieši sarunā arī pauž aizdomas, ka noteikti ir kādi ieinteresētie, lai veloceliņu būvē tieši gar dzelzceļu.

Viņi apsvēruši, ka gar šoseju ierīkojot tādu pašu ceļu, kāds gar lielā ceļa malu izveidots Augšlīgatnē, platumam nepieciešami vien 2,6 metri un ceļa nodalījuma joslā vietas pietiek. Viņi pārliecināti, ka tās ir vien atrunas, ka sarežģīti izbūvēt tiltus, tāpat arī teiktais, ka pa tiem kalniem, lejām, kā ved šoseja, vietējie ar velosipēdu tāpat nebrauks. Bet līgatnieši uzsver: “Brauks un ies gan uz skolu, gan darbu. Gan arī brīvdienās.”

Aktīvākie iedzīvotāji sāka meklēt atbildes, interesēties dažādās valsts iestādēs, prasīja sava novada, toreiz Līgatnes, pašvaldībai. Atbildes nesauņēma vai tās bija izvairīgas, lielākoties – vēl nekas nav zināms. Kad jau bija izsludināts iepirkums par būvobjekta izpēti un veloceliņa izbūvi gar dzelzceļu, līgatniete Sandra Jaunākā ar domubiedriem savāca 700 novadnieku parakstus un nosūtīja vēstuli Satiksmes ministrijai, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” (LVC), SIA “Projekts EAE”, Ceļu satiksmes drošības direkcijai, Cēsu novada pašvaldībai, Vidzemes plānošanas reģionam, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, “Auto-transporta direkcijai”, informāciju arī Valsts kontrolei, Siguldas novada pašvaldībai un Iekšlietu ministrijai.

Iedzīvotāju vienīgais lūgums – izskaidrot, kāpēc veloceliņš tiek plānots gar dzelzceļu.

Atbilde daudz izskaidro

Palasīt dažādu institūciju atbildes ir īsta mācībstunda. Vispirms jau var uzzināt katra kompeten-

ces un par ko noteikti nevar prasīt atbildību, vēl arī dažādu valstu prakses un pieredzes.

Tā atbildē no Satiksmes ministrijas, ko parakstījusi Valsts sekretāre I.Stepanova, līgatnieši tiek informēti, ka LVC pasūtījis un SIA “Enviroprojekts” 2019. gadā veicis pētījumu par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā. Uzsvērts, ka primāri mikromobilitātes infrastruktūra jāveido ikdienas mobilitātei, sekundāri – rekreatīvai mikromobilitātei jeb tūrismam un atpūtai,” skaidrots atbildē. Tātad it kā skaidrs – veloceliņi vispirms paredzēti iedzīvotāju ikdienas vajadzībām.

Turpat arī tiek atgādināts, lai līgatnieši nepalaiž garām pētījuma informatīvajā ziņojumā norādīto, ka “daudz lielāka mikromobilitātes satiksmes drošība ir gar dzelzceļu, nekā to izvietojot autotransporta satiksmes telpā vai pietuvināti tai. Protams, nepieciešams izveidot fizisku infrastruktūru, kas nodala dzelzceļa transporta plūsmu no mikromobilitātes satiksmes. Piemēram, 2013. gadā veiktajā pētījumā “America’s Rails-with-Trails”, kas pētīja 88 tieši blakus dzelzceļam novietotus velosipēdu ceļus ASV un dažādus aspektus par to izveidi, konstatēja, ka 20 gadu laikā uz velosipēdu ceļiem, kas atrodas blakus dzelzceļam, noticis viens satiksmes negadījums ar bojā gājušo un divi negadījumi ar cietušajiem, kas norāda uz šādas velosipēdu infrastruktūras drošību.

Velosipēda ceļi, kas izbūvēti gar dzelzceļu, atrodami viscaur Eiropai, piemēram, viens no garākajiem velosipēdu ceļiem Rīga-Jūrmala ir novietots blakus dzelzceļam, tāpat šādi veidoti vairāki velosipēdu ceļi Eiropā – netālu no Mehelenas Beļģijā, netālu no Amsterdamas Nīderlandē, netālu no Vekso Dānijā.”

Atbildē no ministrijas teikts, ka izpētes laikā izskatīts variants veloceliņu izbūvēti blakus

**MIKROMOBILITĀTE
ircilvēku pārvietošanās ar
kājām vai individuālu
transportlīdzekli, kuru
darbina cilvēka muskuļu
spēks vai videi draudzīgs
dzinējs.**

valsts galvenajam autoceļam no Drabešiem līdz Augšlīgatnei. Taču LVC secinājuši, ka šāds risinājums nenodrošina piekļuvi infrastruktūrai iedzīvotājiem no Amatiema un Amatas. Tālāk lasot, iedzīvotāji bija pārsteigti – šādu nepieciešamību norādījis Cēsu novada pašvaldība 2021. gada 4. novembra LVC adresētā vēstulē, un tas arī ņemts vērā. Pašvaldība paudusi viedokli, ka izmantojot Ieriķi - Melturi - Vecumi bijušo dzelzceļa līnijas posmu līdz Amatai, ievērojami samazinātos ieguldījumi mikromobilitātes infrastruktūras attīstībā, jo sniegtu iespēju izvairīties no stāviem kāpumiem un kritumiem, kā arī ir iespēja izmantot jau esošo velo/gājēju tiltu pār Amatas upi, ievērojami palielinātos velobraucēju plūsmu. Veloceliņu izbūvējot dzelzceļa nodalījuma joslā, tiek saskaņota arī iespēja Ieriķu stacijai straujāk attīstīties kā reģionālajam mobilitātes centram, perspektīvā nodrošinot velosipēdu novietnes un tehniskās apkopes infrastruktūru, kā arī inventāra nomu un citus pakalpojumus. Izveidojot mikromobilitātes infrastruktūru cauri Āraišiem, vedot garām Amatiemam, lietotāju skaits palielinātos vēl par 88 cilvēkiem un savienotos ar jau izbūvēto infrastruktūru Amatiemā. Pašvaldība arī uzsvērusi, ka Amatiema iedzīvotāji jau vairākkārt ir vērsušies pašvaldībā ar lūgumu veidot veloinfrastruktūru, kas ciemu savienotu ar Cēsu pilsētu.

Savukārt Ieriķu iedzīvotājiem vienlīdz ērti pieejami ir abi varianti – gan blakus autoceļam, gan dzelzceļam, ņemot vērā, ka valsts vietējā autoceļa Ieriķi - Ģikši maršruts ved caur Ieriķiem

un šķērso dzelzceļu un tā nodalījuma joslu, kur iespējams izvietot ērtas piekļuves mikromobilitātes infrastruktūrai. Vienlaikus arī norādīts, ka Amatiema un Amatas savienojums ar Ieriķiem jeb velotaka ir velo un pārgājēju maršruta daļa pa bijušajam dzelzceļu līnijām, kas pielāgota tūrisma vajadzību nodrošināšanai projektā “Green Railway”.

Pret veloceliņu gar šoseju kā arguments tiek minēts arī tas, ka posmā Ieriķi - Augšlīgatne gar autoceļu un tā tuvumā nav apdzīvotu vietu vai interešu objektu. Līgatnieši gan tā nedoma. Vai tad Blodziņi, Ķempji nav apdzīvotas vietas? Gar šoseju, protams, ir koki. Izpētīts, ka tie daļēji būtu jāizcērt. Ja te nolemtu būvēt veloceliņu, būtu arī jāatpērk zeme no privātajiem īpašniekiem.

Ministrijas atbildē līgatniešiem arī uzsvērts, ka “mikromobilitātes infrastruktūras maršruta Valmieras - Rīga izpēte nav pabeigta un nav noteikts infrastruktūras novietojums, kā arī nav noteikts prioritāri izbūvējamais šī maršruta posms saraksts. Nav iespējams noteikt, kad varētu tikt veikta kāda šī maršruta posma būvniecība”.

Vēstulē Tiesībsargam līgatnieši izteikuši lūgumu, “izvērtēt mikromobilitātes infrastruktūras plānošanas procesu, izpētes rezultātus, kas acīmredzami liecina, ka tiek ignorētas iedzīvotāju tiesības uz drošu pārvietošanos. Tiek plānota mikromobilitātes infrastruktūra, kas neatrisina mazais aizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku apdraudējumu, pārvietojoties pa valsts galveno auto ceļu A2, bet radot vēl papildu riskus – pakļaujot dzelzceļa kaitīgai ietekmei. Valstij sākotnēji jāpūpējas par vietējo iedzīvotāju (nodokļu maksātāju) drošu pārvietošanos ar kājām un velosipēdu, gar autoceļu A2 izbūvējot veloceliņu, un tikai pēc tam, ja nauda paliek pāri, var būvēt velo ceļu mežā”.

“Iestāžu atbildes nepārliecina. Mēs nepadosimies, ir jau arī dažāda līmeņa tiesas. Vai 700 iedzīvotāju parakstīta vēstule neko nenozīmē? Vai vispirms jādama par tūristiem vai iedzīvotājiem?” saka līgatniete Sandra Jaunākā. Tāpat arī citi līgatnieši vien ar ironiju novērtē aprakstīto citu valstu praksi, kas ne tik vienkārši un tieši pārceļama uz Latviju. □

Ministrs pie telefona

Līgatnieši meklē visdažādākās iespējas, lai paustu savu vajadzību un, galvenais, lai tiktu uzklautīti. Viņi uz tikšanos aicinājuši gan LVC, gan satiksmes ministru, lai amatpersonas skaidri pasaka, kāpēc veloceliņu nevar būvēt gar šoseju. Domu apmaiņa notikusi vien sarakstē.

Uzaicināts, lai izprastu situāciju, bija ieradies sabiedriski aktīvās kustības “Republikāni” pārstāvis Sandis Ģirģens. Viņš tikšanās dalībniekiem atklāja, ka uz Saeimu nekandidēs, bet gatavs palīdzēt iedzīvotājiem svarīgā jautājuma risināšanā.

Uz tikšanos Augšlīgatnes centrā bija atnākuši ap 20 iedzīvotāji. Tika saņemti satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Uzklautātais pārmetumus, ministrs skaidroja: “Ministrs neplāno velosipēdu un nevar ietekmēt, kā tie tiek plānoti. Notiek izpēte, kā nākotnē varētu veidot veloceliņus. Jūsu viedoklis, kad notiks projektēšana, tiks ņemts vērā.”

“Vēlamies, lai jau izpētē tiek atzīts, ka veloceliņš gar autoceļu ir pareizākais un labākais risinājums,” uzsvēra līgatniete Sintija Jaunākā, bet ministrs atgādināja: “Ir valsts stratēģija, kurā noteikti galvenie virzieni, kur jāplāno velo infrastruktūra. Ne ministrs, ne ministrija neplāno konkrēti.”

S.Jaunākā neatlaidās: “Saziņoties ar izpētes veicējiem, viņi skaidri norādīja, ka plāno atbilstoši ministrijas un LVC norādījumiem. Un norādījums ir par veloceliņu gar dzelzceļu. Kurš uzrauga izpētes veicēju? Par izpēti samaksāti gandrīz 80 tūkstoši eiro.” Ministrs skaidroja, ka pasūtītājs ir LVC un jāvērtē pie viņiem. Līgatnieši atgādināja, ka aicinājuši amatpersonas uz tikšanos, bet atbilde nav saņemta.

“Esmu pamanījis, ka aktīvi iestāties par savām interesēm. Tas ir tālas nākotnes jautājums, kad veloceliņu varētu būvēt. Kad to darīs, tiks ņemti vērā visi viedokļi,” sacīja satiksmes ministrs. □

Dome iedzīvotāju pusē

Pēc Cēsu novada domes deputāta Andra Mihaļova ierosinājuma Uzņēmējdarbības un attīstības komitejas sēdē jūnijā sākumā deputāti iepazīs ar pašvaldības Attīstības pārvaldes sagatavoto informatīvo ziņojumu par veloceliņa izbūvi no Augšlīgatnes līdz Ieriķiem. Pārvaldes vadītāja Dace Eihenbauma informēja, ka pašvaldība ir saņēmusi iedzīvotāju iebildumus par veloceliņa izbūvi gar dzelzceļu.

“LVC ekspertī slietas uz pirmo variantu. Attīstības un teritorijas plānošanas komisijā aprīļa beigās piedalījās arī apvienību pārvalžu vadītāji, kuru teritorijas skar šis posms. Projektētāji sarunā izklāstīja, kāpēc pirmais variants – tā ir drošība un

arī tiek saglabāti koki. Gar dzelzceļu ir lētāk. Pašvaldības speciālisti vairāk virzās uz otro variantu, kas paredz aptvert iedzīvotāju vajadzības, jo nav jēgas veloceliņam, ja tas neapmierina vietējos. Vienojamies, ka vēl jādiskutē ar LVC,” sēdē stāstīja D.Eihenbauma un apgalvoja, ka pašvaldība iesaistās un seko līdzi šī jautājuma risināšanai un iedzīvotāju vēlmēm ir prioritāras. Viņa arī uzsvēra, ka projekta iecerei ir piemērots ietekmes uz vidi novērtējums, jo izbūve skar “Natura 2000” teritorijas.

“Tātad viss ir sākumposmā, neviens no variantiem nav prioritārs. Abi ir līdzvērtīgi, un ir pamats domāt, ka tiks īstenots iedzīvotājiem vēlamais. Termins nav zināmi, tāpat arī nav izsludinātas publiskās apspriešanas,” uzsvēra D.Eihenbauma. A. Mihaļovs atgādināja, ka pašvaldība nedrīkst ignorēt iedzīvotāju vajadzības. “Tas,

kurš no agri no rīta vai vakarā braucis no Aušlīgatnes uz Ieriķiem, redz, cik daudzi gar šosejas malu iet uz darbu un mājās. Te veloceliņš ir akūta nepieciešamība ikdienas dzīvei.”

Tiesa, rodas jautājums – vai domes vēstule LVC ar paustu atbalstu būvēt veloceliņu gar dzelzceļu vairs nav spēkā? □

Lappusi sagatavoja
SARMĪTE FELDMANE

Projektu finansē
Mediju atbalsta fonds
no Latvijas valsts
budžeta līdzekļiem

MAF
Mediju atbalsta fonds

Mediju atbalsta fonda ieguldījums no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem. Par saturu atbild projekta īstenotājs izdevniecība SIA Cēsu Druva”.